



## Tanggung Jawab Nakhoda Atas Keselamatan Muatan Dalam Perspektif Hukum Pelayaran

Samuel Ronatio Adinugroho, Anung Aditya Tjahja  
Fakultas Hukum Universitas Diponegoro Semarang  
E-mail: samueladngrho@gmail.com

**Abstract:** *In the case of the transportation of goods by sea, the skipper as the leader of the vessel is required to control and manage the goods in it properly and carefully so that the goods can remain safe during the voyage. In the provisions of Article 137 Paragraph (1) and (2) of Law no. 17/2008, both Gross Tonnage 35 motor boats and motor boats are somewhat less than Gross Tonnage 35, it is asserted that principally mention: The skipper is the head of the ship which has the authority of law enforcement and is responsible for the security, and the cargo that becomes the obligation. In another provision that the skipper is the leader of the ship, who performs one specific act for an action consistent with the skill, accuracy and wisdom, is required to perform his duty (Article 342 paragraph (1) of the Criminal Code). As the leader of the ship, the skipper must be responsible for all actions against the ship and its cargo in the events that occur at sea. The legislator therefore imposes an obligation on the master in Article 342 paragraph (2) of the Criminal Code, ie if the acts committed in the office constitute intent or negligence, which causes harm to others. The captain of a ship's vessel can be held accountable for the actions of those who work as crew members. Here the privilege of the skipper as a laborer who, together with the crew, binds himself in the marine working agreement with the shipping businessman as the employer, but the captain is still responsible for the actions of the crew of the ship he leads. The skipper during the voyage is obliged to pay attention to the interests of the parties who are entitled to the cargo, where necessary he must take action for the benefit of the owner of the cargo. Besides, the skipper is also required to keep a boat diary of its contents concerning the records of all that occurred during the course of the voyage. Provisions on the rights and duties or responsibilities of the skipper have been established, which means providing clear restrictions on the location of errors and thereafter also stipulated who should bear the losses for damage or loss of cargo transported. However, to overcome the compensation in the transportation of goods can be settled through a third party that is insurance that has worked with shipping company.*

**Keywords:** *responsibility of skipper; sea transport*

**Abstrak:** *Dalam hal mengenai pengangkutan barang melalui laut, maka nakhoda sebagai pemimpin kapal diwajibkan untuk memelihara serta mengatur penempatan barang muatan yang ada di kapal dengan baik dan seksama, agar barang muatan tersebut bisa sampai dalam keadaan selamat selama berlangsungnya pelayaran. Dalam ketentuan Pasal 137 Ayat (1) dan (2) UU No. 17/2008 baik kapal motor ukuran Gross Tonnage 35 maupun kapal motor ukuran kurang dari Gross Tonnage 35 serta untuk kapal tradisional kurang dari Gross Tonnage 105, ditegaskan yang pada pokoknya menyebutkan : Nakhoda merupakan pimpinan di atas kapal yang memiliki wewenang penegakan hukum dan bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, serta barang muatan yang menjadi kewajibannya. Dalam ketentuan lain disebutkan pula bahwa Nakhoda adalah pemimpin kapal, yang setiap ada peristiwa tertentu harus mengambil sikap dan bertindak sesuai dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan, sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya (Pasal 342 ayat (1) KUHD). Sebagai pemimpin kapal, Nakhoda harus mempertanggung jawabkan segala tindakannya terhadap kapal*

dan muatannya dalam segala peristiwa yang terjadi di laut. Dari itu pembentuk undang-undang memberi beban tanggung jawab kepada Nakhoda sebagaimana diatur dalam Pasal 342 ayat (2) KUHD, yakni bila tindakan yang dilakukan dalam jabatannya itu merupakan kesengajaan atau kelalaian, yang menimbulkan kerugian pada orang lain. Nakhoda sebagai pemimpin kapal laut dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan-perbuatan dari mereka yang bekerja sebagai anak buah kapal. Disini letak keistimewaan nakhoda sebagai buruh yang bersama-sama dengan anak buah kapal mengikatkan diri dalam perjanjian kerja laut dengan pengusaha pelayaran sebagai majikan, akan tetapi nakhoda masih pula bertanggungjawab terhadap perbuatan-perbuatan anak buah kapal yang dipimpinnnya. Nakhoda selama dalam pelayaran berkewajiban untuk memperhatikan kepentingan pihak-pihak yang berhak atas muatan, dimana perlu dia harus mengambil tindakan untuk kepentingan si pemilik muatan. Disamping itu nakhoda diharuskan juga untuk memelihara buku harian kapal yang isinya mengenai catatan-catatan segala hal yang terjadi selama berlangsungnya pelayaran. Ketentuan-ketentuan tentang hak dan kewajiban atau tanggung jawab nakhoda telah ditetapkan, yang maksudnya adalah memberikan pembatasan-pembatasan yang jelas tentang letak kesalahan dan sejalan dengan itu ditetapkan juga tentang siapakah yang harus menanggung kerugian atas kerusakan atau hilangnya muatan yang diangkut. Namun demikian untuk mengatasi ganti rugi dalam pengangkutan barang telah dapat diselesaikan melalui pihak ketiga yakni asuransi yang telah bekerja sama dengan perusahaan pelayaran.

**Kata Kunci:** tanggung jawab nakhoda; pengangkutan laut.

## A. Pendahuluan

Sebagaimana kita ketahui bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia bila ditinjau dari segi geografis terdiri dari ribuan pulau baik besar maupun kecil serta letak yang strategis, karena diapit oleh dua benua (benua Asia dan benua Australia) dan dua samudera (samudera Hindia dan samudera Pasifik). Angkutan Laut sebagai penghubung jaringan transportasi, dalam kerangka tatanan transportasi nasional yang berfungsi untuk mempersatukan wilayah nusantara dari Sabang (Balaohan Malahayati) hingga Merauke (Merauke Bade) memegang peranan yang sangat penting dan strategis.

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Pengangkutan beragam bentuknya, dapat dilakukan oleh orang, oleh kendaraan yang ditarik oleh binatang, kendaraan bermotor, kereta api, kapal laut, kapal sungai, pesawat udara dan lain-lain. Pada makalah ini, kita akan berfokus pada pengangkutan oleh kapal laut.

Penggunaan kapal sebagai alat transportasi telah dikenal sejak zaman nenek moyang Indonesia. Hal tersebut terbukti dengan adanya Kapal Pinisi yang namanya terkenal di seluruh dunia. Dalam KUHD Pasal 309 pun dijelaskan :

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

Pasal 1 angka 36 UU No. 17 Tahun 2008 pun memberikan definisi 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.”

Pengangkutan oleh kapal laut membutuhkan Kapal yang mana struktur organisasinya terdiri dari seorang Nakhoda selaku pimpinan umum di atas kapal dan Anak Buah kapal yang terdiri dari para perwira kapal dan non perwira/bawahan (subordinate crew).

Struktur organisasi kapal diatas bukanlah struktur yang baku, karena tiap kapal bisa berbeda struktur organisasinya tergantung jenis, fungsi dan kondisi kapal tersebut. Selain jabatan-jabatan tersebut dalam contoh struktur organisasi kapal diatas, masih banyak lagi jenis jabatan di kapal, diluar jabatan Nakhoda.

Seorang nakhoda memiliki tugas dan tanggung jawab yang berat, dan mempunyai peran penting dalam melaksanakan tugasnya didalam kapal. Pada saat berlayar menuju pelabuhan satu ke tujuan pelabuhan yang lain seorang nakhoda sebagai pejabat tertinggi yang memimpin dan bertanggungjawab atas keselamatan kapal dan segala sesuatu yang berada di dalamnya agar keselamatan penumpang terjaga dengan baik.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Nakhoda adalah perwira laut yg memegang komando tertinggi di atas kapal niaga/ kapten kapal. Menurut Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Asal kata Nakhoda kemungkinan berasal dari Persia yang berarti pemimpin kapal, terdiri dari kata ( *nâv*, “kapal, perahu”) + ( *khodâ*, “pemimpin, tuan, kepala”).

Dalam pangkat militer angkatan laut Iran, kata nakhoda juga digunakan untuk menyebut kata Laksamana / Admiral dalam bahasa Inggris.

Banyaknya peristiwa kecelakaan terhadap moda pengangkutan laut yang menimbulkan kerugian yang luar biasa, baik nyawa maupun harta benda, membuat pemerintah kita khususnya Departemen Perhubungan meng-evaluasi terhadap jasa moda pengangkutan laut demi kepentingan pelayanan masyarakat secara luas. Proses pengangkutan baik orang maupun barang di laut dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU No.17/2008) yang telah mencabut UU No. 21 Tahun 1992 dari aspek pelaksanaan pelayaran dalam rangka proses pengangkutan dan atau pemindahan orang dan barang dari dan ke tempat tujuan terdiri lebih dari satu subyek pelaksana sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 1 angka 40, 41, dan 42, yang secara konkrit disebutkan sebagai berikut:

**angka 40**

*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 sipil.*

**angka 41**

*Nakhoda kapal adalah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.*

**Pasal 42**

*Anak buah kapal adalah awak kapal selain Nakhoda.*

Dari rumusan Pasal 1 UU No. 17/2008 tersebut dapat disimpulkan bahwa dalam proses penyelenggara jasa moda pengangkutan laut itu sendiri terdapat lebih dari satu pengertian subyek hukum, tentunya dalam melaksanakan tugas dan fungsinya diatur dan dibatasi sendiri baik oleh undang-undangnya, maupun pengaturan secara internal perusahaan jasa pelayaran (selanjutnya disebut pengusaha kapal) itu sendiri.

Peranan pengusaha kapal dan nakhoda maupun anak buah kapal dalam penyelenggaraan jasa moda pengangkutan laut sangatlah besar di dalam turut sertanya mensukseskan program 'TOL LAUT' yang dicanangkan oleh pemerintah untuk mewujudkan Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai poros maritim dunia.

## **B. Permasalahan**

Mengingat sangat pentingnya tanggung jawab nakhoda dalam pengangkutan barang muatan melalui laut, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana tanggung jawab nakhoda atas perbuatan-perbuatan yang dilakukan anak buah kapal selama proses pengangkutan kepada pengusaha kapal ?
2. Bagaimana tanggung jawab nakhoda apabila terjadi kerugian dalam proses pengangkutan barang muatan melalui laut ?

## **C. Metode Pendekatan**

Penelitian ini tergolong penelitian hukum normatif (normative law research) dengan menggunakan data sekunder. Tipe penelitiannya adalah deskriptif eksplanatoris dengan pendekatan masalah yang digunakan adalah pendekatan normative analitis subs content analysis. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum primer dalam penelitian ini Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Bahan hukum sekunder yang dipergunakan dalam penelitian ini diperoleh dari sumber pustaka berupa buku-buku atau literatur hukum asuransi laut, jurnal hukum, media cetak lainnya, media elektronik (menyalin dari situs internet), yang ada kaitannya dengan masalah penelitian. Pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan. tansi hukum (approach of legal)

## **D. Pembahasan**

### **1. Gambaran Umum Tentang Pengangkutan Melalui Laut**

Pengangkutan merupakan kegiatan transportasi dalam memindahkan barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain atau dapat dikatakan sebagai kegiatan ekspedisi.

Terdapat beberapa pengertian pengangkutan menurut para ahli yaitu : H.M.N Purwosutjipto berpendapat bahwa pengangkutan adalah perjanjian timbal-balik antara pengangkut dengan pengirim. Dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

R. Soekardono berpendapat pengangkutan berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien. Adapun proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.

Dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (yang selanjutnya disebut UU Pelayaran) menyebutkan pengangkutan laut yang digunakan suatu istilah angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.

Selain pengertian dari angkutan di perairan juga terdapat istilah-istilah penting dalam pengangkutan laut yaitu :

- Angkutan Laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.
- Angkutan Sungai dan Danau adalah kegiatan angkutan yang meliputi waduk, rawa, anjir, kanal.
- Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan kereta api yang terputus karena adanya perairan.

Sebagai suatu kegiatan jasa dalam memindahkan barang atau pun penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, pengangkutan berperan sekali dalam mewujudkan terciptanya pola distribusi nasional yang dinamis.

Praktik penyelenggaraan suatu pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya dalam dunia perdagangan.

Serta dalam pelaksanaannya harus dilakukan secara adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dan lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat.

Pengangkutan berfungsi untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Proses pemindahan barang tersebut dilakukan melalui darat, laut, udara dan perairan darat atau sungai dengan menggunakan berbagai jenis alat transportasi sesuai dengan kebutuhannya.

Jenis-jenis pengangkutan laut berdasarkan pasal 7 UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, terdiri atas : Angkutan Laut Dalam Negeri, Angkutan Laut Luar Negeri, Angkutan Laut Khusus, dan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat.

#### 1. Angkutan Laut Dalam Negeri

Adalah kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut nasional atau dalam arti dilakukan dengan menggunakan batas-batas kedaulatan dalam negara. Pelayaran dalam negeri yang meliputi:

- a. Pelayaran Nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Radius pelayarannya > 200 mil laut.
- b. Pelayaran Lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia yang ditujukan untuk menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri dengan mempergunakan kapal-kapal yang berukuran 500 m<sup>3</sup> isi 23 kotor ke bawah atau sama dengan 175 BRT ke bawah. Radius pelayarannya < 200 mil laut atau sama dengan 200 mil laut.
- c. Pelayaran Rakyat, yaitu pelayaran Nusantara dengan menggunakan perahu-perahu layar.

#### 2. Angkutan Laut Luar Negeri

Adalah kegiatan angkutan laut dari pelabuhan atau terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri ke pelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan atau terminal khusus Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut atau dalam artian dilakukan dengan pengangkutan

di lautan bebas yang menghubungkan satu negara dengan negara lain. Pelayaran luar negeri, yang meliputi:

- a. Pelayaran Samudera Dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3.000 mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia, tanpa memandang jurusan;
- b. Pelayaran Samudera, yaitu pelayaran ke dan dari luar negeri yang bukan merupakan pelayaran samudera dekat.

### 3. Angkutan Laut Khusus

Adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya.

### 4. Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat

Adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.

## **2. Tanggung Jawab Nakhoda Atas Perbuatan - Perbuatan Yang Dilakukan Anak Buah Kapal Selama Proses Pengangkutan Kepada Pengusaha Kapal.**

Rumusan Pasal 1 Ayat (41) UU No. 17 Tahun 2008 disebutkan bahwa Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal, selanjutnya pengertian awak kapal ditegaskan dalam Pasal 1 Ayat (40) adalah orang yang dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji. Ketentuan kedua rumusan tersebut terdapat suatu perjanjian antara Nakhoda sebagai awak kapal dengan pemilik atau operator kapal, dimana Nakhoda melaksanakan tugas-tugas untuk menjalankan dan/atau menakhodai sebuah kapal.

Tugas-tugas dimaksud adalah berkenaan dengan kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Sehingga dapat dikatakan terdapat hubungan “simbiosis mutualis” antara nakhoda dengan pemilik kapal/operator kapal. Proses pengangkutan ini menurut ketentuan Pasal 38 Ayat (1) UU No.17 tahun 2008 adalah kewajiban perusahaan angkutan perairan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Ayat (2) nya menyebutkan bahwa perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan.

Dalam ketentuan UU No. 17 Tahun 2008 tersebut tidak terdapat pengertian yang jelas tentang siapa yang dimaksud dengan perusahaan angkutan. Dengan mengacu pada ketentuan Pasal 1 Ayat (40) UU No. 17 Tahun 2008, ditafsirkan bahwa yang dimaksud dengan perusahaan pengangkutan adalah suatu perusahaan yang dimiliki oleh pemilik/operator kapal baik secara perorangan maupun badan hukum.

Kewajiban yang lahir dari adanya suatu perjanjian sebagaimana dimaksud di atas melahirkan tanggung jawab yang secara implisit merupakan tanggung jawab pihak perusahaan angkutan. Rumusan ketentuan tersebut mencakup luasnya kewajiban yang diberikan oleh undang-undang. Jika

disimak proses penyelenggaraan pengangkutan dalam hal tanggung jawab Pimpinan Kapal/Nakhoda terhadap keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal maupun pelayar pada pokoknya bermuara pada kepentingan barang muatan sebagai obyek yang diperjanjikan yang merupakan kewajiban pengangkut. Ketentuan lebih lanjut dalam Pasal 137 Ayat (3) UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Nakhoda tidak bertanggung jawab terhadap keabsahan atau kebenaran materiil dokumen muatan kapal. Ketentuan ini seolah-olah terdapat penafsiran bahwa berkenaan dengan fisik muatan kapal yang tercantum dalam dokumen kapal dianggap sama baik kualitas maupun kuantitasnya.

Hal ini sesungguhnya merupakan suatu kelemahan mengingat ketentuan yang mengatur tentang tanggung jawab pengangkut baik diatur menurut ketentuan Pasal 38 Ayat (1) jo Pasal 40 Ayat (1) jo Pasal 41 Ayat (1) huruf b dan d terhadap perusahaan pengangkut dan Pasal 137 Ayat (1) dan (2) terhadap nahkoda. Sifat *a contrario* juga terlihat pada Pasal 137 Ayat (4)-nya terhadap Pasal 137 Ayat (3) menyatakan bahwa nahkoda wajib menolak dan memberitahukan kepada instansi yang berwenang apabila mengetahui muatan yang diangkut tidak sesuai dengan dokumen muatan. 2 Pasal 40 UU No.17 Tahun 2008 : Ayat (1) menyatakan bahwa, “Perusahaan Angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.” Ayat (2) menyatakan bahwa, “Perusahaan Angkutan diperaian bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian kontrak pengangkutan yang telah disepakati.” Selanjutnya Pasal 41 UU No.17 Tahun 2008 : Ayat (1) menyatakan bahwa, “ tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:

1. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut
2. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut dan
3. keterlambatan angkutan penumpang dan / atau barang yang diangkut, atau kerugian pihak ketiga.

Pemimpin Kapal atau Nakhoda sebelum melaksanakan pelayaran terdapat kewajiban untuk memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan. Dalam hubungannya dengan kewajibannya sebagai bagian dari pengangkut.

jika dikaitkan dengan hubungan perjanjian pengangkutan barang, tentunya terdapat konsekuensi hukum, terhadap obyek berupa barang yang dimuat dalam proses pelayaran tersebut.

Dalam hal konsekuensi ini, maka mutlak adanya instrumen berupa pencatatan atau lazim yang dikenal dengan sebutan administrasi harian kapal dalam proses pelayaran menjadi bagian yang sangat penting, untuk mengetahui kejadian-kejadian yang terjadi selama pelayaran berlangsung.

### **3. Tanggung Jawab Nakhoda Apabila Terjadi Kerugian Dalam Proses Pengangkutan Barang Muatan Melalui Laut**

Pengangkutan melalui laut merupakan salah satu moda pengangkutan diantara moda pengangkutan lainnya, yaitu moda pengangkutan darat dan pengangkutan udara. Pengangkutan itu sendiri menurut Abdul kadir

Muhamad mengandung pengertian "proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam a/at pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari a/at pengangkutan ke tempat yang ditentukan"

Pengertian mengenai pengangkutan tidak dijumpai dalam KUHD maupun Undang-undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Undang-undang No. 17 tahun 2008 pada Pasal 1 angka 3 memakai istilah angkutan di perairan, yang diberi pengertian : "adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal"

Mengacu pada pengertian pengangkutan seperti dikemukakan oleh Abdulkadir Muhamad di atas, pengangkutan laut dapat diberi pengertian : "Proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam atau pengangkutan (kapal), membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan (kapal) ke tempat yang ditentukan melalui laut.

Undang-undang No. 17 Tahun 2008 memberi pengertian secara luas tentang pelayaran, seperti dirumuskan dalam Pasal 1 angka 1 : "adalah satu kesatuan yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim"

Penyelenggaraan pelayaran dilakukan dengan tujuan untuk memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi pelayaran nasional, dalam rangka menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional, memantapkan perwujudan wawasan nusantara serta memperkuat ketahanan nasional

Kapal-kapal itu dinakhodai oleh nakhoda yang bertanggung jawab sepenuhnya atas keselamatan dan keamanan kapal, penumpang dan muatan dalam pelayaran. Menjadi kewajiban Nakhoda yang merupakan wakil dari Perusahaan Pelayaran sebagai pengangkut untuk mempersiapkan kapal yang akan berlayar dalam kondisi laik laut. Laik lautnya sebuah kapal, dibuktikan dengan sertifikat keselamatan sebagai pendukung kelaik lautan yang diterbitkan oleh lembaga yang berwenang, yaitu Biro Klasifikasi Indonesia

Jika terjadi kecelakaan atas kapalnya atau kapal lain, maka Nakhoda berdasarkan Pasal 5 ayat (1) dan ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kapal wajib melaporkan kecelakaan kapal kepada Syahbandar pelabuhan terdekat bila kecelakaan kapal tersebut terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia Atau jika

kecelakaan terjadi di luar wilayah perairan Indonesia, maka Nakhoda atau pemimpin kapal berbendera Indonesia wajib melapor kepada perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat Pemerintah negara setempat yang berwenang di pelabuhan pertama yang disinggahi setelah kecelakaan kapal terjadi.

Ketentuan tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM. 55 Tahun 2006 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

Terhadap Nakhoda ataupun Anak Buah Kapal yang kapalnya mengalami kecelakaan, akan dilakukan Pemeriksaan Pendahuluan oleh Syahbandar atau Pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri apabila

kecelakaan atas kapal berbendera Indonesia terjadi diluar wilayah perairan Republik Indonesia (Pasal 8 ayat (1) dan (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal). Kemudian setelah selesainya Pemeriksaan Pendahuluan, akan dilanjutkan dengan Pemeriksaan Lanjutan oleh Mahkamah Pelayaran (Pasal 17 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal).

Jika terbukti bahwa Nakhoda atau Anak Buah Kapal telah bersalah atau lalai dalam melaksanakan tugas .

dan kewajibannya Sehingga mengakibatkan kecelakaan kapal yang merugikan pemakai jasa maka menerbitkan hak bagi pemakai jasa untuk menuntut ganti kerugian kepada Nakhoda atau Anak Buah Kapal dan Perusahaan Pelayaran (sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 1365, Pasal 1366 dan Pasal 1367 ayat 3 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata).

Apabila karena kesalahan atau kelalaian Nakhoda atau Anak Buah Kapal itu mengakibatkan matinya orang lain, maka Nakhoda atau Anak Buah Kapal diancam dengan sanksi pidana sesuai dengan kesalahan/kelalaiannya tersebut.

Sanksi pidana itu seperti diatur dalam Pasal 302 ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang berbunyi :

"Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak naik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp 400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah) Pasal 302 ayat (2) Undang-Undang NO 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menentukan bahwa: Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)•.

Pasal 302 ayat (3) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran mengatur: "Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah)".

## **E. Penutup**

Pengusaha kapal bertanggung jawab atas perbuatan-perbuatan hukum, yang oleh orang-orang pekerja dari kapal dilakukan dalam lingkungan pekerjaan masing-masing. Pengusaha kapal bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatan melawan hukum dari orang-orang pekerja tersebut atau dari orang-orang yang di dalam kapal itu melakukan pekerjaan untuk keperluan kapal atau muatannya,

dengan syarat, bahwa perbuatan melanggar hukum itu dilakukan dalam lingkungan pekerjaan masing-masing telah diatur dalam Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal, bertanggungjawab penuh atas keselamatan kapal, penumpang dan barang muatan selama proses pelayaran dari pelabuhan pemuatan sampai di pelabuhan tujuan. Sanksi pidana diperlukan untuk menegakkan tanggungjawab tersebut, dan sanksi itu telah diatur dalam Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Bride Mail Order merupakan kasus yang masih awam untuk masyarakat Indonesia, maupun internasional. Belum ada pengaturan yang jelas bagaimana perlindungan hukum bagi sang korban dan bagaimana sanksi untuk sang pelaku. Karena kasus ini melanggar HAM yang telah diberikan oleh Tuhan sebagai kodrat sejak lahir. Serta perlunya pendidikan yang lebih baik untuk para perempuan-perempuan dengan kemampuan ekonomi yang rendah bahwa menjadi istri dari seorang “bule” tidaklah semuanya akan hidup enak, apalagi pernikahan mereka dengan cara Bride Mail Order. Dengan kejahatan tersebut banyak terjadi kekerasan maupun pelecehan. Oleh karena itu, pemerintah Indonesia perlu mempertegas peraturan-peraturan mengenai Bride Mail Order sebelum kegiatan ini lebih meluas di Indonesia dan mendapatkan perhatian serius dari PBB.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **A. Buku**

- Ashshofa, Burhan, 2007, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Rineka Cipta;
- Azheri, Busyra, 2011, *Corporate Social responsibility: Dari Voluntary Menjadi Mandatory*, Jakarta: RajaGrafindo Persada;
- Fajar, Mukti, 2010, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Hadi, Sutrisno, 1993, *Metodologi Research Jilid 1*, Bandung: Citra Aditya Bakti;
- Harahap, M. Yahya, 2015, *Hukum Perseroan Terbatas*, Jakarta: Sinar Grafika;
- Kansil, C.S.T., dan Christine S.T. Kansil, 2009, *Seluk Beluk Perseroan Terbatas Menurut Undang-Undang No. 40 Tahun 2007*, Jakarta: PT Rineka Cipta;
- Keraf, A. Sonny, 1998, *Etika Bisnis*, Yogyakarta: Kanisius;
- Mardalis, 2004, *Metode Penelitian: Suatu Pendekatan Proposal*, Jakarta: Bumi Aksara;
- Muhammad, Abdulkadir, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung,
- Nazir, M, 2011, *Metode Penelitian*, Jakarta : Ghalia Indonesia
- Sidabalok, Janus, 2012,
- Soemitro, Ronny Hanitijo, 1982, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Ghalia Indonesia;
- abdulkadir Muhammad, 1991. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Dan Udara*. PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, Cetakan I.
- M. Husseyn Umar dan Chandra Motik Yusuf Jemat. 1992. *Peraturan Angkutan Laut Dalam Regulasi*, Cetakan pertama, Dian Rakyat.
- Dr. H. Djafar Al Bram, *PENGANTAR HUKUM PENGANGKUTAN LAUT (BUKU I): PENGERTIAN, ASAS-ASAS, HAK DAN KEWAJIBAN PARA PIHAK*, 2011, Pusat Kajian Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pancasila, Jakarta.

Tjakranegara Soegijatna, Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, Renika Cipta, Jakarta.

H.M.N. Purwosutjipto, S.H, 1984, Pengertian Pokok Hukum Dagang, Hukum Pengangkutan, Jilid 3, Cetakan ke-2, Penerbit Djambatan, Jakarta.

## **B. Peraturan Perundang-Undangan**

- I. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- II. PP No 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.
- III. PP No 2 Tahun 1969 tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut