

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Bagi Indonesia yang memiliki sebagian besar wilayahnya berupa laut maka keberadaan sarana pengangkutan laut yang menghubungkan pulau-pulau yang ada di Indonesia menjadi hal yang sangat penting. Pengangkutan laut tidak hanya berperan dalam pengembangan perekonomian masyarakat tetapi juga berperan dalam menjaga keutuhan kedaulatan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.¹ Pengangkutan secara umum merupakan adalah proses perpindahan manusia dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan selamat. Dalam konsep pengangkutan terdapat 3 aspek yang harus diperhatikan. Aspek pertama, pengangkutan merupakan bagian dari bisnis yang bertujuan untuk mendapatkan profit yang bergerak di bidang jasa pengangkutan dengan menggunakan alat pengangkut yang bersifat mekanik. Aspek kedua, pengangkutan sebagai suatu perjanjian. Sebagai suatu perjanjian maka pengangkutan maka di dalamnya haruslah memenuhi syarat sah perjanjian, adanya hak dan kewajiban serta hal-hal lain yang diperjanjikan oleh para pihak. Pengangkutan sebagai suatu proses tindakan berupa upaya memindahkan muatan (orang dan barang) dari satu tempat ke tempat lain atau tempat tujuan yang disepakati. Ketiga aspek tersebut akan berakhir dengan tercapainya tujuan dari pengangkutan. Untuk menjamin tercapainya tujuan dari pengangkutan maka diperlukan seperangkat peraturan yang mengatur seluruh kegiatan pengangkutan dari ketiga aspek tersebut.² Khusus mengenai pengaturan pengangkutan di laut diatur di dalam berbagai peraturan perundang-undangan yang terkait, seperti Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, KUHPerdara, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Indonesia, dan peraturan pelaksanaannya.

¹ Sentosa Sembiring, *Hukum Pengangkutan Laut*, (Bandung: Penerbit Nuansa Aulia, 2019). Hal. 1.

² Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2013). Hal. 1-3.

Kapal sebagai alat moda transportasi laut memegang peranan penting dalam proses terselenggaranya pengangkutan laut, karena pengangkutan laut mempunyai beberapa kelebihan dengan moda pengangkutan lain, yaitu biaya angkutan lebih murah bila dibandingkan dengan alat angkutan lain seperti angkutan darat dan angkutan udara dan sanggup mengangkut barang-barang dengan berat ratusan atau ribuan ton sekaligus.³ Sehingga kapal yang melakukan pelayaran di perairan Indonesia harus memenuhi syarat keselamatan kapal, kelaiklautan kapal, serta keselamatan dan keamanan pelayaran. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran telah mengatur mengenai semua aspek keselamatan pelayaran, salah satunya adalah kewenangan Pemerintah melalui Menteri Perhubungan untuk mengangkat Syahbandar sebagai pejabat pemerintah di pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap terpenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Di dalam Pasal 198 Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dinyatakan bahwa dalam rangka untuk menjaga keselamatan, keamanan berlayar, memberikan perlindungan lingkungan maritim, serta kelancaran berlalu lintas di perairan, pelabuhan, terminal khusus, wilayah perairan-perairan tertentu dapat ditetapkan sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa. Penetapan wilayah-wilayah perairan sebagai wilayah perairan yang wajib dilakukan pemanduan didasarkan kepada faktor kesulitan dan keselamatan berlayar, baik dilihat dari faktor kapalnya, seperti jenis kapal, ukuran kapal, jenis muatan kapal, kepadatan lalu lintas kapal dan faktor diluar kapal, seperti kedalaman perairan, panjang dan lebar alur perairan, banyaknya tikungan, rintangan/bahaya navigasi di alur perairan, kecepatan, arus, ombak dan gelombang dan lain sebagainya.⁴ Adapun pemanduan ini harus dilakukan oleh seorang petugas

³ Herman Susteto, "Tanggung jawab Nahkoda pada kecelakaan kapal dalam pengangkutan penumpang dan barang melalui laut di Indonesia", MMH. Jilid 39, No. 1. Hal. 8

⁴ Indonesia (a), *Peraturan Menteri Tentang Pemanduan dan penundaan kapal*, PM Nomor 57 Tahun 2015, LN Tahun 2015, Pasal 3.

Pandu yang memiliki latar belakang pendidikan, keterampilan dan keahlian tertentu sehingga dapat membantu, memberikan saran dan informasi yang penting kepada Nakhoda mengenai kondisi perairan setempat sehingga navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar dalam rangka keselamatan pelayaran kapal-kapal.⁵ Dalam Pasal 199 ayat (2) dan (3) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dinyatakan bahwa Petugas Pandu wajib melaksanakan tugasnya berdasarkan pada standar keselamatan dan keamanan pelayaran. Kegiatan pemanduan kapal yang dilakukan oleh Petugas Pandu tidak mengurangi wewenang dan tanggung jawab Nakhoda. Wilayah perairan yang wajib dilakukan pemanduan adalah wilayah wajib pandu, yaitu wilayah perairan yang karena kondisinya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal-kapal yang memiliki tonase 500GT atau lebih. Sedangkan wilayah perairan pandu luar biasa adalah wilayah perairan yang karena kondisi perairannya kapal-kapal yang melintas tidak diwajibkan untuk dilakukannya pemanduan, kecuali bila Nakhoda meminta untuk dilakukannya jasa pemanduan oleh Petugas Pandu.⁶

Kapal-kapal yang melintasi perairan wajib pandu dan perairan wajib pandu luar biasa wajib menggunakan jasa pemanduan yang disediakan oleh Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggara Pelabuhan atau Badan Usaha yang ditunjuk sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Penggunaan jasa pemanduan ini dipungut biaya kecuali kegiatan pemanduan bagi kapal perang dan kapal negara yang berlayar dengan tugas khusus dari Pemerintah.

Kapal-kapal yang beroperasi di wilayah perairan Indonesia menurut peraturan perundang-undangan dibagi menjadi 4 (empat) yaitu kapal Negara, kapal perang, kapal niaga, dan kapal asing. Setiap kapal mempunyai awak kapal yang secara umum terdiri dari Nakhoda, Perwira

⁵ Indonesia (b), *Peraturan Menteri Tentang Pemanduan dan penundaan kapal*, PM Nomor 57 Tahun 2015, LN Tahun 2015, Pasal 11-27.

⁶ Indonesia (c), *Undang-Undang Tentang Pelayaran*, UU Nomor 17 Tahun 2008, LN Tahun 2008, Pasal 198.

kapal, dan Anak buah kapal. Dalam melaksanakan kegiatan angkutan laut, kapal dapat mengalami resiko kecelakaan. Kecelakaan kapal adalah suatu kejadian dan/atau peristiwa yang disebabkan oleh faktor eksternal dan/atau internal dari kapal, yang dapat mengancam dan/atau membahayakan keselamatan kapal, jiwa manusia, kerugian harta benda, dan kerusakan lingkungan maritim.⁷ Salah Satu kecelakaan kapal yang pernah terjadi di Indonesia adalah tubrukan antara Kapal Motor Rokan Permai dengan Motor Tanker Samudera Biru 168 di wilayah perairan sumber harapan wajok perairan Pontianak – Kalimantan Barat. Kapal Kapal Motor. Rokan Permai yang akan bertolak dari labuh jangkar Pelabuhan Pontianak menuju Pelabuhan Pelintung Dumai pada bulan April 2017. Kapal tersebut diawaki 16 (enam belas) orang, dan bermuatan palem kernel sebanyak 1499,850 ton. Ketika Berangkat keadaan cuaca cerah, angin sepoi-sepoi, air laut sedang tenang (*slack*) menuju pasang naik. Kapal berlayar menyusuri sisi kiri alur sungai Kapuas menuju ke ambang luar dengan menggunakan kemudi manual dan menggunakan penasehat Pandu Laut A2 yang berada diatas kapal sejak pukul 23.35 WIB. Pada saat itu Kapal Motor. Rokan Permai bergerak keluar dari pelabuhan Pontianak secara konvoi berturut-turut terdiri dari Motor Tanker Athena, kemudian Motor Tanker. Dewayani dan diikuti Kapal Motor Rokan Permai, Kapal Motor Rokan Permai berkomunikasi dengan Motor Tanker Samudera Biru 168 yang dipandu oleh Pandu A9 bergerak berlawanan arah dan sepakat untuk berpapasan kanan-kanan. Kapal Motor Rokan Permai mempertahankan haluan dan kecepatan, saat itu mesin maju penuh dengan kecepatan 9 knot, pada pukul 00:25 WIB terjadi getaran pada kapal, kemudian haluan kapal bergerak ke kanan memotong alur dan mengarah kepada kapal Motor Tanker Samudera Biru 168 yang bergerak berlawanan arah, setelah itu Pandu A2 memerintahkan Stop Mesin dan mundur penuh, dan ternyata kemudian kemudi *Error* dan mesin induk mati. Nahkoda memerintahkan *Let go* jangkar kanan dan kapal terus melaju lalu terjadilah tubrukan Antara Kapal Motor Rokan Permai dengan Motor Tanker Samudera Biru

⁷ Indonesia (d), *Peraturan Pemerintah tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal*, PP Nomor 9 Tahun 2019, LN Tahun 2019 Nomor 37, Pasal 1.

168. Dalam Peristiwa tersebut tidak terdapat korban jiwa, namun terdapat kerusakan kapal berupa penyok (*deformasi*) pada haluan kanan dengan ukuran lebih kurang 4 meter dari papan ke belakang dan 2 meter dari atas ke bawah.

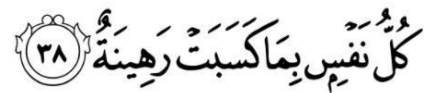
Kapal Motor Tanker Samudera Biru yang akan bertolak dari Pelabuhan Banten dan berlabuh jangkar di ambang luar muara Sungai Kapuas Pelabuhan Pontianak. Kapal tersebut diawaki 18 (delapan belas) orang dan bermuatan 3256K/L Pertamina dan Peralite. Pada pukul 21:50 Pandu A9 naik ke atas kapal setelah jangkar terbebas di atas air, kapal bernavigasi dan berolah gerak memasuki alur Pelayaran Sungai Kapuas, bergerak dengan mesin maju pelan sekali kecepatan 7 knot dalam kondisi arus bergerak menuju pasang naik, dibawah komando Pandu A9. Kemudian kapal Motor Tanker Samudera Biru 168 berkomunikasi dengan kapal-kapal yang akan berpapasan dan sepakat untuk berpapasan kanan-kanan. Pada pukul 00:27 WIB Kapal Motor Tanker Samudera Biru 168 berpapasan dengan Motor Tanker. Athena dan di belakangnya ada Motor Tanker. Dewayani dalam posisi aman, termasuk berkomunikasi dengan Kapal Motor. Rokan Permai yang dipandu oleh Pandu A2 dan sepakat berpapasan kanan-kanan yang merupakan satu paket dengan kedua kapal sebelumnya. Sebelum berpapasan terlihat haluan Kapal Motor. Rokan Permai bergerak ke kanan memotong alur dan mengarah ke Motor Tanker Samudera Biru 168, Pandu A9 menerima Informasi melalui Radio VHF (Very High Frequency) dari pandu A2 bahwa kemudi Kapal Motor. Rokan Permai tidak makan, kemudi error agar menghindar. Selanjutnya untuk menghindarkan bahaya tubrukan kapal Motor Tanker Samudera Biru 168 berbelok kanan dan maju penuh, tetapi jarak sangat dekat maka terjadi tubrukan dengan Kapal Motor. Rokan Permai antara lambung kanan belakang Motor Tanker Samudera biru dengan haluan sebelah kanan Kapal Motor Rokan Permai. Dalam peristiwa tersebut tidak terdapat korban jiwa, namun terdapat kerugian berupa lambung kanan Motor Tanker Samudera Biru 168 robek dari kamar mualim II sampai dengan buritan dan ruang akomodasi terbakar.

Dengan adanya peristiwa tubrukan kapal tersebut maka menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Mahkamah Pelayaran memiliki kewenangan memeriksa tubrukan tersebut. Secara umum Mahkamal Pelayaran memiliki kewenangan untuk memeriksa terjadinya tubrukan antar kapal niaga, kapal niaga dengan kapal Negara, dan kapal niaga dengan kapal perang. Mahkamah Pelayaran juga memiliki tugas untuk meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nahkoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal. Tugas Mahkamah Pelayaran selanjutnya adalah merekomendasikan kepada Menteri mengenai penjatuhan sanksi administratif atas kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh Nahkoda dan/atau perwira kapal. Pelayaran merupakan suatu kesatuan system yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan maritim

Menyatakan bahwa tubrukan antara Kapal Motor Rokan Permai dengan Motor Tanker Samudera Biru 168 membebaskan tersangkut Nahkoda Kapal Motor Rokan Permai yang bernama Johanis Viany Raming dan membebaskan tersangkut nahkoda Motor Tanker Samudera Biru 168 yang bernama Izaak Hitipeuw. Atas dasar dasar kenyataan tersebut. Berdasarkan Pasal 373 Huruf a KUHD, Pasal 253 ayat (1) dan (2) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Pasal 18 huruf b peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal. Mahkamah Pelayaran sebagai Lembaga Executive yang diatur dalam Undang _undang nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran telah mengeluarkan Keputusan Nomor HK. 210/5/II/MP.18 mengenai penyebab terjadinya kecelakaan kapal Kapal Motor Rokan Permai dengan Motor Tanker Samudera biru 168, Mahkamah Pelayaran sebagai Lembaga Executive yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Menteri mempunyai fungsi melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nahkoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan

pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar.⁸ Setelah itu Mahkamah Pelayaran dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal bertugas untuk meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nahkoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal, dan merekomendasikan kepada Menteri mengenai pengenaan sanksi administratif atas kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh Nahkoda dan/atau perwira kapal.⁹

Dalam kehidupan umat muslim telah diatur mengenai konsep hubungan manusia dengan sang Maha Pencipta.



*“Tiap-tiap diri bertanggung jawab atas apa yang telah di perbuatnya”
(QS. Al-Mudatstsir: 38)”*

Pesan dari Surat Al-mudatstsir : 38 bahwa umat muslim memiliki kewajiban untuk menaati apa yang Allah swt perintahkan .dan bertanggung jawab atas apa yang telah di perbuatnya . Manusia mau maju meraih kebaikan atau mundur yang jelas setiap orang bertanggung jawab atas apa yang telah dilakukannya masing-masing, kecuali golongan kanan golongan inilah yang meraih keberuntungan karena memilih yang baik.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan diatas, penulisan merumuskan masalah yang ada, sebagai berikut :

1. Bagaimanakah tanggung jawab Pandu atas terjadinya tubrukan kapal?
2. Bagaimanakah pendapat Mahkamah Pelayaran dalam Putusan

⁸ Indonesia (e),*Undang-Undang Tentang Pelayaran, UU Nomor 17 Tahun 2008, LN Tahun 2008, Pasal 251.*

⁹ *Ibid.* Pasal 252.

Mahkamah Pelayaran Nomor HK.210/5/II/MP.18?

3. Bagaimanakah pandangan Islam terhadap tanggung jawab pandu atas terjadinya tubrukan kapal motor rokan permai dengan motor tanker samudera biru 168 (Studi Putusan Mahkamah Pelayaran : Nomor HK.210/5/II/MP.18)?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan dalam penelitian ini adalah untuk menganalisis hal-hal sebagai berikut :

- a. Untuk menganalisis tanggung jawab Pandu atas terjadinya tubrukan kapal.
- b. Untuk menganalisis pendapat Mahkamah Pelayaran dalam putusan Mahkamah Pelayaran Nomor Hk.210/5/II/MP.18.
- c. Untuk menganalisis pandangan Islam terhadap tanggung jawab pandu atas terjadinya tubrukan kapal motor rokan permai dengan motor tanker samudera biru 168 (Studi Putusan Mahkamah Pelayaran : Nomor HK.210/5/II?MP.18.

2. Manfaat penelitian

- a. Manfaat Teoritis
 - 1) Penelitian ini memberikan tambahan ilmu pengetahuan dan masukan pemikiran dibidang ilmu hukum, khususnya dalam Hukum Angkutan.
 - 2) Memberikan tambahan ilmu pengetahuan, khususnya bagaimana hukum islam mengenai tanggung jawab pandu terhadap tubrukan kapal.
- b. Manfaat Praktis
 - 1) Penelitian ini memberikan manfaat bagi teman-teman Fakultas Hukum Universitas Yarsi khususnya bagi penulis mengenai Hukum Angkutan.

- 2) Penelitian ini bermanfaat bagi para pihak yang bergelut di dalam Hukum angkutan dan dapat dijadikan bahan referensi.

D. Kerangka Konseptual

Kerangka Konseptual adalah kerangka yang menggambarkan hubungan Antara konsep- konsep khusus, yang ingin atau yang akan diteliti. Berdasarkan judul yang penulis buat, maka didapat beberapa definisi atau pengertian sebagai berikut :

1. Tanggung jawab adalah kewajiban menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, dan diperkarakan.¹⁰
2. Pandu adalah pelaut yang mempunyai keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal.¹¹
3. Tubrukan kapal berarti terjadi benturan atau sentuhan kapal yang satu dengan yang lainnya.¹²
4. 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.¹³
5. Tanker adalah kapal yang dirancang untuk membawa kargo minyak cair dalam tangki, termasuk pembawa kombinasi ketika digunakan untuk tujuan ini.¹⁴

E. Metode Penelitian

Penelitian hukum merupakan sarana yang dipergunakan oleh manusia untuk memperkuat, membina serta mengembangkan ilmu

¹⁰ <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/tanggung%20jawab>, diakses pada tanggal 15 Februari 2021. Pada pukul 8.40.

¹¹ Indonesia(g), *Undang-Undang tentang Pelayaran*, UU Nomor 17 tahun 2008. LN Tahun 2008. Nomor 50, Pasal 1.

¹² Indonesia(h), *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*, Kitab Undang- undang Hukum Dagang, Pasal 534.

¹³ Indonesia(i), *Undang-Undang tentang Pelayaran*, UU Nomor 17 tahun 2008. LN Tahun 2008. Nomor 36, Pasal 1.

¹⁴ Renta Novaliana, “*optimalisasi keterampilan crew deck dalam pelaksanaan tank cleaning (TC) guna tercapainya tangki yang siap muat di MT griya asmat*”, vol 1.

pengetahuan. Ilmu pengetahuan yang merupakan pengetahuan yang tersusun secara sistematis dengan penggunaan kekuatan pemikiran, hal ini terutama disebabkan, oleh karena pengguna ilmu pengetahuan bertujuan, agar manusia lebih mengetahui dan lebih mendalami ilmu pengetahuan akurat, sistematis, analisis, determinasi.¹⁵

1) Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder dan tersier.¹⁶ Dari hasil penelitian ini akan diwujudkan secara deskriptif. Penelitian tersebut diharapkan dapat menghasilkan kepastian tentang penelitian.

Jenis data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder antara lain mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil-hasil yang berwujud laporan, buku harian, dan seterusnya.¹⁷ Bahan hukum yang digunakan oleh penulis sebagai berikut :

1. Bahan Hukum Primer, yaitu bahan-bahan yang mengikat dan terdiri dari :

- 1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan kapal yang telah direvisi menjadi Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
- 4) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Laut. Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 2000 Tentang

¹⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, cet 2, Jakarta: UI-Press, 2019. Hal 3

¹⁶ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2001, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Jakarta, Rajawali Pers. Hal.13-14

¹⁷ *Ibid.* Hal 12

Kenavigasian.

- 5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan dan penundaan kapal.
- 6) Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.210/5/II/MP.18.

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti misalnya rancangan undang-undang, hasil-hasil penelitian, hasil karya orang lain dan dokumen yang berasal dari internet.

3. Bahan Hukum Tersier

Bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, contohnya adalah Kamus Besar Bahasa Indonesia, Internet.

2) Teknik Pengumpulan Data

Studi pustaka, dilakukan dengan mempelajari buku – buku, referensi – referensi dan bahan lainnya yang berhubungan dengan penelitian ini guna mendapatkan petunjuk dan juga pemecahan masalah yang terkait dengan penelitian.

3) Analisis Data

Dalam Penulisan ini, penulis menggunakan data deskriptif analitis. deskriptif adalah metode yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap objek yang diteliti melalui data atau sampel yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa melakukan analisis dan membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum.

F. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah dalam pemahaman hasil penelitian tersebut akan dibagi menjadi 5 (lima) bab sebagaimana akan diurutkan tentang permasalahan dalam penulisan ini :

BAB I : PENDAHULUAN

Latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, sistematika penulisan, dan daftar pustaka.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Tentang gambaran umum terkait dengan tanggung jawab pandu atas terjadinya tubrukan kapal KM. Rokan Permai dengan KM. Samudera Biru 168.

BAB III : PEMBAHASAN

Penulis akan menguraikan jawaban dari rumusan masalah.

BAB IV : SUDUT PANDANG DALAM ISLAM

Penulis akan menjelaskan mengenai pandangan Islam terhadap tanggung jawab pandu atas terjadinya kecelakaan kapal.

BAB V : PENUTUP

Penulis akan menjelaskan kesimpulan dan saran atas permasalahan tersebut.