

AKIBAT HUKUM TERHADAP NAHKODA KAPAL YANG BERLAYAR TANPA MEMPUNYAI SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR

Fia Putri Rahayu¹, Suryadi², Ayu Efridadewi³
via.ntn07@gmail.com

Program studi Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik, Universitas Maritim Raja Ali
Haji

Abstract

The sailing approval letter is an important document that must be owned by every ship and one of the obligations of the ship captain before leaving the port, this document is not only to fulfill the ship's needs but also as a form of what the ship is. loaded and transported. If it is violated, it will have legal consequences by revoking the license of the captain who carries the ship. The legal consequences borne by the captain of the ship are in the form of acts of violation of the law regulated in article 1365 of the Civil Code which results in losses for other parties. The method used by the author in this study is the normative-empirical method, with the informant of the Head of Subdistrict Midai Syahbandar as the ship's captain. The results of this study are due to the existence of the skipper's law who commits acts against the law which results in several losses for others due to the captain's mistakes and negligence where the regulations stipulated in Law Number 17 of 2008 concerning Shipping are ignored.

Key words: Legal Consequences, Commercial Ship, Captain, Sailing Approval Letter.

I. Pendahuluan

1.1 Latar belakang

Indonesia memiliki luas laut sebesar 3.257.483km² atau 2/3 dari keseluruhan wilayah Indonesia. Wilayah tersebut menyebabkan transportasi laut (kapal) menjadi salah satu transportasi utama pada era globalisasi ini. dilihat dari Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran setiap kapal angkutan yang berlayar, maka disetiap kegiatan tersebut harus mempunyai surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar. Dalam kehidupan manusia, pengangkutan memegang peran yang sangat penting. Demikian juga halnya dalam dunia perdagangan, bahkan pengangkutan memegang peran mutlak, sebab tanpa pngangkutan perusahaan akan mengalamikesulitan untuk dapat berjalan. Nilai suatu barang tidak dinilai dari brang itu sendiri, tetapi juga bergantung pada tempat barag itu berada, sehingga dengan pengangkutan nilai suatu barang akan meningkat.¹

Pengangkutan kapal sebagai alat tranfortasi telah dikenal sejak zaman nenek moyang indonesia. Hal tersebut terbukti adanya kapal penisi yang namanya terkenal diseluruh indonesia. Dalam KUHD Pasal 309 pun di jelaskan :*"kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda termaksud keadaan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dipermukaan air, serta aat apus dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah"*

¹ Dr. H. Zainal Asikin, S.H.,Su. *Hukum Dagang*, Pt. Rajagrafindo Persada,Jakarta, 2013, Hlm 153

Pengangkutan oleh kapal laut membutuhkan kapal yang mana struktur organisasinya terdiri dari seorang nahkoda selaku pimpinan umum di atas kapal dan anak buah kapal yang terdiri dari para perwira kapal dan non perwira/bawahan (*subordinate crew*). Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang Surat Persetujuan Berlayar, tidak jarang juga dapat ditemui beberapa kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh lalainya pemberian izin pelayaran. Masalah keselamatan dan keamanan serta keseluruhan kegiatan dalam pelayaran merupakan tanggungjawab dalam kepelabuhan. Salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang dalam menjalankan tugas ke Syahbandarannya dalam memberikan Surat Kelaiklautan Kapal, izin berlayar, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta seluruh kegiatan pelayaran angkutan laut di perairan Indonesia.²

Keselamatan serta kemanan kapal berukuran 35 GT keatas merupakan tanggung jawab dari Nahkoda atau pun Perusahaan Pemilik Kapal, dikarenakan nahkoda kapal dapat menolak persetujuan berlayar apabila isi dari surat tidak sesuai dengan keadaan kapal. Syahbandar dalam melaksanakan fungsi pengawasan terhadap setiap kapal yang berlayar di perairan Indonesia tidak lepas dari kerjasama dengan Biro Klasifikasi Indonesia. Fungsi kapal laut sebagai transfortasi (alat pengangkutan) baik barang maupun penumpang maka kondisi kapal tersebut didalam melayani jasa transfortasi laut tersebut haruslah mengutamakan unsur-unsur keselamatan dan keamanan pelayaran, guna meminimalisir bahaya kecelakaan dilaut yang berdampak kepada hilangnya nyawa manusia, harta benda dan terhadap pencemaran lingkungan laut.³

Kapal-kapal yang dibangun secara tradisional digunakan sebagai Kapal Penumpang Niaga dan terhadap kapal tersebut jika dilakukan pengawasan sebagaimana dilakukan terhadap kapal pengangkutan tersebut, yang pengawasannya dilakukan Oleh Kementerian Perhubungan. Direktorat jendral perhubungan laut, dalam hal ini yang dilaksanakan oleh Syahbandar, seperti Pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar Midai. Pada kasus yang penulis temukan ada beberapa kapal yang berlayar tanpa mempunyai surrat persetujuan berlayar, pada kejadian tersebut berada di Kecamatan Midai Kabupaten Natuna, dimana sebuah kapal yang berlayar tetapi tidak mengikuti prosedur yang sudah ditetapkan oleh Undang-Undang, kesalahan tersebut yang dilakukan oleh Nahkoda dengan kelalaian yang telah dilakukan. Dari hasil wawancara yang dilakukan penulis terhadap Nahkoda sebuah kapal, dan Nahkoda tersebut mengakui adanya kesalahan yang diperbuat olehnya , dan akan mengakibatkan kesalahan yang diperbuatnya.

Penelitian ini, penulis membahas lebih jauh tentang bagaimana Akibat hukum terhadap nahkoda kapal nahkoda Kapal Niaga yang tidak mempunyai Surat Persetujuan Berlayar, akan membahayakan banyak orang pada saat terjadinya kecelelakaan pada tranportasi tersebut. Karena dalam pasal 1365 dan 1366 KUHPerdata sudah menjelaskan tentang Perbuatan Melanggar Hukum dan Bertanggungjawab atas Perbuatan yang telah dilakukan dan Pasal 1320 KUHPerdata. . karena itu penulis membuat penelitian yang membahas tentang “Akibat Hukum Terhadap Nahkoda Kapal Niaga Yang Berlayar Tanpa Mempunyai Surat Persetujuan Berlayar”.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah di buat oleh penuis maka penulis akan membahas lebih lanjut tentang akibat hukum nahkoda itu sendiri , adapun rumusan masalah yang buat yaitu : ”Bagaimanakah Akibat Hukum terhadap Nahkoda kapal Niaga yang berlayar tanpa mempunyai Surat Persetujuan Berlyar?”

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun penelitian ini dibuat dengan tujuan , Untuk mengetahui tugas dan fungsi nahkoda pelayaran, mengetahui kelengkapan administrasi yang harus dilengkapai oleh nahkoda. Guna

² Administrative Law & Governance Journal. Vol. 1 Edisi 3 Agustus 2018

³ Pasal 1 ayat 32 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

mengetahui Aturan Hukum dan perUndang-Undangan yang mengatur sanksi terhadap nakhoda kapal apabila terjadi suatu kelalaian.

1.4. Kerangka Teori

1.4.1. Teori Pengangkutan

Pengaturan hukum pengangkutan adalah keseluruhan peraturan hukum yang mengatur tentang jasa pengangkutan. Istilah peraturan hukum (*rule of law*) dalam definisi ini meliputi semua ketentuan:

- a) Undang-undang pengangkutan;
- b) Perjanjian pengangkutan;
- c) Konvensi internasional tentang pengangkutan; dan
- d) Kebiasaan dalam pengangkutan kereta api, darat, perairan, dan penerbangan.

Peraturan hukum tersebut meliputi juga asas hukum, norma hukum, teori hukum, dan praktik hukum pengangkutan. Asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis (*fundamental norm*) yang menjadi dasar-dasar ketentuan pengangkutan yang menyatakan kebenaran, keadilan, dan kepatutan yang diterima oleh semua pihak. Kebenaran, keadilan, dan kepatutan juga menjadi tujuan yang diharapkan oleh pihak-pihak. Asas tersebut diwujudkan dalam bentuk ketentuan-ketentuan (*rules*) yang mengatur pengangkutan niaga. Asas hukum sebagai landasan filosofis ini digolongkan sebagai filsafat hukum (*legal philosophy*) mengenai pengangkutan.

Teori Hukum Pengangkutan merupakan kajian pengembangan hukum pengangkutan yang bertujuan untuk memperoleh manfaat yang sangat berguna bagi masyarakat dalam mewujudkan kesejahteraan. Objek kajian pengembangan tersebut meliputi ketentuan-ketentuan hukum pengangkutan dan pengalaman nyata pihak-pihak yang berkepentingan dengan pengangkutan. Melalui pengkajian tersebut akan diperoleh penemuan dan pemahaman baru mengenai pengangkutan.

Teori hukum pengangkutan adalah serangkaian ketentuan undang-undang atau perjanjian mengenai pengangkutan yang direkonstruksikan sedemikian rupa sehingga menggambarkan proses kegiatan pengangkutan. Teori hukum pengangkutan merupakan gambaran secara jelas rekonstruksi ketentuan undang-undang atau perjanjian bagaimana seharusnya para pihak berbuat sehingga tujuan pengangkutan itu tercapai.

Apabila Teori Hukum pengangkutan ini diterapkan pada pengangkutan, penerepannya disebut praktik hukum pengangkutan. Praktik hukum pengangkutan merupakan rangkaian peristiwa tersebut merupakan proses kegiatan mulai dari pemuatan kedalam alat pengangkut, pemindahan ketempat tujuan. Proses rangkaian perbuatan ini dapat diamati secara nyata pada setiap pelaksanaan pengangkutan.

Dengan kata lain, Teori Hukum Pengangkutan hanyalah mempunyai nilai guna jika dilaksanakan melalui setiap jenis pengangkutan. praktik hukum pengangkutan merupakan rangkaian perilaku atau perbuatan sebagai pelaksanaan atau realisasi dari ketentuan undang-undang. Perjanjian, konvensi internasional, dan kebiasaan mengenai pengangkutan. Perilaku atau perbuatan tersebut dapat diketahui melalui serangkaian tindakan nyata (perbuatan empiris atau melalui instrumen hukum berupa dokumen-dokumen pengangkutan yang membuktikan bahwa perbuatan (*actin*) sudah dilakukan. Kajian peraktik hukum pengangkutan termasuk dalam pengertian hukum terapan (*applied law*) bidang hukum pengangkutan.

1.4.2. Teori Tanggungjawab

Menurut Hans Kelsen dalam teorinya tentang tanggungjawab hukum menyatakan bahwa :” seseorang bertanggung jawab secara hukum atas sesuatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subjek berarti bahwa dia bertanggungjawab atas suatu sanksi dalam perbuatan

yang bertentangan.⁴ Lebih lanjut Hans Kelsen juga mengatakan⁵ “ kegagalan untuk melakukan kehati-hatian yang diharuskan oleh hukum disebut ke khilafan (*negligence*) dan kekhilafan bisa dipandang sebagai suatu jenis lain dari kesalahan, walau tidak sekeras kesalahan yang dapat terpenuhi karena mengantisipasi dan menghendaki, dengan suatu atau tanpa maksud jahat, akibat yang membahayakan.” . Hans Kelsen selanjutnya membagi mengenai tanggung jawab terdiri dari :⁶

1. Pertanggungjawaban individu yaitu seorang individu yang bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukannya sendiri;
2. Pertanggungjawaban kolektif berarti bahwa seorang individu bertanggungjawab atas sesuatu pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain.;
3. Pertanggung jawaban berdasarkan kesalahan yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang diakukannya karea sengaja dan diperkirakan dengan tujuan yang menimbulkan kerugian;
4. Pertanggung jawaban mutlak yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukan karena tidak sengaja dan tidak diperkirakan.

Tanggung jawab dalam kamus hukum dapat diistilahkan sebagai *liability* dan *responsibility*, istilah *leability* menunjukkan pada pertanggungjawaban hukum yaitu hukum tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subjek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjukkan pada pertanggungjawaban politik.⁷ Teiori tanggung jawab lebih menekankan pada makna tanggungjawab yang lahir dari ketentuan peraturan perundang-undang sehingga teori tanggung jawab dimaknai dalam arti *liability*,⁸ sebagai suatu konsep yang terkait dengan kewajiban hukum seseorang yang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tetentu bahwa dia dapat dikanakan suatu sangsi dalam kasus perbuatannya bertentangan dengan hukum.

II. Metode Penelitian

2.1 Pendekatan Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif-empiris. Penelitian hukum normatif-empiris adalah pendekatan yang dilakukan berdasarkan adanya penggabungan antara unsur normatif dan unsur empiris, dalam metode ini juga mengenai implementasi ketentuan hukum normatis Undang-Undang dalam aksinya disetiap peristiwa hukum yang terjadi dalam suatu masyarakat

Pendekatan yang digunakan adalah Pendekatan Undang-Undang (*statute approach*), yaitu dilakukan dengan menelaah semua Undang-Undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani. Sifat penelitannya termasuk kedalam penelitian preskriptif yaitu mempelajari tujuan hukum, nilai-nilai keadilan, validitas aturan hukum, konsep-konsep hukum, dan norma-norma hukum atau penelitian yang bertujuan untuk memberikan gambaran atau merumuskan masalah sesuai dengan keadaan atau fakta yang ada.

⁴ Hans Kelsen (a) , 2007, *sebagaimana diterjemahkan oleh Somardi, General Theory Of law and State , Teori Umum Hukum dan Negara, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik*, BEE Media Indonesia, Jakarta, hlm. 81

⁵ Ibid hlm 83

⁶ Hans Kelsen (b), *sebagaimana diterjemahkan oleh Raisul Mutaqien, Teori Hukum Murni Nuansa & Nusa Media, Bandung*, 2006, hlm. 140

⁷ HR. Ridwan, 2006, *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 3

⁸ Busyra Azheri, 2011, *Corporate Social Responsibility dari Voluntary menjadi Mandotary*, Raja Grafindo Perss, Jakarta, hlm. 54.

3.5 Teknik Pengumpulan data

Untuk menunjang pembahasan dalam penelitian ini, diperlukan data yang cukup sebagai bahan analisis penulis. Selanjutnya untuk mengumpulkan data yang diperlukan, maka digunakan teknik pengumpulan. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan studi pustaka, yaitu pengumpulan data yang dilakukan dengan studi kepustakaan guna memperoleh bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder yang berupa peraturan perundang-undangan, buku-buku, artikel dan jurnal-jurnal yang berhubungan dengan objek penelitian.

Selain studi kepustakaan, pengumpulan data ini dilengkapi dengan metode wawancara, dan observasi dan/atau pengamatan sebagai bahan hukum tersier yang memberikan petunjuk-petunjuk dalam penelitian. Metode wawancara digunakan untuk menggali informasi untuk memastikan kebenaran dalam pengumpulan data dengan cara melakukan tanya jawab dengan narasumber yang berkompeten perihal obyek permasalahan dalam penelitian guna memperoleh dan mendukung data sekunder, pihak yang diwawancarai dalam penelitian ini yaitu kepala syahbandar, ABK kapal yang bersangkutan dan penanggungjawab kapal bersangkutan.

3.6 Teknik Analisa

Berdasarkan rumusan permasalahan dan pembahasan atas permasalahan yang dipergunakan maka teknik analisis data penulis lakukan dengan metode *deskriptif kualitatif*. *Deskriptif kualitatif* yaitu suatu analisis yang sifatnya menjelaskan atau menggambarkan mengenai peraturan-peraturan yang berlaku, kemudian dikaitkan dengan kenyataan yang terjadi dan akhirnya diambil suatu kesimpulan. Sedangkan metode berfikir yang digunakan oleh penulis yaitu *deduktif*, yakni berawal dari proposisi umum atau aksiomatik (kebenarannya telah diketahui) dan berakhir pada suatu kesimpulan (pengetahuan baru) yang bersifat khusus.

III. Hasil dan Pembahasan

3.1.1 Bagaimana Akibat Hukum Terhadap Nahkoda Dalam Pengangkutan Kapal Niaga Yang Berlayar Tanpa Mempunyai Surat Persetujuan Berlayar.

1. Dilihat dari Unsur Kewajiban Hukum Nahkoda

Nahkoda melaksanakan tugas-tugas dan untuk menjalankan dan/atau menahkodai sebuah kapal Tugas-tugas dimaksud adalah berkenaan dengan kegiatan mengangkut dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Sehingga dapat dikatakan terdapat hubungan *mutualis simbiosis* antara nahkoda dengan pemilik kapal/operator kapal. Proses pengangkutan ini menurut ketentuan pasal 38 ayat (1) dan (2) Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang pelayaran yaitu

- a. kewajiban perusahaan angkutan perairan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan.
- b. menyebutkan bahwa perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan.

pada ketentuan Pasal 1 Ayat (40) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008, menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan perusahaan yang dimiliki oleh pemilik / operator kapal baik secara Perorangan maupun Badan Hukum. Sementara dalam ketentuan Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran tidak menyebutkan secara jelas tentang siapa yang dimaksud oleh perusahaan kapal.

Kewajiban yang lahir dari adanya suatu perjanjian sebagaimana dimaksud diatas melahirkan tanggungjawab pihak perusahaan angkutan.⁹ pada ketentuan tersebut mencakup pada kewajiban yang diberikan oleh Undang-Undang. Jika dilihat dalam proses penyelenggara pengangkutan pada pertanggungjawaban Pemimoin/nahkoda kapal terhadap keselamatan

⁹ Pasal 40 Undang-Undang No.17 Tahun 2008

ketertiban dan kemanana kapal yang berlayar pada pokok muara dan kepentingan barang muatan sebagai objek yang diperjanjikan yang meupakan kewajiban pengangkut.

Pemimpin Kapal/Nahkoda sebelum melaksanakan pelayaran terdapat kewajiban untuk memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan. Dalam hubungannya dengan kewajiban sebagai bagian dari pengangkut jika dikait kan dengan hubungan perjanjian pengangkutan barang, tentunya terdapat konsekwensi hukum, terhadap objek berupa barang yang dimuat dalam proses pelayaran tersebut. Adapun persyaratan kapal untuk berlayar tersebut adalah :

a. Administrasi Harian Kapal

Administrasi harian kapal selama pross pelayaran pada perakteknya, sebagai mana disebutkan dalam pengaturannya merupakan catatan/keterangan yang sangat penting berhubungan dengan proses pelayaran, yang secara konkrit akan dibahas dalam bagian ini sebagai berikut. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran juga mengatur hal yang berkenaan dengan buku harian kapal ini yang dapat dilihat pada pasal 141 Ayat (1),(2), dan (3).

Undang-undang ini berkaitan dengan pengaturan kewajiban membuat buku harian kapal tersebut hanya meliputi kapal motor dengan ukuran GT 35 (tiga puluh lima *gross tonnage*) jadi untuk kapal motor di bawah *gross tonnage* tersebut di atas tidak terdapat kewajiban untuk itu. Jika disimak asumsi dasar diterbitkannya buku harian kapal rohnya adalah untuk mengisyaratkan peruntukannya sebagai alat bukti depengadilan jika dikemudian hari terdapat suatu peristiwa yang tidak diinginkan untuk kepentinagn baik pengangkut/Nahkoda maupu pihak pemilik barang.

Kaitannya dengan prinsip keadilan dengan tidak terdapat kewajiban atas buku harian kapal terkadap kapal yang dibawah 35 *gross tonnage* maka menurut hemat penulis dianggap perlu untuk merujukn pula pada ketentuan di dalam Undag-Undang Hukum Dagang. Dalam ketentuan Pasal 348 KUHD menyebutkan bahwa : Nahkoda berusaha agar dikapal disenggalarkan buku harian (Register Harian Atau Jurnal).

Dimana semua hal yang penting yang terjadi dalam perjalanan dicatat dengan teliti. Kapal yang di gerakkan dengan mesin, oleh nahkoda harus berusaha menyiapkan agar oleh seseorang anggota regu kamar mesin di selenggarakan sebuah buku harian mesin. Selanjutnya Pasal 349 KUHD menyebutkan dalam kapal-kapal indonesia hanya dipebolehkan menggunakan menggunakan buku harian yang lembar demi lembarnya diberi nomor dan diberi tanda pengesahan oleh pegawai pendaftaran anak buah kapal (syahbandar) atau diluar Indonesia oleh pegawai konsultan Indonesia, yang lembar demi lembarnya di beri nomor yang sahkan. Buku harian itu bila mungkin di isi setiap hari, diberi tanggal dan ditandatangani oleh Nakhoda dan anak buah kapal yang ditugaskan olehnya untuk memelihara buku itu. lain daripada itu tatanan buku harian itu diatur oleh atau nama Kepala Dinas Pelayaran (sekarang Dirjen Pelayaran).

Penulis juga mewawancarai salah satu dari staf perusahaan kapal tersebut yaitu dengan Bapak Bujang Bokir dengan pertanyaan, “ apa sajakah kewajiban perusahaan kapal dalam peroses pengangkutan tersebut ? yang berkaitan dengan rumusan masalah peneliti,” kewajiban ini sudah di atur dalam undang-undang hanya saja terknedala dalam proses perpanjangan sertifikat kapal, tetapi kami dari pihak prusahaan kapal ini berkewajiban atas tanggungjawab jika terjadi kecelakaan tersebut.

Penulis juga menanyakan kepada bapak Bujang Bokir tersebut yaitu yang berhubungan dengan rumusan masalah penulis, adalah “apakah perusaan kapal akan bertanggungjawab atas kecelakaan kapal yang di angkut oleh nahkoda, karena menerima perintah dari atasan ? yang berkaitan dengan rumusan masalah skripsi penulis, “ kami akan bertanggungjawab atas semua kecelakaan yang terjadi pada angkutan tersebut, kami tidak membuat surat izin berlayar dikarenakan ada dokumen yang tidak lengkap pada pengangkutan tersebut, dan dokumen tersebut tidak bisa kami selesaikan dengan waktu yang cepat, tetapi dengan kedaan kita yang dipulau ini pengangkutan itu sangat epektif untuk tranfortasi, makanya diberangkatkan”

Uraian di atas dapat disimpulkan bahwa dalam peroses pelayaran kapal berkenaan dengan segala sesuatu baik secara operasional maupun dalam hal pengangkutan baran,

pengadministrasian selama pelayaran baik dalam bentuk buku harian kapal maupun kelengkapan administrasi lainnya, tidak dapat dipisahkan satu sama lainnya dan/atau merupakan satu kesatuan. Dimana administrasi kapal dimaksud sebagai upaya alat bukti, jika sekiranya terdapat sesuatu peristiwa yang menimbulkan suatu kerugian dikemudian hari.

Syahandar juga berperan penting terhadap surat persetujuan berlayar ini, maka penulis juga mewawancarai Ketua Syahbandar KUPP Kelas 2 Tarempa Wiker Midai, yaitu dengan Bapak Edy Suhardi beliau mengatakan, kapal tidak akan di berangkat kan jika tidak memenuhi syarat-syarat untuk berlayar, dan jika hal tersebut terjadi maka si pengusaha Kapal dan Nahkoda kapal akan di pidanakan sesuai dengan ketentuan yang ada.

b. Kekuatan Pembukian Harian dan Surat-Surat Keterangan Kapal

Pada Pasal 365 Ayat (1) KUHD, dalam hal kekuatan pembuktian buku-buku harian dan surat-surat keterangan kapal, diserahkan pada hakim. Dari sudut pandang Pasal 1881 KUHPerd, maka buku harian dan surat-surat keterangan kapal termasuk jenis catatan kerumahtanggaan, yang tidak mempunyai kekuatan pembuktian bagi keuntungan orang yang mengerjakannya. Olehnya itu ketentuan Pasal 356 Ayat (1) KUHD ini merupakan pasal penyimpangan dari ketentuan Pasal 1881 KUHPerd, sebagai halnya dengan ketentuan Pasal 7 KUHD.

Pada proses wawancara penulis dengan seorang Nahkoda kapal yang bernama Bapak Ra dimana bapak ini sudah bekerja di perusahaan tersebut sejak awal kapal itu beroperasi yang berada di Kabupaten Natuna tepatnya di Kecamatan Midai, dengan sebuah pertanyaan yaitu : “ bagaimana tanggung jawab nahkoda pada saat berlayar jika terjadi hal yang tidak terduga di dalam melaksanakan pelayaran? Yang berhubungan dengan masalah skripsi ini, “ kalau berbicara tanggungjawab hanya bisa dimintai dengan pengusaha kapal, karena nahkoda hanya menjalankan tugas yang diberikan atasan terhadap atasan untuk berlayar, maka pelayaran akan teta terjadi walau pun surat persetujuan berlayar itu tidak di keluakan, pemberkasan dan bahkan kapal yang dilayar kan mempunyai sertifikat yang sudah tidak berlaku atau mati dan kapal masih tetap beroperasi seperti biasa”

Ukuran yang dapat dipakai dalam hal ini, dengan mengetengahkan alasan pembentuk undang-undang dalam hal ketentuan dimaksud, rasionya ialah karena keberadaan buku-buku harian dan surat-surat keterangan dimaksud itu diwajibkan oleh undang-undang¹⁰. Perbedaan pada catatan-catatan kerumahtanggaan, dimana catatan-catatan tersebut tidak diwajibkan oleh undang-undang.

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

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

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

¹⁰ Lihat di pasal 348, 352-a dan 353 KUHD

2. Dilihat dari Unsur adanya hubungan sebab akibat antara Kerugian dan Perbuatan

Dalam hal menjalankan kewajiban dan navigasi sepenuhnya menjadi kewenangan Nakhoda, maka Nakhoda dibebani tanggungjawab sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 342 alinea kedua KUHD yang menyatakan bahwa : ” Ia bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan olehnya pada orang lain karena kesengajaannya atau kesalahan yang besar ”. Dalam hal pembebanan tanggung jawab di atas dibatasi pula dalam Pasal 373 KUHD itu sendiri, sebagaimana disebutkan bahwa dengan tidak mengurangi ketentuan Pasal 342 alinea kedua KUHD, Nakhoda hanya terikat, bila ia mempunyai batas kewenangannya atau dengan tegas menerima suatu kewajiban pribadi.

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

Apabila pihak yang dirugikan itu mengajukan gugatan berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdara, ia harus membuktikan unsur-unsur dalam pasal¹¹ tersebut yang dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Perbuatan itu adalah melawan hukum, artinya bertentangan dengan kewajiban hukum yang seharusnya ia lakukan;
2. Menimbulkan kerugian, artinya terdapat kerugian sebagai akibat adanya perbuatan tertentu dalam pengangkutan barang dimaksud;
3. Kerusakan dan/atau musnahnya barang yang diangkut tersebut terdapat adanya unsur kesalahan, artinya sengaja dilakukan untuk merugikan pihak lain. Dimana kesalahan ini meliputi pula unsur kelalaian yang juga menimbulkan kerugian bagi orang lain;
4. Terdapatnya hubungan kausal antara kerugian yang timbul dan perbuatan yang dilakukan, artinya kerusakan, musnah, atau terdapatnya cacat terhadap barang muatan karena perbuatan tertentu selama proses pengangkutan.

Dalam hal ini jika dikaitkan dengan keberadaan pengertian awak kapal yang terdiri dari beberapa subyek hukum di dalamnya, yang disebutkan disebutkan di awal terdapat Pimpinan Kapal, Nakhoda dan Anak Buah Kapal, maka dengan bertumpu pada ketentuan Pasal 1367 KUHPerdara, disebutkan pula bahwa : ” Seorang tidak saja bertanggungjawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya ”.

Dalam hal ini dapat diarti luas kan bahwa nahkoda kapal juga bertanggungjawab atas perbuatan atau kesalahan yang di buat oleh anak buah kapal atau awak kapal karena perbuatan kelalaian dan kesalahan yang di perbuat yang mengakibatkan cacat, musnah dan hilangnya barang atau nyawa seseorang. Hubungan sebab akibat yang di tanggung oleh nahkoda itu sendiri dikarenakan kurangnya komunikasi dan kelalaian yang diperbuat, dimana tanggungjawab seorang nahkoda di lalaikan.

3. Dilihat dari unsur adanya kerugian

Dari segi yuridis konsep ganti rugi dalam hukum dikenal dalam dua bidang hukum, yaitu sebagai berikut :¹²

- a. Konsep ganti rugi karena wanprestasi.,
- b. Konsep ganti rugi karena perikatan berdasarkan undang-undang termasuk ganti rugi karena perbuatan melanggar hukum.

¹¹ Man Suparman, S, *Aneka Hukum Dagang, Alumni*, Bandung, 1984, hal., 35

¹² Munir Fuady, 2003, *Perbuatan Melanggar Hukum Pendekatan Kontenporer*, Bandung, Cintra Aditiya Bakti,

Pada Ketentuan Pasal 1365, Pasal 1366 dan Pasal 1367 Ayat 3 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, nahkoda atau anak buah kapal terbukti telah melakukan kesalahan dalam melaksanakan kewajiban dan tugas yang mengakibatkan kecelakaan dan merugikan pada pihak pemakai jasa maka pemakai jasa berhak menuntut ganti rugi yang mengakibatkan kerugian. Apabila karena kesalahan atau kelalaian nahkoda atau anak buah kapal itu mengakibatkan matinya orang lain, maka nahkoda atau pihak anak buah kapal dia nacam dengan ketentuan pidana sesuai dengan kesalahan atau kelalaian yang telah dilakukan.

Sanksi pidana seperti yang diatur dalam Pasal 302 ayat (1) Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yaitu : “nahkoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagai mana yang dimaksud pasal 117 ayat (2) di pidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp.400.000.000.00 (empat ratus juta rupiah).

Perikatan atau perjanjian antara nahkoda kapal dan penumpang berdasarkan kesungguhan, kecermatan, kehati-hatian dengan berdasarkan pada keilmuan serta pengalaman sebagai seorang nahkoda, dimana seorang nahkoda haruslah memenuhi standar profesi. Berdasarkan uraian di atas maka gugatan berdasarkan perbuatan melawan hukum maka ganti kerugian yang didapat oleh korban penumpang adalah ganti kerugian berdasarkan perjanjian. Dalam bentuk ganti rugi, maka ganti rugi berdasarkan perbuatan melanggar hukum dalam wujud ganti rugi materiil yaitu kerugian yang nyata di derita oleh korban dan jumlahnya yang dapat diukur secara sistematis

4. Adanya Unsur Kesalahan

Unsur kesalahan ada dua (2) yaitu unsur kesalahan kesengajaan dan kealpaan, unsur kesengajaan yang dimaksud adanya kesadaran yang oleh orang normal pasti tahu konsekuensi dari perbuatannya itu akan merugikan orang lain. Sedangkan unsur kealpaan berarti ada perbuatan mengabaikan sesuatu yang mestinya dilakukan, atau tidak berhati-hati atau teliti sehingga menimbulkan kerugian bagi orang lain.

Dalam unsur kesalahan ini nahkoda terdapat melanggar kedua unsur tersebut, dimana nahkoda mengetahui dengan sadar bahwa kesalahan yang diperbuatnya tetapi dengan sengaja pula seorang nahkoda tersebut melalaikannya, dari unsur kealpaan seorang nahkoda sudah diwajibkan untuk melakukan kewajibannya sebagai seorang nahkoda dimana dalam hal tersebut melengkapi kelengkapan-kelengkapan yang telah ditentukan, agar tidak terjadi kesalahan yang menyebabkan banyak korban dan banyak kerugian.

5. Batal Demi Hukum

Suatu perjanjian yang dinyatakan batal demi hukum, mempunyai aspek-aspek terhadap perjanjian yang dibuat para pihak, tidak lagi memiliki akibat hukum yang mengikat para pihak yang membuat perjanjian sebagai Undang-Undang seperti yang diatur dalam Pasal 1338 KUHPerdata. Perjanjian yang telah dibuat tidak berlaku atau dianggap tidak pernah ada dan dikembalikan pada keadaan semula seperti pada saat perjanjian belum dilaksanakan dan pihak yang melakukan kesalahan bertanggungjawab untuk memulihkan keadaan seperti semula, dimana tidak boleh mengambil keuntungan dengan dibatalkannya perjanjian.¹³

Syarat sah suatu perjanjian diatur dalam pasal 1320 KUHPerdata, Menurut Prof. Subekti Perjanjian dibuat oleh para pihak harus memenuhi persyaratan yang sah suatu perjanjian. Baik syarat subyektif maupun syarat obyektif, yaitu :¹⁴

1. Sepakat mereka yang mengikat dirinya
2. Kecakapan yang membuat perjanjian

¹³ Nanin Koeswidi Astuti, *Analisa Yuridis Tentang Perjanjian Yang Dinyatakan Batal Demi Hukum*, Jurnal Hukum Vol. 2 No. 1

¹⁴ Subekti, *Hukum Perjanjian*, Cetakan Ke-17, Intermasa, Jakarta, 2021, Hlm 17.

3. Mengenai hal tertentu
4. Suatu sebab yang halal

Pada permasalahan yang penulis teliti, akibat hukum kapal niaga yang berlayar tanpa mempunyai surat persetujuan berlayar dapat dikatakan batal demi hukum, karena tidak memenuhi unsur dari syarat sahnya perjanjian, dimana dari ke empat syarat sahnya perjanjian terdapat unsur dari suatu sebab yang halal, dan perjanjian tersebut bertentangan dengan Undang-Undang.

Dengan demikian batal demi hukum adalah kontrak yang tidak boleh dijalankan atau diselesaikan sama sekali. Dalam suatu perjanjian dinyatakan batal demi hukum, seorang hakim diwajibkan, oleh karena jabatannya menyatakan bahwa suatu perjanjian tidak pernah lahir atau adanya suatu perikatan hukum. Perjanjian yang batal demi hukum memiliki akibat yuridis berupa kebatalan mutlak, karena kebatalan tersebut berlaku secara umum kepada semua pihak, berbeda dengan kebatalan relatif yang memiliki akibat hukum hanya pada pihak tertentu.

IV. Kesimpulan

Setelah penulis mengadakan penelitian di Kabupaten Natuna tepatnya di Kecamatan Midai maka hasil penelitian mengenai Akibat Hukum Nakhoda dalam Pengangkutan Kapal Niaga Yang Berlayar Tanpa Surat Persetujuan Berlayar, dapat di tarik kesimpulan sebagai berikut:

Kecelakaan pada pengangkutan sering kali terjadi karena beberapa faktor, ada faktor alam, faktor ketidak sengajaan dan faktor kelalaian, tidak menutup kemungkinan kecelakaan tersebut diakibatkan kelalaian seorang nakhoda yang berlayar tanpa mengikuti prosedur yang telah di tentukan pihak syahbandar maupun Undang-undang, perbuatan yang dilakukan oleh nakhoda tersebut dapat di sebut perbuatan melawan hukum, dimana tidak terpenuhinya unsur-unsur yang telah di tentukan dalam melaksanakan pelayaran, akibatnya nakhoda di kenakan sanksi berupa sanksi materill dan mengganti kerugian yang telah disebabkan oleh kelalaian nakhoda atau anak buah kapal itu sendiri. Perbuatan Nakhoda dalam hal ini bertentangan dengan sikap tidak keterhati-hatian. Surat persetujuan berlayar sangat penting untuk melengkapi salah satu kewajiban yang harus ditanggung oleh nakhoda kapal. bisa di artikan kesalahan yang dibuat oleh nakhoda kelalaian dalam bertindak dan membahayakan yang mengakibatkan kerusakan atau cacat nya seseorang. Sesuai dengan teori yang angkat oleh penulis yaitu teori tanggungjawab dan teori pengangkutan dimana telah dijelaskan kewajiban dan tanggungjawab yang dimiliki oleh seorang nakhoda, di Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran juga sudah dijelas kan tanggungjawab yang nakhoda yang di langgar.

V. Daftar Pustaka

Buku-Buku

- Busyra Azheri. (2011), *Corporate Social Responsibility dari Voluntary menjadi Mandotary*, Raja Grafindo Perss, Jakarta.
- Dr. H. Zainal Asikin. (2013), *Hukum Dagang*, Pt. Rajagrafindo Persada, Jakarta.
- Hans Kelsen (a). (2007), *sebagaimana diterjemahkan oleh Somardi, General Theory Of law and State , Teori Umum Hukum dan Negara, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik*, BEE Media Indonesia, Jakarta,
- Hans Kelsen (b). (2006), *sebagaimana diterjemahkan oleh Raisul Mutaqien, Teori Hukum Murni Nuansa & Nusa Media, Bandung*.
- HR. Ridwan. (2006), *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Subekti. (2001), *hukum perjanjian*, Cetakan ke-17, Intermasa, Jakarta

Jurnal-Jurnal

Administrative Law & Governance Journal. (2018) Vol.1 Edisi 3

Nanin Koeswidi Astuti, *Analisa Yuridis Tentang Perjanjian Yang Dinyatakan Batal Demi Hukum*,
Jurnal Hukum Vol. 2 No. 1

Marnia Rani dan Pery Rehendra Sucipta. (2019), *Perlindungan Asuransi Terhadap Kapal Pompong
Sebagai Alat Angkutan Niaga Dikota Tanjungpinang*, Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik,
Universitas Maritim Raja Ali Haji,

Peraturan perundang-undangan

Undang-undang no. 17 tahun 2008

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

VI. Ucapan Terimakasih

Saya ucap kan terimakasih kepada kedua orang tua saya, Dosen Pembimbing, serta teman teman yang telah membantu saya dalam mengerjakan skripsi ini, akhir kata, Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarokatu.