

Tanggung Jawab Nahkoda Kapal terhadap Ketidakesesuaian Muatan dalam Dokumen Pengangkutan Ditinjau dari Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Fachry Ronald Ghifary, Ratna Januarita
Prodi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum
Universitas Islam Bandung
Bandung, Indonesia
fachryrg@gmail.com

Abstract—Among several means of transportation, commercial ships as a means of sea transportation or sea transportation services play a very important role in serving and encouraging national economic growth, as well as fostering the unity of the Indonesian economy. Between 2016 and 2019, the Directorate General of Customs and Excise succeeded in uncovering the smuggling of vehicles in their complete or competeily built form. During this period, nineteen luxury cars and thirty-five motorbikes / motorbike frames / luxury motorcycles of various brands have been secured by the Tanjung Priok Customs. In the case of smuggling, the mode used is to notify goods that do not match their actual contents, such as refractory bricks, stairs, auto parts, accessories, and tools. This author aims to determine the extent of the captain's obligations in knowing the cargo carried and the extent to which the captain's responsibility for the mismatch of the cargo carried is reviewed from the KUHD. The method used in this research is normative juridical. This library research data collection technique is carried out by collecting secondary data which includes primary, secondary and tertiary legal materials. Then the results obtained from the captain's responsibility under the KUHD regarding the mismatch of the cargo carried.

Keywords—*Skipper, Duty, Responsible, Obligations.*

Abstrak—Diantara beberapa alat transportasi, kapal niaga sebagai sarana transportasi laut atau sarana jasa angkutan laut memegang peranan yang sangat penting dalam melayani dan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional, serta membina kesatuan ekonomi Indonesia. Pada rentang tahun 2016 hingga 2019, Direktorat Jendral Bea Cukai berhasil membongkar penyelundupan kendaraan dalam bentuk utuh atau competeily built up. Dalam kurun waktu tersebut sebanyak sembilan belas mobil mewah dan tiga puluh lima motor/rangka motor/mesin motor mewah berbagai merek telah diamankan oleh Bea Cukai Tanjung Priok. Kasus penyelundupan tersebut, modus yang digunakan adalah dengan memberitahukan barang yang tidak sesuai dengan isi sebenarnya, seperti batu bata tahan api, tangga, suku cadang mobil, aksesoris, dan perkakas. Penulis ini bertujuan untuk mengetahui sejauh mana kewajiban nahkoda dalam mengetahui muatan yang diangkutnya serta sejauh tanggung jawab nahkoda terhadap ketidakesesuaian muatan yang

diangkutnya ditinjau dari KUHD. Adapun metode yang digunakan dalam penelitian ini yakni yuridis normatif. Teknik pengumpulan data studi kepustakaan ini dilakukan dengan cara mengumpulkan data sekunder yang meliputi bahan hukum primer, sekunder dan tersier. Kemudian diperoleh hasil daripada tanggung jawab nahkoda berdasarkan KUHD terhadap ketidakesesuaian muatan yang diangkutnya.

Kata Kunci—*Nahkoda, Tugas, Bertanggung jawab, Kewajiban.*

I. PENDAHULUAN

Diantara beberapa alat transportasi, kapal niaga sebagai sarana transportasi laut atau sarana jasa angkutan laut memegang peranan yang sangat penting dalam melayani dan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional, serta membina kesatuan ekonomi Indonesia. Maka untuk itu diperlukan penyelenggaraan transportasi laut yaitu kapal beserta awak kapalnya dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu, yang menyediakan pelayanan angkutan yang cepat, selamat, aman, hemat, lancar tertib, teratur, nyaman dan efisien.

Untuk menghubungkan suatu tempat ke tempat yang lain diperlukan adanya transportasi air yakni kapal laut, sebagaimana menurut Pasal 1 Angka 18 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU Pelayaran), Kapal Laut 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, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.”

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.

Dalam struktur organisasi kapal nahkoda (*Captain* atau *Master*) adalah pejabat yang memegang kekuasaan tertinggi di atas kapal, secara otomatis ia mengemban tanggung jawab yang berat atas kapal, awak kapal, muatan dan atau penumpang dalam penyelenggaraan pengangkutan.

Pada pengangkutan penumpang daftar dari muatan disebut dengan karcis penumpang sedangkan pada pengangkutan barang atau cargo disebut Konosemen atau *Bill of Lading* dan *Manifest*.

Menurut pasal 1 ayat (41) UU Pelayaran, Nahkoda 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.

Pada rentang tahun 2016 hingga 2019, Direktorat Jendral Bea Cukai berhasil membongkar kasus penyelundupan kendaraan dalam bentuk utuh atau *compeitely built up* (CBU). Dalam kurun waktu tersebut sebanyak sembilan belas (19) mobil mewah dan tiga puluh lima (35) motor/rangka motor/mesin motor mewah berbagai merek telah diamankan oleh Bea Cukai Tanjung Priok dengan perkiraan total nilai barang kurang lebih dua puluh satu miliar rupiah (Rp.21.000.000.000,00-) dan potensi kerugian negara akibat penyelundupan tersebut diperkirakan mencapai empat puluh delapan miliar rupiah (Rp.48.000.000.000,00-). Kasus penyelundupan kendaraan tersebut dilakukan oleh PT SLK, PT TJI, PT NILD, PT MPMP, PT IRS, PT TNA, dan PT TSP.

Kasus penyelundupan kendaraan bermotor tersebut dilakukan dengan cara ketidaksesuaian antara muatan yang diangkut dengan dokumen pelayaran kapal dalam pelayaran dari luar negeri menuju Indonesia. Dalam kasus penyelundupan tersebut, modus yang digunakan adalah dengan memberitahukan barang yang tidak sesuai dengan isi sebenarnya, seperti batu bata tahan api, tangga, suku cadang mobil, aksesoris, dan perkakas.

Selama melakukan pelayaran, Nahkoda memiliki beberapa tanggung jawab yang dibebankan kepadanya. Kewajiban nahkoda antara lain seperti Mengetahui isi muatan yang dibawanya, Mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur atau aturan, Membuat kapalnya layak laut (*seaworthy*), Bertanggungjawab atas keselamatan pelayaran, Bertanggung jawab atas muatan, Bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada di atas kapalnya, dan Mematuhi perintah Pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.

II. LANDASAN TEORI

Pengangkutan berfungsi untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Proses pemindahan barang tersebut dilakukan melalui darat, laut, udara dan perairan darat atau sungai dengan menggunakan

berbagai jenis alat transportasi sesuai dengan kebutuhannya.

Pengangkutan laut mempunyai norma yang mengatur tingkah laku manusia dalam menjalankan tugasnya untuk mempersiapkan, menjalankan dan melancarkan pelayaran di laut. Sehingga, hukum pengangkutan di laut juga disebut hukum pelayaran. Pengangkutan laut dapat melintasi lintas batas negara, tetapi peruntukannya lebih luas seperti ekspor impor minyak, hukum pengangkutan laut itu mempunyai banyak macam dan bidang yang beraneka warna, tidak hanya dalam hubungan nasional, tetapi juga dalam hubungan internasional.

Menurut Abdulkadir Muhammad teori tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum (*tort liability*) dibagi menjadi beberapa teori, yaitu :

- a. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (*intentional tort liability*), tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian.
- b. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (*negligence tort liability*), didasarkan pada konsep kesalahan (*concept of fault*) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (*interminglend*).
- c. Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strict liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun bukan.

Dalam pengangkutan pada umumnya termasuk pengangkutan laut terdapat prinsip-prinsip tanggung jawab untuk membuktikan kesalahan dan tanggung jawab para pihak yang terlibat. Menurut Saefullah Wiradipradja ada 3 prinsip tanggung jawab dalam hukum pengangkutan :

- a. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan kesalahan.

Dalam prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan, pembuktian kesalahan tergugat harus dilakukan oleh penggugat (yang dirugikan), sebagai contoh, prinsip ini di Indonesia dianut dalam Pasal 1365 KUHPerdara yang dikenal dengan pasal tentang perbuatan melawan hukum (*onrechtmatigedaad*).
- b. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga.

Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga ini perlu dilandasi itikad baik dari berbagai pihak. Menurut Fried, konsep itikad baik digunakan tidak hanya untuk mengkritisi adanya kecurangan dan kurangnya keterbukaan saat dilakukan tawar-menawar, tetapi juga untuk menuntut sikap lain seperti yang berkaitan dengan ketidakjujuran dalam menjalankan kewajiban kontraktual.
- c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability / absolute liability*)

Prinsip ini menerangkan bahwa, pihak yang menimbulkan kerugian (tergugat) selalu bertanggungjawab tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah, (suatu prinsip taggung jawab yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak ada)

Di dalam pengangkutan laut terdapat beberapa tanggung jawab yang terjadi selama adanya pengangkutan tersebut. Pada saat terjadi kecelakaan kapal terdapat pihak-pihak yang memiliki kewajiban untuk memberikan pertolongan sesuai dengan tanggung jawabnya masing-masing. Berdasarkan Pasal 246 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa :

“Dalam hal terjadi kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 setiap orang yang berada di atas kapal yang mengetahui terjadi kecelakaan dalam batas kemampuannya harus memberikan pertolongan dan melaporkan kecelakaan tersebut kepada nahkoda dan atau anak buah kapal.”

Maka, siapapun yang berada diatas kapal tersebut termasuk penumpang harus memberi pertolongan dan melaporkan orang yang memangku kewajiban dalam kapal tersebut, namun penumpang tidak bertanggungjawab langsung dalam kecelakaan kecuali kecelakaan itu diakibatkan dari perbuatannya yang melanggar ketentuan yang dilarang di dalam kapal. Terdapat pihak-pihak yang memiliki tanggung jawab selama terjadinya pelayaran antara lain :

- a. Nahkoda
- b. Perusahaan Pengangkut
- c. Syahbandar

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Nahkoda sebagai pemimpin kapal serta sebagai pengangkut memiliki kewajiban dalam melaksanakan pelayaran. Nahkoda wajib bertindak dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan yang optimal dalam melakukan tugasnya sebagai pemimpin umum diatas kapal. Oleh sebab itu, seorang nahkoda wajib memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketenyuan nasional dan internasional.

Nahkoda selaku wakil dari pengusaha kapal, bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan keselamatan, keamanan cargo, mulai dari saat ia pemuatan ke kapal sampai tiba di tempat tujuan dengan selamat. Nahkoda sebagai pengangkut memiliki kewajiban untuk mengetahui seluruh muatannya. Menurut ketentuan Pasal 38 ayat (1) dan (2) UU Pelayaran yang berbunyi :

“Perusahaan pengangkutan perairan wajib mengangkut penumpang dan/ atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan.”

Pada pengangkutan penumpang daftar dari muatan disebut dengan karcis penumpang sedangkan pada pengangkutan barang atau cargo disebut Konosemen atau *Bill of Lading* dan *Manifest*.

Dalam hal menyangkut administrasi di kapal, nahkoda sebagai pemimpin kapal harus memelihara administrasi selama berada di atas kapal di antaranya adalah sebagaimana yang diatur dalam ketentuan Pasal 347 KUHD, surat-surat yang dimaksud di antaranya adalah surat laut atau pas laut, surat ukur dan sebuah kutipan daftar kapal, daftar awak kapal, dan daftar muatan. Di dalam Pasal 371 KUHD seorang nahkoda berkewajiban untuk melindungi muatannya. Pasal 371 KUHD menyatakan bahwa :

“Nahkoda wajib menjaga kepentingan mereka yang berhak atas muatannya selama perjalanan, untuk mengambil tindakan yang perlu untuk itu, dan bila perlu bertindak di depan pengadilan.

Tentang segala kejadian yang menyangkut muatan harus segera diberitahukan kepada pencartermu ; ia sedapat-dapatnya bertindak setelah berunding dan menurut perintah pencarter tersebut.

Dalam keadaan yang sangat mendesak, ia berwenang untuk menjual muatannya, atau sebagian darinya, atau untuk mengambil pinjaman uang dengan menjaminkan muatan, guna menutup pengeluaran yang telah dilakukan untuk keperluan muatan itu.”

Melihat pada Pasal 371 KUHD tersebut sudah menjadi kewajiban bagi seorang nahkoda untuk melindungi dan mengamankan barang muatannya hingga perjanjian dalam pengangkutan tersebut selesai dilaksanakan. Kewajiban yang lahir dari adanya suatu perjanjian sebagaimana dimaksud diatas melahirkan tanggung jawab yang secara implisit merupakan tanggung jawab pihak perusahaan angkutan.

Rumusan ketentuan tersebut mencakup luasnya kewajiban yang diberikan oleh undang-undang. Jika disimak proses penyelenggaraan pengangkutan dalam hal tanggung jawab nahkoda terhadap keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal maupun pelayar pada pokoknya bermuara pada kepentingan barang muatan sebagai obyek yang diperjanjikan yang merupakan kewajiban pengangkut.

Terhadap barang muatannya, nahkoda berhak untuk melindunginya sebagai salah satu bentuk dalam kekuasaan penuh terhadap muatannya. Menurut Pasal 137 Ayat (3) UU Pelayaran menyatakan bahwa :

“Nahkoda wajib menolak dan memberitahukan kepada instansi yang berwenang apabila mengetahui muatan yang diangkut tidak sesuai dengan dokumen muatan.”

Ketentuan dari pasal tersebut menjelaskan bahwa nahkoda memiliki kendali penuh terhadap barang muatannya dan berhak untuk melindungi muatannya bilamana tidak sesuai dengan dokumen muatan. Nahkoda sebagai wakil dari mereka yang berkepentingan atas muatan diatur dalam pasal 369 dan pasal 371 KUHD. Pasal 369 menentukan bahwa :

“Bilamana kapal dipaksa masuk ke suatu pelabuhan, ditahan atau dihalang-dihalangi, maka nakhoda diwajibkan menuntut kembali kapal dan muatan dan mengambil tindakan-tindakan yang perlu untuk itu. Ia segera memberitahukan tentang kejadian itu kepada pengusaha kapal dan kepada penggunaan penyediaan kapal serta berbuat sebanyak mungkin dengan bermusyawarah dengan mereka dan menurut perintah-perintah mereka.”

Isi Pasal 369 KUD tersebut sangat erat hubungannya dengan Pasal 368 KUHD yang menentukan bahwa bilamana pelabuhan tujuan kapal tersebut diblokir, ia diwajibkan masuk ke pelabuhan yang terdekat. Jadi pasal tersebut membebani kewajiban kepada nakhoda untuk menyelamatkan kapal, muatan serta penumpang.

Nakhoda selama dalam pelayaran berkewajiban untuk memperhatikan dan melindungi kepentingan daripada pihak-pihak yang berhak atas muatannya, di mana perlu bagi nakhoda untuk mengambil suatu tindakan dalam melindungi kepentingan dari pemilik muatan, walaupun sampai dimuka hakim.

Nakhoda juga tidak terlepas kesalahan mauun khilaf. Dengan kekuasaan besar yang diberikan oleh undang-undang terhadap nakhoda di atas kapal, tidak menutup kemungkinan dilakukannya penyimpangan atas kekuasaan yang besar tersebut. Oleh sebab itu, undang-undang juga memberikan kemungkinan sebagai imbalan dari kekuasaan yang besar tersebut yaitu bahwa terhadap nakhoda yang melakukan kesalahan, baik disengaja atau karena kelalaiannya, dapat dikenakan penuntutan secara pidana dan perdata melalui pengadilan umum.

Nakhoda dalam menjalankan fungsi, tugas dan wewenangnya dapat bertanggungjawab secara perdata apabila akibat perbuatannya yang secara melawan hukum mengakibatkan kerugian-kerugian kepada pengguna jasa kapal (penumpang) ataupun barang yang diangkutnya.

Pada dasarnya, nakhoda tidak diperbolehkan untuk dibatasi tanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh kelalaian atau kesalahannya. Tetapi di dalam Pasal 470 KUHD ayat (1) dan (2) diperkenankan apabila hal itu diperjanjikan, maka pengangkut tidak akan bertanggung jawab :

1. Untuk lebih dari suatu jumlah tertentu untuk setiap barang yang diangkutnya, kecuali apabila kepadanya diberitahukan tentang sifat dan harga barang tersebut sebelum atau pada waktu barang itu diterimanya. Jumlah itu tidak boleh lebih rendah dari Rp. 600,-
2. Apabila sifat dan harga barang tersebut dengan sengaja diberitahukan secara tidak benar kepadanya, maka pengangkut dibebaskan dari pemberian ganti kerugian (Pasal 470 KUHD).

Bila pengangkut tersebut adalah pengusaha kapal, maka sesuai dengan ketentuan dari Pasal 474 KUHD tanggung jawab pengangkut sebagai demikian itu tentang kerugian yang ditimbulkan kepada barang-barang yang diangkut adalah terbatas sampai jumlah Rp. 50,- per tiap meter kubik kapal ditambah sekedar mengenai kapal-kapal

yang digerakan dengan tenaga mesin. Dan untuk menentukan isi tersebut, harus dikurangi dari isi kotor untuk ruangan yang diperlukan oleh tenaga penggerak.

Bila kerugian itu disebabkan karena kesengajaan atau kesalahan berat dari pihak pengangkut, maka berdasarkan ketentuan Pasal 476 KUHD, pengangkut dapat dituntut penggantian kerugian terhadap seluruh kerugian. Sekedar kelalaian atau kesalahan oleh pengirim ini juga dapat melepas pembebanan tanggung jawab oleh pengangkut, sejauh pengangkut dapat membuktikan bahwa terjadinya kerusakan, musnah dan atau cacatnya barang dimaksud merupakan kalalaian dari pihak pengirim atau ekspediter itu sendiri.

Baik dilihat dari pihak pengangkut maupun dari pihak pengirim barang dalam perjanjian pengangkutan itu dilandasi dengan prinsip “itikad baik” dengan asumsi bahwa pihak pengirim barang menghendaki agar barang-barangnya yang dikirim melalui laut itu dapat sampai di tujuan dengan lengkap, aman, dan sempurna, sedangkan pihak pengangkut menghendaki agar tidak timbul hal-hal yang bertentangan dengan kewajibannya dan dapat menimbulkan kerugian baginya, maka masalah batasan terhadap jumlah ganti rugi yang menjadi tanggung jawab pengangkut itu merupakan suatu masalah yang penting dalam pengangkutan di laut. Karena di dalam KUHD sudah ditetapkan secara jumlah yang pasti yaitu Rp. 600,- yang karena nilai rupiah adalah sangat berlainan dengan nilai pada waktu itu, maka terjadilah beberapa masalah yang rumit.

Sebagai contoh kasus yang terjadi pada tahun 2019 tersebut yang diakibatkan oleh kelalaian nakhoda yang tidak melakukan pengecekan terhadap muatan dan tidak melihat isi dari muatannya tersebut maka seorang nakhoda tidak dibebankan untuk bertanggung terhadap kelalaiannya tersebut. Karena sekedar kelalaian atau kesalahan oleh pengirim ini juga dapat melepas pembebanan tanggung jawab oleh pengangkut, sejauh pengangkut dapat membuktikan bahwa terjadinya kerusakan, musnah dan atau cacatnya barang dimaksud merupakan kalalaian dari pihak pengirim atau ekspediter itu sendiri.

Bentuk kesalahan nakhoda, misalnya seperti yang diatur dalam Pasal 342 ayat (2) dan pasal 373 KUHD, yaitu ia (nakhoda) bertanggung jawab atas segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain, karena kesengajaan atau kesalahan yang kasar, dan juga apabila ia melampaui batas-batas kekuasaannya, atau apabila ia dengan tegas menerima suatu kewajiban pribadi yang bukan untuk pengusaha kapal.

Yang disebut dengan kesalahan kasar adalah kesalahan yang dilakukan oleh nakhoda, yang seharusnya ia tahu bahwa perbuatan tersebut tidak seharusnya dilakukannya. Mengenai kesalahan nakhoda, baik yang disengaja maupun karena kealpaan, dapat dikenakan hukuman pidana yang diatur dalam UU Pelayaran mulai dari pasal 284 sampai dengan Pasal 336.

Ketentuan lebih lanjut terdapat Pasal 137 Ayat (3) UU Pelayaran yang menjelaskan bahwa nakhoda tidak

bertanggung jawab terhadap keabsahan atau kebenaran materiil dokumen muatan kapal. Ketentuan tersebut memberikan penafsiran bahwa berkenaan dengan muatan kapal yang tercantum dalam dokumen kapal dianggap sama kualitasnya maupun kuantitasnya.

IV. KESIMPULAN

Secara normatif, baik pada Kitab Undang-Undang Hukum Dagang maupun Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Nahkoda bertanggung jawab secara penuh terhadap seluruh muatan yang diangkutnya. Seorang pengusaha kapal terikat oleh segala perbuatan hukum dan bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang disebabkan oleh suatu perbuatan melanggar hukum, yang dilakukan oleh mereka yang bekerja tetap maupun sementara. Dalam hal ini, nahkoda tidak dapat dituntut atas kelalaiannya dalam melakukan pengecekan muatannya karena ketidaksuai muatan dalam dokumen tersebut karena bukan merupakan kesalahannya atas terciptanya perbedaan muatan pada dokumen dengan muatan yang diangkutnya. Nahkoda hanya sebagai buruh lepas yang mengemudikan kapal.

Dalam penjelasan di atas tentang tanggung jawab, nahkoda termasuk dalam tanggung jawab pengusaha kapal. Tanggung jawab seorang nahkoda tidak terlepas dari kewenangan yang dimilikinya selama berlayar di atas kapal. Kewenangan dari seorang nahkoda tersebut dapat dilihat dalam perjanjian yang diadakan dalam pengiriman muatan. Dalam hal perjanjian pembatasan kewenangan antara nahkoda dengan pengusaha kapal yang dibuat menurut undang-undang sesuai dengan kesepakatan antara pihak-pihak terkait dalam pengangkutan muatan. Perjanjian tersebut tidak mengurangi dari pertanggungjawaban itu sendiri seperti yang dijelaskan pada Pasal 342 ayat (2) KUHD.

V. SARAN

1. Untuk meminimalisir terjadinya ketidaksesuaian muatan yang ada dalam dokumen, hendaknya seorang nahkoda lebih teliti lagi serta turun langsung untuk melakukan pengecekan terhadap muatan yang diangkutnya sehingga sebelum proses pengiriman itu terjadi, nahkoda dapat menolak untuk mengemudikan kapal dan mengirimkan muatan sebelum dokumen tersebut sesuai dengan apa yang diangkutnya.
2. Untuk menghindari kerugian yang dapat terjadi di kemudian hari, hendaknya muatan yang diangkut sesuai dengan apa yang ada di dalam dokumen tertulis sehingga segala perbuatan yang dapat menimbulkan kerugian baik materiil maupun formiil tidak akan terjadi.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Takdir, T., & Januarita, R. 2019, "Tanggungjawab Nahkoda

Kapal Atas Tenggelamnya Kapal Motor Sinar Bangun Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Dikaitkan dengan Kode Etik Nahkoda Kapal Laut", Vol.5, No.1, 2019, Bandung.

- [2] Herman susetyo "Tanggung Jawab Nahkoda Pada Kecelakaan Kapal Dalam Pengangkutan Penumpang Dan Barang Melalui Laut Di Indonesia" . MMH, Jilid No. 1, Maret 2010. hlm. 13
- [3] Paulus Agung Hernowo, Skripsi: "Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Nahkoda Dalam Pengangkutan Barang" 2008, Depok, 2008, hlm. 1
- [4] Nober Marthen, "Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Nahkoda Dalam Pengangkutan Barang di Laut", Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion Edisi 6, Vol.3, Tahun 2015
- [5] Toto T. Suriaatmadja, Pengangkutan Kargo Udara, Tanggungjawab Pengkut Dalam Dimensi Hukum Udara Nasional DanInternasional, Pustaka Bani Quraisy, Bandung, 2004, Hlm.25.
- [6] Ratna Januarita dan Yeti Sumiyati, Legal risk management: Can the COVID-19 pandemic be included as a force majeure clause in a contract?, International Journal of Law and Management, Vol. 63 No. 1, hlm. 10, <https://doi.org/10.1108/IJLMA-05-2020-0140> (diakses tanggal 28 Desember 2020)