

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan; terdiri dari pulau-pulau dengan dikelilingi oleh lautan yang luas. Ada sekitar 13.667 pulau, dengan luas daratan 1.922.570 km² dan luas perairan lautnya mencapai 3.250.483 km² (belum termasuk Zona Ekonomi Eksklusif). Panjang garis pantainya mencapai 81.479 km²; merupakan garis pantai terpanjang di dunia. Jika ditambah dengan Zona Ekonomi Eksklusif, maka luas perairan Indonesia sekitar 7,9 juta km² atau 81% dari luas keseluruhan.¹ Sehingga dengan kondisi ini Transportasi laut menjadi sangat penting bagi pemerataan pembangunan di Indonesia.

Transportasi laut adalah suatu usaha perpindahan manusia atau barang dari pulau ke pulau lainnya melalui areal perairan baik samudera, lautan, ataupun selat yang dilakukan dengan menggunakan kapal. Kapal merupakan suatu kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut, sungai, danau, dan lain sebagainya. Kapal dalam istilah Inggris dibedakan menjadi dua yaitu *Ship* untuk kapal yang berukuran lebih besar dan *Boat* untuk kapal yang berukuran lebih kecil.²

Saat ini angkutan laut menjadi salah satu moda transportasi yang menggerakkan sektor perekonomian nasional, dikarenakan wilayah Indonesia yang terdiri dari pulau-pulau yang dihubungkan oleh perairan menjadikan angkutan laut sebagai moda transportasi yang memiliki peranan yang sangat vital di Indonesia, Selain sebagai transportasi orang dari satu pulau ke pulau yang lainnya, juga sebagai sarana pengangkutan barang, baik berupa bahan-bahan logistik, hasil

¹P Ginting dkk, *Ilmu Pengetahuan Sosial-Geografi*, Erlangga, 2006, hlm. 17

² Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia*, Rineka Cipta, 2005, hlm. 8

pertanian, pertambangan, hasil produksi, serta berbagai kebutuhan pokok lainnya yang sangat penting bagi pemerataan pembangunan, selain itu juga kegiatan ekspor-impor hampir 80% diangkut menggunakan transportasi laut.³

Pada umumnya pengusaha yang hendak memasarkan barang produksinya ke luar pulau atau ke luar negeri menggunakan jasa perusahaan pengangkutan laut untuk mengangkut barang dagangannya dari pulau tempat kediaman pemilik barang melalui pelabuhan terdekat menuju pelabuhan tujuan. Sebelum barang diangkut pada awalnya didahului dengan perjanjian angkutan laut antara pihak pemilik barang dengan pihak perusahaan angkutan laut. Perjanjiannya mengacu pada perjanjian pada umumnya yaitu pada pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Isi perjanjian tersebut di dalamnya biasanya berisi tentang ketentuan-ketentuan umum berupa jenis barang yang diangkut, berat tonase barang, jarak ke pelabuhan tujuan, klausula-klausula yang disepakati apabila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan serta lamanya waktu pengiriman. Perjanjian ini disepakati kedua belah pihak dan menjadi dasar bagi kedua belah pihak apabila terjadi klaim atas pengangkutan barang.

Bagi para pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan laut akan mendapatkan perlindungan hukum dengan adanya bukti tertulis dalam suatu ikatan perjanjian tersebut,

Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang berbunyi;

“Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih”.⁴

Perjanjian merupakan suatu hubungan hukum yang berarti bahwa yang bersangkutan haknya dilindungi oleh hukum dan undang-undang. Perjanjian angkutan laut ini merupakan perjanjian timbal balik dimana pihak yang pertama (pemilik barang) berkewajiban menyerahkan

³Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta :Rineka Cipta, 2012. Hlm 46

⁴Subekti, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Jakarta, Pradnya Paramita, 2005, cet. 36. Hlm 338

sejumlah uang kepada pihak kedua (perusahaan angkutan laut), dan pihak kedua berkewajiban mengantarkan barang milik pihak pertama dari pelabuhan asal ke pelabuhan yang dituju, atas kesepakatan kedua belah pihak.⁵

Perusahaan angkutan laut berkewajiban mengantarkan barang milik kliennya dengan selamat sesuai dengan yang di perjanjikandalam surat perjanjian angkutan laut antara kedua belah pihak, berdasarkan pasal 40 ayat (1) Undang-Undang nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang bunyinya :

“Perusahaan angkutan laut bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya”⁶

Dalam tulisan ini penulis mengangkat kasus keterlambatan pengiriman yang dilakukan oleh perusahaan angkutan laut yang menyebabkan kerugian yang menimpa pemilik barang. Dalam hal ini *force majeure* dilihat dari sudut pandang perdata adalah suatu keadaan ketika debitur tidak dapat melakukan prestasinya kepada kreditur, yang disebabkan adanya kejadian yang berada di luar kekuasaannya, seperti gempa bumi, banjir, tanah longsor, dan lain-lain. Ketentuan tentang keadaan memaksa diatur dalam Pasal 1244-1245 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Pasal 1244 berbunyi:

“Jika ada alasan untuk itu, si berutang harus dihukum mengganti biaya, rugi dan bunga apabila ia tak dapat membuktikan, bahwa hal tidak atau tidak pada waktu yang tepat dilaksanakannya perikatan itu, disebabkan suatu hal yang tak terduga, pun tak dapat dipertanggungjawabkan padanya, kesemaunya itu pun jika itikad buruk tidaklah ada pada pihaknya”.⁷

Selanjutnya Pasal 1245 KUH Perdata berbunyi:

“Tidaklah biaya rugi dan bunga, harus digantinya, apalagi lantaran keadaan memaksa atau lantaran suatu kejadian tak disengaja si berutang beralangan memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau lantaran hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan yang terlarang”.⁸

⁵Sudargo Gautama, *Hukum Perdata Internasional Indonesia (Buku 1)*, Bandung : Alumni, 2010. Hlm.26

⁶ Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 40 ayat (1)

⁷ Subekti *Op.Cit, hlm 324*

⁸ *Ibid, hlm 325*

Pada mulanya sebuah perusahaan PT KARYA MANDIRI MAKMUR SEJATI melakukan perjanjian penyewaan tongkang dan *tugboat* tertanggal 15 Mei 2009 dengan No.001/Dir/TCS/.TC-KMMS/V/09 dengan PT TANJUNG CEMERLANG SHIPPING selaku pemilik *Tugboat* Brandon dan Tongkang TC 2301, kemudian PT Karya Mandiri Makmur Sejati selaku penyewa *tugboat* dan tongkang mengadakan Perjanjian Angkutan Laut dengan CV KARYA ARDI PRESTASI tertanggal 28 Mei 2009 dengan No.001/SPAL-KKMS-KAP/V/2009 yang mana PT Karya Mandiri Makmur Sejati selaku operator kapal dan CV. Karya Ardi Prestasi selaku penyewa kapal.

Dalam perjanjian angkutan laut yang telah disepakati tersebut barang milik CV Karya Ardi Prestasi yakni berupa batu split sejumlah 2.304,34 m³ akan dikirim oleh PT Karya Mandiri Makmur Sejati dengan daerah tujuan dari Pelabuhan Merak, Banten, hingga Pelabuhan Teluk Dewa, Sebukat, Kalimantan Tengah sebagai tujuan akhir pengiriman, di jadwalkan berangkat pada tanggal 12 Juni 2009 dan diperkirakan sampai pada pelabuhan tujuan tanggal 16 Juni 2009 . Dalam kesepakatan yang tertuang dalam perjanjian angkutan laut.

Kemudian dalam perjalanan kapal *Tugboat* Brandon dan Tongkang TC 2301 menemui hambatan berupa kerusakan mesin utama dan terjangan ombak yang menyebabkan kapal *tugboat* dan tongkang terhempas hingga Pulau Penambun, yang mana hal ini tentu saja menyebabkan keterlambatan pengiriman barang milik CV. Karya Ardi Prestasi dan menimbulkan kerugian karena barang yang seharusnya diterima oleh pelanggan tidak kunjung datang, bahkan hal ini juga membuat CV. Karya Ardi Prestasi melakukan pengiriman ulang dengan menyewa *tugboat* dan tongkang dari perusahaan lain.

Di sisi lain *Tugboat* Brandon dan Tongkang TC 2301 yang terdampar di pulau penambun harus segera dievakuasi guna mencegah rusaknya barang milik CV. Karya Adi Prestasi, namun

PT Karya Mandiri Makmur Sejati selaku operator kapal dan PT Tanjung Cemerlang Shipping selaku pemilik kapal urung melaksanakan evakuasi dengan alasan kekurangan biaya, hingga akhirnya disepakati dalam perjanjian bahwa CV. Karya Adi Prestasi juga turut menanggung biaya penyelamatan kapal yang besarnya sekitar 68 juta rupiah, hal ini tentu saja memberatkan pihak pemilik barang dikarenakan harus mengeluarkan biaya yang jumlahnya tidak sedikit.

Tugboat Brandon berhasil diselamatkan pada tanggal 18 Juli 2009 dengan menyewa kapal lain, dan kemudian sampai di Pelabuhan Kendawangan, Kalimantan Tengah, namun sayangnya untuk Tongkang TC 2301 yang berisi barang milik CV. Karya Ardi Prestasi masih sulit untuk diselamatkan karena terkendala cuaca buruk, beratnya beban tongkang, serta posisi tongkang yang miring.

Pada Akhirnya Tongkang TC 2301 berhasil diselamatkan setelah melalui proses penyelaman, pengelasan, dan pemompaan hingga akhirnya tongkang tersebut berhasil mengapung, dan Pada tanggal 13 Februari 2010 kembali berlayar menuju Kumai, Kalimantan dan tiba pada tanggal 15 Februari 2010. Usaha penyelamatan ini memakan waktu hingga berbulan-bulan lamanya.

Atas segala kerugian yang diterima CV. Karya Ardi Prestasi, mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri Jakarta Barat terhadap PT Karya Mandiri Makmur Sejati selaku operator *tugboat* dan PT Tanjung Cemerlang Shipping selaku pemilik kapal, dengan dalil gugatan bahwa para tergugat telah melakukan Perbuatan Melawan Hukum sesuai pasal 1365 KUHPerdara yang menyebabkan kerugian bagi penggugat.

Pada proses persidangan di Pengadilan Negeri Jakarta Barat, majlis Hakim memutuskan menolak gugatan Penggugat dengan alasan bahwa kejadian yang menimpa *tugboat* Brandon merupakan *force majeure* sesuai dengan Pasal 1245 KUHPerdara.

Setelah melalui proses persidangan tingkat I yang memenangkan pihak Tergugat, CV. Karya Ardi Prestasi melakukan upaya hukum banding ke Pengadilan Tinggi DKI Jakarta, pada tingkat ini pihak penggugat dikabulkan gugatannya dan menyatakan bahwa Tergugat 1 dan 2 telah melakukan perbutan melawan hukum berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdata.

Atas putusan Pengadilan Tinggi Jakarta PT Karya Mandiri Makmur Sejati dan PT Tanjung Cemerlang Shipping tidak tinggal diam dan mengajukan kasasi ke Mahkamah Agung, dan Akhirnya MA memutuskan memenangkan pihak tergugat dengan dalil bahwa kejadian yang menimpa *Tugboat* Brandon dan Tongkang TC 2301 merupakan *force majeure*, sesuai dengan pasal 1245 KUHPerdata dan Majelis Hakim Agung memutuskan untuk MENGABULKAN permohonan Kasasi dari Pemohon Kasasi: I. PT KARYA MANDIRI MAKMUR SEJATI., dan II. PT TANJUNG CEMERLANG SHIPPING., serta MEMBATALKAN putusan Pengadilan Tinggi Jakarta Nomor 105/Pdt/2011/ PT.DKI tanggal 20 April 2011 yang membatalkan Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Barat Nomor 590/Pdt.G/2009/PN.JKT.BAR tanggal 21 Juli 2010. Padahal disisi lain ditemukan fakta bahwa terjadi kelalaian yang dilakukan oleh Tergugat 1 sehingga menyebabkan terjadinya kerusakan mesin dan membuat kapal terdampar.

Putusan di atas kemudian menimbulkan pertanyaan yaitu bagaimanakah pertanggungjawaban perusahaan angkutan laut terhadap keterlambatan yang menyebabkan kerugian terhadap pemilik barang? Dan Apakah putusan MA No.1014k/Pdt/2012 telah sesuai dengan kaidah Pasal 40 ayat(1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran?

Atas dasar uraian di atas penulis rasanya perlu meneliti permasalahan di atas dan menuangkannya dalam karya tulis ilmiah berupa skripsi untuk mendapatkan pemahaman mengenai pertanggung jawaban perusahaan angkutan laut, Dalam hal ini kiranya tepat jika penulis memilih judul: **TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT**

MENURUT PASAL 40 UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN (STUDI KASUS PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG NOMOR : 1014 K/Pdt/2012)



B. Identifikasi dan Rumusan Masalah

1. Identifikasi Masalah

Setelah penulis membaca, menelaah, dan memahami dengan teliti Putusan Mahkamah Agung Nomor 1014 K/Pdt/2012, penulis menilai bahwa telah terjadi permasalahan di mana perusahaan pengangkut telah lalai dalam menjalankan

kewajibannya mengantarkan barang sehingga menyebabkan kerugian terhadap pemilik barang, di mana kelalaian tersebut dapat dibuktikan dengan adanya temuan uji laboratorium bahwa oli kapal yang digunakan oleh operator kapal (tergugat 1) tidak layak pakai sehingga menyebabkan kerusakan terhadap kapal, namun sayangnya hal ini tidak pernah dijadikan pertimbangan oleh Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Barat dan Mahkamah Agung. Kejadian ini diperparah dengan adanya cuaca buruk sehingga kapal yang telah rusak kemudian terhempas ombak dan terdampar di daerah Kepulauan Bangka Belitung.

Karena berdasarkan alasan inilah penulis menilai bahwa keterlambatan ini adalah diawali oleh kelalaian operator kapal (tergugat 1). Selain itu dalam proses persidangan terjadi ketidak konsistenan dalam penerapan hukum, di mana pada putusan pengadilan Negeri Jakarta Barat, memutuskan bahwa kejadian tersebut merupakan *force majeure*, namun dalam tingkat Banding Majelis Hakim Pengadilan Tinggi DKI Jakarta memutuskan bahwa telah terjadi kelalaian yang dilakukan oleh operator kapal, Di tingkat Kasasi di Mahkamah Agung memutuskan bahwa hal ini merupakan *force majeure*, padahal kita ketahui bersama bahwa tujuan hukum itu merupakan kepastian, hal inilah yang bagi penulis wajib diangkat dan diteliti.

2. Rumusan Masalah

- a. Bagaimanakah pertanggungjawaban perusahaan angkutan laut terhadap keterlambatan yang mengakibatkan kerugian terhadap pemilik barang, berkaitan dengan kasus diatas?

- b. Apakah putusan Majelis Hakim No.1014K /Pdt/2012 telah sesuai dengan ketentuan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui dan mengkaji bagaimanakah pertanggungjawaban perusahaan angkutan laut terhadap keterlambatan yang mengakibatkan kerugian terhadap pemilik barang.
- b. Untuk mengetahui dan mengkaji apakah putusan Majelis Hakim No.1014K /Pdt/2012 telah sesuai dengan ketentuan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata .

2. Manfaat penelitian

Selain dari hal-hal yang diungkapkan di atas setiap penelitian harus mempunyai kegunaan bagi pemecahan masalah yang diteliti. Untuk itu suatu penelitian setidaknya mampu memberikan manfaat praktis pada kehidupan masyarakat. Kegunaan penelitian ini dapat ditinjau dari dua segi yang saling berkaitan yakni dari segi teoritis dan segi praktis.

Dengan adanya penelitian ini penulis sangat berharap akan dapat memberikan manfaat :

1. Manfaat Akademis

- a. Untuk mengembangkan ilmu pengetahuan yang didapat dalam perkuliahan dan membandingkannya dengan praktek di lapangan.

- b. Untuk mengetahui secara mendalam mengenai pertanggungjawaban perusahaan angkutan laut dalam hal pengangkutan yang menemui kendala dan menyebabkan kerugian bagi klien.
2. Manfaat Praktis
 - a. Memberikan sumbangan pemikiran di bidang hukum pada umumnya dan pada khususnya tentang pertanggungjawaban perusahaan angkutan laut dalam hal pengangkutan yang menemui kendala dan menyebabkan kerugian bagi klien.
 - b. Untuk memberikan masukan dan informasi bagi masyarakat luas tentang peraturan mengenai pengangkutan laut dan pertanggungjawaban keselamatan dan keamanan barang bawaan dalam pengangkutan laut.
 - c. Hasil penelitian ini sebagai bahan ilmu pengetahuan dan wawasan bagi penulis, khususnya bidang hukum perdata.

D. Kerangka Teoretis, Konsepsional, dan Pemikiran

1. Kerangka Teoretis

Berkaitan dengan Perjanjian angkutan laut, maka pada dasarnya tidak bisa lepas dari peraturan dasar mengenai perjanjian. Peraturan perundangan dimaksud adalah Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang syarat sahnya perjanjian, Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang akibat perjanjian, Pasal 1339 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang pembatasan dan asas kebebasan berkontrak.

Di dalam Perjanjian Angkutan Laut tersebut biasanya memuat berbagai macam klausul yang di antaranya adalah identitas operator dan *shipper*, nama dan data kapal, kesediaan muatan kapal, kondisi muatan, kondisi kontrak, tata cara pembayaran,

pelabuhan muat, pelabuhan bongkar atau pelabuhan tujuan, dana keterlambatan atau *demurrage*, penerima barang, asuransi kapal dan barang, keagenan kapal, syarat-syarat tambahan yang disetujui bersama, serta penyelesaian apabila terjadi perselisihan.

2. Kerangka Konseptual

Dalam setiap jenis perjanjian pengangkutan barang termasuk perjanjian angkutan laut, tentunya memuat suatu klausula yang mana apabila salah satu pihak urung dalam menjalankan prestasinya maka akan menimbulkan dampak hukum berupa kewajiban untuk memnuhi ganti rugi. Konsep ganti rugi terdapat dalam pasal 1243 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang berbunyi:

“Penggantian biaya, kerugian, atau bunga karena tidak terpenuhinya suatu perikatan mulai diwajibkan, bila debitur, walaupun telah dinyatakan lalai, tetap lalai untuk memenuhi perikatan itu, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dilakukannya dalam waktu yang telah melampaui tenggang waktu yang telah ditentukan”⁹

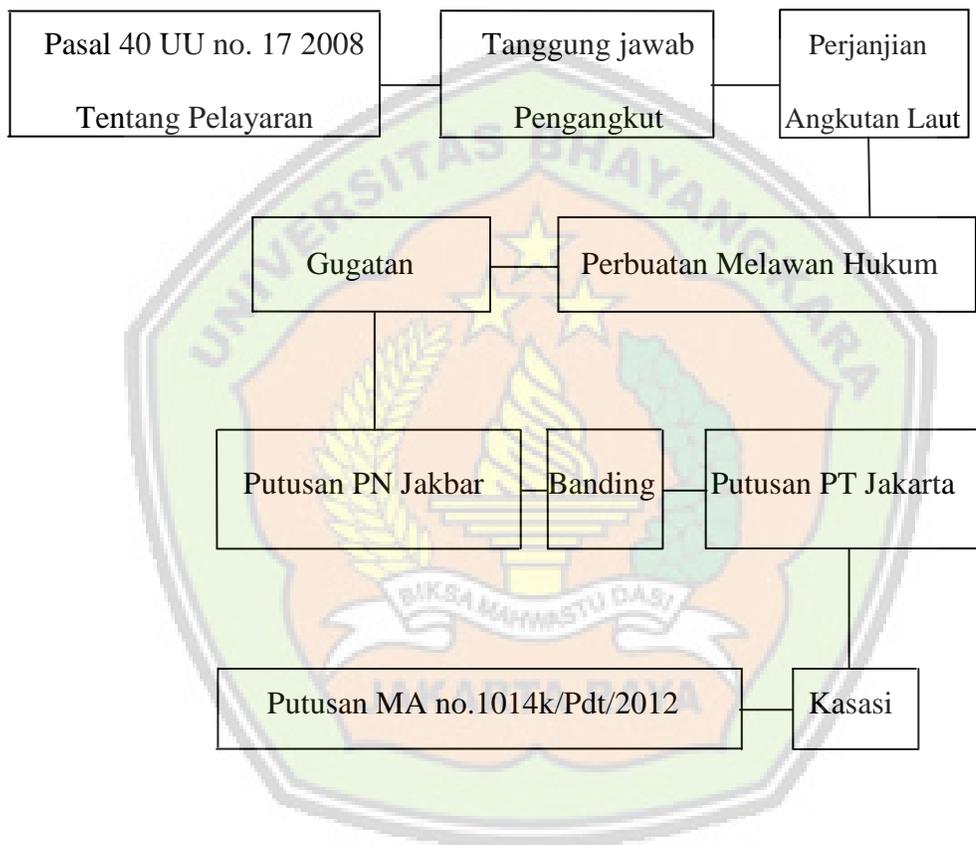
Menurut pengertian pasal di atas, ganti rugi menitikberatkan pada ganti kerugian karena tidak terpenuhinya suatu perikatan, yakni kewajiban debitur untuk mengganti kerugian debitur akibat kelalaian pihak debitur melakukan wanprestasi. Ganti rugi tersebut meliputi ongkos atau biaya yang telah dikeluarkan; kerugian yang sesungguhnya karena kerusakan, kehilangan benda milik kreditur akibat kelalaian debitur, bunga atau keuntungan yang diharapkan.

Force Majeure adalah suatu keadaan di mana suatu debitur terhalang untuk melaksanakan prestasinya karena keadaan atau peristiwa yang tidak terduga pada saat dibuatnya kontrak. Hal ini merupakan dalil pemaaf bagi terjadinya wanprestasi, namun berdasarkan pasal 1244 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata debitur harus dihukum mengganti kerugian apabila tidak dapat membuktikan bahwa tidak tepatnya waktu

⁹ Subekti, *Op. Cit*

pelaksanaan prestasi disebabkan hal yang tidak dapat diduga (bukan karena kesalahan atau kelalaiannya) yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya, meskipun dengan itikad baik.

3. Kerangka Pemikiran



E. Metode Penelitian

Metode penelitian hukum akan digunakan oleh penulis pada karya tulis ini adalah metode penelitian hukum yuridis-normatif. Soerjono Soekanto mengemukakan bahwa metode penelitian hukum yuridis-normatif atau yuridis-dogmatif adalah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder.¹⁰

Data sekunder adalah data yang sudah didokumentasikan sehingga merupakan data yang sudah siap pakai. Penulis menggunakan pendekatan yuridis normatif oleh karena sasaran penelitian ini adalah hukum atau kaedah (*norm*). Pengertian kaedah meliputi asas hukum, kaedah dalam arti sempit (*value*), peraturan hukum konkret. Penelitian yang berobjek hukum normatif berupa asas-asas hukum, sistem hukum, taraf sinkronisasi vertikal dan horisontal.¹¹ Suatu metode ilmiah dapat dipercaya apabila disusun dengan mempergunakan suatu metode ilmiah yang tepat. Metode merupakan cara kerja atau tata kerja untuk dapat memahami obyek yang menjadi sasaran dari ilmu pengetahuan yang bersangkutan. Metode ilmiah adalah cara-cara (prosedur) yang harus ditempuh dalam suatu penelitian untuk mencari jawaban dari setiap masalah sehingga diperoleh pengetahuan ilmiah yang dapat diterima akal sehat.¹⁴ Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode-metode sebagai berikut:

¹⁰ Hotma Pardomuan Sibuea dan Heryberthus Sukartono, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Krakatauw Book, 2009, hlm 79

¹¹ *Ibid.* hlm. 10

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang dipakai ialah metode penelitian Hukum Doktriner, penelitian hukum doktriner merupakan penelitian yang mengkaji data-data kepustakaan dengan pengkajian pada peraturan yang berlaku, yakni undang-undang, asas-asas hukum, peraturan pemerintah, jurisprudensi, serta doktrin-doktrin para pakar hukum dalam meneliti permasalahan ini.

2. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan penulis dalam mengkaji permasalahan ini adalah penelitian yang bersifat Normatif, di mana penelitian yang merupakan prosedur penyelesaian masalah diselidiki dengan cara mengkaji aturan-aturan hukum yang berlaku, asas-asas hukum, peraturan pemerintah, jurisprudensi. dan doktrin para pakar hukum.

3. Sumber Data

Data-data yang akan dikaji merupakan data sekunder atau data kepustakaan. Data-data ini merupakan bahan-bahan hukum yang sudah jadi atau telah didokumentasikan. Bahan-bahan hukum ini di antaranya yakni:

- a. bahan hukum primer, seperti Undang-Undang Dasar, Undang-Undang, Peraturan pemerintah pengganti undang-undang, Peraturan pemerintah, Vonis. Bahan hukum ini memiliki kekuatan hukum yang mengikat terhadap subjek hukum sehingga menjadi sumber utama dalam penelitian penulis.
- b. bahan hukum sekunder, seperti buku, jurnal ilmiah yang mengandung isi pendapat para pakar. Bahan hukum ini tidak memiliki kekuatan hukum mengikat namun memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer.

- c. bahan hukum tersier, seperti kamus bahasa, kamus hukum dan lain-lain. Yang mana bahan hukum ini memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer maupun sekunder.

4. Metode Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data secara Normatif. Analisa dilakukan terhadap pasal-pasal dalam peraturan perundang-undangan yang mengatur terhadap permasalahan terkait. Langkah-langkah dalam metode ini diantaranya:

- a. Penerapan Kriteria Identifikasi
- b. Seleksi Dan Pengumpulan Norma-Norma
- c. Pengorganisasian Norma-Norma yang dikumpulkan (Sylogisme Premis mayor-minor)

F. Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang penulis melakukan penelitian terhadap permasalahan terkait; Tujuan dan manfaat dilakukannya penelitian ini; Kerangka teoritis, Konseptual, dan Pemikiran; Metode penelitian yang digunakan; serta Sistematika Penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini memuat tentang pengertian Perusahaan Angkutan Laut, Perjanjian, Angkutan Laut, Hak dan Kewajiban pihak-pihak dalam perjanjian angkutan laut, Teori Pertanggungjawaban, Teori Perbuatan Melawan Hukum, Teori Wanprestasi, dan Keadaan Memaksa.

BAB III HASIL PENELITIAN

Bab ini memuat tentang Para pihak yang bersengketa, Posisi kasus yang menjadi objek penelitian, Dasar-dasar pertimbangan hakim dalam menjatuhkan putusan, dan Putusan Mahkamah Agung mengenai kasus terkait.

BAB IV PEMBAHASAN DAN ANALISA HASIL PENELITIAN

Bab ini memuat tentang analisa Kasus dan permasalahan hukum yang terjadi di lapangan, dengan menggunakan teori-teori dan doktrin hukum yang berkaitan dengan permasalahan hukum yang terjadi.

BAB V PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan dan saran penulis terhadap kasus yang terkait khususnya, umumnya terhadap Pengembangan hukum kemaritiman di Indonesia.