

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia yang terletak di garis khatulistiwa dan berada di antara benua Asia dan Australia serta antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Saat ini, Indonesia yang memiliki 17.000 pulau dan disatukan lautan yang luas. Tantangan pembangunan transportasi sangat kompleks termasuk transportasi laut sebagai dampak perkembangan ekonomi global. Transportasi atau pengangkutan, merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia bahkan dunia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar (*archipelago*); perairan yang terdiri atas sebagian besar laut; sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat dan perairan serta udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.¹

Oleh sebab itu sarana perhubungan laut menjadi hal yang sangat penting. Karena untuk menghubungkan antar kota yang satu dengan kota lainnya terlebih pulau satu dengan pulau lainnya, diperlukan suatu sistem pengangkutan untuk mencapai tujuan tersebut. Selain itu, semua perhubungan laut membutuhkan alat pengangkut yang harus dikelola pemeriksaannya dengan teliti dan teratur agar kapal selalu terjaga keselamatannya selama di

¹ Media Neliti.com, "Formulasi Kebijakan Sistem Transportasi," 2020, <https://media.neliti.com/Media/Publications/113018-Id-Formulasi-Kebijakan-Sistem-Transportasi.Pdf>. Diunduh Tanggal 25 April 2020. Pukul 06.20 WIB.

laut. Namun sampai saat ini, pengelolaan, pemberdayaan dan pemanfaatan alat transportasi perairan belum optimal dikelola oleh negara untuk kesejahteraan masyarakatnya.

Pengertian pengangkutan sendiri tidak diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, tetapi mengenai hal ini Abdul Kadir Muhammad merumuskan sebagai berikut; “proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalama alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ketempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkut ke tempat yang ditentukan”.²

Menurut Abdul Kadir Muhammad Pengangkutan Laut diatur dalam:

- 1) KUHD, Buku 2, Bab V tentang Perjanjian Carter Kapal
- 2) KUHD, Buku 2, Bab Va tentang Pengangkutan Barang-barang.
- 3) KUHD, Buku 2, Bab Vb tentang Pengangkutan Orang
- 4) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Pengangkutan atau sistem transportasi mempunyai peranan yang sangat penting dalam memperlancar kegiatan lalu lintas perjalanan sehingga pengangkutan tersebut dijadikan sebagai suatu kebutuhan bagi kehidupan masyarakat sehari-hari. Seiring dengan perkembangan di bidang ilmu pengetahuan, di bidang teknologi, serta dalam rangka pelaksanaan pembangunan nasional kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi ini juga mulai meningkat.

² Abdulkadir Muhammad, *Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara* (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1991), Hal. 9.

Dalam perhubungan laut tentu saja tidak akan terlepas dari penggunaan kapal sebagai alat pengangkutnya. Penggunaan kapal sebagai alat transportasi telah dikenal sejak jaman nenek moyang kita. Hal tersebut terbukti dengan adanya Kapal Pinisi yang merupakan salah satu kapal yang terkenal di seluruh dunia. Pengertian kapal dalam KUHD dalam Pasal 309 adalah sebagai berikut;

“Kapal adalah semua perahu, dengan nama apapun, dan dari macam apapun juga”.

Dalam Pasal 1 butir 36 UU RI No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, diberikan definisi terhadap kapal, yakni:

“Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk keadaan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”.

Kapal laut merupakan moda transportasi yang penting karena Indonesia sebagai negara kepulauan dan sangat dibutuhkan untuk moda transportasi yang murah, aman, dan dapat mengangkut muatan dalam jumlah besar serta ketepatan waktu untuk memperpendek jarak antara satu pulau ke pulau lain dan antar negara, transportasi laut juga merupakan transportasi yang massal dalam arti dapat mengangkut barang dengan jumlah yang sangat banyak.

Dari tahun ke tahun kecelakaan pelayaran tidak pernah berkurang. Bahkan, sebab kecelakaan laut tersebut seperti berulang-ulang. Penyebab dari kecelakaan antara lain adalah cuaca buruk, kelebihan beban atau kapal yang

tidak memenuhi syarat kelaikan jalan. Dalam pelayaran di Indonesia, setidaknya terdapat dua penyebab kecelakaan. Pertama, kondisi armada pelayaran itu sendiri. Kapal-kapal yang digunakan sebagai alat transportasi laut dibuat tanpa adanya standar keselamatan yang baik. Selain itu, armada kapal di Indonesia merupakan kapal bekas yang dibeli dari negara lain. Perawatannya pun juga dilakukan di bawah standar. Umumnya, umur kapal bekas yang dipakai dalam pelayaran di Indonesia biasanya telah tua dan tidak laik jalan lagi. Faktor-faktor ini masuk ke dalam kategori faktor internal, artinya bahwa penyebab kecelakaan didasari oleh keadaan kapal tersebut. Penyebab kedua adalah operasional dari penggunaan kapal-kapal tersebut. Penyebab ini muncul karena lemahnya pengawasan terhadap standar keselamatan pelayaran. Penyebab kedua ini masuk ke dalam faktor eksternal, artinya bahwa kecelakaan kapal didasari oleh faktor-faktor di luar kapal yang berpengaruh kepada keselamatan dan keamanan kapal.

Selain faktor-faktor di atas, banyak juga kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*) ataupun disebabkan oleh faktor alam. Indonesia merupakan negara yang memiliki kondisi geografis dan teritorial yang kurang baik di musim-musim tertentu. Tingginya gelombang dan pusaran-pusaran air di tengah laut tidak hanya menguntungkan bagi transportasi laut, tetapi juga menyimpan banyak misteri dan fenomena. Oleh sebab itu, dibutuhkan awak kapal yang cakap dalam menjalankan kapa-kapal di wilayah perairan Indonesia. Kecelakaan yang saat ini banyak terjadi di Indonesia merupakan perpaduan dari faktor kesalahan manusia dan faktor alam.

Salah satu contoh kasus kecelakaan kapal yang disebabkan oleh hal tersebut adalah tubrukan kapal yang terjadi pada tanggal 26 September 2011 di Sungai Barito Banjarmasin Selatan pukul 06.45 WITA antara Kapal KM. Marina Nusantara yang berangkat dari Pelabuhan Surabaya tujuan Pelabuhan Banjarmasin milik PT. Prima Eksekutif dengan kapal TK. Pulau Tiga 330-22 berangkat dari Pelabuhan Kelanis tujuan Pelabuhan Tuban Jawa Timur, lokasi tubrukan di Alur Sungai Barito pada posisi $07^{\circ}-52,6'$ LS / $114^{\circ}-48,5'$ BT yang mengakibatkan haluan kapal KM. Marina Nusantara mengalami kerusakan dan terbakar serta terdapat korban jiwa meninggal dunia 6 (enam) orang, sedangkan TK. Pulau Tiga 330-22 yang ditarik TB. Bomas Segara mengalami kerusakan *wine bradle* tongkang sebelah kiri putus, rumah jangkar tongkang penyok, haluan tongkang sisi kanan robek sepanjang kurang lebih 3 meter, serta *bolder* haluan tongkang lepas.

Setiap kecelakaan kapal laut selalu menimbulkan permasalahan hukum, khususnya berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan perkapalan atau pengangkutan (*carrier*) terhadap penumpang dan pemilik barang baik sebagai para pihak dalam perjanjian maupun sebagai konsumen. Persoalan tanggung jawab itu belum sepenuhnya dapat diselesaikan. Persoalan lain yang dihadapi adalah keterlambatan pelaksanaan pengangkutan laut atau barang karena adanya penyelidikan dalam kasus kecelakaan kapal tersebut.

Beberapa kecelakaan tersebut menimbulkan kerugian yang besar bagi perusahaan pelayaran itu sendiri. Untuk menjamin keselamatan pelayaran di laut, diperlukan pranata hukum yang mengatur aspek-aspek hukum dari kapal. Aspek hukum itu bukan saja dari segi keselamatan pelayaran, tetapi kapal itu

bergerak mengarungi Samudera yang berada di dalam yurisdiksi nasional maupun di luar yurisdiksi nasional, maka ia harus memiliki identitas yang jelas yang menunjukkan kebangsaannya. Sehingga mendapatkan perlindungan hukum dari negara bendera.³

Kecelakaan dalam pelayaran harus menjadi tanggung jawab seluruh pihak yang terkait dalam praktek pelayaran. Bukan hanya pemerintah, namun Syahbandar, *marine inspector*, pandu laut, ketua administrasi pelabuhan, pemilik kapal, bahkan nahkoda pun harus dapat mempertanggung jawabkan apabila memang nantinya dapat dibuktikan di Mahkamah Pelayaran bahwa kecelakaan tersebut diakibatkan oleh kelalaian salah satu dari mereka. Sehubungan dengan itu, ketentuan mengenai tanggung jawab perusahaan perkapalan ini, berdasarkan Pasal 253 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran *juncto* Pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2004, tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019, dan Pasal 373 huruf (a) KUHD yang menyatakan bahwa Mahkamah Pelayaran telah mengadakan penelitian dan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan tersebut dan menentukan ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan serta menjatuhkan sanksi administrasi kepada tersangkut yang terbukti bersalah atau lalai.

Pengangkutan Indonesia umumnya menganut prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga, yang artinya setiap pengangkut yang

³ Biro Komunikasi dan Informasi Publik Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, "Transportasi Laut Urat Nadi Perekonomian Nasional," 2020, Diunduh Pada Tanggal 2 Juni 2020, Pukul 13.00 WIB.

melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya tetapi jika pengangkut berhasil membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah/lalai, maka pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab. Adanya pembatasan tanggung jawab terhadap diri pengangkut ini adalah agar besarnya ganti rugi yang diterima oleh pemilik barang (*reclaimment*) atau penerima barang adalah sesuai dengan kerugian yang dialaminya.

Teori kewajiban hukum adalah konsep tanggung jawab hukum (*liability*). Seseorang secara hukum dikatakan bertanggung jawab untuk suatu perbuatan tertentu adalah bahwa dia dapat dikenakan suatu sanksi dalam suatu perbuatan yang berlawanan. Normalnya dalam kasus sanksi dikenakan karena perbuatannya sendiri yang membuat orang tersebut harus bertanggung jawab. Menurut Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, yang berbunyi: “Perbuatan Yang Melawan hukum yang dilakukan oleh seseorang yang karena sahnya telah menimbulkan kerugian bagi orang lain”.

Dalam ilmu hukum dikenal 3 (tiga) kategori dari perbuatan melawan hukum, yaitu sebagai berikut:

- 1) Perbuatan melawan hukum karena kesengajaan.
- 2) Perbuatan melawan hukum tanpa kesalahan (tanpa unsur kesengajaan maupun kelalaian).
- 3) Perbuatan melawan hukum karena kelalaian.⁴

Berdasarkan latar belakang tersebut, Penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan **JUDUL SKRIPSI TINJAUAN YURIDIS GUGATAN**

⁴ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum*, ed. oleh Citra Aditya Bakti (Bandung, 2003), Hal. 3.

PERBUATAN MELAWAN HUKUM KASUS TUBRUKAN KAPAL (“ANALISIS PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG NOMOR 719 K/PDT/2017”)

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang masalah di atas, maka dapat dirumuskan masalahnya sebagai berikut:

1. Bagaimana ketentuan hukum mengenai kasus tubrukan kapal menurut KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (“Analisis Putusan Mahkamah Agung Nomor 719 K/Pdt/2017”)?
2. Bagaimana tanggung jawab perusahaan kapal pengangkutan atas gugatan Perbuatan Melawan Hukum dalam kasus tubrukan kapal berdasarkan “Analisis Putusan Mahkamah Agung Nomor 719 K/Pdt/2017”?

C. Tujuan Penelitian

Menurut Soerjono Soekamto, tujuan penulisan adalah mendapatkan pengetahuan tentang suatu gejala, agar dapat merumuskan masalah dan juga memperoleh pengetahuan yang lebih mendalam tentang suatu gejala sehingga dapat merumuskan suatu hipotesa.⁵

Tujuan utama yang hendak dicapai dalam penelitian ini dan diharapkan

⁵ Soerjono Soekamto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: Universitas Indonesia, 2008).

dapat mencapai sasaran pokok adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui ketentuan hukum mengenai kasus tubrukan kapal menurut KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (“Analisis Putusan Mahkamah Agung Nomor 719 K/Pdt/2017”)?
2. Untuk mengetahui tanggung jawab perusahaan kapal pengangkutan atas gugatan Perbuatan Melawan Hukum dalam kasus tubrukan kapal berdasarkan “Analisis Putusan Mahkamah Agung Nomor 719 K/Pdt/2017”?

D. Manfaat Penelitian

Manfaat penulisan umumnya dipilih menjadi dua kategori, yaitu teoritis dan praktis. Manfaat teoritis terkait dengan kontribusi tersebut dari penyelenggaraan penelitian terhadap perkembangan teori dan ilmu pengetahuan serta dunia akademis. Sedangkan, manfaat praktis berkaitan dengan kontribusi praktis yang diberikan penyelenggara penelitian terhadap obyek penelitian diatas, maka penelitian ini sekurang-kurangnya diharapkan dapat memberikan beberapa kegunaan, yaitu:

1. Manfaat Teoritis
 - a) Memberikan sumbangan pemikiran dalam rangka penyempurnaan psoses penerapan kebijakan hukum mengenai pedoman khusus tentang hubungan hukum antara pemilik kapal

dengan awak kapal dalam hal penunjukkan operator asing oleh perusahaan pelayaran atas tidak dipenuhinya hak-hak awak kapal.

- b) Memberikan masukan yang bermanfaat bagi aparaturnya penegak hukum yang terdapat pada instansi terkait dan juga berguna untuk praktisi hukum.
- c) Menambah pembendaharaan pengetahuan dan bahan hukum mengenai akibat hubungan hukum antara pemilik kapal dengan awak kapal dalam hal penunjukkan operator asing oleh perusahaan pelayaran atas tidak dipenuhinya hak-hak awak kapal.

2. Manfaat Praktis

- a) Penulisan ini diharapkan sebagai masukan bagi pihak-pihak yang berkaitan dengan pokok bahasan penelitian khususnya bagi aparaturnya pemerintah yang terkait, perusahaan terkait sebagai penyedia barang atau jasa, aparaturnya penegak hukum, dan masyarakat pada umumnya.
- b) Penulisan ini diharapkan dapat dijadikan bahan rujukan dan kepustakaan bagi mahasiswa dikalangan kampus, aparaturnya pemerintah yang terkait, perusahaan terkait sebagai penyedia barang atau jasa, aparaturnya penegak hukum dan pemerhati hukum lainnya.

E. Definisi Operasional

Untuk memperoleh gambaran tentang judul dalam penelitian skripsi ini, maka penulis memberikan definisi operasional yang terdapat dalam judul tersebut, yaitu;

- 1) Hukum adalah himpunan peraturan-peraturan (perintah-perintah dan larangan-larangan) yang mengurus tata-tertib suatu masyarakat dan karena itu harus ditaati oleh masyarakat.⁶
- 2) Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.⁷
- 3) Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim.
- 4) Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.
- 5) Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi

⁶ S.H. Drs. C. S. T. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum Dan Tata Hukum Indonesia*, ed. oleh BALAI PUSTAKA (Jakarta: BALAI PUSTAKA, 2018), Hal. 38.

⁷ Indonesia, "Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran," Pub. L. No. LN No. 64 (2008), Psl. 1 Angka (1).

persyaratan material, konstruksi, termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

- 6) Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
- 7) Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal.
- 8) Pemilik Kapal adalah seseorang atau Badan Hukum yang mengusahakan kapal untuk Pelayaran dilaut, dengan melakukan sendiri atau menyuruh orang lain melakukan pelayaran itu sebagai nakhoda. Diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008, Pasal 1 butir 36 tentang Pelayaran
- 9) Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.
- 10) Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenangan dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang- undangan.

- 11) Kenavigasian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Telekomunikasi-Pelayaran, hidrografi dan meteorologi, alur dan perlintasan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan, penanganan kerangka kapal, *salvage* dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan pelayaran kapal.
- 12) Navigasi adalah proses mengarahkan gerak kapal dari satu titik ke titik yang lain dengan aman dan lancar serta untuk menghindari bahaya dan/atau rintangan-pelayaran.
- 13) Tongkang atau Pontoon adalah suatu jenis kapal yang dengan lambung datar atau suatu kotak besar yang mengapung, digunakan untuk mengangkut barang dan ditarik dengan kapal tunda atau digunakan untuk mengakomodasi pasang-surut seperti pada dermaga apung.
- 14) Kapal tunda (bahasa Inggris: *tugboat*) adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver/pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya.
- 15) Perairan Wajib Pandu adalah wilayah perairan yang karena kondisi perairan yang karena kondisi perairannya mewajibkan dilakukan pemanduan kepada kapal yang melayarinya.
- 16) Pandu adalah pelaut yang mempunyai keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melakukan pemanduan

kapal.

- 17) Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan-peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.
- 18) Perbuatan Melawan Hukum dalam konteks perdata diatur dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata adalah “Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”.

F. Metode Penelitian

Dalam kaitannya dengan Metode penelitian hukum normative haruslah memuat uraian yang berisi:⁸

1. Tipe Penelitian

Dalam penelitian hukum normatif dimaksudkan suatu menelaah ketentuan-ketentuan hukum positif, dan perangkat hukum positif yang diteliti secara normatif akan digunakan sebagai sumber bahan hukum, maka tipe penelitian yang digunakan adalah penelitian normatif, yakni penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif.

⁸ M.Hum Dr. Junaedi Efendi, S.H.I., M. H dan Prof. Dr. Johnny Ibrahim, S.H., S.E., M.M., *Metode Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*, Pertama (Depok: PRENADAMEDIA GROUP, 2016), Hal. 171-180.

2. Pendekatan Masalah

Penelitian hukum normatif dilakukan dengan cara meneliti berbagai bahan Pustaka hukum (lazim disebut data sekunder). Pendekatan dalam penelitian hukum normatif (dogmatik) diantaranya: pendekatan, peraturan perundang-undangan (*statute approach* atau *legislation-regulation approach*), konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan kasus. Dalam pendekatan peraturan-undangan dan pendekatan konseptual dilakukan pengkajian terhadap keseluruhan ketentuan hukum yang berlaku untuk direfleksikan dan diargumentasi secara teoritis berdasarkan konsep-konsep dasar hukum. Dengan pendekatan perbandingan hukum dimaksudkan untuk mendapatkan sumber pembanding yang akan menunjang dan mendukung materi pembahasan.

3. Bahan Hukum

- a) Bahan Hukum Primer yaitu bahan hukum yang terdiri dari peraturan erundang-undangan yang diurut berdasarkan hierarki: Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2004 tentang Tubrukan Kapal, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
- b) Bahan Hukum Sekunder bahan hukum sekunder yang mencakup: Bahan hukum primer yang penulis gunakan adalah putusan Mahkamah Agung nomor 719 K/PDT/2017. Yang digunakan

yaitu dengan cara pengumpulan bahan hukum melakukan studi kepustakaan dan studi dokumen, yang berdasarkan pada Peraturan Perundang-undangan, buku-buku literatur, karya ilmiah sarjana ditulis para ahli hukum, jurnal-jurnal hukum, kasus-kasus hukum, yurisprudensi, dan hasil-hasil symposium mutakhir yang berkaitan dengan topik penelitian yang selanjutnya dipelajari menjadi satu kesatuan yang utuh.

c) Bahan Hukum Tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti *Kasus Hukum*, dan *Encyclopedia*.

4. Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Bahan hukum yang digunakan sebagaimana tertuang dalam pemikiran yang mewakili pendapat penulis (pengarang) akan dirujuk secara autentik. Kartu ikhtiar memuat nama pengarang, judul buku, nama penerbit, tahun penerbitan dan halaman karangan yang dikutip. Kartu analisis berisikan tanggapan penelitian terhadap bahan hukum yang dipakai dalam penelitian.

5. Pengolahan dan Analisis Bahan Hukum

Bahan-bahan hukum (*legal materials*) yang diperoleh diolah dengan melakukan kategorisasi sebagai langkah awal mengklasifikasikan bahan hukum secara selektif. Analisis terhadap deskriptif-analistik. Pengkajian ini tidak bermaksud melakukan pengujian hipotesis maupun teori, melainkan menilai konsep-konsep hukum (*analyse van jurisdishe*

gegevens) yang mencakup pengertian-pengertian hukum (*de rechtbegrippen*), norma-norma hukum (*de rechtsnormen*) dan system hukum (*hetrechtssysteem*).

G. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan penulis dan pembahasan hasil penelitian, maka dibuat sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pendahuluan memuat uraian tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, definisi operasional, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG PERUSAHAAN PENGANGKUTAN DAN KECELAKAAN KAPAL

Pada Bab ini penulis akan menguraikan pengertian pelayaran dan kegiatan pelayaran, pengertian pengangkutan, asas pengangkutan dan tujuan pengangkutan, hak dan kewajiban pengangkutan, sumber hukum pengangkutan laut, pengertian kecelakaan kapal, faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan kapal, para pihak dalam kecelakaan kapal, pengertian tanggung jawab pengangkut dalam angkutan laut, prinsip-prinsip tanggung jawab pengangkut dalam angkutan laut, pihak-pihak yang bertanggung jawab dalam kecelakaan kapal.

BAB III TINJAUAN KHUSUS TENTANG PERBUATAN MELAWAN HUKUM

Pada Bab ini akan menguraikan pengertian perbuatan melawan hukum, unsur-unsurnya perbuatan melawan hukum, macam-macam perbuatan melawan hukum, gugatan perbuatan melawan hukum, ganti rugi dalam perbuatan melawan hukum, tuntutan-tuntutan yang dapat didasarkan pada perbuatan melawan hukum, teori dalam penyelesaian masalah perbuatan melawan hukum dalam hukum perdata, pertanggung jawaban perdata dalam ganti rugi tubrukan kapal.

BAB IV PEMBAHASA DAN ANALISA KASUS

Pada Bab ini penulis akan membahas mengenai Kasus Posisi dan Analisis Kasus atas Putusan Nomor 719 K/Pdt/2017

BAB V PENUTUP

Pada Bab ini penulis menyajikan hasil akhir dari penelitian yaitu kesimpulan dan saran.