

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan (*archipelago state*) dan negara yang dikelilingi oleh samudra (*Ocean Locked Country*) sehingga transportasi laut memegang peranan penting dan dinilai strategis antara lain sebagai pemersatu kehidupan bangsa perwujudan wawasan nusantara, perdagangan dan ketahanan nasional.

Memperhatikan realita alamiah dari kedudukan Indonesia, maka untuk menunjang tercapainya Wawasan Nusantara, diperlukan upaya memanfaatkan perairan Indonesia yang merupakan salah satu modal nasional yang utama. Laut harus dimanfaatkan oleh bangsa Indonesia, untuk dapat mempertahankan kelangsungan hidup dan mengembangkan kehidupan negara. Oleh karena itu, bangsa Indonesia harus mempunyai kekuatan laut, yaitu kekuatan yang dipandang sebagai kemampuan suatu negara untuk menempatkan seluruh sumber, dan peluang yang disediakan oleh laut, guna memenuhi kepentingan rakyat dan memanfaatkannya.¹

Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.² Laut Teritorial Indonesia adalah jalur laut selebar 12 (dua belas) mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia. Setaraf dengan kemajuan teknik modern dalam kehidupan

¹Roesdi Roesli, *Peranan Pertahanan Keamanan Dalam Strategi Pengembangan Kelautan Di Indonesia Bagian Timur Serta Strategi Kelautan Pengembangan Kelautan Dalam Prespektif Pembangunan Nasional*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1988), h. 160-162.

² Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 *Tentang Pelayaran*, Pasal 1 (2).

manusia bermasyarakat, terkandung bahaya yang kian meningkat disebabkan kecelakaan-kecelakaan di luar kesalahannya. Pada dasarnya, setiap warga negara harus mendapat perlindungan terhadap kerugian yang diderita karena resiko-resiko demikian. Ini merupakan suatu pemikiran sosial. Oleh karena keadaan ekonomi dan keuangan dewasa ini belum mengizinkan, bahwa segala akibat mengadakan jaminan sosial tersebut ditampung oleh Pemerintah, maka perlu usaha ini dilakukan secara gotong-royong.

Manifestasi dari kegotongroyongan ini adalah dengan pembentukan dana-dana yang cara pemupukannya dilakukan dengan mengadakan iuran-iuran wajib, dimana akan dianut *principe* bahwa yang dikenakan iuran wajib tersebut adalah hanya golongan atau mereka yang berada atau mampu saja, sedang hasil pemupukannya akan dilimpahkan juga kepada perlindungan jaminan rakyat banyak. Oleh karena itu jaminan sosial rakyatlah yang dalam pada itu menjadi pokok tujuan.

Kita lebih melihat kepada rakyat banyak yang mungkin menjadi korban resiko-risiko teknik moderen, dari pada kepada para pemilik/pengusaha alat-alat modern yang bersangkutan. Dan jika jaminan itu dirasakan oleh rakyat, maka akan timbullah pula kegairahan *socialcontrol*. Sebagai langkah pertama menuju ke suatu sistim jaminan sosial (*social security*) yang mengandung perlindungan yang dimaksud, dapatlah diadakan iuran-iuran wajib bagi para penumpang-penumpang dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional dengan menganut prinsip tersebut di atas.

Pembentukan dana-dana tersebut akan dipakai guna perlindungan bagi penumpang terhadap kecelakaan yang terjadi dengan alat-alat pengangkutan besar seperti kereta api, kapal terbang dan kapal laut.

Sebagai sarana perhubungan laut, pengangkutan merupakan bidang yang memegang peranan sangat penting karena pengangkutan dapat memberikan hal-hal berikut³:

- 1) Menunjang pembangunan dalam berbagai sektor pengangkutan terutama yang digerakkan secara mekanik akan menunjang pembangunan di berbagai sektor, misalnya:
 - a. Sektor perhubungan,
 - b. Sektor pariwisata,
 - c. Sektor perdagangan,
 - d. Sektor pendidikan.

Menciptakan keselarasan antara kehidupan kota dan desa.

- 2) Pengangkutan akan sangat membantu dalam mengatasi isolasi yang timbul karena perbedaan letak geografis antar negara.⁴

Pengangkutan berasal dari kata angkut yang berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Pengangkutan artinya usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ketempat

³ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, (Bandung: Citra Aditya Nakti, 1991), h. 1-2.

⁴ Tommy H. Purwaka, *Pelayaran Antara Pulau Indonesia Suatu Kajian Tentang Hubungan Antara Kebijakan Pemerintah dengan Kualitas Pelayanan Pelayaran*, (Jakarta: Pusat Studi Wawasan Nusantara, 1993), h. 1.

yang lain.⁵ Dalam hal kegiatan dan penyelenggaraan jasa laut khususnya terdapat 3 (tiga) pihak yang terlibat langsung didalamnya yakni antara lain :

- a) Pihak pemakai jasa perhubungan laut (jasa angkutan laut) yang terdiri dari atas bentuk perusahaan maupun pribadi, pengiriman barang serta penumpang.
- b) Pihak penyedia jasa perhubungan laut (*operator*) yaitu para pihak yang menghasilkan jasa perhubungan seperti perusahaan pelayaran, pemilik kapal, penyedia fasilitas pelabuhan dan badan hukum lainnya yang bergerak dalam menghasilkan jasa dibidang kepelabuhan.
- c) Pihak pengatur (*regulator*), yaitu instansi-instansi pemerintah yang mengeluarkan kebijakan-kebijakan (*policy*) yang menyangkut perhubungan laut atau angkutan laut.

Pengangkutan merupakan suatu perjanjian dimana pihak pengangkut yaitu perusahaan pelayaran mengikat diri kepada penumpang atau pengirim barang untuk melakukan pelayaran. Dalam perjanjian pengangkutan barang, yang menjadi pihak dalam perjanjian adalah pengangkut dan pengirim, sedangkan dalam perjanjian pengangkutan penumpang, yang menjadi pihak adalah pengangkut dan orang yang diangkut. Dalam hal ini orang yang diangkut menjadi pihak, sedangkan dalam perjanjian pengangkut barang, barang yang diangkut tidak menjadi pihak.⁶ Pengangkutan penumpang didalam pelaksanaannya didahului dengan adanya kesepakatan antar pihak-pihak yang

⁵ Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka, 1996), Cet. ke-7, h. 45.

⁶ H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, (Jakarta: Djambatan, 1989), h. 261.

ingin mengadakan pengangkutan penumpang. kesepakatan tersebut tertuang dalam bentuk perjanjian pengangkutan yang akan menimbulkan hak dan kewajiban serta tanggung jawab yang berbeda dari masing-masing pihak. Perjanjian melahirkan hubungan hukum.⁷

Sebagai tanda bukti terjadinya kesepakatan antara dua belah pihak yaitu dengan adanya tiket yang dipegang oleh penumpang. Kesepakatan tersebut menimbulkan peraturan-peraturan yang menjadi dasar perjanjian, dimana perjanjian tersebut merupakan perjanjian sepihak. Dari perikatan yang dilakukan oleh pengangkut dan penumpang, timbul suatu hukum yang saling mengikat antara pihak yang terkait dalam perikatan tersebut. Adapun hukum yang mengikat tersebut adalah berupa hak dan kewajiban. Dalam hal ini menitik beratkan pada pembahasan tentang tanggung jawab yang berkenaan dengan pengangkut atas barang angkutanya.

Kewajiban-kewajiban pengangkut penumpang kapal laut pada umumnya antara lain :

- a. Mengangkut penumpang atau barang-barang ketempat tujuan yang telah ditentukan;
- b. Menjaga keselamatan, keamanan penumpang, bagasi barang dengan sebaik-baiknya;
- c. Memberi tiket untuk pengangkutan penumpang dan tiket bagasi;
- d. Menjamin pengangkutan tepat pada waktunya, dan
- e. Menaati ketentuan ketentuan yang berlaku.

⁷ Abdul Rachmad Budiono, *Hukum Perburuhan*, (Kembangan-Jakarta Barat: PT. Indeks, 2009), Cet. ke-1, h. 20.

Dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga memuat kewajiban dan tanggung jawab pengangkut. Kewajiban pengangkut itu sendiri dijelaskan pada Pasal 38 (1 dan 2) yang berbunyi :⁸

- 1) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/ atau barang terutama angkutan pos disepakati dalam perjanjian pengangkutan.
- 2) Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan.

Artinya perusahaan angkutan tidak membedakan perlakuan terhadap pengguna jasa angkutan sepanjang yang bersangkutan telah memenuhi perjanjian pengangkutan yang disepakati. Perjanjian pengangkutan harus dilengkapi dengan dokumen pengangkutan sebagaimana yang ditetapkan dalam perjanjian internasional maupun Peraturan Perundang-undangan nasional. Tanggung jawab pengangkut terdapat di Pasal 40 ayat (1) Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu “Perusahaan angkutan diperairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan atau barang yang diangkut”.⁹

Didalam Pasal 522 ayat (1) KUHD disebutkan bahwa “Persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga keselamatan si penumpang, sejak saat si penumpang ini masuk dalam kapal hingga saat ia meninggalkan kapalnya”.¹⁰

⁸ Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 *Tentang Pelayaran*, Pasal 38 (1 dan 2)

⁹ *Ibid*, Pasal 40 (1)

¹⁰ Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Pasal 522 (1).

Tanggung jawab mengasuransikan penumpang terdapat dalam Pasal 41 ayat (3) Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan¹¹: “Perusahaan angkutan diperairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan Perundang-undangan”.

Tanggung jawab tersebut dapat menimbulkan ganti rugi kerugian untuk para penumpang jika perusahaan pelayaran tidak dapat melaksanakan kewajiban dan tanggung jawab dengan baik, bisa berupa ganti kerugian yang diakibatkan oleh keterlambatan, kecelakaan kapal yang mengakibatkan kematian dan luka, musnah atau hilangnya barang bawaan penumpang. Penumpang sendiri berkewajiban untuk membayar upah pengangkutan sesuai yang disepakati atau yang ditentukan oleh pihak perusahaan pelayaran. Negara mempunyai hak penguasaan atau penyelenggaraan pelayaran yang perwujudanya meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Pasal 5 ayat (1) Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran “Pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaanya dilakukan oleh pemerintah”.

12

Syahbandar selaku pengawas yang ditunjuk oleh pemerintah mempunyai fungsi tersendiri dalam pengawasan di sektor pengangkutan laut hal ini jelas tertulis di Pasal 1 (56) Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang

¹¹ Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 *Tentang Pelayaran*, Pasal 41 (3)

¹² *Ibid*, Pasal 5 (1)

Pelayaran:¹³ Setiap kapal yang memenuhi mekasinsme yang tertulis maka pemerintah akan mengeluarkan sertifikat keselamatan kapal sesuai dengan kegunaan kapal tersebut, setelah diterbitkannya sertifikat persyaratan kelaiklautan kapal dan telah terpenuhinya segala kewajiban yang lain oleh pihak pelayaran maka Surat Perjanjian Berlayar (SPB) atau *port clearance* yang dapat dikeluarkan oleh Syahbandar. Hal ini tertuang dalam Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran: “Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh Syahbandar”.¹⁴

Salah satu perusahaan pelayaran nasional dipelabuhan umum Kota Dumai yaitu PT. Pelnas Lestari Indomabahari (Dumai Express), sebagaimana dengan jumlah kapal sebanyak 10 buah kapal. Perusahaan pelayaran ini memiliki tanggung jawab dan kewajiban yang harus dilaksanakan sebagaimana mestinya sesuai dengan Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasa 40 yang berbunyi:

- (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.

Pasal 41

- (1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoprasian 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;

¹³ Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 *Tentang Pelayaran*, Pasal 1 (56)

¹⁴ *Ibid*, Pasal 219 (1)

- d. kerugian pihak ketiga; atau
 - e. 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 perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruhnya 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 perundang-undangan.¹⁵

Namun demikian dilapangan sering kita lihat dan kita hadapi kondisi-kondisi yang tidak saling menguntungkan itu, atau adanya pihak-pihak yang dirugikan seperti:

- a) Peristiwa tertundanya keberangkatan penumpang dalam waktu yang relatif lama oleh karena keterlambatan kapal, dimana kondisi tersebut berlalu tanpa ada kompensasi apapun terhadap penumpang.
- b) Peristiwa yang mungkin atau pernah terjadi seperti kecelakaan kapal laut pada saat berlayar melebihi kapasitas angkut yang ditentukan dari suatu kapal penumpang, kondisi awal kelebihan kapasitas angkut tersebut yang pada akhirnya tetap diberangkatkan seperti pada hari-hari tertentu yakni menjelang dan sesudah Hari Raya Idul Fitri, Natal, Tahun Baru maupun pada saat libur sekolah, hal ini jelas akan mengancam keselamatan nyawa penumpang.
- c) Adanya kapal-kapal yang melakukan kegiatan naik turun penumpang diluar Pelabuhan Umum (resmi), tanpa dilengkapi dengan fasilitas yang memadai sehingga kemungkinan besar akan menimbulkan kecelakaan atau bahaya lain terhadap jiwa penumpang maupun terhadap kapal pengangkut.

¹⁵ *Ibid*, Pasal 40 dan 41.

Kejadian kecelakaan kapal di Takung Hiu perairan Tanjung Balai Karimun Tanggal 22 November 2009 kapal milik PT. Pelnas Lestari Indoma Bahari yaitu Dumai Express 10 dengan tujuan Dumai berangkat dari pelabuhan Batam, maka pihak perusahaan pelayaran atau pengangkut wajib memberikan ganti kerugian kepada penumpang/ahli warisnya jika kapal mengalami kecelakaan dilaut yang menyebabkan penumpang mengalami luka, cacat, atau meninggal. Tanggal 22 November 2009 Jumlah penumpang kapal Dumai Express 10 sebanyak 230 penumpang yang menumpang pada kapal Dumai Express 10. Didalam Pasal 1365 KUHPer disebutkan bahwa: “Tiap perbuatan yang melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”.¹⁶

Dalam hal ini, siapa yang melakukan suatu perbuatan yang bertentangan dengan hukum harus mengganti kerugian yang diderita oleh yang dirugikan karena perbuatan itu. Jadi, karena suatu perbuatan yang bertentangan dengan hukum timbullah suatu perikatan untuk mengganti kerugian yang diderita oleh yang dirugikan¹⁷. Maka dengan kejadian ini pihak pengangkut khususnya PT. Pelnas Lestari Indoma Bahari (Dumai Express) memiliki kewajiban dan tanggung jawab berupa asuransi jiwa, barang yang musnah, rusak ataupun hilang yang harus dipenuhi atas kejadian tenggelamnya kapal Dumai Express 10 dan melakukan klaim asuransi terhadap PT. Jasa Raharja

¹⁶ *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Pasal 1365

¹⁷ C.S.T. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka, 1989), Cet. ke-8, h. 123.

guna untuk memenuhi tanggung jawab PT. Pelnas Lestari Indomabahari terhadap penumpang kapal Dumai Express 10.

Berdasarkan latar belakang diatas, membuat penulis tertarik dan ingin melakukan penelitian lebih lanjut kedalam bentuk skripsi yang berjudul *“Pelaksanaan Kewajiban PT. Pelnas Lestari Indoma Bahari Bagi Penumpang Kapal Dumai Express 10 yang Tenggelam di Perairan Laut Tanjung Balai Karimun (Studi di Kota Dumai)”*.

B. Batasan Masalah

Agar penulisan ini lebih terarah dan tidak menyimpang dari topik yang dipersoalkan maka penulis membatasi permasalahan yang berkaitan dengan pelaksanaan kewajiban PT. Pelnas Lestari Indoma Bahari bagi penumpang kapal Dumai Express 10, yang tenggelam pada tanggal 22 november 2009 di Takung Hiu perairan Tanjung Balai Karimun.

C. Rumusan Masalah

Dari latar belakang yang telah diuraikan di atas maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

- 1) Bagaimanakah pelaksanaan kewajiban PT. Pelnas Lestari Indoma Bahari bagi penumpang kapal dumai express 10 yang tenggelam diperairan laut Tanjung Balai Karimun?
- 2) Apa faktor pendukung dan kendala pelaksanaan kewajiban PT. Pelnas Lestari Indoma Bahari bagi penumpang kapal dumai express 10?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan yang diharapkan dengan melakukan penelitian sebagai berikut:

- 1) Untuk mengetahui pelaksanaan kewajiban tanggung jawab PT. Lestari Indoma Bahari bagi penumpang kapal Dumai Expres 10.
- 2) Untuk mengetahui faktor pendukung dan kendala dalam pelaksanaan kewajiban PT. Pelnas Lestari Indomabahari terhadap penumpang kapal Dumai Express 10.

E. Manfaat Penelitian

- 1) Sebagai bahan dalam menambah, memperluas, mengembangkan pengetahuan dan pengalaman penulis serta pemahaman aspek hukum di dalam teori dan praktek lapangan serta dapat bermanfaat sebagai sumbangan dalam pengembangan ilmu pengetahuan.
- 2) Untuk memberikan bahan masukan atau sumbangan pemikiran kepada penumpang dan perusahaan pengangkut penumpang kapal laut dalam pelaksanaan kewajiban terhadap konsumen/ penumpang.
- 3) Sebagai syarat mencapai gelar sarjana di bidang Ilmu Hukum pada Fakultas Syari'ah Dan Ilmu Hukum Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau.

F. Metode Penelitian

1. Metode Pendekatan

Yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan *efektivitas hukum*, yaitu proses penelitian tentang pelaksanaan kewajiban PT. Pelnas Lestari Indoma Bahari berdasarkan Undang-undang ketika

terjadinya kecelakaan kapal Dumai Express 10 di Perairan Laut Tanjung Balai Karimun.

2. Jenis Penelitian

Di lihat dari jenis penelitian ini adalah metode penelitian hukum sosiologis yaitu penelitian lapangan dengan proses penelitian hukum yang berupaya untuk melihat hukum dalam artian yang nyata dapat dikatakan melihat, meneliti bagaimana bekerjanya hukum di masyarakat.

. Dari teknik penelitian ini menggunakan teknik penelitian deskriptif yaitu menguraikan dan menggambarkan tentang bagaimana pelaksanaan kewajiban PT. Pelnas Lestari Indoma Bahari bagi penumpang kapal dumai express 10 yang tenggelam diperaian laut Tanjung Balai Karimun.

3. Lokasi Penelitian

Adapun penelitian ini merupakan penelitian lapangan yang penulis lakukan di PT. Pelnas Lestari Indoma Bahari di Kota Dumai sebagai perusahaan yang menjalankan jasa pelayanan pengangkutan penumpang kapal laut.

4. Subjek dan Objek Penelitian

Adapun yang menjadi subjek dalam penelitian ini adalah PT. Pelnas lestari Indoma Bahari. Sedangkan objek dalam penelitian ini adalah bagaimana pelaksanaan kewajiban PT. Pelnas Lestari Indoma Bahari bagi penumpang kapal Dumai Express 10 yang tenggelam diperaian laut Tanjung Balai Karimun

5. Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah orang atau lembaga yang terkait dengan pelaksanaan kewajiban pengangkut penumpang kapal laut di PT. Pelnas Lestari Indoma Bahari Dumai. Adapun yang dijadikan populasi dalam penelitian ini adalah 234 orang. Melihat banyaknya populasi maka penulis menggunakan metode purposive sampling yaitu penulis menentukan sendiri siapa yang akan dijadikan responden dengan alasan penulis bisa memilih penumpang yang lebih mengetahui tentang pelaksanaan kewajiban PT. Pelnas Lestari Indoma Bahari bagi penumpang kapal Dumai Express 10, yang terdiri dari 1 orang direktur, 1 orang pimpinan, 1 orang Humas dan 1 orang kapten kapal serta ditambah dengan 6 orang konsumen/penumpang.

6. Sumber Data

Sesuai dengan metode yang dipakai dalam penelitian ini, maka penelitian ini menggunakan sumber data antara lain data primer dan data sekunder.

- 1) Data primer, yaitu sumber data yang diperoleh dengan cara penelitian lapangan dengan tujuan mendapatkan informasi berupa pendapat-pendapat dari responden, mengenai pelaksanaan kewajiban PT. Pelnas Lestari Indoma Bahari terhadap konsumen/penumpang.
- 2) Data sekunder, yaitu data yang mendasari serta menunjang penelitian untuk mengamati dan menganalisa permasalahan yang diperoleh melalui studi kepustakaan yang bertujuan untuk memperoleh data-data yang bersifat teoritis.

7. Metode Pengumpulan Data

Adapun data yang dikumpulkan sesuai dengan sifat penelitian, yaitu lapangan dan pustaka. Maka dengan landasan tersebut landasan pengumpulan data dilakukan dengan cara:

- 1) Observasi, yaitu penulis langsung turun kelokasi penelitian untuk melihat langsung mengenai masalah yang diteliti.
- 2) Wawancara, yaitu menemukan pertanyaan secara lisan mengenai masalah yang diteliti.
- 3) Tinjauan pustaka, yaitu mengkaji literatu-literatur yang berkaitan dengan masalah yang di teliti.
- 4) Dokumentasi, yaitu data-data yang ada di PT. Pelnas Lestari Indoma Bahari (Dumai Express 10) yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

8. Teknik Penyajian Data

Yaitu untuk mencapai tujuan penelitian dan memperoleh kesimpulan, maka data yang ada diolah dalam proses ini akan diadakan *editing*, yaitu kegiatan memeriksa, atau meneliti data yang diperoleh untuk melihat apakah sudah dapat dipertanggung jawabkan sesuai dengan kenyataan atau belum.

9. Metode Analisis Data

Analisis data adalah proses pengolahan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dimengerti dan diinterpretasikan. Dalam penelitian ini, digunakan metode kualitatif. Tujuan penggunaan metode kualitatif adalah untuk memperoleh pemahaman pengembangan teori, dimana analisis ini dilakukan secara terus menerus sejak awal sampai akhir dengan melakukan

pendekatan secara umum dari tujuan penelitian. Kemudian pada akhirnya ditarik suatu kesimpulan yang meliputi keseluruhan hasil pembahasan atau analisa data yang telah dilakukan.

Dalam penarikan kesimpulan penulis menggunakan metode induksi. *Metode induktif* yaitu suatu yang berhubungan dengan permasalahan yang diteliti dari peraturan-peraturan atau prinsip khusus menuju penulisan umum.

G. Sistematika Penulisan

Penulisan ini akan disusun dengan sistematika penulisannya dibagi dalam 5 (lima) bab, sebagaimana diuraikan berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini diuraikan tentang: latar belakang permasalahan, batasan masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

Dalam bab ini diuraikan tentang sejarah PT. Pelnas Lestari Indoma Bahari, Visi dan Misi, pelatihan, kegiatan usaha, Struktur Organisasi.

BAB III : TINJAUAN TEORI

Dalam bab yang ketiga ini memuat tentang teori-teori yang berkenaan dengan unsur penelitian yaitu UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah No. 20 tahun 2010 tentang Angkutan di perairan dan UU No. 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan UU No

33 tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini diuraikan tentang hasil penelitian pelaksanaan kewajiban PT. Pelnas Lestari Indoma Bahari bagi penumpang kapal Dumai Express 10 yang tenggelam di perairan laut Tanjung Balai Karimun, faktor pendukung dan kendala pelaksanaan kewajiban PT. Pelnas Lestari Indoma Bahari.

BAB V PENUTUP

Dalam bab ini berisikan kesimpulan dan saran-saran yang diberikan untuk perbaikan dari hasil penelitian di lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN