

BAB 2

TINJAUAN UMUM PELAYARAN DAN NAHKODA

2.1. Pelayaran Pada Umumnya

2.1.1. Pengertian Pelayaran

Indonesia adalah Negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia. Laut-laut yang berada diantara pulau – pulau dalam wilayah Indonesia bukanlah faktor pemisah, melainkan merupakan faktor penentu dalam mewujudkan kepulauan nusantara sebagai satu kesatuan politik, sosial-budaya, ekonomi, dan pertahanan-keamanan, yang realisasinya diwujudkan dalam kegiatan pelayaran. Sehingga laut tidak dapat dipisahkan dari daratan, karena antara laut dengan daratan merupakan satu kesatuan yang utuh.

Pelayaran di Indonesia dikuasai dan diselenggarakan oleh negara dan dibina oleh pemerintah dalam wujud aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Wujud aspek pengaturan inilah yang menjadi dasar hukum diselenggarakannya pelayaran.

Dasar hukum yang mengatur mengenai pelayaran di Indonesia adalah Undang-undang RI No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UUP), dan Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) Buku II, dimana dalam Bab V diatur mengenai perjanjian carter kapal, Buku II Bab V A tentang pengangkutan barang, Buku II Bab V B tentang pengangkutan penumpang.

Dalam Pasal 1 angka 1 UUP dijelaskan mengenai pengertian pelayaran, yakni : “*Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim*”.

Pengertian pelayaran ini tidak termasuk di dalamnya penyelenggaraan pelayaran yang berada di bawah kekuasaan pemerintah dan ABRI. Dilihat dari pengertian pelayaran dalam pasal 1 angka 1 diatas mencakup dua kegiatan, yaitu kegiatan angkutan diperairan dan kegiatan ke pelabuhan. Selain itu termasuk juga di dalam pengertian pelayaran tersebut keamanan dan keselamatan dari penyelenggaraan pelayaran.

2.1.2. Angkutan di Perairan

Berdasarkan pasal 1 angka 2 UUP, perairan Indonesia adalah laut territorial Indonesia beserta perairan kepulauan, dan perairan pedalaman. Sedangkan pengertian angkutan di perairan itu sendiri meliputi:³

- a) Angkutan laut, yaitu meliputi angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, dan angkutan laut pelayaran rakyat;
- b) Angkutan sungai dan danau, meliputi angkutan di waduk, rawa, anjir, kanal, dan terusan;
- c) Angkutan penyebrangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang terputus karena adanya perairan.

Dalam pengertian angkutan di perairan ini terdapat angkutan yang bersifat perintis, yaitu kegiatan pelayaran yang menghubungkan daerah-daerah terpencil dan belum berkembang.

2.1.3. Pengertian Kapal

Dalam pasal 309 KUHD dirumuskan pengertian kapal yaitu semua perahu, dengan nama apapun dan jenis apapun juga. Kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal itu dianggap meliputi segala alat perlengkapannya.

Dalam Pasal 309 ayat (3) KUHD menyatakan bahwa alat perlengkapan itu bukan bagian dari kapal itu sendiri, namun diperuntukkan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal. Sedangkan yang dimaksud dengan bagian kapal tersebut adalah bangunan-bangunan yang menjadi satu dengan kerangka kapal, sehingga kalau bangunan itu diambil atau dilepaskan, maka kapal menjadi rusak. Bangunan-bangunan ini misalnya (H.M.N. Purwosutjipto, 1989, hal.14):⁴

- a) Anjungan (*bridge*), yaitu bagian kapal yang teratas, dimana para nahkoda dan mualim berada untuk mengatur jalannya kapal;

³ Republik Indonesia, Undang-undang RI No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Bab V

⁴ H.M.N. Purwosutjipto, *Op. Cit.*, hal. 14.

- b) Lunas kapal, yaitu bagian kerangka kapal yang terbawah sendiri, terbuat dari besi, dan kalau lunas itu dilepaskan dari kerangka kapal, maka kapal itu rusak;
- c) Haluan kapal, yaitu bagian kapal yang dimuka sendiri, dimana sering diberi hiasan menurut kesukaan pemilik kapal, misalnya: kepala ular naga dan lain-lain.

Dari ketentuan tersebut terlihat bahwa pada awalnya pengertian kapal hanyalah badan kapal itu sendiri, tidak termasuk didalamnya mesin penggerak kapal atau mesin kapal dan perlengkapan lainnya yang memungkinkan kapal untuk berlayar. Jika ditinjau dari ketetapan dalam Pasal 309 ayat (3) KUHD tersebut, maka mesin kapal dapat dimasukkan dalam kelompok alat perlengkapan kapal, sebab kalau mesin itu dibongkar, kapal itu tidak rusak. Selanjutnya pasal 310 KUHD merumuskan tentang pengertian kapal laut sebagai berikut: "*kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukkan untuk itu*".

Menurut HMN. Purwosutjipto untuk mengetahui apakah kapal itu dikualifikasikan sebagai kapal laut atau bukan, tidak cukup hanya berdasarkan pasal 310 KUHD yang telah dijelaskan diatas, tetapi dalam prakteknya, kapal yang telah diperuntukkan dan telah digunakan untuk pelayaran di laut selama beberapa tahun, tetapi karena salah satu sebab, kapal itu akhirnya hanya dipergunakan untuk pelayaran di sungai, maka kapal yang demikian sulit untuk dikategorikan sebagai kapal laut, sebab dipergunakan di sungai.

Jadi untuk lebih tepatnya dalam mengkualifikasikan kapal, yang paling tepat untuk dijadikan patokan adalah kriteria pendaftaran, yaitu kapal itu didaftarkan untuk kapal apa. Sehingga rumusan Pasal 310 KUHD tersebut dapat dirubah menjadi: "*kapal laut adalah semua kapal yang didaftarkan sebagai kapal laut*".⁵

Sedangkan menurut pasal 1 angka 36 UUP merumuskan pengertian kapal sebagai berikut: "*Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik,*

⁵ Op. Cit, hal. 16.

energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”.

Dalam Penjelasan Pasal 4 huruf b dan huruf c UUP, diberikan pengertian dari jenis-jenis kapal, sebagai berikut:

- a) Kapal yang digerakkan oleh angin adalah kapal layar;
- b) Kapal yang digerakkan dengan tenaga mekanik adalah kapal yang mempunyai alat penggerak mesin, misalnya kapal motor, kapal uap, kapal dengan tenaga matahari, dan kapal nuklir;
- c) Kapal yang ditunda atau ditarik adalah kapal yang bergerak dengan menggunakan alat penggerak kapal lain;
- d) Kendaraan berdaya dukung dinamis adalah jenis kapal yang dapat dioperasikan di permukaan air atau di atas permukaan air dengan menggunakan daya dukung dinamis yang diakibatkan oleh kecepatan dan / atau rancang bangun kapal itu sendiri, misalnya jet foil, hidro foil, hovercraft, dan kapal-kapal cepat lainnya yang memenuhi kriteria tertentu;
- e) Kendaraan di bawah permukaan air adalah jenis kapal yang mampu bergerak di bawah permukaan air;
- f) Alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah adalah alat apung dan bangunan terapung yang tidak mempunyai alat penggerak sendiri, serta ditempatkan di suatu lokasi perairan tertentu dan tidak berpindah-pindah untuk waktu yang lama, misalnya hotel terapung, tongkang akomodasi (*accomodatioon barge*) untuk penunjang kegiatan lepas pantai dan tongkang akomodasi (*accomodation barge*) untuk penunjang kegiatan lepas pantai dan tongkang penampung minyak (*oil storage barge*), serta unit pengeboran lepas pantai berpindah (*mobile offshore drilling units/MODU*).

Dari berbagai jenis kapal diatas, yang relevan bagi pengangkutan kapal niaga atau yang dapat digolongkan sebagai kapal penumpang adalah:⁶

- a) Kapal yang digerakkan oleh tenaga mekanik, digunakan untuk mengangkut barang dan / atau kapal penumpang.
- b) Kapal yang berdaya dukung dinamis, digunakan untuk mengangkut penumpang saja.

2.1.4. Jenis-Jenis Kapal Niaga.

Jenis-jenis kapal dapat ditinjau dari sarana penggeraknya, ditinjau dari fungsinya, dan ditinjau dari daerah pelayarannya.

2.1.4.1. Jenis kapal ditinjau dari sarana penggeraknya antara lain:⁷

- a) Kapal motor, yaitu kapal yang digerakkan dengan motor atau mesin diesel sebagai alat penggerak utama dan bukan kapal yang digandeng/ sedang digandeng.
- b) Kapal uap, yaitu kapal yang digerakkan dengan tenaga uap sebagai penggerak utama dan bukan kapal yang digandeng.
- c) Kapal layar, yaitu kapal yang digerakkan dengan layar sebagai alat penggerak utama dan bukan kapal yang digandeng.
- d) Kapal yang digandeng, yaitu kapal yang sedang digandeng dan tidak menggunakan alat penggerak sendiri.
- e) Kapal nuklir, yaitu kapal yang dilengkapi dengan instalasi tenaga nuklir sebagai sumber kekuatan penggeraknya.

2.1.4.2. Jenis kapal ditinjau dari fungsinya antara lain:⁸

- a) Kapal muatan umum, biasanya dengan konstruksi "*shelter deck*" dan mempunyai lebih dari satu dek (memakai dek antara).
- b) Kapal curah (*Bulk Carrier*), yang kemudian dibagi-bagi lagi menurut jenis muatan curah yang diangkutnya, misalnya: ore carrier, log carrier, tanker dan lain-lain. Biasanya konstruksinya kokoh atau "*full scantling*" dan pada umumnya satu dek.

⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hal. 67.

⁷ A.N. Pramono, "Perkapalan", *Diktat Kuliah Hukum Laut STIP*, hal. 28

⁸ Ibid, hal. 29.

- c) Kapal tunda (*Tug Boat*), yaitu kapal yang digunakan untuk menunda, menggandeng atau mendorong kapal lain yang membutuhkannya. Kapal ini umumnya digunakan di pelabuhan untuk membantu kapal-kapal merapat ke dermaga atau di laut untuk membantu kapal-kapal yang rusak atau dalam keadaan bahaya guna membawanya ke pelabuhan untuk bantuan atau perbaikan.
- d) Kapal gas (*Gas Carrier*), yang dibangun dengan palka-palka tertutup berupa tanki, misalnya L.P.G. carrier (liquefied pressed gas carrier) atau L.n.g. (liquefied natural gas carrier).
- e) Kapal keruk (*dredger*), yaitu kapal yang dirancang dengan diperlengkapi alat untuk mengaduk atau menghisap lumpur. Kapal tipe ini umumnya digunakan dipelabuhan atau alur pelabuhan untuk memperdalam atau mempertahankan kedalaman laut.
- f) Kapal survey (*survey vessel*).
- g) Kapal bor (*drilling vessel*), dilengkapi dengan bor untuk pemboran minyak.
- h) Kapal peti kemas, dilengkapi dengan stabilitas awal yang bagus dan digunakan untuk mengangkut peti kemas sampai-sampai 4 atau 5 meter di atas dek.
- i) Kapal tongkang atau Lash Ship (*lighter aboard ship*), hampir sama dengan kapal peti kemas, tetapi yang diangkut berupa tongkang. Perkembangan terakhir kapal ini disebut juga Flash Vessel (*floating lighter aboard vessel*).
- j) Kapal muatan dingin (*retrigerated vessel*), yaitu suatu kapal yang dibangun khusus, sehingga ruangnya merupakan ruangan dingin yang dapat mengangkut muatan dingin atau muatan beku.
- k) Kapal pukat tambat (*trawler*), yaitu kapal penangkap ikan yang khusus dibangun untuk dapat menarik pukat tarik (*jaring dogol*).
- l) Kapal kabel (*cable lying vessel*), dibangun khusus untuk memasang dan mengangkat kabel laut.
- m) Kapal selam (*submarine*), biasanya digunakan oleh kapal laut.

- n) Kapal Ro-Ro (roll on – roll off ship), dibangun sedemikian rupa sehingga kalau kapal tersebut bersandar di dermaga, maka muatan dapat dibuat dan dibongkar langsung ke dan dari palka dengan kendaraan, misalnya forklift truck.
- o) Kapal pendarat (landing ship), ada bermacam-macam menurut besarnya yang di daratkan.

2.1.4.3. Jenis kapal ditinjau dari daerah pelayarannya, antara lain :⁹

- a) Kapal yang digunakan untuk semua pelayaran semua lautan (pelayaran samudra), yaitu pelayaran di perairan luar di seluruh daerah pelayaran dunia.
- b) Kapal yang digunakan untuk pelayaran kawasan Indonesia, terdiri dari dua pelayaran yaitu pelayaran terbatas antar pelabuhan-pelabuhan timur dan pelayaran antar pelabuhan timur.
- c) Kapal yang digunakan untuk pelayaran lokal, yaitu pelayaran dalam perairan luar (diluar daerah pelabuhan) dengan kapal yang isi kotornya kurang dari 500 m³ dengan jarak jelajah tidak lebih dari 200 mil dari pelabuhan basis.

Jenis kapal yang di tinjau berdasarkan daerah pelayarannya ini diambil dan disimpulkan dari keputusan Menteri Perhubungan No: KM 70 Tahun 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga, pasal 11, 13, 15 tentang persyaratan jumlah jabatan, sertifikat kepelautan, dan jumlah awak kapal dalam kapal yang di pakai di daerah pelayaran semua lautan, pelayaran kawasan Indonesia, dan pelayaran lokal.

2.2. Pelabuhan

Telah dijelaskan sebelumnya bahwa pelayaran berkaitan juga dengan kegiatan kepelabuhanan. Mengenai pengertian kepelabuhanan ini dirumuskan dalam pasal 1 angka 14 UUP yaitu: "*Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan /atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat*

⁹ Keputusan Menteri Perhubungan, Nomor: KM 70 Tahun 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga, hal. 14.

perpindahan intra-dan /atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah”.

Dari rumusan kepelabuhanan, di dalamnya mencakup pelabuhan dengan kegiatan lainnya yang berkaitan dengan penyelenggaraan pelabuhan. Pengertian pelabuhan dirumuskan dalam pasal 1 angka 16 UUP: *”Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra- dan antar-moda transportasi”.* Sehingga dengan demikian, dari rumusan pasal 1 angka 16 UUP dapat diartikan bahwa pelabuhan secara umum adalah sebagai suatu tempat dimana kapal berlabuh atau ditambatkan untuk keperluan bongkar muat, perbekalan, perlengkapan atau penyimpanan/ penambatan.

2.2.1. Jenis-Jenis pelabuhan di Indonesia dapat ditinjau dari Berdasarkan Undang-undang.

Menurut rumusan pasal 70 UUP, pelabuhan terdiri dari: pelabuhan laut; pelabuhan sungai dan danau. Adapun yang dimaksud dengan pelabuhan laut sebagaimana dimaksud pada pasal 70 ayat (1) UUP mempunyai hierarki terdiri atas: pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, dan pelabuhan pengumpan. Sedangkan menurut rumusan pasal 22 UU no.21 tahun 1992, pelabuhan terdiri dari:

- a) Pelabuhan Umum, yaitu pelabuhan yang melayani angkutan laut, angkutan sungai dan danau, dan angkutan penyebrangan, termasuk juga pelabuhan umum yang dipergunakan untuk membongkar dan memuat komoditi sejenis, misalnya pelabuhan umum batu bara, atau yang dipergunakan untuk melayani kapal sejenis, misalnya

pelabuhan untuk pelayaran rakyat.¹⁰ Dengan kata lain, pelabuhan ini diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum.

- b) Pelabuhan khusus, yaitu pelabuhan yang khusus diselenggarakan dan digunakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu yang dinyatakan terbuka untuk bongkar dan muat barang-barang tertentu dari luar negeri, misalnya pelabuhan khusus untuk ekspor kayu, migas ataupun untuk ekspor tertentu. Dapat dikatakan bahwa pelabuhan khusus meliputi kegiatan di bidang pertambangan, perindustrian, pertanian, dan pariwisata. Jadi pelabuhan khusus ini tidak memberikan pelayanan untuk umum.

2.2.2. Jenis-Jenis pelabuhan di Indonesia dapat ditinjau Berdasarkan Lokasi, antara lain:¹¹

- a) Pelabuhan laut, yaitu pelabuhan yang dapat dikunjungi oleh kapal laut atau pelabuhan yang ditetapkan oleh pemerintah sebagai pelabuhan laut.
- b) Pelabuhan pantai, yaitu semua pelabuhan lain yang tidak termasuk pelabuhan laut.

2.2.3. Jenis-Jenis pelabuhan di Indonesia dapat ditinjau Berdasarkan Kegiatan Ekonomi, antara lain:¹²

- a) Pelabuhan yang diusahakan, yaitu pelabuhan dalam pembinaan pemerintah, diusahakan menurut asas-asas perusahaan atau peraturan-peraturan yang berlaku selaras dengan potensi dan kegunaannya.
- b) Pelabuhan yang tidak diusahakan, yaitu pelabuhan yang juga dibina oleh pemerintah, tetapi belum mencapai bentuk perusahaan. Jadi hanya bersifat sebagai tempat bongkar muat.

Dari ketiga jenis pelabuhan tersebut di atas, maka di dalam pelabuhan laut, terdapat tempat untuk menaikkan - menurunkan penumpang yang disebut Terminal.

¹⁰ Penjelasan pasal 22 ayat (2) Undang-undang No. 21 Tahun 1992 tentang pelayaran.

¹¹ A.N. Pramono, *Op. Cit*, hal. 18.

¹² *Ibid*.

2.3. Kelaiklautan Kapal.

Sebagaimana tertuang dalam pasal 1 angka 33 UUP mensyaratkan tentang kelaiklautan kapal, yaitu keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal, serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Untuk bisa dikeluarkannya sertifikat laik laut bagi sebuah kapal, maka sebelumnya terlebih dahulu kapal tersebut dikategorikan atau diklasifikasikan sebagai kapal laut berdasarkan ukuran, bentuk dan perlengkapannya¹³. Pengukuran tersebut dilakukan oleh pejabat pemerintah yang berwenang untuk menentukan tonase kapal sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Berdasarkan hasil pengukuran, maka menurut ketentuan pasal 155 ayat (3) UUP diterbitkanlah Surat ukur untuk kapal dengan ukuran isi kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*) atau yang dinilai sama dengan itu (20 m³). Kemudian kapal yang telah diukur, dapat didaftarkan di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, yang mana pendaftaran itu dilakukan oleh pejabat pendaftar atau pencatat batik nama kapal (pasal 159 ayat (2) UUP). Untuk di daerah di daftarkan pada Syahbandar setempat.

Dalam pasal 158 ayat (2) UUP dikatakan bahwa kapal Indonesia yang berukuran paling sedikit GT 7, dapat dibukukan dalam suatu register kapal menurut ketentuan-ketentuan yang akan ditetapkan dalam suatu ordonansi tersendiri. Ordonansi yang dimaksud adalah ordonansi tentang Pendaftaran Kapal (OPK) S. 1933 – 48 Jo. 38 – 2, m.b. 1 April 1938.¹⁴

Menurut pendapat H.M.N. Purwosutjipto, kata "dapat" dalam rumusan pasal di atas dalam kenyataan pada umumnya bergeser menjadi keharusan. Beliau mengatakan pada umumnya karena memang ada kapal laut Indonesia, yang isi kotomnya 20 m³ atau lebih,

¹³ Sution Usman Adji, et- al, "*Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta : Rineka Cipta, 1991), hal. 2 18.

¹⁴ H. M. N. Purwosutjipto, *Op. Cit*, hat. 32.

tidak perlu didaftarkan, yaitu kapal tak bermotor, yang ukurannya kurang dari 100 m³ isi kotor. Perlu menjadi perhatian bahwa OPK itu berlaku bagi semua golongan rakyat Indonesia dan banyak kapal milik rakyat Indonesia yang berukuran kurang dan 100 m³ isi kotor, tak bermotor.¹⁵

Kapal yang telah didaftarkan, berubah status hukumnya dari benda bergerak menjadi benda tetap, dan oleh karenanya terhadap kapal dapat dibebani hipotek (pasal 60 UUP). Pada pasal 314 ayat (3) KUHD juga dikatakan bahwa atas kapal-kapal yang didaftar dalam regitansi kapal, kapal dalam pembangunan dan porsi-porsi dalam kapal-kapal, pula porsi-porsi pada kapal dalam pembangunan seperti itu, dapat dibebani hipotek. Sebagai bukti bahwa kapal telah didaftar, maka diberikanlah surat tanda pendaftaran.

Kapal yang sudah didaftarkan tersebut, pada badan kapalnya terdapat Tanda Selar, yaitu tanda yang diterakan di badan kapal ditempat yang tampak jelas dari luar dengan besi terbakar agar cap atau tanda tersebut tidak mudah terhapus atau hilang.¹⁶ Yang dimaksud dengan “tanda selar” adalah rangkaian huruf dan angka yang terdiri dari GT, angka yang menunjukkan besarnya tonase kotor, nomor surat ukur, dan kode pengukuran dari pelabuhan yang menerbitkan surat ukur.¹⁷

Contoh : GT 123 N0 45 BA

GT : Singkatan dari Gross Tonage

123 : Angka tonase kotor kapal

NO : Singkatan dari Nomor

45 : Nomor Surat Ukur

BA : Kode Pengukuran dari Pelabuhan yang menerbitkan surat ukur
(BA adalah kode pengukuran dari pelabuhan tanjung priok).

2.3.1. Surat Tanda Kebangsaan Indonesia.

¹⁵ Ibid, hat. 33.

¹⁶ Ibid, hal. 52.

¹⁷ Republik Indonesia, Undang-undang nomor 17 tahun 2008, penjelasan pasal 156.

Dengan didaftarkannya sebuah kapal, maka kapal tersebut memperoleh status kebangsaan yang formal. Sebagai bukti kapal sudah mendapatkan kebangsaan, maka kepada kapal tersebut akan diberikan antara lain:¹⁸

2.3.1.1. Surat Laut.

Surat laut ini diberikan untuk kapal laut yang isi kotornya 500 m³ (GT 175) atau lebih, yang bukan kapal nelayan atau kapal pesiar. Surat laut ini diberikan oleh Menteri Perhubungan RI untuk jangka waktu yang tidak ditentukan.

2.3.1.2. Pas kapal

Pas kapal terdiri dari dua antara lain:

- a) Pas besar, diberikan kepada kapal yang isi kotornya 20 m³ atau lebih, tetapi kurang dari 500 m³, yang bukan kapal nelayan laut atau kapal pesiar. Pas tahunan ini diberikan untuk satu tahun dan paling lama 15 bulan.
- b) Pas kecil atau pas biro, diberikan kepada kapal yang isi kotornya kurang dari 20 m³, kapal nelayan laut dan kapal pesiar. Pas kecil diberikan untuk waktu yang tidak tertentu, tetapi tiap tahun harus diperlihatkan kepada pejabat yang berwenang.

2.3.1.3. Surat laut sementara

Surat laut sementara dan izin tertulis untuk berlayar, diberikan oleh Menteri Perhubungan RI melalui pejabat Konsuler RI untuk kapal yang dibeli atau dibangun di luar Indonesia. Sebagai tanda kebangsaan kapal, maka kapal Indonesia wajib mengibarkan bendera Indonesia, dan dilarang mengibarkan bendera kebangsaan negara lain sebagai pengganti tanda kebangsaan Indonesia (pasal 165 ayat (1) jo. Pasal 166 ayat (1) UUP).

Menurut hemat penulis, hal ini bisa dimengerti dengan pertimbangan keselamatan kapal. misalnya kapal Indonesia yang berlayar ke luar negeri melewati wilayah lautan yang berada di dekat negara yang sedang berperang, bila kapal Indonesia tersebut memasang bendera

¹⁸ H. M. N. Purwosutjipto, Op. Cit hal. 23-24.

dari negara yang menjadi musuh negara yang berperang, maka bisa saja kapal Indonesia akan menjadi sasaran perang dari negara tersebut, dan membahayakan kapal beserta isinya. Pertimbangan lainnya adalah bahwa bendera Indonesia yang dikibarkan di atas kapal, menunjukkan yurisdiksi dari negara Indonesia, dimana bahwa hukum dari negara Indonesialah yang berlaku di atas kapal, Dalam hal ini, azas yang berlaku adalah Azas Nasionalitas.

Setelah kapal memiliki surat ukur, surat bukti kebangsaan dan pendaftaran, maka terhadap kapal diadakan pemeriksaan dan pengujian yang dilakukan oleh badan hukum Indonesia yang ditunjuk pemerintah mengenai kelaiklautannya. Badan hukum yang dimaksud adalah badan klasifikasi / Biro Klasifikasi Kapal Indonesia (BKI), yang berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 28 Tahun 1964 jo. Surat Keputusan Menteri Perhubungan Laut tanggal 20 September 1964 No. 1/17/1 merupakan badan usaha milik negara berbentuk persero, yang fungsi dan wewenang sebagai badan pemeriksa dan penguji keselamatan kapal (laik laut).¹⁹

2.3.2. Dokumen-Dokumen Kapal

Baik kapal penumpang maupun kapal barang, dalam permulaan pelayaran wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan (*seaworthiness*) kapal, yang meliputi keselamatan kapal, pengawakan kapal, manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal, pemuatan, dan status hukum kapal (pasal 5 ayat (1) Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan). Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana tersebut di atas dibuktikan dengan dokumen-dokumen kapal, yaitu sertifikat-sertifikat dan surat-surat kapal sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002. Dengan demikian, dokumen-dokumen tersebut antara lain adalah :

¹⁹ Abdulkadir Muhammad, Op. Cit, hat. 69-70.

2.3.2.1. Golongan surat-surat kapal yang harus selalu ada di kapal dan dipelihara oleh nakhoda:²⁰

- a) Mengenai kapal antara lain: Surat ukur kapal, Surat pendaftaran kapal, Surat laut atau pas kapal, Buku harian kapal (buku harian dek, buku harian mesin, buku harian radio).
- b) Mengenai penumpang antara lain: Monsterrol (daftar anak buah kapal / sijil), Daftar penumpang, Daftar hukuman.
- c) Mengenai muatan antara lain: Manifest muatan, Charter party, Konosemen.
- d) Mengenai perjalanan antara lain: Peraturan-peraturan yang berlaku terhadap perjalanan dan lain-lain surat yang diperlukan.

2.3.2.2. Sertifikat-Sertifikat Kapal

Sertifikat-sertifikat kapal berdasarkan pasal 5 ayat (1) dan pasal 55 PP No. 51 Tahun 2002 antara lain adalah:²¹

- a) Sertifikat Keselamatan Kapal;
- b) Sertifikat Pengawakan Kapal (*Manning Certificate*);
- c) Sertifikat Manajemen Keselamatan Pengoperasian Kapal (*Safety Management Certificate*); *Safety Management Certificate (SMC)* ini merupakan sertifikat bagi kapal yang dioperasikan oleh perusahaan yang bersangkutan, yang menunjukkan bahwa system manajemen perusahaan dan system manajemen di kapal disusun dan dilaksanakan sesuai dengan Safety Management System (SMS) sebagaimana disyaratkan oleh International Safety Management Code (ISM-Code). Tetapi sebelum kapal diberikan sertifikat ini, terlebih dahulu perusahaan dari kapal tersebut harus memperoleh sertifikat "*Document of Compliance (DOC)*" yang menunjukkan bahwa perusahaan tersebut mampu melaksanakan segala aktifitas sesuai dengan SMS dan memenuhi ketentuan sebagaimana diatur dalam ISM-Code. Sehingga secara otomatis, jika perusahaan yang bersangkutan belum memiliki sertifikat ini, maka kapal pun tidak memperoleh *Safety Management Certificate*, karena antara

²⁰ Sution Usman Adji, et. al, Op..Cit, hal-233.

²¹ Memorandum Pemeriksaan Dokumen Kapal Syahbandar Tanjung Priok

kegiatan kapal dengan perusahaan di darat memiliki hubungan erat dan memerlukan koordinasi kerja sama yang baik dalam menjaga keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran di laut. Konsekuensinya bahwa kapal yang tidak memiliki sertifikat ini, oleh syahbandar setempat tidak akan diijinkan untuk berlayar karena belum memenuhi standar keselamatan internasional.

- d) Sertifikat Pencegahan Pencemaran dari kapal (*Marine Pollution Certificate*);
- e) Sertifikat Pemuatan (*Cargo Safety Certificate*);
- f) Sertifikat Keselamatan Radio (*Telegraphy/Telephone Safety Certificate*);
- g) Sertifikat Garis Muat (*Load Line Certificate*/Sertifikat Lambung Timbul). Sertifikat ini dikeluarkan berdasarkan pemeriksaan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI). Selain sertifikat ini, BKI juga mengeluarkan sertifikat atas lambung dan mesin kapal (*hull and machinery*);

2.3.2.3. Dokumen lain yang juga harus dimiliki kapal berdasarkan memorandum pemeriksaan dokumen kapal syahbandar Tanjung Priok:

- a) Deratting Certificate, yaitu sertifikat kapal bebas dari tikus;
- b) Port clearance of last port;
- c) Daftar pengawakan kapal (*crew list*);
- d) Surat Ijin Berlayar (SIB).

2.3.2.4. Berdasarkan SOLAS 1974 (Safety of Life at Sea), sertifikat lain yang harus ada di kapal antara lain adalah:

- a) International Tonnage Certificate atau sertifikat internasional tentang tonase/ volume kapal;
- b) Oil Record Book, catatan kapal mengenai pembuangan minyak kotor ke laut;
- c) Passenger Ship Safety Certificate.

Menurut pasal 55 ayat (3) PP. No. 51 Tahun 2002, khusus untuk kapal penumpang, diwajibkan mempunyai sertifikat keselamatan kapal yang

disebut Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang (Passenger Ship Safety Certificate) yang berlaku 1 tahun, dan setiap tahunnya harus dilakukan pemeriksaan pembaharuan atas sertifikat tersebut.

Seperti yang telah diuraikan sebelumnya, sertifikat akan diberikan apabila kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan. Instansi di Indonesia yang menyatakan kapal laik laut adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Ditjenla). Kapal baru dapat berlayar (memasuki pelabuhan atau meninggalkan pelabuhan) setelah syahbandar selesai memeriksa semua surat-surat kapal dan sertifikat-sertifikat yang di syaratkan, yang membuktikan bahwa kapalnya laik laut. Dan berdasarkan hal tersebut Ditjenla akan memberikan Surat Ijin Berlayar (S.I.B). Berdasarkan penjelasan Syahbandar Tanjung Priuk, SIB yang diberikan ini berlaku selama 24 jam. Dan jika setelah diberikan SIB ini sebuah kapal tidak juga berlayar, maka setelah lewat waktu yang telah ditentukan tersebut, SIB tidak berlaku lagi, sehingga nahkoda kapal harus mengurus ulang SIB nya. Masa-masa berlaku SIB ini ditetapkan berdasarkan pertimbangan stabilitas kapal, karena dikhawatirkan selama dalam waktu jangka tersebut, kapal yang semula telah diperiksa segala surat-surat dan sertifikat-sertifikat laik laut (seaworthy) serta objek yang diangkutnya, dapat sewaktu-waktu berubah. Misalnya saja, nahkoda menambah jumlah angkutan barang dan/ atau penumpang dari laporan yang semula. Tentu saja hal ini dapat membahayakan kapal beserta isinya. Misalnya karena kelebihan muatan dan/atau penumpang tersebut kapal bisa tenggelam.

Arti penting sertifikat laik laut (Seaworthy) bagi seorang nahkoda adalah untuk jaminan keselamatan kapal, sedangkan bagi pemilik kapal (pengangkut) ialah sebagai dasar untuk memperlancar proses pengasuransian kapal (casco insurance).²² Sebagai pedoman pelaksanaan pengujian tentang keselamatan kapal penumpang beserta kapal barang tertuang di dalam International Convention on Safety of Life at Sea 1974 (SOLAS Convention).

²²Abdulkadir Muhammad, Op. Cit, hal. 70.

Untuk kapal-kapal ukuran tertentu dan karena sifat pelayarannya tidak memerlukan sertifikat, seperti kapal pelayaran terbatas, yaitu kapal-kapal yang berlayar disekitar pelabuhan saja.

2.3.3. Jenis-Jenis Pelayaran

Berdasarkan kondisi geografi dan meteorologi, sesuai dengan ketentuan pasal 8 UUP, maka ditetapkan daerah pelayaran antara lain sebagai berikut:²³

2.3.3.1. Daerah pelayaran semua lautan, yaitu pelayaran untuk semua laut di dunia;

2.3.3.2. Daerah pelayaran kawasan Indonesia, yaitu daerah pelayaran yang meliputi daerah yang dibatasi oleh garis-garis yang ditarik dari titik lintang $10^{\circ} 00' 00''$ Utara di Pantai Barat Malaysia, sepanjang Pantai Malaysia, Singapura, Thailand, Kamboja dan Vietnam Selatan di Tanjung Tiwan dengan Tanjung Baturumpon di Philipina, sepanjang Pantai Selatan Philipina sampai tanjung San Augustin ke titik lintang $02^{\circ} 35' 00''$ Selatan dan Bujur $141^{\circ} 00' 00''$ Timur ditarik keselatan hingga ke titik $09^{\circ} 10' 00''$ Selatan dan Bujur $141^{\circ} 00' 00''$ Timur, ke titik Lintang $10^{\circ} 00' 00''$ selatan dan Bujur $140^{\circ} 00' 00''$ Timur ketitik Lintang $10^{\circ} 11' 00''$ Selatan dan Bujur $121^{\circ} 00' 00''$ Timur, ke titik lintang $09^{\circ} 30' 00''$ Selatan dan Bujur $094^{\circ} 00' 00''$ sampai dengan Titik lintang $06^{\circ} 30' 00''$ Utara dan Bujur $094^{\circ} 00' 00''$ sampai dengan titik Lintang $10^{\circ} 00' 00''$ Utara di Pantai barat Malaysia atau Near Coaslaj Voyage;

2.3.3.3. Daerah pelayaran lokal, yaitu daerah pelayaran yang meliputi jarak dengan radius 500 mil laut dari suatu pelabuhan tertunjuk. Jarak ini diukur antara titik-titik terdekat batas-batas perairan pelabuhan sampai tempat labuh yang lazim. Jika pelabuhan tertunjuk dimaksud terletak pada sungai atau perairan wajib pandu , maka jarak itu diukur dari atau sampai awak pelampung terluar atau sampai muara sungai atau batas luar dari perairan wajib pandu;

²³Penjelasan pasal 8 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan.

2.3.3.4. Daerah Pelayaran Terbatas, yaitu daerah pelayaran yang meliputi jarak dengan radius 100 mil laut dari suatu pelabuhan tertunjuk. Jarak ini diukur antara jarak titik-titik terdekat batas-batas perairan pelabuhan sampai tempat labuh dan lazim. Jika pelabuhan tertunjuk terletak pada sungai atau perairan wajib pandu, maka jarak itu diukur dari atau sampai awak pelampung terluar atau sampai muara sungai atau batas luar dari perairan wajib pandu;

2.3.3.5. Daerah Pelayaran Pelabuhan, yaitu perairan di dalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan;

2.3.3.6. Daerah Pelayaran Daratan, yaitu perairan sungai, danau, waduk, kanal dan terusan.

2.4. Penyelenggaraan dan Pengusahaan Pengangkutan laut

Berdasarkan pasal 8, pasal 9, pasal 10 UUP, penyelenggaraan angkutan dalam negeri diselenggarakan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia. Tetapi dengan tidak mengurangi ketentuan ini, maka dalam keadaan dan persyaratan tertentu, pemerintah dapat menetapkan penggunaan kapal berbendera asing untuk angkutan dalam negeri yang dioperasikan oleh badan hukum Indonesia. Kapal yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan laut tersebut harus memenuhi syarat keselamatan.

Yang dimaksud dengan keadaan tertentu itu adalah belum terpenuhinya ruang kapal bagi angkutan laut dalam negeri dan jika dalam kurun waktu tertentu ruang kapal sudah terpenuhi maka angkutan laut dalam negeri dilaksanakan oleh kapal berbendera Indonesia.²⁴

Dalam pengangkutan laut, dikenal azas Cabolage. Cabotage ini adalah perlindungan bagi pelayaran nasional terhadap kapal asing yang beroperasi di perairan Indonesia dengan cara membatasi ruang berlakunya. Sebagaimana rumusan pasal 11 UUP, kapal berbendera asing tidak dapat menyelenggarakan usaha angkutan laut di Indonesia, kecuali apabila pemerintah menetapkan penggunaan kapal berbendera asing untuk angkutan

²⁴Penjelasan Pasal 33 Undang-undang Republik Indonesia Nomr 21 Tahun 1992 tentang pelayaran.

dalam negeri dalam keadaan dan persyaratan tertentu, tetapi kapal berbendera asing tersebut harus dioperasikan oleh badan hukum Indonesia.

2.4.1. Jenis-Jenis Pengangkutan Laut

Beranjak dari pengertian angkutan, yaitu kegiatan pemuatan ke dalam alat pengangkut, pemindahan ketempat tujuan dengan alat pengangkut, dan penurunan/ pembongkaran dari alat pengangkut baik mengenai penumpang ataupun barang,²⁵ maka jenis pengangkutan laut berdasarkan muatan atau objek yang diangkut oleh kapal antara lain adalah:

2.4.1.1. Pengangkutan barang, adalah kegiatan pemuatan barang ke dalam kapal, pemindahan ketempat tujuan dengan kapal, dan penurunan/ pembongkaran barang dari atas kapal. Dalam KUHD buku II Bab VA diatur mengenai pengangkutan barang. Dalam pasal 466 diberikan rumusan mengenai pengangkut yaitu barang siapa yang, baik dengan persetujuan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan sesuatu persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, yang seluruhnya atau sebagian melalui laut.

2.4.1.2. Pengangkutan orang (penumpang), adalah kegiatan menaikkan orang ke atas kapal, mengantarkan ketempat tujuan dengan kapal, dan menurunkan orang/ penumpang dari kapal ketempat tujuan. Mengenai pengangkutan orang/ penumpang, ini diatur dalam KUHD Buku II Bab VB. Sedangkan pengertian pengangkut di rumuskan dalam pasal 521, yaitu barang siapa, yang baik dengan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan sesuatu persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) yang seluruhnya atau sebagian melalui laut.

Berdasarkan pengertian-pengertian di atas, untuk lebih mempermudah pemahaman dan dijelaskan melalui perbandingan atau

²⁵Abdulkadir Muhamma, Op. Cit, hal. 13.

perbedaan penting dari pengangkutan barang dengan pengangkutan penumpang, yaitu antara lain:²⁶

- a) Dalam pengangkutan barang objek yang diangkut adalah "barang", sedangkan dalam pengangkutan orang (penumpang), yang diangkut adalah "orang".
- b) Dalam perjanjian pengangkutan barang, yang menjadi pihak dalam perjanjian adalah "pengangkut dan pengirim barang", sedangkan dalam perjanjian pengangkutan orang, yang menjadi pihak dalam perjanjian adalah "pengangkut dan orang yang diangkut".
- c) Dalam pengangkutan orang, orang disini menjadi pihak dalam perjanjian pengangkutan orang, sedangkan dalam pengangkutan barang, barang tersebut tidak menjadi pihak dalam perjanjian pengangkutan, melainkan orang yang mengirim baranglah yang menjadi pihak dalam perjanjian. Tetapi dalam hal pengangkutan orang, dapat terjadi majikan mengirim buruh-buruhnya ke suatu tempat pekerjaan yang baru. Buruh-buruh tersebut tidak menjadi pihak dalam perjanjian pengangkutan tersebut, melainkan yang menjadi pihak dalam perjanjian adalah majikannya.

2.4.2. Penyelenggaraan Pengangkutan Laut

Adapun cara penyelenggaraan pengangkutan laut antara lain terbagi menjadi:

2.4.2.1. Pelayaran tetap dan terjadwal (regular Liner Service), yaitu

bahwa dalam penyelenggaraan angkutan laut, pengusaha pelayaran diwajibkan melayani suatu trayek tertentu dengan waktu atau jadwal yang tetap. Tarif dasar dari pelayaran ini ditentukan oleh pemerintah.

2.4.2.2. Pelayaran tidak tetap atau tidak terjadwal (Tramper Service),

yaitu bahwa penyelenggaraan angkutan laut oleh pengusaha pelayaran tidak melayani trayek tertentu dan juga tidak mempunyai jadwal tertentu. Dengan kata lain, trayek dan waktu tidak ditetapkan terlebih dahulu,

²⁶H.M.N. Purwosutjipto, Op. Cit. hal. 261

tetapi tergantung dari situasi dan kondisi kegiatan perdagangan dan arus penumpang.

2.4.2.3. Carter, yaitu suatu perjanjian timbal balik antara pencarter dengan tercarter, yang mana tercarter mengikatkan diri untuk menyediakan kapal lengkap dengan alat perlengkapan serta pelautnya, bagi kepentingan pencarter mengikatkan dirinya untuk membayar uang carter.²⁷ Berdasarkan pasal 453 KUHD, mengenai carter ini terbagi lagi antara lain menjadi:²⁸

- a) Carter menurut perjalanan (*voyage charter*), adalah suatu perjanjian timbal balik, dimana pihak tercarter mengikatkan diri untuk menyediakan sebagian ruang/ sebuah/ beberapa buah kapal tertentu kepada pihak pencarter, dengan maksud untuk di pergunakan mengangkut orang atau barang, dalam suatu perjalanan atau lebih, dengan pembayaran sejumlah uang carter, yang dihitung berdasarkan beberapa kali perjalanan (trayek) kapal itu dipergunakan (pasal 453 ayat (3) KUHD).
- b) Carter menurut waktu (*time carter*), adalah suatu perjanjian timbal balik, dalam mana pihak tercarter mengikatkan diri untuk dalam jangka waktu tertentu menyediakan sebagian/ sebuah/ beberapa buah kapal tertentu kepada pihak pencarter untuk dioperasikannya, dengan pembayaran suatu jumlah uang carter, yang dihitung menurut waktu lamanya pengoperasian (pasal 453 ayat (2) KUHD).
- c) Selain dari dua bentuk carter yang disebutkan di atas, ada juga istilah "Bareboat Carter", yaitu penyewaan kapal tanpa awak kapal, dalam hal ini penyewa yang menyediakan awak kapalnya.

2.5. Struktur Organisasi dan Tata Kerja di Kapal Niaga

Adapun struktur organisasi dan tata kerja di atas kapal itu pada umumnya antara lain adalah sebagai berikut:

2.5.1. Nakhoda

²⁷H.M.N. Purwosutjipto, *Op. Cit.* hal. 175.

²⁸Ibid, hal. 175-176.

Pengertian nakhoda dirumuskan dalam pasal 1 angka 41 UUP: "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". Dari pengertian nakhoda di atas, dapat dilihat bahwa nakhoda adalah pejabat yang memegang kekuasaan tertinggi di atas kapal secara keseluruhan, sehingga rasionya, siapapun yang berada di atas kapal harus tunduk atas perintah-perintah nakhoda untuk kepentingan keselamatan, keamanan dan ketertiban selama pelayaran, termasuk bila pengusaha kapal dari kapal tersebut sedang berada di atas kapal tidak terkecuali.

Nakhoda sebagai pemimpin umum di kapal memegang kekuasaan tertinggi di atas kapal, dan membawahi empat departemen yaitu:

2.5.1.1. Dek Departement, yaitu perwira dengan anak buah kapal bagian geladak. Secara garis besar, susunan dan uraian tugasnya antara lain sebagai berikut:

- a) Mualim I/Ahli Nautika I (Chief Officer/ Chief Mate), tugasnya antara lain:²⁹ memimpin dek departemen dan sekaligus mewakili nakhoda jika nakhoda berhalangan, bertanggung jawab tentang pelaksanaan administrasi mengenai muatan, Menyusun tata kerja kapal di geladak/ dek, bertanggung jawab atas pemeliharaan kapal di bagian luar dan bagian dalam, bertugas jaga laut/ navigasi selama pelayaran sesuai dengan giliran jaga, mengawasi inventaris navigasi juga persediaan barang-barang dari bagian dek, Bertanggung jawab atas penyusunan/pemadatan muatan dalam palka/ geladak/ dek dengan baik.
- b) Mualim II/Ahli Nautika II (Second Officer/ Second Mate), tugasnya antara lain:³⁰ membuat rencana pemadatan (Slowage plane) di palka/ geladak sesuai dengan booking Tist atau resi mualim, mengadakan verifikasi lambung timbul/ freeboard sesudah pemuatan atau pembongkaran muatan dan pada waktu kapal siap berangkat, memeriksa baik jalannya semua perlengkapan kapal,

²⁹Daryanto, "Prosedur Ekspor dan Peranan Armada laut", Transito, Bandung, 1984, hal. 35-36.

³⁰Ibid, hal. 36.

menyusun Hatch List untuk barang-barang yang sudah di muat dan yang akan dibongkar di pelabuhan tujuan, sesuai dengan urutan pelabuhannya, melaksanakan administrasi dari barang-barang persediaan dibagian dek, bertugas jaga muatan apabila kapal melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan, Dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh Mualim IV.

- c) Mualim III/Ahli Nautika III (Third Officer/ Third Mate), tugasnya antara lain:³¹ merawat alat-alat penolong / sekoci, bertalian dengan ketentuan Solas International, memelihara alat-alat pemadam kebakaran dengan segala perlengkapannya, bertugas jaga muatan apabila kapal melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan sesuai dengan giliran jaganya, memimpin kegiatan dengan bertempat di haluan kapal, pada waktu kapal akan masuk/keluar pelabuhan, penurunan jangkar.
- d) Serang/Boatswain, tugasnya antara lain:³² sebagai pelaksana kepala kerja dibagian dek sesuai order atau perintah yang diberikan oleh mualim I., pemeliharaan kapal dan perawatan.
- e) Carpenter/Mistri, tugasnya antara lain: mengukur tangki-tangki air, tangki balas, melaksanakan tugas dalam penerimaan air, perawatan serta pemeliharaan kran-kran kamar mandi, wc dan lain-lain, sebagai tukang kayu berkewajiban untuk memperbaiki pintu-pintu jendela, lemari-lemari dan furniture di kapal.
- f) Dek Store Keeper/Kasap Geladak, tugasnya antara lain:³³ menyiapkan semua peralatan dan perlengkapan yang selalu di gunakan dalam hal pemuatan pembongkaran barang. membuat tali temali untuk tangga pandu.
- g) Quarter Master/Jurumudi, tugasnya antara lain: tugas jaga laut selama dalam pelayaran sesuai dengan giliran jaganya serta membantu mualim jaga apabila di pelabuhan, menyiapkan alat-alat bongkar muat bersama-sama anak kapal lainnya.

³¹*Ibid*, hal. 36.

³²*Ibid*, hal. 37.

³³*Ibid*, hal. 37.

- h) Sailor/Kelasi, tugasnya membantu mualim jaga untuk jaga laut selama dalam pelayaran sesuai dengan giliran jaganya, menyiapkan alat-alat bongkar muat, cleaning hatch, mengecat dan yang ada hubungannya dengan perawatan serta pemeliharaan kapal.

2.5.1.2. Engine Departement, yaitu perwira dan anak buah kapal dengan mesin. Susunan dan tugasnya antara lain:

- a) Kepala Kamar Mesin (KKM)/Chief Engineer, tugasnya antara lain:³⁴ penanggung jawab dalam kamar mesin, memimpin engine departement, menyempurnakan rencana kerja atau tata kerja dikamar mesin yang telah disusun oleh masinis I., bertanggung jawab atas mesin-mesin di kapal, mengawasi inventaris mesin dan administrasi inventaris mesin.
- b) Masinis I, tugasnya antara lain : sebagai pelaksana kerja di kamar mesin, mengawasi tentang tata kerja mesin yang dikerjakan oleh bawahannya, bertanggung jawab atas instalasi air conditioner dan melaksanakan kerja tersebut.
- c) Masinis II, tugasnya antara lain: bertanggung jawab mengenai motor induk dengan segala pemeliharaannya, bertugas jaga laut selama dalam pelayaran, sesuai dengan giliran jaga,
- d) Masinis III senior, tugasnya antara lain:³⁵ bertanggung jawab mengenai motor bantu dengan segala pemeliharaannya, dikenakan kerja harian karena tidak ditugaskan jaga laut selama dalam pelayaran.
- e) Masinis III yunior, tugasnya: membantu pekerjaan yang dilakukan oleh masinis III senior, mengawasi penyediaan bahan bakar (*bunker*) dan minyak pelumas dari mesin-mesin kapal, bertugas jaga laut selama pelayaran.
- f) Masinis IV senior, tugasnya: bertanggung jawab mengenai pompa-pompa di kamar mesin, bertugas jaga laut selama pelayaran.

³⁴*Ibid*, hal. 38.

³⁵*Ibid*, hal. 38.

- g) Masinis IV yunior, tugasnya: bertanggung jawab mengenai ketel uap/boiler dengan segala pemeliharannya, dikenakan kerja harian dan tidak jaga laut selama dalam pelayaran.
- h) Ahli Listrik, tugasnya: bertanggung jawab mengenai alat-alat yang ada di kapal yang digerakkan oleh listrik. memelihara dan merawat alat-alat tersebut diatas, memeberekan administrasinya, di dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh ahli listrik II,
- i) Fitter, tugasnya: sebagai ahli besi, ia menerima order/perintah dari masinis I.

2.5.2. Syarat-Syarat dan Prosedur Pengangkatan Nakhoda

Berdasarkan pasal 136 ayat (1) UUP ditentukan bahwa nakhoda kapal berbendera Indonesia itu harus warga negara Indonesia. Untuk pengecualian dari ketentuan ini.

2.5.2.1. Syarat-syarat Nakhoda, sebelum berbicara mengenai syarat-syarat menjadi nakhoda, perlu diketahui dulu persyaratan umum bekerja di atas kapal berdasarkan pasal 17 Peraturan Pemerintah No. 7 Tahun 2000 tentang kepelautan, yaitu:

- a) Memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut dan sertifikat Keterampilan Pelaut,
- b) Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun,
- c) Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu,
- d) Telah menandatangani Perjanjian Kerja Laut (PKL), yaitu suatu kontrak antara pengusaha kapal dengan seseorang dipihak lain, dimana seseorang berjanji untuk bekerja sebagai buruh di bawah pengusaha,
- e) Telah menandatangani Sijil awak kapal, yaitu suatu buku yang merupakan daftar dari anak buah kapal lengkap dengan catatan-catatan pribadi dari anak buah kapal, dan disyahkan oleh syahbandar.

2.5.2.2. Syarat-Syarat Khusus Menjadi Nakhoda, dapat dilihat berdasarkan daerah pelayaran dan ukuran kapal yang dirumuskan dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 70 Tahun 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga.

- a) Persyaratan jabatan nakhoda untuk pelayaran semua lautan (pasal 11 Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 70 Tahun 1998) adalah: Untuk kapal berukuran GT 10.000, atau lebih dan ukuran GT 3000 s.d kurang dari GT 10.000, GT 3000 s.d nakhoda harus memiliki sertifikat ahli nautika tingkat I (ANTI), dan telah memperoleh pengukuhan sebagai nakhoda dan mermiliki sertifikat sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 angka 2) s.d 8) Keputusan Menteri Perhubungan No. 70 Tahun 1998, yaitu: sertifikat keahlian sebagai nakhoda dan mualim I; sertifikat keahlian pelaut radio elektronika, sekurang-kurangnya sertifikat operator radio umum (ORU); sertifikat pengoperasian radar simulator dan alat bantu plotting radar otomatis (ARPA), untuk yang bekerja di kapal dilengkapi ARPA; sertifikat keterampilan perawatan medis di atas kapal; sertifikat keterampilan keselamatan kapal tangki bagi yang bekerja di kapal oil tanker; sertifikat keterampilan kapal kapal penumpang Ro-ro bagi yang bekerja pada kapal penumpang Ro-ro; sertifikat keterampilan pemadaman kebakaran tingkat lanjut; sertifikat kesehatan yang masih berlaku.
- b) Untuk kapal berukuran GT 1500 s.d kurang dari GT 3000 dan kapal berukuran GT 500 s.d kurang dari GT 1500, nakhoda harus memiliki sertifikat ahli nautika tingkat II (ANT II), yang telah memperoleh pengukuhan sebagai nakhoda dan telah memiliki sertifikat sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 angka 2) s.d 8) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 70 Tahun 1998, yaitu sama dengan pasal 9 huruf a yang telah dijelaskan di atas.

2.5.2.3. Persyaratan jabatan nakhoda untuk pelayaran kawasan Indonesia (pasal 3 Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 70 Tahun. 1998) adalah:

- a) Untuk kapal berukuran GT 10.000 atau lebih dan ukuran kapal GT 3000 s.d kurang dari GT 10.000, nakhoda memiliki sertifikat ahli nautika tingkat I (ANT I), yang telah memperoleh pengukuhan sebagai nakhoda dan memiliki sertifikat sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 angka 2) s.d 8) Keputusan Menteri Perhubungan No. 70 Tahun 1998.
- b) Untuk kapal berukuran GT 1500 s.d kurang dari GT 3000 dan kapal berukuran GT 500 s.d kurang dari GT 1500, nakhoda harus memiliki sertifikat ahli nautika Tingkat II (ANT II), dan telah memperoleh pengukuhan sebagai nakhoda, dan memiliki sertifikat sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 angka 2) s.d 8) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 70 Tahun 1998.
- c) Untuk kapal berukuran kurang dari GT 500, nakhoda harus memiliki sertifikat ahli nautika tingkat IV, yang telah memperoleh pengukuhan sebagai nakhoda dan telah memiliki sertifikat sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 angka 2) s.d 8) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 70 Tahun 1998, yaitu sama dengan sertifikat dalam pasal 9 a.

2.5.2.4. Persyaratan jabatan nakhoda untuk pelayaran lokal (pasal 15 Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 70 Tahun 1998) adalah:

- a) Untuk kapal berukuran GT 10.000 atau lebih, nakhoda harus memiliki sertifikat ahli nautika tingkat II, yang telah memperoleh pengukuhan sebagai nakhoda dan memiliki sertifikat sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 a. 2) s.d 8) Keputusan Menteri No KM 70 Tahun 1998.
- b) Untuk kapal berukuran GT 3000, s.d kurang dari GT 10.000 dan kapal ukuran GT 1500 s.d kurang dari GT 3000, nakhoda harus memiliki sertifikat ahli nautika tingkat III, yang telah memperoleh pengukuhan sebagai nakhoda dan memiliki sertifikat sebagaimana dimaksud pasal 9 angka 2) s.d 8) Keputusan Menteri Perhubungan No . KM 70 Tahun 1998 .

- c) Untuk kapal berukuran Gt 500 s.d kurang dari GT 1500 dan kapal kapal ukuran kurang dari GT 500, nakhoda harus memiliki sertifikat ahli nautika tingkat TV, yang telah mendapatkan pengukuhan sebagai nakhoda dan memiliki sertifikat sebagaimana dimaksud dalam pasal pasal 9 angka 2) s.d 8) Keputusan Menteri Perhubungan No KM 70 Tahun 1998. tetapi bagi nakhoda kapal ukuran kurang dari GT 500, ketentuan angka 4) tidak wajib dipenuhi.

2.5.2.4. Prosedur Pengangkatan Nakhoda, Telah dijelaskan sebelumnya bahwa untuk bekerja di atas kapal, seorang nakhoda harus memenuhi persyaratan-persyaratan yang telah ditetapkan, yaitu telah memiliki sertifikat ahli nautika dan sertifikat-sertifikat lain yang telah diuraikan di atas, dan harus sudah membuat Perjanjian Kerja Laut (PKL) .

Dalam pasal 395 ayat (1) KUHD dikatakan bahwa yang dinamakan perjanjian – kerja – laut ialah perjanjian yang dibuat antara seorang pengusaha kapal di satu pihak dan seorang buruh di pihak lain, dengan mana pihak tersebut terakhir menyanggupi untuk dibawah perintah pengusaha itu melakukan pekerjaan dengan mendapat upah, sebagai nakhoda atau anak kapal. Perjanjian kerja antara pengusaha kapal dengan nakhoda atau perwira kapal harus dibuat secara tertulis. Bila perjanjian tersebut tidak dibuat secara tertulis, maka perjanjian kerja tersebut diancam batal (pasal 399 ayat (2) KUHD). PKL tersebut harus dibuat secara otentik, (pasal 400 ayat (1) KUHD), yaitu harus dibuat dihadapan seorang pejabat pemerintah yang ditunjuk (syahbandar) dan ditanda tangani oleh pejabat tersebut. Perjanjian kerja yang harus dibuat harus berdasarkan keinginan kedua belah pihak atau tanpa paksaan, dan dalam isi perjanjian tersebut tidak boleh terdapat hal-hal yang bertentangan dengan undang-undang atau peraturan-peraturan yang berlaku. Isi dari perjanjian kerja laut sekurang- kurangnya tercantum antara lain:

- a) Meliputi pasal 400 dan 401 KUHD jo. Penjelasan pasal 18 ayat (2) PP No. 7 Tahun 2007 tentang Kepelautan:

- b) Nama lengkap nakhoda dan nama kecilnya sesuai dengan akte kelahiran.
- c) Hari, tempat dan tanggal lahir / umur nakhoda sesuai akte (bila tidak diketahui, maka dimasukkan umur kira-kira).
- d) Tempat dan tanggal perjanjian dibuat.
- e) Jabatan nakhoda dan penunjukkan kapal dimana nakhoda akan bekerja.
- f) Perjalanan pelayaran yang akan ditempuh nakhoda, jika sudah pasti.
- g) Pernyataan apakah nakhoda mengikatkan diri untuk melakukan pekerjaan lain (didarat) selain tugas-tugas di kapal, jika ada, apa pekerjaan itu.
- h) Nama syahbandar.
- i) Gaji nakhoda, upah lembur, tunjangan-tunjangan lainnya selain yang di haruskan undang-undang.
- j) Tempat dan hari/tanggal dimulainya pekerjaan di kapal atau saat perjanjian mulai berlaku (terhitung dari ditanda tangannya PKL), atau jangka waktu nakhoda dipekerjakan.
- k) Ketentuan mengenai hak atas hari libur atau cuti, ditambah dengan ketentuan asuransi dan pemulangan, jaminan kerja dan pesangon.
- l) Berakhirnya atau pemutusan hubungan kerja, dan penyelesaian perselisihan.
- m) Tanda tangan buruh, majikan dan syahbandar.
- n) Tanggal ditandatanganinya atau disyahrkannya perjanjian kerja laut tersebut.

BAB 3

TANGGUNG JAWAB NAKHODA DALAM PENGANGKUTAN BARANG

3.1. Hak dan Kewajiban Nakhoda di Atas Kapal.

Berbicara mengenai tanggung jawab nakhoda di atas kapal, maka tidak terlepas dari segala hak dan kewajibannya, serta wewenang yang dimilikinya.

Hak, kewajiban, wewenang dan tanggung jawab nakhoda ini secara umum diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang dalam hal ini adalah KUHD dan Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta peraturan-peraturan pelaksanaannya. Namun demikian secara khusus, setiap perusahaan pelayaran, seperti PT. KARANA LINE mempunyai regulasi sendiri yang dibuat berdasarkan KUHD maupun Undang-undang tentang Pelayaran (UUP), yang mengatur mengenai segala hal yang berkaitan dengan kegiatan usahanya, termasuk di dalamnya diatur mengenai tanggung jawab nakhoda.

Berbicara mengenai tanggung jawab seorang nakhoda terhadap penumpang di atas kapal, berkaitan erat dengan segala macam aspek keselamatan, seperti penyediaan dan pemeliharaan perlengkapan / alat-alat keselamatan, alat bantu navigasi yang cukup memadai, awak kapal yang telah memenuhi standar prosedur pengawakan dalam STCW, dan lain sebagainya.

3.1.1. Hak Nakhoda

Menurut Pasal 1 angka 40 UUP yang dimaksud dengan 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 “

Berdasarkan pengertian tersebut di atas, maka nakhoda sebagai orang yang di pekerjakan di atas kapal dan merupakan buruh utama pengusaha kapal, yang mana secara garis besar memiliki hak yang sama dengan hak awak kapal

lainnya, walaupun terdapat perbedaan-perbedaan yang sebenarnya tidak begitu berarti.

Hak nakhoda sebagai awak kapal, berdasarkan Perjanjian Kerja Laut Nakhoda yang berdasar pada KUHD, UUP, dan PP No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, antara lain adalah :

3.1.1.1. Hak atas upah atau gaji.

Nakhoda berhak atas upah/gaji pokok tiap-tiap akhir bulan yang dibayarkan dengan mata uang Indonesia, yang didasarkan atas perjanjian kedua belah pihak seperti yang tercantum dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) selama tidak bertentangan dengan undang-undang atau peraturan-peraturan yang berlaku, misalnya : Undang-undang Ketenagakerjaan.

Upah/gaji pokok yang dibayarkan kepada nakhoda harus ditambah dengan tunjangan-tunjangan, upah lembur, jaminan-jaminan sosial seperti cuti perawatan kesehatan, dan sebagainya, serta harus ditambah juga dengan taksiran harga makanan yang biasa diberikan secara cuma-cuma kepada nakhoda. Tambahan ini diberikan karena pada hari cuti, dimana nakhoda tidak makan di kapal. Terhadap upah/gaji pokok ini, nakhoda berhak atas tambahan-tambahan atau kenaikan-kenaikan gaji secara berkala menurut peraturan yang ditetapkan oleh pihak perusahaan pelayaran, dan disetujui oleh nakhoda.

Menurut hemat penulis, maksud pembuat undang-undang membuat ketentuan ini adalah untuk melindungi penghasilan nakhoda yang umumnya bersumber dari pengusaha kapal atau pengusaha pelayaran, sehingga dengan adanya peraturan ini, maka di samping gaji tetap/gaji pokok rutin yang diatur oleh undang-undang, juga tidak menutup kemungkinan bagi nakhoda untuk memperoleh jasa-jasa lain berupa uang tambahan yang berdasarkan prestasi kerjanya. Ini semua dimaksudkan agar lebih dapat menjamin segi finansial yang cukup memadai bagi nakhoda atas jerih payahnya.

3.1.1.2. Hak atas makan dan penginapan/tempat tinggal di kapal

Nakhoda berhak atas makanan yang cukup tanpa dikenakan biaya. Kecuali makanan pokok, makanan tersebut dapat diganti dengan uang makan asal pengusaha membayar terlebih dahulu uang ini untuk waktu tidak lebih dari satu bulan. Jika nakhoda tidak diberikan atau tidak sepenuhnya diberikan makan yang menjadi haknya, maka mereka berhak atas suatu penggantian, yang jumlahnya ditetapkan dalam perjanjian kerja atau, ditetapkan oleh kebiasaan atau keadilan.³⁶ Selain itu, nakhoda juga berhak mendapat tempat tinggal yang pantas. Yang termasuk ke dalam tempat tinggal yang pantas itu adalah menyangkut seluruh perlengkapannya, seperti tempat tidur, kamar mandi/WC, tempat mencuci, dan lain-lain, sesuai dengan jabatannya di kapal.

3.1.1.3. Hak cuti

Bilamana nakhoda telah bekerja selama setahun terus-menerus, maka ia berhak atas cuti paling sedikit 14 hari kerja atau dua kali delapan hari kerja berturut-turut sesuai dengan kehendak pengusaha menurut kepentingan operasional kapal, dan atas permintaan nakhoda, dengan tetap menerima upahnya. Ketentuan hari cuti ini harus telah diberikan selambat-lambatnya pada setiap akhir tahun.³⁷ Namun demikian terjadi juga penyimpangan mengingat kepentingan pekerjaan, yaitu pengusaha kapal dapat mengundurkan pemberian hari cuti, dengan ketentuan maksimum lamanya pengunduran ini adalah satu tahun, dan pada akhir dari ikatan dinas/selesainya hubungan kerja, maka pihak nakhoda harus sudah menikmati hari cutinya.

Pasal ini tidak berlaku untuk nakhoda yang membuat perjanjian kerja menurut perjalanan (*voyage charter*), karena pelaksanaan cuti pada bentuk perjanjian kerja ini secara teknis tidak memungkinkan.

³⁶ R. Subekti, et. Al, Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Undang-undang Kepailitan, Pasal 437, (Jakarta : PT. Pradnya Paramita, hal. 114.

³⁷ Ibid, Pasal 409.

Mengenai ketentuan cuti bagi nakhoda ini, menurut hemat penulis memang sudah sepantasnya demikian, karena mengingat beratnya tugas dan tanggung jawab nakhoda bekerja di atas kapal dan selalu berada di tengah lautan, jauh dari keramaian sehingga terasa sangat menjemukan, ditambah lagi bekerja di atas kapal itu tidak sebebaskan bekerja di darat, dan juga tidak mengenal hari-hari libur seperti di darat. Kondisi kerja nakhoda yang harus terus menerus di atas kapal dapat menyebabkan stress, oleh sebab itu seorang nakhoda sangat membutuhkan refreking atau penyegaran bagi otaknya.

Hak cuti dapat gugur bila nakhoda tidak memintanya sebelum satu tahun kerjanya berakhir.³⁸ Mengenai ketentuan ini Prof. Soekardono S.H tidak setuju, dengan alasan bahwa walaupun pasal ini masih berbau kolonial, tetapi dalam *Wetboek Van Koophandel en Faillissements Verordening* Belanda sendiri tidak memuat ayat semacam itu, sehingga wajar kalau hak cuti nakhoda diberikan atas jenis perjanjian kerja laut apapun yang dibuat.³⁹

3.1.1.4. Hak atas biaya kesehatan.

Nakhoda berhak atas biaya pengobatan akibat sakit atau karena selama dalam hubungan kerja ia mendapat kecelakaan. Pada hakekatnya nakhoda adalah awak kapal yang dipromosikan menjadi nakhoda. Dengan demikian berlakulah ketentuan dalam PP No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan pasal 28 – 30 , yang secara garis besar memuat ketentuan bahwa bila seorang awak kapal sakit atau mengalami kecelakaan selama berada di atas kapal, maka ia berhak sepenuhnya atas bagian upahnya yang harus dibayar dalam bentuk uang, dan juga berhak atas perawatan dan pengobatan hingga sembuh atas biaya pengusaha kapal.

3.1.1.5. Hak atas biaya pengangkutan atau ongkos pemulangan

Nakhoda berhak atas ongkos atau biaya pemulangan kembali ke tempat dimana nakhoda diterima bekerja. Dalam hal ini nakhoda mempunyai alasan yang kuat, yaitu apabila nakhoda tersebut tidak dapat bekerja lagi karena sakit atau

³⁸ Ibid, Pasal 409 ayat (4), hal. 114.

³⁹ Soekardono, "Hukum Perkapalan Indonesia," (Jakarta : Dian Rakyat, 1969), hal 96.

karena kecelakaan kapal yang dialaminya sebelum habis masa perjanjian kerjanya, atau jika karena disebabkan salah satu sebab yang harus dipertanggungjawabkan oleh pengusaha kapal, misalnya kapal dijual. Ongkos pemulangan ini harus ditambah dengan upah saat diakhirinya pekerjaan.

Jika nakhoda tidak memiliki alasan yang tepat untuk mengakhiri ikatan dinas secara sepihak, maka ia tidak berhak atas ongkos atau biaya pemulangan tersebut.

3.1.1.6. Hak atas uang pesangon.

Dalam hal terjadi kapal tempat nakhoda bekerja tenggelam atau hilang, maka ia berhak untuk menerima uang pesangon ditambah dengan biaya-biaya pengangkutan kembali ke tempat atau pelabuhan dimana ia diterima bekerja atau disijil. Nakhoda juga berhak atas uang pengganti barang-barang miliknya yang ikut tenggelam atau hilang bersama kapalnya, sesuai dengan pasal 26 – 27 PP No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan atau peraturan-peraturan lain yang berlaku dalam Negara RI.

3.1.1.7. Hak atas pertanggungungan

Nakhoda berhak atas pertanggungungan baik untuk barang-barang milik pribadi yang dibawanya, dan juga atas kecelakaan diri pribadi, yang mana preminya diambil dari bagian gaji atau pendapatan bersih nakhoda tiap bulannya, dan oleh pengusaha kapal diatur pembayarannya kepada orang yang ditunjuk oleh nakhoda. Dalam hal ini nakhoda menyatakan persetujuannya.

3.1.1.7. Hak Nakhoda Lainnya

Selain hak-hak tersebut di atas, berdasarkan KUHD dan PP No. 7 Tahun 2002 tentang Kepelautan, nakhoda mempunyai hak antara lain:

a) Hak atas uang tolong.

Dalam hal memberi pertolongan terhadap kapal yang minta pertolongan. Nakhoda mempunyai hak tertentu terhadap keuntungan salvage (upah tolong) yang diperoleh perusahaannya. Hak ini adalah mutlak dan tidak dapat dipungkiri atau ditolak oleh perusahaan pelayaran/pengusaha kapal. Hal ini

bertolak dari besarnya kekuasaan dan peranan nakhoda dalam rangka memberikan pertolongan, seperti dijelaskan dalam pasal 545 KUHD bahwa siapapun tidak diperbolehkan tanpa izin yang tegas dari nakhoda, meskipun dengan dalih hendak membantu atau menolong, untuk memasuki sebuah kapal. Hal ini dapat dipahami mengingat keamanan penumpang beserta barang-barangnya.

Selain itu Pasal 546 KUHD juga menentukan dengan tegas bahwa orang yang akan menolong sebuah kapal itu terlebih dahulu harus minta izin nakhoda.

Apabila nakhoda, pemilik atau pengawal muatan dari kapal yang ditolong berada disitu, maka Pasal 547 KUHD menetapkan bahwa kapal harus diserahkan kepada nakhoda kapal yang ditolong, dan barang yang ditemukan harus diserahkan kepada pemilik atau pengawal barang, dan si penolong berhak menerima jaminan untuk mendapatkan uang tolong.

Berkaitan dengan hak uang tolong, seorang nakhoda boleh melakukan “perjanjian penyelamatan” dengan perusahaan yang kapalnya sedang dalam bahaya (pasal 568a ayat (1) KUHD). Dalam hal ini, nakhoda bertindak sebagai wakil dari pengusaha kapal.

b) Hak atas biaya penguburan.

Bagi nakhoda yang meninggal dunia di luar tempat tinggalnya selama ia sedang berlayar atau bekerja di atas kapal, maka segala biaya atas pemulungan dan penguburan jenazahnya ke tempat yang dikehendaki oleh keluarga yang bersangkutan sepanjang keadaan memungkinkan (atau jenazahnya dibuang ke laut) menjadi tanggungan pengusaha kapal (pasal 31 PP No. 7 Tahun 2000 jo. 440 KUHD).

c) Hak atas perlengkapan musim dingin.

Nakhoda yang bekerja di daerah yang iklimnya dingin, atau dimusim dingin di wilayah yang suhunya 15°C atau kurang, maka ia berhak atas perlengkapan yang berupa pakaian dan peralatan musim dingin.

3.1.2. Kewajiban nakhoda

Pada bab sebelumnya telah diuraikan mengenai nakhoda yang merupakan buruh utama dari pengusaha kapal, yang mana setelah diadakannya Perjanjian Kerja Laut, berarti seorang nakhoda telah mengikatkan dirinya menyanggupi untuk bekerja di bawah perintah pengusaha kapal dengan mendapat upah. Dengan demikian, nakhoda mempunyai serangkaian kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhinya. Secara umum kewajiban nakhoda diatur dalam KUHD dan UUP, yang antara lain adalah sebagai berikut:

3.1.2.1. Kewajiban Nakhoda menurut KUHD dan UUP

- a) Nakhoda wajib bertindak dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan yang optimal dalam melakukan tugasnya sebagai pemimpin umum diatas kapal (pasal 342 ayat (1) KUHD). Oleh sebab itu, seorang nakhoda wajib memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional (pasal 135 UUP).
- b) Dalam hal terjadinya seorang penumpang meninggal dunia dalam pelayaran, maka nakhoda wajib untuk merawat barang-barang dari penumpang yang meninggal, dan dia harus membuat atau menyuruh membuat suatu daftar mengenai perincian dari barang-barang tersebut dengan disaksikan dan ditanda-tangani juga oleh nakhoda (pasal 346 KUHD).
- c) Nakhoda wajib menyimpan dan merawat semua surat-surat atau sertifikat-sertifikat yang harus ada di kapal, antara lain yaitu surat laut atau pas kapal, surat ukur dan suatu ikhtisar dari register kapal, yang memuat semua permintaan tempat yang mengenai kapalnya samapai pada hari keberangkatan dari suatu pelabuhan Indonesia, termasuk siji anak buah kapal/monsterrol (pasal 347 KUHD).
- d) Nakhoda wajib menyelenggarakan buku harian kapal (log book), yang mana di dalamnya dicatat segala peristiwa-peristiwa penting yang terjadi selama dalam pelayaran. Buku harian ini terdiri dari sebuah buku atau

lebih sesuai dengan ukuran kapal, antara lain buku harian dek, buku harian mesin, dan buku harian radio (pasal 348 KUHD jo pasal 141 UUP). Buku harian ini harus diisi, ditanggali, dan ditanda-tangani oleh nakhoda atau awak kapal yang dibebani dengan pengisian buku harian tersebut. Nakhoda wajib melaporkan buku harian kapal yang dibuat kepada pejabat pemerintah yang berwenang (syahbandar) dan/ atau atas permintaan pihak-pihak yang berwenang untuk memperlihatkan buku harian kapal dan / atau memberikan salinannya. Bila terjadi peristiwa hingga terbawa ke pengadilan, maka buku harian ini dapat dijadikan alat bukti.

- e) Bila seorang nakhoda mengetahui adanya bahaya bagi keselamatan berlayar, misalnya cuaca buruk, ada kerangka kapal yang dapat merusak kapal, atau sarana bantu navigasi yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya, maka ia wajib mengambil tindakan pencegahan dan menyebarluaskan berita mengenai hal tersebut kepada pihak lain (pasal 132 ayat (3) UUP).
- f) Nakhoda wajib memasuki pelabuhan yang tak berpihak yang paling dekat dan paling mudah dimasuki, bila bendera kapal yang dibawanya tidak lagi bebas berlayar atau kapalnya berada dalam kepungan (pasal 367, 368 KUHD). Hal demikian dimaksudkan agar kapalnya terselamatkan dari penghancuran atau penangkapan dari pihak lawan jika negaranya dalam keadaan berperang atau untuk menyelamatkan kapalnya keluar dari daerah yang sedang berperang. Dengan demikian nakhoda boleh melaksanakan deviasi atau penyimpangan rute pelayaran untuk tindakan penyelamatan atau bahkan guna menolong jiwa manusia sesuai dengan batas kemampuannya (pasal 139 UUP).
- g) Nakhoda wajib untuk menuntut kembali kapal beserta muatannya apabila kapalnya tersebut diseret, ditahan atau disita, serta mengambil tindakantindakan yang diperlukan untuk penuntutan tersebut. Tentang kejadian ini nakhoda berkewajiban untuk segera memberitahukan kepada pengusaha kapal atau pencarter, serta menanti instruksi-instruksi yang berkaitan dengan penuntutan tersebut (pasal 369 KUHD). Menuntut

kembalinya kapal dan muatannya dalam pasal ini berarti bahwa nakhoda, jika perlu bertindak di muka hakim sebagai pihak yang berperkara mewakili mereka yang berkepentingan atas muatan dan mewakili pengusaha kapal atas kapalnya. Pasal ini berkaitan dengan pasal 367 dan 368 KUHD yang mewajibkan nakhoda untuk menyelamatkan kapal, penumpang dan muatannya.

- h) Melaporkan dan minta ijin dari pengusaha atau pencarter (bilamana kapalnya dicarter), jika nakhoda membawa atau mengangkut barang-barang atau apapun yang tidak lazim sebagai perlengkapan atau kelengkapan untuk tugas nakhoda di kapal, misalnya menyangkut barang dagangan atau penumpang (pasal 372 KUHD).
- i) Nakhoda wajib mendengarkan pembelaan atau penjelasan anak buah kapal yang telah melanggar peraturan dan perintah dari nakhoda, sebelum nakhoda menjatuhkan hukuman padanya. Hal ini dihadiri paling sedikit oleh dua perwira kapal untuk menjadi saksi, yang ditunjuk dari daftar anak kapal pasal 390 ayat (I) KUHD. Dalam hal ini, nakhoda wajib mengadakan suatu register hukuman yang membukukan semua peristiwa-peristiwa penghukuman yang terjadi di atas kapal, dimana setiap pembukuan ini harus ditanda tangani oleh nakhoda dan perwira-perwira kapal yang ditunjuk untuk hadir tersebut.
- j) Nakhoda berkewajiban untuk memperhatikan persediaan bahan makanan yang cukup baik dan mengatur tempat tinggal bagi anak buah kapal yang sesuai dengan persyaratan kesehatan (pasal 438 ayat (2) dan 439 ayat (2) KUHD).
- k) Nakhoda wajib mengatur pekerjaan anak buah kapal sebaik-baiknya sesuai dengan ketentuan yang berlaku, dan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan dan peraturan umum pengusaha (pasal 441 KUHD).

- 1) Setelah nakhoda menyelesaikan tugasnya dalam suatu perjalanan atau pelayaran, maka nakhoda wajib menyerahkan semua dokumen-dokumen kapal (surat-surat dan sertifikat-sertifikat kapal) kepada pengusaha dengan mendapat tanda terima (pasal 432 KUHD). Jika akhir perjalanan ini bukan merupakan akhir dari perjanjian kerja laut nakhoda, maka penyerahan dokumen-dokumen tersebut tidak perlu dilakukan. Tetapi jika nakhoda langsung digantikan, maka penyerahan dilakukan kepada penggantinya.

3.1.2.2. Kewajiban Nakhoda Menurut Pedoman Manajemen Keselamatan

Secara khusus kewajiban nakhoda pada PT. Karana Line tercantum di dalam Pedoman Manajemen Keselamatan, yang pada dasarnya tidak berbeda dengan kewajiban nakhoda yang tercantum di dalam KUHD dan UUP, karena segala ketentuan yang ada di dalam Pedoman Manajemen Keselamatan itu sendiri dibuat berdasarkan KUHD dan UUP. Kewajiban-kewajiban nakhoda tersebut antara lain adalah:

- a) Nakhoda memiliki tugas dan kewajiban memegang kewibawaan dan menegakkan disiplin. Artinya, semua pelayar wajib mentaati perintah nakhoda (pasal 2.2.1 angka 1 Pedoman Manajemen Keselamatan PT. Karana Line). Dalam ketentuan, pelayar disini diartikan sebagai semua orang yang berada di atas kapal yang terdaftar pada buku sijiil dan daftar penumpang.
- b) Nakhoda/ pimpinan kapal wajib berada di atas kapal selama berlayar, kecuali dalam keadaan yang sangat memaksa (pasal 2.2.1 angka Pedoman Manajemen Keselamatan PT. Karana Line), yaitu situasi darurat terancamnya keselamatan jiwa dari nakhoda tanpa ada kemungkinan upaya lain untuk menyelamatkannya, tetapi dengan ketentuan bahwa nakhoda adalah orang terakhir yang meninggalkan kapal sesuai dengan sijiil setelah la melakukan kewajibannya terhadap kapal, awak kapal, serta seluruh penumpang beserta muatannya.

- c) Nakhoda/ pimpinan kapal sebagai seorang pelaut yang cakap (good seaman ship) apabila akan belayar wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan dan berhak menolak untuk berlayar apabila kapalnya tidak laik laut (pasal 2.2.1 angka 10 Pedoman Manajemen Keselamatan PT. Karana Line). Seorang nakhoda diwajibkan untuk memperlengkapi dan mengawaki kapal secukupnya sebelum berlayar, termasuk juga memperhatikan dan memelihara kondisi kapalnya agar tetap laik laut untuk berlayar. Dengan kata lain, ia harus memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaik-lautan. Dan apabila nakhoda tersebut mengetahui bahwa kapalnya tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan, maka ia berhak untuk menolak melayarkan kapalnya.⁴⁰
- d) Nakhoda/ pimpinan kapal wajib memberikan laporan apabila terjadi kecelakaan dan kerusakan kapalnya, dengan penuh rasa tanggung jawab (pasal 2.2.1 angka 5 Pedoman Manajemen Keselamatan PT. Karana Line). Nakhoda wajib melaporkan kepada pejabat pemerintah yang berwenang terdekat tentang setiap keadaan yang mungkin berbahaya bagi keselamatan pelayaran, setiap kecelakaan yang melibatkan kapalnya atau kapal lain di dekat perairan di bawah yurisdiksi Indonesia atau di laut lepas yang diketahuinya. Laporan tersebut disampaikan baik secara lisan maupun tulisan kepada petugas keselamatan kapal atau syahbandar pelabuhan terdekat atau pemerintah setempat apabila kecelakaan terjadi di luar negeri dan kepada Direksi c.q. *Quality Assurance & Safety Manager* (QASM) PT.Karana Line (pasal 2.2.1 Pedoman Manajemen Keselamatan PT. Karana Line). Hal-hal yang wajib untuk dilaporkan berkenaan dengan kecelakaan kapal antara lain :
- (1) Kapal mengalami kecelakaan;
 - (2) Kapal menyebabkan kapal lain mendapat kecelakaan;

⁴⁰Republik Indonesia, Undang-undang RI No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran (UUP), Pasal 138 ayat (3).

- (3) Mengetahui kapal lain mendapat kecelakaan;
- (4) Membawa awak kapal atau penumpang lain dari kapal yang mengalami kecelakaan;
- (5) Mengalami atau melihat pencemaran laut.

Laporan atas peristiwa tersebut di atas termasuk ke dalam kategori laporan luar biasa. Sedangkan laporan luar biasa lainnya yang wajib dibuat oleh nakhoda adalah:

- (1) Laporan tentang ketidaksesuaian, yaitu laporan yang menyangkut kejadian yang terjadi, baik di luar kapal seperti bahaya kerangka kapal dan navigasi lainnya, ada karang melebar, pendangkalan, dan lain-lain, maupun kejadian dari dalam kapal seperti kerusakan alat bantu navigasi, buku-buku atau peta laut tidak sesuai/tidak cocok, banyak hama atau tikus, kecepatan kapal berkurang, kehabisan bahan bakar, dan lain sebagainya.
- (2) Laporan tentang kecelakaan yang nyaris terjadi.
- (3) Laporan kecelakaan jiwa, misalnya ada orang yang tercebur ke laut.
- (4) Laporan kehilangan akibat pencurian.
- (5) Nakhoda wajib menggunakan jasa pandu pada daerah-daerah pelabuhan pelayaran wajib pandu. Apabila tidak tersedia pandu, nakhoda menggantikan untuk itu dengan kompensasi jasa pandu sesuai aturan perusahaan (pasal 2.2.1 angka 10 Pedoman Manajemen Keselamatan PT. Karana Line).
- (6) Bagi daerah wajib pandu, dan navigasi harus diatur oleh pandu-pandu setempat, nakhoda tetap wajib mengawasi navigasi para pandu-pandu tersebut. Serta jika perlu dapat mengambil alih komando navigasi, mengingat pandu adalah seorang penasehat untuk para nakhoda mengenai perairan-perairan setempat, akan tetapi tanggung jawab navigasi tetap berada pada nakhoda (pasal 2.2.1 angka 10 Pedoman Manajemen Keselamatan PT.

Karana Line). Pandu-pandu tersebut harus telah memenuhi persyaratan kesehatan, keakapan, serta pendidikan dan pelatihan.⁴¹

- (7) Nakhoda/pimpinan kapal yang sedang berlayar wajib memberikan pertolongan dalam batas kemampuan kepada setiap orang atau kapal yang memerlukan bantuan pertolongan, termasuk pada kapal lain apabila mengalami musibah tubrukan (pasal 2.2.1 angka 2 Pedoman Manajemen Keselamatan PT. Karana Line). Terhadap orang-orang atau kapal yang berada dalam keadaan bahaya di tengah lautan atau kepada orang-orang yang berada di menara suar, nakhoda wajib memberikan pertolongan dalam batas kemampuannya dan tanpa menghadapkan kapalnya sendiri beserta penumpang-penumpangannya pada bahaya besar. Dan bila kapal bertubrukan dengan kapal lain, maka nakhoda wajib memberikan pertolongan kepada penumpang, awak kapal, dan kapal yang terlibat dalam tubrukan tersebut. Selain itu nakhoda juga harus memberitahu nama kapalnya, nama pelabuhan yang telah dan akan disinggahinya kepada kapal yang bertubrukan dengan kapalnya.⁴² Kewajiban untuk menolong ini sangat mengikat, sehingga bila tidak dilakukan maka dapat menggugurkan haknya untuk menuntut ganti rugi kepada pengusaha dari kapal yang bertubrukan dengan kapalnya.
- (8) Nakhoda/pimpinan kapal dalam pengoperasian kapal wajib meningkatkan keselamatan kapal dalam mencegah terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal dan wajib menanggulangi pencemaran yang bersumber dari kapalnya serta segera melaporkan kejadian tersebut kepada pejabat pemerintah

⁴¹ ibid, Pasal 199 ayat (1).

⁴²KUHD Pasal 358a jo. UUP Pasal 248.

yang berwenang dan QASM (pasal 2.2.1 Pedoman Manajemen Keselamatan PT. Karana Line). Seorang nakhoda wajib memperhatikan bahwa kapalnya telah dilengkapi dengan peralatan pencegahan pencemaran sebagai bagian dari persyaratan kelaiklautan kapal.⁴³

(9) Nakhoda/pimpinan kapal mempunyai kewajiban membina Anak Buah Kapal (ABK) menjadi pelaut yang berkualitas dan berhak menilai dan membuat laporan kecakapan (*conduite rapport*) serta memberikan rekomendasi tentang kemampuannya untuk dapat dipromosikan pada jabatan tertentu kepada pimpinan PT. Karana Line (pasal 2.2.1 angka 8 Pedoman Manajemen Keselamatan PT. Karana Line). Dalam hal ini, ia berhak menolak untuk mempekerjakan ABK yang dianggapnya tidak memenuhi standar kecakapan pelaut, tetapi harus dengan alasan yang tepat dengan dilengkapi berita acara.

(10) Untuk keselamatan kapal, nakhoda perlu memperhatikan dan mempertimbangkan saran dari para perwira dewan kapal dan/para perwira (pasal 2.2.1 angka 7 Pedoman Manajemen Keselamatan PT. Karana Line).

(11) Pada pasal 2.2.1 angka 10, dikatakan bahwa dalam melaksanakan tugas, Nakhoda harus menjamin semua peraturan suatu Negara, internasional, local dan aturan badan klasifikasi, hukum dan regulasi dipatuhi. Nakhoda wajib mematuhi perintah dan peraturan-peraturan pengusaha selama tidak menyimpang dari Perjanjian Kerja Lautnya dan undang-undang atau kebiasaan-kebiasaan yang lazim demi keselamatan dan keamanan kapal, penumpang dan muatannya. Selama berlayar, ia wajib

⁴³UUP, Pasal 138 ayat (2).

mematuhi aturan-aturan yang berkaitan dengan tata cara berlalu-lintas, alur-alur pelayaran, sistem rute, sarana bantu navigasi pelayaran, dan telekomunikasi pelayaran.⁴⁴

Dari uraian di atas, dapat dibayangkan betapa beratnya beban kewajiban yang harus dilakukan oleh nakhoda, selaku penanggung jawab dari keseluruhan kegiatan yang dilakukan di atas kapal. Namun dengan demikian, nakhoda memiliki kewenangan yang istimewa yang tidak dimiliki oleh awak kapal lainnya.

3.2. Kewenangan Nakhoda.

Mengingat pengoperasian sebuah kapal yang berlayar di lautan banyak menghadapi berbagai macam resiko, baik resiko itu berasal dari faktor alam maupun berasal dari hambatan teknis dalam pelaksanaan pelayaran, banyak menimbulkan kerugian bagi pengusaha kapal. Menyadari hal tersebut, maka pengusaha kapal berusaha untuk mengurangi sekecil mungkin kerugian yang terjadi, yang salah satunya dengan cara memberikan wewenang kepada nakhoda dalam mengambil keputusan atau memberi keleluasaan untuk mewakili pengusaha kapal dalam mengambil inisiatif dan langkah-langkah yang dianggap penting demi lancarnya operasi kapal, disamping wewenang-wewenang nakhoda yang telah diatur dalam undang-undang.

Mengingat ketentuan Pasal 137 UUP yang dituangkan dalam Pedoman Manajemen Keselamatan PT. Karana Line, akan diuraikan mengenai kewenangan istimewa yang dimiliki nakhoda di atas kapal, baik ia sebagai wakil dari Direksi PT. Karana Line/perusahaan pelayaran tempat ia bekerja, juga sebagai wakil dari pemerintah, antara lain adalah sebagai berikut :

3.2.1. Nakhoda sebagai Pemimpin Umum Kapal, antara lain:⁴⁵

⁴⁴ UUP. Pasal 193.

⁴⁵ Capt. Herman F. Pangau, Op. CA, hal. 5.

Sebagai pemimpin umum kapal, nakhoda bertanggung jawab antara lain untuk menyeberangkan dan memberhentikan kapal; membawa kapal ke tempat tujuan; dan mengurus kapal, penumpang dan/atau muatan. Semua orang/pelayar yang ada di atas kapal, baik anak buah kapal maupun penumpang adalah wajib untuk menuruti segala perintah dan peraturan yang diadakan oleh nakhoda demi keselamatan pelayaran. Nakhoda selain sebagai pembawa kapal yang cakap, ia juga sebagai koordinator dan administrator dalam organisasi di atas kapal agar norma-norma serta undang-undang dapat berjalan sebagaimana mestinya, sehingga misi utamanya dapat tercapai sesuai dengan tujuan. Dengan kekuasaan yang begitu besar, nakhoda mempunyai kewenangan untuk mengambil tindakan pengamanan terhadap anak buah kapal atau penumpang yang melanggar perintahnya.

Nakhoda berwenang mengenakan tindakan disiplin atas pelanggaran yang dilakukan setiap anak buah kapal yang antara lain:⁴⁶

- a) Meninggalkan kapal tanpa izin nakhoda
- b) meninggalkan kapal tanpa izin nakhoda;
- c) tidak kembali ke kapal pada waktunya;
- d) tidak melaksanakan tugas dengan baik;
- e) menolak perintah penugasan;
- f) berperilaku tidak tertib, dan/atau
- g) berperilaku tidak layak

Terhadap pelanggaran-pelanggaran tersebut, maka nakhoda berwenang untuk menjatuhkan hukuman denda kepada pelaku pelanggaran, atau mengurungnya selama satu sampai tiga hari dalam sebuah kamar.

3.2.2. Nakhoda sebagai Jaksa/Polisi, antara lain :⁴⁷

⁴⁶ UUP, Pasal 143 ayat (I).

Di tengah laut, seorang nakhoda wajib menyelidiki atau mengusut kejahatan yang terjadi di atas kapalnya, baik yang dilakukan oleh penumpang maupun oleh anak buah kapalnya sendiri, antara lain:

- a) Mengumpulkan bahan-bahan atau data-data mengenai perbuatan yang terjadi;
- b) Menyita barang-barang yang dipakai dalam perbuatan tersebut;
- c) Mendengar terdakwa atau saksi-saksi untuk berita acara;
- d) Mengambil tindakan pengamanan terhadap terdakwa menurut kebutuhan, misalnya mengurungnya di kamar tertutup;
- e) Menyerahkan terdakwa dan berita acaranya ke pengadilan negeri di pelabuhan pertama yang disinggahi.

Nakhoda wajib mencatat semua tindakan yang diambilnya dalam buku harian kapal (log book) dan daftar hukuman. Sebelum memberikan hukuman terhadap penumpang yang melakukan tindak kejahatan, terlebih dulu nakhoda harus merundingkannya dengan perwira kapal yang ditunjuk dalam daftar awak kapal.

Berbeda dengan para pelaku tindak kejahatan di atas kapal, bila mengenai penumpang tanpa tiket yang diketemukan selama dalam perjalanan, maka nakhoda dapat mengambil tindakan terhadap orang tersebut (pasal 144 UUP). Berdasarkan pasal 371a KUHD, tindakan yang dapat diambil nakhoda terhadap penumpang yang tidak sah berada di atas kapal adalah menyuruhnya melakukan pekerjaan di kapal yang sanggup dilakukannya. Dan setelah sampai pada pelabuhan pertama yang disinggahi, maka oleh nakhoda penumpang tadi diturunkan.

3.2.3. Nakhoda sebagai Notaris, antara lain:⁴⁸

Dalam hal terjadinya kematian seseorang di atas kapal, nakhoda berwenang untuk membuat wasiat selama dalam perjalanan dengan

⁴⁷ Ibid.

⁴⁸ Ibid, Pasal 137 ayat (5).

disaksikan oleh dua orang saksi. Surat wasiat yang dibuat oleh nakhoda hanya berlaku sementara, sebab apabila sipewaris meninggal lebih dari 6 bulan setelah pembuatan wasiat itu, maka surat tersebut tidak berlaku lagi. Wasiat ini ditanda-tangani oleh pewaris, nakhoda, dan salah seorang saksi. Dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPer.), hal ini diatur dalam pasal 947, 950, dan 952, yaitu bilamana diminta, nakhoda dapat bertindak sebagai notaris dalam pembuatan surat wasiat seseorang.

3.2.4. Nakhoda Sebagai Pegawai Pencatatan Negeri Sipil, antara lain :⁴⁹

Apabila terjadi kelahiran atau kematian di atas kapal, nakhoda mempunyai wewenang serta kewajiban untuk membuat akta dan dicatat dalam buku harian kapal.

3.2.4.1. Kelahiran

Untuk peristiwa hukum kelahiran, nakhoda harus membuat akta kelahirannya disertai dengan Berita Acara Kelahiran dan dicatat dalam buku harian kapal dalam waktu 24 jam yang kemudian disahkan oleh syahbandar pelabuhan pertama yang disinggahi, dan dihadiri oleh ayah si bayi (bila ada di kapal), dan dua orang saksi.

3.2.4.2. Kematian

Bila terjadi peristiwa hukum meninggalnya seseorang di atas kapal, nakhoda harus membuat akta kematian disertai Berita Acara Kematian dan dicatat dalam buku harian kapal dalam waktu 24 jam yang lalu disahkan oleh syahbandar pada pelabuhan yang pertama disinggahi, dan disaksikan oleh dua orang saksi. Bila seseorang yang meninggal karena jatuh ke laut, nakhoda tidak harus selalu membuat akta kematian, karena ada kemungkinan si korban akan mencapai kapal lain. Namun nakhoda harus membuat akta dan menyebutkan dengan jelas dalam buku harian kapal mengenai tempat kejadian (posisi kapal pada waktu kejadian), keadaan cuaca,

⁴⁹ Ibid.

lama pencarian dan kapal-kapal lain yang ada di sekitarnya, serta mengadakan pemberitahuan bagi kapal-kapal yang melewati tempat kejadian.

Mengenai kekuatan hukum atas akta-akta yang dibuat oleh nakhoda tersebut di atas, sama dengan akta yang dibuat oleh pejabat pencatatan sipil, dimana akta-akta tersebut dapat diajukan sebagai bukti yang sah dalam pengadilan. Tetapi akta-akta tersebut bersifat sementara, karena harus dilanjutkan lagi ke kantor pencatatan sipil setelah kapal tiba di darat atau di pelabuhan tujuan.⁵⁰ Kewenangan lain yang dimiliki oleh nakhoda berdasarkan pasal 357 KUHD antara lain adalah apabila dalam keadaan darurat, nakhoda berwenang untuk mengambil bahan makanan atau barang makanan yang ada pada atau kepunyaan para penumpang atau termasuk barang muatan dengan memberikan ganti rugi, untuk dipergunakan bagi kepentingan seluruh orang yang ada di atas kapal.

Dengan demikian dapat dilihat bahwa nakhoda mempunyai kedudukan yang istimewa di atas kapal, ia bertanggung jawab langsung kepada QASM PT. Karana Line. Dan sebagai wakil dari direksi tersebut maka nakhoda memiliki kewajiban untuk menjaga wibawa dan nama baik perusahaan, dan bila kapal ada di luar negeri maka nakhoda juga wajib menjaga wibawa dan nama baik negara serta bangsa Indonesia.

Kewenangan nakhoda yang istimewa ini bukanlah kewenangan yang tidak memiliki batas sehingga bisa berlaku semena-mena di atas kapal. Bila nakhoda melampaui batas wewenang yang dimilikinya, berarti nakhoda harus mempertanggung-jawabkan sendiri perbuatannya tersebut apabila menimbulkan kerugian kepada orang lain, dan bukan lagi merupakan tanggung jawab pengusaha kapal walaupun nakhoda sedang dalam menjalankan tugas jabatannya. Yang dimaksud dengan melampauiⁱ wewenang yang dimiliki nakhoda dari

⁵⁰ Pedoman Manajemen Keselamatan PT. Karana Line. halaman 11

pengusaha kapal tersebut adalah seperti yang tercantum dalam pasal 373 KUHD, yaitu bilamana nakhoda telah dengan tegas menerima suatu kewajiban pribadi untuk kepentingan pihak lain (bukan pengusaha kapal yang mempekerjakannya) atau dengan tegas telah mengikatkan diri dengan membuat perjanjian pribadi terhadap pihak lain.

Namun apabila ternyata pengusaha kapal menyetujui atau memperkuat perbuatan nakhoda dengan perkataan atau dengan perbuatannya, maka dalam kasus ini berarti tanggung jawab tersebut dipikul juga oleh pengusaha kapal.

3.3. Tanggung Jawab Nakhoda Terhadap Muatan.

3.3.1. Dari segi Penanganan Terhadap Muatan Barang (*Cargo*).

Pada jaman sekarang pengangkutan muatan barang (untuk selanjutnya ditulis *cargo*) termasuk hal yang penting yang mendapat perhatian dari pengusaha kapal secara baik, mengenai segala hal yang menjadi kepentingan dan kepuasan pemilik barang selaku pemakai jasa angkutan kapal laut. Nakhoda selaku wakil dari pengusaha kapal, bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan keselamatan, keamanan *cargo*, mulai dari saat ia pemuatan ke kapal sampai tiba di tempat tujuan (pembongkaran di pelabuhan tujuan) dengan selamat.

Menurut ketentuan pasal 38 ayat (1) UUP, perusahaan pengangkutan perairan wajib mengangkut penumpang dan/ atau barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan yang dibuktikan dengan dokumen angkutan. Pada pengangkutan *cargo* disebut *Konosemen* atau *Bill of Lading* dan *Manifest*.

3.3.2. Dari Segi Keselamatan Penumpang.

Bila dilihat dari ketentuan internasional, International Maritime Organization (IMO) mengeluarkan suatu produk resolusi IMO No. A. 741 (18) yang disahkan pada 4 November 1993 yang disebut dengan

International Safety Management Code (ISM-Code) yang berfungsi sebagai pedoman untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran laut. Mengenai tanggung jawab nakhoda (master's responsibility and authority), diatur dalam ISM-Code element 5, antara lain sebagai berikut:⁵¹

3.3.2.1. Perusahaan harus secara jelas menetapkan dan mendokumentasikan tanggung jawab nakhoda berkaitan dengan:

- a) Melaksanakan kebijaksanaan peraturan perusahaan tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan;
- b) Memotivasi anak buah kapal dengan mencermati kebijaksanaan tersebut di atas;
- c) Memberikan perintah dan instruksi yang tepat, jelas, dan sederhana;
- d) Memeriksa bahwa persyaratan-persyaratan khusus telah dicermati; Artinya cara kerja nakhoda yang diharapkan untuk melaksanakan fungsi ini harus dijelaskan dan didokumentasikan oleh perusahaan. Tugas khusus yang didelegasikan kepada perwira kapal yang berada di bawah garis komandonya harus didokumentasikan. Nakhoda harus memeriksa dan menjamin beberapa persyaratan khusus, misalnya : prosedur dan instruksi yang berkaitan dengan SMS harus dicermati dan dipenuhi dalam pengoperasian kapal sehari-hari.
- e) Meninjau pelaksanaan Safety Management System (SMS) dan melaporkan kekurang-semburnaannya kepada manajemen di darat.

3.3.2.2. Perusahaan harus menjamin bahwa SMS yang berlaku di kapal memuat persyaratan yang jelas tentang wewenang nakhoda. Perusahaan harus menetapkan di dalam SMS bahwa nakhoda memiliki kewenangan yang lebih, dan tanggung jawab mengambil keputusan berkaitan dengan

⁵¹ International Maritime Organization, " *International Safety Management Code and Revised Guidelines on Implementation of the ISM Code by Administrations 2002 Edition (element 5)* London, 2002, hal. 8.

keselamatan dan pencegahan pencemaran dan meminta bantuan perusahaan sesuai keperluan.

Dengan demikian, untuk menjaga keselamatan di laut, mencegah kecelakaan kapal dan hilangnya nyawa manusia, maka nakhoda harus benar-benar melaksanakan tanggung jawabnya sesuai dengan ISM-Code element 5, karena kecelakaan kapal yang terjadi sebagian besar disebabkan oleh faktor kesalahan manusia (human error).

Sedangkan bila ditinjau ke dalam peraturan nasional ditetapkan bahwa nakhoda sebagai pengangkut mewakili pengusaha kapal wajib untuk menjaga keamanan penumpang dan atau barang yang diangkut mulai saat masuk kapal sampai saat keluar kapal (pasal 522 ayat (1) KUHD sesuai dengan tujuan pengangkutan laut yaitu mengangkut penumpang dan atau barang dengan kapal melalui laut hingga sampai di tempat tujuan dengan selamat.

Demi menjaga keselamatan cargo, nakhoda harus bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan kelaik lautan kapal. Yang dapat menjadi bukti bahwa nakhoda telah memastikan sebuah kapal telah laik laut adalah dengan sudah dimilikinya Sertifikat Keselamatan Kapal.

Untuk menghindari dan mengantisipasi kemungkinan yang terjadi, maka nakhoda harus sudah mempersiapkan kapal serta awak kapalnya sedemikian rupa sehingga dapat mengatasi segala kesulitan yang dihadapi. Persiapan itu antara lain berupa pelatihan-pelatihan keselamatan, terutama dalam menghadapi keadaan darurat, seperti kapal kandas, tubrukan, tenggelam, ada orang yang tenggelam di laut, dan sebagainya. Selain itu, nakhoda juga harus memperhatikan ketentuan mengenai batas kesesuaian jumlah penumpang dengan dispensasi penumpang dan kapasitas alat-alat penolong, misalnya seperti baju pelampung/life jacket dan sekoci-sekoci penolong.

Nakhoda juga harus memastikan tentang kesiapan perbekalan yang cukup bagi penumpang, kesiapan alat-alat pemadam kebakaran, kesiapan alat-alat peraga untuk demo bagi penumpang dalam latihan keselamatan guna menghadapi keadaan darurat, dimana dalam demo ini diberikan petunjuk-petunjuk untuk menggunakan beberapa alat keselamatan, dan juga diberi petunjuk mengenai tempat para penumpang berkumpul bila ada tanda bahaya, baik instruksi tersebut disampaikan secara lisan maupun dalam ilustrasi gambar yang ditempel di setiap tempat di kapal yang dapat dengan mudah dilihat oleh penumpang.⁵²

Bila kapal dalam keadaan darurat, misalnya kapal terbakar, kandas, bocor yang diakibatkan oleh tubrukan, dan lain sebagainya, yang tidak dapat diatasi, maka nakhoda berwenang memberikan perintah "meninggalkan kapal" (abandon ship) yang sering disebut sebagai evakuasi. Perintah meninggalkan kapal ini merupakan keputusan akhir yang diambil nakhoda. Apabila ada perintah meninggalkan kapal maka seluruh awak kapal harus menuju ke stasiun pesawat luput maut untuk melaksanakan tugas sesuai sijil meninggalkan kapal. Pesawat luput maut ini terdiri dari dua, yaitu sekoci penolong (life boat) dan rakit penolong.

- 3.3.2.3.** Nakhoda sebagai pengangkut, berdasarkan ketentuan dalam pasal 41 ayat (1) UUP bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya berupa:
- a) Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut; yang dimaksud dengan kematian atau lukanya penumpang ini diakibatkan oleh kecelakaan selama dalam pengangkutan dan terjadi di dalam kapal dan/atau kecelakaan pada saat naik ke atau turun dari kapal.

⁵²ISM-Code, Penuntun Instruksi Armada : Penuntun Keselamatan Bagi Penumpang Section 11.5,hal. 1.

Selama nakhoda berbuat kesalahan pada saat ia sedang menjalankan tugasnya, maka pengusaha kapal ikut bertanggung jawab atas apa yang telah diperbuat oleh nakhoda. Hal ini berdasarkan pasal 523 KUHD yang menyatakan bahwa si pengangkut harus menanggung atas segala perbuatan dari mereka yang di pekerjakannya, dan terhadap segala benda yang dipakainya dalam menyelenggarakan pengangkutan tersebut. Berdasarkan pasal 522 KUHD dikatakan bahwa si pengangkut wajib mengganti kerugian yang disebabkan karena luka, yang didapat oleh si penumpang karena pengangkutan itu, kecuali apabila dapat dibuktikan bahwa luka itu disebabkan oleh suatu kejadian yang selayaknya tak dapat dicegah maupun dihindarkannya, ataupun karena salahnya penumpang sendiri. Jika luka tadi menyebabkan matinya si penumpang, maka wajiblah si pengangkut mengganti kerugian yang karenanya diderita oleh suami/istri yang ditinggalkan, anak-anak dan orang tua si penumpang.

Apabila si penumpang itu diangkut berdasarkan suatu persetujuan dengan suatu pihak ketiga, maka si pengangkut bertanggung jawab baik terhadap pihak ketiga tersebut, maupun terhadap si penumpang serta ahli warisnya. Mengenai resiko penggantian kerugian terhadap penumpang maupun ahli warisnya atas kecelakaan yang terjadi, pihak perusahaan pelayaran telah mengalihkan resiko tersebut kepada pihak perusahaan asuransi, yaitu Jasa Raharja. Mengenai iuran wajib dana pertanggungannya, dibebankan kepada penumpang melalui harga tiket kapal yang dibelinya untuk tiap perjalanan.

Jaminan pertanggungan kecelakaan diri ini..diberikan selama penumpang itu berada di dalam kapal untuk jangka waktu antara saat naik kapal di tempat berangkat dan saat turun di pelabuhan tujuan menurut tiket yang berlaku untuk perjalanan kapal yang bersangkutan.

- b) Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut; Nakhoda dapat bebas dari tuntutan apabila ia bisa membuktikan bahwa pada saat terjadinya peristiwa itu, ia telah melakukan tindakan kewajaran atau Due Diligence, yaitu telah memastikan bahwa kapalnya laik laut (telah diselenggarakannya pemeliharaan kapal), ruang akomodasi penumpang telah memenuhi persyaratan kesehatan dan kelayakan, telah mengawaki kapalnya sesuai dengan ketentuan pengawakan, dan telah cukup menyediakan perbekalan atau makanan dan perlengkapan alat keselamatan.
- c) Keterlambatan angkutan penumpang, dan atau barang yang diangkut; mengenai kerugian yang diderita penumpang akibat keterlambatan dalam pengangkutannya, nakhoda dapat bebas dari tuntutan apabila ia bisa membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan karena suatu kejadian yang tidak dapat dicegah maupun dihindari (*force majeure*) (pasal 528 KUHD).

Dalam hal terjadinya kapal kandas atau tidak dapat mencapai tempat tujuan sesuai dengan waktu yang telah diperhitungkan, maka nakhoda/pengangkut wajib mengusahakan agar penumpang-penumpang tersebut bisa sampai ke tempat tujuan dengan alat pengangkut lain atau kapal lain, yang biayanya dibebankan kepada pengangkut (pasal 529 KUHD).

Berkaitan dengan diadakannya pengawasan dan pemeriksaan surat-surat laut serta sertifikat kapal oleh syahbandar, dan sebelum dikeluarkannya Surat Ijin Berlayar, maka nakhoda harus mengusahakan jangan sampai ada surat-surat laut serta sertifikat kapal yang habis masa berlakunya sampai ada ijin dari syahbandar.

- d) Kerugian pihak ketiga

3.3.3 Tanggung Jawab Nakhoda atas Kesalahan.

Sebagai manusia biasa, nakhoda juga tidak terlepas dan khilaf. Dengan kekuasaan besar yang diberikan oleh undang-undang kepada nakhoda di atas kapal, tidak menutup kemungkinan dilakukannya penyimpangan atas kekuasaan tersebut. Oleh sebab itu, undang-undang juga memberikan kemungkinan sebagai imbalan dari kekuasaan yang besar tersebut yaitu bahwa terhadap nakhoda yang melakukan kesalahan, baik disengaja atau karena kelalaiannya, dapat dikenakan penuntutan secara pidana dan perdata melalui pengadilan umum.

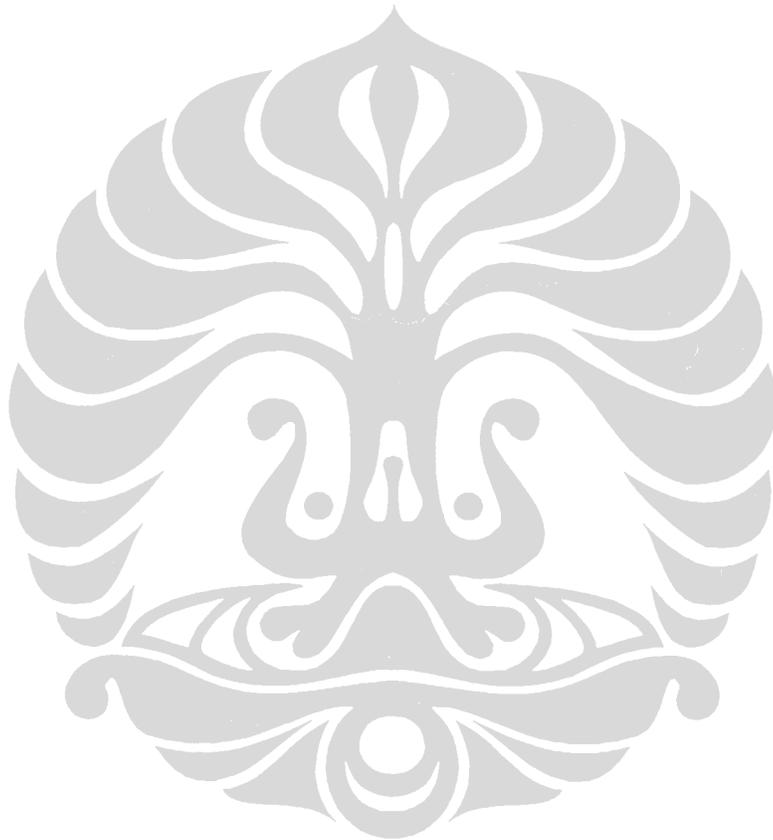
Bentuk kesalahan nakhoda, misalnya seperti yang diatur dalam pasal 342 ayat (2) dan pasal 373 KUHD, yaitu ia (nakhoda) bertanggung jawab atas segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain, karena kesengajaan atau kesalahan yang kasar, dan juga apabila ia melampaui batas-batas kekuasaannya, atau apabila ia dengan tegas menerima suatu kewajiban pribadi yang bukan untuk pengusaha kapal.

Yang dimaksud dengan kesalahan kasar adalah kesalahan yang dilakukan oleh nakhoda, yang seharusnya ia tahu bahwa perbuatan tersebut tidak seharusnya dilakukannya. Misalnya nakhoda melayarkan kapalnya padahal ia tahu bahwa kapal tersebut tidak laik laut.

Mengenai kesalahan nakhoda ini, baik yang disengaja maupun karena kealpaan, dapat dikenakan hukuman pidana yang diatur dalam Undang-undang no.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mulai dari pasal 284 s.d pasal 336.

Dan mengenai tuntutan perdata, lebih cenderung kepada bentuk besarnya ganti rugi atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan atau pemilik barang. Menurut The Hague Rules, tanggung jawab tertinggi yang dapat dipikul oleh pengangkut adalah sebesar £ 100.- per

collo muatan, bila muatan tidak diberitahukan sifat, nilai atau harganya kepada pengangkut sebelum pengapalan.⁵³



⁵³FDC Sudjatmiko, Pokok-Pokok Pelayaran Niaga, YP.Satya Widia, Jakarta 1992, hal.206