

TANGGUNG JAWAB NAKHODA TERHADAP BARANG YANG DIANGKUTNYA AKIBAT KECELAKAAN KAPAL BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NO. 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN DAN PASAL 373a KUHD

Oleh:
Dr. Elfrida R Gultom, S.H., M.Hum¹

Abstrak

Dalam pengangkutan melalui laut, perusahaan pengangkutan mengangkat seseorang Nakhoda yang karena profesinya dapat menjalankan kapal. Nakhoda sebagai pemimpin kapal bertanggung jawab penuh terhadap kapal beserta muatannya. Bagaimana pengaturan tanggung jawab Nakhoda terhadap kecelakaan kapal menurut Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Pasal 373a Kitab Undang-Undang Hukum Dagang adalah pembahasan dalam penulisan ini. Hasil yang diperoleh berdasarkan analisis adalah tanggung jawab Nakhoda terhadap kecelakaan kapal menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Pasal 373a Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, bahwa dalam hal pengangkutan barang melalui laut, pihak Pengangkut memegang peranan

penting keselamatan barang dalam prosedur pengangkutannya, namun tidak semata-mata hanya pengangkut saja, melainkan tersangkut di dalamnya berbagai pihak yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan prosedur pengangkutan barang tersebut dalam rangka menjamin keselamatan barang yang diangkutnya, yaitu antara lain Nakhoda. Tanggung jawab Nakhoda terhadap kecelakaan kapal menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah diatur dalam Pasal 245 jo 249 yaitu:

- a. Pasal 249 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran berbunyi:
"Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 merupakan tanggung jawab nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain."
- b. Pasal 245 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi:
"Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:
 - a. Kapal tenggelam;
 - b. Kapal terbakar;

1. Dosen Tetap Fakultas Hukum Universitas Trisakti, Jakarta

- c. Kapal tubrukan;
- d. Kapal kandas.”

Dan Pasal 373a Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang berbunyi:

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

A. Pendahuluan

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.² Dapat disimpulkan pengangkutan merupakan proses kegiatan mulai dari pemuatan ke dalam alat pengangkut, pemindahan ke tempat tujuan yang telah ditentukan dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan tersebut.³

Berdasarkan definisi pengangkutan tersebut terdapat unsur-unsur yang harus diketahui yaitu:

1. Penyelenggaraan pengangkutan didasarkan pada perjanjian, hal ini berarti antara pengangkut dengan penumpang dan pengirim barang harus memenuhi syarat sahnya perjanjian yang diatur dalam Pasal 1320 KUHPER yang menyebutkan: “Untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat,

sepakat mereka yang mengikatkan dirinya; kecakapan untuk membuat perikatan; suatu hal yang tertentu dan sebab yang halal”. Kesepakatan dan kecakapan merupakan syarat subjektif, jika dilanggar menyebabkan dapat dibatalkannya perjanjian, sedangkan suatu hal yang tertentu dan sebab yang halal merupakan syarat objektif, jika dilanggar menyebabkan batalnya perjanjian. Perjanjian tersebut juga berlaku sebagai undang-undang bagi pengangkut dan pengirim barang atau penumpang, sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPER yang menyebutkan, “semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi yang membuatnya”.

2. Sifat perjanjiannya adalah timbal balik, baik antara pengangkut dengan penumpang atau pengirim barang, masing-masing mempunyai hak dan kewajibannya. Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Sedangkan kewajiban pengirim barang atau penumpang adalah membayar uang angkutan.
3. Istilah menyelenggarakan pengangkutan berarti pengangkutan tersebut dapat dilakukan sendiri oleh pengangkut atau dilakukan oleh orang lain atas perhatiannya.
4. Ke tempat tujuan. Dalam pengangkutan barang, berarti barang dapat diterima oleh si penerima yang mungkin si pengirim sendiri atau orang lain. Sedangkan dalam pengangkut orang berarti sampai di tempat tujuan yang telah disepakati.
5. Istilah dengan selamat mengandung arti apabila pengangkut itu tidak berjalan dengan selamat, maka pengangkut harus bertanggung jawab untuk membayar ganti kerugian kepada pengirim barang atau penumpang. Tidak selamat dapat mempunyai arti:
 - a. Untuk barang, dapat musnah, hilang atau rusak baik sebagian maupun seluruhnya.
 - b. Untuk penumpang dapat luka-luka, cacat tetap atau meninggal.

2. H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3, Hukum Pengangkutan*, (Jakarta: 2008), hal. 2.

3. Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1998), hal 20.

Berbicara tentang pengangkutan dan melihat wilayah negara Indonesia yang terdiri dari daratan, lautan (perairan) dan udara maka pengangkutan dibedakan menjadi tiga jenis, yaitu :

1. Pengangkutan darat
2. Pengangkutan laut (perairan)
3. Pengangkutan udara

Diantara ketiga jenis angkutan yang ada, pengangkutan laut dan darat adalah jenis pengangkutan yang sering dipilih oleh masyarakat atau instansi perusahaan untuk memenuhi kebutuhan mereka dalam menggunakan jasa pengangkutan. Hal itu dikarenakan kedua jenis angkutan tersebut adalah jenis angkutan yang tidak memerlukan biaya besar.

Pada saat ini sudah banyak berdiri perusahaan pengangkutan, mereka menawarkan paket-paket yang menarik dengan harga, keamanan dan servis yang kompetitif antara perusahaan yang satu dan yang lainnya, dan kegiatan pengangkutan barang umumnya hanya menitik beratkan pada penjualan jasa angkutan bagi siapa saja yang membutuhkan dan mengirimkannya dari suatu tempat ke tempat yang dituju, justru yang menjadi dasar penting dalam penawaran jasa pengangkutan tersebut adalah tentang tanggung jawab Pengangkut dalam mengangkut barang tersebut kepada si pemakai jasa pengangkutan.

Dalam pengangkutan laut hal yang dibutuhkan sebagai sarana yang dapat menunjang operasional jasa angkutan tersebut, salah satunya adalah kapal, yang dimaksud dengan kapal menurut Undang-Undang Hukum Dagang dalam Pasal 309 adalah semua perahu dengan nama apapun, dan dari macam apapun juga, sedangkan yang dimaksud dengan kapal laut menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang terdapat dalam Pasal 310, adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran dilaut atau diperuntukan untuk itu dan menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dalam Pasal 1 angka 36, Kapal adalah:

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

Agar dalam hubungan antara pihak perusahaan, konsumen para pihak yang ada di atas kapal berjalan dengan lancar, maka dalam melayani pengangkutan barang-barang dari suatu pelabuhan ke pelabuhan yang lain, kapal harus dipimpin dan diawaki oleh seorang nakhoda dan anak buah kapal yang terampil, dan juga harus memiliki keahlian dan kemampuan yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi dalam mengoperasikan kapal yang sesuai dengan ketentuan baik Nasional maupun Internasional.

Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum serta mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Nakhoda atau *Captain* (kapten) atau *Master* adalah pejabat yang bertanggung jawab dan memegang kekuasaan yang tertinggi dalam sebuah kapal, dimana nakhoda menurut Pasal 1 angka 41 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, 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.”

Kapal dan semuanya yang ada dalam kapal dipercayakan sepenuhnya oleh pemilik kapal atau pengangkut kepada nakhoda yang dipekerjakannya, yang berarti bahwa nakhoda memegang jabatan tertinggi di atas kapal. Berkaitan dengan kekuasaannya di atas kapal, nakhoda bertanggung jawab terhadap keselamatan, keamanan, dan ketertiban kapal yang dipimpinnya, selain itu nakhoda juga bertanggung jawab terhadap keselamatan terhadap penumpang dan barang yang diangkutnya.

Dalam pelaksanaan pengangkutan melalui laut juga terdapat berbagai resiko kerugian terhadap barang muatan baik itu rusak, hilang, dan bahkan terjadinya tubrukan, resiko kerugian tersebut juga dapat disebabkan oleh terjadinya kesalahan atau kelalaian nakhoda kapal sehingga menimbulkan kerugian terhadap kapal dan juga barang yang diangkut, terjadinya bahaya laut seperti tubrukan kapal dan menyebabkan kerugian besar adalah salah satunya. Kecelakaan atau tubrukan ini terjadi karena nakhoda memasuki alur pelabuhan wajib pandu dibawah komando nakhoda tanpa adanya pemanduan dari kapal pandu, sehingga menyebabkan terjadinya tubrukan.

Oleh karena itu, dalam hal ini nakhoda, sebagai profesi yang karena keahliannya dan kemampuannya memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi dalam mengoperasikan kapal yang sesuai dengan ketentuan baik Nasional maupun Internasional adalah salah satu pihak yang bertanggung jawab terhadap kapal, dan mempunyai kewajiban untuk melindungi kapal beserta muatannya hingga selamat sampai di tempat tujuan. Jadi bahwa nakhoda memiliki peran penting dalam pelaksanaan pengangkutan melalui kapal laut, dimana hal tersebut merupakan salah satu sarana untuk melakukan pengiriman barang, baik ekspor maupun impor yang sangat menunjang pembangunan ekonomi Indonesia, walaupun menghadapi terjadinya resiko-resiko kerugian baik yang disebabkan karena alam maupun yang disebabkan oleh kelalaian manusia itu sendiri.

Pokok permasalahan yang akan dijawab dalam penulisan ini berdasarkan uraian dari latar belakang tersebut adalah sebagai berikut: Bagaimana pengaturan tentang tanggung jawab Nakhoda terhadap barang yang diangkutnya akibat kecelakaan kapal menurut Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Pasal 373a Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Sehubungan dengan maksud dilakukannya pengkajian terhadap masalah tersebut, maka dikemukakan judul penelitian berikut: "Tanggung Jawab Nakhoda Terhadap Barang Akibat Kecelakaan Kapal Berdasarkan Undang-

Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Pasal 373a KUHD".

B. Tanggung jawab Nakhoda terhadap kecelakaan kapal menurut Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Pasal 373a Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Pengangkutan berasal dari kata dasar "angkut" yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan. Pengangkutan artinya pengangkutan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut. Jadi, dalam pengertian pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari satu tempat ke tempat lain.⁴

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁵

Dalam definisi pengangkutan tersebut dapat diketahui berbagai aspek pengangkutan sebagai berikut:⁶

1. Pelaku, yaitu orang yang melakukan pengangkutan. Pelaku ini ada yang berupa badan usaha seperti perusahaan pengangkutan, dan ada pula yang berupa manusia pribadi, seperti buruh pengangkutan di pelabuhan.
2. Alat pengangkutan, yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Alat ini digerakan secara mekanik dan

4. Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, (Bandung: 1991), hal.19.

5. H.M.N Purwosutjipto, *Op.cit.*, hal 2.

6. Abdul Kadir Muhammad, *Op.cit.*, hal.20.

memenuhi syarat undang-undang, seperti kendaraan bermotor, kapal laut, kapal udara, derek (*crane*).

3. Barang/penumpang, yaitu muatan yang diangkut. Barang muatan yang diangkut adalah barang perdagangan yang sah menurut Undang-undang. Dalam pengertian barang termasuk juga hewan.
4. Perbuatan, yaitu kegiatan mengangkut barang atau penumpang sejak pemuatan sampai dengan penurunan di tempat tujuan yang ditentukan.
5. Fungsi pengangkutan, yaitu meningkatkan kegunaan dan nilai barang atau penumpang (tenaga kerja).
6. Tujuan pengangkutan, yaitu sampai atau tiba di tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat, biaya pengangkutan lunas.

Menurut Pasal 466 KUHD definisi pengangkutan adalah barang siapa yang, baik dengan persetujuan carter menurut waktu atau menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan.

Fungsi pengangkutan sendiri adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud meningkatkan daya guna dan nilai.⁷ Kesimpulan yang dapat ditarik, bahwa pada dasarnya dalam pengertian pengangkutan terkandung unsur perpindahan tempat dengan menggunakan alat pengangkut dengan tujuan untuk mencapai dan meninggalkan manfaat serta efisiensi, sedangkan yang menjadi obyek yang diangkut adalah dapat berupa barang maupun orang.⁸

Pengangkutan Laut menurut Pasal 7 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran terdiri atas:

1. Angkutan laut dalam negeri;

2. Angkutan laut luar negeri;
3. Angkutan laut khusus; dan
4. Angkutan laut pelayaran-rakyat.

Perjanjian pengangkutan terjadi dengan didahului dengan serangkaian perbuatan penawaran dan penerimaan yang oleh pengangkut dan penumpang secara timbal balik.⁹

Syarat-syarat untuk sahnya suatu perjanjian sesuai dengan Pasal 1320 jo. 1338 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHP) antara lain:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal.

Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat tertentu sedangkan kewajiban pengirim adalah membayar ongkos pengangkutan.

Dalam Pasal 468 KUHD merumuskan bahwa perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Ketentuan tersebut pada hakekatnya mengatur dua hal, yaitu bahwa periode tanggung jawab pengangkut adalah sejak barang diterima untuk diangkut sampai dengan penyerahannya kepada si penerima barang, dan kedua, pengangkut mempunyai kewajiban untuk menjaga keselamatan barang selama periode tersebut. Hal ini berarti bahwa pengangkutan barang meliputi periode sejak barang dimuat sampai pada saat barang itu di bongkar dari kapal. Dalam prakteknya dalam pelayaran periode tanggung jawab tersebut lazim disebut "*from loading to unloading*".

Hukum angkutan laut melibatkan subyek hukum sebagai berikut:

1. Pengangkut
Adalah barang siapa yang baik dengan perjanjian carter menurut waktu atau

7. Elfrida Gultom, *Hukum Pengangkutan Laut*, (Jakarta: Literata Lintas Media, 2009), hal. 13.

8. *Ibid.*

9. Elfrida Gultom, *Op. Cit.*, hal 28.

carter menurut perjalanan maupun dengan perjanjian jenis lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang yang seluruhnya atau sebagian melalui laut.

2. Pemilik barang
Adalah mereka yang secara yuridis berkedudukan sebagai pemilik barang yang akan atau sudah dikapalkan lewat suatu perjanjian pengangkutan laut.
3. Pengirim
Adalah mereka yang bertindak selaku pengirim milik cargo *owner* untuk dikapalkan melalui perjanjian pengangkutan laut.
4. Perusahaan Bongkar Muat
Adalah mereka yang melaksanakan dan bertanggung jawab atas pemuatan atau pembongkaran barang ke atau dari atas kapal.
5. Penerima
Adalah mereka yang berkedudukan sebagai penerima barang muatan yang tercantum dalam suatu konosemen di pelabuhan bongkar
6. Instansi Bea dan Cukai
Adalah instansi pemerintah yang berwenang memeriksa surat-surat muatan menyangkut ijin, pajak dan lain sebagainya berkenaan dengan barang/muatan dalam jalur pelayanan antar negara.

Dalam kegiatan proses penyelenggaraan pengangkutan selalu meliputi lima tahap kegiatan yaitu antara lain:¹⁰

- a. Tahap persiapan
Pada tahap ini penumpang atau pengirim barang mengurus penyelesaian biaya pengangkutan dan dokumen pengangkutan, serta dokumen-dokumen lainnya yang diperlukan bagi pengangkut barang, misalnya, dokumen perpajakan dan dokumen perizinan. Dalam hal ini pengangkut menyediakan alat pengangkut pada hari, tanggal, dan waktu yang telah disepakati berdasarkan dokumen

yang telah diterbitkan.

- b. Tahap pemuatan
Pada tahap ini, pengangkutan barang yang sudah memiliki dokumen pengangkutan, pengirim atau ekspediter 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.
- c. Tahap pengangkutan
Pada tahap ini pengangkut menyelenggarakan pengangkutan, yaitu kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari tempat pemberangkatan ke tempat tujuan dengan menggunakan alat pengangkut yang sesuai dengan jenis perjanjian pengangkutan.
- d. Tahap penurunan/pembongkaran
Pada tahap ini penumpang diturunkan dari alat pengangkut karena pengangkutan sudah berakhir di tempat tujuan, sedangkan pada pengangkutan barang kegiatannya adalah pembongkaran barang dari alat pengangkut, dan pada tahap ini pengangkut menyerahkan barang kepada penerima dan penerima menyerahkan pembongkaran barangnya kepada perusahaan jasa di bidang usaha muat bongkar dan meletakkannya di tempat yang telah disepakati.
- e. Tahap penyelesaian
Pada tahap ini pihak-pihak menyelesaikan persoalan yang terjadi selama atau sebagai akibat pengangkutan. Pada pengangkutan barang, pengangkut menerima biaya pengangkutan dan biaya-biaya lainnya dari penerima jika belum dibayar oleh pengirim, dan pengangkut menyelesaikan semua klaim ganti kerugian yang menjadi tanggung jawabnya jika itu timbul akibat penyelenggaraan pengangkutan.

Proses penyelenggaraan perjanjian pengangkutan mulai berjalan sejak barang diterima oleh pengangkut dan sejak penumpang diizinkan masuk kedalam kapal.

“Objek” adalah segala sasaran yang digunakan untuk mencapai tujuan. Sasaran tersebut pada pokoknya meliputi barang muatan,

10. Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, hal 198-201.

alat pengangkutan, dan biaya pengangkutan. Jadi objek hukum pengangkutan niaga adalah barang muatan, alat pengangkutan, dan biaya pengangkutan yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan niaga, yaitu terpenuhinya hak-hak para pihak secara benar, adil, dan bermanfaat.¹¹

Pengangkut adalah pengusaha yang menjalankan perusahaan pengangkutan, memiliki alat pengangkutan sendiri, atau menggunakan alat pengangkut milik orang lain dengan perjanjian sewa.¹² Alat pengangkutan di perairan atau di laut yang disebut kapal di jalankan oleh nakhoda.

Dalam melakukan pelaksanaan pengangkutan di laut, diperlukan suatu media untuk melaksanakan pengangkutan tersebut, dalam hal ini media tersebut adalah kapal laut. Rumusan pengertian kapal dapat dilihat pada Pasal 309 ayat (1) KUHD dimana disebutkan bahwa kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya.

1. Definisi Kapal

Kapal adalah, kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan 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.¹³

Berdasarkan definisi tersebut, dapat diklasifikasikan berbagai jenis kapal, yaitu:¹⁴

a. Kapal yang digerakan dengan tenaga mekanik adalah kapal yang mempunyai penggerak mesin, misalnya kapal motor, kapal uap, kapal tenaga matahari, dan kapal nuklir.

- b. Kapal yang digerakan oleh tenaga angin adalah kapal layar.
- c. Kapal yang ditunda adalah kapal yang bergerak dengan menggunakan alat kapal lain.
- d. Kapal yang berdaya dukung dinamis adalah jenis kapal yang dapat dioperasikan di permukaan air atau di atas permukaan air dengan menggunakan daya dukung dinamis yang diakibatkan oleh kecepatan dan/atau rancang bangun kapal itu sendiri, misalnya, *jetfoil*, *hidrofoil*, *hovercraft*, dan kapal-kapal cepat lain yang memenuhi kriteria tertentu.
- e. Kapal dibawah permukaan air adalah jenis kapal yang mampu bergerak di bawah permukaan air, misalnya, kapal selam.
- f. Kapal apung atau bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah adalah alat apung dan bangunan terapung yang tidak mempunyai alat penggerak sendiri, serta ditempatkan di suatu lokasi perairan tertentu dan tidak berpindah-pindah untuk waktu yang lama, misalnya hotel terapung, tongkang akomodasi untuk penunjang kegiatan lepas pantai dan tongkang penampung minyak, serta unit-unit pemboran lepas pantai berpindah (*mobile off-shore drilling units*).

Ditinjau dari segi konstruksi bangunan kapal dan sifat muatan yang diangkut, ada empat jenis kapal niaga, seperti yang diuraikan berikut ini:¹⁵

- a. Kapal barang (*cargo ship*), yaitu kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut barang menurut jenisnya. Berdasarkan jenis barang yang diangkut, kapal barang dibedakan lagi menjadi:
 - 1) Kapal muatan umum (*general cargo ship*);
 - 2) Kapal muatan curah (*bulk cargo ship*);
 - 3) Kapal tangki (*tanker ship*);
 - 4) Kapal pengangkut khusus (*special designed ship*);
 - 5) Kapal peti kemas (*container cargo ship*).

11. Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hal 59.

12. Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, hal 105

13. *Ibid.*, Pasal 1 butir 36

14. Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, hal 116.

15. Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, hal 117.

- b. Kapal penumpang (*passenger ship*), yaitu kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang. Kapal ini terdiri dari beberapa geladak, tiap geladak terdiri dari kamar-kamar penumpang berbagai kelas.
- c. Kapal barang-penumpang (*cargo passenger ship*), yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut barang dan penumpang bersama-sama. Kapal ini terdiri dari beberapa geladak untuk barang dan untuk penumpang.
- d. Kapal barang dengan akomodasi penumpang terbatas, yaitu kapal barang biasa tetapi diizinkan membawa penumpang dalam jumlah terbatas maksimum 12 orang yang ditempatkan dalam kamar bukan geladak (dek).

Kapal memiliki alat perlengkapan. Pasal 309 (3) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyebutkan bahwa alat perlengkapan kapal ialah segala benda yang bukan suatu bagian dari pada kapal itu sendiri namun diperuntukkan untuk selamanya dipakai tetap dalam kapal itu. Alat perlengkapan dipandang semua alat-alat yang juga dipergunakan, walaupun kapal itu tidak berlayar, umpamanya jangkar, tiang-tiang, sekoci-sekoci dan sebagainya, sedangkan bahan bakar dan bahan makanan tidak termasuk.¹⁶

Kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal disebut dengan istilah layak laut (*seaworthy*).¹⁷ Kelaiklautan suatu kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan, dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang, dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu.¹⁸

Pasal 117 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 mensyaratkan bahwa

keselamatan dan keamanan pelayaran harus memenuhi:

- 1) Kelaiklautan kapal; dan
- 2) Kenavigasian.

Dan pada ayat (2) bahwa kelaiklautan kapal meliputi:

- 1) Keselamatan kapal;
- 2) Pencegahan pencemaran kapal;
- 3) Pengawakan kapal;
- 4) Garis muat kapal;
- 5) Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang;
- 6) Status hukum kapal;
- 7) Manajemen keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal;
- 8) Manajemen keamanan kapal.

Dan pada Pasal 118 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dalam hal kenavigasian terdiri atas:

- 1) Sarana bantu Navigasi-Pelayaran;
- 2) Telekomunikasi-Pelayaran;
- 3) Hidrogafi dan meterologi;
- 4) Alur dan perlintasan;
- 5) Pengerukan dan reklamasi;
- 6) Pemanduan;
- 7) Penanganan kerangka kapal;
- 8) *Salvage* dan pekerjaan bawah air.

Dalam pelaksanaan pengangkutan barang, pengangkut harus berpedoman pada prinsip-prinsip yang berlaku dalam hukum pengangkutan. Ada lima prinsip tanggung jawab dalam hukum pengangkutan, yaitu:

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*)
Menurut prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari kegiatan pengangkutan tersebut.¹⁹ Tetapi dalam hal ini apabila pihak pengangkut dapat membuktikan apabila dia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar kerugian.

16. Soerjatin, *Hukum Dagang I dan II*, (Jakarta: PT. Pradnya Paramita, 1982), hal 185.

17. Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, hal 119.

18. *Ibid.*

19. Elfrida Gultom, *Op. Cit.*, hal 37.

Pada prinsip ini pengangkut bertanggung jawab dengan tidak mempersoalkan, apakah pengangkut bersalah atau tidak, atau dengan kata lain, unsur kesalahan tidak menentukan ada atau tidaknya tanggung jawab pengangkut, karena pada prinsip ini tanggung jawab pengangkut bukan atas perbuatan melawan hukum, melainkan tanggung jawab pengangkut berdasarkan suatu kontrak atau perjanjian.

2. Prinsip Tanggung Jawab Praduga Bahwa Pengangkut selalu dianggap bertanggung jawab (*Presumption of non liability*)

Menurut prinsip ini merupakan prinsip praduga bahwa pengangkut selalu tidak bertanggung jawab, untuk barang bawaan yang berada didalam pengawasan penumpang sendiri. Beban pembuktian adanya tanggung jawab pengangkut pada prinsip ini ada pada penumpang, dan tanggung jawab ini baru ada apabila ada kesalahan dari pengangkut. Prinsip ini juga didasari pada perjanjian pengangkutan.²⁰

3. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (*Absolute liability*)

Menurut prinsip ini pengangkut mutlak harus bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dalam kegiatan pengangkutan.²¹ Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu.

Berdasarkan prinsip tersebut tergugat (dalam hal ini pihak pengangkut) harus membayar seluruh kerugian yang telah disebabkan oleh tindakannya, terlepas dari salah atau tidaknya pihak tergugat, namun dalam *strict liability*, selalu disertai dengan pembatasan jumlah ganti rugi, selain itu dalam prinsip ini tidak dipermasalahkan adanya unsur kesalahan, kesengajaan atau kelalaian, asal ada cukup pembuktian tentang terjadinya kerugian akibat perbuatan tergugat.

4. Prinsip Tanggung Jawab Terbatas (*Limitation liability*).

Menurut prinsip ini pengangkut bertanggung jawab untuk membayar ganti rugi terhadap setiap kerugian, namun pengangkut mempunyai batasan dalam tanggung jawabnya untuk membayar ganti rugi.²²

5. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Kesalahan (*base on foulth*).

Menurut prinsip ini pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian yang timbul dari akibat kesalahan itu. Pihak yang dirugikan itu harus membuktikan kesalahan dari pengangkut. Prinsip ini adalah yang umum berlaku seperti yang diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara mengenai perbuatan melawan hukum.

Pada prinsip ini jelas beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, artinya pihak yang dirugikan yang harus membuktikan bahwa kerugiannya diakibatkan oleh perbuatan melawan hukum, sebagaimana diatur dalam Pasal 1865 KUHPerdara.

2. Kewajiban dan tanggung jawab pengangkut

a. Kewajiban pengangkut

Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang atau orang yang diangkut mulai diterima dari pengirim sampai diserahkan kepada penerima.

Penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut memiliki resiko yang tinggi. Oleh karena itu, pengangkut dibebani kewajiban untuk menjaga barang yang akan diangkut. Kewajiban pengangkut ini diatur dalam Pasal 468 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang bahwa persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus

20. *Ibid.*

21. Elfrida Gultom, *Loc. Cit.*

22. Elfrida Gultom, *Loc. Cit.*

diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut. Saat ini pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut dilakukan oleh nahkoda dan anak buah kapal yang mengadakan hubungan kerja dengan pengusaha pelayaran berdasarkan perjanjian kerja laut.

Dalam Hague rules secara tegas merinci kewajiban-kewajiban pengangkut. Dalam Pasal III (1) mengatakan bahwa pengangkut wajib sebelum dan pada saat pelayaran hendak dimulai melakukan tindakan-tindakan yang patut dilakukan oleh pengangkut yang baik yaitu:

- 1) Membuat kapal layak laut;
- 2) Mengawaki, melengkapi dan membekali kapal sebagaimana seharusnya;
- 3) Membuat ruangan-ruangan, kamar beku dan kamar-kamar pendingin, dan semua bagian kapal dimana barang dimuat, dalam keadaan baik dan aman untuk menerima, mengangkut dan menjaga keutuhan barang tersebut.

Sebelum ketentuan tersebut meneruskan, bahwa dengan memperhatikan berbagai pengecualian yang berlaku baginya, pengangkut wajib memuat, menangani, menyusun, mengangkut, menjaga dan membongkar barang-barang tersebut sebagaimana mestinya dan berhati-hati. Jadi jelaslah bahwa pada intinya pengangkut memiliki kewajiban-kewajiban untuk membuat kapal layak laut dan layak muat.

b. Tanggung jawab pengangkut

Tanggung jawab pengangkut terdapat dalam Pasal 40 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang berbunyi:

- a. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
- b. 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.

Dan tanggung jawab yang dimaksud dalam Pasal 40 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 berdasarkan Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008, yaitu:

- a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
- b. Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
- c. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut;
- d. Kerugian pihak ketiga.

Mengenai tanggung jawab pengangkut juga diatur dalam Pasal 486 (2) Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang isinya adalah:

- a. Pengangkut wajib mengganti kerugian pengirim, apabila barang yang diangkutnya tidak dapat diserahkan atau rusak.
- b. Tetapi pengangkut tidak berkewajiban mengganti kerugian pengirim, bila tidak dapat diserahkan atau rusaknya barang itu disebabkan karena:
 - 1) Suatu malapetaka yang tidak dapat dihindarkan terjadinya;
 - 2) Sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri;
 - 3) Suatu kelalaian atau kesalahan si pengirim sendiri.
- c. Pasal 468 KUHD menetapkan bahwa pengangkut juga bertanggung jawab terhadap:
 - 1) Segala perbuatan mereka yang dipekerjakan bagi kepentingan pengangkutan itu;
 - 2) Segala barang (alat-alat) yang dipakainya untuk menyelenggarakan pengangkutan itu.

3. Nakhoda

Pelaut adalah seseorang yang pekerjaannya berlayar di laut.²³ Atau dapat pula berarti seseorang yang mengemudikan kapal atau membantu dalam operasi, perawatan atau pelayanan dari sebuah kapal. Hal ini mencakup

seluruh orang yang bekerja di atas kapal. Selain itu sering pula disebut dengan Anak Buah Kapal atau ABK.²⁴

Peranan dari Awak tidak terlepas dari pelayaran dengan kapal laut, dimana awak kapal menurut Pasal 1 angka 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 adalah seseorang 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.

Sebutan awak kapal terdapat di dalam peraturan administratif untuk kapal-kapal, dimana menurut Pasal 1 Ordonansi Kapal-kapal 1935 istilah itu bahkan berarti semua orang yang berada di dalam kapal sebagai nakhoda, mualim, anak buah kapal ataupun *supercargo*.²⁵

Anggota-anggota awak kapal yang paling penting adalah Nakhoda, Mualim, dan Ahli mesin kapal. Didalam sebuah kapal yang akan berlayar keluar atau yang berada di luar (di laut), sekurang-kurangnya harus ada:

- a. Seorang Nakhoda;
- b. Mualim-mualim; dan
- c. Ahli-ahli mesin kapal.

Yang mempunyai ijazah-ijazah yang diharuskan dan sah berlaku.²⁶ Dan berdasarkan Pasal 135 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran diwajibkan bagi setiap awak kapal untuk memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi yang sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional.

Bagi sebuah kapal laut terutama sekali apabila sedang dalam pelayaran menyeberangi lautan, peranan dan keberadaan seorang nakhoda sebagai pejabat tertinggi yang

memimpin dan bertanggung jawab atas keselamatan kapal dan segala sesuatu yang berada di dalamnya, mempunyai arti yang sangat penting.²⁷

Dalam Pasal 341 KUHD ditegaskan bahwa nakhoda itu memimpin kapal. Penegasan ini membawa konsekuensi bahwa nakhoda itu harus bertanggung jawab atas keselamatan kapal dan segala sesuatu yang terdapat di dalamnya.²⁸

Menurut Pasal 1 angka 41 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 yang dimaksud dengan nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Sedangkan dalam Pasal 341 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, nakhoda adalah pemimpin kapal.

a. Hak, Kewajiban, dan Tanggung Jawab Nakhoda

Dalam menjalankan tugasnya seorang nakhoda memiliki hak dan kewajiban yang melekat pada dirinya baik berdasarkan perundang-undangan atau peraturan yang berlaku, menurut KUHD dan Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maka fungsi dan kedudukan nakhoda antara lain:

Sebagai pemimpin kapal

Nakhoda memegang wewenang untuk menentukan sikap dan mengambil tindakan dalam hal-hal tertentu, yang dapat dilihat di beberapa pasal berikut:

- 1) Pasal 343 KUHD jo. Pasal 137 ayat (1) (2) UU No. 17 Tahun 2008.

Nakhoda bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar dan barang muatan yang menjadi kewajibannya.

- 2) Pasal 343 KUHD jo. Pasal 138 ayat (2)

23. Kamus Besar Bahasa Indonesia. Jakarta: Balai Pustaka, 1994.

24. *Ibid.*

25. Supto Sardjono, *Hukum Dagang Laut Bagi Indonesia*, (Jakarta: YP. Satya Widia, 1993), hal 9

26. *Ibid.*

27. Djohari Santosa, *Pokok-pokok Hukum Perkapalan*, (Yogyakarta: UII Press, 2004), hal 51

28. *Ibid.*

- (3) UU No. 17 Tahun 2008.
Nakhoda wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan dan nakhoda berhak menolak melayarkan kapal apabila kapal tidak memenuhi persyaratan layak laut.
- 3) Pasal 344 KUHD jo Pasal 198 ayat (1) (2) UU No. 17 Tahun 2008.
Nakhoda wajib menggunakan pandu laut untuk kepentingan keselamatan dan keamanan, dimana saja dan hal itu diharuskan oleh kebiasaan, kebijaksanaan dan peraturan-peraturan yang berlaku. Sedangkan yang dimaksud dengan pemanduan berdasarkan Pasal 1 angka 48 adalah:
"Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran, dan informasi kepada Nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi-pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan."
- 4) Pasal 347 dan 348 KUHD jo Pasal 141 UU No. 17 tahun 2008
Nakhoda wajib memelihara administrasi di kapalnya yang terdiri dari:
a) Surat-surat kapal (Pasal 347 KUHD).
b) Buku harian kapal (Pasal 348 KUHD jo Pasal 60 UU No. 17 tahun 2008) dalam buku harian kapal harus dicatat dengan seksama semua kejadian di kapal selama pelayaran.
c) Buku harian mesin (Pasal 348 KUHD). Diselenggarakan oleh seorang personil dari kamar mesin, bila kapal itu menggunakan mesin sebagai tenaga penggeraknya.
Buku-buku harian ini harus ditanda tangani oleh syahbandar dalam jangka waktu 48 jam setelah memasuki pelabuhan tujuan. Apabila pelabuhannya diluar wilayah Indonesia, kedudukan Syahbandar dialihkan kepada pegawai konsuler di kedutaan besar Indonesia atau penguasa yang berwajib setempat (Pasal 352 KUHD).
- 5) Pasal 371 a KUHD jo Pasal 144 UU No. 17 tahun 2008
Selama perjalanan, nakhoda dapat mengambil tindakan terhadap setiap orang yang secara tidak sah berada diatas kapal.
- 6) Pasal 386 dan 387 KUHD jo Pasal 143 UU No. 17 tahun 2008.
Nakhoda berwenang mengenakan tindakan disiplin atas pelanggaran yang dilakukan setiap anak buah kapal yang:
a) Meninggalkan kapal tanpa izin nakhoda,
b) Tidak kembali ke kapal pada waktunya,
c) Tidak melakukan tugas dengan baik,
d) Menolak perintah penugasan,
e) Berperilaku tidak tertib; dan/atau
f) Berperilaku tidak layak.
- 7) Pasal 391 KUHD
Nakhoda berkewajiban untuk mengawasi barang-barang yang ada dalam kapalnya karena tidak boleh ada barang di kapal tanpa izinnya, dan ia dapat menyita merusak, dan menjualnya.
- 8) Pasal 393 KUHD
Nakhoda berwenang menjalankan kekuasaannya atas semua kegiatan pelayaran, guna kepentingan keamanan dan ketertiban.
- 9) Pasal 139 UU No. 17 tahun 2008.
Untuk tindakan penyelamatan, nakhoda berhak menyimpang dari rute yang telah ditetapkan dan mengambil tindakan lainnya yang diperlukan.
- 10) Pasal 193 ayat (1) UU No. 17 tahun 2008.
Selama berlayar nakhoda diwajibkan untuk memenuhi ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan :
a) Tata cara berlalu lintas;
b) Alur-pelayaran;
c) Sistem rute;
d) Daerah-pelayaran lalu lintas kapal; dan
e) Sarana bantu Navigasi Pelayaran
- 11) Menurut Pasal 247 UU No. 17 tahun 2008 disebutkan bahwa nakhoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau

kapal lain wajib mengambil tindakan penanggulangan, meminta dan/atau memberikan pertolongan, dan menyebarluaskan berita mengenai kecelakaan tersebut kepada pihak lain.

Sebagai Wakil Dari Pengusaha Kapal

Dalam Pasal 395 KUHD nakhoda atau anak kapal adalah pihak yang mewakili pengusaha kapal yang sebelumnya diikat dengan perjanjian kerja laut.

Mengenai perwakilan pengusaha kapal oleh nakhoda juga diatur dalam Pasal 359 sampai dengan Pasal 367 KUHD yang dibagi menjadi 2 yaitu:

- 1) Pasal 359 dan 360 KUHD, berlaku bagi nakhoda diatas kapal yang berada dimana saja (dalam atau luar negeri).
- 2) Pasal 361 sampai 367 KUHD, berlaku bagi nakhoda di atas kapal yang berada diluar negeri.

Isi Pasal 359 KUHD mewajibkan nakhoda menyelenggarakan susunan anak buah kapal dan segala sesuatu yang berhubungan dengan pemuatan dan pembongkaran kapalnya, termasuk pemungutan upah-upah untuk itu. Kewajiban nakhoda itu berlaku jika pengusaha kapal tidak menyuruh orang lain untuk melakukannya.

Sedangkan Pasal 360 KUHD menetapkan bahwa dimana saja, bila pengusaha kapal tidak mempunyai perwakilan setempat dan tidak dapat mengambil tindakan-tindakan secara mudah mengenai sesuatu soal, maka nakhoda berwenang untuk :

- 1) Melengkapi kapalnya dengan segala apa yang diperlukan,
- 2) Mengambil tindakan yang perlu sehubungan dengan pemakaian kapal itu sesuai dengan tujuan kapal yang sudah diberikan oleh pengusaha kapal, atau
- 3) Mengambil tindakan yang perlu untuk menyelamatkan kapal itu.

Sebagai Wakil Dari Pemerintah Pusat Dibidang Hukum Administrasi Negara Dan Bidang Hukum Pidana

Berdasarkan Pasal 137 ayat (5) UU No. 17 tahun 2008 nakhoda diberi wewenang khusus, yaitu:

- 1) Membuat catatan setiap kelahiran,
- 2) Membuat catatan setiap kematian,
- 3) Menyaksikan dan mencatat surat wasiat.

Sebagai Wakil dari Mereka yang Berhak Atas Muatan Kapal

- 1) Pasal 369 KUHD

Apabila kapal diseret, ditahan atau disita maka wajiblah nakhoda menuntut kembali kapal itu beserta muatannya dan mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk itu. Ia harus segera memberitahukan tentang kejadian itu kepada pengusaha dan pencarter kapal, dan ia harus bertindak sedapat-dapatnya setelah berunding dengan mereka dan menurut perintah mereka.

- 2) Pasal 371 KUHD

Nakhoda diwajibkan selama perjalanan menjaga kepentingan-kepentingan para pihak yang berhak atas muatannya, mengambil tindakan yang perlu untuk itu, dan jika perlu untuk itu menghadap muka Hakim.

Melihat fungsi dan kedudukan nakhoda yang demikian kompleks, tidak mungkin sebuah pelayaran tanpa ada nakhoda. Oleh sebab itu, setiap nakhoda harus memenuhi persyaratan pendidikan, pelatihan, kemampuan dan keterampilan serta kesehatan (Pasal 137 ayat (6) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008), dan berdasarkan Pasal 342 KUHD, nakhoda dalam menjalankan fungsinya, diwajibkan bertindak dengan kecakapan, kecermatan serta kebijaksanaan sebagaimana diperlukan.

Pengangkatan Nakhoda oleh perusahaan pengangkutan sebagai wakil atau pejabat tertinggi yang berwenang diatas kapal mempunyai maksud dan tujuan untuk memberikan jaminan keselamatan dan keamanan terhadap kapal yang dipimpinya agar, dalam perjalanannya

melaksanakan pengangkutan dapat berjalan dengan lancar dan terjaminnya baik itu keselamatan dan keamanan terhadap kapal dipimpinya, penumpang, maupun barang-barang yang menjadi tanggung jawab perusahaan pengangkut dalam pelaksanaan pengangkutan melalui perairan atau laut.

Nakhoda atau awak kapal yang ditempatkan di kapal-kapal di bawah manajemen perusahaan pengangkutan, harus memenuhi persyaratan dan standarisasi profesi pelaut, dimana diwajibkan bagi setiap awak kapal untuk memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi yang sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional, dan berdasarkan peraturan khusus yang mengaturnya. Menurut Penulis tanggung jawab Nakhoda terhadap kecelakaan kapal menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu diatur dalam Pasal 245 jo 249 yaitu:

1. Pasal 249 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berbunyi:

"Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 merupakan tanggung jawab nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain."

2. Pasal 245 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi:

"Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:

- a. Kapal tenggelam;
- b. Kapal terbakar;
- c. Kapal tubrukan;
- d. Kapal kandas."

Berdasarkan pasal-pasal tersebut maka menurut Penulis, tanggung jawab nakhoda terhadap kecelakaan kapal telah terpenuhinya unsur yang terdiri dari:

1. Unsur kecelakaan

Unsur kecelakaan merujuk kepada peristiwa yang terjadi secara tidak sengaja, dan berdasarkan Pasal 245 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa kapal

tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, kapal kandas. Dalam hal ini kecelakaan yang terjadi yaitu, kejadian dimana sebuah kapal, yang dalam hal ini adalah kapal yang bertubrukan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan, juga dapat membahayakan keselamatan dan keamanan kapal, serta keselamatan dan keamanan dari penumpang, juga barang-barang yang dikirim milik pengirim yang menjadi tanggung jawab dari pengangkut, dimana tanggung jawab tersebut diwakilkan oleh nakhoda sebagai orang yang bertanggung jawab di atas kapal.

2. Unsur kapal

Unsur 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, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.²⁹

3. Unsur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Unsur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 yaitu Nakhoda sebagai tersangkut dapat dianggap bertanggung jawab terhadap terjadinya kecelakaan kapal berdasarkan Pasal 249 Undang-Undang No.17 Tahun 2008, yang menyebutkan bahwa nakhoda kapal bertanggung jawab terhadap kecelakaan bila telah memenuhi unsur yang dimaksud dalam Pasal 245 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 kecuali dapat dibuktikan lain, dalam hal ini maka Budi Handoko dapat dikenakan tanggung jawab jika memenuhi unsur-unsur yang terdapat dalam Pasal 245 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 yaitu:

- a. Unsur Kejadian yang dialami oleh kapal
Unsur kejadian dialami oleh kapal merupakan suatu keadaan, perkara,

29. Pasal 1 angka 36 Undang-undang nomor 17 tahun 2008

atau suatu peristiwa yang tentang suatu keadaan yang menimbulkan suatu peristiwa hukum yang dialami oleh kapal yang menimbulkan suatu peristiwa hukum, yaitu terjadinya kecelakaan atau tubrukan kapal.

- b. Unsur mengancam keselamatan Kapal dan/atau mengancam keselamatan Jiwa Manusia

Unsur mengancam keselamatan kapal dan/atau mengancam keselamatan jiwa manusia dimaksud adalah kejadian dimana kapal terancam keselamatannya dan/atau terancamnya jiwa manusia yang diakibatkan dari pengoperasian kapal.

- c. Unsur berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, kapal kandas.

Unsur berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, kapal kandas, merupakan unsur-unsur kejadian yang dikategorikan sebagai kecelakaan, dimana dapat dianggap sebagai kecelakaan jika termasuk dalam salah satu dari empat kategori kecelakaan.

- d. Unsur Merupakan Tanggung Jawab Nakhoda

Unsur merupakan tanggung jawab nakhoda yaitu kecelakaan kapal menjadi tanggung jawab nakhoda jika terpenuhinya unsur dalam Pasal 245 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008. Dalam hal ini nakhoda Budi Handoko telah terbukti memenuhi unsur yang terdapat dalam Pasal 245 yaitu mengalami suatu kejadian yang dialami kapal yaitu kecelakaan kapal dalam hal ini adalah tubrukan, yang menyebabkan keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia terancam yang dikarenakan berupa:

- 1) Kapal tenggelam;
- 2) Kapal terbakar;
- 3) Kapal tubrukan; dan
- 4) Kapal kandas.

- e. Unsur kecuali dapat dibuktikan lain

Unsur kecuali dapat dibuktikan lain ini dimaksudkan bahwa kejadian yang dialami disebabkan karena kesalahan manusia itu sendiri, yakni karena kelalaian

dari nakhoda kapal, bukan dikarenakan sebab-sebab lain diluar kekuasaan manusia yaitu *force majeure*.

C. PENUTUP

Berdasarkan uraian yang diberikan, maka penulis mengambil kesimpulan bahwa, dalam hal pengangkutan barang melalui laut, pihak Pengangkut memegang peranan penting keselamatan barang dalam prosedur pengangkutannya, namun tidak semata-mata hanya pengangkut saja, melainkan tersangkut didalamnya berbagai pihak yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan prosedur pengangkutan barang tersebut dalam rangka menjamin keselamatan barang yang diangkutnya, yaitu antara lain Nakhoda. Peraturan menyatakan bahwa:

1. Tanggung jawab Nakhoda terhadap kecelakaan kapal menurut Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah diatur dalam Pasal 245 jo 249 yaitu:
 - a. Pasal 249 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran berbunyi: "Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 merupakan tanggung jawab nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain."
 - b. Pasal 245 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi: "Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:
 - a. Kapal tenggelam;
 - b. Kapal terbakar;
 - c. Kapal tubrukan;
 - d. Kapal kandas."
2. Pasal 373a Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang berbunyi: "Seorang nakhoda yang terhadap kapal muatan atau para penumpang telah melakukan kesalahan, iapun dengan keputusan Mahkamah Pelayaran selama waktu tertentu, yang tidak melebihi dua

tahun, dapat dipecat dari kekuasaannya untuk berlayar sebagai nakhoda dalam sebuah kapal Indonesia.”

Berdasarkan pasal tersebut maka tersangkut nakhoda bertanggung jawab atas keselamatan Kapal dan Angkutan muatannya.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Bandung: 1991.

_____, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: 1998.

_____, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2008.

Djohari Santosa, *Pokok-pokok Hukum Perkapalan*, Yogyakarta: UII Press, 2004.

Elfrida Gultom, *Hukum Pengangkutan Laut*, Jakarta: Literata Lintas Media, 2009.

H. Win Pudji Pamularso, *Tabrakan Kapal Pertamina Dengan Exilir Di Perairan Jakarta*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2009.

H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3, Hukum Pengangkutan*, Jakarta: 2008.

_____, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 5*, Jakarta: Djambatan, 1993.

Kamus Besar Bahasa Indonesia. Jakarta: Balai Pustaka, 1994

R. Soekardono, *Hukum Perkapalan Indonesia*, Penerbit Dian Rakyat, 1981.

Sapto Sardjono, *Hukum Dagang Laut Bagi Indonesia*, Jakarta: YP. Satya Widia, 1993.

Soerjatin, *Hukum Dagang I dan II*, Jakarta: PT. Pradnya Paramita, 1982.

Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Universitas Indonesia. Jakarta, 2006.

_____, *Ringkasan Metodologi Hukum Empiris*. Jakarta: Ind. Hill-Co, 1990.

Soerjono Soekanto, Sri Mamudji, *Metode Hukum Normatif*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006.

Sutisno Usman Aji. Djoko Prakoso, Hari Pramono, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta, 1990.

Wahyono S.K, *Indonesia Negara Maritim*, Jakarta: Teraju, 2009.

Peraturan Perundang-undangan:

Kitab Undang-undang Hukum Dagang

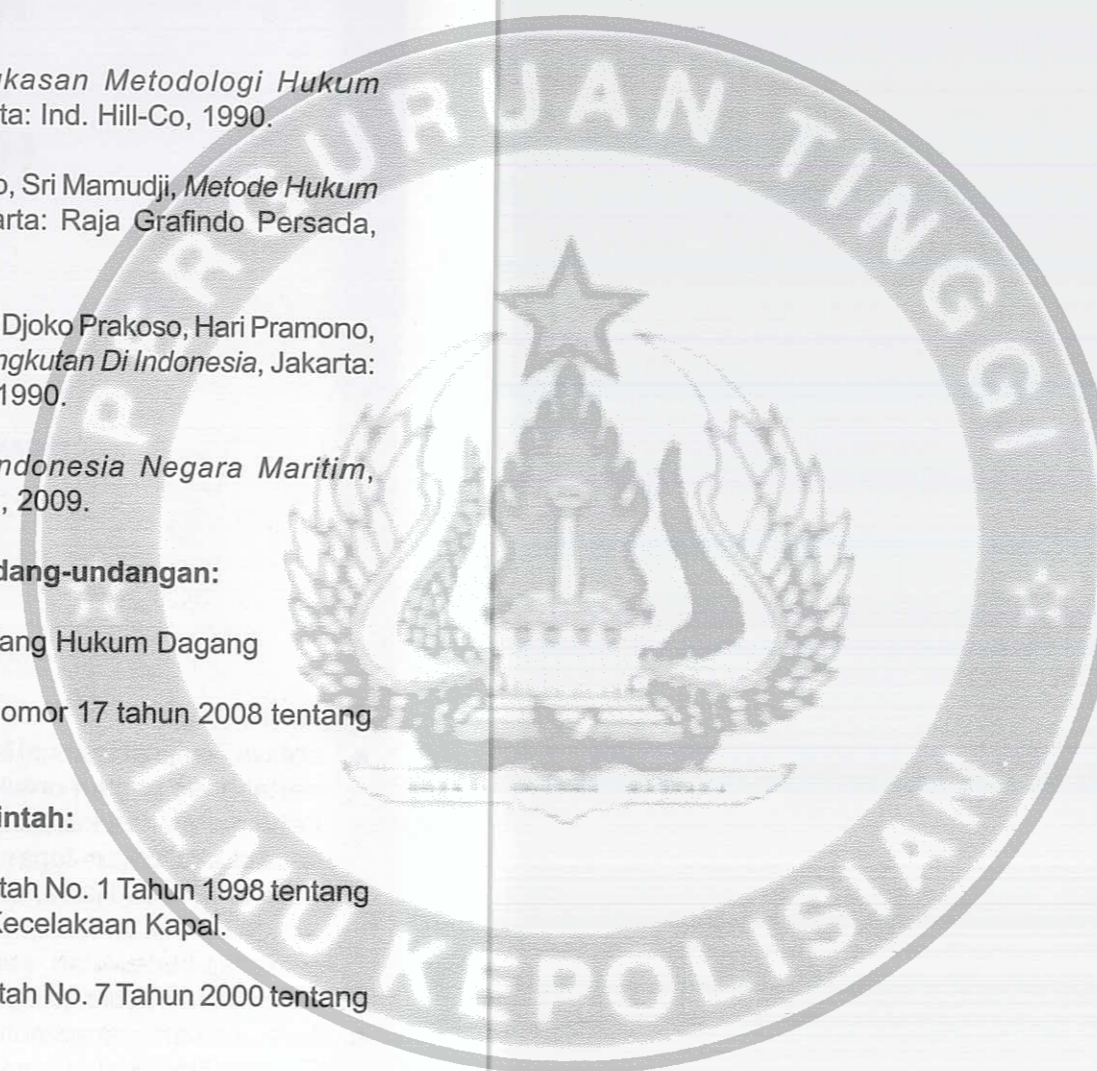
Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

Peraturan Pemerintah:

Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

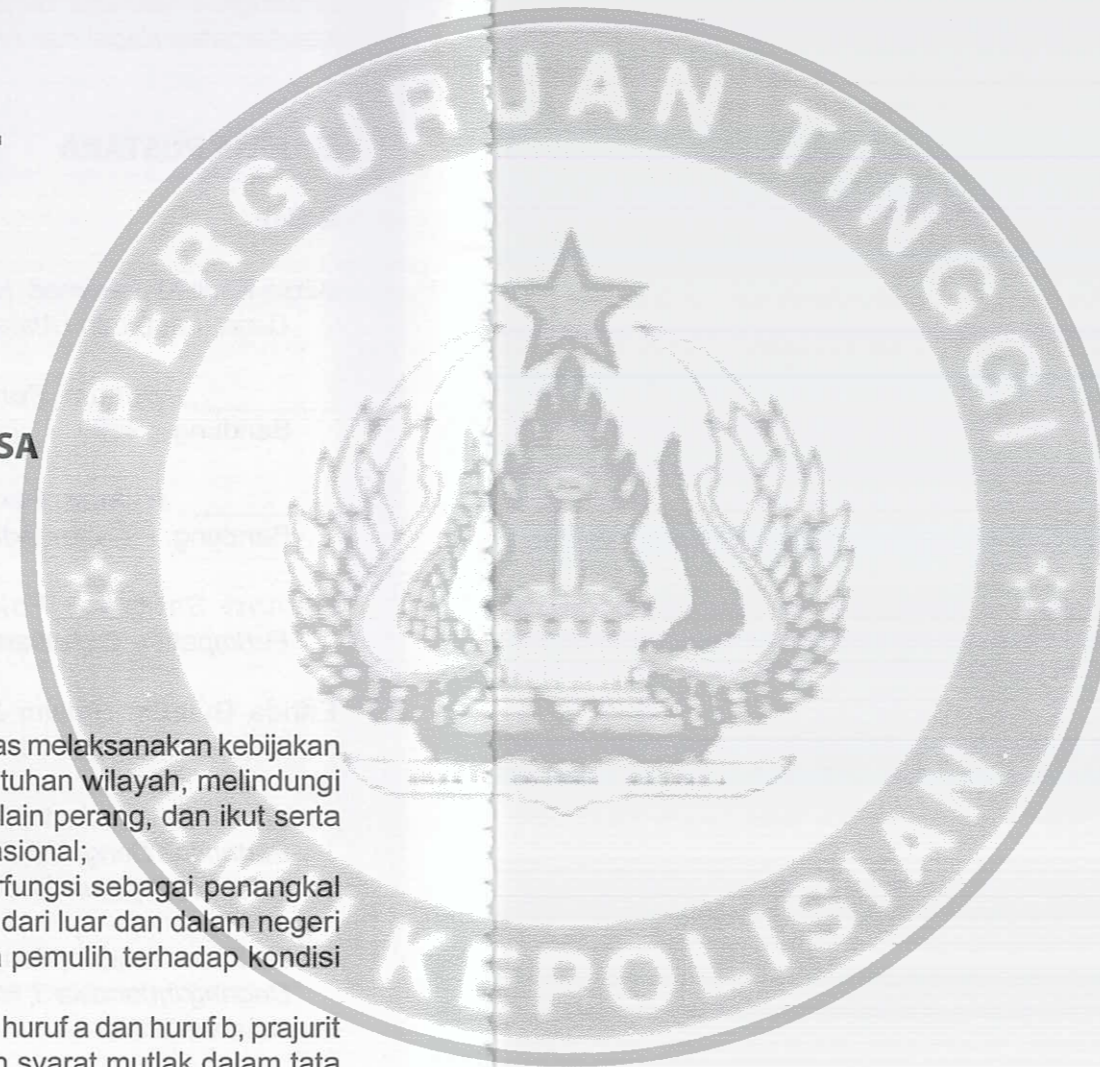
Peraturan Pemerintah No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.



Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2014 Tentang Hukum Disiplin Militer

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,



Menimbang:

- a. bahwa Tentara Nasional Indonesia sebagai alat pertahanan negara bertugas melaksanakan kebijakan pertahanan negara untuk mempertahankan kedaulatan negara dan keutuhan wilayah, melindungi kehormatan dan keselamatan bangsa, melaksanakan operasi militer selain perang, dan ikut serta secara aktif dalam tugas pemeliharaan perdamaian regional dan internasional;
- b. bahwa Tentara Nasional Indonesia sebagai alat pertahanan negara berfungsi sebagai penangkal dan penindak terhadap setiap ancaman militer dan ancaman bersenjata dari luar dan dalam negeri terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, dan keselamatan bangsa serta pemulih terhadap kondisi keamanan negara yang terganggu akibat kekacauan keamanan;
- c. bahwa dalam mengemban tugas dan fungsi sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, prajurit Tentara Nasional Indonesia memerlukan disiplin tinggi, yang merupakan syarat mutlak dalam tata kehidupan militer agar mampu melaksanakan tugas dan kewajiban dengan baik sehingga hukum disiplin militer perlu dibina dan dikembangkan untuk kepentingan penyelenggaraan pertahanan negara;
- d. bahwa Undang-Undang Nomor 26 Tahun 1997 tentang Hukum Disiplin Prajurit Angkatan Bersenjata Republik Indonesia sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan Tentara Nasional Indonesia sehingga perlu diganti;
- e. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d, perlu membentuk Undang-Undang tentang Hukum Disiplin Militer.

Mengingat:

Pasal 20, Pasal 21, dan Pasal 30 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Dengan Persetujuan Bersama
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA
dan
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

MEMUTUSKAN:

Menetapkan:
UNDANG-UNDANG TENTANG HUKUM
DISIPLIN MILITER

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan:

1. Militer adalah anggota kekuatan angkatan perang suatu negara yang diatur berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.
2. Disiplin Militer adalah kesadaran, kepatuhan, dan ketaatan untuk melaksanakan peraturan perundang-undangan, peraturan kedinasan, dan tata kehidupan yang berlaku bagi Militer.
3. Hukum Disiplin Militer adalah peraturan dan norma untuk mengatur, membina, menegakkan disiplin, dan tata kehidupan yang berlaku bagi Militer.
4. Hukuman Disiplin Militer adalah hukuman yang dijatuhkan oleh atasan yang berhak menghukum kepada bawahan yang berada di bawah wewenang komandonya karena melakukan pelanggaran Hukum Disiplin Militer.
5. Pelanggaran Hukum Disiplin Militer adalah segala perbuatan dan/atau tindakan yang dilakukan oleh Militer yang melanggar hukum dan/atau peraturan Disiplin Militer dan/atau melakukan perbuatan yang bertentangan dengan sendi-sendi kehidupan Militer yang berdasarkan Sapta Marga dan Sumpah Prajurit.
6. Tersangka adalah Militer yang karena perbuatannya berdasarkan bukti permulaan yang cukup patut diduga sebagai pelaku Pelanggaran Hukum Disiplin Militer.
7. Pemohon adalah Tersangka yang mengajukan permohonan keberatan atas Hukuman Disiplin Militer yang dijatuhkan kepadanya.
8. Terhukum adalah Tersangka yang telah dijatuhi Hukuman Disiplin Militer dan keputusannya telah berkekuatan hukum tetap.
9. Atasan adalah Militer yang karena pangkat dan/atau jabatannya berkedudukan lebih tinggi daripada Militer lainnya.
10. Bawahan adalah Militer yang karena pangkat dan/atau jabatannya berkedudukan lebih rendah daripada Militer lainnya.
11. Atasan Langsung adalah Atasan yang mempunyai wewenang komando langsung terhadap Bawahan yang bersangkutan.
12. Atasan yang Berhak Menghukum yang selanjutnya disebut Ankum adalah Atasan yang diberi wewenang menjatuhkan Hukuman Disiplin Militer kepada Bawahan yang berada di bawah wewenang komandonya.
13. Ankum Atasan adalah Atasan Langsung dari Ankum yang menjatuhkan Hukuman Disiplin Militer.
14. Ankum dari Ankum Atasan adalah Atasan Langsung dari Ankum Atasan yang menjatuhkan Hukuman Disiplin Militer.
15. Perwira Penyerah Perkara yang selanjutnya disebut Papera adalah perwira yang oleh atau atas dasar undang-undang mempunyai wewenang untuk menentukan suatu perkara pidana yang dilakukan oleh prajurit Tentara Nasional Indonesia yang berada di bawah wewenang komandonya diserahkan kepada atau diselesaikan di luar pengadilan dalam lingkungan peradilan Militer atau pengadilan dalam lingkungan peradilan umum.
16. Dewan Pertimbangan dan Pengawasan Disiplin Militer yang selanjutnya disingkat DPPDM adalah dewan yang bersifat ad hoc di lingkungan internal Tentara Nasional Indonesia yang bertugas memberikan pertimbangan, rekomendasi, dan pengawasan atas pelaksanaan penegakan Hukum Disiplin Militer.
17. Panglima Tentara Nasional Indonesia yang selanjutnya disebut Panglima adalah

perwira tinggi Militer yang memimpin Tentara Nasional Indonesia.

18. Tata Tertib Militer adalah ketentuan tertulis atau tidak tertulis yang harus dipatuhi oleh Militer dalam kehidupan sehari-hari, baik dalam dinas maupun di luar dinas.
19. Pemeriksa adalah pejabat yang diberi wewenang untuk melakukan pemeriksaan terhadap Pelanggaran Hukum Disiplin Militer.
20. Pemeriksaan adalah tindakan Pemeriksa untuk mencari dan mengumpulkan alat bukti untuk membuat terang tentang terjadinya Pelanggaran Hukum Disiplin Militer.
21. Hari adalah hari kalender.

Pasal 2

Penyelenggaraan Hukum Disiplin Militer dilaksanakan berdasarkan asas:

- a. keadilan;
- b. pembinaan;
- c. persamaan di hadapan hukum;
- d. praduga tak bersalah;
- e. hierarki;
- f. kesatuan komando;
- g. kepentingan Militer;
- h. tanggung jawab;
- i. efektif dan efisien; dan
- j. manfaat.

Pasal 3

Hakikat Hukum Disiplin Militer merupakan pembinaan dan penertiban secara internal yang berkaitan dengan Hukum Disiplin Militer.

BAB II TUJUAN DAN FUNGSI

Pasal 4

Penyelenggaraan Hukum Disiplin Militer bertujuan untuk mewujudkan pembinaan organisasi, pembinaan personel, pembinaan dan peningkatan Disiplin Militer, serta penegakan Hukum Disiplin Militer dengan memperhatikan kemanfaatan dan keadilan.

Pasal 5

Penyelenggaraan Hukum Disiplin Militer berfungsi sebagai sarana untuk:

- a. menciptakan kepastian hukum dan perlindungan hukum bagi Militer serta mencegah terjadinya penyalahgunaan wewenang Ankuam; dan
- b. menegakkan tata kehidupan bagi setiap Militer dalam menunaikan tugas dan kewajibannya.

BAB III RUANG LINGKUP BERLAKUNYA HUKUM DISIPLIN MILITER

Pasal 6

- (1) Hukum Disiplin Militer berlaku bagi:
 - a. Militer; dan
 - b. setiap orang yang berdasarkan undang-undang dipersamakan dengan Militer.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku bagi Militer atau yang dipersamakan dengan Militer yang sedang menjalani penahanan, pidana penjara, kurungan, atau tutupan.

BAB IV DISIPLIN MILITER

Pasal 7

- (1) Setiap Militer dalam menunaikan tugas dan kewajibannya bersikap dan berperilaku disiplin dengan mematuhi Hukum Disiplin Militer.
- (2) Hukum Disiplin Militer sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas kewajiban dan larangan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai kewajiban dan larangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dalam Peraturan Panglima.

BAB V PELANGGARAN HUKUM DISIPLIN MILITER DAN HUKUMAN DISIPLIN MILITER

Pasal 8

Jenis Pelanggaran Hukum Disiplin Militer terdiri atas:

- a. segala perbuatan yang bertentangan dengan perintah kedinasan, peraturan kedinasan, atau perbuatan yang tidak sesuai dengan

- Tata Tertib Militer; dan
- b. perbuatan yang melanggar peraturan perundang-undangan pidana yang sedemikian ringan sifatnya.

Pasal 9

Jenis Hukuman Disiplin Militer terdiri atas:

- a. teguran;
- b. penahanan disiplin ringan paling lama 14 (empat belas) hari; atau
- c. penahanan disiplin berat paling lama 21 (dua puluh satu) hari.

Pasal 10

Penjatuhan Hukuman Disiplin Militer sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 diikuti dengan sanksi administratif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 11

- (1) Dalam keadaan khusus, jenis Hukuman Disiplin Militer sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf b dan huruf c dapat diperberat dengan tambahan waktu penahanan paling lama 7 (tujuh) hari.
- (2) Keadaan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah:
 - a. negara dalam keadaan bahaya;
 - b. dalam kegiatan operasi militer;
 - c. dalam kesatuan yang disiapsiagakan; dan/atau
 - d. Militer yang melakukan pengulangan Pelanggaran Disiplin Militer dalam tenggang waktu 6 (enam) bulan setelah dijatuhi Hukuman Disiplin Militer.

Pasal 12

- (1) Militer yang dijatuhi Hukuman Disiplin Militer lebih dari 3 (tiga) kali dalam pangkat yang sama, dan menurut pertimbangan pejabat yang berwenang tidak patut dipertahankan untuk tetap berada dalam dinas militer, diberhentikan tidak dengan hormat.
- (2) Pemberhentian tidak dengan hormat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB VI ATASAN DAN BAWAHAN

Bagian Kesatu Atasan

Pasal 13

- (1) Atasan terdiri atas:
 - a. Militer yang pangkatnya lebih tinggi; dan
 - b. Militer yang jabatannya lebih tinggi.
- (2) Militer yang pangkatnya lebih tinggi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, meliputi:
 - a. setiap Militer yang pangkatnya lebih tinggi daripada pangkat Militer lainnya;
 - b. dalam hal pangkatnya sama, kedudukannya ditinjau dari lamanya menyandang pangkat;
 - c. dalam hal pangkatnya sama dan lamanya menyandang pangkat sama maka kedudukannya ditinjau dari lamanya memangku jabatan setingkat;
 - d. dalam hal pangkatnya sama, lamanya menyandang pangkat sama, dan lamanya memangku jabatan setingkat sama, maka kedudukannya ditinjau dari lamanya menjadi Militer; atau
 - e. dalam hal pangkatnya sama, lamanya menyandang pangkat sama, lamanya memangku jabatan setingkat sama, dan lamanya menjadi Militer sama, maka kedudukannya ditinjau dari usianya.
- (3) Militer yang jabatannya lebih tinggi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan atasan yang:
 - a. memangku jabatan sesuai dengan tingkat jabatan berdasarkan struktur organisasi; atau
 - b. memangku jabatan sesuai dengan tingkat jabatan berdasarkan penunjukan lebih tinggi daripada jabatan lainnya.

Pasal 14

- Atasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13, wajib:
- a. memelihara moril, membangkitkan motivasi, inisiatif, dan keberanian bawahannya dengan memberi keteladanan berdasarkan

kesadaran bahwa keberhasilan pelaksanaan tugas merupakan kebanggaan kesatuan dan Militer;

- b. memimpin Bawahan dengan adil dan bijaksana;
- c. memberikan perhatian terhadap kesejahteraan Bawahan, berusaha meningkatkan kemampuan dan pengetahuan Bawahan;
- d. memberikan contoh dan teladan baik dalam sikap, ucapan, maupun perbuatan di dalam dan di luar kedinasan;
- e. menjalankan wewenang yang dipercayakan kepadanya dengan saksama, adil, objektif, dan tidak menyalahgunakan wewenang yang dimilikinya; dan
- f. memberikan petunjuk dan arahan kepada Bawahan, mengatur pembagian tugas kedinasan secara efektif dan efisien, serta mengawasi pelaksanaannya.

Pasal 15

Dalam memberikan perintah kepada bawahannya, Atasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13, wajib:

- a. berdasarkan kepentingan dinas, baik perintah yang diberikan secara lisan maupun tertulis;
- b. singkat, lengkap, dan jelas;
- c. memperhatikan keadaan, kesiapan, dan kemampuan Bawahan untuk melaksanakan tugas; dan
- d. bertanggung jawab atas isi dari perintah yang diberikan.

Bagian Kedua Bawahan

Pasal 16

Bawahan merupakan Militer yang karena pangkat dan/atau jabatannya berkedudukan lebih rendah daripada pangkat dan/atau jabatan Militer lainnya.

Pasal 17

Bawahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16, wajib:

- a. patuh dan taat kepada Atasan, serta

menjunjung tinggi semua perintah dinas dan arahan yang diberikan Atasan, berdasarkan kesadaran bahwa setiap perintah dan arahan tersebut untuk kepentingan kedinasan;

- b. bersikap hormat kepada Atasan, baik di dalam maupun di luar kedinasan, berdasarkan kesadaran untuk menegakkan kehormatan militer; dan
- c. memegang teguh dan menjaga sikap, perkataan, dan perbuatan pada waktu berhadapan dengan Atasan, baik di dalam maupun di luar kedinasan.

Pasal 18

Dalam melaksanakan perintah, Bawahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16, wajib:

- a. memahami maksud dan isi perintah yang diberikan, apabila belum jelas wajib bertanya kepada Atasan yang memberikan perintah;
- b. mengulangi isi perintah atau menyampaikan pemahaman tentang maksud perintah tersebut kepada Atasan yang memberi perintah;
- c. menyampaikan laporan kepada Atasan yang memberi perintah atas pelaksanaan dan hasil yang dicapai dari perintah; dan
- d. bertanggung jawab kepada Atasan yang memberikan perintah atas pelaksanaan perintah.

Pasal 19

Ketentuan lebih lanjut mengenai Atasan dan Bawahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13, Pasal 14, Pasal 15, Pasal 16, dan Pasal 17 diatur dengan Peraturan Panglima.

BAB VII ANKUM DAN KEWENANGANNYA

Pasal 20

Ankum berdasarkan kewenangannya terdiri atas:

- a. Ankum berwenang penuh;
- b. Ankum berwenang terbatas; dan
- c. Ankum berwenang sangat terbatas.

Pasal 21

(1) Ankum berwenang penuh sebagaimana

dimaksud dalam Pasal 20 huruf a, mempunyai wewenang menjatuhkan semua jenis Hukuman Disiplin Militer kepada Militer yang berada di bawah wewenang komandonya.

- (2) Ankum berwenang terbatas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 huruf b, mempunyai wewenang menjatuhkan semua jenis Hukuman Disiplin Militer kepada Militer yang berada di bawah wewenang komandonya, kecuali penahanan disiplin berat terhadap perwira.
- (3) Ankum berwenang sangat terbatas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 huruf c, mempunyai wewenang menjatuhkan Hukuman Disiplin Militer teguran dan penahanan ringan kepada bintanga dan tamtama yang berada di bawah wewenang komandonya.

Pasal 22

- (1) Ankum berdasarkan jenjangnya terdiri atas:
 - a. Ankum;
 - b. Ankum Atasan;
 - c. Ankum dari Ankum Atasan; dan
 - d. Ankum tertinggi.
- (2) Ankum tertinggi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d adalah Panglima.

Pasal 23

- (1) Ankum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 ayat (1) huruf a berwenang:
 - a. melakukan atau memerintahkan untuk melakukan pemeriksaan terhadap Militer yang berada di bawah wewenang komandonya;
 - b. menjatuhkan Hukuman Disiplin Militer terhadap Militer yang berada di bawah wewenang komandonya; dan
 - c. menunda pelaksanaan Hukuman Disiplin Militer yang telah dijatuhkan.
- (2) Ankum Atasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 ayat (1) huruf b berwenang:
 - a. menunda pelaksanaan Hukuman Disiplin Militer;
 - b. memeriksa dan memutuskan pengajuan keberatan; dan
 - c. mengawasi dan mengendalikan Ankum di bawahnya.

- (3) Ankum dari Ankum Atasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 ayat (1) huruf c berwenang:
 - a. menunda pelaksanaan Hukuman Disiplin Militer;
 - b. memeriksa dan memutuskan pengajuan keberatan tingkat akhir; dan
 - c. mengawasi dan mengendalikan Ankum di bawahnya.
- (4) Ankum tertinggi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 ayat (1) huruf d berwenang:
 - a. menunda pelaksanaan Hukuman Disiplin Militer;
 - b. memeriksa dan memutuskan pengajuan keberatan tingkat akhir dan bersifat final; dan
 - c. mengawasi dan mengendalikan Ankum di bawahnya.

Pasal 24

Ketentuan lebih lanjut mengenai Ankum, wewenang Ankum, jenjang Ankum, dan tata cara pelaksanaan wewenang Ankum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20, Pasal 21, Pasal 22, dan Pasal 23 diatur dengan Peraturan Panglima.

BAB VIII PENYELESAIAN PELANGGARAN HUKUM DISIPLIN MILITER

Bagian Kesatu Umum

Pasal 25

Militer yang melakukan Pelanggaran Hukum Disiplin Militer dikenai:

- a. tindakan Disiplin Militer; dan/atau
- b. Hukuman Disiplin Militer.

Bagian Kedua Tindakan Disiplin Militer

Pasal 26

(1) Setiap Atasan berwenang mengambil tindakan Disiplin Militer sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf a terhadap setiap Bawahan yang melakukan Pelanggaran Hukum Disiplin Militer.

- (2) Tindakan Disiplin Militer sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan seketika oleh setiap Atasan kepada Bawahan berupa tindakan fisik dan/atau teguran lisan yang bersifat mendidik dan mencegah terulangnya Pelanggaran Hukum Disiplin Militer.
- (3) Tindakan Disiplin Militer sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak menghapus kewenangan Ankum untuk menjatuhkan Hukuman Disiplin Militer.

Bagian Ketiga Hukuman Disiplin Militer

Paragraf 1 Umum

Pasal 27

Penyelesaian pelanggaran dengan Hukuman Disiplin Militer sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf b dilaksanakan melalui kegiatan:

- a. Pemeriksaan;
- b. penjatuhan Hukuman Disiplin Militer;
- c. pelaksanaan Hukuman Disiplin Militer; dan
- d. pencatatan dalam buku Hukuman Disiplin Militer.

Pasal 28

Militer yang melakukan lebih dari 1 (satu) Pelanggaran Hukum Disiplin Militer pada saat bersamaan hanya dapat dijatuhi 1 (satu) jenis Hukuman Disiplin Militer.

Pasal 29

- (1) Hak menjatuhkan Hukuman Disiplin Militer gugur karena:
 - a. Tersangka meninggal dunia;
 - b. kedaluwarsa;
 - c. Tersangka diberhentikan dari dinas kemiliteran; atau
 - d. ne bis in idem.
- (2) Kedaluwarsa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, setelah 6 (enam) bulan terhitung sejak Ankum menerima:
 - a. laporan Pelanggaran Hukum Disiplin Militer;
 - b. berkas perkara Pemeriksaan; atau
 - c. keputusan penyelesaian menurut Hukum

Disiplin Militer dari Papera.

- (3) Dalam hal hak menjatuhkan Hukuman Disiplin Militer gugur sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Ankum Atasan mengeluarkan keputusan penutupan perkara disiplin demi hukum.

Pasal 30

- (1) Apabila Ankum lalai atau tidak melaksanakan penjatuhan Hukuman Disiplin Militer, Ankum Atasan memberikan peringatan tertulis.
- (2) Peringatan tertulis oleh Ankum Atasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan paling lama 3 (tiga) bulan sejak dinyatakan kedaluwarsa.

Paragraf 2 Pemeriksaan

Pasal 31

Militer yang disangka melakukan Pelanggaran Hukum Disiplin Militer berhak didampingi perwira sebagai penasihat pada setiap tingkat Pemeriksaan.

Pasal 32

- (1) Pemeriksaan Pelanggaran Hukum Disiplin Militer dilakukan oleh Pemeriksa.
- (2) Pemeriksa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. Ankum;
 - b. perwira atau bintanga yang mendapat perintah dari Ankum; atau
 - c. pejabat lain yang berwenang.

Pasal 33

- (1) Pemeriksa melakukan Pemeriksaan terhadap Tersangka dan saksi, serta mengumpulkan barang bukti.
- (2) Pemeriksaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilakukan segera, setelah Ankum mengetahui atau menerima laporan terjadinya Pelanggaran Hukum Disiplin Militer.
- (3) Pemeriksaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertujuan untuk memperoleh fakta kejadian yang sebenarnya sehingga dapat diambil keputusan secara tepat, objektif, dan adil.