

**TINJAUAN YURIDIS TANGGUNG JAWAB NAHKODA DALAM
PENGANGKUTAN BARANG DI LAUT**

NOBER MARTHEN / D 101 07 335

ABSTRAK

Dalam hal kedudukan hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan di laut kata Nakhoda lazimnya berada pada konteks awak kapal yang dipekerjakan oleh sebuah perusahaan kapal pengangkutan, sebagaimana telah disinggung pada latar belakang di atas. Dalam ketentuan Pasal 137 Ayat (1) dan (2) UU No. 17/2008 baik kapal motor ukuran Gross Tonnage 35 maupun kapal motor ukuran kurang dari Gross Tonnage 35 serta untuk kapal tradisional kurang dari Gross Tonnage 105, ditegaskan yang pada pokoknya menyebutkan : Nakhoda merupakan pimpinan di atas kapal yang memiliki wewenang penegakan hukum dan bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, dan barang muatan yang menjadi kewajibannya. Dalam ketentuan lain disebutkan pula bahwa Nakhoda adalah pemimpin kapal, yang setiap ada peristiwa tertentu harus mengambil sikap dan bertindak sesuai dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan, sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya (Pasal 342 ayat (1) KUHD). Sebagai pemimpin kapal, Nakhoda harus mempertanggung jawabkan segala tindakannya terhadap kapal dan muatannya dalam segala peristiwa yang terjadi di laut. Dari itu pembentuk undang-undang memberi beban tanggung jawab kepada Nakhoda sebagaimana diatur dalam Pasal 342 ayat (2) KUHD, yakni bila tindakan yang dilakukan dalam jabatannya itu merupakan kesengajaan atau kelalaian, yang menimbulkan kerugian pada orang lain. Sesuai dengan substansi permasalahan hukum yang hendak dikaji dalam penelitian ini, maka penelitian ini merupakan penelitian hukum yang bersifat “normatif” (Dogmatik). Tulisan dapat disimpulkan bahwa Luasnya kewajiban yang diberikan oleh undang-undang, dalam penyelenggaraan pengangkutan dalam hal tanggung jawab Pimpinan Kapal/Nakhoda terhadap keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal maupun pelayar pada pokoknya bermuara pada kepentingan barang muatan sebagai obyek yang diperjanjikan yang merupakan kewajiban pengangkut. Kewajiban yang lahir dari adanya suatu perjanjian sebagaimana dimaksud melahirkan tanggung jawab yang secara implisit merupakan tanggung jawab pihak perusahaan angkutan. Rumusan ketentuan tersebut mencakup luasnya kewajiban yang diberikan oleh undang-undang. Jika disimak proses penyelenggaraan pengangkutan dalam hal tanggung jawab Pimpinan Kapal/Nakhoda terhadap keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal maupun pelayar pada pokoknya bermuara pada kepentingan barang muatan sebagai obyek yang diperjanjikan yang merupakan kewajiban pengangkut.

Kata Kunci : Tanggung Jawab Nakhoda, Pengangkutan Barang, kewajiban hukum

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sekitar akhir tahun 2006 dan awal tahun 2007 terdapat peristiwa yang cukup mengguncang bangsa Indonesia dalam bidang Perhubungan kita baik udara maupun laut secara umum dan khususnya jasa pengangkutan laut, kita dikejutkan oleh adanya peristiwa kecelakaan yang berturut-turut terhadap moda pengangkutan laut yang menyebabkan terjadinya kerugian yang luar biasa, baik nyawa maupun harta benda.

Kejadian tersebut merupakan introspeksi buat pemerintah kita khususnya Departemen Perhubungan berkaitan dengan evaluasi terhadap jasa moda pengangkutan laut demi kepentingan pelayanan masyarakat secara luas.¹ Proses pengangkutan baik orang maupun barang di laut dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU No.17/2008) yang telah mencabut UU No. 21 Tahun 1992 dari aspek pelaksanaan pelayaran dalam rangka proses pengangkutan dan atau pemindahan orang dan barang dari dan ke tempat tujuan terdiri lebih dari satu subyek pelaksana sebagaimana di *introducir* dalam Pasal 1 angka 40, 41, dan 42, yang secara konkrit disebutkan sebagai berikut :

angka 40

Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sipil.

angka 41

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

Pasal 42

Anak buah kapal adalah awak kapal selain Nakhoda.

Dari rumusan norma tersebut dapat disimpulkan bahwa dalam proses penyelenggara jasa moda pengangkutan laut itu sendiri terdapat lebih dari satu pengertian subyek hukum, tentunya dalam melaksanakan tugas dan fungsinya diatur dan dibatasi sendiri baik oleh undang-undangnya maupun pengaturan secara internal Perusahaan jasa pelayaran itu sendiri.

Kehendak undang-undang dalam pengertian perumusan norma tersebut sesungguhnya terkandung maksud bahwa terdapat tingkatan antara atasan dan bawahan dan atau wewenang yang melekat pada hak dan kewajiban masing-masing subyek hukum tersebut yang digantungkan pada kedudukan mana tugas dan fungsinya diberikan menurut aturannya. Lebih lanjut sudah barang tentu berimplikasi pada pertanggungjawaban yang diembannya. Sebagaimana pula telah disebutkan terdahulu cakupan pengangkutan laut ini cukup luas baik menyangkut pengangkutan orang maupun pengangkutan barang, maka dianggap perlu dalam hal ini ditegaskan hanya menyangkut tentang suatu peristiwa hukum yang bersentuhan dengan barang sebagai obyek pengangkutan yang melahirkan hubungan hukum.

Dalam hal kedudukan hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan di laut kata Nakhoda lazimnya berada pada konteks awak kapal yang dipekerjakan oleh sebuah perusahaan kapal pengangkutan, sebagaimana telah disinggung pada latar belakang di atas. Dalam ketentuan Pasal 137 Ayat (1) dan (2) UU No. 17/2008 baik kapal motor ukuran *Gross Tonnage* 35 maupun kapal motor ukuran kurang dari *Gross Tonnage* 35 serta untuk kapal tradisional kurang dari *Gross Tonnage* 105, ditegaskan yang pada pokoknya menyebutkan : Nakhoda merupakan pimpinan di atas kapal yang memiliki wewenang penegakan hukum dan bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, dan barang muatan yang menjadi kewajibannya. Dalam ketentuan lain disebutkan pula bahwa Nakhoda adalah pemimpin kapal, yang setiap ada peristiwa tertentu harus mengambil sikap dan bertindak

¹Media Indonesia, Sujadmiko, *Introspeksi Jasa Pengangkutan Laut Indonesia*, Tajuk Utama, Maret, 2007, hlm.,1

sesuai dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan, sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya (Pasal 342 ayat (1) KUHD). Sebagai pemimpin kapal, Nakhoda harus mempertanggung jawabkan segala tindakannya terhadap kapal dan muatannya dalam segala peristiwa yang terjadi di laut. Dari itu pembentuk undang-undang memberi beban tanggung jawab kepada Nakhoda sebagaimana diatur dalam Pasal 342 ayat (2) KUHD, yakni bila tindakan yang dilakukan dalam jabatannya itu merupakan kesengajaan atau kelalaian, yang menimbulkan kerugian pada orang lain.

Rumusan di atas menunjukkan cakupan kedudukan Nakhoda yang dalam kegiatannya memimpin kapal melekat pula wewenang dan tanggung jawab yang cukup luas. Jika menilik ketentuan lebih lanjut di dalam KUHD Pasal 371 ayat (3) disebutkan bahwa dalam keadaan yang memaksa dan mendesak diwenangkan menjual seluruh atau sebagian dari muatan atau membayar untuk keperluan-keperluan muatan itu, ataupun meminjam uang dengan menggadaikan barang-barang muatan tersebut. Keadaan memaksa dan mendesak yang mengakibatkan adanya tindakan tertentu oleh Nakhoda merupakan peristiwa yang tentunya memerlukan anasir-anasir yang perlu dibuktikan. Erat kaitannya dalam hubungan hukum yang telah tercipta terhadap kebendaan tertentu yang menjadi tanggung jawabnya, di sisi lain kepada siapa pertanggungjawaban itu dibebankan, mengingat dalam proses penyelenggaraannya terdapat beberapa subyek hukum dalam hal ini ekspediter, pengusaha kapal dan nakhoda/pemimpin kapal maupun anak buah kapal.

B. Rumusan Masalah

Berangkat dari uraian singkat di atas, maka skripsi ini, oleh penulis mencoba mensistimatisasi permasalahan yang meliputi :

1. Bagaimanakah kewajiban hukum Nakhoda dalam pengangkutan barang di laut ?
2. Sejauh manakah pertanggung jawaban hukum Nakhoda dalam proses pengangkutan barang di laut ?

A. Kewajiban Nakhoda Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Di Laut

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

Tugas-tugas dimaksud adalah berkenaan dengan kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Sehingga dapat dikatakan terdapat hubungan *mutualis simbiosis* antara nakhoda dengan pemilik kapal/operator kapal. Proses pengangkutan ini menurut ketentuan Pasal 38 Ayat (1) UU No.17 tahun 2008 adalah kewajiban perusahaan angkutan perairan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Ayat (2) nya menyebutkan bahwa perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan. Dalam ketentuan UU No. 17 Tahun 2008 tersebut tidak terdapat pengertian yang jelas tentang siapa yang dimaksud dengan perusahaan angkutan. Dengan mengacu pada ketentuan Pasal 1 Ayat (40) UU No. 17 Tahun 2008, ditafsirkan bahwa yang dimaksud dengan perusahaan pengangkutan adalah suatu perusahaan yang dimiliki oleh pemilik /operator kapal baik secara perorangan maupun badan hukum.

Kewajiban yang lahir dari adanya suatu perjanjian sebagaimana dimaksud di atas melahirkan tanggung jawab yang secara implisit merupakan tanggung jawab pihak

II. PEMBAHASAN

perusahaan angkutan.² Rumusan ketentuan tersebut mencakup luasnya kewajiban yang diberikan oleh undang-undang. Jika disimak proses penyelenggaraan pengangkutan dalam hal tanggung jawab Pimpinan Kapal/Nakhoda terhadap keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal maupun pelayar pada pokoknya bermuara pada kepentingan barang muatan sebagai obyek yang diperjanjikan yang merupakan kewajiban pengangkut. Ketentuan lebih lanjut dalam Pasal 137 Ayat (3) UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Nakhoda tidak bertanggung jawab terhadap keabsahan atau kebenaran materiil dokumen muatan kapal. Ketentuan ini seolah-olah terdapat penafsiran bahwa berkenaan dengan fisik muatan kapal yang tercantum dalam dokumen kapal dianggap sama baik kualitas maupun kuantitasnya. Hal ini sesungguhnya merupakan suatu kelemahan mengingat ketentuan yang mengatur tentang tanggung jawab pengangkut baik diatur menurut ketentuan Pasal 38 Ayat (1) jo Pasal 40 Ayat (1) jo Pasal 41 Ayat (1) huruf b dan d terhadap perusahaan pengangkut dan Pasal 137 Ayat (1) dan (2) terhadap nakhoda. Sifat *a contrario* juga terlihat pada Pasal 137 Ayat (4)-nya terhadap Pasal 137 Ayat (3) menyatakan bahwa nakhoda wajib menolak dan memberitahukan kepada instansi yang berwenang apabila mengetahui muatan yang diangkut tidak sesuai dengan dokumen muatan.

²Pasal 40 UU No.17 Tahun 2008 : Ayat (1) menyatakan bahwa, “Perusahaan Angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.” Ayat (2) menyatakan bahwa, “Perusahaan Angkutan diperaian bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian kontrak pengangkutan yang telah disepakati.”

Selanjutnya Pasal 41 UU No.17 Tahun 2008 : Ayat (1) menyatakan bahwa, “ tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa :

- a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut
- b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut
- c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut, atau
- d. kerugian pihak ketiga.

Pemimpin Kapal/Nakhoda sebelum melaksanakan pelayaran terdapat kewajiban untuk memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan. Dalam hubungannya dengan kewajibannya sebagai bagian dari pengangkut jika dikaitkan dengan hubungan perjanjian pengangkutan barang, tentunya terdapat konsekuensi hukum, terhadap obyek berupa barang yang dimuat dalam proses pelayaran tersebut. Dalam hal konsekuensi ini, maka mutlak adanya instrumen berupa pencatatan atau lazim yang dikenal dengan sebutan administrasi harian kapal dalam proses pelayaran menjadi bagian yang sangat penting, untuk mengetahui kejadian-kejadian yang terjadi selama pelayaran berlangsung.

1. Administrasi Harian Kapal

Administrasi harian kapal selama proses pelayaran pada prakteknya, sebagaimana disebutkan dalam pengaturannya merupakan catatan/keterangan yang sangat penting berhubungan dengan proses pelayaran, yang secara konkrit akan dibahas dalam bagian ini sebagai berikut.

UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga mengatur hal yang berkenaan dengan Buku harian kapal ini yang dapat dilihat pada Pasal 141 Ayat (1),(2) dan (3). Undang-undang ini berkaitan dengan pengaturan kewajiban membuat buku harian kapal tersebut hanya meliputi kapal motor dengan ukuran GT 35 (tiga puluh lima *Gross Tonnage*) jadi untuk kapal motor di bawah *Gross Tonnage* tersebut di atas tidak terdapat kewajiban untuk itu. Jika disimak asumsi dasar diterbitkannya buku harian kapal rohnya adalah untuk mengisyaratkan peruntukannya sebagai alat bukti di pengadilan jika dikemudian hari terdapat suatu peristiwa yang tidak diinginkan untuk kepentingan baik pengangkut/nakhoda maupun pihak pemilik barang. Kaitannya dengan prinsip keadilan dengan tidak terdapat kewajiban atas buku harian kapal terhadap kapal motor di bawah 35 *Gross Tonnage* maka menurut hemat penulis dianggap perlu untuk merujuk pula pada ketentuan di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Dalam ketentuan Pasal 348

KUHD menyebutkan bahwa : Nakhoda berusaha agar di kapal diselenggarakan buku harian (register harian atau jurnal), dimana **semua hal yang penting** yang terjadi dalam perjalanan dicatat dengan teliti. Kapal yang digerakan dengan mesin, oleh Nakhoda harus berusaha menyiapkan agar oleh seorang anggota regu kamar mesin diselenggarakan sebuah buku harian mesin. Selanjutnya Pasal 349 KUHD menyebutkan dalam kapal-kapal Indonesia hanya diperbolehkan menggunakan buku harian yang lembar demi lembarnya diberi nomor dan diberi tanda pengesahan oleh pegawai pendaftaran anak buah kapal (syahbandar) atau di luar Indonesia oleh pegawai konsulat Indonesia, yang lembar demi lembarnya diberi nomor dan disahkan. Buku harian itu bila mungkin diisi setiap hari, diberi tanggal dan ditandatangani oleh Nakhoda dan anak buah kapal yang ditugaskan olehnya untuk memelihara buku itu. lain daripada itu tatanan buku harian itu diatur oleh atau nama Kepala Dinas Pelayaran (sekarang Dirjen Pelayaran).

Selanjutnya, perlu pula dicermati ketentuan Pasal 347 KUHD, menyangkut pengadministrasian yang harus dilengkapi di kapal oleh Nakhoda/Pimpinan Kapal yang meliputi : a). surat laut atau pas kapal, surat ukur dan petikan dari register kapal yang memuat pembukuan yang berkenaan dengan kapal sampai hari keberangkatan terakhir dari pelabuhan Indonesia, b). daftar anak buah kapal, manifest muatan, carter parti dan konosemen, ataupun salinan surat itu, c). peraturan perundang-undangan dan peraturan lain yang berlaku di Indonesia terhadap perjalanan, dan segala surat lain yang diperlukan, dan d). terhadap carter kapal dan konosemen, kewajiban itu tidak berlaku dalam keadaan yang ditetapkan oleh Kepala Dinas Pelayaran.

Uraian di atas dapat disimpulkan bahwa dalam proses pelayaran kapal berkenaan dengan segala sesuatu baik secara operasional maupun dalam hal pengangkutan barang, pengadministrasian selama pelayaran baik dalam bentuk buku harian kapal maupun kelengkapan administrasi lainnya, tak dapat

dipisahkan satu sama lainnya dan/atau merupakan satu kesatuan. Dimana administrasi kapal dimaksud sebagai upaya alat bukti, jika sekiranya terdapat suatu peristiwa yang menimbulkan suatu kerugian dikemudian hari.

2. Kekuatan Pembuktian Buku Harian dan Surat-Surat Keterangan Kapal

Merujuk pada bagian di atas, dimana kedua ketentuan tersebut, terdapat kata-kata yang merupakan satu kesatuan kalimat dalam rumusan normanya yang oleh penulis ditebalkan juga harus ditafsirkan meliputi pula catatan/keterangan mengenai keadaan tempat penyimpanan barang muatan dan/atau keadaan barang muatan yang berada di atas kapal untuk kepentingan pihak ketiga. Mengingat pula bahwa ketentuan mengenai pencatatan dalam bentuk buku harian kapal tersebut merupakan alat bukti di Pengadilan. Penggunaan instrumen buku harian kapal sebagai alat bukti di pengadilan menunjukkan bahwasannya tidak menutup kemungkinan terdapatnya suatu peristiwa hukum yang berdampak pada kerusakan, kemusnahan dan lain sebagainya yang mengakibatkan terdapatnya kerugian di pihak lain.

Bertumpu pada Pasal 356 Ayat (1) KUHD, dalam hal kekuatan pembuktian buku-buku harian dan surat-surat keterangan kapal, diserahkan kepada Hakim. Dari sudut pandang Pasal 1881 KUHPerd, maka buku harian dan surat-surat keterangan kapal termasuk jenis catatan kerumahtanggaan, yang tidak mempunyai kekuatan pembuktian bagi keuntungan orang yang mengerjakannya. Olehnya itu ketentuan Pasal 356 Ayat (1) KUHD ini merupakan pasal penyimpangan dari ketentuan Pasal 1881 KUHPerd, sebagai halnya dengan ketentuan Pasal 7 KUHD.

Ukuran yang dapat dipakai dalam hal ini, dengan menengahkan alasan pembentuk undang-undang dalam hal ketentuan dimaksud, rasionya ialah karena keberadaan buku-buku harian dan surat-surat keterangan dimaksud itu diwajibkan oleh undang-undang,³ berbeda halnya dengan

³Lihat Pasal 348, 352-a dan 353 KUHD

catatan-catatan kerumahtanggaan, adanya buku-buku atau catatan-catatan tersebut tidak diwajibkan oleh undang-undang.

Nakhoda selama dalam pelayaran berkewajiban untuk memperhatikan kepentingan pihak-pihak yang berhak atas muatan, di mana perlu dia mengambil tindakan untuk kepentingan si pemilik muatan, walaupun sampai dimuka Hakim (Pasal 371 Ayat (1) KUHD). Dalam hal menyangkut administrasi di Kapal Laut, Nakhoda sebagai Pemimpin Kapal harus memelihara administrasi dikapalnya di antaranya adalah sebagaimana yang diatur dalam ketentuan Pasal 347 KUHD, surat-surat yang dimaksud di antaranya adalah :

1. surat laut atau pas laut;
2. surat ukur dan sebuah kutipan daftar kapal;
3. daftar awak kapal;
4. daftar muatan; dan sebagainya

dalam hal kewajiban terhadap Buku Harian Kapal diatur dalam Pasal 348 Ayat (2) KUHD, dalam buku mana dicatat dengan seksama semua hal yang terjadi atas kapal selama dalam pelayaran.

B. Batasan Tanggung Jawab Nakhoda Dalam Proses Pengangkutan Barang Di Laut

Keberadaan Nakhoda secara umum lahir dari adanya perjanjian dengan Pemilik Kapal yang dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dikenal dengan Perjanjian Perburuhan Laut. Sejalan pula dengan ketentuan Pasal 1 Ayat (40) dan (41) UU No. 17 Tahun 2008. Kedua pengaturan tersebut di atas terdapat asumsi, bahwa dalam hal menjalankan kapal melalui laut, tidaklah perlu kapal itu dipimpin oleh pengusaha kapal, yang tidak ahli dalam menjalankan kapal, tetapi tugas itu dapat diserahkan kepada Nakhoda dengan segala tanggungjawabnya yang melekat padanya. Berkaitan dengan hal ini sebagai pembanding, perlu juga dikemukakan bahwa seorang Pengusaha Kapal, yang menjalankan sendiri kapalnya, karena dia ahli dalam menjalankannya kapal dan mempunyai ijazah untuk tugas itu, maka dia berfungsi sebagai Nakhoda Kapal. Berdasarkan kedudukan ini maka Pasal 341 KUHD menetapkan bahwa

nakhodalah yang memimpin kapal dan bukan Pengusaha Kapal. Ketentuan Pasal 343 KUHD menyebutkan, bahwa: "Dalam hal navigasi, yakni keahlian mengenai segala sesuatu yang menyangkut pelayaran dan teknik menjalankan kapal di laut, maka nakhodalah yang berwenang dan bukan Pengusaha Kapal. Hal ini dikarenakan dalam hal memimpin kapal dan dalam hal navigasi sepenuhnya menjadi kewenangan Nakhoda, maka Nakhoda dibebani tanggungjawab sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 342 alinea kedua KUHD yang menyatakan bahwa : " Ia bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan olehnya pada orang lain karena kesengajaannya atau kesalahan yang besar ". Ketentuan ini dalam hal pembebanan tanggung jawab di atas dibatasi pula dalam Pasal 373 KUHD itu sendiri, sebagaimana disebutkan bahwa dengan tidak mengurangi ketentuan Pasal 342 alinea kedua KUHD, Nakhoda hanya terikat, bila ia mempunyai batas kewenangannya atau dengan tegas menerima suatu kewajiban pribadi.

Pembebanan tanggung jawab yang lahir dari ketentuan Pasal 342 alinea kedua tersebut, dalam hal terjadinya kerugian dalam konteks Pasal 1 KUHD terhadap keberlakuan KUHPerdara, maka penuntutan kerugian yang tercipta disandarkan pada ketentuan Pasal 1365 KUHPerdara, menyatakan bahwa : " Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut ". Atau secara yuridis lazimnya disebut dengan perbuatan melanggar hukum (*onrechmatige daad*).

Apabila pihak yang dirugikan itu mengajukan gugatan berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdara, ia harus membuktikan unsur-unsur dalam pasal tersebut yang dapat diuraikan sebagai berikut :⁴

1. perbuatan itu adalah melawan hukum, artinya bertentangan dengan kewajiban hukum yang seharusnya ia lakukan;

⁴Man Suparman, S, *Aneka Hukum Dagang*, Alumni, Bandung, 1984, hal., 35

2. menimbulkan kerugian, artinya terdapat kerugian sebagai akibat adanya perbuatan tertentu dalam pengangkutan barang dimaksud;
3. kerusakan dan/atau musnahnya barang yang diangkut tersebut terdapat adanya unsur kesalahan, artinya sengaja dilakukan untuk merugikan pihak lain. Dimana kesalahan ini meliputi pula unsur kelalaian yang juga menimbulkan kerugian bagi orang lain;
4. terdapatnya hubungan kausal antara kerugian yang timbul dan perbuatan yang dilakukan, artinya kerusakan, musnah, atau terdapatnya cacat terhadap barang muatan karena perbuatan tertentu selama proses pengangkutan.

Pembebanan tanggungjawab ini, jika dikaitkan dengan keberadaan pengertian awak kapal yang terdiri dari beberapa subyek hukum di dalamnya, sebagaimana disebutkan di awal terdapat Pimpinan Kapal, Nakhoda dan Anak Buah Kapal, dimana selanjutnya Nakhoda disebut pula sebagai Pemimpin Kapal, maka dengan bertumpu pada ketentuan Pasal 1367 KUHP, disebutkan pula bahwa : ” Seorang tidak saja bertanggungjawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya ”. Hal ini mengisyaratkan bahwa Nakhoda/Pemimpin Kapal bertanggung jawab pula terhadap perbuatan dan/atau tindakan yang dilakukan oleh anak buah kapal atau lebih luas lagi orang lain yang berada di atas kapal baik karena kesalahan maupun kelalaian yang menyebabkan kerusakan, musnah, dan cacatnya barang tertentu baik keseluruhan maupun sebagian, yang menimbulkan kerugian di pihak lain.

Beda halnya ketentuan Pasal 343 alinea dua, ketentuan Pasal 373 KUHD yang merupakan pembatasan tanggung jawab Nakhoda, yang didasarkan pada adanya suatu perjanjian pembatasan tanggungjawab yang dibuat berdasarkan kesepakatan dengan

Pengusaha Kapal.⁵ Untuk memberikan pemahaman yang utuh dalam hal ini, maka perlu di eksplor lebih jauh tentang pengangkutan barang ini. Ketentuan-ketentuan umum Bab VA tentang Pengangkutan Barang-Barang Pasal 468 KUHD menyatakan bahwa : ” perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya, alinea selanjutnya mengatakan pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruhnya atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengiriman. Alinea selanjutnya menyatakan bahwa ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap segala benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu ”.

Bab VA KUHD ini terdapat sebutan pengangkut, hal ini diukur berdasarkan perbedaan tanggung jawab baik yang diatur dalam Pasal 321 maupun 342 alinea kedua KUHD sebagaimana disebut di atas, dimana dalam ketentuan Pasal 321 mengatur tanggungjawab Pengusaha Kapal dan ketentuan Pasal 342 alinea kedua mengatur tanggung jawab Nakhoda. Dari kedua ketentuan ini jelas dapat disimpulkan bahwasannya KUHD memisahkan tanggung jawab berdasarkan porsi kedua kedudukan tersebut. Sebelum lebih jauh membahasnya maka dianggap perlu untuk memahami tentang siapa pengangkut itu sendiri.

Pasal 466 KUHD menyatakan bahwa : ” *pengangkut* dalam pengertian bab ini ialah orang yang mengikat diri, baik dengan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, maupun dengan perjanjian lain, untuk menyelenggarakan pengangkutan barang seluruhnya atau sebagian melalui laut. ”

⁵Imam Sopomo, *Hukum Perburuhan Bidang Hubungan Kerja*, Djambatan, Jakarta, 1994, hal., 27

Istilah lain yang juga mempunyai makna yang sama yang dapat dilihat dalam rumusan Pasal 41 bagian kesembilan tentang Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut UU No. 17 Tahun 2008 menyebutkan bahwa :

- ” tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengeporesian kapal, berupa, ” berupa :
1. kematiandst;
 2. musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut;
 3. keterlambatandan atau barang yang diangkut;
 4. kerugian pihak ketiga, dan seterusnya.

Berkaitan dengan istilah tersebut, **HMN Purwosutjipto**⁶ menjelaskan istilah pengusaha kapal dan perusahaan kapal sebagai berikut :

- a. pengusaha kapal (reder) ialah seseorang yang berusaha dengan cara mengoperasikan kapal untuk pelayaran di laut;
- b. perusahaan perkapalan ialah suatu badan hukum yang menjalankan perusahaan dengan cara mengoperasikan kapal atau usaha lain yang erat hubungannya dengan kapal. Usaha yang tersebut terakhir ini misalnya : perusahaan-perusahaan pengangkutan laut, ekspedisi muatan kapal laut (EMKL), per-veem-an, bongkar muat, kapal tunda, pandu laut, dok kapal dan lain-lain sebagai yang dimaksud dalam Pasal 323 KUHD. Dengan begitu perusahaan perkapalan ini terdiri dari :
 - a. rederij, yaitu pemilikan bersama atas sebuah kapal;
 - b. perusahaan perseorangan atas kapal, jenis ini terdiri dari seorang pengusaha kapal yang memiliki banyak kapal untuk dioperasikan dilaut;
 - c. perusahaan perkapalan, jenis ini terdiri atas suatu badan hukum yang memiliki banyak kapal untuk dioperasikan di laut; selanjutnya

Jenis-jenis perusahaan perkapalan tersebut di atas, dalam arti sempit juga dapat disebut pengusaha kapal :

- a. bagi rederij, yang menjadi pengusaha kapal adalah para sekutu rederij yang bersangkutan;
- b. bagi perusahaan perseorangan atas kapal, yang menjadi pengusaha kapal ialah orang (pengusaha) yang memiliki dan mengoperasikan kapal-kapalnya;
- c. bagi perusahaan perkapalan, yang menjadi pengusaha kapal ialah badan hukum yang bersangkutan.

Uraian di atas dapat disimpulkan bahwa pembebanan tanggung jawab nakhoda terdapat pembatasan berkenaan baik terhadap perjanjiannya, keadaan sifat barangnya, serta keterkaitan pihak-pihak lain dalam penyelenggaraan proses pengangkutan barang di laut.

1. Pembatasan Menyangkut Hubungan Tanggung Jawab Nakhoda Dengan Pengusaha Kapal

Pembatasan ini lahir karena adanya perjanjian antara Pengusaha Kapal dengan Nakhoda berkaitan dengan pelaksanaan pelayaran. Berdasarkan perjanjian mana maka terdapat hubungan hukum antara Pengusaha Kapal dan Nakhoda. Ketentuan Pasal 321 KUHD menetapkan bahwa pengusaha kapal terikat oleh segala perbuatan hukum dan tanggung jawab terhadap segala kerugian yang disebabkan oleh suatu perbuatan melanggar hukum, yang dilakukan oleh mereka, yang bekerja tetap maupun sementara waktu pada kapalnya, asal perbuatan itu dilakukan dalam pekerjaan mereka. Karena menurut ketentuan Pasal 399 KUHD bahwa Nakhoda merupakan buruh utama pengusaha kapal, maka segala perbuatannya menjadi tanggung jawab pengusaha kapal, asal perbuatan itu dilakukan berkenaan dengan jabatannya atau dalam waktu mereka menjalankan pekerjaannya itu. Jikalau Nakhoda berbuat di luar wewenangnya, maka menurut Pasal 373 KUHD Nakhoda sendirilah yang bertanggung jawab.

⁶H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Poko Hukum Dagang Indonesia Jilid 5, Hukum Pelayaran Luat dan Perairan Darat*, Djambatan, Jakarta, 2000, hal.,86-87

Menyangkut wewenang, hal ini lazimnya digantungkan pada kebiasaan serta perjanjian yang dibuat untuk itu. Dalam praktek dapat juga terjadi Pengusaha Kapal dalam membuat suatu perjanjian tersebut dengan Nakhoda menyangkut pembatasan-pembatasan kewenangan Nakhoda mengacu pada undang-undang yang berlaku. Akan tetapi perjanjian semacam ini biasanya untuk kepentingan pihak ketiga tidak berlaku, kecuali bila perjanjian pembatasan itu diumumkan kepada pihak ketiga (lihat Pasal 363 KUHD). Kesemuanya itu tidak mengurangi berlakunya pertanggungjawaban tersendiri bagi Nakhoda seperti yang diatur dalam Pasal 343 alinea kedua KUHD. Yang merupakan imbalan atas kedudukannya sebagai Pemimpin Kapal.⁷ Dengan adanya kewenangan-kewenangan tersebut yang bersifat mutlak maka seyogyanya logis bila nakhoda diberi tanggung jawab tersendiri, diluar tanggung jawab Pengusaha Kapal (lihat Pasal 342 alinea kedua).

Olehnya maka, tanggung jawab nakhoda dapat diartikan terbatas pada akibat yang merugikan pihak ketiga, yang secara kausal disebabkan karena kesengajaan atau kelalaian berat (*opzet of grove schuld*), dalam menjalankan tugasnya, hanya saja terdapat pengecualian manakala pelampauan kewenangan atau secara tegas dia menerima suatu kewajiban pribadi untuk itu (Pasal 342 alinea kedua jo Pasal 373 KUHD). Dimana kelalaian berat itu masuk dalam kategori golongan perbuatan melawan hukum (Pasal 1365 KUHPerduta).⁸

Menyinggung sekedarnya, berkenaan dengan penyesuaian atas *Cariage of Goods*

By Sea Act yang merupakan penyempurnaan *Harter Act* dan *The Haque Rules*, maka ketentuan Pasal 470 KUHD menentukan bahwa pengangkut itu tidak bebas untuk membatasi tanggung jawabnya, sebagai yang ditetapkan dalam Pasal 468 KUHD, dengan cara-cara memberikan syarat-syarat dalam perjanjian pengangkutan, konosemen, ataupun *charter party*. Lebih lengkapnya dapat diuraikan ketentuan Pasal 470 sebagai berikut :

Pengangkut tidak bebas untuk mempersyaratkan, bahwa ia tidak bertanggung jawab atau bertanggung jawab tidak lebih daripada sampai jumlah yang terbatas untuk kerugian yang disebabkan karena kurang cakupannya usaha untuk pemeliharaan, perlengkapan atau pemberian awak untuk alat pengangkutnya, atau untuk kecocokannya bagi pengangkutan yang diperjanjikan, maupun karena perlakuan yang keliru atau penjagaan yang kurang cukup terhadap barang itu. Persyaratan yang bermaksud demikian adalah batal.

Namun pengangkut berwenang untuk mempersyaratkan, bahwa ia tidak akan bertanggung jawab untuk tidak lebih dari suatu jumlah tertentu atas tiap-tiap barang yang diangkut, kecuali bila kepadanya diberitahukan tentang sifat dan nilai barangnya sebelum atau pada waktu penerimaan. Jumlah ini tidak boleh ditetapkan lebih rendah dari f. 600,-.

Pengangkut di samping itu dapat mempersyaratkan, bahwa ia tidak wajib mengganti kerugian, bila kepadanya diberitahukan sifat dan nilai barangnya dengan sengaja secara keliru.

Pasal 468 adalah sebagai berikut :

Perjanjian pengangkutan menjanjikan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila Ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu

⁷lihat Pasal 341 alinea kesatu, lihat pula kewenangan lain menurut ketentuan Pasal 343 tentang keahlian menjalankan kapal, Pasal 386 tentang tata tertib semua pelaut, Pasal 393 tentang kewenangan melakukan kekuasaan terhadap semua pelayar (*opvarendem*), dan lainnya.

⁸Soekardono, R. *Hukum Perkapalan Indonesia*, Cetakan Pertama, 1969,. hlm.,57.

seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim.

Ia bertanggung jawab atas tindakan orang yang dipekerjakannya, dan terhadap benda yang digunakannya dalam pengangkutan itu.

2. Pembatasan Menyangkut Keadaan, Sifat Barang, Pengirim Dan Pihak Lainnya.

Adapun mengenai tanggung jawab pengangkut ini diatur dalam Pasal 468 alinea kedua KUHD yang isinya adalah sebagai berikut :

- a. Pengangkut wajib mengganti kerugian pengirim, apabila barang yang diangkutnya tidak dapat diserahkan atau rusak;
- b. Tetapi pengangkut tidak berkewajiban mengganti kerugian pengirim, bila tidak dapat diserahkan atau rusaknya barang itu disebabkan karena :
 1. suatu malapetaka yang tidak dapat dihindarkan terjadinya
 2. sifat, keadaan atau cacat dari keadaan itu sendiri
 3. suatu kelalaian atau kesalahan sipengirim sendiri.

Berkenaan dengan adanya suatu keadaan memaksa, maka jika dilihat pengaturannya, terdapat pengaturan yang sama tentang keadaan memaksa ini baik dalam KUHPerdara sebagaimana diatur dalam Pasal 1244 dan Pasal 1245 dan dalam KUHD diatur dalam Pasal 91. Hanya saja jika disimak terdapat perbedaan dalam rumusan normanya. Konkritnya dapat dikemukakan sebagai berikut :

Dalam Pasal 1244 KUHPerdara, dirumuskan sesuai konsep aslinya, "*eene vreemde oorzaak, die hem niet kan worden toegerekend*" (jika diartikan : suatu **sebab luar biasa**, yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya). Pasal 1245 KUHPerdara, dirumuskan sesuai konsep aslinya, "*overmacht of door toeval verhinderd is geworden*" (artinya :

keadaan memaksa atau terhalang karena suatu kejadian yang tak diharapkan). Selanjutnya Pasal 91 KUHD, dirumuskan sesuai konsep aslinya, "*door overmacht, of door schuld of nalatiegheid van de afzender of expediteur, veroorzaakt zijn*" (artinya : disebabkan karena **keadaan memaksa**, karena **kesalahan atau kealpaan** sipengirim atau ekspediter).⁹

Keadaan memaksa ini, dapat dilihat pula dalam rumusan Pasal 468 alinea kedua, sebagaimana pula konsep aslinya menyatakan, "*een voorval, dat hij redelijkerwijze niet heeft kunnen voorkomen of afwenden,*" (artinya : **suatu malapetaka** yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkan). Rumusan keadaan memaksa sebagaimana diatur dalam Pasal 468 KUHD ini lebih bersifat subyektif, artinya kalau orang yang tertimpa malapetaka itu telah berusaha sebaik-baiknya untuk mencegah, tetapi malapetaka itu toh tak dapat dihindarkan, maka keadaan tersebut termasuk keadaan memaksa.¹⁰

Sekedar kelalaian atau kesalahan oleh pengirim ini juga dapat melepas pembebanan tanggung jawab oleh pengangkut, sejauh pengangkut dapat membuktikan bahwa terjadinya kerusakan, musnah dan atau cacatnya barang dimaksud merupakan kalalaian dari pihak pengirim/ekspediter itu sendiri. Ekspediter dalam pekerjaannya menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang lain di darat atau di perairan, ia diwajibkan membuat catatan-catatan dalam register harian secara berturut-turut tentang sifat dan jumlah barang-barang atau barang-barang dagangan yang harus diangkut, dan bila diminta, juga tentang nilainya. Artinya jika pencantatan yang diwajibkan kepadanya, terdapat kekeliruan baik mengenai sifat barang maupun jumlahnya dan nilainya, maka

⁹Wiwoho Soedjono, Seri Hukum Dagang, *Bunga Rampai*, Liberty, Yogyakarta, 1989, hal., 52-53
¹⁰*ibid*, hal., 54

tanggungjawab itu mutlak berada pada ekspediter/pengirim.

Lebih lanjut dengan adanya tanggung jawab pengangkut yang cukup besar, baik berkenaan dengan bahaya terhadap kapal dan muatannya di laut, maka juga disyaratkan bahwa pengangkut sejauh mungkin, mengasuransikan barang-barang yang ada dalam penguasaannya selama perjanjian pengangkutan itu berlangsung. Berkenaan dengan hal ini maka perjanjian asuransi tersebut terjadi peralihan resiko kepada pihak lain (perusahaan asuransi). Penetapan peralihan resiko ini dengan sendirinya terjadi peralihan tanggung jawab mengenai suatu peristiwa yang tidak dapat dipastikan yang dapat menimbulkan kerugian kepada pihak lain, ditanggung oleh perusahaan asuransi tersebut. Lazimnya di dalam praktek peralihan terhadap resiko ini, baik secara sepihak maupun dengan sepengetahuan pihak ketiga peralihan tersebut termuat di dalam perjanjian pengiriman barang.

Pembebanan tanggung jawab oleh pengangkut selama proses pelayaran dalam konteks kemajuan teknologi sekarang ini juga berpengaruh terhadap keamanan dan keselamatan pelayaran, disamping sudah terpenuhinya kalaiklautan sebuah kapal dalam proses pelayaran dianggap perlu pula untuk disinggung sekedarnya. Dengan diterbitkannya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 81 Tahun 2000 Tentang Kenavigasian sebagai pengaturan lebih lanjut Pasal 16 UU No. 21/1992, dimana pada Pasal 1 Ayat (1)-nya disebutkan : “kenavigasian adalah kegiatan yang meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, hidrografi, alur dan perlintasan, pemanduan, penanganan kerangka kapal, salvage, dan pekerjaan bawah air, untuk kepentingan keselamatan pelayaran”.

Peraturan ini, merupakan upaya penanggulangan terhadap keselamatan pelayaran di Indonesia yang bermuara pada upaya kepentingan keselamatan, ketertiban

serta kelancaran lalu lintas kapal dengan penetapan baik sebagai perairan wajib pandu maupun perairan pandu luar biasa (lihat Pasal 24 PP No.81/2000).

Perairan yang ditetapkan sebagai perairan wajib pandu ini wajib dilakukan pemanduan terhadap kapal berukuran tonase kotor GT 500 atau lebih, sedangkan khusus pada perairan pandu luar biasa, maka proses pemanduan dilakukan atas permintaan nakhoda yang bersangkutan. Hal ini menjadi sangat mendasar pula, jika terdapatnya suatu peristiwa selama proses pemanduan yang mengakibatkan terjadinya tubrukan kapal atau tenggelamnya kapal atau hal lain yang menyebabkan terjadinya kerugian atas barang muatan yang diangkutnya. Dalam hal mana kejadian tersebut diakibatkan adanya *human error* oleh pemandu yang bersangkutan, maka bagaimanakah pembebanan tanggung jawab dalam kasus seperti ini. Mengingat ketentuan Pasal-pasal yang mengatur Keavigasian dalam ketentuan UU No.17 Tahun 2008 tidak terdapat penegasan baik secara eksplisit maupun implisit menyebutkan pemanduan terhadap kapal tidak mengurangi wewenang dan tanggung jawab Nakhoda atau pimpinan kapal. Pemaparan yang terakhir ini sekali lagi penulis tidak mengulas lebih mendalam, sekedar kedepan perlu menjadi kajian, mengingat semakin kompleksitasnya proses pengangkutan di laut di masa-masa yang akan datang.

III. PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Luasnya kewajiban yang diberikan oleh undang-undang, dalam penyelenggaraan pengangkutan dalam hal tanggung jawab Pimpinan Kapal/Nakhoda terhadap keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal maupun pelayar pada pokoknya bermuara pada kepentingan barang muatan sebagai obyek yang diperjanjikan yang merupakan kewajiban pengangkut. Kewajiban yang lahir dari adanya suatu perjanjian sebagaimana

dimaksud melahirkan tanggung jawab yang secara implisit merupakan tanggung jawab pihak perusahaan angkutan. Rumusan ketentuan tersebut mencakup luasnya kewajiban yang diberikan oleh undang-undang. Jika disimak proses penyelenggaraan pengangkutan dalam hal tanggung jawab Pimpinan Kapal/Nakhoda terhadap keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal maupun pelayar pada pokoknya bermuara pada kepentingan barang muatan sebagai obyek yang diperjanjikan yang merupakan kewajiban pengangkut. Ketentuan lebih lanjut dalam Pasal 137 Ayat (3) UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Nakhoda tidak bertanggung jawab terhadap keabsahan atau kebenaran materiil dokumen muatan kapal. Ketentuan ini seolah-olah terdapat penafsiran bahwa berkenaan dengan fisik muatan kapal yang tercantum dalam dokumen kapal dianggap sama baik kualitas maupun kuantitasnya. Hal ini sesungguhnya merupakan suatu kelemahan mengingat ketentuan yang mengatur tentang tanggung jawab pengangkut baik diatur menurut ketentuan Pasal 38 Ayat (1) jo Pasal 40 Ayat (1) jo Pasal 41 Ayat (1) huruf b dan d terhadap perusahaan pengangkut dan Pasal 137 Ayat (1) dan (2) terhadap nakhoda. Sifat *a contrario* juga terlihat pada Pasal 137 Ayat (4)-nya terhadap Pasal 137 Ayat (3) menyatakan bahwa nakhoda wajib menolak dan memberitahukan kepada instansi yang berwenang apabila mengetahui muatan yang diangkut tidak sesuai dengan dokumen muatan.

2. Berkaitan dengan kepentingan barang muatan yang diperjanjikan, maka dalam kegiatan proses pengangkutan di laut instrument Buku Harian Kapal dan semua catatan/surat-surat kapal menjadi mutlak adanya, berkenaan dengan proses pelayaran dan terdapatnya peristiwa yang tidak dapat dipastikan sebagai kekuatan pembuktian, jika terdapat suatu kerugian yang ditimbulkan selama pelayaran demi kepentingan pihak ketiga. Kerugian mana,

dalam hal pembebanan tanggung jawab dapat dilihat dari dua sudut pengaturan hukum yaitu : Perbedaan tanggung jawab baik yang diatur dalam Pasal 321 maupun 342 alinea kedua KUHD sebagaimana disebut di atas, dimana dalam ketentuan Pasal 321 mengatur tanggung jawab Pengusaha Kapal dan ketentuan Pasal 342 alinea kedua mengatur tanggung jawab Nakhoda. Dari kedua ketentuan ini jelas dapat disimpulkan bahwasannya KUHD memisahkan tanggung jawab berdasarkan porsi kedua kedudukan tersebut

B. Saran

Menyangkut kedudukan dan tanggung jawab Nakhoda ini, dianggap perlu adanya pengaturan secara baku dalam hal kewenangan dan tanggung jawabnya, mengingat cukup luasnya tanggung jawab yang diembannya dan tersebar pula dalam berbagai peraturan yang menyangkut pelayaran. Dengan adanya pengaturan secara baku/standar tersebut diharapkan tidak terdapat interpretasi yang meluas terhadap keberadaan Nakhoda. Hal ini perlu disadari, dimana dalam perjanjian perburuhan sebagaimana yang diatur dalam KUHD, Nakhoda merupakan buruh utama dalam proses pelayaran, dimana selain ia terikat akan perjanjian dengan Pengusaha Kapal terdapat pula keterikatan yang wajib dipikulnya berdasarkan peraturan perundang-undangan.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-Buku

- H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Poko Hukum Dagang Indonesia Jilid 5, Hukum Pelayaran Luat dan Perairan Darat*, Djambatan, Jakarta, 2000.
Imam Sopomo, *Hukum Perburuhan Bidang Hubungan Kerja*, Djambatan, Jakarta, 1994.
Man Suparman, S, *Aneka Hukum Dagang*, Alumni, Bandung, 1984.
Soekardono, R. *Hukum Perkapalan Indonesia*, Cetakan Pertama, 1969
Wiwoho Soedjono, *Seri Hukum Dagang, Bunga Rampai* , Liberti, Yogyakarta, 1989

B. Peraturan Perundang-Undangan

- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (*W.v.K*)
Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*B.W.*)
Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 2000 Tentang Kenavigasian

C. Jurnal/Internet/Media Surat Kabar.

- Media Indonesia, Sujadmiko, *Introspeksi Jasa Pengangkutan Laut Indonesia*, Tajuk Utama, M

BIODATA

NOBER MARTHEN, Lahir di,, Alamat Rumah
Jalan Towua Lrg. I Nomor 8 Palu Sul-Teng, Nomor Telepon
+6285240419083, Alamat Email

