

TANGGUNG JAWAB NAHKODA DALAM PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT

Anung Adityatjahja^{1*}, Herman Susetyo²
^{1,2} Universitas Diponegoro

*Email: aditya.p3b@gmail.com

ABSTRACT

The captain as the leader of the ship can be held accountable for the actions of those who work as crew members. The captain during the voyage is obliged to pay attention to the interests of the parties entitled to the cargo, where necessary, he must take action for the benefit of the owner of the cargo. The captain is required to maintain a ship's log book which contains records of everything that happens during the voyage. The sea documents that must be fulfilled by the captain include: mate's receipt, loading orders, tally sheets, shipping instruction, cargo manifests and so on. Provisions regarding the rights and obligations or responsibilities of the captain have been stipulated, which means to provide clear boundaries regarding the location of the fault and in line with that it is also stipulated who must bear the loss for damage or loss of the cargo being transported. However, in overcoming compensation in the transportation of goods, it can be resolved through a third party, namely insurance that has collaborated with shipping companies.

Keywords: Freight forwarding; captain; Sea transportation.

ABSTRAK

Nahkoda sebagai pemimpin kapal dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan-perbuatan dari mereka yang bekerja sebagai anak buah kapal. Letak keistimewaan nahkoda sebagai buruh bersama-sama dengan anak buah kapal mengikatkan diri dalam perjanjian kerja laut dengan perusahaan pelayaran sebagai majikan, akan tetapi nahkoda masih pula bertanggungjawab terhadap perbuatan-perbuatan anak buah kapal yang dipimpinnya. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimanakah tanggungjawab nahkoda atas perbuatan-perbuatan yang dilakukan anak buah kapal selama proses pengangkutan kepada pengusaha kapal dan apabila terjadi kerugian dalam pengangkutan barang melalui laut. Nahkoda selama pelayaran berkewajiban untuk memperhatikan kepentingan pihak-pihak yang berhak atas muatan, dimana perlu dia harus mengambil tindakan untuk kepentingan si pemilik muatan. Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif. Nahkoda diharuskan untuk memelihara buku harian kapal yang isinya mengenai catatan-catatan segala hal yang terjadi selama berlangsungnya pelayaran. Adapun dokumen-dokumen laut yang harus dipenuhi oleh nahkoda antara lain: resi mualim, surat perintah pemuatan, surat Lembaran Penghitungan, surat pemberitahuan memuat barang, manifest muatan dan lain sebagainya. Ketentuan-ketentaun tentang hak dan kewajiban atau tanggungjawab nahkoda telah ditetapkan, yang maksudnya adalah memberikan pembatasan-pembatasan yang jelas tentang letak kesalahan dan sejalan dengan itu ditetapkan juga tentang siapakah yang harus menanggung kerugian atas rusak atau hilangnya muatan yang diangkut. Namun demikian dalam mengatasi ganti rugi dalam pengangkutan barang telah dapat diselesaikan melalui pihak ketiga yakni asuransi yang telah bekerjasama dengan perusahaan pelayaran.

Kata kunci: pengiriman barang; nahkoda; transportasi laut.

PENDAHULUAN

Sebagaimana kita ketahui bahwa Negara Indonesia bila ditinjau dari segi geografis terdiri dari ribuan pulau, baik besar maupun kecil serta letak yang strategis, karena diapit oleh dua benua yaitu Benua Asia dan Benua Australia, selain itu juga diapit oleh dua samudera yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Angkutan Penyeberangan sebagai penghubung jaringan transportasi, dalam kerangka tatanan transportasi nasional yang berfungsi untuk mempersatukan wilayah nusantara yang terdiri dari

ribuan pulau dari Sabang sampai Merauke. Sebagai satu kesatuan wawasan nusantara, transportasi khususnya laut memegang peranan yang sangat penting dan strategis.

Sehubungan dengan hal diatas, maka untuk mendukung dan memperlancar hubungan antar pulau, dibutuhkan adanya sarana penghubung. Salah satu sarana penghubung yang ada adalah pengangkutan. Ridwan Khairandy (2006, 195) mengatakan Pengangkutan adalah kegiatan pemuatan kedalam alat pengangkut, pemindahan ke tempat tujuan dengan alat pengangkut dan penurunan atau pembongkaran dari alat pengangkut baik mengenai Penumpang maupun Barang.

Untuk menghubungkan antara pulau yang satu dengan pulau yang lainnya, baik dilihat dari segi politis maupun keonomis maka salah satu sarana yang mutlak diperlukan adalah pengangkutan laut disamping sarana perhubungan darat maupun udara. Oleh karena itu diperlukan adanya armada nasional yang dapat memenuhi kebutuhan dalam negeri serta armada internasional yang memadai didalam keterlibatan Negara Indonesia dalam bidang perniagaan internasional untuk mengimbangi negara-negara lainnya.

Menurut Pasal 309 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang kapal adalah semua perahu dengan nama apapun juga. Kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal ini dianggap meliputi segala alat perlengkapannya. Yang dimaksud dengan alat perlengkapan kapal ialah segala benda yang bukan suatu bagian daripada kapal itu sendiri, namun diperuntukkan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal itu.

Apabila kita teliti isi rumusan dari ketentuan didalam KUHD mengenai perjanjian kerja laut mempunyai sifat yang khusus apabila dibandingkan dengan perjanjian kerja pada umumnya, seperti yang terdapat didalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Adapun kekhususan tersebut ialah:

- 1) Dilihat dari macam pekerjaannya, maka didalam perjanjian kerja laut sudah ditentukan dengan tegas apakah seseorang akan bertindak sebagai nahkoda atau sebagai anak buah kapal
- 2) Dilihat dari pelaksanaan perjanjian, dimana sebagian besar harus diadakan di atas kapal laut dalam pelayaran mengarungi lautan luas dengan banyak bahaya mengancam, maka nahkoda perlu diberikan kekuasaan yang sangat besar, seperti yang diatur dalam Pasal 393 KUHD.
- 3) Mensyaratkan harus diadakan secara tertulis dengan ancaman batal seperti yang tercantum dalam Pasal 399 dan Pasal 400 KUHD.

Persyaratan tertulis sebagaimana diatur dalam KUHD masih diadakan pembedaan yaitu antara pengusaha kapal dengan nahkoda dan perwira-perwira kapal siatu pihak dan pengusaha kapal dengan anak buah kapal dilain pihak. Perjanjian kerja laut antara pengusaha kapal dengan nahkoda, perwira kapal, dan anak buah kapal diadakan secara tertulis didepan pejabat yang berwenang yang ditunjuk oleh pemerintah. Untuk keperluan ini haruslah dibuat akta autentik, yang selain harus ditandatangani oleh pejabat yang berwenang dan pengusaha kapal atau wakil dari pengusaha kapal, maka harus ditandatangani pula oleh nahkoda, perwira kapal dan anak buah kapal masing-masing, atau dububuhkan cap jari tangan bagi mereka yang tidak dapat menulis.

Perwira kapal menurut ketentuan Pasal 314 KUHD adalah termasuk sebagai anak buah kapal, disamping awak kapal. Jadi jelaslah bahwa pengertian anak buah kapal itu adalah perwira kapal dan awak kapal, dan nama-nama mereka harus tercantum dalam daftar bahari (*Crew List*). Proses perjanjian kerja laut memerlukan peraturan yang mutlak dan tegas dimana para pihak terutama nahkoda maupun anak buah kapal harus benar-benar seorang yang cakap, jujur dan tanggungjawab karena hal ini menyangkut dengan harta benda dan jiwa manusia yang dibawanya dalam pelayaran atau pengangkutan laut.

Dalam dunia pelayaran dan hukum pengangkutan laut, peranan nahkoda sangatlah penting, sebab disamping nahkoda bertindak sebagai pemimpin kapal masih ada beberapa kewajiban yang dilimpahkan kepada nahkoda yang tidak dapat disepelekan, antara lain dengan adanya kelahiran atau kematian diatas

kapal, bertindak sebagai notaris, memberikan pengetahuan yang baik tentang ECDIS guna keselamatan berlayar (Hermawan, et. al, 2020) dan sebagainya. Dalam beberapa hal tertentu nahkoda dapat bertindak sebagai wakil dari pengusaha kapal yang diatur dalam Pasal 359 sampai dengan Pasal 367 KUHD. Dalam penulisan ini penulis akan membahas permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan “TANGGUNG JAWAB NAHKODA DALAM PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT” sebagai berikut:

1. Bagaimanakah tanggungjawab nahkoda atas perbuatan-perbuatan yang dilakukan anak buah kapal selama proses pengangkutan kepada pengusaha kapal?
2. Bagaimana tanggungjawab nahkoda apabila terjadi kerugian dalam pengangkutan barang melalui laut?

METODE

Jenis penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode penelitian hukum yuridis normatif. Soejono dan Abdurahman (2003, 28) mengatakan metode yuridis normatif adalah metode pendekatan dengan menggunakan data-data kepustakaan, yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti atau mempelajari masalah dilihat dari segi aturan hukumnya, meneliti bahan pustaka atau data sekunder.

Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif analitis. Nazir (2008, 84) deskriptif analitis yaitu dengan cara menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif, prosedur atau cara memecahkan masalah penelitian dengan cara memaparkan keadaan obyek yang diselidiki sebagaimana adanya, berdasarkan fakta-fakta yang aktual pada saat sekarang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Nahkoda mempunyai wewenang untuk mengatur hubungan yang berkaitan dengan macam pekerjaan antara perwira kapal yang satu dengan yang lain, antara awak kapal yang satu dengan yang lain dan antara perwira kapal dengan awak kapal, sekedar pengusaha pelayaran tidak mengaturnya lebih dahulu, hal tersebut diatur dalam Pasal 314 ayat (1) KUHD.

Pasal 342 ayat (2) KUHD mengatur tentang Nahkoda bertanggungjawab atas kerugian yang di dalam jabatannya ditimpakan kepada orang lain karena kesengajaannya atau kesalahannya yang berat. Kapal merupakan suatu sarana angkutan yang sangat diperlukan. Adapun pihak-pihak yang bekerja dalam kapal adalah sebagai berikut :

- a. Nahkoda, kedudukan nahkoda sebagai pemimpin kapal, dimana dia adalah satu-satunya orang dalam kapal yang berwenang untuk menentukan sikap dan mengambil tindakan dalam hal-hal tertentu, dapat dilihat dari ketentuan-ketentuan dalam beberapa Pasal sebagai berikut :
 - a) Pasal 393 KUHD nahkoda berwenang menjalankan kekuasaan atas semua pelayar.
 - b) Pasal 343 ayat (1) KUHP, guna menjamin kemampuan berlayar dari kapal laut yang bersangkutan, untuk menjamin keamanan kapal dan pelayar serta muatan kapalnya maka nahkoda berkewajiban dengan seksama mengindahkan kebiasaan dan peraturan-peraturan yang ada.
 - c) Pasal 344 KUHD, nahkoda harus mengawasi semua penumpang, termasuk kedudukan yang sah sebagai penumpang. Bila ada orang yang turut menumpang, tetapi tidak membayar maka nahkoda dapat memperkerjakan orang tersebut dalam kapal sampai kesempatan yang pertama datang untuk mengeluarkan orang itu dari kapal.
 - d) Pasal 371 KUHD, Nahkoda harus mengawasi semua penumpang termasuk kedudukan yang sah sebagai penumpang

- e) Pasal 391 Ayat (2) KUHD, Nahkoda berkewajiban untuk mengawasi barang-barang yang ada dalam kapalnya karena tidak boleh ada barang di kapal tanpa izinnya.
 - f) Pasal 371 Ayat (1) KUHD, Nahkoda selama dalam pelayaran berkewajiban untuk memperhatikan kepentingan pihak-pihak yang berhak atas muatan, dimana perlu dia harus mengambil tindakan untuk kepentingan si pemilik muatan walaupun sampai dimuka hakim.
 - g) Pasal 371 Ayat (3) KUHD, dalam keadaan mendesak nahkoda dikewenangkan menjual seluruh atau sebagian dari muatan atau membayar pengeluaran-pengeluaran untuk keperluan muatan itu ataupun meminjam uang dengan mengadaikan barang-barang muatan tersebut.
 - h) Pasal 468 KUHP, Nahkoda tidak diperkenankan meninggalkan kapal, apalagi kapal dalam keadaan bahaya kecuali meninggalkan kapal itu mutlak bagi nahkoda untuk keselamatan dirinya. Bila nahkoda melanggar maka dapat dikenakan pidana penjara.
 - i) Pasal 386 KUHD, Nahkoda mempunyai kekuasaan untuk melaksanakan tata tertib terhadap awak kapal, untuk mempertahankan kekuasaan itu nahkoda dapat mengambil tindakan-tindakan yang sepatutnya diperlukan.
 - j) Pasal 391 KUHD, Nahkoda dikewenangkan menyita minuman keras atau senjata yang dimiliki awak kapal tanpa izinnya.
- b. Golongan Pekerja di Kapal, mereka itu ada yang termasuk buruhnya pengusaha kapal dan ada yang termasuk buruhnya pengusaha lain yang tergolong dalam 4 golongan, yaitu :
- 1) Golongan Pertama, awak kapal, yang mengadakan perjanjian perburuhan dengan pengusaha kapal, yang namanya ditulis dalam sijiil awak kapal.
 - 2) Golongan Kedua, awak kapal yang mengadakan perjanjian perburuhan umum dengan majikan bukan pengusaha kapal.
 - 3) Golongan Ketiga, Kuli-kuli bongkar muat dan pekerja-pekerja untuk sementara waktu melakukan pekerjaan di kapal.
 - 4) Golongan Keempat, merupakan pekerja perseorangan.

Ketentuan-ketentuan tentang hak dan kewajiban atau tanggungjawab Nahkoda telah ditetapkan, yang maksudnya adalah memberikan pembatasan-pembatasan yang jelas tentang letak kesalahan dan sejalan dengan ditetapkan tentang yang menanggung kerugian atas kerusakan atau hilangnya muatan yang diangkut. Penerima atau pengirim muatan akan mengajukan tuntutan klaim jika dia mengetahui bahwa barang muatannya mengalami kerusakan atau kekurangan. Dalam praktek pelayaran niaga terdapat dua jenis klaim yaitu:

- a. Klaim Kerusakan, adalah tuntutan ganti kerugian atas kerusakan barang muatan yang dapat berupa kerusakan yang bersifat fisik.
- b. Klaim Kekurangan, merupakan klaim yang diajukan berhubungan dengan telah terjadi kekurangan jumlah koli muatan.

Penyelesaian tuntutan klaim didasarkan kepada *Bill of Loading* serta resi mualim partai yang terhadapnya diajukan tuntutan klaim. Perlu dikemukakan bahwa *Bill of Loading*, hal ini tidak berarti bahwa tuntutan klaim harus dibayar. Klaim akan ditolak oleh pengangkut kalau kerusakan atas barang terjadi karena:

- 1) *Force Majeur*, yaitu kejadian-kejadian yang tidak dapat dikuasai oleh manusia, seperti bencana alam.
- 2) *Vice Propre* atau *Inherent Vice*, yaitu keadaan membusuk sendiri dari dalam.
- 3) Kelalaian pengirim atau penerima muatan, dalam hal memenuhi kewajiban-kewajiban.

Kalau pada waktu penyerahan barang diketahui bahwa barang menderita kerusakan pada saat itu juga *consignee* harus memberitahukan kepada pengangkut apakah akan mengajukan klaim atau tidak. Kalau pemberitahuan tidak dilakukan hak klaim dinyatakan gugur dan barang-barang dianggap telah diterima tanpa klaim.

Perusahaan pelayaran dalam hal memilih buruh diharapkan agar yang cakap dan jujur, untuk melengkapi kepemimpinan, keperwiraan dan keperawakan sebuah kapal agar kapal tersebut disamping memenuhi syarat mutlak penuh kemampuan berlayar harus pula cukup terisi dengan tenaga yang sangat terampil juga agar supaya kapal laut tersebut mampu melaksanakan pengangkutan laut dengan selamat.

Nahkoda dalam tugasnya menyelenggarakan pengangkutan laut harus sesuai mengikuti prosedur ketentuan perusahaan pelayaran yang telah ditetapkan sehingga dapat meminimalisasi kerugian apabila terjadi.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian di atas, maka dapat disimpulkan beberapa hal dari penelitian ini yaitu:

1. Demikian besarnya tanggungjawab nahkoda sebagai pemimpin kapal, sehingga apabila diamati secara seksama maka seakan-akan tanggungjawab nahkoda lebih besar di dibandingkan dengan tanggungjawab pengusaha pelayaran. Apabila selama proses pengangkutan barang melalui laut terjadi kesalahan terhadap anak buah kapal atau menolak menjalankan dinas kapal atau melakukan tindakan indisipliner, maka nahkoda berwenang menjatuhkan hukuman pidana berupa pengurangan terhadap anak buah kapal tersebut selama satu sampai tiga hari. Atas terjadinya perbuatan tersebut maka nahkoda harus segera mencatatnya dalam register pidana yang harus ada diatas kapal untuk kemudian dilaporkan kepada pengusaha pelayaran. Disamping itu nahkoda diharuskan juga untuk memelihara buku harian kapal yang isinya mengenai catatan-catatan segala hal yang terjadi selama berlangsungnya pelayaran. Selain penjatuhan hukuman pidana nahkoda juga berhak menjatuhkan hukuman perdata bagi anak buah kapal yang melanggar tata tertib selama dalam pelayaran.
2. Apabila terjadi kerugian dalam pengangkutan barang melalui laut maka nahkoda tidak dapat dibebankan untuk mengganti kerugian terhadap barang yang diangkut didalam kapalnya tetapi dibebankan terhadap pihak ketiga yakni pihak asuransi yang telah bekerjasama dengan pengusaha pelayaran. Pengirim muatan dalam mengajukan ganti rugi melalui proses dengan dinamakan dengan klaim. Sebab-sebab kerusakan atau kehilangan yang dapat menjadi dasar bagi penuntutan klaim yakni terjadi akibat kelalaian atau ketidakwaspadaan nahkoda atau anak buah kapalnya dalam hal pemuatan, pengangkutan, pengurusan, pendapatan pengawasan dan pembongkaran muatan kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Hermawan, C. M., Shohibul Anwar, M., & Junius, E. (2020). PENINGKATAN PEMAHAMAN PARA MUALIM TERHADAP PENGGUNAAN ECDIS GUNA MENUNJANG KESELAMATAN PELAYARAN: Capt. Mochamad Hermawan; Mohammad Shohibul Anwar; Erwin Junius. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 2(1), 36-42. <https://doi.org/10.51578/j.sitektransmar.v2i1.17>
- Khairandy, R. (2006). *Pengantar Hukum Dagang I*. Yogyakarta: Gama Media Yogyakarta.
- Jatim, R dan Abrial. (2002). *Hukum Perkapalan*. Semarang: BPLP.
- Nawawi, H dan Hardari, M. (1992). *Instrumen Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gajah Mada University Pres.
- Nazir, M. (2008). *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia.
- Salim, A. (1993). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Grafindo Persada.

- Soekanto, S. (1982). *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI
- Soekardono. (1991). *Hukum Perkapalan Indonesia*. Surabaya: Usaha Nasional.
- Soemitro, R.H. (1990). *Metodelogi Penelitian Hukum dan Jurumetri*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Sudjadmiko, F.D.C. (1985). *Pokok-Pokok Hukum Pelayaran Niaga*. Bandung: Cendana Press.
- Soejono dan Abdurahman. (2003). *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Sujono, W. (1994). *Hukum Laut*. Yogyakarta: Liberty.
- Triyanto, D. (2005). *Bekerja di Kapal*. Semarang: Mandar Maju.
- Waluyo, B. (1991). *Penelitian Hukum Dalam Praktek*. Jakarta: Sinar Grafika.