

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Masalah**

Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri dari pulau-pulau yang dipisahkan oleh laut. Oleh karena itu diperlukan sarana penghubung (transportasi) guna mengangkut orang maupun barang kepulauan-pulau tersebut. Pengangkutan pada pokoknya perpindahan orang maupun barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Perpindahan itu bertujuan untuk mencapai dan meningkatkan manfaat serta efisiensi. Perpindahan itu dapat berwujud dengan menggunakan alat atau transportasi melalui darat, laut dan udara, walaupun banyak sarana dan jalur transportasi namun pengangkutan melalui laut masih diperlukan. Transportasi laut banyak digunakan, karena ada daerah-daerah yang dipisahkan oleh selat-selat atau laut yang tidak bisa ditempuh dengan menggunakan sarana pengangkutan darat maupun udara. Indonesia terdiri dari 17.508 pulau yang tersebar di zona ekuator antara 94°15' BT Dan 14° 05' BT dan antara 6°08' LU dan 11°55' LS, Bagian barat Indonesia meliputi gugusan pulau-pulau besar (Sumatera, Kalimantan dan Jawa), sedangkan bagian timur Indonesia terdiri Sulawesi dan Irian Jaya serta gugusan pulau-pulau yang lebih kecil, yaitu gugusan pulau-pulau Nusa Tenggara dan Maluku. Luas daratan adalah 1,92 juta

Km<sup>2</sup>. Luas perairan nusantara dan laut territorial adalah 3,1 juta Km<sup>2</sup> dan luas perairan *Zona Ekonomi Eksklusif* adalah 2,7 juta Km<sup>2</sup>.<sup>1</sup>

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.<sup>2</sup>

Sebagaimana yang dijelaskan dalam pasal 1 ayat (2) Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran yang menyatakan :

“perairan Indonesia adalah laut territorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.<sup>3</sup> Sebagaimana dalam Undang-Undang Nomor 4 Pip Tahun 1960 tentang perairan Indonesia jo Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang pengesahan *United Nations Conventions on The sea* (konvensi perserikatan bangsa-bangsa hukum laut), serta perairan daratan.”

---

<sup>1</sup> Tommy H Purwaka, *Pelayaran Antar Pulau Indonesia*, (Jaskarta: Bumi Aksara, 1993), h.8

<sup>2</sup> Roesdi Roesli, *Peranan Pertahanan Keamanan Dalam Strategi Pengembangan Kelautan Di Indonesia Bagian Timur Serta Strategi Kelautan Pengembangan Kelautan Dalam Perspektif Pembangunan Nasional*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1988), h. 160-162

<sup>3</sup> *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 1 (2)*

Transportasi merupakan sarana pengangkutan yang memiliki peranan sangat strategis dalam kehidupan manusia yang dapat memudahkan orang untuk berpergian dari suatu tempat ke tempat yang lain. Transportasi terdiri dari transportasi darat, laut maupun udara.<sup>4</sup> Dari ketiga jenis transportasi tersebut maka transportasi laut masih banyak diminati oleh masyarakat untuk berpergian disamping biayanya lebih murah, transportasi laut juga bisa menjangkau ke daerah-daerah pelosok yang tak bisa ditempuh melalui transportasi darat maupun udara. Dalam melakukan pengangkutannya, transportasi laut melakukan pengangkutan terhadap orang (penumpang) dan pengangkutan terhadap barang.

Pengangkutan akan sangat membantu dalam mengatasi *isolasi* yang timbul karena perbedaan letak geografis antar Negara.<sup>5</sup>

Industri di pekanbaru punya potensi besar untuk berkembang cepat. Industri yang berkembang di kota Pekanbaru tentu akan mendapat tempat, situasi, dan sarana yang siap dipakai. Globalisasi industri telah terjadi dan tidak mungkin diantisipasi asal-asalan karna memerlukan koordinasi yang jelas antara berbagai sumber dan sistem produksi. Karena itulah peran Pekanbaru dalam mengkoordinir daerah-daerah disekitar sangat penting. Daerah itu akan memasok berbagai bahan baku yang tidak

---

<sup>4</sup>Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, (Bandung: Citra Aditya Nakti, 1991), h. 2

<sup>5</sup>Tommy H. Purwaka, *Pelayaran Antar Pulau Indonesia Suatu Kajian Tentang Hubungan Antara Kebijakan Pemerintah Dengan Kualitas Pelayanan Pelayaran*, (Jakarta: Pusat Studi Wawasan Nusantara, 1993),h. 1

bisa diproduksinya dari luar, termasuk pengadaan sumber daya manusia (SDM) dalam batas-batas tertentu, maka pengangkutan melalui jalur laut sangat penting.

Posisi Pekanbaru yang sangat strategis harus dioptimalkan. Kedekatannya dengan Singapura dan jalur pelayaran selat Malaka merupakan potensi strategis yang menarik investor dalam dan luar negeri. Berbagai macam komoditas diekspor atau diimpor melalui Pekanbaru atau wilayah riau lainnya. Pada dasarnya Pekanbaru secara umum telah siap menghadapi era perdagangan bebas.

Kota Pekanbaru dibelah oleh sungai Siak sebagai salah satu sungai yang terdalam di Indonesia yang mengalir dari barat ke timur kota Pekanbaru, memiliki beberapa anak sungai seperti: Sungai Umban Sari, Sungai Air Hitam, Sungai Sibam, Sungai Setukul, Sungai Pengambang, Sungai Ukai, Sungai Sago, Sungai Senapelan, Sungai Limau Dan Sungai Tampan. Oleh sebab itu transportasi melalui jalur laut memiliki peranan dan fungsi yang cukup penting dalam hal pengangkutan khususnya untuk pengangkutan orang atau penumpang.

Kota Pekanbaru mempunyai dua pelabuhan di sungai Siak, yaitu pelabuhan Pelita Pantai dan pelabuhan Sungai Duku. Sebagai salah satu pintu gerbang melalui sungai Siak, pelabuhan penumpang di sungai Duku dibutuhkan sesuai dengan batas kapasitas keberadaan pelabuhan yang melayani penumpang internasional dan domestik. Saat ini rute pelayaran internasional Pekanbaru-Melaka terjadwal tujuh kali dalam seminggu.

Dalam hal transportasi khususnya melalui jalur laut, maka keselamatan pelayaran merupakan faktor utama yang harus menjadi perhatian oleh perusahaan yang bergerak dibidang jasa pengangkutan ini terutama bagi pemakai jasa angkutan. Sudah tidak disangka lagi, telah menjadi prinsip umum bahwa setiap orang yang mengirim barang atau penumpang kapal sebagaimana menghendaki terjaminnya keselamatan jiwa dan barang itu sejak saat keberangkatan sampai ketempat tujuan. Untuk maksud itulah, maka kapal sebagai alat angkutan tersebut harus terjamin “layak laut” nya (*sea worthness*) sehingga penyelenggaraan pengangkutan itu dapat terlaksana dengan tertib, aman dan sempurna.<sup>6</sup>

Tentang layak lautnya kapal itu hanyalah merupakan salah satu faktor terjaminnya keselamatan pelayaran, sebab ada faktor-faktor lain yang dapat mempengaruhi keselamatan pelayaran antara lain diisyaratkannya kemampuan dan kebijaksanaannya nahkoda sebagai pemimpin kapal atau bidang *teknis-nautis* serta adanya pengetahuan dan keahlian dari pada perwira para kapal serta kepandaian yang cukup dari anak buah kapal tersebut dalam melakukan tugasnya. Hal ini sehubungan dengan adanya suatu pendapat yang mengatakan bahwa, apabila kapal telah berada ditengah lautan merupakan suatu masyarakat tersendiri dan disinilah kedudukan nahkoda memegang sangat penting dan menentukan.

---

<sup>6</sup>Marwati Djoened Poesponegoro, Nugoho Nutosusanto, *Sejarah Nasional III*, (Jakarta: Balai Pustaka, 1993), h. 104

Dalam pasal 1 ayat (34) menyatakan bahwa “Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan, serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.”<sup>7</sup>

Adapun standar alat-alat keselamatan yang harus dipenuhi dalam suatu kapal yaitu sebagai berikut:

1. Sekoci penolong
2. Sekoci
3. Alat penolong
4. Tangga untuk memasuki sekoci penolong
5. Pelampung penolong
6. Pakaian pelindung hawa/air dingin
7. Jaket pelampung tambahan
8. Peluncur untuk meninggalkan kapal
9. Radio untuk sekoci.
10. Alat pelempar tali
11. Tempat penyimpanan lat-alat yang diperlukan dalam keadaan darurat
12. Baju petugas pemadam kebakaran
13. Pom pemadam darurat

---

<sup>7</sup> Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 (34)

14. Tabung-tabung pemadam kebakaran yang dapat dijinjing/dibawa
15. Tabung-tabung pemadam api sistem tetap
16. Penutup ventilasi secara darurat
17. Pengaturan pompa secara darurat
18. Mesin generator darurat
19. Almari penyimpan alat-alat dan obat-obatan/P3K
20. Pintu kedap air
21. Pintu tahab air
22. Sekat-sekat tahan api
23. Pesawat telepon darurat
24. Lonceng-lonceng tanda bahaya
25. Alat-alat bantuan pernapasan darurat
26. Peralatan untuk menangani tumpahan minyak
27. Ruang kontrol keselamatan.<sup>8</sup>

Peralatan menanggulangi kerusakan. Untuk keperluan tersebut, maka kapal itu harus diperiksa oleh para ahli yang kemudian di keluarkan suatu sertifikat yang menyatakan bahwa kapal telah mampu untuk melaksanakan pelayaran, sehingga dengan dimilikinya sertifikat itu orang luar mempunyai keyakinan tentang layak lautnya kapal. Hal ini diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 28 tahun 1964, tentang perusahaan Negara Biro Klasifikasi Indonesia. Dengan telah diadakannya Biro

---

<sup>8</sup>Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan

Klasifikasi Indonesia (BKI) tersebut maka semua kapal-kapal yang akan digunakan untuk melakukan pelayaran dilaut harus mendapatkan sertifikat klasifikasi dari biro tersebut, sehingga layak lautnya kapal demi keselamatan pelayaran bagi penumpang dan barang dapat terjamin keamanan dan keselamatannya.<sup>9</sup>

Adapun tugas BKI adalah melaksanakan survey dan sertifikasi untuk menjamin bahwa *Rules & Regulasi* yang telah di kembangkan, diterapkan pada saat pembangunan kapal baru dan kapal sudah jadi. Untuk mempertahankan kapal tersebut maka dalam prosesnya kapal diharuskan melakukan perawatan dan perbaikan yang terjadwal, dimana pelaksanaan ini akan dimonitor terus oleh BKI dengan melakukan *survey periodik* dalam mempertahankan klasifikasinya. Penilaian kondisi kapal dilakukan berdasarkan survey yang profesional dan independen oleh surveyor klasifikasi yang memiliki kompeten dalam melakukan kondisi kapal. Hasil dari pemeriksaan dan penilaian ini berupa laporan dan sertifikasi yang di jadikan acuan oleh pihak -pihak yang berkepentingan, antara lain Pemilik Kapal, Pihak Asuransi, Pemilik Cargo, Pancharter, Galangan Kapal, Pemerintah dan lain-lain.

Sebenarnya tentang keselamatan pelayaran ini, juga dimuat dalam kitab Undang-Undang Hukum Dagang Dalam pasal 343 KUHD yang menyatakan bahwa:

“Nakhoda diwajibkan mengikuti dengan teliti peraturan-peraturan yang lazim dan peraturan-peraturan yang ada untuk menjaminkelayakan mengarungi laut dan

---

<sup>9</sup>Wiwaha Soedjana, *Sarana-Sarana Penunjang Pengangkutan Laut*, (Jakarta: Bina Aksara, 1983), h. 62



keamanan kapal, keamanan para penumpang dan keamanan pengangkutan muatan. Ia tidak mengadakan perjalanan, kecuali apabila kapal memenuhi syarat untuk melakukan perjalanan, dilengkapi dengan pantas dan cukup diawaki.”<sup>10</sup>

Pelaksanaan pengangkutan laut, sebagaimana halnya dengan pengangkutan melalui darat dan udara, tidak jarang mengalami berbagai resiko-resiko bahkan lebih besar dikarenakan rute perjalanan yang ditempuhnya lebih jauh, dan cukup berbahaya, serta sulit untuk memperoleh bantuan. Adapun resiko dalam pengangkutan laut dapat terjadi disebabkan karena perbuatan manusia (*human error*) itu sendiri seperti: kesalahan atau kelalaian dari nakhoda atau anak buah kapal, pembajakan yang terjadi dilaut. Kemudian resiko dapat juga terjadi bukan karena kelalaian manusia melainkan oleh suatu keadaan yang berada diluar kemampuan manusia seperti: Angin Topan, Karang Laut, Cuaca Buruk, gelombang besar yang mengakibatkan kapal karam atau tenggelam dan lain sebagainya. Sehingga dengan demikian, bagaimanapun bentuk resiko yang terjadi sudah pasti akan membawa dan menimbulkan kerugian, baik terhadap pemilik kapal maupun penumpang jika musibah tersebut terjadi disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan Nakhoda atau ABK (Anak Buah Kapal) maka akibat hukumnya mereka harus bertanggungjawab terhadap segala kerugian yang timbul dari pengangkutan tersebut.

---

<sup>10</sup>Tim Redaksi Pustaka Yustisia, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)*, (Jakarta: Visimedia, 2010)

PT. Rezeki Arung Samudra, merupakan perusahaan yang bergerak dibidang pelayaran, memiliki dua unit kapal motor yang berfungsi mengangkut penumpang dari Pekanbaru ke Selat Panjang dan begitu juga sebaliknya, dengan nama KM Jelatik Ekspres berkantor pusat di Jalan Sudirman Komplek Pelita Pantai Pekanbaru.

Dari awal pelayaran, KM Jelatik Ekspres adalah alat transportasi yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat selat panjang dan sekitarnya, walupun pesatnya perkembangan kemajuan teknologi perkapalan, KM Jelatik Ekspres tetap menjadi pilihan masyarakat. Tapi sangat disayangkan KM Jelatik Ekspres yang berada dibawah naungan PT. Rezeki Arung Samudra, sangat tidak memperhatikan syarat-syarat kelayakan kapal, dari usia kapal yang telah berusia 40 tahun, tidak adanya sekoci penolong, pelampung, dan tidak adanya roket pemancar cahaya, baju petugas pemadam kebakaran, dan tidak adanya alat-alat bantuan pernapasan darurat, hal ini tentu saja bertentangan dengan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran.

Tahun 2010 tercatat beberapa permasalahan yang terjadi pada KM. Jelatik Ekspres yang berkaitan dengan keselamatan, kenyamanan, serta perlengkapan kapal antara lain adanya penumpang yang pingsan akibat berdesak-desakan dengan para penumpang yang lain dikarenakan muatan kapal yang melebihi kapasitas, terjadinya keterhambatan kedatangan yang tidak sesuai dengan jadwal yang ditetapkan dikarenakan muatan kapal yang terlalu penuh sehingga kapal sulit untuk bergerak cepat, hal ini jelas merugikan penumpang sebagai konsumen pemakai jasa.

Dalam Pasal 40 ayat (1) dan (2) menyatakan bahwa: “perusahaan angkutan diperairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya”. “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”.<sup>11</sup>

Usia yang sudah diatas 30 tahun, mestinya sudah dimusiumkan, namun pada kenyataannya masih tetap beroperasi. Usia kapal yang sudah cukup tua, akan mempengaruhi kondisi mesin kapal dan efeknya akan berimplikasi pada menurunnya stabilitas kapal, ditambah lagi dengan tidak lengkapnya peralatan keselamatan bagi penumpang membuat sistem pelayaran kita begitu buruk. Padahal dalam sistem transportasi laut Indonesia ada dua lembaga dibawah direktorat perhubungan laut yang memiliki peran dukup *signifikan* untuk mengurangi tingkat kecelakaan kapal, sehingga bisa membuat kenyamanan dan keselamatan bagi penumpang yaitu lembaga Kesyahbandaraan dan BKI (Biro Klasifikasi Indonesia). Bahkan jika terjadi kecelakaan kapal kedua lembaga ini adalah yang paling bertanggung jawab selain nakhoda kapal. Ada dua alasan, pertama adalah faktor *human error* dan kemungkinan terjadinya *over capacity* dalam pemuatan barang dan penumpang oleh awak kapal,

---

<sup>11</sup>Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 40 (1 Dan 2)

seyogyanya itu tidak akan terjadi jikalau seorang syahbandar bertanggung jawab dengan tugasnya.<sup>12</sup>

Berdasarkan uraian yang penulis gambarkan pada latar belakang masalah di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul: **“Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut KM. Jelatik Ekpress Oleh PT. Rezeki Arung Samudra Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pada Pelabuhan Sei. Duku Di Pekanbaru”**.

## **B. Batasan Masalah**

Untuk menghindari pemahaman serta penafsiran yang keliru serta untuk memberikan arahan dalam penelitian ini, maka perlu kiranya penulis memberikan batasan dalam judul penelitian ini yaitu mengenai Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal dan kendala yang dihadapi oleh PT. Rezeki Arung Samudra serta pengawasan BKI Terhadap kapal Laut KM. Jelatik Ekpress Pada Pelabuhan Sei. Duku Di Pekanbaru.

---

<sup>12</sup>Muchtarudin Siregar, *Pengangkutan*, Berdikari Stude t’s Study Club Union, (Jakarta: Rajawali Pers, 1992), h. 13

### **C. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian-uraian di dalam latar belakang tersebut di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimakah perlindungan hukum terhadap keselamatan penumpang kapal laut KM. Jelatik Ekspres oleh PT. Rezeki Arung Samudra berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran?
2. Apakah kendala yang dihadapi oleh PT. Rezeki Arung Samudra dalam memberi perlindungan terhadap keselamatan penumpang kapal laut KM. Jelatik Ekspres berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran?
3. Apakah upaya yang dilakukan oleh PT. Rezeki Arung Samudra dalam memberikan perlindungan terhadap keselamatan penumpang Kapal laut KM. Jelatik Ekspres berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran?

### **D. Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

1. Adapun yang menjadi tujuan penelitian ini adalah:
  - a. Untuk mengetahui perlindungan hukum terhadap keselamatan penumpang kapal laut KM. Jelatik Ekspres oleh PT. Rezeki Arung Samudra berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

- b. Untuk mengetahui kendala yang dihadapi oleh PT. Rezeki Arung Samudra dalam memberi perlindungan terhadap keselamatan penumpang kapal laut KM. Jelatik Ekspres berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
  - c. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh PT. Rezeki Arung Samudra dalam memberikan perlindungan terhadap keselamatan penumpang Kapal laut KM. Jelatik Ekspres berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
2. Sedangkan kegunaan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:
- a. Secara praktis penelitian ini diharapkan sebagai masukan bagi PT. Rezeki Arung Samudra Pekanbaru dalam menjalankan kegiatan-kegiatannya.
  - b. Secara teoritis penulisan ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran upaya pengembangan ilmu pengetahuan khususnya tentang hukum pelayaran dan ilmu hukum pada umumnya.
  - c. Sebagai bahan pertimbangan masukan bagi penulis dari hasil penelitian ini dan juga dapat dijadikan bahan pertimbangan bagi peneliti lain yang ingin meneliti lebih lanjut.

## **E. Metode Penelitian**

Metode penelitian adalah suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu, dengan jalan menganalisisnya, sehubungan dengan itu, dalam penerapannya ditempuh langkah-langkah sebagai berikut:

### **1. Jenis penelitian**

Adapun jenis penelitian ini adalah yuridis sosiologis yaitu penelitian hukum untuk menelaah efektivitas suatu peraturan perundang-undangan (berlakunya hukum) di masyarakat. Dalam hal ini penulis menitik beratkan pembahasan pada ketentuan perundang-undangan dan melihat bagaimana hukum itu dipraktekkan dalam masyarakat. Penelitian ini dilakukan dengan cara survey langsung ke lokasi penelitian dengan menggunakan alat pengumpulan data berupa wawancara, angket dan observasi.

### **2. Lokasi penelitian**

Lokasi penelitian di PT. Rezeki Arung Samudra yang terletak di Jalan Jendral Sudirman Ujung Komplek Pelita Pantai Pekanbaru yang bergerak di bidang perkapalan di kota Pekanbaru yang objeknya adalah para penumpang yang menggunakan KM. Jelatik Ekspres. Adapun alasan penulis tertarik melakukan penelitian di PT. Rezeki Arung Samudra dikarenakan KM. Jelatik

Ekspress kurang memenuhi persyaratan tentang keselamatan penumpang yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

### 3. Populasi dan Sampel

Populasi adalah sekumpulan objek yang hendak diteliti berdasarkan lokasi penelitian yang telah ditentukan sebelumnya.<sup>13</sup> Sedangkan Sampel adalah sebagian dari populasi yang dapat mewakili keseluruhan objek penelitian untuk mempermudah peneliti dalam menemukan penelitian. Adapun metode pengambilan sampel pada penelitian ini adalah *Random Sampling*, yaitu suatu cara pengambilan sampel yang memberikan kesempatan atau peluang yang sama untuk diambil kepada setiap elemen populasi.<sup>14</sup>

Populasi dalam penelitian ini adalah orang atau lembaga yang terkait dengan pelaksanaan perlindungan hukum terhadap penumpang kapal KM. Jelatik Ekspress di Pelabuhan Sei. Duku Pekanbaru. Adapun yang dijadikan Populasi dalam penelitian ini adalah 300 penumpang kapal KM. Jelatik Ekspress, Melihat banyaknya populasi maka penulis menggunakan purposive sampling. Untuk lebih jelasnya dari 300 responden atau penumpang kapal, penulis mengambil 10% yaitu menjadi 30 orang. Selain itu juga penulis melakukan wawancara terhadap pimpinan PT. Rezeki Arung Samudra.

---

<sup>13</sup> Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2002), h. 42

<sup>14</sup> *Ibid*, h. 43



#### 4. Sumber Data

Data yang akan dipakai dalam penelitian ini adalah:

- a. Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari responden dengan menggunakan alat pengumpulan data berupa wawancara dan kuisioner.<sup>15</sup>
- b. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari peraturan perundang-undangan dan literatur-literatur yang berhubungan dengan masalah pokok dari penelitian ini.<sup>16</sup>
- c. Data tersier adalah data yang diperoleh melalui ensiklopedi dan yang sejenisnya yang berfungsi untuk mendukung data primer dan sekunder.

#### 5. Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Observasi

Yaitu pengumpulan data yang dibutuhkan dalam penelitian ini dengan cara pengamatan langsung terhadap objek penelitian yaitu KM. Jelatik Ekspress yang dilakukan di pelabuhan Sei. Duku.

---

<sup>15</sup>*Ibid*, h. 51

<sup>16</sup>*Ibid*

b. Wawancara

Yaitu mengadakan proses Tanya jawab langsung kepada responden dengan pertanyaan-pertanyaan non struktural yang relevan dengan permasalahan yang sedang diteliti.

c. Angket

Yaitu alat pengumpulan data berupa daftar pertanyaan yang telah penulis sebutkan atau penulis berikan kepada responden, kemudian penulis kumpulkan kembali untuk diolah.

d. Kajian kepustakaan

Yaitu untuk memperlengkapkan data yang dibutuhkan dalam penelitian ini, penulis melakukan pengumpulan data dengan literatur kepustakaan yang mempunyai hubungan logis dengan permasalahan yang sedang diteliti. Hal ini dilakukan untuk mencari data sekunder guna sebagai pendukung terhadap data primer.

## **6. Analisis data**

Dalam penelitian ini langkah yang pertama kali dilakukan adalah mengumpulkan dan menyusun data serta keterangan yang diperoleh dari instrumen peneliti, kemudian disusun dan diatur, dikelompokkan sesuai dengan tiap-tiap pokok pembahasan dalam masalah penelitian ini. Setelah data berhasil dikumpulkan, diteliti menyangkut kejelasannya, konsistennya dan hubungannya dengan pokok masalah lalu ditarik suatu kesimpulan dengan cara

deduktif yaitu mencari kesimpulan dari hal-hal umum ke khusus, sehingga dapat menjawab permasalahan dalam penelitian ini. Metode yang penulis gunakan adalah metode kualitatif, yaitu metode yang menggambarkan bukan menggunakan statistik, tetapi penganalisaan suatu permasalahan dengan menggunakan hitungan matematika atau sejenisnya dalam menarik kesimpulan dari permasalahan yang diteliti.

## **7. Teknik penulisan**

Penulisan dalam penelitian ini penulis menggunakan metode yaitu:

- a. Metode deduktif yaitu mengambil kesimpulan dari data-data yang bersifat umum menjadi bersifat khusus.
- b. Metode induktif yaitu mengambil kesimpulan dari data-data yang bersifat khusus menjadi data bersifat umum.
- c. Metode deskriptif yaitu metode yang dilakukan dengan jalan mengemukakan data yang diperoleh apa adanya yang selanjutnya dianalisa secara sistematis agar mendapatkan hasil yang seobjektif mungkin.

## **F. Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan yang akan disajikan dalam penelitian ini terdiri dari bab pertama sampai dengan bab kelima, yang terdiri dari:

## **BAB I : PENDAHULUAN**

Dalam bab ini akan menguraikan antara lain mencakup latar belakang masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

## **BAB II : GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN**

Dalam bab ini akan menguraikan tentang sejarah PT. Rezeki Arung Samudra, Struktur organisasi, visi dan misi, serta profil PT. Rezeki Arung Samudra.

## **BAB III : TINJAUAN TEORI**

Dalam bab ini dituangkan mengenai tinjauan tentang teori-teori yang berkenaan dengan unsur penelitian.

## **BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Dalam bab ini akan dituangkan tentang Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Oleh PT. Rezeki Arung Samudra, kendala yang dihadapi serta upaya yang harus dilakukan untuk mengatasinya.

**BAB V : PENUTUP**

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

**DAFTAR PUSTAKA****LAMPIRAN**