

**KEDUDUKAN NAHKODA SEBAGAI PEMIMPIN KAPAL  
DAN TANGGUNG JAWABNYA TERHADAP  
PENUMPANG MAUPUN BARANG BAWAANNYA  
MENURUT KUHD DAN UU NO. 21 TAHUN 1992  
TENTANG PELAYARAN**

**SKRIPSI**


Diajukan untuk melengkapi tugas-tugas dan  
memenuhi syarat-syarat guna menyelesaikan  
Program Studi Strata I Ilmu Hukum

Disusun Oleh :

**TAN. TEGUH PURNOMO**

**NIM : 92.20.897**

**NIRM : 92.6.111.01000.50041**

	No. INV.	249 / A / 04	Cat :	TGL. 04-01-01
	PARAP.			

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS KATOLIK SOEGIJAPRANATA  
SEMARANG  
2000**

**KEDUDUKAN NAHKODA SEBAGAI PEMIMPIN KAPAL  
DAN TANGGUNG JAWABNYA TERHADAP  
PENUMPANG MAUPUN BARANG BAWAANNYA  
MENURUT KUHD DAN UU NO. 21 TAHUN 1992  
TENTANG PELAYARAN**

**SKRIPSI**

Diajukan untuk melengkapi tugas-tugas dan  
memenuhi syarat-syarat guna menyelesaikan  
Program Studi Strata I Ilmu Hukum

Disusun Oleh :

**TAN. TEGUH PURNOMO**

**NIM : 92.20.897**

**NIRM : 92.6.111.01000.50041**

**Semarang, Juli 2000**

Disetujui Oleh :

**Y. Budi Sarwo, SH, MH**  
**Dosen Pembimbing**

**PENGESAHAN**

Dipertahankan dan diterima di depan Dewan Penguji Skripsi Fakultas Hukum Universitas Katolik Soegijapranata Semarang untuk melengkapi tugas-tugas dan memenuhi syarat-syarat guna menyelesaikan Progam Studi S1 Ilmu Hukum

Semarang, Juli 2000

Fakultas Hukum

Universitas Katolik Soegijapranata Semarang

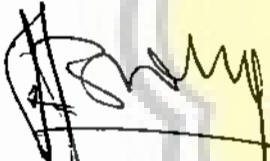
DEKAN



Y. BUDI SARWO, SH, MH

Ketua

Sekretaris



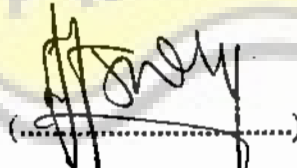
Y. BUDI SARWO, SH, MH



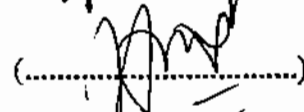
PETRUS SOERJOWINOTO, SH, M.Hum

Dewan Penguji :

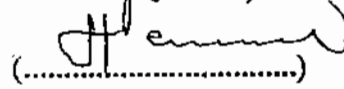
Y. BUDI SARWO, SH, MH

  
(.....)

SRI HARTINI, SH, CN

  
(.....)

HENDRICUS SANDJOTOHADI, SH, M.Hum

  
(.....)

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

# *Berdoa Bukanlah Meminta Tetapi Kerinduan Jiwa (Mohandas Gandhi)*

# *Terang Itu Bercahaya Didalam Ke gelap an Dan Ke gelap an Itu Tidak Menguasainya (Yohanes 1 : 5)*



Skripsi ini dipersembahkan Kepada :

- Tuhan Yesus Kristus
- Ayah dan Ibu (Almarhum), Kakak dan Adik
- Semua Kerabat yang tidak disebutkan satu-satu.

## KATA PENGANTAR

Puji syukur peneliti panjatkan kepada Tuhan atas kemurahan yang telah diberikan-Nya, sehingga akhirnya penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul : **“KEDUDUKAN NAHKODA SEBAGAI PEMIMPIN KAPAL DAN TANGGUNG JAWABNYA TERHADAP PENUMPANG MAUPUN BARANG BAWAANNYA MENURUT KUHD DAN UU NO. 21 TAHUN 1992 TENTANG PELAYARAN ”.**

Skripsi ini diajukan untk memenuhi syarat guna mencapai gelar kesarjanaan dalam Ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Katolik Soegijapranata Semarang.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih jauh dari sempurna dan masih banyak kekurangannya, untuk itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari semua pihak.

Pada kesempatan ini penulis juga mengucapkan banyak terima kasih kepada yang terhormat :

1. Bapak Dr. Al. Purwa Hadiwardoyo, MSF, Selaku Rektor Universitas Katolik Soegijapranata Semarang.
2. Bapak Y. Budi Sarwo, SH.MH., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Katolik Soegijapranata Semarang sekaligus sebagai Dosen Pembimbing I dan Bapak Hartyo, SH selaku Dosen Pembimbing II, yang dengan penuh kesungguhan memberikan bantuan baik berupa petunjuk, saran maupun pengarahan yang cukup berarti dalam penyusunan penulisan Skripsi ini.

3. Seluruh staf dosen dan karyawan Fakultas Hukum pada khususnya dan di lingkungan Universitas Katolik Soegijapranata Semarang pada umumnya.
4. Seluruh staf dan karyawan PT PELNI, PT Samudera Indonesia, dan PT Djakarta Llyod, serta pihak-pihak yang secara informal telah turut berpartisipasi dalam penyusunan skripsi ini.
5. Ayah , Ibu (Almarhum), Kakak, dan Adik tercinta yang telah banyak membantu dan memberikan dorongan kepada penulis untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini.
6. Dan semua pihak (konco-konco) yang secara langsung maupun tidak langsung telah turut serta berpartisipasi dalam menyelesaikan penyusunan penulisan skripsi ini.

Akhir kata semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi para pembaca pada umumnya dan seluruh kalangan akademis serta pada lingkungan alumnater tercinta pada khususnya.

Semarang, Juli 2000

Penulis,

( TAN. TEGUH PURNOMO )

## DAFTAR ISI

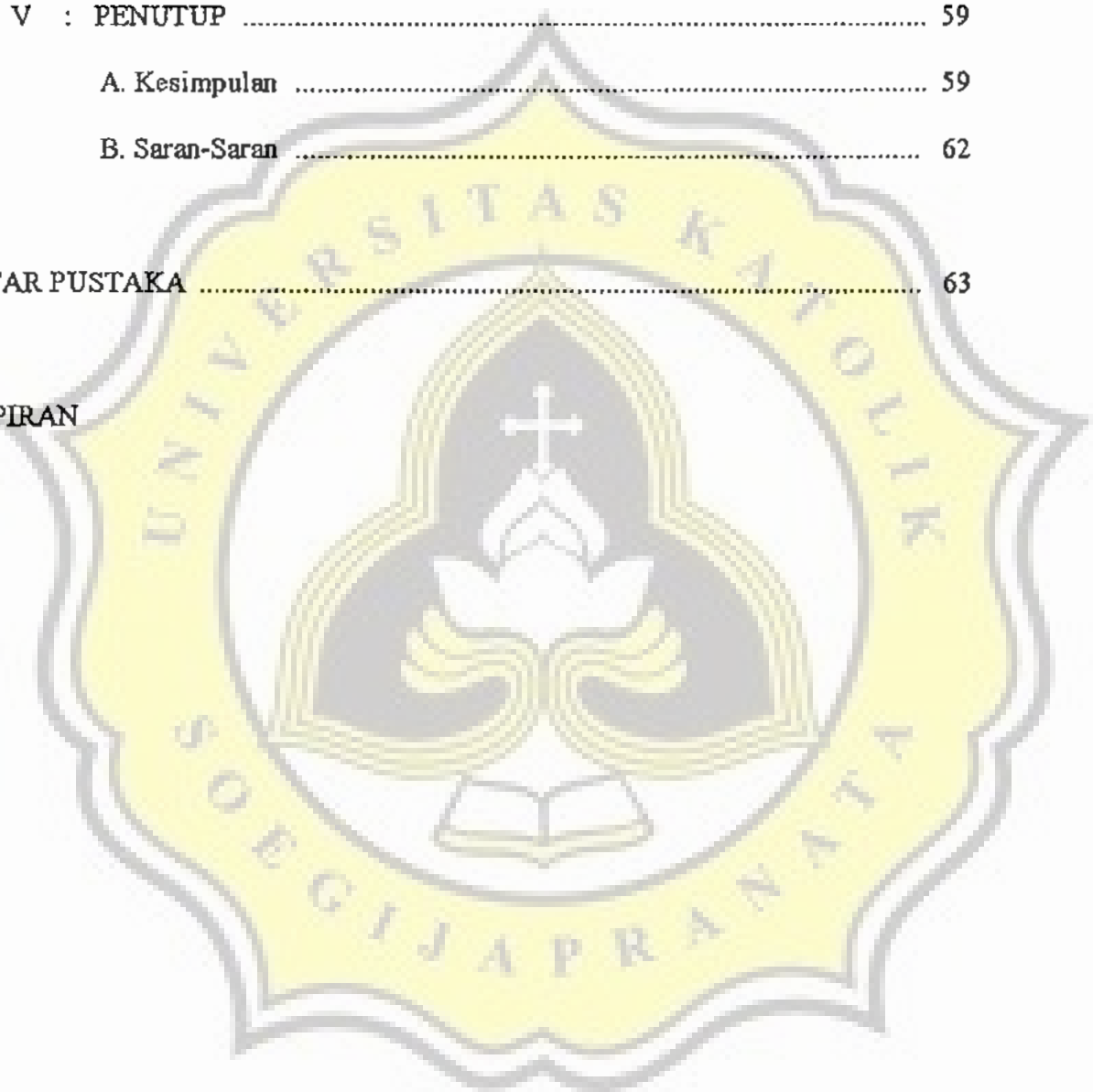
Halaman

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
DAFTAR ISI .....	vii
BAB I : PENDAHULUAN .....	1
1.1. Latar Belakang Masalah .....	1
1.2. Perumusan Masalah .....	4
1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian .....	4
BAB II : LANDASAN TEORI .....	6
2.1. Pengertian Nakhoda .....	6
2.2. Persyaratan Diangkat Sebagai Nakhoda .....	6
2.3. Hak-Hak Nakhoda .....	7
2.4. Kewajiban Nakhoda .....	10
2.5. Larangan Nakhoda .....	15
2.6. Kedudukan Nakhoda .....	18
2.6.1. Sebagai Wakil Pemerintah .....	18
2.6.2. Sebagai Wakil Pengusaha Pelayaran .....	21
2.6.3. Sebagai Buruh .....	22

2.7. Tanggung Jawab Nakhoda Terhadap Penumpang Dan Barang ...	23
<b>BAB III : METODE PENELITIAN .....</b>	<b>26</b>
3.1. Metode Pendekatan .....	26
3.2. Spesifikasi Penelitian .....	26
3.3. Populasi Dan Metode Sampling .....	27
3.4. Metode Pengumpulan Data .....	28
3.5. Metode Penyajian Data .....	29
<b>BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>30</b>
4.1. Kedudukan Nakhoda .....	30
4.1.1. Kedudukan Nakhoda Sebagai Wakil Pemerintah .....	30
1. Nakhoda sebagai Pembantu Pelaksana Pemerintah Pusat dalam Bidang Hukum Administrasi Negara .....	31
2. Nakhoda sebagai Pembantu Pelaksana Pemerintah Pusat dalam Bidang Hukum Pidana .....	33
4.1.2. Kedudukan Nakhoda Sebagai Wakil Pengusaha Pelayaran .	35
4.1.3. Kedudukan Nakhoda Sebagai Buruh .....	42
4.2. Tanggung Jawab Nakhoda .....	43
4.2.1. Tanggung Jawab Nakhoda Terhadap Kapal .....	43
4.2.2. Tanggung Jawab Nakhoda Terhadap Barang .....	48
4.2.3. Tanggung Jawab Nakhoda Terhadap Penumpang .....	50
4.3. Hambatan-Hambatan yang Dihadapi Nakhoda .....	52
4.4. Upaya-upaya yang Dilakukan Nakhoda dalam Mempertanggungjawabkan Kedudukannya Sebagai	



Pemimpin Kapal .....	54
1. Berkenaan dengan Tanggung Jawab Terhadap Barang .....	54
2. Berkenaan dengan Tanggung Jawab Terhadap Penumpang .....	55
<b>BAB V : PENUTUP .....</b>	<b>59</b>
A. Kesimpulan .....	59
B. Saran-Saran .....	62
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>63</b>
<b>LAMPIRAN</b>	



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang Masalah**

Negara Indonesia adalah suatu negara kepulauan yang terdiri dari lebih kurang 13.667 pulau-pulau besar dan kecil, setengah wilayah negeri ini meliputi wilayah perairan laut, sungai-sungai dan perairan pedalaman. Letak tersebut ditinjau dari segi geografis sangat strategis karena diapit oleh dua samudera besar, yaitu Samudera Pasifik di ujung timur dan Samudera Indonesia di sebelah barat. Selain itu juga di tengah-tengah dua benua besar yaitu Asia dan Australia.

Sebagai negara kepulauan, peranan kapal laut sebagai alat transportasi antar pulau sangat penting sekali, tidak hanya dalam menunjang dunia perdagangan regional saja tapi lebih luas lagi dalam kancah perdagangan Internasional. Dengan demikian yang perlu diperhatikan adalah bagaimana menciptakan angkutan laut (kapal) yang dapat menjamin kelancaran arus barang dan penumpang dari suatu daerah ke daerah yang lain dengan lancar, murah, aman dan teratur.

Pengangkutan melalui laut adalah penting dalam rangka memperlancar arus barang dan jasa. Untuk memenuhi maksud tersebut di atas diperlukan sarana pengangkutan yaitu kapal, dalam hal ini termasuk kapal barang, kapal penumpang dan juga kapal yang mengangkut penumpang dan barang. Setiap kapal atau pengangkutan laut yang memenuhi kriteria untuk disebut sebagai kapal, sudah pasti ada Nahkodanya yaitu seorang yang memimpin seluruh awak kapal dan bertanggung jawab atas seluruh penumpang, awak kapal dan barang-barang yang diangkutnya. Dengan demikian seorang Nahkoda kapal itu sangat penting sekali peranannya dalam pengangkutan laut / kapal. Hal ini bisa dilihat pada UU. No. 21/1992 tentang Pelayaran pasal 55 disebutkan bahwa :

- (1) Nahkoda merupakan pimpinan di atas kapal yang memiliki wewenang penegak hukum dan bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan yang menjadi kewajibannya.
- (2) Pimpinan kapal merupakan pimpinan di atas kapal dan bertanggung jawab atas keselamatan yang menjadi kewajibannya.

Sehubungan dengan hal itu maka kepemimpinan seorang nahkoda suatu kapal memegang peranan penting di dalam

pengangkutan laut, sebagaimana disebutkan dalam pasal 55 UU. 21/1992.

Adanya kasus tenggelamnya kapal KM. Hanaka pada tanggal 6 Februari 1999 di perairan sekitar 60 mil (90 kilometer) dari Pulau Pengkih Kabupaten Sambas Kalimantan Barat yang mengangkut sejumlah barang serta 300 penumpang, di mana hanya 20 orang yang berhasil selamat, sedangkan 280 orang diperkirakan hilang. Kapal tersebut sebenarnya adalah kapal barang, namun nahkoda terpaksa mengangkut penumpang karena adanya tekanan dari pengusaha kapal (Suara Merdeka, 7 Februari 1999). Kasus tersebut menunjukkan bahwa kedudukan nahkoda sebagai pemimpin kapal yang bertanggung jawab terhadap penumpang dan barang masih menghadapi masalah, karena belum sesuai dengan kedudukan dan tanggung jawabnya sesuai yang diharapkan.

Pada pasal 55 ayat (1) UU. No. 21/1992 menunjukkan bahwa nahkoda memegang kedudukan yang istimewa artinya nahkoda mempunyai wewenang tertentu yang sesungguhnya hanya dimiliki oleh badan hukum atau pejabat yang berwenang untuk itu, yaitu :

- Sebagai penegak hukum

- Bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar dan barang muatan yang menjadi kewajibannya.

Nahkoda di samping sebagai pimpinan kapal juga buruh pengusaha kapal, dalam hal ini nahkoda sebagai buruh menyanggupi untuk di bawah perintah pengusaha kapal melakukan pekerjaan dengan mendapat upah. Dan nahkoda sebagai pemimpin kapal di mana dia adalah satu satunya orang dalam kapal yang berwenang untuk menentukan sikap dan mengambil tindakan dalam hal-hal tertentu.

### **1.2. Perumusan masalah**

Permasalahan yang akan diteliti berkenaan dengan kedudukan nahkoda dalam melakukan pelayaran di laut adalah sebagai berikut :

1. Sejauh mana tanggung jawab nahkoda terhadap kapal penumpang dan barang bawaan yang diangkutnya ?
2. Hambatan-hambatan apa sajakah yang dihadapi nahkoda dalam menjalankan tugasnya sebagai pemimpin kapal ?
3. Upaya-upaya apa sajakah yang dilakukan nahkoda dalam mempertanggungjawabkan kedudukannya sebagai pemimpin kapal ?

### 1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

#### 1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui sejauh mana tanggung jawab nahkoda terhadap kapal, penumpang dan barang bawaan yang diangkutnya, sesuai dengan kedudukannya sebagai pemimpin kapal.
- b. Untuk mengetahui hambatan-hambatan apa sajakah yang dihadapi nahkoda sebagai pemimpin kapal.
- c. Untuk mengetahui upaya apa sajakah yang dilakukan nahkoda sebagai pemimpin kapal.

#### 2. Kegunaan Penelitian

##### a. Secara teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi (sumbangan) bagi pengembangan ilmu hukum dagang khususnya hukum pengangkutan laut.

##### b. Secara praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada nahkoda dalam memimpin kapal, maupun bagi pengusaha pelayaran dalam mengelola usaha pelayarannya sehubungan dengan kedudukan nahkoda yang memimpin kapalnya.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **2.1. Pengertian Nakhoda**

Pengertian nakhoda dapat dijumpai dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang Pasal 341 ayat (1) dikatakan bahwa "nakhoda memimpin kapal". Selanjutnya pada Pasal 393 disebutkan bahwa "nakhoda melakukan kekuasaan di kapal atas semua penumpang".

Pengertian lainnya dari nakhoda dapat ditemui pada UU No. 21 Th. 1992 Pasal 1 No.12 yang disebutkan bahwa "nakhoda kapal adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum di atas kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku".

#### **2.2. Persyaratan Diangkat Sebagai Nakhoda**

Untuk dapat diangkat sebagai nakhoda kapal, kepada yang bersangkutan harus memenuhi syarat sebagaimana tercantum dalam UU/No. 21/1992, Pasal 55 ayat (4) yang menyatakan bahwa "Nakhoda atau pemimpin kapal wajib memenuhi persyaratan pendidikan dan pelatihan, kemampuan

dan ketrampilan serta kesehatan". Selanjutnya pada ayat (5) disebutkan bahwa "peraturan tersebut secara rinci diatur dengan peraturan pemerintah".

Berdasarkan UU/No. 21/1992 Pasal 96 ayat (1) disebutkan bahwa "untuk mewujudkan tenaga kerja profesional di bidang pelayaran, diselenggarakan pendidikan dan pelatihan oleh lembaga pendidikan yang memenuhi persyaratan dan mendapatkan izin dari pemerintah". Pada ayat (2) lebih lanjut diatur bahwa "pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) disesuaikan dengan kebutuhan, perkembangan ilmu dan teknologi serta persyaratan internasional".

### **2.3. Hak-hak Nakhoda**

Nakhoda sebagai pimpinan kapal berhak atau memiliki wewenang penegakan hukum, sebagaimana diatur dalam UU/No. 21/1992, Pasal 55 ayat (1) yang menyatakan bahwa "Nakhoda merupakan pimpinan di atas kapal yang memiliki wewenang penegakan hukum".

Hak nakhoda juga diatur pada KUHD Pasal 357, yang disebutkan bahwa:



Nakhoda berhak dalam keadaan darurat, selama perjalanan mengambil bahan makanan yang menjadi kepunyaan para penumpang atau termasuk muatan dengan memberikan ganti rugi, dengan maksud memakai bahan makanan tadi untuk kepentingan segenap orang yang berada dalam kapal.

Selanjutnya pada KUHD Pasal 358 diterangkan lebih lanjut bahwa bahwa:

Dalam keadaan darurat selama perjalanan nahkoda pun, dengan pembayaran ganti kerugian berhak mengambil barang makanan yang ada pada para penumpang atau termasuk barang muatan, untuk menggunakan bagi kepentingan sekalian mereka yang ada di dalam kapal.

Sebagai pimpinan di atas kapal, nahkoda berhak mengenakan tindakan disiplin atas pelanggaran yang dilakukan setiap anak buah kapal, sebagai mana telah diatur dalam UU/No. 21/1992, Pasal 63 yaitu melakukan tindakan disiplin bagi anak buah kapal yang melakukan tindakan:

- a. meninggalkan kapal tanpa izin nahkoda
- b. tidak kembali ke kapal pada waktunya
- c. menolak perintah penugasan
- d. tidak melaksanakan tugas dengan baik
- e. berperilaku tidak tertib
- f. berperilaku tidak layak terhadap seseorang

Tindakan disipliner tersebut juga diatur dalam KUHD Pasal 386 yang disebutkan bahwa "nahkoda mempunyai

kekuasaan untuk melaksanakan tata-tertib terhadap anak kapal. Untuk mempertahankan kekuasaan itu dapatlah ia mengambil tindakan-tindakan yang selayaknya diperlukan”.

Berdasarkan Kitab Undang-undang Hukum Dagang Pasal 391 ayat (2), juga disebutkan bahwa

Nakhoda dapat menyita segala apa yang diketemukannya di kapal bertentangan dengan ketentuan tersebut, dan merusaknya atau menjualnya untuk keperluan yayasan bagi para para pelaut, yang ditunjuk oleh Kepala Jawatan Pelayaran, kecuali apabila ketentuan-ketentuan undang-undang melarangnya.

Selanjutnya pada Pasal 362 KUHD disebutkan hak-hak nakhoda lainnya sebagai berikut:

Nakhoda hanya berkuasa menyelenggarakan perbaikan-perbaikan luar biasa, mem bebani atau menjual kapalnya, apabila kapal itu berada diluar wilayah Indonesia, dan ada suatu kejadian yang begitu mendesak, hingga tidak sepatutnya lagi untuk menunggu perintah-perintah dari pengusaha atau dari seorang yang berkuasa untuk bertindak atas nama pengusaha. Penjualan tersebut diatas harus dilakukan di muka umum.

Pada Pasal 370 KUHD disebutkan pula bahwa “nakhoda diperbolehkan menyimpang dari haluan yang harus diturutnya, apabila itu diperlukan guna menolong jiwa manusia”.

## 2.4. Kewajiban

Kewajiban Nakhoda menurut Pasal 57 UU No. 21/1992 adalah sebagai berikut:

- 1) Nakhoda atau pemimpin kapal, wajib berada di kapal selama berlayar, kecuali dalam keadaan yang sangat memaksa.
- 2) Nakhoda atau pemimpin kapal yang akan berlayar, wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan.
- 3) Nakhoda atau pemimpin kapal berhak menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam ayat(2).
- 4) Nakhoda atau pemimpin kapal wajib memperhatikan dan memelihara kondisi kapalnya tetap laik laut untuk berlayar.
- 5) Pemilik atau operator kapal wajib memberikan keleluasan kepada nakhoda atau pemimpin kapal untuk melaksanakan kewajibannya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Kewajiban bagi nakhoda selama dalam menunaikan tugasnya, selain diatur dalam UU. No.21/1992 tersebut di atas, juga diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yaitu dalam Pasal 371 ayat (1), yang disebutkan bahwa "nakhoda diwajibkan selama perjalanan menjaga kepentingan-kepentingan para yang berhak atas muatannya, mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan guna menolong jiwa penumpang".

Kewajiban menjaga kepentingan-kepentingan para yang berhak atas muatannya tersebut di atas, selanjutnya diatur lebih lanjut pada KUHD Pasal 342 ayat(1) dan Pasal 343 ayat(1). Pada KUHD Pasal 342 ayat(1) disebutkan bahwa "Untuk itu nakhoda diwajibkan bertindak dengan kecakapan dan kecermatan serta kebijaksanaan yang sedemikian sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya". Sedangkan pada KUHD Pasal 343 ayat(1) disebutkan bahwa

Nakhoda diwajibkan mentaati dengan cermat segala peraturan yang lazim dan ketentuan-ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapalnya, keamanan para penumpang serta keamanan para penumpang serta keamanan pengangkutan muatannya.

Sehubungan dengan kewajiban tersebut di atas, pada KUHD Pasal 343 ayat(2) diatur lebih lanjut bahwa nakhoda:

Maka tak bolehlah ia menempuh suatu perjalanan, kecuali apabila kapal yang sanggup melaksanakan perjalanan itu, telah diperlengkapi sepatutnya dan dianakbuahi secukupnya. Dengan demikian untuk pemberangkatannya kapal harus mendapat/memperoleh keterangan tentang kemampuan berlayarnya dari syahbandar.

Pada Pasal 342 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang disebutkan bahwa "nakhoda diwajibkan bertindak dengan kecakapan dan kecermatan serta kebijaksanaan yang

sedemikian sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya".

Nakhoda juga diwajibkan mempergunakan pandu laut dimana saja, sesuai dengan Pasal 344 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yaitu "dimana saja itu diharuskan oleh peraturan-peraturan undang-undang, kebiasaan atau kewaspadaan, maka wajiblah nakhoda memakai seorang pandu laut". Selain pada pada Pasal 345 juga disebutkan bahwa:

Selama kapal berada dalam pelayaran atau pada waktu ada bahaya mengancam, seorang nakhoda tidak boleh meninggalkan kapal, kecuali apabila kepergiannya itu diperlukan secara mutlak atau ia terpaksa berbuat demikian untuk menyelamatkan jiwanya.

Dalam hal perawatan dan perincian barang diatur pada KUHD Pasal 346 yang menyebutkan bahwa:

Nakhoda diwajibkan merawat barang-barang seorang penumpang yang meninggal selama perjalanan, yang berada di kapal dan dari barang-barang itu harus dibuatnya atau disuruh membuatnya suatu daftar perincian dihadapan dua orang penumpang, daftar mana harus ditanda tangani oleh nakhoda dan dua orang penumpang itu Nakhoda harus menyimpan dikapal : surat laut atau pas-kapal, surat-ukur dan suatu ikhtisar dari register kapal, yang memuat semua permintaan tempat yang mengenai kapalnya sampai pada hari keberangkatan yang terakhir dari suatu pelabuhan Indonesia sebagai mana ditunjuk dalam Pasal 347 dari Kitab Undang-Undang Hukum Dagang bahwa: Nakhoda harus menyimpan dikapal : surat laut atau pas kapal, surat ukur, dan suatu iktisar dari register kapal, yang memuat semua permintaan tempat

mengenai kapalnya sampai pada hari keberangkatan yang terakhir dari suatu pelabuhan pada hari keberangkatan yang terakhir dari suatu pelabuhan di Indonesia; daftar anak kapal, surat keterangan muatan, charterparty dan semua konosemen, ataupun turun-turunan dari surat itu; semua ketentuan Undang-undang dan peraturan-peraturan yang berlaku bagi perjalanan dan lain-lain surat yang diperlukan. Mengenai charterparty dan surat-surat konosemen, kewajiban ini tidak berlaku dalam keadaan-keadaan yang ditetapkan oleh Menteri Pelayaran.

Pada Pasal 349 ayat(1) dan ayat(2) KUHD ditegaskan lebih lanjut bahwa:

Dalam kapal-kapal Indonesia hanyalah boleh dipakai buku-buku harian yang halaman demi halaman diberikan nomor dan dibubuhi tanda oleh pegawai pendaftaran anak kapal (syahbandar), atau diluar wilayah Indonesia oleh seorang pegawai konsuler. Agar buku harian itu sungguh bermanfaat, maka buku-buku harian tersebut, sedapat-dapatnya ditanggali dan ditandatangani oleh nakhoda dan anak kapal yang olehnya telah dibebani dengan pengisian buku yang bersangkutan.

Setiap orang yang berkepentingan dan atas permintaan mereka sendiri dapat meminta turunan dari buku harian itu dengan membayar biaya yang diperlukan, yang sesuai dengan Pasal 350 KUHD yang berbunyi:

Nakhoda dan pengusaha kapal diwajibkan, atas permintaan, memberikan kesempatan kepada pihak-pihak yang berkepentingan untuk melihat buku-buku harian tersebut, dan, atas pembayaran biaya-biaya, memberikan kepada mereka turunan-turunan dari buku itu.

Selanjutnya pada Pasal 351 KUHD ditegaskan bahwa "apabila nakhoda, mengenai hal-hal yang penting telah mengadakan permusyawaratan dengan anak-anak kapal, maka nasehat-nasehat yang telah diberikannya harus dicatat dalam buku harian kapal".

Apabila suatu kapal masuk pelabuhan penghabisan yang dituju atau karena keadaan terpaksa (darurat) masuk dalam pelabuhan yang tidak dimaksudkan semula, pada Pasal 352 KUHD ditegaskan bahwa:

Dalam waktu 48 jam setelah tiba di suatu pelabuhan darurat atau dipelabuhan yang menjadi tujuan terakhir maka nakhoda diwajibkan memperlihatkan buku harian kapalnya kepada pegawai pendaftaran anak kapal (syahbandar) dan menyuruh menandatangani olehnya, sebagai tanda telah diperiksanya.

Selanjutnya menurut Pasal 352 a KUHD dinyatakan bahwa "didalam kapal harus ada suatu register hukuman, yang halaman demi halaman dibubuhi parapnya pegawai pendaftaran anak kapal (syahbandar)".

Nakhoda juga diwajibkan untuk menjaga kepentingan-kepentingan para yang berhak atas muatannya, sebagai mana diatur pada Pasal 371 ayat(1) KUHD bahwa: "Nakhoda juga diwajibkan selama perjalanan menjaga kepentingan-kepentingan para yang berhak atas muatannya, mengambil

tindakan-tindakan yang diperlukan untuk itu, dan jika perlu untuk itu menghadap di muka hakim.

Selanjutnya pada Pasal 371 ayat(2) KUHD ditegaskan bahwa: "tentang segala peristiwa yang mengenai muatan tersebut ia diwajibkan segera memberitahukannya kepada pencarter kapal, ia harus bertindak sedapat-dapatnya setelah berunding dengan dan menurut perintah-perintah pencarter itu.

Nakhoda ssebelum menjatuhkan suatu hukuman atas pelanggaran-pelanggaran yang ada, maka wajiblah nakhoda mendengarkan pihak lain, sebagai mana diatur pada Pasal 390 KUHD, yaitu: "sebelum menjatuhkan suatu hukuman, maka wajiblah nakhoda mendengar si yang bersangkutan, sedapat-dapatnya dengan dihadiri oleh paling sedikit dua perwira kapal, yang untuk itu ditunjuk dalam daftar anak-kapal.

## 2.5. Larangan

Selain dari kewajiban-kewajiban tersebut di atas nakhoda juga dibebani dengan larangan-larangan, hal ini mengingat pentingnya kedudukan nakhoda sebagai pemimpin kapal, yang apabila kapal sudah berada di tengah lautan,



maka semuanya baik penumpang maupun barang diserahkan keselamatannya kepada kecakapan dan ketelitian nakhoda.

Sehubungan dengan larangan bagi nakhoda, maka lebih tegas menurut Pasal 372 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang disebutkan bahwa

Nakhoda tidak diperbolehkan mengangkut barang-barang dalam kapal untuk tanggungannya sendiri, kecuali berdasarkan persetujuan dengan atau izin dari pengusaha dan apabila kapalnya telah dicarterkan, juga dari pencarter.

Atas pelanggaran tersebut di atas, Projudikoro menyatakan bahwa:

Bilamana larangan ini dilanggar, maka nakhoda harus membayar biaya yang tertinggi bagi pengangkutan seperti yang bersangkutan dan juga harus memberi ganti kerugian di mana perlu. Apabila nakhoda melakukan sesuatu hal yang tidak pantas mengenai kapal, penumpang atau muatan, maka nakhoda yang bersangkutan dapat dimajukan di muka Mahkamah Pelayaran. Perkara terhadap nakhoda ini dapat dimajukan oleh pengusaha kapal atau penumpang yang bersangkutan.<sup>1)</sup>

---

1) Projudikoro, W., Hukum Laut Bagi Indonesia, Cetakan kedelapan, Sumur Bandung, Jakarta, 1984...

Berkenaan dengan dugaan pelanggaran selama pelayaran, termasuk oleh nakhoda dan awak kapal, pada UU.

No. 21/1992 Pasal 99 ayat (1) disebutkan bahwa:

Selain penyidik pejabat Polisi Negara RI, Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan Departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran dan perwira Tentara Nasional Indonesia angkatan Laut tertentu diberi wewenang khusus untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran dimaksud dalam Undang-Undang ini.

Khusus tentang nakhoda, UU. No. 21/1992 Pasal 101 disebutkan bahwa:

Nakhoda atau pemimpin kapal yang tidak mematuhi aturan-aturan yang berkaitan dengan tata cara berlalu lintas, alur-alur pelayaran, sistem rute, sarana bantu navigasi pelayaran dan telekomunikasi pelayaran selama berlayar dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp 6.000.000,- (enam juta rupiah).

Pada UU. No. 21/1992 Pasal 115 ayat (1) juga disebutkan bahwa "nakhoda atau pemimpin kapal yang tidak berada di atas kapal atau meninggalkan kapalnya tanpa alasan yang sangat memaksa, dipidana penjara paling lama 5 (lima) tahun 6 (enam) bulan". Selanjutnya pada Pasal 124 ayat (2) juga ditegaskan bahwa:

Nakhoda atau pemimpin kapal yang mengetahui adanya bahaya bagi keselamatan berlayar dan tidak mengambil

tindakan pencegahan atau menyebarkan berita kepada pihak-pihak lain, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp 8.000.000,- (delapan juta rupiah).

## 2.6. Kedudukan Nakhoda

Kedudukan Nakhoda dalam pelayaran dapat dibagi menjadi tiga, yaitu sebagai:

1. Sebagai wakil pemerintah
2. Sebagai wakil pengusaha pelayaran
3. Sebagai buruh.<sup>2)</sup>

Secara satu per satu dapat diuraikan sebagai berikut:

### 2.6.1. Sebagai Wakil Pemerintah

Sebagai wakil pemerintah, nakhoda dapat bertindak sebagai pemimpin kapal, notaris, jaksa/ polisi, maupun pegawai pencatatan Sipil.

Sebagai pemimpin kapal disebutkan pada Pasal 55 ayat (1) UU. No. 21/1992 disebutkan bahwa nakhoda sebagai

---

2) Tuti Triyanti Gondhokusumo, SH, Pengangkutan melalui laut, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, hal. 85.

pemimpin kapal disebutkan pada Pasal 55 ayat (1) UU. No. 21/1992 disebutkan bahwa "nakhoda merupakan pimpinan di atas kapal yang memiliki wewenang penegakan hukum dan bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan yang menjadi kewajibannya".

Pada Pasal 394 a KUHD lebih lanjut disebutkan bahwa:

Terhadap penumpang-penumpang yang di tengah laut dalam kapal telah melakukan suatu kejahatan, nakhoda harus mengambil tindakan-tindakan keamanan yang perlu mengingat sifatnya perkara; apabila kepentingan penuntutan menghendakinya, maka boleh nakhoda, sedapat-dapatnya setelah merundingkannya dengan dua perwira kapal yang ditunjuk dalam daftar anak kapal, menempatkan mereka itu dalam tahanan; ia harus mengumpulkan bukti-bukti dari kejahatan yang telah dilakukan itu, membuat suatu laporan tentang keterangan-keterangan para saksi, menyebutkan tindakan-tindakan yang telah diambilnya tadi dalam register hukuman, dan setiba dalam suatu pelabuhan Indonesia, wajiblah ia memberitahukan apa yang telah terjadi itu, dengan melampirkan hukuman serta bukti-bukti yang telah dikumpulkannya itu, kepada pegawai penuntut umum yang bersangkutan.

Kedudukan nakhoda sebagai jaksa/ polisi dapat dilaksanakan kepada awak kapal apabila melanggar ketentuan Pasal 387 ayat (1) KUHD tersebut di atas, sebagai mana disebutkan pada Pasal 388 ayat (2) KUHD),

yaitu "dalam hal ini nahkoda dapat menjatuhkan hukuman "penutupan" selama tiga hari terhadap awak kapal yang bersangkutan.

Perintah penutupan tersebut di atas dapat dijatuhkan di samping pembebanan denda keperdataan, yang pada pokoknya denda itu dibebankan pada gaji dan maksimal hanya meliputi 10 hari gaji, tetapi jumlah seluruh denda tidak boleh melebihi dari sepertiga gaji seluruh perjalanan (Pasal 387 ayat (1) KUHD).<sup>4)</sup>

Selain itu, sebagai wakil pemerintah seorang nahkoda diberi tugas dan wewenang khusus sebagai pegawai pencatatan sipil dan notaris, sebagaimana disebutkan pada Pasal 55 ayat (3) UU. No. 21/1992 yaitu: Di samping kewenangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) nahkoda diberi tugas dan kewenangan khusus, yaitu:

- "a. membuat catatan setiap kelahiran;
- b. membuat catatan setiap kematian;
- c. menyaksikan dan mencatat surat wasiat".

---

4) Ibid, hal. 127.

Poin a dan b merupakan tugas dan wewenang khusus sebagai pegawai pencatatan sipil, sedangkan poin c merupakan tugas dan wewenang khusus sebagai notaris.

#### 2.6.2. Sebagai Wakil Pengusaha Pelayaran

Nakhoda sebagai wakil pengusaha ditegaskan pada Pasal 397 KUHD, yaitu "selama perjalanan nakhoda mewakili pengusaha dan lain-lain majikan yang buruhnya bekerja di kapal yang dipimpnannya dalam melaksanakan perjanjian-perjanjian yang dibuatnya dengan mereka ini". Namun demikian Pasal 341 e disebutkan bahwa "pengusaha selamanya berwenang untuk mencabut kekuasaan atas kapalnya dari tangan nakhoda".

Selanjutnya pada Pasal 57 ayat (5) UU. No. 21/1992 disebutkan bahwa "Pemilik atau operator kapal wajib memberikan keleluasaan kepada nakhoda atau pemimpin kapal untuk melaksanakan kewajibannya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku".

Mewakili pengusaha kapal itu bagi nakhoda berarti mewakili majikannya. Mengenai perwakilan pengusaha kapal oleh nakhoda itu di atur dalam Pasal 359 sampai dengan 367 KUHD, yang dapat dibagi menjadi dua, yakni :

- a. Pasal-Pasal 359 dan 360 KUHD, dua-duanya berlaku bagi nakhoda di atas kapal yang dipimpinnya, di mana saja dia berada, baik di dalam maupun di luar negeri.
- b. Pasal-Pasal 361 sampai dengan 367 KUHD, berlaku bagi nakhoda di atas kapal yang berada di luar negeri.<sup>5)</sup>

### 2.6.3. Sebagai Buruh

Karena nakhoda adalah "buruh utama pengusaha kapal (Pasal 399 KUHD), maka segala perbuatan itu dilakukan dalam jabatannya atau dalam waktu mereka menjalankan pekerjaannya itu".<sup>6)</sup>

Kedudukan nakhoda dikatakan buruh apabila dihadapan pengusaha kapal sesuai dengan perjanjian kerja laut, sebagaimana disebutkan pada Pasal 395 KUHD 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 di bawah perintah pengusaha itu melakukan pekerjaan dengan mendapat upah, sebagai nakhoda atau anak kapal.

---

5) Ibid, hal. 129

6) Ibid, hal. 91.

Selanjutnya pada Pasal 408 KUHD diatur lebih lanjut tentang perjanjian kerja, sebagai berikut:

Sejak saat mulai berlakunya perhubungan kerja menurut perjanjian kerja, nakhoda harus menyediakan dirinya kepada pengusaha untuk memimpin kapal yang ditunjuk dalam perjanjian, atau apabila perjanjian ini tidak menyebutkan, sebuah kapal yang ditunjuk oleh pengusaha, asal ini termasuk kapal-kapal yang oleh pengusaha itu dipakai untuk pelayaran di laut. Apabila tentang mulai berlakunya perhubungan kerja tersebut tidak ditentukan sesuatu apa, maka untuk pemakaian peraturan ini dianggaplah saat itu bertepatan dengan saat ditutupnya perjanjian.

#### **2.7. Tanggung jawab Nakhoda terhadap penumpang dan Barang**

Berkenaan dengan tanggung jawab nakhoda terhadap penumpang dan barang, disebutkan pada UU. No. 21/1992 Pasal 88 yaitu:

Nakhoda atau pimpinan kapal bertanggung jawab atas kecelakaan kapal, kecuali dapat dibuktikan lain, yang dimaksud dengan dibuktikan lain dalam ketentuan ini adalah nakhoda atau pemimpin kapal berdasarkan pembuktian telah melakukan upaya dan melaksanakan kewajiban berdasarkan Undang-Undang Pengangkutan 1992.

Menurut Tuti Triyanti Gondho Kusumo, berkenaan tanggung jawab tersebut di atas adalah sebagai berikut:

Sebaliknya apabila wewenang Nakhoda itu melampaui wewenang yang digariskan, maka akibat tindakan tersebut nakhoda harus mempertanggung jawabkan perbuatannya, tetapi apabila majikan menyetujui perbuatan nakhoda yang melampaui wewenangnya maka



dengan sendirinya tanggung jawabnya beralih ke pengusaha Pelayaran tersebut.<sup>7)</sup>

Adapun pengertian penumpang itu sendiri menurut tidak disebutkan pada KUHD maupun UU. No. 21/1992, namun istilah penumpang ini dimaksudkan untuk untuk pengangkutan orang, tetapi rumusan mengenai penumpang secara umum tidak diatur.

Pada Pasal 1 butir (9) UUKA ditentukan, pengguna jasa adalah setiap orang dan/ atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang. Demikian juga dalam Pasal 1 butir (10) UUAJ ditentukan, pengguna jasa adalah setiap orang / dan atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan, baik untuk angkutan orang maupun barang. Dalam UUPP dan UUPU tidak dijumpai rumusan Pasal mengenai pengguna jasa.<sup>8)</sup> Berdasarkan kedua Pasal tadi dapat disimpulkan bahwa "pengguna Jasa" adalah penumpang dan /atau pengirim barang.

7) Tuti Triyanti Gondho Kusumo, SH, Op-cit, hal. 107.

8) Prof Abdulkadir Muhammad, SH, Hukum Pengangkutan Niaga, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998.

Berdasarkan pihak dalam perjanjian pengangkutan orang, penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut. Dalam perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai dua status, yaitu sebagai objek karena dia adalah muatan yang diangkut. Sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan, penumpang harus mampu melakukan perbuatan hukum atau mampu membuat perjanjian (Pasal 1320 KUHdt).<sup>9)</sup>

Pada Pasal 373a KUHD ditegaskan bahwa:

Seorang nakhoda yang terhadap kapal muatan atau para penumpang telah melakukan suatu kesalahan, iapun dengan keputusan Mahkamah Pelayaran, selama suatu waktu tertentu, yang tidak melebihi dua tahun, dapat dipecat dari kekuasaannya untuk berlayar sebagai nakhoda dalam sebuah kapal Indonesia.

Selanjutnya pada KUHD Pasal 342 ayat (2) disebutkan bahwa Ia bertanggung-jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain, karena kesengajaan atau kesalahan yang kasat.

---

9) Ibid, hal. 51

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1. Metode Pendekatan**

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis sosiologis (*social legal approach*), yuridis artinya pendekatan terhadap masalah yang dirumuskan, dilakukan berdasarkan pada peraturan-peraturan hukum yang berlaku, khususnya KUHD dan UU. No. 21 Tahun 1992 dan peraturan-peraturan lain. Faktor sosiologis adalah pelaksanaan peraturan-peraturan mengenai kegiatan nakhoda sebagai pemimpin kapal.

#### **3.2. Spesifikasi Penelitian**

Penelitian yang dilakukan merupakan penelitian deskriptif analitis, karena dari hasil penelitian yang diperoleh diharapkan dapat memberi gambaran atau realita mengenai tanggung jawab nakhoda sebagai pimpinan kapal, berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku dari gambaran itu dianalisa dan ditarik kesimpulan yang bersifat umum.

### 3.3. Populasi dan Metode Sampling

Populasi adalah keseluruhan jumlah obyek atau daerah yang akan diteliti. Populasi dalam penelitian ini adalah para nakhoda pada perusahaan pelayaran dan pengguna jasa yang ada di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Untuk mewakili populasi tersebut diambil sampel secara *purpose non random sampling*, yaitu sampel dipilih berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tertentu, pertimbangan tersebut adalah responden yang bersangkutan memberikan tanggapan yang mewakili populasinya tentang kenakhodaan.

Mengingat penelitian ini pada dasarnya untuk mendapatkan deskripsi tentang kedudukan nakhoda sebagai pemimpin kapal, maka sampel yang diambil adalah:

1. PT. Samudera Indonesia (SI).
2. PT. Djakarta Lloyd.
3. PT. PELNI.

Sedangkan respondennya adalah :

1. 2 Nakhoda pada PT. Samudera Indonesia (SI)
2. 2 Nakhoda pada PT. Djakarta Lloyd
3. 2 Nakhoda pada PT. PELNI.
4. 15 orang atau penumpang dan 20 Anak Buah Kapal.

### 3.4. Metode Pengumpulan Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi data primer dan data sekunder.

#### a. Data primer

Data yang diperoleh langsung dari obyek penelitian dan baru pertama kalinya diolah. Data ini meliputi tanggapan responden terhadap masalah yang diteliti. Pengumpulan data primer ini dilakukan melalui dua metode :

- 1) Wawancara, yang melalui tatap muka dan tanya jawab langsung dengan para nakhoda dan penumpang berdasarkan daftar pertanyaan yang telah disusun.
- 2) Observasi, yaitu melakukan pengamatan langsung ke objek penelitian.

#### b. Data sekunder

Data yang telah diolah oleh pihak lain di luar penelitian ini, antara lain berupa dokumen resmi, buku-buku, peraturan peundang-undangan.

### 3.5. Metode Penyajian Data

Berdasarkan data-data terkumpul untuk langkah selanjutnya adalah disusun, diolah dan dibuat laporan.

Dalam pembuatan laporan ada 4 tahap yaitu :

a. Editing

Proses yang dilakukan setelah data terkumpul untuk melihat apakah jawaban pada kuestioner telah terisi lengkap atau belum.

b. Coding

Proses pemberian kode tertentu terhadap macam jawaban dari kuestioner untuk dikelompokkan ke dalam kategori yang sama.

c. Menganalisa Data

Kegiatan pengkajian terhadap pengolahan data berupa perumusan-perumusan atau kesimpulan.

d. Analisis Data

Dari data sekunder maupun data primer yang ada dari penelitian ini dilakukan dengan maksud menggambarkan ketelitian sampel yang diteliti dengan data yang diperoleh kemudian disusun secara sistematis, untuk mencapai kejelasan masalah yang dibahas didalam penelitian ini, penulis menggunakan metode kualitatif, artinya mengukur dan menguji data dengan konsep dan teori yang tidak menggunakan rumus matematis maupun statistik.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Kedudukan nakhoda sebagai pimpinan kapal adalah penting sebab setiap ada peristiwa tertentu nakhoda harus mengambil sikap dan tindakan sesuai dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan. Selain itu nakhoda sebagai pimpinan kapal harus bertanggung jawab atas segala tindakannya itu terhadap keselamatan kapal yang ia pimpin, penumpang dan barang. Sebagai pimpinan kapal nakhoda adalah satu-satunya orang di dalam kapal yang berwenang mengambil sikap dan tindakan tertentu. Tidak dimasukkannya nakhoda dari golongan anak buah kapal maupun penumpang, hal ini hanya untuk mempertegas betapa pentingnya kedudukan nakhoda sebagai pimpinan kapal.

#### **4.1. Kedudukan Nakhoda**

##### **4.1.1. Kedudukan Nakhoda Sebagai Wakil Pemerintah**

Kedudukan nakhoda sebagai wakil pemerintah dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

- i. Nakhoda sebagai Pembantu Pelaksana Pemerintah Pusat dalam Bidang Hukum Administrasi Negara.
2. Nakhoda sebagai Pembantu Pelaksana Pemerintah Pusat dalam Bidang Hukum Pidana

Secara satu per satu kedudukan nakhoda sebagai wakil pemerintah tersebut di atas, dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Nakhoda sebagai Pembantu Pelaksana Pemerintah Pusat dalam Bidang Hukum Administrasi Negara

Nakhoda sebagai wakil pemerintah diberi tugas dan wewenang khusus di bidang hukum administrasi negara, yaitu sebagai pegawai pencatatan sipil dan notaris. Hal ini diatur pada Pasal 55 ayat (3) UU. No. 21/1992 yaitu:

Di samping kewenangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) nakhoda diberi tugas dan kewenangan khusus, yaitu:

- a. membuat catatan setiap kelahiran;
- b. membuat catatan setiap kematian;
- c. menyaksikan dan mencatat surat wasiat.

Berdasarkan Pasal 55 ayat (3) UU. No. 21/1992 tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa nakhoda mempunyai tugas dan wewenang khusus sebagai pegawai



pencatatan sipil (poin a dan b) serta sebagai notaris (poin c).

Undang-undang tersebut menjadi dasar hukum bagi tugas dan kewenangan nakhoda sebagai wakil pemerintah dalam hukum administrasi negara. Sebelum ada undang-undang tersebut tidak ada kekuatan hukumnya, mengingat pada KUH Dagang juga tidak diatur tentang hal tersebut.

Berdasarkan hasil wawancara dapat diketahui bahwa pencatatan kelahiran seorang anak dan atau kematian seorang di kapal pada prinsipnya adalah sama yaitu dalam waktu 24 jam sesudah seseorang lahir/ mati di kapal, maka nakhoda berkewajiban mencatat dalam buku harian kapal, untuk kelahiran anak dihadiri oleh ayah si anak (bila ada) dan dua orang saksi. Di pelabuhan yang pertama-tama disinggahi kapal itu, nakhoda menyerahkan dua helai ikhtisar dari buku harian kapal itu kepada Kepala Pemerintahan setempat misalnya Bupati. Penguasa ini berkewajiban menggali ikhtisar dari buku harian kapal itu di bagian bawahnya, untuk selanjutnya dilegalisir, sehelai dikirim kepada Pegawai Pencatatan Sipil dan sehelai lagi sebagai arsip.

Bila dalam pelayaran ada seorang pelayar yang ingin dibuatkan surat wasiat, maka nakhoda atau wakilnya harus melakukannya. Pasal 947 KUHP menyebutkan bahwa mereka yang dalam perjalanan melalui lautan, diperbolehkan membuat surat wasiat mereka dihadapan nakhoda atau mualim kapal, atau jika pejabat yang demikian itu tidak ada, dihadapan seorang penggantinya, dan tiap-tiap hari dihadiri oleh dua orang saksi.

**2. Nakhoda sebagai Pembantu Pelaksana Pemerintah Pusat dalam Bidang Hukum Pidana**

Nakhoda selaku pemimpin kapal harus mampu menjaga agar perjalanan mengarungi lautan itu dapat berjalan dengan aman, tertib dan lancar. Guna mewujudkan suasana dalam perjalanan yang aman, tertib dan lancar itu dalam KUHD diatur mengenai kekuasaan nakhoda untuk bertindak sebagai jaksa/ polisi yang dapat dilaksanakan kepada awak kapal sebagai mana tertuang dalam pasal 386 sampai 388 KUHD.

Pada pasal 386 KUHD mengatakan nakhoda mempunyai kekuasaan untuk melakukan tata tertib terhadap anak kapal. Untuk mempertahankan kekuasaan itu dapatlah

nakhoda mengambil tindakan-tindakan yang selayaknya diperlukan.

Pasal 387 ayat (1) KUHD, menetapkan bila seorang anak kapal meninggalkan kapalnya tanpa ijin nakhoda, tidak kembali ke kapal pada waktunya, menolak melakukan pekerjaan secara tidak baik, berlaku tidak pantas terhadap nakhoda, seorang anak kapal atau salah seorang penumpang lainnya, atau melakukan gangguan ketertiban, maka dapatlah nakhoda membebankan suatu denda kepadanya, sebanyak upah anak kapal tersebut selama paling banyak sepuluh hari, namun tak boleh denda berjumlah lebih dari sepertiga upah untuk seluruh waktu perjalanan. Dalam jangka waktu sepuluh hari tidak boleh dibebankan beberapa denda berturut-turut yang jumlahnya tertinggi yang disebutkan di atas.

Nakhoda juga dapat menjatuhkan hukuman penutupan atau membelenggu selama satu sampai tiga hari terhadap awak kapal yang bersangkutan (pasal 388 ayat (2) KUHD). Apabila seorang awak kapal melakukan perbuatan melawan hukum seperti yang disebutkan dalam pasal 387 ayat (1) KUHD, maka nakhoda berwenang untuk membatalkan perjanjian perburuhan laut dengan awak kapal yang bersangkutan.

Tetapi kalau nakhoda sudah bertindak demikian, maka dia tidak boleh menambah hukuman (pasal 399 KUHD).

#### 4.1.2. Kedudukan Nakhoda Sebagai Wakil Pengusaha Pelayaran

Pengangkutan di laut mengandung dua kelompok hukum, yaitu hukum pengangkutan barang-barang dan hukum pengangkutan orang. Kelompok hukum pengangkutan barang-barang diatur dalam buku kedua (II) titel V-A, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, mulai pasal 466 sampai dengan pasal 520-b. Kelompok hukum pengangkutan orang diatur dalam buku kedua (II) titel V-B, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, mulai pasal 521 sampai dengan pasal 533-z.

Nakhoda sebagai wakil pengusaha kapal berarti nakhoda juga sebagai wakil dari majikannya, mengingat kedudukannya yang penting itu, maka nakhoda wajib bertindak dengan cakap, cermat dan bijaksana. Kedudukan nakhoda sebagai wakil pengusaha kapal ini diatur dalam pasal 359 sampai dengan 367 KUHD.

Pasal 359 KUHD berbunyi nakhoda wajib menyelenggarakan susunan anak buah dan menyelenggarakan segala apa yang berhubungan dengan pemuatan dan

pembongkaran kapalnya, termasuk di dalamnya pemungutan upah-upah untuk itu, sebegitu jauh pengusaha kapal tidak menyuruh orang-orang lain untuk melakukannya.

Ketentuan dalam pasal 359 KUHD tersebut dimaksudkan agar usaha pelayaran menyeberang laut dapat berjalan dengan lancar dan menguntungkan bagi pengusaha kapal (Reder). Dalam praktek, apabila yang menjadi pengusaha kapal adalah pengusaha pelayaran yang besar, maka sudah menjadi kebiasaan bahwa, pemuatan, pembongkaran dan penagihan uang angkutan tidak dilakukan lagi oleh nakhoda, melainkan oleh pengusaha kapal diserahkan kepada wakil-wakilnya atau kepada pengusaha lain yang beroperasi di bidang itu.

Berdasarkan hasil wawancara dapat diketahui bahwa perusahaan pelayaran yang besar biasanya memiliki agen-agen di luar negeri yang melakukan segala pekerjaan dari kantor pusat. Namun demikian ada kalanya perusahaan pelayaran tidak mempunyai agen di suatu pelabuhan atau daerah tertentu, maka dalam hal ini nakhodalah yang mengambil tindakan yang perlu untuk menyelamatkan kapal itu.

Pasal 360 KUHD pasal (1) menyebutkan bahwa di tempat-tempat dimana pengusaha kapal tidak mempunyai perwakilan, sedangkan ia sendiri tidak dapat mengambil tindakan-tindakan secara mudah, maka berhaklah nakhoda memperlengkapi kapalnya dengan segala apa yang diperlukan dan melakukan segala tindakan, yang perlu berhubungan dengan pemakaian kapal itu sesuai dengan tujuan yang oleh pengusaha diberikan kepada kapal tersebut atau yang diperlukan untuk menyelamatkan kapal itu.

Pada tempat yang ada agen atau perwakilan, apabila nakhoda tetap mengambil keputusan/ tindakan, maka bagi pihak ketiga yang jujur tidak boleh dirugikan (pasal 360 ayat (2) KUHD). Ada kalanya suatu kapal yang sedang berlayar di luar wilayah Indonesia menghadapi peristiwa-peristiwa yang mendesak, yang mengharuskan pengambilan tindakan secara cepat, misalnya menyelenggarakan perbaikan-perbaikan yang luar biasa atas kapalnya, sehingga tidak layak lagi untuk menunggu perintah-perintah pengusaha kapal atau seorang yang berkuasa untuk bertindak atas nama pengusaha, maka dalam hal yang demikian nakhoda berhak bertindak (pasal 362 ayat (1) KUHD).

Pada pelayaran di luar wilayah Indonesia, seorang nakhoda mengalami kekurangan dana guna pembiayaan pengeluaran-pengeluaran yang perlu untuk meneruskan perjalanan, padahal untuk mendapatkan uang nakhoda tidak diperkenankan mengeluarkan wesel atau nama pengusaha atau dengan jalan lain, dalam hal yang demikian bagi nakhoda diwenangkan untuk meminjam uang dengan cara menghipotekkan kapalnya, atau jika hal ini tidak mungkin, nakhoda dapat menggadaikan atau menjualnya sebagian dari muatan kapalnya (pasal 365 ayat (1) KUHD).

Pengertian pengangkut menurut pasal 466 KUHD adalah barang siapa yang baik dengan perjanjian carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, maupun dengan perjanjian jenis lain, meningkatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan.

Pada pengangkutan di laut, banyak pihak-pihak yang terkait diantara pihak kesatu dengan pihak yang lain, pihak-pihak tersebut diantaranya adalah:

- (1) Pengusaha kapal, nakhoda dan anak buah kapal.
- (2) Penumpang dan
- (3) Pengirim barang.

Menurut pasal 320 KUHD pengertian pengusaha kapal (*reder*) adalah orang yang mempergunakan kapal di laut dan untuk itu dilakukannya sendiri atau menyuruh melakukannya oleh seorang nakhoda yang bekerja padanya. Dan mengenai pengexploitasian kapal juga terdapat dalam pasal 323 KUHD yaitu bilamana sebuah kapal dimiliki oleh berbagai-bagai orang yang lain daripada karena suatu perjanjian persekutuan sebagai dimaksudkan dalam titel ketiga dari buku pertama, mempergunakannya untuk pelayaran di laut untuk tanggungan bersama, maka terdapat suatu pemilikan bersama kapal diantara mereka.

Pasal 321 KUHD menetapkan pengusaha kapal terikat oleh segala perbuatan hukum dan bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang disebabkan oleh suatu perbuatan melanggar hukum, yang dilakukan oleh mereka yang bekerja tetap maupun sementara pada kapalnya, asal perbuatan itu dilakukan dalam pekerjaan mereka atau pada waktu mereka sedang melakukan pekerjaan mereka. Jadi menurut pengertian pasal 321 KUHD itu terdapat dua macam tanggung jawab yang melekat pada pengusaha kapal yaitu tanggung jawab atas perbuatan hukum dan tanggung jawab atas kerugian. Sehubungan tanggung jawab atas perbuatan



hukum itu pasal 1972 BW telah menyebutkan adanya hakikat hukum yakni apabila seorang memberi kuasa kepada orang lain guna melakukan sesuatu untuk si pemberi kuasa, maka kini terselip suatu perwakilan langsung dari si pemberi kuasa oleh sipenerima kuasa.

Perwakilan tersebut maksudnya adalah perwakilan langsung yakni perbuatan hukum yang dilakukan oleh Nakhoda, merupakan perbuatan hukum si pemberi kuasa / pengusaha kapal, karena Nakhoda bertindak mewakili pengusaha kapal sebagai majikannya. Karena nakhoda merupakan buruh utama dari pengusaha kapal, maka segala perbuatannya menjadi tanggung jawab pengusaha kapal, asal perbuatan itu dilakukan dalam jabatannya atau dalam waktu mereka menjalankan pekerjaannya itu. Kalau nakhoda berbuat di luar kewenangannya, maka menurut pasal 373 KUHD, nakhoda sendiri yang bertanggung jawab .

Meskipun kapal dalam keadaan berlabuh, tetap nakhoda yang bertanggung jawab, selama nakhoda tidak dipecat dari jabatannya, alasan ini didasarkan pada pasal 341 KUHD bahwa nakhoda memimpin kapal dan tidak pengusaha kapal, meskipun kapal sedang berlabuh. Banyak hal lain yang tidak dapat dipertanggung jawabkan kepada pengusaha

kapal, seperti pasal 341, 342, 433, 386, 393 dan lain-lain pasal dalam KUHD. Apabila nakhoda yang bersangkutan dipecat, tentu ada nakhoda lain sebagai penggantinya, maka nakhoda pengganti inilah untuk selanjutnya yang bertanggung jawab.

Pada prakteknya seorang nakhoda mulai bertanggung jawab sejak diadakannya perjanjian kerja laut sampai berakhirnya perjanjian kerja laut tersebut. Tanggung jawab nakhoda tidak terbatas hanya selama melakukan pelayaran saja tetapi juga sewaktu kapal berlabuh/tidak juga tanggung jawab atas anak-anak kapal selama anak kapal itu masih terikat dengan perjanjian yang dilakukan dengan pengusaha kapal.

Hubungan yang timbul karena nakhoda dengan pengusaha kapal dengan PELNI dan PT Djakarta Lloyd berbeda dengan pengusaha pelayaran lain (swasta) karena pada PT PELNI dan PT Djakarta Llyod nakhoda merupakan pegawai organik, tidak semata-mnata merupakan buruh dari pengusaha kapal, dan nakhoda berhak mendapatkan masa pensiun, menurut peraturan yang berlaku bagi masing-masing perusahaan pelayaran tersebut.

#### 4.1.3. Kedudukan Nakhoda Sebagai Buruh

Sebelum tanggal 1 April 1938, nakhoda merupakan sekutu pengusaha kapal (*mede reder*), yang dapat bertindak sendiri atas tanggung jawab dan pembiayaan sendiri. Tetapi sesudah tanggal 1 April 1938, nakhoda merupakan buruh utama pengusaha kapal (pasal 399 KUHD). Nakhoda sebagai buruh dari pengusaha kapal seharusnya tidak mempunyai tanggung jawab sendiri (pasal 1367 KUH Perdata), tetapi karena nakhoda sebagai buruh utama dari pengusaha kapal yang mempunyai kewenangan-kewenangan sendiri, di luar kewenangan-kewenangan pengusaha kapal (pasal 341, 343, 386, 393 dan lain-lain KUHD), maka kepada nakhoda dibebankan suatu tanggung jawab khusus, yang terpisah dari tanggung jawab pengusaha kapal (pasal 342 ayat (2) KUHD), sebagai akibat dari itu ada pengadilan administrasi, yang khusus bagi nakhoda yakni Mahkamah Pelayaran, yang berkedudukan di Jakarta (pasal 373-a KUHD).

## **4.2. Tanggung Jawab Nakhoda**

### **4.2.1. Tanggung Jawab Nakhoda Terhadap Kapal**

Jawaban responden atas kuesioner yang diajukan, yaitu 15 orang penumpang dan 20 ABK (Anak Buah Kapal) akan disajikan dalam bentuk tabel. Adapun keterangan-keterangan yang disajikan dalam tabel adalah sebagai berikut:

- SI : PT. Samudera Indonesia
- DL : PT. Djakarta Lloyd
- P : PT. Pelni
- TR : Tanggapan Responden
- SB : Sangat Baik
- B : Baik
- CB : Cukup Baik
- TB : Tidak Baik
- STB : Sangat Tidak Baik

#### **1. Kemampuan Nakhoda dalam Memimpin Kapal**

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 15 penumpang dan 20 ABK dapat diketahui tanggapan responden terhadap kemampuan nakhoda dalam memimpin kapal sebagai berikut:

Tabel 1. Kemampuan Nakhoda dalam Memimpin Kapal

TR	PENUMPANG						Anak Buah Kapal						JUMLAH	
	SI		DL		P		SI		DL		P			
	f	%	f	%	f	%	f	%	F	%	f	%	f	%
SB	0	0	1	2,9	0	0	1	2,9	1	2,9	1	2,9	4	11,4
B	3	8,6	3	8,6	3	8,6	1	2,9	1	2,9	1	2,9	12	34,3
CB	2	5,7	1	2,9	2	5,7	5	14,3	5	14,3	3	8,6	18	51,4
TB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2,9	1	2,9
STB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JML	5	14,3	5	14,3	5	14	7	20,0	7	20,0	6	17,1	35	100

Sumber: Data primer yang diolah, 2000.

Berdasarkan Tabel 1 secara keseluruhan dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menyatakan kemampuan nakhoda dalam memimpin kapal adalah sudah cukup baik (51,43 persen) dan sebagian lagi yang jumlahnya cukup besar (34,29 persen) menyatakan baik. Secara rinci dapat dijelaskan bahwa kemampuan nakhoda dalam memimpin kapal menurut penumpang PT. Samudera Indonesia, PT. Djakarta Lloyd dan PT. Pelni sebagian besar menyatakan baik (8,6 persen). Sedangkan menurut ABK sebagian besar menyatakan cukup baik (masing-masing adalah 14,3 persen dari ABK PT. Samudera Indonesia dan PT. Djakarta Lloyd serta 8,6 persen dari ABK PT. Pelni).

## 2. Komplain kepada Nakhoda

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui jumlah komplain (protes/ aduan) dari responden kepada nakhoda sebagai berikut:

Tabel 2. Komplain kepada Nakhoda

TP	PENUMPANG						ABK						JUMLAH	
	SI		DL		P		SI		DL		P			
	f	%	f	%	f	%	f	%	F	%	f	%	f	%
SB	5	14.3	5	14.3	5	14.3	7	20.0	7	20.0	8	17.1	35	100
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
STB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JML	5	14.3	5	14.3	5	14.3	7	34.3	7	34.3	8	17.1	35	100

Sumber: Data primer yang diolah, 2000.

Berdasarkan Tabel 2 dapat diketahui bahwa semua responden baik penumpang maupun ABK dari PT. Samudera Indonesia, PT. Djakarta Lloyd dan PT. Pelni menyatakan tidak pernah melakukan komplain kepada nakhoda (100 persen).

### 3. Kemampuan Nakhoda Menyelesaikan Masalah

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui tanggapan responden terhadap kemampuan nakhoda dalam menyelesaikan masalah sebagai berikut:

Tabel 3. Kemampuan Nakhoda dalam Menyelesaikan Masalah

TP	PENUMPANG						ABK						JUMLAH	
	SI		DL		P		SI		DL		P			
	f	%	f	%	f	%	f	%	F	%	f	%	f	%
SB	0	0	1	2,9	0	0	1	2,9	1	2,9	1	2,9	4	11,4
B	2	5,7	1	2,9	2	5,7	1	2,9	2	5,7	1	2,9	9	25,7
CB	3	8,8	3	8,8	3	8,8	5	14,3	4	11,4	3	8,8	21	60,0
TB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2,9	1	2,9
STB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JML	5	14,3	5	14,3	5	14,3	7	20,0	7	20,0	8	17,1	35	100

Sumber: Data primer yang diolah, 2000.

Berdasarkan Tabel 3 secara keseluruhan dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menyatakan kemampuan nakhoda dalam menyelesaikan masalah adalah cukup baik (60 persen) dan sebagian lagi yang jumlahnya cukup besar (25,72 persen) menyatakan baik.

Secara rinci dapat dijelaskan bahwa kemampuan nakhoda dalam menyelesaikan masalah menurut penumpang PT. Samudera Indonesia, PT. Djakarta Lloyd dan PT. Pelni

sebagian besar menyatakan cukup baik (8,6 persen). Demikian pula menurut ABK sebagian besar menyatakan cukup baik (masing-masing adalah 14,3 persen dari ABK PT. Samudera Indonesia, 11,4 persen dari PT. Djakarta Lloyd dan 8,6 persen dari ABK PT. Pelni).

#### 4. Pemahaman Nakhoda terhadap Hak dan Kewajibannya

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui tanggapan responden terhadap pemahaman nakhoda terhadap hak dan kewajibannya sebagai berikut:

Tabel 4. Pemahaman Nakhoda terhadap Hak dan Kewajibannya

TP	PENUMPANG						ABK						JUMLAH	
	SI		DL		P		SI		DL		P		f	%
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%		
SB	5	14.3	5	14.3	5	14.3	7	20.0	7	20.0	6	17.1	35	100
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CB	0	0	0	0	0	0	0	14.3	0	14.3	0	0	0	0
TB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
STB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JML	5	14.3	5	14.3	5	14.3	7	34.3	7	34.3	6	17.1	35	100

Sumber: Data primer yang diolah, 2000.

Berdasarkan Tabel 4 dapat diketahui bahwa semua responden baik penumpang maupun ABK dari PT. Samudera



Indonesia, PT. Djakarta Lloyd dan PT. Pelnindo menyatakan nakhoda paham akan hak dan kewajibannya (100 persen).

#### **4.2.2. Tanggung Jawab Nakhoda terhadap Barang**

Barang-barang muatan yang ada di kapal itu di bawah pengawasan dan perwalian nakhoda, sebab pemilik barang-barang muatan itu tidak hadir di kapal, karena barang-barang muatan itu ada dibawah perlindungan nakhoda, maka bila ada suatu peristiwa yang menyangkut barang-barang muatan itu, maka nakhodalah yang harus mewakili pemiliknya.

Apabila kapal dipaksa masuk ke suatu pelabuhan, di tahan atau dihalang-halangi dalam pelayarannya, maka nakhoda berkewajiban untuk menuntut kembali kapal dan muatannya, serta mengambil tindakan-tindakan yang perlu untuk penuntutan tersebut. Tentang kejadian ini nakhoda berkewajiban untuk seketika memberitahukan kepada pengusaha kapal atau pencarter serta menanti intruksi-intruksi mereka (pasal 369 KUHD). Pasal tersebut diatas menunjukkan bahwa nakhoda harus menyelamatkan muatan, yang berarti harus pula bertanggung jawab kepada mereka yang berhak atas muatan yang dimuat dalam kapal yang di

pimpin. Bahkan bila perlu seorang nakhoda harus mengambil inisiatif dan bertindak di muka pengadilan sebagai wakil dari mereka yang berhak atas muatan bila terjadi hal-hal seperti termaksud dalam pasal 369 KUHD.

Apabila dalam keadaan mendesak seperti misalnya muatan ada yang rusak atau karena perjalanan dihentikan, nakhoda diperbolehkan menjual muatan atau sebagian dari muatan itu, atau guna membiayai pengeluaran-pengeluaran yang telah dilakukan guna kepentingan muatan tersebut, meminjam uang dengan mempertaruhkan muatan itu sebagai jaminan (pasal 371 ayat (3) KUHD).

Nakhoda yang mengangkut barang, mempunyai tanggung jawab atas kehilangan atau kerusakan barang-barang yang diangkutnya. Tanggung jawab tersebut dibedakan menjadi dua macam yang menurut hasil penelitian ialah :

- 1) Nakhoda bertanggung jawab terhadap barang-barang, apabila barang-barang tersebut sudah ditarik/diangkut dengan atau oleh gancu-gancu kapal yang bersangkutan. Dengan demikian nakhoda harus memperhatikan cara pemuatan barang tersebut. Ordonasi kapal-kapal 1983 pasal 15 ayat (1) menyebutkan bahwa pemuatan, pepadatan

dan pengaturan tolak bara harus memenuhi syarat-syarat kelayaklautan dan keselamatan.

2) Nakhoda sudah bertanggung jawab terhadap barang-barang yang berada dalam pagar-pegar yang mengelilingi kapal. Bila terjadi kerusakan/kekurangan barang-barang atau kehilangan barang dimana barang-barang itu sudah berada dalam pagar/terali yang mengelilingi kapal, maka menjadi tanggung jawab nakhoda. Tanggung jawab nakhoda berakhir pada saat penyerahan barang.

#### **4.2.3. Tanggung Jawab Nakhoda terhadap Penumpang**

Penumpang yang berada di dalam kapal adalah penumpang yang sudah memenuhi persyaratan yang telah ditentukan oleh pengusaha kapal, yang pelaksanaannya diserahkan kepada Nakhoda persyaratan tersebut lazim disebut tiket atau karcis pengangkutan. Tetapi adakalanya diantara penumpang tersebut tidak memiliki tiket, penumpang yang demikian disebut penumpang gelap.

Menurut sumber dari PT. Djakarta Lloyd dan PT. PELNI apabila di dalam kapal didapatkan penumpang gelap, maka biasanya nakhoda mengharuskan agar penumpang gelap itu membayar tiket dengan denda 100% dari harga karcis, bila

penumpang gelap tersebut tidak mampu untuk membayar tiket berikut dendanya maka nakhoda berhak dan dapat mempekerjakan penumpang gelap itu diatas kapal sampai diturunkan di pelabuhan yang terdekat, hal ini diberlakukan bila kapal berlayar di wilayah Indonesia. Bila hal ini terjadi, selama waktu kapal sedang berlayar di luar negeri, maka nakhoda berhak dan dapat menahan penumpang gelap itu, sampai di pelabuhan yang terdekat penumpang gelap itu diserahkan kepada petugas imigrasi. Apabila ternyata penumpang gelap itu hilang sebelum nakhoda itu menyerahkan ke petugas imigrasi , maka kapal yang ia pimpin itu ditahan sampai ditemukannya kembali penumpang gelap tersebut.

Selama para penumpang berada di atas kapal, mereka berada dibawah kekuasaan nakhoda, dan bagi mereka wajib menepati perintah-perintah yang diberikan oleh nakhoda untuk kepentingan keamanan tahu untuk memelihara ketertiban dan kepatuhan/disiplin (pasal 393 KUHD). Apabila seorang atau beberapa orang penumpang ketika dalam pelayaran di laut melakukan kejahatan, maka nakhoda dapat mengambil tindakan-tindakan purbajaga dan dapat menahannya serta melakukan pemeriksaan dengan dihadiri

oleh dua orang perwira kapal yang ditunjuk dalam daftar bahari (pasal 394 a ayat 1 KUHD).

#### 4.3. Hambatan-Hambatan yang Dihadapi Nakhoda

Data tentang hambatan-hambatan yang dihadapi nakhoda diperoleh melalui wawancara dengan 6 nakhoda (nakhoda dari PT. Samudera Indonesia, PT. Djakarta Lloyd dan PT. Pelni masing-masing 2 responden), maupun menyebarkan kuesioner kepada 15 penumpang (penumpang dari PT. Samudera Indonesia, PT. Djakarta Lloyd dan PT. Pelni masing-masing 5 responden) dan 20 ABK (Anak Buah Kapal dari PT. Samudera Indonesia 7 responden, PT. Djakarta Lloyd 7 responden dan PT. Pelni 6 responden).

Berdasarkan wawancara dengan responden nakhoda dari PT. Samudera Indonesia, PT. Djakarta Lloyd dan PT. Pelni, diperoleh data sebagai berikut:

1. Berkenaan dengan tanggung jawab yang paling berat selama dalam perjalanan yang telah dilakukan, menurut seluruh responden (nakhoda) yang ditemui (100 persen), baik dari PT. Samudera Indonesia, PT. Djakarta Lloyd dan PT. Pelni menyatakan tanggung jawab yang paling berat adalah apabila terjadi

kecelakaan kapal, namun demikian kecelakaan tersebut tidak pernah dialami nakhoda yang menjadi responden penelitian.

2. Pelanggaran hukum yang pernah terjadi di kapal adalah
- a. pencurian barang (uang maupun barang berharga) dan
  - b. adanya penumpang yang membawa barang terlarang (senjata tajam, senjata api maupun narkoba).

Kasus pelanggaran hukum yang paling sering terjadi adalah pencurian barang, terutama uang. Adapun jumlah kasus pencurian barang dan membawa barang terlarang (rata-rata setiap melakukan perjalanan) yang terjadi pada masing-masing kapal menurut para nakhoda yaitu:

a. PT. Samudera Indonesia:

- Pencurian barang : 7 - 10 kali
- Barang terlarang : 2 - 5 penumpang

b. PT. Djakarta Lloyd:

- Pencurian barang : 5 - 8 kali
- Barang terlarang : 3 - 5 penumpang

c. PT. Pelni:

- Pencurian barang : 8 - 12 kali
- Barang terlarang : 5 - 7 penumpang

Berdasarkan data tersebut dapat diketahui bahwa terjadi kasus pencurian barang maupun kasus membawa barang terlarang paling banyak terjadi pada PT. Pelni.

3. Para nakhoda sangat jarang (belum tentu dalam lima kali pelayaran terjadi satu kali) menerima komplain maupun berselisih paham dengan penumpang, mengingat sistem pengangkutan barang dan penumpang relatif sudah baik.

#### **4.4. Upaya-upaya yang dilakukan Nakhoda dalam mempertanggungjawabkan kedudukannya sebagai pemimpin Kapal**

Upaya-upaya yang dilakukan nakhoda dalam mempertanggungjawabkan kedudukannya sebagai pemimpin kapal, yang berdasarkan hasil wawancara dengan para nakhoda dapat dirinci sebagai berikut :

##### **1. Berkenaan dengan Tanggung Jawab terhadap Barang**

Apabila terjadi sesuatu berkenaan dengan barang (termasuk kapal), nakhoda wajib memberitahukan kepada pengusaha kapal atau pencarter serta menanti instruksi-instruksi mereka (pasal 369 KUHD).

Apabila dalam keadaan mendesak seperti misalnya muatan barang ada yang rusak atau karena perjalanan dihentikan, nakhoda diperbolehkan menjual muatan atau

sebagian dari muatan itu, atau guna kepentingan muatan tersebut, meminjam uang dengan mempertaruhkan muatan itu sebagai jaminan (pasal 371 ayat (3) KUHD).

Terdapat dua bentuk upaya nakhoda atas kehilangan atau kerusakan barang-barang yang diangkutnya, yaitu :

- a. Nakhoda bertanggung jawab terhadap barang-barang, apabila barang-barang tersebut sudah ditarik/diangkut dengan atau oleh gancu-gancu kapal yang bersangkutan. Dengan demikian nakhoda harus memperhatikan cara pemuatan barang tersebut. Ordonansi kapal-kapal 1983 pasal 15 ayat (1) menyebutkan bahwa pemuatan, pemadatan dan pengaturan tolak barang harus memenuhi syarat-syarat kelayaklautan dan keselamatan.
- b. Apabila terjadi kerusakan/kekurangan barang-barang atau kehilangan barang dimana barang-barang itu sudah berada dalam pagar/terali yang mengelilingi kapal, maka menjadi tanggung jawab nakhoda. Tanggung jawab nakhoda berakhir pada saat penyerahan barang.

## **2. Berkenaan dengan Tanggung Jawab terhadap Penumpang**

Upaya yang dilakukan terhadap penumpang gelap (tidak memiliki tiket) yaitu nakhoda mengharuskan agar penumpang gelap itu membayar tiket dengan denda 100% dari harga karcis, bila penumpang gelap tersebut tidak mampu untuk membayar tiket berikut dendanya, maka nakhoda berhak dan dapat mempekerjakan penumpang gelap itu di atas kapal sampai diturunkan di pelabuhan yang terdekat, hal ini diberlakukan bila kapal berlayar di wilayah Indonesia.



Bila hal ini terjadi, selama waktu kapal sedang berlayar di luar negeri, maka nakhoda berkah dan dapat menahan penumpang gelap itu, sampai di pelabuhan yang terdekat penumpang gelap itu diserahkan kepada petugas imigrasi. Apabila ternyata penumpang gelap itu hilang sebelum nakhoda itu menyerahkan ke petugas imigrasi, maka kapal yang ia pimpin itu ditahan sampai ditemukannya kembali penumpang gelap tersebut.

Selama para penumpang berada di atas kapal, mereka berada di bawah kekuasaan nakhoda, dan bagi mereka wajib menepati perintah-perintah yang diberikan oleh nakhoda untuk kepentingan keamanan tahu untuk memelihara ketertiban dan kepatuhan/disiplin (pasal 393 KUHD). Apabila seorang atau beberapa orang penumpang ketika dalam pelayaran di laut melakukan kejahatan, maka nakhoda dapat mengambil tindakan-tindakan purbajaga dan dapat menahannya serta melakukan pemeriksaan dengan dihadiri oleh dua orang perwira kapal yang ditunjuk dalam daftar bahari (pasal 394 a ayat 1 KUHD).

Berkenaan dengan tanggung jawab nakhoda terhadap penumpang dan barang, disebutkan pada UU. No. 21/1992 Pasal 88 yaitu:

Nakhoda atau pimpinan kapal bertanggung jawab atas kecelakaan kapal, kecuali dapat dibuktikan lain, yang dimaksud dengan dibuktikan lain dalam ketentuan ini adalah nakhoda atau pemimpin kapal berdasarkan pembuktian telah melakukan upaya dan melaksanakan kewajiban berdasarkan Undang-Undang Pengangkutan 1992.

Menurut Tuti Triyanti Gondho Kusumo, berkenaan tanggung jawab tersebut di atas adalah sebagai berikut:

Sebaliknya apabila wewenang Nakhoda itu melampaui wewenang yang digariskan, maka akibat tindakan tersebut nakhoda harus mempertanggung jawabkan perbuatannya, tetapi apabila majikan menyetujui perbuatan nakhoda yang melampaui wewenangnya maka dengan sendirinya tanggung jawabnya beralih ke pengusaha Pelayaran tersebut.<sup>7)</sup>

Adapun pengertian penumpang itu sendiri menurut tidak disebutkan pada KUHD maupun UU. No. 21/1992, namun istilah penumpang ini dimaksudkan untuk untuk pengangkutan orang, tetapi rumusan mengenai penumpang secara umum tidak diatur.

Pada Pasal 1 butir (9) UUKA ditentukan, pengguna jasa adalah setiap orang dan/ atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang. Demikian juga dalam Pasal 1 butir (10) UUAJ ditentukan, pengguna jasa adalah setiap orang / dan atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan, baik untuk angkutan orang maupun barang. Dalam UUPP dan UUPU tidak dijumpai rumusan Pasal mengenai pengguna jasa.<sup>8)</sup> Berdasarkan kedua Pasal tadi dapat disimpulkan bahwa

"pengguna Jasa" adalah penumpang dan /atau pengirim barang.

Berdasarkan pihak dalam perjanjian pengangkutan orang, penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut. Dalam perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai dua status, yaitu sebagai objek karena dia adalah muatan yang diangkut. Sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan, penumpang harus mampu melakukan perbuatan hukum atau mampu membuat perjanjian (Pasal 1320 KUHdt).<sup>9)</sup>

Pada Pasal 373a KUHD ditegaskan bahwa:

Seorang nakhoda yang terhadap kapal muatan atau para penumpang telah melakukan suatu kesalahan, iapun dengan keputusan Mahkamah Pelayaran, selama suatu waktu tertentu, yang tidak melebihi dua tahun, dapat dipecat dari kekuasaannya untuk berlayar sebagai nakhoda dalam sebuah kapal Indonesia.

Selanjutnya pada KUHD Pasal 342 ayat (2) disebutkan bahwa Ia bertanggung-jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain, karena kesengajaan atau kesalahan yang kasat.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka bagi penulis perlu untuk menarik kesimpulan dan saran. Kesimpulan yang dibuat merupakan jawaban atas persoalan-persoalan yang timbul, sedangkan saran merupakan sumbangan pemikiran terhadap perusahaan tempat penulis melakukan penelitian.

#### **A. Kesimpulan**

##### **1. Tanggung Jawab nakhoda meliputi :**

- a) Nakhoda bertanggung jawab terhadap kapal selama nakhoda tersebut masih terikat dengan perjanjian kerja laut yang dilakukannya dengan pengusaha kapal, dengan tidak memperhatikan apakah kapal tersebut berlayar atau tidak (Pasal 320-321 KUHD).
- b) Nakhoda bertanggung jawab terhadap barang sejak saat barang dikaitkan pada tali derek kapal/gancu kapal dan selama di kapal sampai diturunkan dari kapal setibanya di tempat tujuan (Pasal 371 KUHD).

d) Nakhoda bertanggungjawab terhadap keselamatan penumpang selama berada di atas kapal (Pasal 393 KUHD).

Dalam prakteknya tanggung jawab Nakhoda baik terhadap kapal, Penumpang dan barang-barang yang diangkut cukup besar, hal ini dapat dilihat dari hasil kuesioner yang menyimpulkan bahwa :

- Tanggapan responden terhadap Kemampuan Nakhoda Dalam Memimpin Kapal, sebagian besar menyatakan > baik (8,6%).
- Tanggapan responden terhadap Kemampuan Nakhoda Dalam Menyelesaikan Masalah, sebagian besar menyatakan cukup baik (60%) dan yang menyatakan baik (25,72%).
- Komplain Kepada Nakhoda; seluruh responden menyatakan tidak pernah melakukan komplain kepada Nakhoda (98%)

2. Berdasarkan data yang diperoleh baik melalui wawancara, maupun penyebaran kuesioner pada PT. Samudera Indonesia, PT. Djakarta Lloyd dan PT. Pelni, maka hambatan-hambatan yang dihadapi Nakhoda sehubungan dengan tanggung jawabnya adalah apabila terjadi kecelakaan kapal. Namun demikian kecelakaan

tersebut tidak pernah dialami nakhoda yang menjadi responden penelitian. Selain itu juga adanya kasus kasus pelanggaran hukum seperti pencurian barang (yang sering terjadi), adanya penumpang yang membawa barang-barang terlarang (senjata tajam, senjata api, maupun narkoba), yang kesemuanya itu bisa menjadi hambatan bagi Nakhoda dalam menunaikan tugasnya sebagai pemimpin kapal.

3. Adapun upaya-upaya yang dilakukan Nakhoda dalam mempertanggungjawabkan kedudukannya sebagai pemimpin kapal :
  - a. Nakhoda / pimpinan kapal bertanggungjawab atas kecelakaan kapal, kecuali dapat dibuktikan lain. Yang dimaksud dengan dibuktikan lain dalam ketentuan ini adalah Nakhoda berdasarkan pembuktian telah melakukan upaya dan melaksanakan kewajiban berdasarkan UU Pengangkutan Tahun 1992.
  - b. Berkenaan dengan tanggung jawab terhadap barang (termasuk Kapal), maka nakhoda bertanggung jawab terhadap barang-barang sejak barang-barang tersebut diangkut dan berakhir pada saat penyerahan barang. Jika barang tersebut rusak /

hilang maka sepenuhnya menjadi tanggung jawab Nakhoda, dimana Nakhoda wajib memberitahukan kepada pengusaha kapal/pencarter serta menanti instruksi-instruksi mereka. (Pasal 369 KUHD)

- c. Berknaan dengan tanggung jawab terhadap Penumpang, maka selama para penumpang di atas kapal, mereka berada di bawah kekuasaan nakhoda dan wajib mentaati perintah-perintah yang diberikan oleh nakhoda untuk kepentingan keamanan. Terhadap penumpang yang melakukan kejahatan, maka nakhoda dapat mengambil tindakan-tindakan purbajaga dan dapat menahannya serta melakukan pemeriksaan dengan dihadiri dua orang perwira kapal yang ditunjuk.

#### **B. Saran-saran**

Berdasarkan hasil penelitian ini dapat diajukan saran-saran dalam rangka meningkatkan tanggung jawab nakhoda terhadap barang dan penumpang, upaya yang perlu dilakukan adalah meningkatkan kualitas SDM (Sumber daya Manusia) yaitu para nakhoda serta meningkatkan penegakan hukum (*law enforcement*).

1. Kualitas nakhoda dapat lebih ditingkatkan, dengan menekankan mentalitas nakhoda untuk secara profesional menjalankan tanggung jawabnya. Untuk itu nakhoda perlu dibekali dengan pengetahuan tentang peraturan perundang-undangan yang berlaku. Hal ini dapat dilakukan baik melalui kegiatan Penataran, Seminar dan sebagainya, baik yang diselenggarakan oleh instansi masing-masing maupun oleh pemerintah.
2. Penegakan hukum (*law enforcement*) sangat penting untuk benar-benar memberikan sanksi yang tegas kepada para nakhoda yang tidak bertanggung jawab atau lalai dalam menunaikan tugasnya dengan ancaman hukuman administrasi maupun hukuman pidana. Sedangkan bagi penumpang yang melakukan pelanggaran benar-benar akan ditindak tegas, misalkan bagi penumpang yang tidak mempunyai tiket akan didenda 100% dari harga tiket tersebut atau akan dipekerjakan diatas kapal sebagai gantinya.



## DAFTAR PUSTAKA

Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998

Herman Warsito, Pengantar Metode Penelitian Buku Panduan Mahasiswa, Aptik Gramedia Pusataka Utama, Jakarta, 1991

Projodikoro W, Hukum Laut Bagi Indonesia, Sumur Bandung, Jakarta, 1984

Ronny Hanifijo Soemitro, Metologi Penelitian Hukum Dan Yurimetri, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1988

Tuti Triyanti Gondhokusuma, Pengangkutan Melalui Laut, F.H. UNDIP, Semarang, 1988

R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), PT Pradnya Paramita, Jakarta, 1994

Undang-Undang No 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran

**P.T. ( Persero ) DJAKARTA LLOYD**

BRANCH OFFICE 23, JALAN MPU TANTULAR PO BOX 1056 SEMARANG 50129

**BANKERS :**

BANK BUMI DAYA, BANK NEGARA INDONESIA 1946

CABLE ADDRESS : DJAKARTA LLOYD SEMARANG

PHONES 540864, 517351 (HUNTING)

TELEX 22420 DLSM 1A

FAX 540701

Semarang, 30 Juni 2000

**SURAT KETERANGAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini menerangkan bahwa :

Nama : TAN TEGUH PURNOMO  
NIM : 92.20.897  
NIRM : 92.6.111.01000.50041  
Fakultas : HUKUM  
Universitas : KATOLIK SOEGIJAPRANATA SEMARANG

Telah melakukan riset pada Perusahaan Djakarta Lloyd untuk keperluan skripsi dengan judul :

**" KEDUDUKAN NAKHODA SEBAGAI PEMIMPIN KAPAL DAN TANGGUNG JAWABNYA TERHADAP PENUMPANG MAUPUN BARANG BAWAAANNYA "**

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

P.T. ( Persero ) DJAKARTA LLOYD



Manager personalia

**SAMUDERA INDONESIA GROUP**

SHIPPING - AGENCY - STEVEDORING - WAREHOUSING  
FORWARDING - INLAND TRANSPORT - CONTAINER DEPOT

INSIA  
/ VII / 1990

**SURAT KETERANGAN**  
**NO. 1021 / SI - PL / VI - 2000**

YANG BERTANDA TANGAN DI BAWAH INI, PT. SAMUDERA INDONESIA GROUP  
MENERANGKAN :

NAMA : TAN TEGUH PURNOMO  
PEKERJAAN : MAHASISWA UNIVERSITAS KATOLIK  
SOEGIJAPRANATA SEMARANG  
FAKULTAS : HUKUM  
NIM / NIRM : 92.20.897 / 92.6.111.01000.50041  
ALAMAT : JL. KARANG WULAN BARAT III / 36 A

TELAH BENAR BENAR MELAKSANAKAN SURVEY / RESEARCH DI PT. SAMUDERA  
INDONESIA GROUP CABANG SEMARANG, MULAI TANGGAL 25 OKTOBER 1999  
SAMPAI TANGGAL 27 OKTOBER 1999 DALAM RANGKA PENYUSUNAN SKRIPSI,  
DENGAN JUDUL :

" KEDUDUKAN NAKHODA SEBAGAI PEMIMPIN KAPAL DAN TANGGUNG  
JAWABNYA TERHADAP PENUMPANG MAUPUN BARANG BAWAANNYA "

DEMIKIAN SURAT KETERANGAN INI DI BUAT, UNTUK DAPAT DIPERGUNAKAN  
SEPERLUNYA.

SEMARANG. 28 JUNI 2000  
HORMAT KAMI.

  
  
IRI HANDAYANI  
HEAD OF SERVICE

# PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA ( Persero )

ANG : JL. MPU TANTULAR No.25 SEMARANG, KOTAK POS 1015 / SMG  
ALAMAT KAWAT : PELNI CODE : NEW BOE  
ANGGOTA INSA NO : 031/INSA/VIII/1990

TELP : (62-024) 555156 (HUNTING)  
TELEX : 22570-22412-22411  
FAX : (62-024) 565774 (HUNTING)

## SURAT KETERANGAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Hadijatna  
Jabatan : Direktur  
Alamat : Jl. Mpu Tantular No. 25 Semarang

Menerangkan bahwa,

Nama : Tan Teguh Purnomo  
N.I.M : 92.20.897  
N.I.R.M : 92.6.111.01000.50041  
Fakultas : Hukum Universitas Katolik Soegijapranata Semarang

telah melakukan pengambilan data di PT. Pelayaran Nasional Indonesia ( Persero ) pada tanggal 3 - 4 November 1999 guna penyusunan skripsi dengan judul :

**" Kedudukan Nakhoda Sebagai Pemimpin Kapal Dan Tanggung Jawabnya Terhadap Penumpang Maupun Barang Bawaannya "**

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat dipergunakan semestinya.

Semarang, 27 Juni 2000  
Direktur,

