

TANGGUNG JAWAB NAKHODA PADA KECELAKAAN KAPAL DALAM PENGANGKUTAN PENUMPANG DAN BARANG MELALUI LAUT DI INDONESIA.

Herman Susetyo*

Abstract

Carriage by sea is one of the oldest modes of transportation in the world, which is used to transport people and goods. During the transportation process from the loading port to destination port, the safety of passengers and cargo is the responsibility of the captain as the leader of the ship. Navigation facilities in the cruise was more modern, the safety of shipping arrangements are always adjusted to the prevailing international conditions, but still often ship accidents in Indonesia has become one indication of the lack of regulations on the responsibility of the ship's captain in the event of an accident and causes damages to the passengers and owners of cargo. Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran which replaces Undang-undang No. 21 Tahun 1992 is expected to reduce the occurrence of a ship accident, because the shipping law have set new criminal sanctions for the ship's captain who neglect or fault causing harm / death during the shipping.

Kata Kunci : Nakhoda, kecelakaan kapal, tanggungjawab.

Laut merupakan karunia Sang Pencipta sebagai wahana untuk melakukan kegiatan transportasi guna menghubungkan tempat yang satu ke tempat yang lain. Laut juga merupakan bagian terbesar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, dengan luas wilayah laut 3.188.163 km² yang merupakan 2/3 luas wilayah Nusantara, lebih luas dari wilayah daratan yang hanya 2.027.087 km².¹

Sebagai negara kepulauan yang memiliki prinsip Wawasan Nusantara,² yang wilayahnya dipisahkan oleh laut, dan menurut data Departemen Dalam Negeri tahun 2004 terdiri dari sekitar 7870 pulau bernama dan 9634 pulau tak bernama.³ Sudah barang tentu pengangkutan melalui laut menjadi pilihan utama guna menjadi sarana penghubung antar daerah di Indonesia. Menjadi pilihan karena pengangkutan laut mempunyai beberapa kelebihan dibandingkan dengan moda pengangkutan lain, yaitu:

1. Biaya angkutan lebih murah bila dibandingkan dengan alat angkut yang lain.

2. Sanggup mengangkut barang-barang dengan berat ratusan atau ribuan ton sekaligus.⁴

Melalui pengangkutan laut, orang maupun barang dapat diangkut dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu melalui pelabuhan-pelabuhan yang ada di seluruh Indonesia yang berjumlah 1887 pelabuhan.⁵

Kapal Sebagai Alat Transportasi Laut

Moda pengangkutan laut membutuhkan berbagai sarana pendukung, salah satunya adalah kapal sebagai alat angkutnya. *Semua perahu, dengan nama apapun, dan dari macam apapun juga* “

Kapal menurut Pasal 309 ayat 1 KUHD, adalah “

Sedangkan Undang-undang No. 17 Tahun 2008, pada Pasal 1 angka 36 memberikan pengertian tentang kapal sebagai berikut :

“ *Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis,*

* Herman Susetyo, SH., M.Hum adalah Dosen Hukum Dagang Fakultas Hukum UNDIP Semarang

1 Anis Idham : Pranata Jaminan Kebendaan Hipotik Kapal Laut, Alumni, Bandung, 1995: hal 1

2 Wiwoho Soedjono, SH. Pengangkutan Laut Dalam Hubungannya Dengan Wawasan Nusantara. PT. Bina Aksara, Jakarta, 1983, hal: 11.

3 www.id.wikipedia.org.

4 Tuti Triyanti Gondhokusumo : Pengangkutan Melalui Laut (1), Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, 1982 : hal.5.

5 Data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2007 dalam www.dephub.go.id.

kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah"

Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ternyata memberikan pengertian yang sangat luas tentang kapal, dibandingkan dengan pengertian yang diberikan oleh KUHD.

Pengertian secara luas tentang kapal juga diberikan oleh Soekardono yang mengatakan :

*" Menurut pendapat saja pemberian pengertian yang serba luas itu mengenai kapal, buat sementara waktu dapat dipertahankan, sampai nanti terbukti adanya keperluan² nasional dibidang perkapalan yang mengharuskan mengubah pengertian itu "*⁶

Kapal-kapal laut yang dipergunakan untuk mengangkut barang dan penumpang, dioperasikan oleh perusahaan-perusahaan pelayaran sebagai operator pengangkutan laut. Pengertian tentang kapal laut dijumpai dalam Pasal 310 ayat 1 KUHD : *"Kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukkan untuk itu,"*⁷ demikian ditentukan dalam Pasal 310 ayat 1 KUHD.

UU. No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran tidak memberikan pengertian tentang kapal laut.

Kapal laut ini dibedakan secara teknis nautis dengan kapal sungai dan kapal perairan pedalaman. Sudah barang tentu kapal laut mempunyai kemampuan teknis yang lebih dibandingkan dengan bukan kapal laut. Seperti dikatakan oleh Soekardono : *"Nampaknya sjarat² penggunaan atau peruntukan itu sudah terang, namun menurut kenjataanja tidak demikian "*, selanjutnya dikatakannya :

"Mengenai sjarat peruntukan : apakah yang menentukan itu peruntukan pribadi (subjektif) dari pembangun kapal atautkah peruntukan yang objektif, jaitu berdasarkan fakta² yang nampak dari luar, misalnya : besarnya, tingginya, lebarnya benda yang didalam pembangunan itu; perlengkapan²nja, dsb. Ukuran yang berdasarkan fakta² yang terlihat itu, djadi setjara objektif akan lebih² menentukan perihal peruntukannya benda yang dibangun atau telah selesai dibangun itu ".⁸

Selanjutnya Soekardono mengatakan

" Menurut pendapat saja disini akan menentukan

peruntukannya objektif ketika kapal dibangun dan didaftarkan sebagai kapal apakah ? Djika didaftarkan sebagai kapal laut, sesuai dengan peruntukannya pembuatan, maka kedudukannya adalah tetap kapal laut, walaupun dipergunakan sebagai kapal pedalaman ".⁹

Soekardono memperjelas definisi kapal laut yang diberikan oleh Pasal 310 ayat 1 KUHD yang mengakomodasikan dua teori yang berkembang pada waktu KUHD (dulu WvK) dibuat yaitu teori pemakaian dan teori peruntukan, teori pemakaian mengandung kelemahan karena status kapal itu lalu tidak jelas jika suatu ketika kapal dipakai di laut, disebut kapal laut tetapi kemudian kapal dipakai disungai, apakah dapat disebut sebagai kapal sungai Untuk teori peruntukan, ada teori peruntukan yang subyektif yaitu tergantung kapal tersebut akan diperuntukkan berlayar dimana Sedangkan teori peruntukan obyektif, menitik beratkan pada persyaratan yang harus dipenuhi oleh sebuah kapal laut pada waktu kapal dibangun dan kemudian didaftarkan sebagai kapal laut atau kapal lainnya

Selain itu sebagai negara kepulauan, tersedianya jasa di bidang pelayaran juga sangat diperlukan. Sebab lancarnya arus barang dan penumpang melalui laut, sangat tergantung pada tersedianya fasilitas perhubungan laut, dalam hal ini adalah pengangkutan laut dengan segala sarana dan prasarannya. Meliputi kapal, pelabuhan, fasilitas bongkar-muat, pergudangan, dan fasilitas penunjang pengangkutan laut lainnya termasuk Nahkoda dan Anak buah kapal.

Kapal laut, merupakan sarana utama dalam pengangkutan melalui laut. Jumlah armada kapal laut yang dimiliki perusahaan pelayaran nasional sangat tidak seimbang dengan luas wilayah laut Indonesia, maupun jumlah penumpang dan barang yang harus diangkut. Berdasarkan data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, jumlah armada kapal laut pada tahun 2007 adalah 8391 buah, terdiri dari 7237 armada nasional dan 1154 armada asing.¹⁰

Sesuai data dari PT. Badan Klasifikasi Indonesia, diketahui bahwa usia kapal klas valid yang dimiliki Perusahaan Pelayaran adalah sebagai berikut :¹¹

- > 25 tahun = 5.033 unit.

6 Soekardono : Hukum Perkapalan Indonesia : Dian Rakjat, 1969 : hal. 9.

7 Ada teori pemakaian dan teori peruntukan yang berkaitan dengan pengertian tentang kapal laut, kedua teori itu tampaknya diakomodasikan dalam Pasal 310 ayat 1 KUHD.

8 Soekardono : ibid, hal. 11

9 Soekardono : ibid, hal. 12

10 www.dephub.go.id.

11 Annual Report 2007 PT. Biro Klasifikasi Indonesia.

- 21-25 tahun = 858 unit.
- 16-20 tahun = 1.141 unit.
- 11-15 tahun = 1.343 unit.
- 6-10 tahun = 1.073 unit.
- 0-5 tahun = 1.148 unit.

Kurangnya armada kapal laut itu antara lain sangat dipengaruhi oleh mahalnya harga kapal, dan terbatasnya dana yang dimiliki oleh Perusahaan Pelayaran Nasional. Peran pemerintah sangat diharapkan untuk dapat membantu Perusahaan Pelayaran Nasional guna mengatasi kekurangan armada kapal, antara lain melalui kebijakan di bidang perbankan. Lembaga perbankan diharapkan mau memberikan kredit lunak kepada perusahaan pelayaran nasional untuk membeli kapal-kapal baru guna menambah armada kapal.¹²

Kecelakaan Kapal

Selain itu, karena sering terjadi kecelakaan kapal juga mengakibatkan berkurangnya jumlah kapal yang dapat dioperasikan oleh perusahaan pelayaran.

Pada tahun 2007, kecelakaan kapal terjadi sebanyak 145 kali. Kecelakaan kapal yang disebabkan oleh faktor manusia sebanyak 223 kali, sedangkan yang disebabkan oleh faktor alam sebanyak 35 kali dan yang karena faktor teknis sebanyak 87 kali.¹³

Kecelakaan kapal atau menurut Capt.R.P. Suyono¹⁴ disebut dengan musibah kapal, dapat terjadi karena :

1. Kesalahan manusia (human error).
2. Kerusakan yang terjadi pada kapal dan mesinnya.
3. Faktor ekstern atau intern, misal terjadi tubrukan atau kebakaran.
4. Alam atau cuaca yang dihadapi kapal.
5. Kombinasi dari semua penyebab di atas.

Sedang menurut Pasal 245 Undang Undang No. 17 tahun 2008, kecelakaan kapal berupa :

- a. Kapal tenggelam.
- b. Kapal terbakar.
- c. Kapal tubrukan, dan
- d. Kapal kandas.

Beberapa kecelakaan kapal yang terjadi berturut-turut sejak tahun 2006 – 2007 antara lain adalah :

1. Terbakarnya KMP. Lampung pada tanggal 16

Nopember 2006 pada waktu melakukan olah gerak untuk sandar di Dermaga III Pelabuhan Penyeberangan Merak. Kapal mengangkut 175 orang pelayar (penumpang) dan muatan kendaraan di car deck sejumlah 55 unit. Mengakibatkan korban jiwa 1 (satu) orang Anak Buah Kapal meninggal dunia dan sebagian besar bangunan kapal dan muatan hangus terbakar. Kasus ini telah diputus oleh Mahkamah Pelayaran dengan Putusan Nomor 926/051/V/MP.07.

2. Tenggelamnya KM. Senopati Nusantara di Perairan Pulau Mandalika Laut Jawa pada tanggal 29 Desember 2006 + pukul 24.00 WIB. Kapal membawa pelayar (penumpang) sebanyak 628 orang dan muatan car deck 19 unit kendaraan. Ketika dalam pelayaran dari Pelabuhan Kumai, Kalimantan Tengah menuju Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, telah tenggelam di Perairan Pulau Mandalika Laut Jawa. Dalam peristiwa tersebut terdapat korban jiwa sebanyak 47 orang meninggal dunia, 247 orang dapat diselamatkan dan selebihnya hilang. Muatan dan harta benda lainnya tenggelam bersama kapal. Kasus ini telah diputus oleh Mahkamah Pelayaran dengan Putusan Nomor 918/051/III/MP.07.
3. Terbakarnya KM. Levina di perairan sebelah timur Beting Eka Kepulauan Seribu Laut Jawa pada tanggal 22 Pebruari 2007 pukul 04.30 WIB. Kapal membawa pelayar (penumpang) sebanyak 307 orang dan muatan kendaraan di car deck sebanyak 55 unit. Ketika dalam pelayaran dari Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta menuju Pelabuhan Pangkal Balam Bangka-Belitung telah terbakar di perairan sebelah timur Beting Eka, Kepulauan Seribu Laut Jawa. Kemudian pada tanggal 25 Pebruari 2007 pukul 13.00 WIB, kapal tenggelam di perairan Muara Gembong. Dalam peristiwa itu terdapat korban jiwa sebanyak 50 orang meninggal dunia, 300 orang dapat diselamatkan dan 14 orang hilang. Muatan dan harta benda habis terbakar. Pada saat tenggelam terdapat 4 orang meninggal karena tenggelam, terdiri dari 2 orang dari Puslabfor Mabes POLRI yang sedang menyelidiki penyebab kebakaran dan 1 orang reporter SCTV dan 1 orang reporter

12 Sesuai dengan INPRES 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, untuk pengembangan/pengadaan/peremajaan armada nasional oleh perusahaan pelayaran nasional dilakukan dengan dukungan/peran aktif perbankan, bantuan pinjaman luar negeri dan pengembangan LKNB khusus pembiayaan pengembangan armada nasional..

13 www.dephub.go.id.

14 Capt. R.P. Suyono. Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut, edisi ketiga. Penerbit PPM Jakarta. 2005. Hal. 167..

Lativi yang sedang meliputi kecelakaan itu. Kasus ini sudah diputus oleh Mahkamah Pelayaran dengan Putusan Nomor 927/051/V/MP.07.

Keselamatan Pelayaran

Adapun upaya untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal telah dilakukan dengan menyediakan sarana bantu navigasi pelayaran berupa menara suar sejumlah 274 buah, rambu suar sejumlah 1216 buah, pelampung suar sejumlah 397 buah dan stasiun radio pantai sejumlah 222 buah.¹⁵ Selain itu, untuk mendukung keselamatan kapal dalam pelayaran telah diberlakukan *International Safety Management Code (ISM CODE)* yang merupakan konvensi internasional tentang *International Management Code For The Safe Operation Of Ships And For Pollution Prevention* dari *International Maritime Organization London 1994*. Dan *International Ship and Port Facility Security Code 2004 (ISPS CODE)*.

Kecelakaan dalam pelayaran yang disebabkan karena human error/faktor manusia ternyata lebih banyak dibandingkan dengan kecelakaan karena faktor alam dan faktor teknis.

Nakhoda dan Tanggung jawabnya

Berkaitan dengan sumber daya manusia sebagai penyebab kecelakaan dalam pengangkutan melalui laut, Nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal memegang peran sentral. Sebab selama pelayaran, kewenangan dan tanggung jawab atas kapal, penumpang maupun barang muatan berada pada Nakhoda.

"Nakhoda memimpin kapal" demikian diatur dalam Pasal 341 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (selanjutnya lazim disingkat dengan KUHD), karena kedudukannya tersebut, maka dalam Pasal 393 KUHD ditentukan bahwa :

"Nakhoda melakukan kekuasaan di kapal atas semua penumpang. Yang belakangan ini harus mentaati segala perintah yang diberikan oleh Nakhoda untuk kepentingan keamanan atau guna mempertahankan ketertiban".

Sedang menurut UU. No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dalam Pasal 1 angka 41, diberi pengertian:

"Nakhoda kapal adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan

mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan"

Terhadap anak buah kapal, kewenangan Nakhoda ditentukan dalam Pasal 386 KUHD, sebagai berikut:

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

KUHD membedakan anak buah kapal menjadi, Perwira kapal *"adalah mereka yang oleh daftar anak kapal itu diberikan tingkat sebagai perwira, sedangkan Kelasi adalah semua anak kapal lainnya"* demikian diatur dalam Pasal 341 ayat 2 dan 3 KUHD. Kemudian menurut Pasal 341 ayat 4 KUHD, mereka bersama yang berada di atas kapal selain Nakhoda disebut dengan Penumpang.

Sedang Anak Buah Kapal menurut Pasal 1 angka 42 UU. No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, adalah *"awak kapal selain Nakhoda"*. Dengan demikian Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran memberikan pengertian yang sama antara Anak Buah Kapal, dengan Awak Kapal.

Awak kapal diberi pengertian seperti ditentukan dalam Pasal 1 angka 40 UU. No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran :

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

Pengertian itu sama dengan pengertian Anak Kapal yang tercantum dalam Pasal 341 ayat 1 KUHD.¹⁶

Di Amerika Serikat, berdasarkan regulasi yang mengatur tentang kualifikasi pelaut dibedakan antara *"masters, mates and engineers"*.¹⁷

Nakhoda walaupun berkedudukan sebagai pemimpin di atas kapal, ia sebetulnya merupakan buruh/karyawan dari pengusaha pelayaran, karena Nakhoda terikat perjanjian kerja laut dengan pengusaha kapal seperti ditentukan dalam Pasal 395 KUHD :

"Yang dinamakan perjanjian kerja laut ialah perjanjian yang dibuat antara seorang pengusaha kapal disatu pihak dan seorang buruh dipihak lain,

15 Data tahun 2007 dari www.dephub.go.id.

16 Menurut Pasal 341 ayat 1 KUHD, Anak kapal adalah mereka yang namanya tercantum dalam daftar anak kapal (monsterrol).

17 Thomas J. Schoenbaum: Admiralty And Maritime Law, West Publishing Co, Second Edition, 1994:183

dengan mana pihak tersebut terakhir menyanggupi untuk dibawah perintah pengusaha itu melakukan pekerjaan dengan mendapat upah, sebagai Nakhoda atau anak kapal”.

Karena kedudukan Nakhoda juga sebagai buruh dari pengusaha kapal/pelayaran, maka menurut Pasal 341e KUHD ditentukan bahwa : “Pengusaha selamanya berwenang untuk mencabut kekuasaan atas kapalnya dari tangan Nakhoda” jika memang ada alasan yang kuat untuk itu. Seperti misal, Nakhoda tidak dapat memenuhi kewajibannya sesuai dengan ketentuan Pasal 342 KUHD yang mewajibkan Nakhoda harus bertindak dengan kecakapan dan kecermatan serta kebijaksanaan yang sedemikian sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya.

Kewajiban-kewajiban yang harus ditaati oleh Nakhoda merupakan kewajiban yang ditentukan oleh undang-undang. Apabila Nakhoda tidak memenuhi kewajiban itu dan kemudian menimbulkan kerugian bagi pengusaha, pemilik muatan dan mereka yang berada di atas kapal, maka Nakhoda menurut Pasal 342 ayat 2 KUHD “*la bertanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain, karena kesengajaan atau kesalahan yang kasar*”.

Nakhoda selain sebagai buruh/karyawan dari perusahaan pelayaran, menurut Tuti Triyanti,¹⁸

“Nakhoda dalam menjalankan tugasnya mempunyai 3 fungsi:

- I. Nakhoda sebagai wakil Pemerintah.
- II. Nakhoda sebagai wakil Pengusaha Pelayaran dan sebagai wakil dari semua orang yang berkepentingan terhadap barang-barang muatan.
- III. Nakhoda sebagai buruh”.

Pengaturan Pengangkutan Laut

Pengangkutan melalui laut di Indonesia diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, terjemahan dari Wetboek van Koophandel (selanjutnya disingkat dengan WvK) yaitu kodifikasi hukum peninggalan Belanda. KUHD itu berlaku di Indonesia sejak tahun 1848, konkordan dengan WvK yang berlaku di Negeri Belanda.

Namun demikian KUHD (WvK pada saat itu) hanya berlaku bagi golongan Eropa saja, baru setelah diterbitkannya Staatblad 1924 – 556, KUHD berlaku

bagi golongan penduduk Tionghoa, Arab dan Timur Asing lainnya. Setelah terbit Ordonantie tanggal 4 Februari 1933, dengan Staatblad 1933 – 49 jo Stb. 38 – 2, dinyatakan berlakunya beberapa ketentuan Buku II KUHD bagi golongan penduduk Indonesia Asli (Toepasselijkverklaring op Indonesiers van enige bepalingen van het tweede boek van het Wetboek van Koophandel), berlaku mulai tanggal 1 April 1938.¹⁹

Peraturan perundangan lainnya yang berhubungan dengan pengangkutan laut juga terdapat diluar KUHD, diantaranya adalah :

1. *Scheepsmetings-Ordonantie* 1927, Stb. 1927 – 212, diatur dalam Gouvernemensbesluit, Stb. 1927 - 212, diubah dengan Stb. 1928 – 350 yang kemudian dengan Keputusan Menteri Perhubungan tgl. 6 Oktober 1950 No. Y.Z.1/7/49 disebut dengan *Scheepsmetingbesluit* 1927. Ordonantie itu mengatur tentang tugas dan kewajiban serta sanksi terhadap penyelenggaraan pengukuran kapal.
2. *Regeling van de Teboekstelling van Scheppen* 1933, mengatur tentang Pendaftaran Kapal.
3. *Zeebrieven en Scheepspassen Besluit* 1934, Stb. 1934 – 78 jo Stb 1935 – 565 mulai berlaku tanggal 1 Desember 1935 yang mengatur tentang pemberian Surat Laut, Pas Kapal dan Surat Laut Sementara serta Izin Berlayar untuk Kapal Laut Indonesia.
4. *Indische Sheepvaartwet* 1936, Stb. 1936 – 700 mengatur tentang pelayaran dan kepelabuhanan di Indonesia.
5. Peraturan Pemerintah No. 61 tahun 1954 tentang Perusahaan Muatan Kapal Laut, yaitu perusahaan yang mengurus barang muatan kapal laut dalam lingkungan pelabuhan, seperti perusahaan stuwadoor, perusahaan pengangkutan pelabuhan dan perusahaan pergudangan.
6. Peraturan Pemerintah No. 47 tahun 1957 tentang Penyelenggaraan Pelayaran di Indonesia, yang mengatur tentang pemberian izin usaha pelayaran di Indonesia.
7. Peraturan Pemerintah No. 12 Tahun 1962 tentang Perusahaan Muatan Kapal Laut, mengatur seluruh mata rantai kegiatan pengangkutan melalui laut dapat diusahakan oleh Perusahaan Pelayaran.

18 Tuti Triyanti Gondhokusumo : op.cit, hal : 85.

19 Wartini Soegeng, SH.CN. : Pendaftaran Kapal Indonesia, PT. Eresco, Bandung, 1988 : hal. 3.

8. Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 1964 tentang Penataan Kembali Usaha Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
9. Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1969 tentang Susunan dan Tata Kerja Kepelabuhan dan Daerah Pelayaran.
10. Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
11. Instruksi Presiden No. 4 Tahun 1985 tentang tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang Untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi.
12. Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut. (mencabut PP. 2 Tahun 1969).
13. Inpres No. 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional.
14. Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Mencabut UU No 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran).

Pengaturan tentang pengangkutan barang maupun penumpang melalui laut di dalam negeri diatur dalam KUHD Buku Kedua Tentang Hak-Hak Dan Kewajiban Yang Terbit Dari Pelayaran, Bab Kelima A Paragraf 1 mulai dari Pasal 466 KUHD sampai dengan Pasal 520 t KUHD. Pengangkutan penumpang diatur dalam Bab Kelima B Paragraf 1 mulai dari Pasal 521 KUHD sampai dengan Paragraf 5 Pasal 533 Z KUHD.

Untuk Pengangkutan barang antar negara, ada 2 (dua) Konvensi Internasional yang mengatur tentang pengangkutan barang melalui laut, yaitu :

1. *The Hague Rules 1924, merupakan International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading yang dihasilkan oleh International Law Association bersama Committee Maritime International. Diawali dengan The Hague Rules 1921, kemudian di revisi pada tahun 1922 dan akhirnya ditanda tangani pada tanggal 25 Agustus 1924. Tetapi pada tahun 1968 melalui Protokol Brussels, The Hague Rules diamandemen yang kemudian disebut dengan The Visby Rules.*²⁰
2. *The Hamburg Rules 1978 (United Nations Convention On Carriage of Goods By Sea, 1978),*

*merupakan hasil upaya merevisi The Brussels Convention yang dilakukan oleh The United Nations Conference for Trade and Development (UNCTAD) dan The Related United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL). Konvensi ini telah diumumkan oleh UNCTAD dan UNCITRAL untuk menggantikan The Hague/Visby Rules tentang tanggung jawab pengangkut.*²¹

Sedangkan ketentuan untuk pengangkutan penumpang antar negara terdapat pada.²²

1. *Brussel Convention 1961 (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Carriage of Passangers by Sea) yang mulai berlaku pada tanggal 4 Juni 1965.*
2. *Brussel Convention 1967 (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Carriage of Passangers Luggage).*
3. *Athens Convention 1974 (Athens Convention Relating to the Carriage of Passangers and Their Luggage by Sea) yang mulai berlaku pada tanggal 1 April 1987.*

Untuk keselamatan pelayaran terdapat beberapa ketentuan internasional, yaitu :

1. SOLAS 1974 (*International Convention for the Safety of Life at Sea 1974*).
2. ISM CODE 1994 (*International Safety Management Code 1994*).
3. ISPS CODE 2004 (*International Ship and Port Facility Security Code 2004*).

Pengangkutan melalui laut merupakan salah satu moda pengangkutan diantara moda pengangkutan lainnya, yaitu moda pengangkutan darat dan pengangkutan udara.

Pengangkutan itu sendiri menurut Abdulkadir Muhamad mengandung pengertian,

*"proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan."*²³

Pengertian mengenai pengangkutan tidak dijumpai dalam KUHD maupun Undang-undang No.

20 Thomas J. Schoenbaum, op.cit, hal:523-524.

21 Ibid, hal : 525-526.

22 Wiwoho Soedjono, SH. Bunga Rampai Liberty. Yogyakarta. 1989, hal : 53 – 54.

23 Abdulkadir Muhamad, SH. Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara. PT. Citra Aditya Bakti, Bandung 1991.

17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Undang-undang No. 17 tahun 2008 pada Pasal 1 angka 3 memakai istilah angkutan di perairan, yang diberi pengertian : *"adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal"*.

Mengacu pada pengertian pengangkutan seperti dikemukakan oleh Abdulkadir Muhammad di atas, pengangkutan laut dapat diberi pengertian : *"Proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan (kapal), membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan (kapal) ke tempat yang ditentukan melalui laut"*

Undang-undang No. 17 Tahun 2008 memberi pengertian secara luas tentang pelayaran, seperti dirumuskan dalam Pasal 1 angka 1 : *"adalah satu kesatuan yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim"*.

Penyelenggaraan pelayaran dilakukan dengan tujuan untuk memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi pelayaran nasional, dalam rangka menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional, memantapkan perwujudan wawasan nusantara serta memperkuat ketahanan nasional.²⁴

Kapal-kapal itu dinakhodai oleh nakhoda yang bertanggung jawab sepenuhnya atas keselamatan dan keamanan kapal, penumpang dan muatan dalam pelayaran. Menjadi kewajiban Nakhoda yang merupakan wakil dari Perusahaan Pelayaran sebagai pengangkut untuk mempersiapkan kapal yang akan berlayar dalam kondisi laik laut. Laik lautnya sebuah kapal, dibuktikan dengan sertifikat keselamatan²⁵ sebagai pendukung kelaik lautan yang diterbitkan oleh lembaga yang berwenang, yaitu Biro Klasifikasi Indonesia.²⁶

Jika terjadi kecelakaan atas kapalnya atau kapal lain, maka Nakhoda berdasarkan Pasal 5 ayat (1) dan ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kapal wajib melaporkan kecelakaan kapal kepada Syahbandar pelabuhan terdekat bila kecelakaan kapal tersebut terjadi di dalam wilayah perairan Indonesia Atau jika

kecelakaan terjadi di luar wilayah perairan Indonesia, maka Nakhoda atau pemimpin kapal berbendera Indonesia wajib melapor kepada perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat Pemerintah negara setempat yang berwenang di pelabuhan pertama yang disinggahi setelah kecelakaan kapal terjadi. Ketentuan tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM. 55 Tahun 2006 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

Terhadap Nakhoda ataupun Anak Buah Kapal yang kapalnya mengalami kecelakaan, akan dilakukan Pemeriksaan Pendahuluan oleh Syahbandar atau Pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri apabila kecelakaan atas kapal berbendera Indonesia terjadi diluar wilayah perairan Republik Indonesia (Pasal 8 ayat (1) dan (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal). Kemudian setelah selesainya Pemeriksaan Pendahuluan, akan dilanjutkan dengan Pemeriksaan Lanjutan oleh Mahkamah Pelayaran (Pasal 17 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal).

Jika terbukti bahwa Nakhoda atau Anak Buah Kapal telah bersalah atau lalai dalam melaksanakan tugas dan kewajibannya, sehingga mengakibatkan kecelakaan kapal yang merugikan pemakai jasa maka menerbitkan hak bagi pemakai jasa untuk menuntut ganti kerugian kepada Nakhoda atau Anak Buah Kapal dan Perusahaan Pelayaran (sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 1365, Pasal 1366 dan Pasal 1367 ayat 3 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata). Apabila karena kesalahan atau kelalaian Nakhoda atau Anak Buah Kapal itu mengakibatkan matinya orang lain, maka Nakhoda atau Anak Buah Kapal diancam dengan sanksi pidana sesuai dengan kesalahan/kelalaiannya tersebut.

Sanksi pidana itu seperti diatur dalam Pasal 302 ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang berbunyi : "Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp 400.000.000,00

24 Lihat Pasal 3 U.U. No. 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran.

25 Kelaiklautan kapal diatur dalam Bab IX dari Pasal 124 s/d Pasal 171 UU. No. 17 Tahun 2008.

26 Untuk Kapal Laut yang didaftarkan di Indonesia.

(empat ratus juta rupiah)".

Pasal 302 ayat (2) Undang-Undang NO 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menentukan bahwa : " Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)".

Pasal 302 ayat (3) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran mengatur : " Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah)".

Kesimpulan

Nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal, bertanggungjawab penuh atas keselamatan kapal, penumpang dan barang muatan selama proses pelayaran dari pelabuhan pemuatan sampai di pelabuhan tujuan. Sanksi pidana diperlukan untuk menegakkan tanggungjawab tersebut, dan sanksi itu telah diatur dalam Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

- Andi Zainal Abidin dan A.S. Alam, *Beberapa Catatan Tentang Kitab Hukum Pelayaran Dan Perniagaan "Amanna Gappa"* BPHN. Jakarta, Cetakan Pertama, 1978.
- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Dan Udara*. PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, Cetakan I, 1991.
- Anis Idham, *Pranata Jaminan Kebendaan Hipotik Kapal Laut Dan Masalah-Masalah Eksekusi Hipotik Kapal Laut Ditinjau Dari Hukum Maritim*, Alumni, Bandung, Cetakan I, 1995.
- Butler, W.E., *The Law Of The Sea And International Shipping*, Oceana Publications, Inc., 1985.
- Chorley, Lord and O.C. Giles, *Shipping Law*, Sixth Edition, Pitman Publishing. London. 1976.
- C.F.G. Sunaryati Hartono, *Politik Hukum Menuju Satu Sistem Hukum Nasional*, Alumni, Bandung, Cetakan I, 1991.
- Chidir Ali, *Yurisprudensi Mahkamah Pelayaran Indonesia Tahun 1980*, Bina Cipta, cetakan pertama, 1982.
- Cleveringa. JZN. R.P. (Terjemahan), Soetojo Prawirohamidjojo. *Hukum Laut (Zeerecht)*, tt.
- Desha Lucas, Jo, Admiralty, *Cases and Materials*, The Foundation Press, Inc, Mineola, New York, Third Edition, 1987.
- Djohari Santosa, *Pokok – Pokok Hukum Perkapalan*, cetakan kedua, UII Press. 2004.
- Djoko Triyanto, *Bekerja Di Kapal*, Cetakan I, CV. Mandar Maju, Bandung. 2005.
- F.D.C. Sudjatmiko. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*. CV. Akademika Pressindo, cetakan pertama, edisi kedua, 1985.
- Gondhokusumo, Tuti Triyanti, *Pengangkutan Melalui Laut*, 1, Fakultas Hukum UNDIP, 1982.
- , *Pengangkutan Melalui Laut*, 2, Fakultas Hukum UNDIP, 1986.
- Herman A.C. Lawalata, *Konosemen Dan Forwarding Agency*, cetakan pertama, Aksara Baru, Jakarta, 1983.
- , *Kitab Undang – Undang Hukum Dagang*, cetakan ke 16, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 1985.
- M. Husseyn Umar dan Chandra Motik Yusuf Jemat, *Pertaturan Angkutan Laut Dalam Regulasi*, Cetakan pertama, Dian Rakyat, 1992.
- Mochtar Kusumaatmadja, *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan*, Alumni, Bandung, 2002.
- N.H.T. Siahaan dan H. Suhendi, *Hukum Laut Nasional*, Djambatan, 1989.
- P. Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia*, Cetakan Ketiga, PT. Rineka Cipta, 2005.
- Pemerintah Indonesia, *Himpunan Putusan Mahkamah Pelayaran Mengenai Kecelakaan Kapal Di laut*, Mahkamah Pelayaran, Jilid II, 1996.
- Radiks Purba, *Angkutan Muatan Laut*, jilid III, Bhratara Karya Aksara, Jakarta, 1981.
- R.P. Suyono, *Shipping, Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, PPM, Jakarta, Cetakan I, 2005.
- R. Soebekti dan R. Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*, Cetakan ke 16, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 1985.
- , *Kitab Undang – Undang Hukum Perdata*, Edisi Revisi, cetakan ke 29, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 1999.

- Sapto Sardjono, *Hukum Dagang Laut Bagi Indonesia*, Cetakan pertama, CV. Simplex, 1985.
- Soekardono, *Hukum Perkapalan Indonesia*, Dian Rakjat, Tjetakan pertama, 1969.
- Schoenbaum, Thomas J, *Admiralty And Maritime Law*, West Publishing Co, Second Edition, 1994.
- Subandi, *Penuntun Klaim Angkutan Laut*, Arcan, cetakan II, 1996.
- Tetley, Q.C, William, *Marine Cargo Claims*, Butterworth & Co. LTD, Second Edition, 1978.
- Wartini Soengeng, *Pendaftaran Kapal Indonesia*, Cetakan pertama, PT. Eresco, 1988.
- Wiwoho Soedjono, *Pengangkutan Laut Dalam Hubungannya Dengan Wawasan Nusantara*, Cetakan pertama, PT. Bina Aksara, 1983.
- , *Hukum Pengangkutan Laut Di Indonesia Dan Perkembangannya*, Cetakan pertama, Liberty, Yogyakarta, 1987.
- , *Hukum Perjanjian Kerja Laut*, Cetakan pertama, Bina Aksara, Jakarta, 1987.
- , *Bunga Rampai Pengangkutan Laut*, Liberty, Yogyakarta, 1989.

Undang – Undang dan Peraturan

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 55 Tahun 2006. Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

Makalah

- Suparman, *Ruang Lingkup Dan Permasalahan Dalam Hukum Angkutan Laut*, Simposium Hukum Angkutan Darat Dan Laut, BPHN – FH., UNDIP. Semarang 1978.
- Jenny Barmawi, *Hukum Angkutan Laut*, Seminar Pengembangan Hukum Dagang Tentang Hukum Angkutan Dan Hukum Asuransi, BPHN–FH. Trisakti, Jakarta, 1989.
- Paskah Suzetta, *Kebijakan Pengelolaan Jasa Kelautan Dan Kemaritiman*, Pertemuan Pengelolaan Jasa Kelautan dan Kemaritiman, Jakarta, 2007.
- A.B. Lubis, *Berperkara Di Mahkamah Pelayaran*, tanpa tahun, tanpa penerbit.

Internet

- www.dephub.go.id.
- www.id.wikipedia.org.
- Annual Report 2007. PT. BKI.

Putusan Pengadilan

- Putusan Mahkamah Pelayaran No. 926/051/V/MP.07. Tentang Terbakarnya KMP. Lampung Di Perairan Pelabuhan Penyeberangan Merak.
- Putusan Mahkamah Pelayaran No. 918/051/III/MP.07. Tentang Tenggelamnya KM. Senopati Nusantara Di Perairan Pulau Mandalika Laut Jawa.
- Putusan Mahkamah Pelayaran No. 927/051/V/MP.07. Tentang Terbakarnya KM. Levina Di Perairan Sebelah Timur Beting Eka Kepulauan Seribu Laut Jawa.