

**TANGGUNG JAWAB ASURANSI PT. JASA RAHARJA
TERHADAP KORBAN KECELAKAAN KAPAL ANGKUTAN SUNGAI DAN
DANAU BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 33 TAHUN 1964
TENTANG DANA PERTANGGUNGAN WAJIB KECELAKAAN PENUMPANG**



SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Prasyarat Memperoleh Gelar Sarjana Hukum
Pada Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya**

Oleh :

R. Yobi Ibrahim Hamiwijaya

02011281520385

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
INDRALAYA
2019**

UNIVERSITAS SRIWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
INDRALAYA

NAMA : R. YOBI IBRAHIM HM
NIM : 02011281520385
PROGRAM STUDI : ILMU HUKUM
PROGRAM KEKHUSUSAN : HUKUM PERDATA

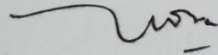
JUDUL SKRIPSI

**TANGGUNG JAWAB ASURANSI PT. JASA RAHARJA
TERHADAP KORBAN KECELAKAAN KAPAL ANGKUTAN SUNGAI DAN
DANAU BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 33 TAHUN 1964
TENTANG DANA PERTANGGUNGAN WAJIB KECELAKAAN PENUMPANG**

Telah diuji dan lulus dalam Komprehensif pada Tanggal 23 Juli 2019
Dan dinyatakan memenuhi syarat memperoleh Gelar Sarjana Hukum
Pada Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya

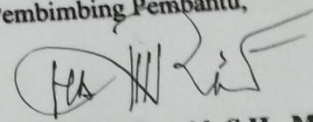
Mengesahkan,
Indralaya, Juli 2019

Pembimbing Utama,



Arfianna Novera, S.H., M.Hum
NIP. 195711031988032001

Pembimbing Pembantu,



Muhamad Rasyid, S.H., M.Hum
NIP. 196404141990011001



Dekan,

Dr. Febrina, S.H., M.S
NIP. 196201311989031001

SURAT PERNYATAAN

Nama Mahasiswa : R. Yobi Ibrahim Hamiwijaya
Nomor Induk Mahasiswa : 02011281520385
Tempat/Tgl.Lahir : Palembang, 23 Maret 1997
Fakultas : Hukum
Strata Pendidikan : S1
Program Studi : Ilmu Hukum
Program Kekhususan : Hukum Perdata

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah diajukan untuk memperoleh gelar di perguruan tinggi manapun tanpa mencantumkan sumbernya. Skripsi ini juga tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah dipublikasikan atau ditulis oleh siapapun tanpa mencantumkan sumbernya dalam teks.

Demikian pernyataan ini telah saya buat dengan sebenarnya. Apabila terbukti saya telah melakukan hal-hal yang bertentangan dengan pernyataan ini, saya bersedia menanggung segala akibat yang timbul dikemudian hari sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Indralaya,

2019



R. Yobi Ibrahim Hamiwijaya
NIM. 02011281520385

MOTTO

**“Jangan Pernah Menzalimi Orang, Jangan Pernah Memandang Orang Sebelah Mata
Pandanglah Sederajat, Maka Kita Akan di Naikan Derajat Menjadi Hebat”**

Skripsi ini dipersembahkan kepada :

- ❖ Kedua orang tua yang saya cintai**
- ❖ Keluarga yang saya sayangi**
- ❖ Dosen Pembimbing yang saya banggakan**
- ❖ Sahabat dan teman-teman seperjuangan**
- ❖ Almamater FH UNSRI**

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirahim.

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabaraukatuh

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT karena atas nikmat, berkat, rahmat dan karunia-Nya lah penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “TANGGUNG JAWAB ASURANSI PT. JASA RAHARJA TERHADAP KORBAN KECELAKAAN KAPAL ANGKUTAN SUNGAI DAN DANAU BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 33 TAHUN 1964 TENTANG DANA PERTANGGUNGAN WAJIB KECELAKAAN PENUMPANG”. Tujuan penulisan dari skripsi ini adalah dalam rangka memenuhi persyaratan untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum pada Program Kekhususan Hukum Perdata di Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.

Dalam penulisannya, penulis menyadari bahwasannya terdapat banyak sekali kekurangan dalam skripsi ini sehingga jauh dari kata sempurna, baik dari teknik penyajian maupun dalam pembahasan materi. Maka dari itu penulis dengan senang hati menerima kritik atau saran yang membangun demi kemajuan di masa yang akan datang.

Selain itu skripsi ini dibuat dalam rangka menambah ilmu pengetahuan para pembaca, secara umum mengenai bidang Ilmu Hukum dan secara khusus mengenai Hukum Perdata. Semoga skripsi ini dapat berguna dan memberikan wawasan yang dibutuhkan oleh para pembaca. Terima kasih kepada para pembaca karena telah menyempatkan diri untuk membaca skripsi yang dibuat penulis ini. Semoga Allah SWT selalu melimpahkan segala karunia-Nya kepada kita semua, *aamiin ya rabbal alamiin*.
Wassalamualaikum. Wr. Wb

Indralaya, Juli 2019
Penulis,

R. Yobi Ibrahim Hamiwijaya

UCAPAN TERIMA KASIH

Pada Kesempatan ini saya ingin mengucapkan syukur kepada Allah SWT atas begitu banyak limpahan nikmat dan karunia yang telah diberikan oleh-Nya di setiap hembusan nafas, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tepat waktu dan meraih hasil yang maksimal demi membahagiakan dan membalas jasa teruntuk orang-orang yang terkasih dan tak akan terlupakan Terima Kasih yang sedalam-dalamnya kepada kedua orang tua saya.

Selain itu saya juga ingin berTerima kasih, dengan segala kerendahan hati, penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dan mendukung baik secara moril maupun materiil dalam penulisan skripsi ini, antara lain :

1. Bapak Prof. Dr. Ir. H. Anis Saggaff, MSCE., selaku Rektor Universitas Sriwijaya;
2. Bapak Dr. Febrian, S.H., M.S., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
3. Bapak Dr. Mada Apriandi, S.H., MCL, selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
4. Bapak Dr. Ridwan, S.H., M.Hum, selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
5. Bapak Drs. H. Murzal, S.H., M.Hum, selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;

6. Ibu Vera Novianti, S.H., M.Hum., selaku Pengasuh Akademik yang tak henti memberikan saran dan dukungan dalam perkuliahan selama ini;
7. Ibu Sri Turatmiyah, S.H., M.Hum., selaku Ketua Bagian Studi Hukum Perdata;
8. Ibu Arfianna Novera, S.H., M.Hum, selaku pembimbing I yang telah bersedia membimbing saya dan tanpa lelah memberikan saya nasehat-nasehat serta pengarahan yang sangat berguna;
9. Bapak Muhamad Rasyid, S.H., M.Hum, selaku pembimbing II yang juga telah bersedia membimbing saya dan tanpa lelah memberikan saya nasehat-nasehat serta pengarahan yang sangat berguna
10. Semua Bapak/Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan selama penulis mengikuti kuliah di Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
11. Seluruh staf administratif Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya yang selama ini telah membantu penulis dalam hal persiapan skripsi ini;
12. Sahabat perjuangan Yodi Moses, Robbi Firly, Jeremy Wonggo, Aulia Baskara, Agung Juliano, M.Yusuf Arafah, Bella Ayu, Vergiani Regita, Desy Sintia, Gustia Fatma, Yuyun Rahma, Mia Yuisveran, Arion Saputra, Bintang Pamungkas, Swastri Anggita, Isti Rahayu dan Muhammad Rizki Lubis yang tak hentinya memberi motivasi dalam penyusunan skripsi ini;
13. Teman-teman seangkatan yang tidak dapat di sebutkan satu persatu di Jurusan Hukum program S1 Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya yang tidak bisa

disebutkan satu persatu, atas dukungan, perhatian, dan motivasi dalam pengerjaan skripsi ini;

14. Sahabat sekaligus Keluarga perjuangan terbaik Wendy Sabillah Putra, Evan Apriadi Dilatama serta Ales Suwanto;
15. Dan pihak-pihak lain yang baik secara langsung atau tidak langsung telah ikut membantu dalam proses pembelajaran penulis selama ini.

Inderalaya, Juli 2019

Penulis

(R. Yobi Ibrahim Hamiwijaya)

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
SURAT PERNYATAAN	iii
MOTTO	iv
UCAPAN TERIMA KASIH	v
KATA PENGANTAR.....	viii
DAFTAR ISI	ix
ABSTRAK	xi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	10
C. Tujuan Penelitian	11
D. Manfaat Penelitian	11
E. Ruang Lingkup.....	12
F. Kerangka Teori.....	13
G. Metode Penelitian.....	18
BAB II TINJAUAN PUSTAKAN	
A. Tinjauan Umum tentang Asuransi	27
1. Pengertian Asuransi	27
2. Dasar Hukum Asuransi di Indonesia	32
3. Jenis-Jenis Asuransi	35
4. Syarat Sah Asuransi	41
5. Objek Asuransi.....	44
B. Tinjauan Umum tentang Asuransi PT. Jasa Raharja.....	44
1. Pengertian Asuransi PT. Jasa Raharja	44
2. Sejarah Singkat PT. Jasa Raharja.....	45
3. Dasar Hukum PT. Jasa Raharja.....	48

C. Tinjauan Umum Angkutan Sungai dan Danau	49
1. Pengertian Angkutan.....	49
2. Pengertian Angkutan Sungai dan Danau	50
3. Jenis-Jenis Angkutan Sungai dan Danau	53

BAB III PEMBAHASAN

A. Hubungan Hukum PT. JasaRaharja Sebagai Penanggung terhadap Pemilik Angkutan <i>Speedboat</i> yang tidak memberikan Tiket kepada Penumpang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganan Wajib Kecelakaan Penumpang	56
B. Tanggung Jawab PT. Jasa Raharja terhadap Korban Kecelakaan Angkutan <i>Speedboat</i> yang tidak dapat memiliki Tiket sebagai Bukti Pembayaran Penumpang di Sungai Musi	67

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan	90
B. Saran.....	91

DAFTAR PUSTAKA	93
-----------------------------	-----------

LAMPIRAN



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
 Jalan Palembang - Prabumulih KM. 32 Inderalaya Kabupaten Oganlir 30662
 Telepon (0711) 580063, Faksimile (0711) 581179
 Laman www.fh.unsri.ac.id Pos-el fakultas_hukum@unsri.ac.id

KEPUTUSAN
DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS SRIWIJAYA
NOMOR : 746 JUN 1.2/DT/2018

TENTANG
DOSEN PEMBIMBING SKRIPSI FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS SRIWIJAYA KAMPUS INDERALAYA

DEKAN FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS SRIWIJAYA,

- Memperhatikan :** Surat permohonan Ketua Bagian Hukum Perdata tanggal 27 Juli 2018 perihal persetujuan penulisan Skripsi/Legal Memorandum, judul dan pembimbing skripsi atas nama R. Yobi Ibrahim Hamiwijaya NIM. 02011281520385
- Menimbang :**
- Bahwa dalam rangka penulisan skripsi mahasiswa perlu mendapatkan bimbingan dan pengarahannya oleh dosen yang sesuai dengan kompetensinya;
 - Sehubungan dengan butir a diatas perlu ditetapkan keputusan sebagai landasan hukumnya;
- Mengingat :**
- Undang-undang Nomor 12 tahun 2012, tentang Pendidikan Tinggi (LNRI Tahun 2012 No. 158);
 - Peraturan Pemerintah Nomor : 4 Tahun 2014, tentang Penyelenggaraan Perguruan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (LNRI Tahun 2014 No. 16);
 - Peraturan Menteri Riset, Teknologi, Dan Pendidikan Tinggi Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2015, tentang Organisasi dan Tata Kerja Universitas Sriwijaya (Berita Negara R.I. Tahun 2015 No. 606);
 - Keputusan Mendiknas R.I. Nomor : 045/UJ/2002, tentang Kurikulum Inti Pendidikan Tinggi;
 - Keputusan Rektor Universitas Sriwijaya Nomor : 192/UN9/DT.Kepp/2012 tanggal 8 Agustus 2012, tentang Perubahan Kurikulum Pendidikan Program Sarjana (S1) Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Tahun 2008;
 - Keputusan Rektor Universitas Sriwijaya Nomor : 700/UN9/KP/2016 tanggal 12 Agustus 2016, tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya Masa Tugas Tahun 2016-2020;
 - Keputusan Dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya Nomor : 603/UN9.1.2/DT/2012 tanggal 27 Agustus 2012, tentang Peraturan Akademik Tahun 2012 Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;

MEMUTUSKAN

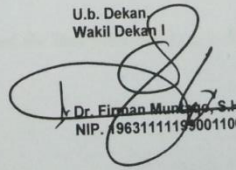
- Menetapkan Pertama :** Menunjuk Dosen Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya sebagai pembimbing skripsi bagi mahasiswa di bawah ini dalam mempersiapkan rencana dan pelaksanaan segala bentuk kegiatan yang berkaitan dengan penyusunan skripsi mahasiswa yang bersangkutan;

NAMA/NIM	R. Yobi Ibrahim Hamiwijaya / 02011281520385	
NAMA DOSEN	1. Arfiana Novera, S.H., M.Hum. NIP. 195711031988032001 2. Muhamad Rasyid, S.H., M.Hum. NIP. 196404141990011001	
JUDUL SKRIPSI	Tanggung Jawab Asuransi Jasa Raharja Terhadap Korban Kecelakaan Angkutan Laut Berdasarkan UU No. 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang	

- Kedua :** Segala biaya yang timbul sebagai akibat diterbitkannya Keputusan Dekan Fakultas Hukum Unsri ini dibebankan kepada anggaran Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
- Ketiga :** Keputusan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan.

DITETAPKAN DI: INDERALAYA
PADA TANGGAL: 07 Agustus 2018

U.b. Dekan
 Wakil Dekan I


 Dr. Firman Mulyono, S.H., M.Hum.
 NIP. 196311111990011001

- Tambahan :**
- Dekan (sebagai laporan)
 - Ketua Bagian Hukum Perdata F.H. Unsri.
 - Dosen Pembimbing 1 dan 2
 - Penasihat Akademik (PA)
 - Yang bersangkutan
 - Arsip



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
FAKULTAS HUKUM

Program Pendidikan S1, S2, S3 dan M.Kn
Kampus Indralaya Jl. Raya Prabumulih Km.32 Indralaya, Ogan Ilir Telp. (0711) 580063 Fax. (0711) 581179
Kampus Palembang Jl. Srijaya Negara Bukit Besar Palembang Telp. / Fax. (0711) 350125
Website: www.fh.unsri.ac.id | E-mail: fakultas_hukum@unsri.ac.id | fakhukumunsri@yahoo.com

JADWAL KONSULTASI PENULISAN SKRIPSI

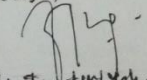
Nama Mahasiswa : P. YOSI IBRAHIM HM
No. Induk Mahasiswa : 0204281520305
Program Kekhususan : Hukum PERDATA
Judul Skripsi : TANGGUNG JAWAB ASURANSI PT. SAJA KAHARJA TERHADAP KORBAN KECELAKAAN KAPAL DIKUTAN SUNGAI DAN DAMPAK KEKADARATAN UNGGAS LINDAI KORBAN SEPERTI BOLA TENIS DAN PERANGKAPAN WADU KECELAKAAN PERUMPAN
Pembimbing Utama : ARIKATUN NOVITA, S.H., M.HUM
Pembimbing Pembantu : MUSTAWAB FASLYD, S.H., M.HUM

No.	Tanggal Konsultasi	Pokok Bahasan	Paraf Pembimbing		Keterangan
			Utama	Pembantu	
1.	1 Juli 2019	Bab I	af		Perbaikan sesuai
2.	3 Juli 2019	Bab II	af		Chitr.
3.	5 Juli 2019	Bab III, IV	af		
4.	9 Juli 2019	Bab I, II, III, IV	af		Free copy

Catatan

- Jadwal konsultasi ini dibawa mahasiswa setiap konsultasi serta diparaf oleh Dosen Pembimbing Utama & Pembantu
- Setelah selesai bimbingan ditandatangani oleh Ketua Bagian

Ketua Bagian,


Arikatun Novita, S.H., M.Hum

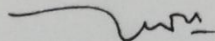
ABSTRAK

Skripsi ini berjudul "Tanggung Jawab Asuransi PT. Jasa Raharja Terhadap Korban Kecelakaan Kapal Angkutan Sungai Dan Danau Berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang". Penulisannya skripsi ini berdasarkan penelitian empiris yaitu dengan cara pendekatan Undang-Undang (*Statute Approach*), pendekatan kasus (*case Approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual Approach*). Penulis melakukan penelitian terhadap PT. Jasa Raharja, Dinas Perhubungan, Pemilik Angkutan serta Penumpang. Pengumpulan Data dalam Penulisan ini adalah dengan studi kepustakaan (*libraly research*), dan studi lapangan (*field research*). Dalam skripsi ini, penulis menganalisis tentang hubungan hukum PT. Jasa Raharja sebagai penanggung terhadap pemilik angkutan *speedboat* tidak memberikan tiket kepada penumpang berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang. Dimana PT. Jasa Raharja (Penanggung) dari kerugian yang dialami penumpang dan pemilik angkutan sebagai korban kecelakaan Angkutan *speedboat* (Tertanggung). Selanjutnya membahas tentang tanggung jawab PT. Jasa Raharja terhadap korban kecelakaan angkutan *speedboat* yang tidak dapat memiliki tiket sebagai bukti pembayaran penumpang di Sungai Musi. Dimana PT. Jasa Raharja memberikan ganti rugi berupa santunan kepada penumpang dan pemilik angkutan sebagai korban kecelakaan Angkutan *speedboat*.

Kata Kunci : Tanggung Jawab, Hubungan Hukum, PT. Jasa Raharja

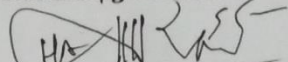
Menyetujui,

Pembimbing Utama



Arfianna Novera, S.H., M.Hum
NIP. 195711031988032001

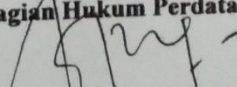
Pembimbing Pembantu



Muhamad Rasyid, S.H., M.Hum
NIP. 196404141990011001

Mengetahui,

Ketua Bagian Hukum Perdata



Sri Turatmiyah, S.H., M.Hum
NIP. 196511011992032001

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia adalah negara maritim yang terdiri atas 17.000 pulau lebih, yang merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Beranjak dari kondisi geografis Indonesia tersebut, maka peranan transportasi laut dan penyeberangan sangat dominan dalam memperlancar arus barang dan manusia. Mengingat pentingnya transportasi laut dan penyeberangan, maka penyediaan sarana dan prasarana transportasi laut dan penyeberangan harus dapat mengatasi kebutuhan permintaan akan jasa transportasi laut dan penyeberangan secara efektif dan efisien.¹

Konsepsi penyeberangan adalah sebagai penghubung dan atau alternatif jaringan jalan yang dipisahkan oleh perairan merupakan wujud pelaksanaan kebijakan pemerintah di bidang transportasi. Sungai, danau, dan selat adalah prasarana yang penting bagi lalu lintas dan perkembangan angkutan di Indonesia, di mana selama beberapa ratus tahun yang lalu tumbuh dan berkembangnya secara alamiah, tanpa dibina. Jasa angkutan sungai terutama dapat dijumpai pada daerah-daerah tertentu, di mana prasarana jalan raya belum berkembang dengan baik, maka jasa angkutan ini mempunyai peranan yang sangat penting.

Kepulauan nusantara mempunyai potensi angkutan sungai yang sangat besar yang dapat dilayari sampai jauh kepedalaman, di pulau Kalimantan juga

¹M.N. Nasution, *Manajemen Transportasi*. PT. Ghalia Indonesia. Jakarta, 2007, hlm.148

terdapat beberapa daerah, di Sumatera dan pulau-pulau lainnya sehingga potensi angkutan sungai perlu dikembangkan sebagai alternatif jalan raya ataupun sebagai satu-satunya modal angkutan yang dapat dikembangkan di suatu daerah dan umumnya angkutan sungai jauh lebih murah dari pada angkutan jalan raya pada daerah tertentu.²

Berdasarkan pasal 309 KUHDagang ayat (1) bahwa pengertian kapal adalah semua perahu, dengan nama apapun, dan dari macam apapun juga. Definisi lebih spesifik dan detail disebutkan di dalam Pasal 1 angka 36 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengenai pelayaran yang menyebutkan kapal adalah “kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan 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 yang tidak berpindah-pindah”.

Dalam hal ini kapal sebagai transportasi yang banyak digunakan masyarakat Indonesia untuk melakukan berbagai kegiatan pengangkutan baik pengangkutan barang maupun penumpang.

Dewasa ini, transportasi sangat berkembang pesat dan tidak bisa dihindarkan bahwa memang setiap manusia pada saat ini memerlukan transportasi. Kapal sebagai sarana dimanfaatkan pelaku usaha untuk mengembangkan usahanya dalam bidang pariwisata. Berbagai jenis kapal diantara salah satu kapal transportasi sungai yaitu *Speedboat*. *Speeboat* yaitu jenis kapal kecil yang biasa digunakan

²*Ibid.*, 149

pelaku usaha untuk mengangkut penumpang yang hendak mengunjungi pulau-pulau yang menjadi destinasi wisata. *Speedboat* adalah jenis kapal terbuat dari kayu dan fibreglass yang dilengkapi dengan mesin tempel 40 hingga 200 PK dengan kecepatan tinggi yang mempunyai kapasitas angkut maksimal hanya 6 sampai 12 orang. Hal ini memungkinkan karena ukuran dari kapal *speedboat* ini yang kecil sehingga mempermudah gerakan dari kapal *speedboat* tersebut.³

Sumatera selatan (Sumsel), termasuk salah satu provinsi besar dan luas yang memiliki banyak perairan.⁴ Sebagai contoh bagi warga yang berada di daerah-daerah perairan, seperti warga perairan Muara Sugihan, Muara padang, Air Sugihan, Air Saleh, Air Telang, Makarti Jaya, Upang, dan Karang Agung. *Speedboat* sudah menjadi alat transportasi andalan sejak lama. Tidak sedikit masyarakat di wilayah ini yang sehari-harinya menggantungkan hidup dengan *speedboat*, baik sebagai alat transportasi untuk berpergian mengunjungi destinasi wisata dan juga warga yang tinggal di daerah perairan menggunakan *speedboat* untuk memenuhi kebutuhan belanja maupun ketika saat akan berobat ke kota dan banyak keperluan lainnya.⁵

Akan tetapi meskipun menggunakan kapal (*speedboat*), hal ini tidak menutup kemungkinan terjadinya kecelakaan yang dapat mengakibatkan suatu kerugian dan ketidakpastian baik individu maupun kelompok. Kecelakaan

³Tri Agus, *Jurnal Angkutan Perairan*, Vol. 3No. 2, 2014, hlm.123.

⁴Sugih Mulyono, "Speedboat Transportasi Andalan Warga Perairan Di Sumsel", [Http://Www.Tribunnews.Com/Travel/2015/06/29/Speedboat-Transportasi-Andalan-Warga-Perairan-Di-Sumsel](http://www.tribunnews.com/travel/2015/06/29/speedboat-transportasi-andalan-warga-perairan-di-sumsel) (Diakses Pada 17 September 2018, Pukul 08.18 WIB).

⁵Sugih Mulyono. *Op. Cit.*

merujuk kepada peristiwa yang terjadi secara tidak sengaja. Menurut database KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) tahun 2011, kecelakaan kapal laut yang terjadi di Indonesia paling banyak terjadi karena masalah teknis dan human error. Kecelakaan karena masalah teknis sebesar 51% dan 49% karena *human error*. Oleh karena itu perlu diberikan rekomendasi kepada para pihak terkait untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan transportasi laut.⁶

Dalam proses kecelakaan yang dialami sangat memungkinkan operator melakukan kekhilafan atau kesalahan yang berakibat pada kecelakaan yang dapat merugikan atau bahkan merenggut jiwa penumpang yang diangkutnya. Berdasarkan pasal 40 angka (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran menandakan bahwa “perusahaan pengangkutan diperairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya”. Dalam hal tanggungjawab menurut Undang-Undang tersebut perusahaan yang bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang. Sebagai pihak yang bertanggung jawab atas penumpang. Perusahaan yaitu lembaga perwakilan dari negara yang mewakilinegara atas timbulnya penjaminan atau pertanggung terhadap suatu keadaan.

Asuransi sosial dalam hal ini Asuransi Jasa Raharja sebagai bentuk perusahaan negara. Perseorangan atau badan usaha mengasuransikan perusahaannya untuk bertindak melindungi dan menjaga keamanan setiap

⁶Angga Praditya, Trika Pitana Dan Dwi Priyanta, Jurnal Penumpang Kapal Indonesia, Vol. 5, No. 1, 2015. hlm. 10

penumpang dari bahaya-bahaya yang menyimpannya. Jika dilihat lebih lanjut, maka tujuan pertanggung jawaban ini adalah untuk melindungi masyarakat, oleh karena itu pertanggung jawaban yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 33 tahun 1964 Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang dan Undang-Undang Nomor 34 tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan itu dapat kita sebut sebagai pertanggung jawaban sosial.⁷

Surat Keputusan Menteri Keuangan Nomor KEP-750/MK/IV/11/1970 tanggal 18 Nopember 1970 tentang Pernyataan mengenai Perusahaan Negara (P.N.) Asuransi Kerugian Djasa Rahardja yang selanjutnya diubah dengan nama PT. Jasa Raharja sebagai Usaha Negara untuk melaksanakan penyelenggaraan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang dan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang diatur oleh Undang-Undang No. 33 Tahun 1964, Undang-Undang No.34 Tahun 1964.⁸

Sebagai bentuk tanggung jawab negara terhadap warga negaranya, negara memberikan jaminan dan perlindungan terhadap warga negaranya yang mengalami kecelakaan penumpang maupun kecelakaan lalu lintas. Dibuktikan dengan berlakunya UU No.33 Tahun 1964 tentang Dana pertanggung jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang. Berdasarkan pasal 3 angka 1 UU No. 33 Tahun 1964 yang berbunyi :

Huruf a. Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional dan kapal

⁷Elfrida Gultom, "*Hukum Pengangkutan Laut*", CV. Literata Lintas Media. Jakarta, 2008, hlm.165

⁸*Ibid.*, hlm. 168

perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha/pemilik yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan.

Huruf b. Penumpang kendaraan bermotor umum di dalam kota dibebaskan dari pembayaran iuran wajib.

Huruf c. Iuran wajib tersebut pada sub a di atas digunakan untuk mengganti kerugian berhubung dengan:

I. kematian, dan

II. cacat tetap, akibat dari kecelakaan penumpang.

Dalam pasal ini menyatakan bahwa penumpang yang sah yang mengalami kematian dan cacat tetap akibat dari kecelakaan penumpang mendapat hak ganti rugi. Berdasarkan pasal 4 angka (1) dan angka (2) UU No. 33 Tahun 1964 yang berbunyi :

(1) Hak atas pembayaran ganti rugi tersebut dalam pasal-3 dibuktikan semata-mata dengan surat buktimenurut contoh yang ditetapkan oleh Menteri.

(2) Surat bukti tersebut pada ayat (1) diberikan kepada setiap penumpang yang wajib membayar iuran bersama dengan pembelian tiket.

Yang menjadikan pembuktian dalam pasal 4 angka (1) dan angka (2), bahwa tiap penumpang harus memiliki tiket atau tiap penumpang harus mempunyai tiket sebagai pembuktian untuk mendapatkan hak tanggung jawab terhadap kecelakaan yang dialami korban.

Dalam contoh kasus pada tanggal 30 bulan mei tahun 2018, kecelakaan tabrakan yang dialami Speedboat Rahendi Putra dengan sebuah Speedboat berukuran kecil, menurut keterangan pemilik-pemilik speedboat yang berada di tempat Dermaga Bekangdam, para penumpang tidak memiliki tiket sebagai

pembuktian penumpang yang sah. Menurut keterangan Direktorat Polisi Air Polda Sumsel, Taufan mengatakan, *speedboat* yang dikemudikan membawa penumpang yang melebihi kapasitas hingga 28 orang yang semula hanya mampu menampung 25 penumpang. Tak hanya itu, minimnya alat keselamatan pun menjadi sebab banyaknya korban meninggal.⁹ Sementara itu, Kepala PT. Jasa Raharja Cabang Sumsel, Taufik Adnan mengatakan, seluruh korban *speedboat* yang tabrakan akan mendapatkan santunan sesuai Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang. Berdasarkan data terdapat empat korban yang meninggal dunia dan selebihnya dinyatakan mengalami luka-luka. Pihaknya juga memastikan korban selamat dan luka-luka mendapatkan perawatan di Rumah sakit.¹⁰

Dari hasil wawancara penulis bersama para pemilik *Speedboat*, menurut keterangan, Muhammad Ajay mengatakan, pemberian tiket yang seharusnya diberikan kepada penumpang pada saat penumpang menggunakan angkutan *speedboat* tidak ada, senyatanya memang tiket sudah pernah digunakan tetapi sudah sekitar lima tahun tiket tidak lagi digunakan untuk penumpang dikarenakan pemilik angkutan tidak merasa manfaat dalam penggunaan tiket.¹¹ Sementara itu

⁹Ariadi, “4 Korban Kecelakaan Speedboat Di Sungai Musi Ditemukan Tewas”, <https://Regional.Kompas.Com/Read/2018/06/02/Korban-Kecelakaan-Speedboat-Di-Sungai-Musi-Ditemukan-Tewas>. Diakses Pada 24 Oktober 2018, Pukul 23.03 WIB.

¹⁰Irwanto, “4 Korban Tewas Dan Hilang Usai Tabrakan Speedboat Di Palembang Di Pasutri”, <https://Www.Merdeka.Com/Peristiwa/4-Korban-Tewas-Hilang-USai-Tabrakan-Speedboat-Di-Palembang-Adalah-Pasutri.Html>. (Diakses Pada 15 Oktober 2018, Pukul 08.59 WIB).

¹¹Wawancara dengan Pemilik Angkutan Muhammad Ajay, Tanggal 18 September 2018 Di Dermaga Bekandam Palembang.

menurut keterangan pemilik *speedboat*, Abdul Ali mengatakan, seluruh pemilik *speedboat* yang beroperasi di Sungai Musi tidak memberikan tiket kepada penumpang, sudah lama tiket tidak digunakan karena menurutnya penggunaan tiket menghabiskan waktu yang cukup lama dalam pemberian tiket kepada penumpang (kurang efisiensi waktu). Persoalan harga angkutan *Speedboat*, harga yang ditentukan tergantung kesepakatan diantara penumpang dan pemilik angkutan berdasarkan dilihat dari seberapa jauh trayek ke tempat tujuan penumpang.¹²

Berdasarkan peristiwa ini, pengawasan yang diberikan PT. Jasa Raharja atas Pemilik angkutan yang seharusnya memberikan tiket penumpang senyatanya tidak berjalan, pemilik angkutan tidak mengikuti aturan pemberian tiket terhadap penumpang. Berdasarkan Pasal 2 UU No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang menyebutkan “bahwa hubungan hukum pertanggunganaan wajib kecelakaan penumpang diciptakan antara iuran dana dan penguasa dana”. Pada dasarnya iuran dikumpulkan dari hasil tiket yang dibayarkan yaitu sejumlah premi setiap bulannya kepada asuransi PT. Jasa Raharja, sebagai alat pembuktian bagi penumpang, sangat merugikan bagi penumpang yang harus membuktikan terlebih dahulu atas dirinya penumpang yang sah dikarenakan tidak memiliki tiket berangkutan. Terhadap kondisi demikian, penumpang yang tidak memiliki tiket tidak memiliki hubungan hukum pertanggunganaan wajib

¹² Wawancara dengan Pemilik Angkutan Abdul Ali, Tanggal 18 September 2018 Di Dermaga Bekangdam Palembang.

kecelakaan, secara tidak langsung menimbulkan opini bahwa peranan tiket sebagai syarat alat pembuktian begitu besar.

Pada dasarnya, pemerintah pihak yang berkedudukan sebagai penguasa dari seluruh kumpulan iuran-iuran yang terkumpul. kumpulan iuran-iuran ini menurut Pasal 1 huruf (c) UU No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang disebutkan “Dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang ialah dana yang terhimpun dari iuran-iuran, terkecuali jumlah yang akan ditetapkan oleh menteri untuk pembayaran ganti rugi akibat kecelakaan penumpang.

Pihak penanggung (penguasa dana) pada suatu saat akan memberikan penggantian kerugian yang diambil dari dana yang dikuasainya jika terjadi evenement itu mengakibatkan kerugian. Kerugian ini dapat dibagi menjadi 2 (dua) golongan menurut Pasal 3 Sub C Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 yaitu :

- a. Kematian;
- b. Cacat tetap.¹³

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka penulis mencoba untuk mengetahui tentang sejauh mana tanggung jawab bagi penumpang yang menjadi korban kecelakaan angkutan sungai yaitu *speedboat*. Oleh kerana itu, penulis mengangkat permasalahan penelitian berjudul :

¹³*Ibid.*, Hlm. 167.

**TANGGUNG JAWAB ASURANSI JASA RAHARJA TERHADAP KORBAN
KECELAKAAN KAPAL ANGKUTAN SUNGAI DAN DANAU
BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 33 TAHUN 1964
TENTANG DANA PERTANGGUNGAN WAJIB KECELAKAAN
PENUMPANG.**

B. Rumusan masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan maka penulis mengangkat beberapa permasalahan yaitu :

1. Bagaimana hubungan hukum PT. Jasa Raharja sebagai penanggung terhadap pemilik angkutan *speedboat* tidak memberikan tiket kepada penumpang berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang?
2. Bagaimana tanggung jawab PT. Jasa Raharja terhadap korban kecelakaan angkutan *speedboat* yang tidak dapat memiliki tiket sebagai bukti pembayaran penumpang di Sungai Musi?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan penelitian di atas, maka penelitian ini bertujuan sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui hubungan hukum PT. Jasa Raharja sebagai penanggung terhadap pemilik angkutan *speedboat* tidak memberikan tiket kepada

penumpang berdasarkan UU No. 33 tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang.

2. Untuk mengetahui tanggung jawab PT. Jasa Raharja terhadap korban kecelakaan angkutan *speedboat* yang tidak dapat memiliki tiket sebagai bukti pembayaran penumpang di Sungai Musi.

D. Manfaat Penelitian

Adapun dari penelitian ini, diharapkan dapat memberikan manfaat yaitu sebagai berikut :

1. Manfaat teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi akademisi dan pengembangan ilmu hukum guna menambah ilmu pengetahuan di bidang Hukum Asuransi mengenai hak korban kecelakaan penumpang angkutan sungai dan danau asuransi PT. Jasa Raharja (Persero) yang lebih baik.

2. Manfaat praktik

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat mengetahui sejauh mana kewajiban asuransi PT. Jasa Raharja memberikan pertanggung jawaban dalam memberikan pelayanan terhadap masyarakat dan secara teknik pelaksanaan penyaluran santunan PT. Jasa Raharja kepada korban dan ahli waris korban kecelakaan angkutan sungai dan danau.

E. Ruang Lingkup

Penelitian skripsi ini menitikberatkan pada permasalahan yang akan dibahas yaitu mengenai hubungan hukum PT. Jasa Raharja sebagai penanggung terhadap pemilik angkutan *speedboat* tidak menggunakan tiket kepada penumpang berdasarkan UU No. 33 tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang dan tanggung jawab PT. Jasa Raharja (persero) terhadap korban kecelakaan angkutan *speedboat* yang tidak dapat menunjukkan tiket sebagai bukti pembayaran penumpang di sungai musi.

F. Kerangka Teori

Penelitian ini akan menggunakan beberapa konsep yaitu sebagai berikut :

1. Teori Tanggung Jawab

Didalam tanggung jawab pengangkut terdapat tiga macam prinsip-prinsip tanggung jawab hukum antara lain, yaitu :

a. Tanggung Jawab Praduga Bersalah (*Presumption of Liability*)

Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga yang menyatakan bahwa pengangkut selalu dianggap bertanggung jawab karena adanya perjanjian pengangkutan. Dalam hal ini pengangkutan dapat bebas dari tanggung jawabnya untuk membayar ganti kerugian maka beban pembuktian ada pada pengangkut artinya pengangkut harus dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah.¹⁴

¹⁴*Ibid.*, Hlm. 9.

- b. Tanggung Jawab Hukum atas Kesalahan (*based of fault liability*) terdapat dalam Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPer) yang berbunyi Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian yang disebabkan perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut. Pasal tersebut yang dikenal sebagai tindakan melawan hukum (*onrechtmatigedaad*) berlaku umum terhadap siapa pun, termasuk perusahaan transportasi.¹⁵ Menurut Pasal tersebut setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian (*to compensate the damage*). Berdasarkan ketentuan tersebut setiap orang harus bertanggung jawab (*liable*) secara hukum atas perbuatan sendiri artinya apabila karena perbuatannya mengakibatkan kerugian kepada orang lain, maka orang tersebut harus bertanggung jawab (*liable*) untuk membayar ganti kerugian yang diderita.¹⁶ Tanggung jawab atas dasar kesalahan harus memenuhi unsur-unsur, adanya kesalahan, kerugian, dan kerugian tersebut ada hubungannya dengan kesalahan.¹⁷
- c. Tanggung Jawab Hukum Tanpa Bersalah (*legal liability without fault*) atau tanggung jawab hukum mutlak (*absolute liability or strict liability*) didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun bukan kesalahannya tetap bertanggung jawab atas

¹⁵Sarfina Linaty, *Op. Cit.*, hlm.13.

¹⁶*Op. Cit.*, H.K. Martono Dan Eka Budi Thahjono, hlm. 168.

¹⁷*Ibid.*, hlm. 169.

kerugian yang timbul akibat perbuatannya.¹⁸ Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian adanya kesalahan pengangkut.¹⁹ Yang dimaksud dengan tanggung jawab mutlak adalah suatu tanggung jawab hukum yang dibebankan kepada pelaku perbuatan melawan hukum tanpa melihat apakah yang bersangkutan dalam melakukan perbuatannya itu mempunyai unsur kesalahan ataupun tidak, dalam hal ini pelakunya dapat dimintakan tanggung jawab secara hukum, meskipun dalam melakukan perbuatannya itu dia tidak melakukannya dengan sengaja dan tidak pula mengandung unsur kelalaian, kurang hati-hatian, atau ketidakpatutan.²⁰

2. Teori Sebab Akibat

Hubungan sebab akibat pada asuransi yaitu penanggung hanya wajib membayar ditanggung ganti rugi, apabila kerusakan atau kerugian yang disebabkan oleh peristiwa telah diperjanjikan.²¹ Ada beberapa teori sebab akibat yang dikelompokkan antara lain, yaitu :

¹⁸Sarfina Linaty, *Op. Cit.*, hlm.13.

¹⁹Aishkuw, "Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan", [Http://Aishkuw.Blogspot.Com/2010/10/Prinsip-Tanggung-Jawab-Pengangkut-Dalam.Html](http://Aishkuw.Blogspot.Com/2010/10/Prinsip-Tanggung-Jawab-Pengangkut-Dalam.Html) (Diakses Pada 28 September 2018, Pukul 09.49 WIB).

²⁰Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum (Pendekatan Kontemporer)*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2005, hlm. 173

²¹Sri Rejeki Hartono, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, Jakarta: Sinar Grafika, 2001, hlm.2

1. Teori syarat yang tidak dapat dihindari (*Conditio Sine Qua Non*)

Menurut teori ini bahwa setiap fakta atau peristiwa merupakan suatu hal yang tidak dapat ditiadakan, tanpa meniadakan kerugian itu sendiri, sehingga dengan demikian dapat dikatakan bahwa tanpa kenyataan/fakta termaksud, kerugian tidak akan terjadi. Setiap faktor memiliki nilai yang sama dan sederajat tidak membedakan faktor syarat dan faktor penyebab. Jika salah satu syarat tidak ada maka akan menimbulkan peristiwa yang lain. Jadi, bahwa setiap kenyataan yang terjadi merupakan penyebab dalam arti yuridis.²²

2. Teori keseimbangan (*Adequate*)

Teori ini berpendapat bahwa suatu peristiwa merupakan penyebab kerugian apabila terdapat hubungan yang wajar atau pantas dengan kerugian, yaitu suatu akibat yang akan pantas dan patut diduga berdasarkan peraturan atau pengalaman yang ada atau berdasarkan kepantasan pendapat ini menimbulkan berbagai kesulitan untuk menentukan suatu peralihan di antara rentetan fakta yang terjadi. Apabila rentetan fakta yang pantas tersebut adalah yang paling jauh maka dapat berkembang sebagai teori sebab akibat yang terjauh atau dikenal dengan “*causa remota*”.²³

3. Teori Pembebasan

²²*Ibid.*, hlm. 114

²³*Ibid.*, hlm. 114

Teori ini menekankan sifat normatif dari suatu hubungan sebab akibat yang bersifat yuridis, artinya di antara peristiwa-peristiwa dan kerugian harus ada atau terdapat suatu hubungan yang sedemikian rupa, sehingga sesuatu kerugian menurut keadilan adalah sebagai akibat dari suatu peristiwa yang dapat dibebankan kepada seseorang yang bertanggung jawab.²⁴

3. Teori Ganti Kerugian

Fungsi asuransi adalah mengalihkan atau risiko yang kemungkinan diderita atau dihadapi oleh tertanggung karena terjadi suatu peristiwa yang tidak pasti. Oleh karena itu, besarnya ganti kerugian yang diterima oleh tertanggung harus seimbang dengan kerugian yang dideritanya. Hal ini merupakan inti dari prinsip ganti kerugian atau prinsip indemnitas. Prinsip ini tercermin dari pasal dari Pasal 246 KUH Dagang, yaitu pada bagian kalimat “untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu.”

4. Teori Kepastian Hukum

Dalam menegakkan hukum ada tiga unsur yang harus selalu diperhatikan yaitu unsur keadilan, unsur kepastian hukum dan unsur kemanfaatan.²⁵Asas kepastian hukum yaitu asas dalam Negara hukum yang mengutamakan landasan

²⁴ Sri Rejeki Hartono, *Op.cit.*, hlm 115.

²⁵Penegakan Hukum, [Http://Wonkdermayu.Wordpress.Com./Kuliah-Hukum/Penemuan-Hukum-Ataurechtsving](http://Wonkdermayu.Wordpress.Com./Kuliah-Hukum/Penemuan-Hukum-Ataurechtsving), Diakses Pada Tanggal 15 Oktober 2018, Pukul 14.40 WIB.

Peraturan Perundang undangan, kepatuhan, dan keadilan dalam setiap kebijakan penyelenggara Negara.²⁶ Kepastian hukum merupakan perlindungan yang diberikan oleh hukum terhadap tindakan sewenangwenang, yang berarti seseorang akan dapat memperoleh sesuatu yang diharapkan dalam keadaan tertentu.²⁷ Setiap orang yang mengalami kecelakaan mengharapkan adanya kepastian hukum karena dengan adanya kepastian hukum korban tersebut akan merasa ringan dan aman sebab ada jaminan. Jaminan yang diberikan oleh Negara melalui BUMN perusahaan perseroan asuransi sosial yaitu PT. Jasa Raharja dengan cara memberikan santunan.

G. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Metode Penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Mengingat pentingnya metode penelitian bagi penulis dalam menentukan, dan menganalisa suatu masalah maka dalam menentukan skripsi ini, penulis menggunakan metode empiris yang berasal dari kata empiris berarti hukum sebagai kenyataan sosial, kultural atau das sein (senyatanya), karena dalam penelitian ini digunakan data primer yang diperoleh dari lapangan.²⁸ Jadi, pendekatan empiris dalam

²⁶Kepastian Hukum, [Http://Www.Scribd.Com/Doc/46240963/Asaskepastian-Hukum](http://Www.Scribd.Com/Doc/46240963/Asaskepastian-Hukum), Diakses Pada Tanggal 15 Oktober 2018, Pukul 15.00 WIB.

²⁷Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*, Liberty, Yogyakarta.1988, hlm. 58.

²⁸Anonim, Pengertian Penelitian Yuridis Empiris, [Https://Www.Scribd.Com/Pengertian-Penelitian-Yuridis-Empiris](https://Www.Scribd.Com/Pengertian-Penelitian-Yuridis-Empiris), Diakses Tanggal 16 Oktober 2018, Pukul 22.03 WIB.

penelitian ini maksudnya adalah bahwa dalam menganalisis permasalahan dilakukan dengan memadukan bahan-bahan hukum(yang merupakan data sekunder) dengan data primer.²⁹ Bahan-bahan yang diperoleh di lapangan yang berkaitan dengan PT. Jasa Raharja, Dinas Perhubungan Kota Palembang dan Pemilik Angkutan.

a. Sumber Data

Sumber Data menurut Nasution menunjukkan pada pengertian tempat atau lokasi sosial penelitian yang dicirikan oleh adanya unsur yaitu pelaku, tempat dan kegiatan yang dapat di observasi. Penelitian ini dilakukan di Sungai Musi Palembang. Adapun sumber data yang terkait didalam penelitian ini yaitu : PT. Jasa Raharja, Dinas Perhubungan dan Masyarakat sebagai penumpang transportasi angkutan Sungai dan Danau

b. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.³⁰ Dalam Penelitian ini populasi yang digunakan penulis ialah perwakilan staf legal PT. Jasa Raharja kantor wilayah Palembang, perwakilan staf Dinas Perhubungan

²⁹Soerjono Soekanto Dan Sri Mamudji. *Penelitian Hukum Normatif Suatu tinjauan Singkat*. . Jakarta: Rajawali Pers. 1985. hlm,52.

³⁰Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: PT. Alfabet. 2017. hlm.80.

Kota Palembang dan pemilik angkutan *Speedboat* serta penumpang di daerah sungai musi Palembang.

Berikut karakteristik informan atau narasumber:

1. Hilman selaku Perwakilan Staf PT. Jasa Raharja Kota Palembang;
2. Deni Rudihara selaku Perwakilan Dinas Perhubungan Kota Palembang;
3. Muhammad Ajay selaku Perwakilan Pemilik Angkutan *Speedboat*;
4. Abdul Ali selaku Perwakilan Pemilik Angkutan *Speedboat*;
5. Wahyudi selaku Perwakilan Penumpang Angkutan *Speedboat*; serta
6. Ihsan selaku Perwakilan Penumpang Angkutan *Speedboat*.”

a. Sampel

“Sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi.³¹ Penetapan sampel penelitian dilakukan dengan cara *purposive sampling*, yaitu mengambil data dan keterangan dari instansi dan perwakilan pemilik angkutan dengan melakukan wawancara. Penelitian secara *purposive sampling* ini dilakukan pada PT. Jasa Raharja wilayah Palembang, Dinas Perhubungan Kota Palembang dan pemilik angkutan *Speedboat* di daerah sungai musi Palembang.”

2. Metode Pendekatan

Di dalam penelitian hukum terdapat beberapa metode pendekatan, yaitu :

1. Pendekatan Undang-Undang (*Statute Approach*)

³¹*Ibid.*, hlm.81.

Pendekatan perundang-undangan atau *statute approach* yaitu suatu metode pendekatan yang dilakukan dengan menelaah serta mempelajari semua peraturan perundang-undangan dan regulasi yang berkaitan dengan isu hukum yang diteliti.³²

2. Pendekatan Kasus (*case Approach*)

Pendekatan ini dilakukan dengan melakukan telaah pada kasus-kasus yang berkaitan dengan isu hukum yang dihadapi. Kasus-kasus yang telah memperoleh putusan pengadilan berkekuatan hukum tetap. Hal pokok yang dikaji pada setiap putusan tersebut adalah pertimbangan hakim untuk sampai pada suatu keputusan sehingga dapat digunakan sebagai argumentasi dalam memecahkan isu hukum yang dihadapi.³³

3. Pendekatan Konseptual (*conceptual Approach*)

Pendekatan ini beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum. Pendekatan ini menjadi penting sebab pemahaman terhadap pandangan/doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum dapat menjadi pijakan untuk membangun argumentasi hukum ketika menyelesaikan isu hukum yang dihadapi. Pandangan/doktrin akan

³²Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Penada Media Group, 2005, hlm. 136.

³³*Ibid.*, 158

memperjelas ide-ide dengan memberikan pengertian-pengertian hukum, konsep hukum, maupun asas hukum yang relevan dengan permasalahan.³⁴

3. Jenis dan Sumber Data

- a. Data primer adalah data penelitian yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya, dari segi bentuk, data itu penelitian yang secara langsung itu apa adanya dan tidak ditambahkan dengan kata-kata.³⁵ Adapun data primer yang digunakan diperoleh dari hasil wawancara langsung dengan pihak berwenang dalam hal ini mencakup PT. Jasa Raharja Kota Palembang, Dinas Perhubungan Kota Palembang, dan Pemilik Angkutan serta Penumpang.
- b. Data sekunder adalah data yang terdiri atas dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil penelitian yang berwujud laporan.³⁶ Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Adapun data sekunder yang digunakan yang disebut bahan hukum terbagi menjadi:
 1. Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif atau artinya mempunyai otoritas. Bahan-bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim.³⁷ Dalam hal yaitu :
 - 1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPer).

³⁴Bahrer Johan Nasution, *Metode Penelitian Hukum*, Bandung: Penerbit Maju, 2008, hlm. 115.

³⁵Suharsismi Arikunto, *Prosedur Penelitian*, cet. XII. Jakarta : PT. Rineka Cipta, 2002, hlm.47.

³⁶Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika, 2017, hlm.106.

³⁷Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Penada Media Group. 2005, hlm.

- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).
 - 3) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. (*Lembaran Negara Republik Indonesia*. Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849).
 - 4) Undang - Undang Nomor 40 tahun 2014 tentang Perasuransian. (*Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 337*, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5618).
 - 5) Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang. (*Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1964 Nomor 137*, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2720).
2. Bahan hukum sekunder yang digunakan yang disebut bahan hukum mencakup yaitu bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer adalah buku-buku, artikel, jurnal hukum, rancangan peraturan perundang-undangan, hasil karya ilmiah para sarjana, hasil-hasil penelitian, yang tentunya mempunyai relevansi dengan apa yang hendak diteliti.³⁸
 3. Bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan atau tulisan-tulisan yang dapat menambah penjelasan dan memberikan petunjuk terhadap bahan hukum

³⁸Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum Dan Jurimetri*. PT. Refina Aditama, Jakarta, 1990, hlm. 12

primer dan sekunder seperti dengan menggunakan kamus besar maupun kasus umum, website internet dan lain-lain.³⁹

4. Teknik Pengumpulan Data

Dalam teknik pengumpulan Data hukum yang digunakan adalah data kepustakaan dan data lapangan. Studi kepustakaan dalam hal ini disebut data kepustakaan yang dikumpulkan dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier berdasarkan topik permasalahan.⁴⁰

Penelitian di lapangan yaitu dalam hal ini untuk mendapat penelitian informasi data-data secara langsung mengenai topik permasalahan dengan melakukan observasi untuk mengamati pergerakan angkutan sungai dan wawancara kepada responden terhadap pelaku usaha (pemilik) dan pihak asuransi yaitu PT. Jasa Raharja wilayah Palembang.

5. Analisis Data

Analisis Kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, dan memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensistensikannya, mencari dan menemukan pola,

³⁹Peter Mahmud Marzuki, *Op.cit.*, hlm. 142.

⁴⁰Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008, hlm 51.

menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari, dan menemukan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain.⁴¹

Dalam penelitian ini penulis menganalisis bahan-bahan hukum yang berada di perpustakaan dan dari lapangan. Sehingga mendapatkan kesimpulan yang tersusun dari permasalahan-permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini.

6. Teknik Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan pada penelitian ini akan penulis terapkan melalui metode induktif. Metode induktif ini adalah metode penarikan kesimpulan yang didasarkan pada fakta-fakta yang bersifat khusus, kemudian ditarik suatu kesimpulan yang bersifat umum guna menjawab permasalahan-permasalahan yang dibahas dan diuraikan secara sistematis.⁴²

⁴¹Lexy J. Moleong, *Metodelogi Penelitian Kualitatif*, Ed. Rev. Remaja Rosdakarya. Jakarta. 2010, hlm. 248

⁴²Bambang Marhijanto, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Populer*, Bintang Timur, Jakarta, 1995, hlm. 86

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku – Buku

- Abdul kadir Muhammad. 2002, *Hukum Asuransi Indonesia*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Abdul Kadir Muhammad. 2010, *Hukum Pengangkutan, Darat, Laut, dan Udara*. Bandung: PT. Citra Aditya Bhakti.
- Abdul Kadir Muhammad. 2016, *Hukum Transportasi Pengangkutan*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- A. Zainal Abidin Farid, 2007, *Hukum Asuransi*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Emmy Pangaribuan Simajuntak. 1980, *Hukum Pertanggungungan dan Perkembangannya*. Yogyakarta. Alumni.
- Elfrida Gulton. 2008, *Hukum Pengangkutan Laut*. Jakarta: CV. Literata Lintas Media.
- Kun Wahyu Wardana. 2009, *Hukum Asuransi Proteksi Kecelakaan Transportasi*. Bandung : CV. Mandar Maju.
- Lexy J. Moleong. 2010, *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Ed. Rev. Remaja Rosdakarya.
- Man Suparman Sastrawidjaja. 2014, *Aspek-Aspek Hukum Asuransi, Dan Surat Berharga*, Bandung: PT. ALUMNI.
- Mulawarman. 2017. *Hukum Transportasi Darat, Laut, dan Udara*. Jakarta:PT. Rajawali, 2017.
- Mulhadi, 2017. *Dasar-Dasar Hukum Asuransi*. Depok : PT Raja Grafindo Persada.
- Munir Fuady. 2005, *Perbuatan Melawan Hukum*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- M. N. Nasution. 2007, *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Peter Mahmud Marzuki. 2007, *Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Mulia.

Ronny Hanitjo Soemitro. 1990, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*. Jakarta.

Sri Rezeki Hartono, 2001, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, Jakarta: Sinar Grafika.

Sudikno Mertokusumo. 1988, *Mengenal Hukum*. Yogyakarta : Liberty.

Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji. 1985, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta : Rajawali Pers.

B. Undang-Undang

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).

Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. (*Lembaran Negara Republik Indonesia*. Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849).

Undang - Undang Nomor 40 tahun 2014 tentang Perasuransian. (*Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 337, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5618*).

Undang – Undang Nomor 33 tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang. (*Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1964 Nomor 137, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2720*).

C. Jurnal

Angga Praditya, Trika Pitana dan Dwi Priyanta. 2017. *Jurnal Penumpang Kapal Indonesia* Vol. 5, No. 1. Maret 2015.

Tri Agus. 2014. *Jurnal Angkutan Perairan*. Vol. 3.No. 2. September 2015.

Sedi Polando, Apriadi. 2018. *Jurnal Transportasi Perairan*. Vol. 2, No. 4. Maret 2016.

Alex, Wendy . 2013. *Jurnal Angkutan Perairan Sungai*. Vol. 5, No.3. Oktober 2012.

D. Internet

Angkutan Perairan, “*Pengertian Angkutan Perairan Daratan*”, <https://perhubungan / angkutan-perairan-daratan>. Diakses pada tanggal 1 Juli 2019.

Anggitta, “Mengenai Pelayaran”, <http://repository.unpas.ac.id/>. Diakses pada tanggal 20 Januari 2019.

Irwanto, “4 korban tewas dan hilang usai tabrakan speedboat di Palembang di pasutri”, <http://www.merdeka.com/peristiwa/4-korban-tewas-hilang-usai-tabrakan-speedboat-di-palembang-adalah-pasutri.html>. Diakses pada tanggal 15 Oktober 2018.

Jasa Raharja, <https://www.jasaraharja.co.id/tentang-kami/profil-perusahaan>. Diakses pada tanggal 1 Juli 2019.

Kepastian Hukum, <http://www.scribd.com/doc/46240963/AsasKepastian-Hukum>. Diakses pada tanggal 15 Oktober 2018.

Metode Yuridis Empiris, “Pengertian penelitian yuridis empiris”, <https://www.scribd.com/doc/32999/pengertian-penelitian-yuridis-empiris>. Diakses pada tanggal 16 Oktober 2018.

Penegakan Hukum, <http://wonkdermayu.wordpress.com./penemuan-hukum>. Diakses pada tanggal 15 Oktober 2018.

Sugih Mulyono, “Speedboat transportasi andalan warga perairan di Sumsel”, <http://www.tribunnews.com/travel/2015/06/29/speedboat-transportasi-andalan-warga-perairan-di-sumsel>. Diakses pada 17 september 2018.

Wulan Rahmadani, “*Tentang Jasa Raharja*”, <https://www.kompasiana.com>. Diakses pada tanggal 1 Juli 2019.