

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) yang terbesar di dunia dengan memiliki luas wilayah laut yang sangat luas. Oleh karena itu, kapal merupakan alat transportasi utama untuk menghubungkan daerah-daerah yang dipisahkan oleh laut.

Diantara beberapa alat transportasi, kapal niaga sebagai sarana transportasi laut atau sarana jasa angkutan laut memegang peranan yang sangat penting dalam melayani dan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional, serta membina kesatuan ekonomi Indonesia. Maka untuk itu diperlukan penyelenggaraan transportasi laut (yaitu kapal beserta awak kapalnya) dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu, yang menyediakan pelayanan angkutan yang cepat, selamat, aman, hemat, lancar tertib, teratur, nyaman dan efisien.

Secara garis besar, tujuan pengangkutan adalah mengantar muatan barang dan atau penumpang sampai ke tempat tujuan dengan selamat. Keberhasilan suatu pelayaran atau pengangkutan lewat laut tidak terlepas dari peranan Nakhoda yang memiliki pengetahuan, keterampilan dan tanggung jawab yang besar dalam menjalankan tugasnya.

Dalam struktur organisasi kapal nakhoda (Captain atau Master) adalah pejabat yang memegang kekuasaan tertinggi di atas kapal, secara otomatis ia mengemban tanggung jawab yang berat atas kapal, awak kapal, muatan dan atau penumpang dalam penyelenggaraan pengangkutan.

Sebelum tanggal 1 April 1938 (S. 1934 – 214 jo S. 1938 – 1 dan 2). Kedudukan nakhoda adalah sekutu pengusaha kapal. Seluruh administrasi perjalanan dan muatan diserahkan sepenuhnya kepada nakhoda¹. Sebagai sekutu pengusaha kapal, ia dapat bertindak sendiri atas tanggung jawab dan pembiayaan sendiri. Pada saat itu alat-alat telekomunikasi belum berkembang seperti sekarang, sehingga kekuasaan nakhoda itu adalah mutlak dan hampir tak terbatas, mulai saat kapal meninggalkan pelabuhan pemberangkatan, pada saat kapal itu kembali

¹ H.N. M. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid 5: Hukum Pelayaran Laut Dan Perairan Darat*, (Jakarta: Djambatan, 1989), hal 120.

lagi di tempat yang sama. Kapal dan semua yang ada di dalam kapal dipercayakan sepenuhnya pada nakhoda. Mulai dari menentukan pelabuhan yang akan disinggahi dan memilih pelabuhan untuk mengambil muatan, memilih tempat untuk belanja, route yang harus ditempuh, diserahkan seluruhnya kepada kebijakan nakhoda. Sebagai upahnya, nakhoda memperoleh sebagian keuntungan dari setiap pelayaran yang dilakukan, atau nakhoda diperkenankan menggunakan sebagian ruang kapal tertentu untuk keperluan perdagangan pribadinya.

Sejak tanggal 1 April 1938, kedudukan nakhoda bukan lagi sebagai sekutu pengusaha kapal, melainkan beralih menjadi buruh utama pengusaha kapal melalui Perjanjian Kerja Laut yang cukup dilakukan dengan akta tertulis di bawah tangan. Hal ini diatur dalam pasal 399 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (untuk selanjutnya ditulis KUHD). Meskipun demikian, nakhoda tetap sebagai pemimpin tertinggi di atas kapal. Oleh karena itu dalam hal terjadinya suatu peristiwa tertentu, nakhoda berwenang untuk menentukan sikap dan bertindak sesuai dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan yang di perlukan untuk melakukan tugasnya (pasal 342 ayat (1) KUHD). Peristiwa tertentu itu antara lain seperti apabila pelayaran yang dilakukan dalam keadaan bahaya dan dapat mengancam keselamatan kapal, muatan, barang dan penumpang, maka nakhoda berhak mengambil tindakan untuk merubah haluan atau melakukan penyimpangan rute pelayaran (*deviasi*), dan masuk ke pelabuhan terdekat (pasal 639 ayat (1) KUHD). Selain itu, peristiwa tertentu yang lain adalah bila dalam keadaan yang dapat membahayakan kapal, nakhoda berwenang sepenuhnya bertindak atas nama pemilik muatan dan pemilik kapal, nakhoda dapat membuang muatan atau melakukan tindakan lain demi keselamatan pelayaran, tanpa khawatir adanya tuntutan (pasal 37 ayat (3) jo. Pasal 699, khususnya sub (5) dan sub (23) KUHD)².

Seiring dengan perkembangan alat komunikasi, seorang pengusaha kapal dapat memperhitungkan dengan teliti setiap perjalanan yang akan dilakukan oleh kapalnya, dan dapat mengikuti perjalanan itu dari jauh. Setiap saat nakhoda dapat diberi petunjuk seperlunya, dan perjalanan dapat dikendalikan langsung oleh

² *Ibid*, hal 116.

pengusaha kapal, sehingga meringankan beban tanggung jawab nakhoda di atas kapal.

Sebagai pengangkut yang mewakili pengusaha kapal, nakhoda mempunyai tanggung jawab terpisah dari pengusaha kapal. Seorang pengusaha kapal terikat oleh segala perbuatan hukum dan bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang disebabkan oleh suatu perbuatan melanggar hukum, yang dilakukan oleh mereka yang bekerja tetap maupun sementara pada kapalnya, asal perbuatan tersebut dilakukan dalam pekerjaan mereka atau dalam waktu mereka itu sedang melakukan pekerjaan mereka (pasal 321 KUHD). Dalam penjelasan singkat tentang lingkup tanggung jawab pengusaha kapal, nakhoda termasuk dalam tanggung jawab pengusaha tersebut.

Tanggung jawab seorang nakhoda tidak terlepas dari kewenangan yang dimilikinya di atas kapal. Kewenangan seorang nakhoda itu dapat dilihat dalam perjanjian khusus yang diadakan untuk itu, seperti misalnya perjanjian pembatasan kewenangan antara nakhoda dengan pengusaha kapal yang dibuat menurut undang-undang. Perjanjian ini tidak mengurangi berlakunya peraturan pertanggungjawaban tersendiri bagi nakhoda seperti yang diatur dalam pasal 342 ayat (2) KUHD.

Menurut pasal 342 ayat (2) jo pasal 373 KUHD, nakhoda bertanggung jawab sendiri terhadap akibat yang merugikan pihak ketiga, yang kasus disebabkan karena kesengajaan atau kelalaian berat dalam menjalankan tugasnya, serta melampaui batas-batas kewenangannya, atau apabila dia dengan tegas menerima suatu kewajiban pribadi.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa undang-undang memberi kekuasaan yang besar pada nakhoda serta kewenangan yang istimewa di atas kapal. Sebagai konsekuensi dan imbalan dari besarnya kekuasaan nakhoda tersebut maka terhadap nakhoda dapat dikenakan penuntutan kepidanaan dan keperdataan, serta dimungkinkannya undang-undang memberi tindakan disipliner pada nakhoda yang bertindak buruk terhadap kapal, muatan atau penumpang melalui putusan Mahkamah Pelayaran Indonesia di Jakarta yang berupa pencabutan wewenang untuk mengemudikan kapal laut Indonesia selama kurang lebih dua tahun.

Mengetahui kedudukan dan wewenang istimewa yang dimiliki oleh seorang nakhoda, penulis tertarik untuk memilih masalah pokok tentang sejauh mana batas-batas tanggung jawab dan tugas, serta wewenang nakhoda yang diberikan, baik oleh undang-undang maupun oleh pengusaha kapal yang dituangkan dalam Perjanjian Kerja Laut; dan mengkaji dalam bentuk penulisan skripsi yang berjudul: **TINJAUAN YURIDIS TANGGUNG JAWAB NAHKODA DALAM PENGANGKUTAN BARANG.**

1.2. Pokok Permasalahan

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka pokok permasalahan dalam penulisan ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

- a) Bagaimana syarat dan prosedur pengangkutan barang baik Berdasarkan undang-undang maupun perjanjian pengangkutan laut?
- b) Bagaimana hak dan kewajiban, serta kewenangan seorang nakhoda di atas kapal?
- c) Bagaimana batas tanggung jawab nakhoda terhadap muatan yang diangkutnya?

1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Adapun tujuan dan kegunaan penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah sebagai berikut:

1.3.1. Tujuan

- a) Untuk mengetahui bagaimana syarat dan prosedur pengangkutan barang, baik berdasarkan undang-undang maupun perjanjian pengangkutan laut.
- b) Untuk mengetahui apa sajakah yang menjadi hak dan kewajiban seorang nakhoda di atas kapal.
- c) Untuk mengetahui sejauhmana tanggung jawab seorang nakhoda kapal niaga dalam pengangkutan barang (*cargo*).

1.3.2. Kegunaan

- a) Untuk menambah wawasan penulis khususnya dan pembaca pada umumnya mengenai tanggung jawab nakhoda dalam pengangkutan barang.
- b) Untuk mengetahui bagaimana syarat dan prosedur pengangkutan nakhoda, baik berdasarkan undang-undang maupun Perjanjian Kerja Lautnya.
- c) Untuk mengetahui apa saja yang menjadi hak dan kewajiban, serta kewenangan seorang nakhoda di atas kapal.
- d) Untuk mengetahui sejauh mana tanggung jawab nakhoda kapal niaga dalam pengangkutan barang.

1.4. Metode Penelitian

Dalam rangka memperoleh data-data yang diperlukan dalam penyusunan skripsi ini, maka penulis menggunakan dua metode penelitian yaitu:

1.4.1. Metode penelitian hukum normatif atau *library research*.

Metode ini menggunakan cara studi kepustakaan melalui referensi buku, peraturan perundang-undangan yaitu KUHD dan Undang-undang RI No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (untuk selanjutnya ditulis UUP) serta peraturan pelaksanaannya yang relevan.

1.4.2. Metode penelitian hukum empiris atau *field research*.

Dalam metode ini, perolehan data dilakukan melalui penelitian lapangan, yaitu dengan melakukan riset ke Kantor Pusat PT. KARANA LINE khususnya ke bagian unit kerja Departemen Hukum Ass & Claim dan Divisi Operasi dan Keagenan.

1.5. Sistematika Pembahasan

Agar lebih mudah dalam pembahasan, maka sistematika penulisan skripsi ini dibagi menjadi lima bab, yaitu sebagai berikut:

BAB 1 PENDAHULUAN

Dalam bagian pendahuluan ini terdiri dari latar belakang masalah; rumusan masalah yang akan dijawab dalam skripsi ini; Tujuan dan kegunaan

dari penelitian; Metode penelitian yang digunakan; dan Sistematika pembahasan.

BAB 2 TINJAUAN UMUM PELAYARAN DAN NAKHODA

Bab ini terdiri dari pelayaran pada umumnya, yaitu mengenai pengertian pelayaran dimana akan dijelaskan tentang kapal sebagai alat angkutan di perairan, juga diuraikan mengenai pelabuhan serta segi keselamatan dan keamanan pelayaran berdasarkan daerah pelayaran; Penyelenggaraan dan perusahaan angkutan laut, yaitu mengenai jenis-jenis pengangkutan laut, dan penyelenggaraan pengangkutan laut, baik dengan cara regular linier service (pelayaran tetap), tramper (pelayaran tidak tetap), dan charter; nakhoda, yaitu menjelaskan tentang struktur organisasi dan tata kerja di kapal, serta syarat-syarat dan prosedur pengangkatan nakhoda.

BAB 3 TANGGUNG JAWAB NAKHODA DALAM PENGANGKUTAN BARANG

Bab ini terdiri dari hak dan kewajiban nakhoda baik secara umum maupun yang khusus, serta kewenangan istimewa yang dimiliki oleh nakhoda; Tanggung jawab nakhoda terhadap muatan, menyangkut keselamatan, keamanan dalam pelayaran, hal ini bias berkaitan dengan pelayanan angkutan dan keselamatan barang sesuai dengan ketentuan internasional mengenai keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran laut, dan juga di bahas mengenai tanggung jawab nakhoda atas kesalahan yang dibuatnya baik di sengaja atau kelalaiannya, di mana atas diri nakhoda tersebut dapat dikenakan penuntutan secara pidana maupun perdata, pemberian sanksi administrative yang dijatuhkan oleh Mahkamah Pelayaran, serta pemberian sanksi pegawai oleh perusahaan pelayaran yang mempekerjakannya.

BAB 4 TANGGUNG JAWAB NAKHODA TERKAIT DENGAN PENERBITAN *CLEAN BILL OF LADING*

4.1. Gambaran kasus; 4.2. Analisis kasus

BAB 5 PENUTUP

Dalam bab penutup ini berisi kesimpulan yang menjawab pertanyaan dalam rumusan masalah dan juga berisi saran-saran dari penulis berkaitan dengan masalah yang dibahas.