

PERAN DAN TANGGUNG JAWAB NAKHODA DALAM MEMPERLANCAR PROSES PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT (Studi Kasus di PT. PELNI (Persero) Semarang)

Fakhrurrozi^{1*}, Hardjono DS^{2*}, BL. Hentry Widodo^{3*}

^{1,2&3} Program Studi Nautika, Politeknik Bumi Akpelni

Jl. Pawiyatan Luhur II/17, Bendan Dhuwur, Semarang

email : fakhrurrozi@akpelni.ac.id

Abstrak

Nakhoda dalam memenuhi tanggung jawabnya, wajib melaksanakan kegiatan pengangkutan laut atau pelayaran sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Berdasarkan latar belakang, permasalahan yang akan dibahas adalah mengenai tanggung jawab nakhoda dalam pengangkutan barang melalui laut, prosedur pengajuan klaim jika terjadi kerusakan atau kehilangan, dan Hambatan-hambatan yang sering terjadi dalam pengangkutan barang melalui laut dan upaya mengatasinya. Metode pendekatan yang digunakan dalam penulisan hukum ini adalah metode hukum normatif atau yuridis normatif. Spesifikasi penelitian dalam penulisan ini bersifat deskriptif analitis. Analisis data yang digunakan adalah pendekatan kualitatif terhadap data primer melalui wawancara dan observasi (field research) dan data sekunder dalam kajian perundang-undangan dan buku-buku (library research) yang berkaitan dengan penelitian ini. Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan mengenai tanggung jawab Nakhoda dalam angkutan laut terhadap barang muatan (chargo) dimulainya sejak diangkutnya barang muatan (chargo) sampai ditempat tujuannya yang telah disepakati dan diserahkan barang kepada pengirim atau penerima. Hambatan-hambatan yang dihadapi dalam pengangkutan barang melalui laut adalah faktor alam, faktor alat, faktor manusia, faktor peraturan-peraturan hukum. Upaya mengatasi hambatan, yaitu dengan menunggu sampai cuaca membaik, memperbesar nilai stabilitas kapal, mencari dan menentukan rute alternative lain yang lebih aman dan efisien, meningkatkan kedisiplinan, memastikan kelengkapan semua dokumen muatan dan surat deklarasi muatan dari pengirim barang.

Kata kunci : cargo handling, nakhoda, dan tanggung jawab

PENDAHULUAN

Laut merupakan bagian terbesar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, yaitu 3.188.163 km² dan merupakan ²/₃ luas wilayah Nusantara, lebih luas dari wilayah daratan yang hanya 2.027.087 km². Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai negara kepulauan menduduki posisi silang antara Samudera Pasifik Barat, Laut China Selatan dan Samudera Hindia, serta dua benua yaitu benua Asia dan Benua Australia. Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau-pulau tersebut menjadikan moda transportasi laut sebagai sarana transportasi vital bagi bangsa Indonesia. Pengangkutan melalui laut menjadi pilihan utama guna menjadi sarana penghubung antardaerah di Indonesia. Pengangkutan laut mempunyai beberapa kelebihan dibandingkan dengan moda pengangkutan lain, yaitu:

1. Biaya angkutan lebih murah bila dibandingkan dengan angkutan yang lain
2. Sanggup mengangkut barang-barang dengan berat ratusan atau ribuan ton sekaligus.

Pemerintah sebagai pemegang regulasi telah menerbitkan peraturan perundang-undangan berkaitan dengan masalah aktivitas pengangkutan laut, yaitu Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan:

Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.

Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang

Pelayaran, menyebutkan bahwa *angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.*

Dalam rangka melaksanakan pengangkutan laut, maka Pemerintah melalui Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, mengatur penyelenggaraan dan pengusahaan pengangkutan laut. Ditegaskan dalam ketentuan Pasal 21 ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut bahwa *Perusahaan Pelayaran wajib melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam Izin Usaha*, sedangkan Pasal 21 ayat (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut menegaskan bahwa *Perusahaan penunjang angkutan laut wajib melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam Izin Usaha.*

Pengangkutan laut yang menggunakan kapal selalu dipimpin oleh seorang nakhoda. Nakhoda inilah yang bertanggung jawab atas keselamatan orang dan barang yang ada di dalam kapal yang dikemudikannya. Nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal, terikat Perjanjian Kerja Laut dengan pengusaha kapal, seperti ditentukan dalam Pasal 395 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang :

"Yang dinamakan Perjanjian Kerja Laut ialah perjanjian yang dibuat antara seorang pengusaha kapal disatu pihak dan seorang buruh dipihak lain dengan mana pihak tersebut terakhir menyanggupi untuk dibawah perintah pengusaha itu melakukan pekerjaan dengan mendapat upah, sebagai Nakhoda atau awak kapal".

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) Kitab Undang-undang Hukum Dagang, Ia bertanggungjawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain, karena kesengajaan atau kesalahan yang kasar.

Nakhoda dalam memenuhi tanggung jawabnya, wajib melaksanakan kegiatan pengangkutan laut atau pelayaran sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pada kenyataannya, meskipun nakhoda berusaha melaksanakan tugas dengan sebaik-baiknya, adakalanya tetap terjadi permasalahan terhadap barang yang dikirim melalui kapal laut oleh seorang atau badan usaha seperti terjadi kerusakan, kehilangan atau keterlambatan dalam proses pengiriman barang yang diakibatkan adanya berbagai macam sebab, antara lain gangguan pada waktu berlayar di laut (terjadi badai, kecelakaan, pencurian), atau gangguan dari perusahaan pengangkutan sendiri dan hal ini menyebabkan pengiriman barang mengalami kerugian khususnya terhadap pihak lain (penerima barang) dan hal ini pasti menyebabkan pihak pengangkut, yaitu Nakhoda harus bertanggung jawab atas kerugian dan memberikan ganti kerugian yang sesuai.

Berdasarkan kondisi tersebut di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dalam penulisan hukum dengan judul **Peran dan Tanggung Jawab Nakhoda Dalam Memperlancar Proses Pengangkutan Barang Melalui Laut.**

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimanakah peran dan tanggung jawab Nakhoda dalam pengangkutan barang melalui laut?
2. Hambatan-hambatan apa saja yang sering terjadi dalam pengangkutan barang melalui laut dan bagaimana Upaya dalam memperlancar proses pengangkutan barang melalui laut?

LANDASAN TEORI

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut sebagai turunan dari Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, tidak mendefinisikan tentang pengangkutan laut, namun hanya memberikan pengertian tentang angkutan laut sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut yang menyatakan:

Angkutan Laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.

Sution Usman Adji menyatakan bahwa pengangkutan dapat didefinisikan sebagai suatu perjanjian timbal balik, di mana pihak pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim atau penerima, dan penumpang), berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.

Abdul Kadir Muhammad mengemukakan bahwa Pengangkutan adalah 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.

Berdasarkan beberapa pengertian di atas, dapat dipahami bahwa pengangkutan laut adalah merupakan suatu proses kegiatan memuat dan membawa barang atau penumpang ke dalam kapal dari tempat asal ke tempat tujuan tertentu.

Dalam perjanjian pengangkutan melalui laut, bukti yang dipakai adalah konosemen, yaitu suatu surat yang bertanggal, dalam mana si pengangkut menerangkan bahwa ia telah menerima barang-barang tersebut

untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan tertentu dan menyerahkannya di situ kepada seorang tertentu begitu pula menerangkan dengan syarat-syarat apakah barang-barang itu akan diserahkan.

Pengertian Nakhoda dapat dilihat dalam beberapa peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang angkutan laut. Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa:

Nakhoda adalah salah seorang yang yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Kedudukan nakhoda pada waktu kapal berlayar di tengah laut tidak hanya membawa kapalnya dengan selamat, menjaga keselamatan penumpang beserta barang-barang yang ada di atas kapal yang berlayar. Nakhoda masih mempunyai tugas yang lebih penting, yaitu sebagai wakil dari pemerintah untuk menjalankan tugas-tugas administrasi serta batas-batas tertentu di atas kapal laut, baik terhadap masalah-masalah intern kapal sendiri maupun masalah eksternal yang menyangkut hubungan Internasional, misalnya di pelabuhan luar negeri. Beradanya sebuah kapal di tengah-tengah samudera luas atau samudera bebas, pada hakekatnya merupakan wilayah tanah air dari negara bendera kapal tersebut.

Pengertian tanggung jawab adalah suatu keadaan yang wajib menanggung terhadap sesuatunya manakala ada sesuatu hal yang boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan dan sebagainya. Tanggung jawab terjadi karena adanya kelalaian dan atau wanprestasi dalam pelaksanaan tugas sebagai tenaga kesehatan. Wanprestasi atau kelalaian dalam pelayanan kesehatan terjadi apabila memenuhi unsur-unsur dasar tanggung jawab medis, yaitu :

- a. Wanprestasi
- b. Perbuatan melanggar hukum

Dinyatakan oleh *Hans Kelsen* bahwa suatu konsep dalam hukum adalah tanggung jawab hukum (*liability*). Seseorang dapat dikatakan secara hukum bertanggung jawab terhadap suatu perbuatan tertentu adalah bahwa ia dapat dikenakan suatu sanksi dalam kasus perbuatan yang berlawanan.

Tanggung jawab nakhoda selama perjalanan kapal ialah menjamin/menjaga kepentingan-kepentingan mereka yang berhak atas muatan, sesuai dengan Pasal 468 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, di mana si pengangkut berkewajiban untuk berusaha dengan sebaik-baiknya agar barang-barang yang diangkut itu tetap utuh, sejak saat ia menerima barang dari si pengirim sampai pada waktu diserahkan kepada si penerima. Nakhoda secara tidak langsung telah mengambil alih tugas dan tanggung jawab Pengusaha Pelayaran terhadap kliennya dan sedapat mungkin memberikan pelayanan sebaik-baiknya untuk membela kepentingan pemilik muatan. Nakhoda bertanggung jawab terhadap muatan ini dalam arti :

- a. Melakukan pemuatan barang-barang dengan sebaik-baiknya.
- b. Mengatur pematatan barang-barang dengan sempurna di dalam palka-palka kapal.
- c. Mengatur ventilasi ruangan palka-palka kapal untuk mempertahankan mutu dan kualitas barang-barang .
- d. Menjaga dan mengawasi barang-barang selama pengangkutan.
- e. Melakukan pembongkaran barang-barang dengan sebaik-baiknya.

METODE

Metode pendekatan yang digunakan dalam penulisan hukum ini adalah metode ***hukum normatif*** atau ***yuridis normatif***. Pada penelitian hukum normatif, data sekunder sebagai sumber/bahan informasi dapat merupakan bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

Spesifikasi penelitian dalam penulisan ini bersifat ***deskriptif analitis***. *Deskriptif* karena hasil penelitian ini hanya melukiskan atau menggambarkan suatu

keadaan atau objek tertentu secara faktual dan akurat mengenai peran dan tanggung jawab Nakhoda dalam pengangkutan barang melalui laut.

Metode Pengumpulan Data

Penelitian data dari studi kepustakaan (*library research*) merupakan salah satu teknik pengumpulan data untuk mendapatkan data yang bersifat sekunder, yaitu data yang berasal dari literatur-literatur peraturan perundang-undangan, pendapat para sarjana yang membidangi hukum pelayaran.

Penelitian lapangan dilakukan dengan teknik wawancara (*field research*) dengan tujuan untuk mendapatkan data primer. Wawancara yaitu situasi peran antarpribadi bertatap muka, ketika seseorang yakni pewawancara mengajukan pertanyaan-pertanyaan yang dirancang untuk memperoleh jawaban-jawaban yang relevan dengan masalah penelitian kepada seorang responden.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Peran dan Tanggung Jawab Nakhoda Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa pengangkutan barang melalui laut oleh perusahaan pengangkutan laut meliputi limatahapkegiatan, yaitu:

TahapPersiapan

Pada tahap ini, pengirim barang mengurus penyelesaianbiayapengangkutan dan dokumen pengangkutan serta dokumen-dokumen lainnyayang diperlukan bagi pengangkutan barang, misalnya, dokumen perpajakan dan dokumenperizinan serta dokumen asuransi.Pengangkut menyediakan alat pengangkut pada hari, tanggal,dan waktu yang telah disepakati berdasarkan dokumenpengangkutanyang telahditerbitkan.

TahapPemuatan

Pada tahap pemuatan barang muatan (*cargo*) yang sudah memiliki kelengkapan dokumen dapat dinaikkan danmasukalat pengangkut yang telah disediakan oleh

pengangkut di pelabuhan tertentu berdasarkan peraturan dan tata tertib yang berlaku. Pengirim atau ekspedi tur yang mewakilinya menyerahkan barang kepada pengangkut untuk dimuat dalam alat pengangkut atau pengirim menyerahkan barang kepada perusahaan jasa di bidang muat bongkar untuk dimuat ke dalam alat pengangkut

Tahap Penurunan/Pembongkaran

Pada tahap ini, barang muatan (*cargo*) diturunkan dari alat pengangkut karena angkutan sudah berakhir ditempat tujuan, melalui proses pembongkaran barang dari alat pengangkut. Pada tahap ini, pengangkut menyerahkan barang kepada penerima dan penerima menyerahkan pembongkaran barangnya kepada perusahaan jasa dibidang usaha muat bongkar dan meletakkannya ditempat yang telah disepakati. Penerima menyerahkan pengurusan selanjutnya kepada ekspedi tur, baik mengenai barang maupun dokumen.

Tahap Penyelesaian

Pada tahap ini, pihak-pihak menyelesaikan persoalan yang terjadi selama atau sebagai akibat pengangkutan. Pengangkut menerima biaya angkutan dan biaya-biaya lainnya dari penerima jika belum di bayar oleh pengirim.

Berkaitan dengan tugas tanggung-jawab nakhoda dalam melakukan pengangkutan barang, tahapan yang harus dilakukan oleh nakhoda dapat dijelaskan sebagai berikut:

a. Pengapalan barang-barang muatan.

Nakhoda dalam pengapalan barang-barang muatan, membagi dua cara, yaitu:

- 1) Pengapalan barang-barang muatan melalui gudang;
- 2) Pengapalan barang-barang muatan tanpa melalui gudang.

Timbulnya pengapalan barang-barang muatan melalui gudang dan tanpa melalui gudang disebabkan karena sifat spesifik masing-masing jenis barang. Dalam praktiknya, untuk melakukan pengapalan barang-barang muatan tersebut, baik melalui atau tanpa melalui

gudang biasanya tidak dilakukan sendiri oleh pengirim, tetapi diserahkan kepada perusahaan bongkar muat.

b. Pemuatan barang-barang di atas kapal.

Dalam hal tiba waktunya barang milik pengirim untuk dikapalkan, maka dengan perantaraan petugas operasional, akan dimintakan kepada mualim di kapal untuk mendapatkan petunjuk di palka mana muatan disusun dan bagaimana penyusunannya di palka. Pemuatan barang-barang di atas kapal dilakukan dengan sangat hati-hati, cepat dan tepat sebagai syarat mutlak yang harus dilakukan oleh mualim I.

c. Pembongkaran barang-barang muatan.

Setelah kapal sampai di pelabuhan tujuan, maka segala dokumen disiapkan. Nakhoda sebelum pembongkaran, meminta izin pada Kantor Bea Cukai setempat untuk melakukan pemeriksaan terhadap barang-barang muatannya.

d. Penyerahan barang-barang muatan.

Jika penerima barang akan menerima muatan, maka dengan sendirinya penerima akan mendapat kabar dari pengirim dan nakhoda PT. Pelni Semarang bahwa kapal telah tiba di pelabuhan tujuan. Pemberitahuan ini diberikan secara langsung pada alamat si penerima. Seperti halnya pada pengiriman barang-barang, maka dalam penyerahan barang-barang muatan, nakhoda juga dapat melakukan dua cara, yaitu :

- 1) Penyerahan muatan di atas kapal/ penyerahan muatan sendiri.
- 2) Penyerahan muatan melalui gudang.

Tanggung jawab perusahaan pengangkutan dalam angkutan laut terhadap barang muatan (*cargo*) dimulaisejak diangkutnya barang muatan (*cargo*) sampai ditempat tujuan yang telah disepakati dan diserahkan barang kepada pengirim atau penerima.

Secara umum tanggung jawab pengangkut diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Ditegaskan dalam ketentuan Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran :

(1) *Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.*

(2) *Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.*

Apabila dikaitkan dengan pengangkutan barang melalui laut, maka perusahaan pelayaran bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan barang muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Pasal 7 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1988 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut menegaskan:

Perusahaan pelayaran bertanggung jawab sebagai pengangkut penumpang, barang, dan hewan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku atau persyaratan perjanjian pengangkutan, atau kelaziman yang berlaku dalam bidang pelayaran.

Menurut ketentuan Pasal 1 angka 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dinyatakan bahwa yang bertanggung jawab terhadap kapal adalah awak kapal, selaku orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal. Awak kapal terbagi menjadi dua golongan, yaitu Nakhoda dan Anak Buah Kapal (perwira kapal dan kelasi). Kewajiban-kewajiban yang harus ditaati oleh Nakhoda merupakan kewajiban yang ditentukan oleh undang-undang, dan apabila Nakhoda tidak memenuhi kewajiban itu dan kemudian menimbulkan kerugian bagi pengusaha, pemilik muatan dan mereka yang berada di atas kapal, maka menurut Pasal 342 ayat (2) KUHD menyebutkan nakhoda harus bertanggung jawab untuk segala kerugian yang

diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain, karena kesengajaan atau kesalahan yang kasar.

Nakhoda dalam menjalankan tugasnya mempunyai tiga fungsi, sebagai berikut :

- a. Nakhoda sebagai wakil Pemerintah.
- b. Nakhoda sebagai wakil Pengusaha Pelayaran dan sebagai wakil dari semua orang yang berkepentingan terhadap barang-barang muatan.

c. Nakhoda sebagai buruh

PT. Pelni Semarang sebagai perusahaan pelayaran nasional, dengan trayek pelayaran nusantara mempergunakan sistem *Reguler Liner Service* ini dan dalam pelaksanaan pengangkutan barang, Nakhoda PT. Pelni Semarang menggunakan sistem ini dengan alasan:

- a. Dengan teratur dan tetapnya kedatangan dan keberangkatan kapal, maka khalayak ramai dapat ikut serta dalam penyelenggaraannya. Sedangkan untuk PT. Pelni sendiri lebih mudah mengatur jadwalnya.
- b. Barang-barang yang diangkut adalah dari berbagai eksportir, sehingga barang yang dibawa cukup banyak.
- c. Biaya yang dikeluarkan sedikit karena tarif angkutan diseragamkan dan lebih dapat terjangkau oleh masyarakat.

Nakhoda dalam melakukan pengangkutan melalui laut mempunyai tanggung jawab yang cukup berat, dan di dalam praktiknya, tanggung jawab Nakhoda itu berlangsung sejak saat barang-barang dikaitkan pada sling (tali derek), lepas dari dermaga, di pelabuhan muat, selama pelayaran dari pelabuhan pemuatan sampai pelabuhan pembongkaran, dan berakhir di pelabuhan pembongkaran pada saat barang-barang menyentuh permukaan dermaga, tapi masih terkait pada sling.

Jika barang-barang rusak, misalnya koli pecah karena tidak hati-hati, maka Nakhoda bertanggung jawab atas kerusakan tersebut, kecuali jika dapat dibuktikan bahwa kerusakan tersebut bukan kesalahannya.

Nakhoda PT. Pelni Semarang di samping bertanggung jawab atas kerusakan barang, dia juga harus bertanggung jawab jika *sling*

putus karena kesalahan atau kelalaian nakhoda atau bawahannya (ABK), yang antara lain disebabkan karena *slings* yang digunakan telah aus, jenis *slings* tidak sesuai dengan sifat barang yang diangkut, mesin derek yang dikemudikan tidak atau kurang memperhatikan percepatan/perlambatan menaikkan atau menurunkan barang sehingga mengakibatkan tali terlalu tegang dan putus. Kesalahan seperti itu menjadi tanggung jawab nakhoda tanpa ada pengecualian.

Tanggung-jawab yang lain, kemungkinan timbulnya kerusakan barang-barang dalam pematatan di palka-palka kapal yang disebabkan karena kurang sempurnanya pemakaian alat pelindung muatan, misalnya pemakaian papan, balok, tali pengikat, dan alat-alat lain. Kurang sempurnanya pemisahan dan perlindungan masing-masing jenis barang. Berat barang-barang dalam palka melebihi daya tahan geladak palka yang bersangkutan serta barang-barang yang ditimbun di atas barang lain terlalu berat, sehingga barang yang ditindih menjadi rusak.

Kerusakan barang-barang yang disebabkan oleh hal-hal yang disebutkan di atas, yaitu kesalahan dalam pematatan, menjadi tanggung jawab nakhoda dan di dalam praktik di lapangan, pemilik barang sulit mengetahui adanya kerusakan barang-barangnya yang diakibatkan kesalahan dalam pematatan barang-barang. Salah satu pedoman untuk mengetahui kondisi barang adalah dengan melakukan pemeriksaan atas data dan penjelasan yang terdapat pada tabel pemuatan, rencana penimbunan, buku harian kapal, dan daftar kerusakan barang dan dari data dan penjelasan tersebut, pemilik barang dapat meneliti sebab-sebab yang menimbulkan kerusakan barang-barangnya sehingga dia dapat mengajukan tuntutan yang wajar, tapi pihak nakhoda dapat mencegah timbulnya tuntutan dari pihak pemilik barang dengan melakukan kegiatan-kegiatan berikut :

a. Secara periodik dan terus menerus selama dalam pelayaran mengadakan inspeksi dengan teliti atas semua

ruangan-ruangan tempat pematatan barang-barang dan mencegah kalau ada hal-hal yang dapat menimbulkan kerusakan atas barang-barang.

- b. Terus menerus mengawasi dengan teliti terhadap ventilasi ruangan-ruangan tempat pematatan barang-barang, mengawasi temperatur dalam masing-masing ruangan, dan segera memperbaiki kalau ada peralatan ventilasi yang macet atau rusak.
- c. Pengawasan secara teliti dan terus menerus atas semua lubang-lubang yang langsung berhubungan dengan ruangan-ruangan tempat pematatan barang-barang dengan tujuan untuk menghindarkan masuknya air dari lubang-lubang tersebut, yaitu air yang berasal dari kamar mandi, dapur, air hujan atau air laut (ombak yang memercik).

Semua kejadian yang dialami dan kegiatan yang dilakukan selama pelayaran tersebut dicatat dengan lengkap dan jelas pada Buku Harian Kapal dan dengan demikian, pihak Nakhoda telah melakukan tindakan-tindakan yang sewajarnya untuk menghindarkan kemungkinan-kemungkinan timbulnya kerusakan barang-barang.

Dikaitkan dengan teori pengangkutan, pengangkutan dalam arti luas erat hubungannya dengan tanggungjawab pengangkut apabila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian. Tanggungjawab pengangkut mulai berjalan sejak barang dimuat ke dalam alat pengangkut sampai barang dibongkar dari alat pengangkut atau diserahkan kepada penerima. Kewajiban utama pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan. Kewajiban utama mengikat sejak pengirim barang melunasi biaya pengangkutan.

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat peristiwa yang terjadi dalam proses pengangkutan sejak pemuatan sampai pembongkaran ditempat tujuan, kecuali jika diperjanjikan lain. Tanggung jawab pengangkut bukan tanggung jawab tak terbatas melainkan tanggungjawab terbatas, yaitu dibatasi

pada tanggung jawab terhadap segala kerugian yang timbul akibat kesalahan/kelalaian pengangkut. Namun, mengenai kerugian yang timbul akibat:

- a. Keadaan memaksa (*forcemajeur*);
- b. Cacat pada penumpang atau barang itu sendiri;
- c. Kesalahan/kelalaian penumpang atau pengirim.

Hambatan-Hambatan yang Sering Terjadi Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut dan Cara Mengatasinya

Berdasarkan hasil penelitian, diketahui hambatan-hambatan yang dihadapi dalam pengangkutan barang melalui laut adalah sebagai berikut :

1. Faktor Alam

Dalam cuaca buruk nakhoda atau mualim I di kapal, tentu akan mengambil tindakan untuk menghentikn sementara proses pemuatan sampai cuaca membaik, sehingga mau tidak mau akan memakan waktu yang lebih lama.

Terjadi badai pada saat pelayaran di tengah laut, sehingga mengakibatkan kapal menjadi oleng. Cara mengatasi hambatan di atas adalah, dalam proses pemuatan, muatan harus disusun sebaik mungkin sehingga menghasilkn kondisi stabilitas kapal yang bagus dan positip ideal.

2. Faktor Alat Bongkar Muat

Di beberapa pelabuhan, sering terjadi alat-alat yang diperlukan untuk bongkar muat seperti crane, tidak layak pakai, sehingga mengganggu kelancaran kecepatan bongkar muat. Cara mengatasi hambatan di atas adalah dengan menggunakan tenaga manusia. Faktor Manusia

Hal ini terjadi karena manusia kurang berhati-hati dalam mengerjakan pekerjaannya sehingga banyak barang yang rusak atau pecah. Cara mengatasi hambatan di atas adalah meningkatkan kedisiplinan sumber daya manusia yang ada di lingkungan perusahaan pengangkutan laut, yang dalam hal ini adalah PT Pelni Cabang Semarang dan Nakhoda kapal.

3. Faktor Peraturan-Peraturan Hukum

Sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku, terdapat beberapa komoditas atau barang-barang jenis tertentu yang tidak bisa dibawa keluar atau masuk secara bebas di pelabuhan Indonesia. Kondisi tersebut ternyata tidak ditaati oleh pemilik barang, yaitu dengan tetap mengirimkan barang yang terlarang tersebut dengan memalsukan dokumen ataupun meidak benar, sehingga pada saat diperiksa di pelabuhan tujuan, barang terkena tangkal dan disita untuk pemeriksaaan lanjutan. Cara mengatasi hambatan ini adalah dengan meminta surat pernyataan kesesuaian dokumen dengan isi dan tanggung jawab mutlak dari pengirim barang.

Kesimpulan

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan:

1. Tanggung jawab perusahaan pengangkutan dalam angkutan laut terhadap barang muatan dimulai sejak diangkutnya barang muatan sampai ditempat tujuan yang telah disepakati dan diserahkan barang kepada pengirim atau penerima. Secara umum tanggung jawab pengangkut diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Tanggung-jawab Nakhoda itu berlangsung sejak saat barang-barang dikaitkan pada *sling* (tali derek), lepas dari dermaga, di pelabuhan muatan, selama pelayaran dari pelabuhan permuatan sampai pelabuhan pembongkaran, dan berakhir di pelabuhan pembongkaran pada saat barang-barang menyentuh permukaan dermaga, tapi masih terkait pada *sling*.
2. Cara mengatasi hambatan tersebut, yaitu terhadap faktor alam menunggu sampai cuaca membaik, terhadap faktor alat dengan menggunakan tenaga manusia, terhadap faktor manusia dengan meningkatkan kedisiplinan, terhadap faktor peraturan-peraturan hukum dengan meminta surat pernyataan kebenaran isi

dokumen dan tanggung jawab mutlak kepada pengirim barang.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Kadir Muhammad, 2011. **Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara**, Bandung: Citra Aditya Bhakti
- Abdul kadir Muhammad, 2013. **Hukum Pengangkutan Niaga**, Bandung: PT. Citra Bakti
- Amiruddin, 2006. **Pengantar Metode Penelitian Hukum**, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada
- Anis Ilham: Pranata, 2005. **Jaminan Kebendaan Hipotik Kapal Laut**, Bandung. Alumnus
- Bakti Trisnawati, 2004. **Sari Kuliah Hukum Laut**, Fakultas Hukum UNTAG, Semarang
- F.D.C. Sudjatmiko, 2005. **Pokok-Pokok Pelayaran Niaga**, Jakarta: Akademika Presindo
- H.M.N. Purwostjipto, 2010. **Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia**, Jakarta” Djembatan
- Jimmy Asshiddiqie dan Mali Safa`at, 2006. **Teori Hans Kelsen tentang Hukum**, Jakarta: Sekretariat Jendral dan Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi R. I,
- Johannes Gunawan, 2009. **Tanggung Jawab pelaku Usaha Menurut Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999, tentang Perlindungan Konsumen, Hukum Bisnis**, Jakarta: Rineka Cipta
- Moh. Yamin, 2007. **Pelatihan Peningkatan Kualitas Penelitian Hukum : Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empirik Serta Aplikasinya**, Surakarta : Fakultas Hukum UNS
- Radiks Purba, 2007. **Angkutan Muatan Laut Jilid 2**, Jakarta: Rineka Cipta
- Rozaimi Jatim & Abrial, 2009. **Undang-Undang Perkapalan**, Jakarta: Riuneka Cipta
- Siti Utari, 2010. **Pengangkutan laut di Indonesia (Suatu Tinjauan Yuridis)**, Jakarta: Balai Pustaka
- Suratman dan H.Philips Dillah, 2010. **Metode Penelitian Hukum**. Bandung: Alfabeta
- Sution Usman Adji, 2011. **Hukum Pengangkutan di Indonesia**, Jakarta: Rineka Cipta
- Turi Triyanti Gondokusumo, 2000. **Pengangkutan Melalui Laut Jilid 2**, Semarang: FH UNDIP
- Tuti Triyanti Gondokusumo, 2002. **Pengangkutan Melalui Laut Jilid I**, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang
- Zainal Abidin, 2011. **Ihtisar Prosedure Import**, Semarang, AMNI
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1988 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 93 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 130 Tahun 2016 Tentang Perubahan Keempat Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm74 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Jasa Pengurusan Transportasi

Jurnal, Karya ilmiah

- Herman Susetyo, 2010. **Tanggung Jawab Nakhoda Pada Kecelakaan Kapal Dalam Pengangkutan Penumpang dan Barang Melalui Laut di Indonesia**, MMH. Jilid 39 No.1
- Sendy Anantyo, dkk, 2012, **Diponegoro Law Review Volume 1 Nomor 4 Tahun 2012 (Pengangkutan Melalui Laut)**, Semarang: Diponegoro Law Review