



TUBRUKAN KAPAL

(Studi tentang Pengakomodasian Konvensi-Konvensi Internasional
terhadap Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Lewat Laut
Oleh PT. Djakarta Lloyd)



SKRIPSI

*Disusun dan Diajukan Untuk Melengkapi Tugas-tugas dan Syarat-syarat
Guna Mencapai Gelar Sarjana Hukum dalam Ilmu Hukum
pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Surakarta*

DISUSUN OLEH :

DESYANA WAHYUNINGTYAS

NIM : C. 100. 990. 182

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA

2009

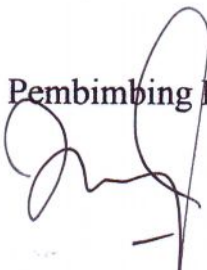



HALAMAN PERSETUJUAN

Skripsi ini disetujui untuk dipertahankan dihadapan

Dewan Penguji Skripsi Fakultas Hukum

Universitas Muhammadiyah Surakarta

Pembimbing I

(Inayah, S.H.)

Pembimbing II

(Kelik Wardiono, S.H., M.H.)



HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini telah diterima dan disahkan oleh Dewan Penguji skripsi
Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Surakarta

Hari : Selasa

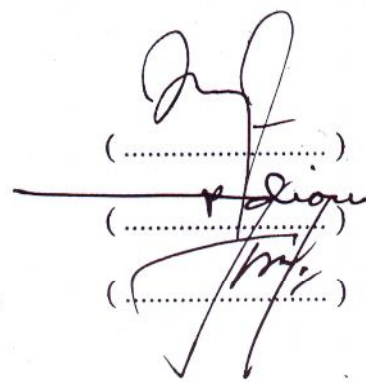
Tanggal : 24 Pebruari 2009

Dewan Penguji :

Ketua : Ibu. Inayah, SH

Sekretaris : Bp. Kelik Wardiono, SH., MH.

Anggota : Bp. Muh. Sandjojo, SH., M.Hum.



(.....)
(.....)
(.....)

Mengetahui
Dekan Fakultas Hukum
Universitas Muhammadiyah Surakarta



(Dr. Aidul Fitriyada Azhari, S.H., M.HUM)



MOTTO

Dengan Nama Allah Yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang....
"Jika di timpakan kepadamu sesuatu bencana oleh Allah, maka tidak ada yang melepaskannya kecuali Dia. Dan jika Allah menghendaki bagimu suatu kebaikan, tak ada seorangpun yang dapat menolak karunia-Nya. Allah melimpahkan pada siapa yang disukai-Nya dari hamba-Nya. Dia maha Pengampun lagi Penyayang"

(Q.S. Yunus 107)

Tatkala kamu dalam limpahan nikmat maka peliharalah ia
Karena dosa-dosa akan membuat sirna
Peliharalah nikmat itu dengan ketaatan pada Tuhan
Karena sesungguhnya Ia sangat Maha Cepat menurunkan siksa

(Imam Ali Abi Tholib)



PERSEMBAHAN

Skripsi ini penulis persembahkan

kepada:

1. Bapak dan ibu tercinta atas kasih sayang doanya
2. Kakak dan adikku tersayang atas dukungannya
3. keponakan-keponakanku yang lucu-lucu atas semangatnya
4. Segenap keluarga besar SP. Klaten Bersinar



KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur kehadirat Alloh SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul:

“TUBRUKAN KAPAL (Studi tentang Pengakomodasian Konvensi-konvensi Internasional terhadap Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Lewat Laut oleh PT. Djakarta Lloyd)”

Adapun tujuan penulisan skripsi ini adalah untuk melengkapi dan memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar kesarjanaan dalam Ilmu Hukum pada Universitas Muhammadiyah surakarta. Dalam usaha penyusunan skripsi ini, penulis tidak luput dari kekurangan, kesulitan baik berupa hambatan maupun rintangan, sehingga apabila dalam penulisan dan penyusunan skripsi ini jauh dari sempurna. Penulis mengharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun.

Penulis juga menyadari bahwa keberhasilan ini tidak lepas dari para pihak yang berkenan memberi petunjuk, bimbingan maupun saran-saran yang berguna dalam penyusunan skripsi ini. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terimakasih yang sebesar-besarnya, penghargaan yang setulus-tulusnya kepada:

1. Yang terhormat Dr. Aidul Fitriadi Azhari, S.H., M.HUM selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Surakarta.
2. Yang terhormat Ibu Inayah, SH. Selaku Pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk membimbing penulis, sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan.
3. Yang terhormat Bp. Kelik Wardiono, SH. M.H.selaku pembantu dekan I dan selaku pembimbing II yang dengan penuh kesabaran dan ketelitian dalam membimbing penulis, sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan.
4. Yang terhormat Bp. Totok, selaku kabag. Devisi Traffec PT. Djakarta Lloyd Cab. Semarang yang telah memberikan kesempatan dalam waktunya kepada penulis untuk melakukan penelitian guna menyelesaikan penulisan skripsi.
5. Yang tercinta Bapak dan Ibu, yang tersayang kakak dan adikku tersayang (mba titin, mba yani, mas hari, mas inung dan dek lina), serta paktde kardi, dan keponakanku (mba nissa, dek ipah dan dek hani) yang telah memberi doa, memberi semangat serta



memberi dorongan baik secara moral maupun materiil kepada penulis hingga skripsi ini dapat terselesaikan.

6. Yang terkasih teman-temanku (evita, yeni, ugix, rere, atin, erwin, aris, zetty), serta shobatku (parni semarang) dan dek ayub, terimakasih atas dukungannya, atas segala bantuannya dan dorongannya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
7. Serta terimakasih kepada semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Akhir kata, segala nasehat, kritik dan saran yang membangun sangatlah penulis harapkan demi sempurnanya sekripsi ini.

Surakarta, Pebruari 2009

Penulis



DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN

LEMBAR PENGESAHAN

MOTTO

PERSEMBAHAN

KATA PENGANTAR

DAFTAR ISI

BAB I : PENDAHULUAN

A. Latar Belakang masalah.....	1
B. Perumusan Masalah.....	8
C. Tujuan Penelitian.....	9
D. Metode Penelitian.....	9
E. Sistematika Skripsi.....	12

BAB II : DAFTAR PUSTAKA

A. Perkapalan	
a. Pengertian Kapal.....	15
b. Pendaftaran kapal.....	18
c. Pengertian Kapal Laut.....	25
d. Jenis-jenis Kapal.....	28
e. Jenis-jenis Kapal Niaga.....	31
f. Macam-macam Muatan Kapal.....	36
g. Tolak Ukur dari Laik Laut Kapal.....	40



B. Tinjauan tentang Pengangkutan Barang Melalui Laut di Indonesia	
a. Pengertian Pengangkutan.....	47
b. Pengaturan Pengangkutan yang Terdapat dalam KUHD.....	50
c. Pengertian Barang.....	56
d. Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut.....	57
e. Proses Terjadinya Pengangkutan Barang Melalui Laut.....	60
f. Pihak-pihak dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut.....	66
g. Pertanggungjawaban Pengangkut.....	73
C. Tinjauan tentang Tubrukan Kapal Laut disaat Penyelenggaraan Pengangkutan	
1. Pengaturan Tanggung Jawab Pengangkut disaat Penyelenggaraan Pengangkutan dalam Penyelenggaraan Pengangkutan	
a. Gambaran Umum Bill of Lading.....	90
b. Tubrukan Kapal.....	97
2. Akibat Hukum yang Timbul Bila Terjadi Tubrukan Kapal disaat Penyelenggaraan Pengangkutan	
a. Claim.....	131



b. Asuransi.....	177
c. Pengadilan.....	210

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Pengaturan tentang Tubrukan Kapal Laut dalam Bill of Lading yang Dikeluarkan oleh PT.Djakarta Lloyd	
a. Gambaran Umum Bill of Lading.....	231
b. Tubrukan Kapal.....	233
2. Akibat Hukum yang Timbul bila Terjadi Tubrukan Kapal disaat Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Lewat Laut	
a. Claim.....	249
b. Asuransi.....	284
c. Pengadilan.....	292

B. Pembahasan

1. Pengaturan Tanggung Jawab Pengangkut disaat Penyelenggaraan Pengangkutan dalam Penyelenggaraan Pengangkutan	
a. Gambaran Umum Bill of Lading.....	296
b. Tubrukan Kapal.....	296
2. Akibat Hukum yang Timbul Bila Terjadi Tubrukan Kapal disaat Penyelenggaraan Pengangkutan	
a. Claim.....	301
b. Asuransi.....	306



c. Pengadilan..... 309

BAB IV : PENUTUP

A. Kesimpulan..... 313

B. Saran-saran..... 320

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN



BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Kedudukan Indonesia sebagai negara kepulauan dapat dilihat dari perwujudan dan sifatnya yang terdiri dari pulau-pulau, terletak diantara dua benua yaitu Asia dan Australia dan diantara dua samudra yaitu Indonesia dan Pasifik, sehingga dinamakan negara kepulauan meliputi daratan dan laut. Darat \pm 1,9 juta kilo km² dan laut \pm 3 juta km², dan ini merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan.¹⁾

Maka untuk menghubungkan antara kota yang satu dengan kota yang lain, lebih-lebih antara pulau yang satu dengan yang lain, pengangkutan merupakan sarana yang utama untuk terciptanya tujuan tersebut.

Dilihat dari wilayah Indonesia yang dikelilingi perairan, maka pengangkutan laut lebih berperan penting dalam perhubungan antara pulau satu ke pulau lain. Dalam pasal 1 Kepmen RI No. Km 33 Th 2001, yang dimaksud angkutan laut adalah : “Setiap kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal untuk mengangkut penumpang, barang dan atau hewan dalam satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut.”

Untuk melaksanakan pengangkutan di laut, diperlukan kapal laut. Kapal sebagai pengangkut merupakan unsur utama untuk menyatukan bangsa-bangsa menjadi suatu masyarakat besar dan luas yang hidupnya satu sama lain saling bergantung secara

¹⁾ Wiwoho soedjono, *“Hukum Laut Khusus tentang Pengangkutan Barang di Indonesia”*, Yogyakarta: Liberty, 1986, hal. 1.



timbang balik. Demikian dikatakan oleh Lane C. Kendal yang dikutip dari Wiwoho Soedjono, SH.²⁾

Dalam pengangkutan perairan dengan kapal diatur dengan Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang pelayaran, Lembaran Negara No. 98 Tahun 1992, untuk memudahkan penyebutan selanjutnya disingkat UUAP.

Dengan berlakunya Undang-undang Pelayaran ini maka peraturan-peraturan yang berlaku sejak zaman Kolonial Belanda dahulu, dinyatakan tidak berlaku lagi.

Selain itu, pengangkutan perairan juga diatur dalam KUHD, yaitu Buku II Bab V tentang perjanjian carter kapal, Buku II Bab V A tentang pengangkutan barang, Buku II Bab V B tentang pengangkutan penumpang.

Menurut ketentuan pasal 3 UUAP, pengangkutan dengan kapal bertujuan untuk:

- a. mempelancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan, dengan mengutamakan dan melindungi pelayaran nasional dalam rangka menunjang, menggerakkan, dan mendorong terciptanya tujuan pembangunan nasional;
- b. memantapkan perwujudan wawasan nusantara;
- c. memperkuat ketahanan nasional.

Pengangkutan di laut yang dalam fungsinya antara lain mengangkut barang-barang dari satu tempat ke tempat lain, dalam pelaksanaannya kemungkinan menghadapi bahaya yang besar dan setiap saat dapat mengancam terhadap barang-barang yang diangkut ataupun terhadap alat-alat yang digunakan untuk mengangkut barang-barang itu.

²⁾ Ibid, hal. 2.



Dalam penyelenggaraan pengangkutan barang lewat laut bisa saja terjadi hal-hal yang tidak diinginkan, seperti terjadi kecelakaan kapal. Menurut pasal 2 (1) PP No. 1 Th 1998 yang termasuk dalam kecelakaan kapal meliputi: (a) kapal tenggelam; (b) kapal terbakar; (c) kapal tubrukan; (d) kecelakaan kapal yang menyebabkan terancamnya jiwa manusia dan kerugian harta benda; (d) kapal kandas. Tubrukan kapal merupakan salah satu bahaya yang kemungkinan besar dapat menimbulkan antara lain terjadi kehilangan dan/atau kerusakan atas barang-barang yang diangkut. Terjadi kerusakan dan/atau kehilangan terhadap barang-barang tersebut menimbulkan masalah yang berkaitan dengan tanggung jawab. Dalam hal ini pada dasarnya pengangkutlah yang harus bertanggungjawab seperti yang ditentukan dalam pasal 468 KUHD. Namun pengirim pun dapat dipertanggungjawabkan, apabila pengirim tidak beritikad baik dalam mengadakan perjanjian pengangkutan itu, misalnya pengirim tidak memberitahukan dengan benar keadaan barangnya kepada pengangkut dan ada kemungkinan pula terdapat cacat pada barangnya sendiri. Dalam keadaan demikian ini, maka baik pengangkut maupun pengirim menurut ketentuan yang berlaku diperkenankan mengadakan tindakan agar tanggungjawab pengangkutan maupun pengirim itu dapat dibatasi dan diatur sebaik-baiknya. Hal tersebut juga diperkuat dengan pasal 86 ayat (1) dan (2) UUAP dimana perusahaan angkutan diperrairaan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoprasian kapal, yang berupa: (a) kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; (b) musnah, hilang atau hilangnya barang yang diangkut; (c) keterlambatan angkutan penumpang dan atau barang yang diangkut; (d) kerugian pihak ketiga. Perusahaan pengangkutan dapat terbebas dari tanggung jawab tersebut bilamana dapat membuktikan bahwa akibat yang dihasilkan dari pengoprasian pengangkutan pada poin b, c dan d bukan disebabkan akibat



kesalahannya. Masalah tanggung jawab tidak akan sulit penyelesaiannya selama masalah tersebut tetap berada dalam ruang lingkup negara sendiri, karena hal itu dapat diatur dengan peraturan-peraturan atau undang-undang dari negara masing-masing, seperti negara Indonesia misalnya masalah tanggung jawab itu sudah diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Lain halnya kalau pengangkutan laut itu mengangkut pelaksanaan pengangkutan dari dan ke luar negeri. Dalam hal ini wajar kiranya kalau hukum nasional dari negara-negara itu tidak dapat diterapkan, terutama yang berkaitan dengan masalah tanggung jawab ini. Negara-negara yang telah memiliki Undang-undang nasional yang berkaitan dengan pengangkutan laut ini terutama negara-negara pantai telah mengatur tentang tanggung jawab tersebut, baik bagi pengangkut maupun pengirim barang, juga negara-negara lain telah pula memiliki undang-undang nasional tentang pengangkutan laut. Berdasarkan asumsi, bahwa ketentuan-ketentuan tentang pengangkutan laut termasuk di dalamnya tentang mengatur tanggung jawab ini mungkin berbeda satu sama lain, malahan mungkin bisa bertentangan, maka perlu diadakan pengaturan secara Internasional tentang penyelenggaraan pengangkutan laut terutama yang menyangkut masalah tanggung jawab. Berkat usaha-usaha dari suatu badan internasional, yaitu "*International Law Association*" pada tahun 1924 diciptakan suatu penyeragaman ketentuan dalam pengangkutan di laut yang dikenal dengan *The Haque Rules 1924*. Ketentuan-ketentuan yang terdapat di dalam adalah sebagai hasil dari suatu rapat oleh ahli hukum internasional yang diadakan di Den Haag. Dianjurkan agar negara-negara yang mengadakan perdagangan internasional menggunakan ketentuan-ketentuan yang terdapat didalam *The Haque Rules 1924* dalam penyelenggaraan pengangkutan laut. Dalam pasal 517c KUHD mengatakan bahwa:



“Pasal pasal 468-480 berlaku terhadap pengangkutan lewat laut dari pelabuhan-pelabuhan Indonesia. Hal itu juga berlaku terhadap pengangkutan lewat laut kepelabuhan-pelabuhan Indonesia, kecuali alinia pertama pasal 470 dan alinia kedua pasal 470a yang tetap tidak berlaku terhadap hal itu, sekedar persyaratan dan perjanjian yang dimaksud disitu berlaku sah menurut undang-undang negara tempat dilakukannya pemuatan”.

Negara Indonesia dalam pasal 517c KUHD dapat dianggap memberi bebasan untuk memberlakukan The Haque Rules bagi pengangkutan barang-barang yang dimasukkan ke wilayah Indonesia. Pasal-pasal dalam KUHD yang mengatur tentang pembatasan pertanggungjawaban pengangkut dalam pengangkutan laut juga telah disesuaikan dengan ketentuan-ketentuan dalam The Haque Rules. Penggunaan ketentuan-ketentuan yang terdapat di dalam The Haque Rules 1924 oleh perusahaan pelayaran di negara-negara di dunia mempunyai arti, bahwa itu hanya berlaku selama berlangsungnya pengangkutan barang lewat laut bebas (Samodra Raya) dan barang-barang tersebut sebelum dan sesudah pelaksanaan pengangkutan dilindungi oleh undang-undang nasionalnya masing-masing negara. dengan kata lain sewaktu barang-barang masih di pelabuhan pemberangkatan maupun sudah diturunkan dari kapal ke pelabuhan tujuan, maka barang-barang tersebut dilindungi oleh undang-undang dari masing-masing negara. Apabila negara-negara itu telah menggunakan ketentuan-ketentuan dari The Haque Rules, maka tentang pertanggungjawaban digunakan sebagai pedoman ketentuan-ketentuan dari The Haque Rules yang ditentukan bahwa tanggung waktu tanggung jawab pengangkut adalah dimulai pada saat barang-barang dimuat di atas kapal-kapal sampai pada saat barang-barang tersebut dibongkar dari kapal.³⁾ Konvensi Internasional lainnya yang berkaitan dengan pengangkutan barang lewat laut

³⁾ Wiwoho Soedjono, *“Perkembangan Hukum Transportasi serta Pengaruh dari Konvensi –Konvensi Internasional”*, Yogyakarta: Liberty, 1988, hal. 4.



yang bersifat Internasional ialah The Hamburg Rules 1978 yang pada dasarnya dimaksudkan untuk mengganti The Haque Rules. The Hamburg Rules adalah hasil komperensi diplomatik dan yang telah ditandatangani oleh para negara peserta pada tanggal 31 maret 1978 dan diharapkan agar segera berlaku.

Hal-hal yang penting dalam The Hamburg Rules 1978 ialah :

- a. Tentang tanggung-jawab pengangkut, menurut The Hamburg Rules 1978 atas pertanggungjawaban pengangkut didasarkan atas asas “ *presumed fault or neglect*” yang berarti beban pembuktian terletak pada pihak pengangkut.
- b. Tenggang waktu tanggung-jawab pengangkut adalah selama barang-barang berada pada pengangkut di pelabuhan muat selama berlangsungnya pengangkutan dan di pelabuhan pembongkaran.
- c. Pengangkut bertanggung-jawab terhadap kehilangan , kerusakan barang atau karena terjadi keterlambatan.
- d. The Hamburg Rules 1978 memberi pengertian pengangkutan sebagai “ *carrier*” dan “ *actual carrier*”.

The Hamburg Rules 1978 itu lebih mementingkan kepentingan – kepentingan pihak pemakai jasa karena konvensi tersebut lebih mencakup aspek-aspek masalah yang lebih luas, dimana kewajiban dan tanggung jawab pengangkut diatur jauh lebih berat dibandingkan dengan ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam The Haque Rules 1924 dan Visby Rules 1968. Penggunaan The Haque Rules sebagai suatu konvensi internasional mengalami perkembangannya dalam pelaksanaannya. Pada bulan mei 1959 telah diadakan laporan dari “ *Sub Committee on Conflict of Law* “ dari Committee Maritime Internasional (CMI) bahwa dalam pelaksanaannya The Haque Rules 1924



terdapat beberapa pasal yang menimbulkan masalah dan perlu diadakan peninjauan kembali. Yang menjadi masalah ialah tentang pasal X dari The Haque Rules 1924. Menurut pasal X The Haque Rules 1924 ditentukan bahwa ketentuan-ketentuan konvensi ini akan dimasukkan dalam surat muatan (Bill of lading) dari negara-negara yang ikut menandatangani konvensi. Sedangkan perubahan yang disarankan untuk mengubah pasal X tersebut sebagai mana hasil dari konvensi Rijeka (Yugoslavia) yang pada tahun 1959 adalah bahwa ketentuan-ketentuan dalam konvensi ini hendaknya dimasukkan dalam surat muatan dari negara-negara yang menyelenggarakan pengangkutan barang-barang. Jadi perubahan pasal X itu adalah agar ketentuan-ketentuan dalam konvensi ini dimasukkan dalam Bill of Lading dan tidak hanya berlaku bagi negara-negara peserta konvensi saja. Tetapi diusulkan juga agar setiap negara yang menyelenggarakan pengangkutan barang, untuk memasukkan ketentuan-ketentuan dari konvensi tersebut di dalam surat muatan dari setiap negara. Dengan ini berarti bahwa terjadi perluasan penerapan atas ketentuan-ketentuan dari konvensi. Karena konvensi ini mengatur pengangkutan barang yang dapat dibuktikan dengan surat muatan beraspek internasional, maka ketentuan-ketentuan dalam konvensi ini tidak berlaku bagi pengangkutan barang-barang lewat pantai atau perairan pedalaman. Tentang The Hamburg Rules 1978 apabila dibandingkan dengan The Haque Rules/The visby Rules terdapat suatu ketentuan yang sangat mengikat, yaitu dalam ratifikasi tidak diperbolehkan mengadakan ketentuan pengecualian, sehingga hal tersebut akan mengakibatkan “*over ruled*” ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam perundang-undangan nasional dari masing-masing negara.⁴⁾



B. PERUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang diatas maka dapat ditarik suatu permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaturan tentang tubrukan kapal laut dalam Bill of Lading yang dikeluarkan oleh PT Djakarta Lloyd ?
2. Bagaimana akibat-akibat hukum yang muncul bila terjadi tubrukan kapal disaat penyelenggaraan pengangkutan oleh PT Djakarta Lloyd ?

C. TUJUAN PENELITIAN

Yang menjadi tujuan penelitian adalah :

- 1) Tujuan Obyektif
 1. Untuk mendiskripsikan pengaturan tentang tubrukan kapal laut dalam Bill of Landing yang dikeluarkan oleh PT Djakarta Lloyd .
 2. Untuk mendiskripsikan akibat-akibat hukum yang muncul bila terjadi tubrukan kapal disaat penyelenggaraan pengangkutan oleh PT Djakarta Lloyd.
- 2) Tujuan Subyektif

⁴⁾ Ibid, hal 10.



1. Bagi kepentingan akademis, diharapkan hasil penelitian ini berguna bagi aktifitas akademis Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Surakarta dalam perkembangan ilmu hukum pada umumnya dan hukum dagang pada khususnya.
2. Bagi kepentingan pribadi, hasil skripsinya dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya sekaligus dalam rangka memperoleh gelar sarjana hukum pada Universitas Muhammadiyah Surakarta.
3. Bagi kepentingan pengangkutan, diharapkan dapat dijadikan bahan pemikiran untuk menentukan suatu cara atau gagasan baru.

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Penelitian ini mendasarkan pada penelitian hukum yang dilakukan dengan pendekatan doctrinal (normatif) karena dalam penelitian ini hukum dikonsepsikan sebagai norma-norma tertulis yang dibuat dan diundangkan oleh lembaga atau pejabat yang berwenang.⁵⁾

Metode pendekatan doctrinal yang dipilih adalah inventarisasi hukum dan penemuan hukum in-concreto.

2. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah jenis penelitian yang lebih bersifat deskriptif, karena dalam penelitian ini bermaksud untuk menggambarkan secara jelas tentang berbagai hal yang berkaitan dengan pengaturan tentang tubrukan kapal laut dalam bill of landing yang di keluarkan oleh

⁵⁾ Rony Hanitjo Soemitro, "Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri" Galia Indonesia, 1994, hal. 13-14.



PT Djakarta Lloyd dan akibat-akibat hukum yang muncul bila terjadi tubrukan kapal disaat pengoprasian pengangkutan oleh PT Djakarta Lloyd.

3. Sumber Data

Data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah :

a. Data Sekunder

Yaitu data yang berasal dari bahan-bahan pustaka yang diperoleh dengan cara inventarisasi dan proses seleksi secermat mungkin, yaitu berupa dokumen-dokumen yang berkaitan dengan materi penelitian.

b. Data Primer

Yaitu data yang berupa keterangan-keterangan yang diperoleh secara langsung dari lapangan melalui wawancara dengan pihak-pihak yang dipandang mengetahui objek yang diteliti.

4. Metode Pengumpulan Data.

Data-data yang diperlukan dalam penelitian akan mengumpulkan melalui dua cara yaitu:

a. Studi Kepustakaan

Yaitu suatu pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mempelajari data-data sekunder yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

b. Wawancara

Yaitu suatu metode pengumpulan data yang dilakukan melalui wawancara langsung dengan pihak-pihak yang dipandang memahami masalah yang diteliti.

5. Metode Analisis Data



Dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan analisis normative-kualitatif yaitu suatu pembahasan yang dilakukan dengan cara menafsirkan dan mendiskusikan data-data yang diperoleh berdasarkan norma-norma, doktrin-doktrin hukum, dan teori-teori hukum yang ada untuk selanjutnya menemukan in-concretonya.

E. SISTEMATIKA SEKRIPI

Dalam penulisan skripsi ini penulis membagi keseluruhan skripsi ini dalam empat BAB yaitu sebagai berikut;

- BAB I : PENDAHULUAN
 - A. Latar Belakang Masalah
 - B. Perumusan Masalah
 - C. Tujuan dan Manfaat Penelitian
 - D. Metode Penelitian
 - E. Sistematika Skripsi
- BAB II : TINJAUAN PUSTAKA
 - A. Perkapalan.



- a. Pengertian Perkapalan
 - b. Pendaftaran Kapal
 - c. Pengertian Kapal
 - d. Jenis jenis Kapal
 - e. Jenis jenis Kapal Niaga
 - f. Macam macam Muatan Kapal
 - g. Tolak Ukur di Laik Laut Kapal
- B. Tinjauan Tentang Pengangkutan Barang Melalui Laut di Indonesia
- a. Pengertian Pengangkutan
 - b. Peraturan Pengangkutan yang Terdapat dalam KUHD
 - c. Pengertian Barang
 - d. Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut
 - e. Proses Terjadinya Perjanjian Pengangkutan Laut
 - f. Pihak-Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan Barang
 - g. Pertanggung-jawab Pengangkut
- C. Tinjauan Tentang Pengaturan Tubrukan Kapal laut disaat Penyelenggaraan Pengangkutan
1. Pengaturan tubrukan kapal bila terjadi disaat penyelenggaraan pengangkutan.



2. Akibat hukum yang timbul bila terjadi tubrukan kapal di saat penyelenggaraan pengangkutan

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Pengaturan tentang Tubrukan kapal laut dalam B/L yang dikeluarkan oleh PT Djakarta Lloyd
2. Akibat hukum yang timbul bila terjadi tubrukan kapal disaat penyelenggaraan pengangkutan oleh PT Djakarta Lloyd

B. Pembahasan

1. Pengaturan tentang tubrukan kapal disaat penyelenggaraan pengangkutan
2. Akibat hukum yang timbul bila terjadi tubrukan kapal disaat penyelenggaraan pengangkutan

BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan
2. Saran-saran

DAFTAR KEPUSTAKAAN

LAMPIRAN