

BAB V**Kapal dan Pelaut Melayu**

- V. 1 Jenis-jenis kapal yang digunakan
- V. 2 Pelaut-pelaut Melayu
- V. 3 Undang-undang laut Melayu.
 - V.3.1 Undang-undang Laut
 - V.3.2 Undang-undang Pelabuhan.

V. 1. Jenis-jenis kapal yang digunakan

Walaupun matlamat awal perdagangan di antara Barat dengan Timur adalah perdagangan Cina, akan tetapi oleh kerana kemudian wujudnya permintaan terhadap barang hasilan Asia Tenggara seperti rampah ratus, lada hitam, pala, timah dan emas telah membawa banyak kapal singgah di kawasan ini.¹ Kapal-kapal dari pantai Koromendal akan menggunakan Monsun Barat Daya yang bertiup dari bulan April hingga Ogos untuk datang ke kawasan ini. Manakala kapal-kapal dari China, Jepun dan Ryukyu akan menggunakan angin Monsun Timur Laut untuk sampai ke *Nanyang* (Laut Selatan).² Justeru kerana itu pelabuhan-pelabuhan Asia Tenggara khususnya yang terletak di kepulauan merupakan tumpuan kapal-kapal dari arah timur dan barat.³ Di kawasan inilah mereka bertemu dan mendagangkan hasil dagangan mereka dan membawa kembali hasil-hasil keluaran Asia Tenggara selain daripada hasil yang mereka perolehi dari barat atau timur itu.⁴

Dengan kehadiran lebih banyak kapal dari timur dan barat ini maka keperluan kepada kapal-kapal Asia Tenggara yang besar yang pernah digunakan untuk mengangkut barang bagi jarak jauh tidak mendesak lagi. Justeru kerana itu kelihatan kapal-kapal orang Melayu semakin kecil. Tidak kelihatan lagi kapal-kapal seperti yang dicatatkan

¹ Sebelum abad ke-4 atau 5M, barangan Asia Tenggara ini sampai ke pasar-pasar di Asia Tengah dan Eropah melalui China mengikut perjalanan darat melalui **Jalan Sutera Lama**. Barangan Asia Tenggara ini akan dibawa ke China terlebih dahulu oleh kapal-kapal Asia Tenggara (*Kun-lun-po*) atau oleh kapal-kapal Cina sebelum dibawa dengan kafilah unta untuk didagangkan ke Barat.

² A.Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680*, Vol.2, New Haven:Yale University Press, 1993, h. 64.

³ Justeru itulah kawasan ini dikenali oleh orang-orang Melayu sebagai kawasan "bawah angin" kerana di sinilah bertemu dua monsun yang bertentangan itu; Monsun Timur Laut dan Monsun Barat Daya.

⁴ Perkara ini juga merupakan salah satu faktor yang telah membawa kepada pertumbuhan lebih banyak pelabuhan dan pusat perdagangan di Asia Tenggara.

oleh orang-orang Cina sebagai *kun-lun-po* itu. (Kapal-kapal ini sebahagian besarnya digunakan untuk mengutip hasil-hasil di sekitar kepulauan dan membawanya ke pelabuhan utama semasa itu, seperti Melaka, Aceh, Palembang dan pelabuhan-pelabuhan di pesisir utara Jawa Timur seperti Grisik, Tuban dan Surabaya.⁵ Namun demikian hingga ke zaman Melaka masih terdapat kapal-kapal Melayu yang menjalankan pelayaran jarak jauh. Kapal-kapal Melaka masih banyak yang belayar ke India dan selatan China.⁶ Tome Pires mencatatkan bahawa Sultan Muzaffar Syah banyak mempunyai jong dan menggunakan untuk membawa saudagar-saudagar dari Melaka berdagang ke tempat-tempat lain.⁷ *Undang-undang Laut Melaka* juga menggunakan istilah **jong** bila merujuk kepada perahu.⁸ Ini bermakna hingga ke zaman Sultan Mahmud Syah, jong masih banyak digunakan di Melaka.

Akan tetapi setelah masuk abad ke-17 dan 18M, kapal-kapal orang Melayu ini kelihatan semakin kecil.⁹ Mengikut A.Reid, bentuk kapal-kapal kecil jenis ini yang

⁵ Justeru kerana itu jugalah kita lihat de Eredia membuat andaian bahawa orang-orang Melayu tidak biasa melayari laut lepas. Beliau mengatakan "...for they only make coasting voyages along the shore of Ujontana: from a starting-point by the island of Pulo Catay in the district of Pattane, situated on the east coast in 8 degrees of latitude, they pass round to the other or western coast of Ujontana, to Taranda and Ujon Calan situated in the same latitude in the district of Queda; this stretch of territory lies within the region of the Malayos and the same language prevails throughout." Lihat J.V Mills (trans.), *Eredia's Description of Malaca, Meridional India, and Cathay*, MBRAS Reprint 14, 1997, h. 36-37.

⁶ Sejarah Melayu mencatatkan bahawa Hang Nadim telah dititahkan oleh Sultan Mahmud pergi ke India (Benua Keling) untuk membeli kain. Beliau telah menumpang sebuah kapal kepunyaan orang Melaka bernama Hang Isap. Lihat W.G.Shellabear(ed), *Sejarah Melayu*, Kuala Lumpur:Fajar Bakti, 1977, h. 163.

⁷ Lihat A.Cortesao (ed), *The Suma Oriental of Tome Pires*, The Hakluyt Society, 1967, h. 243. Jong merupakan sejenis kapal orang Melayu (Asia Tenggara) yang terbesar yang boleh membawa barang seberat lebih kurang 1000 tan. Jong ini digunakan sebagai kapal dagang dan juga kapal perang. Pada abad ke-15 dan 16M, jong merupakan jenis kapal yang popular yang digunakan untuk membawa dagangan bagi jarak jauh. Rangka-rangka kapal jenis ini (jong) telah ditemui sehauh pantai barat Korea. Lihat A.Reid, *op.cit.*, h. 38.

⁸ Lihat R.Winstedt & de J. de Jong, "The Maritime Laws of Malacca," dim. *JMBRAS*, Vol.XXIX, Pt.3, 1956, h.32.

⁹G. de Eredia mencatakan pada awal abad ke-17M itu bahawa;

ketara adalah lunasnya yang sama (jenis lesung), kulit (badan) kapal yang dibina dengan mencantumkan papan kepada lunas dan menyusun papan lepang bertingkat-tingkat bagi membina kulit (badan) kapal dengan menggunakan pasak kayu. Tidak ada paku besi atau bingkai yang digunakan. Bentuk buritan dan haluannya sama, iaitu menajam.¹⁰ Perahu-perahu itu hampir semuanya menggunakan dua batang kemudi yang berbentuk dayung serta menggunakan layar berbentuk empat segi bujur (ayar tanjung). Kapal-kapal jenis ini hanya mampu membawa di antara 4 ke 40 tan kargo dan tidak berlayar jauh.¹¹ Ia dikenali dengan pelbagai nama seperti *perahu*, *balok* dan *pengajuwa*.¹²

Terdapat pelbagai jenis kapal atau perahu yang digunakan oleh orang-orang Melayu pada abad ke-17 dan 18M itu. Di Kepulauan Melayu, bukan peralatan kapal itu seperti tiang, tali-temali dan layarnya yang membezakan di antara satu jenis kapal dengan yang lain, tetapi lebih kepada bentuk atau rangkanya (*design*).¹³ Perbezaan saiz, bentuk dan kegunaan walaupun menimbulkan pelbagai istilah teknikal tetapi

The native boats of Ujontana are of no great size.

The "balos", used for the cargo, are propelled by means of breast-oars: they also have sails which are almost the same shape as the sails of "alfragattas".

They used no hard wood except for the hull, all the upperworks being covered with leaves of "Nypeiras" palms interlaced with cane rods, for preventing the entrance of the sea-water.

They have 2 masts or poles fitted with rigging made of "rottas" rope, and sails of matting made from another kind of palm, the "Pango".

They have 2 rudders running through the poop of the "ballos", one on each side, to guide the ship.

Lihat J.V. Mills (trans.), *op.cit.*, h. 36.

¹⁰ Ada kemungkinan perahu jenis inilah yang dicatatkan oleh pelaut-pelaut Barat sebagai perahu *half-moon proes*. Menurut W.Dampier, perahu-perahu jenis ini begitu melengkung sehingga ia kelihatan seperti bulan sabit dengan tanduk-tanduknya mengarah ke atas. Di Johor perahu ini banyak digunakan dalam peperangan. Lihat W.Dampier, *Voyages and Discoveries*, London: The Argonaut Press, 1931, h. 11.

¹¹ Lihat A.Reid, *op.cit.*, h. 65.

¹² *Ibid.*, h. 36.

¹³ A.Horridge, *The Prahu, Traditional Sailing Boat of Indonesia*, Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1981, hal. v.

tidak begitu berpengaruh bagi menjeniskan kapal itu. Sebagai contohnya terdapat jong yang seberat seribu tan yang digunakan untuk mengangkut tentera di samping jong yang hanya seberat 100-200 tan yang digunakan membawa barang dagangan.

Di antara nama-nama perahu orang Melayu adalah; **perahu, sampan, ghurab, penjajab, sagur, payar, baluk, lancang, kakap, kapal, jong, bahtera, balang, dan kelulus.**¹⁴ Yang terbesar di antaranya ialah **kapal, jong** dan **bahtera**. Namun demikian pada abad ke-18M, hanya beberapa jenis perahu itu sahaja yang popular seperti **cialup, baluk**¹⁵ dan **banting**¹⁶ sebagai kapal dagang, manakala **kakap**,¹⁷

¹⁴ Lihat P-Y Manguin, "The Vanishing Jong Insular Southeast Asian Fleet in Trade and War (Fifteenth and Seventeenth Centuries), dlm. A Reid (ed), *Southeast Asia in the Early Modern Era*, Ithaca: Cornell University Press, 1933, h. 199. Lihat juga Muhammad Yusoff Hashim, *Kesultanan Melayu Melaka*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1989, h. 266

¹⁵ Sultan Iskandar Zulkarnain Syah Perak (1751-1765M) diakatakan mempunyai banyak baluk. Perahu jenis ini digunakan untuk membawa barang dagangan dan juga sebagai perahu peronda (perang). Lihat B.W.Andaya, *Perak: The Abode of Grace*, Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1979, h. 122 & 247.

¹⁶ **Banting** merupakan sejenis perahu Aceh yang bertiang dua.

¹⁷ Kakap merupakan perahu kecil yang berbentuk kanu yang adakalanya bercadek, adakalanya tidak. Ia banyak digunakan oleh orang-orang Iranun sebagai perahu bantuan atau tambahan bagi membuat serbuan ke kawasan perdalamam. Perahu jenis ini juga dikenali sebagai **salisipan**. Lihat J.F Warren, *The Sulu Zone, 1768-1898*, Singapore: Singapore University Press, 1981, h. 256. Perahu ini juga digunakan oleh orang Melayu sebagai perahu perang serta perahu pengangkutan. Sultan Mahmud Siak telah menggunakan perahu kakap untuk menyerang kedudukan Belanda di Pulau Guntung. Lihat Muhammad Yusoff Hashim (ed), *Hikayat Siak*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1992, h. 149. Lihat juga h. 146, 162, 163, 165, 221, 233, 239.

lancang¹⁸ dan **penjajab**¹⁹ sebagai kapal perang. Adakalanya baluk juga digunakan sebagai kapal perang kerana kebanyakan perahu dagang orang Melayu pada abad ke-18M dan awal 19M itu dilengkapkan dengan senjata seperti meriam dan lela.²⁰ Di samping itu terdapat juga pedagang-pedagang Melayu yang telah menggunakan kapal-kapal model Barat atau perahu-perahu yang telah diubahsuai dengan model Barat yang dikenali sebagai **kici, sekoci** dan **sulab** (*sloop*).

Jong merupakan perahu orang Melayu yang paling besar. Namun demikian perahu ini tidak dibina di mana-mana pelabuhan di Selat Melaka. Dalam zaman Melaka, jong yang besar-besar ini walaupun dijual di Melaka, tetapi dibuat di Pegu dan Jawa.²¹ Jong ini biasanya mempunyai tiga tiang layar, jolong di haluan dan buritan dan dua batang kemudi diburitannya. Pada tiang layarnya yang berbentuk tripod (kaki tiga) digantung layar tanjung (layar empat segi bujur) yang disengetkan ke sebelah.²² Biasanya jong ini sebuah kapal yang terbuka, tidak mempunyai dek atau apa-apa bangunan di atasnya. Namun demikian terdapat juga jong yang mempunyai

¹⁸ Lancang merupakan perahu perang yang laju yang haluannya meruncing. Layarnya berbentuk tiga segi dan biasanya mempunyai dua tiang layar. Lihat nota kaki no 2, L.Y. Andaya, *Kerajaan Johor, 1641-1728*, Kuala Lumpur Dewan Bahasa dan Pustaka, 1987, h. 447

¹⁹ Penjajab merupakan kapal perang ringan orang-orang Bugis dengan sebatang tiang utama dan sebatang tiang layar rendah di bahagian haluannya. Perahu ini cukup kecil hingga boleh didayungkan apabila perlu. Lihat nota kaki no 3, *ibid.* Penjajab juga digunakan oleh orang-orang Balanggingi sebagai perahu melanun mereka yang utama dengan nama *garay* atau *panco*. Lihat J.F.Warren, *op.cit.*, h. 256.

²⁰ Lihat rajah pada halaman kedua J.F.Warren, *ibid.*

²¹ A.Cortesao (ed), *Suma Oriental of Tome Pires*, The Hakluyt Soc., 1967, h. 195. T Pires juga mencatatkan bahawa, walaupun kebanyakan jong yang diperolehi oleh orang Melaka, Jawa, Pedir, Pasai, Pahang dan Palembang dibuat di Pegu, akan tetapi ianya dibeli di Melaka. Pires menyatakan bahawa dagangan orang-orang Pegu termasuklah jong mereka. Setelah mereka habis menjual barang dagangan mereka, mereka akan menjual jong-jong mereka itu. *Ibid.*, h. 195. Terdapat juga jong yang diperbuat di Jawa, akan tetapi jumlahnya terlalu sedikit untuk menampung permintaan yang banyak. Mengikut Pires, orang-orang Jawa tidak mampu membuat 10 buah jong dalam masa 10 tahun. *Ibid.*

²² Lihat lakaran jong dalam A.Horridge, *op.cit.*, h. 2. Lihat juga A.Reid, *op.cit.*, 1993, h. 37 & 40. Untuk keterangan lanjut tentang pembinaan perahu Melayu/Nusantara ini lihat, Uka Tjandrasansmita (ed), *Sejarah Nasional Indonesia III*, Jakarta Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1975, h. 14.

geladak di bahagian buritannya dan kemudi di sisinya.²³ Ada juga jong yang boleh membawa muatan sehingga 1000 tan, manakala ada yang lain yang hanya mampu membawa 100 tan kargo.²⁴ Di samping digunakan untuk membawa barang dagangan, ia juga digunakan sebagai kapal perang seperti yang telah digunakan oleh Patih Yunus ketika menyerang Melaka dalam tahun 1513M.²⁵ Jong juga digunakan oleh Iskandar Muda Mahkota Alam menyerang Melaka pada tahun 1629M. Dikatakan Iskandar Muda mempunyai angkatan perang yang besar termasuk 200 buah jong dan yang terbesar merupakan *flagship*nya yang bernama *Cakra Dunia*. Mengikut laporan Portugis di Melaka, panjang jong itu lebih kurang 100 meter. Ia mempunyai tiga tiang layar dan seratus buah meriam. Oleh kerana kehebatannya itu orang-orang Portugis menggelarnya *Espanto del Mundo* (Penggegar Dunia).²⁶

Namun demikian jong-jong yang besar begini tidak lagi kelihatan pada abad ke-18M. P-Y Manguins mencatatkan bahawa pada awal abad ke-16M hitung panjang keberatan sesebuah jong itu adalah di antara 400-500 tan. Akan tetapi pada akhir abad itu kapal Melayu ini telah mengecut menjadi kurang daripada separuh saiznya sebelum itu.²⁷ Daripada laporan-laporan Belanda, jong-jong Jawa yang berulang alik

²³ Lihat A.Horridge, *op.cit.*, h. 2.

²⁴ A.Reid., *loc.cit.*, 1988, h. 38. G.de Eredia mencatatkan bahawa orang-orang Jawa dan Sumatera menggunakan perahu yang besar-besar untuk pelayaran perdagangan mereka. Lihat J.V.Mills, *op.cit.*, h. 37.

²⁵ Dalam bulan Januari 1513, Patih Yunus dari Japara telah menyerang Melaka dengan menggunakan 100 buah kapal termasuk 33 buah jong yang setiap satunya seberat 500 tan serta kira-kira 5,000 orang tentera. Serangan itu gagal dan sebahagian besar daripada angkatan lautnya musnah. Dikatakan bahawa beliau hanya berjaya menyelamatkan tiga buah jong sahaja. Mengikut laporan Fernando Peres de Andrade kepada Alfonso de Albuquerque, jong *flagship*, kenaikan Patih Yunus itu begitu besar hingga kapalnya, *Anunciada* yang berlabuh berhampirannya tidak lagi kelihatan seperti sebuah kapal. Lihat A.Cortesao (ed), *op.cit.*, nota kaki 3, h. 151-152. Lihat juga A.Reid, *loc.cit.*, 1993, h. 41.

²⁶ Lihat D.Lombard, *Kerajaan Aceh*, Jakarta:Balai Pustaka, 1986, h. 115.

²⁷ P-Y Manguin, "The Southeast Asian Ships: An Hostorical Approach," dlm. *JSEAS*, Vol. II, Pt. 2, h. 268.

membawa beras dari Jawa ke pelabuhan-pelabuhan di Sumatera dan Semenanjung Tanah Melayu pada akhir abad ke-16M itu sebahagian besarnya lebih kurang 200 tan.²⁸ Sungguhpun keberatannya telah berkurangan, akan tetapi jumlahnya semakin membanyak. P-Y Manguin berpendapat, merupakan satu misteri, bagaimana pewaris kepada tradisi pembinaan kapal Asia Tenggara yang telah berumur lebih kurang 2000 tahun itu boleh hilang begitu sahaja pada akhir abad ke-16M, ketika lebih banyak barang yang perlu diangkut.²⁹

A.Reid memberi beberapa penjelasan tentang kehilangan kapal Melayu yang besar-besar ini. Katanya sungguhpun sesebuah kapal (jong) yang besar dapat memaksimumkan keuntungan pada setiap pelayaran dalam masa aman, akan tetapi dalam masa kacau-bilau, kapal-kapal ini kurang kelajuan untuk melepaskan diri dan juga sukar untuk dikendalikan serta kekurangan senjata untuk menentang kapal-kapal Eropah. Justeru kerana itulah begitu banyak jong musnah dalam serangan Patih Yunus ke atas Melaka pada tahun 1513M. Seterusnya pada tahun 1613M, banyak lagi jong orang Jawa dengan mudah dimusnahkan oleh pihak Barat, kali ini oleh Belanda di Mataram. Reid juga mencatakan bahawa pada abad ke-17M, hanya pihak Eropah dan Cina yang berasa selamat untuk mengendalikan kapal yang besar-besar di samping mereka mempunyai modal yang diperlukan. A.Reid menyatakan bahawa para pemerintah tempatan tidak menggalakkan rakyatnya membina kapal yang besar-besar.³⁰ Kemungkinan juga kehilangan kapal-kapal itu kerana jurubina-jurubinanya

²⁸ A.Reid, *loc.cit.*, 1993, h. 40

²⁹ P-Y Manguin, *loc.cit.*, 1993, 197-198.

³⁰ A.Reid, *loc.cit.*, 1993, h. 42

kini telah beralih membina kapal untuk penjajah-penjajah mereka dan berkemungkinan pedagang-pedagang yang membiayai mereka sebelum ini telah kehilangan monopoli yang menguntungkan kepada pihak Barat.³¹

Ada juga kemungkinan hilangnya kapal-kapal (jong) Melayu yang besar-besar ini pada abad ke-18M disebabkan wujudnya monopoli perdagangan yang dikendalikan oleh pihak Belanda. Segala hasil dagangan yang dijual dari sesebuah pelabuhan di Selat Melaka itu dikendalikan oleh kapal-kapal Belanda. Di samping itu dengan menggunakan perahu-perahu kecil pedagang-pedagang tempatan akan dapat mengelak daripada dikesan atau disekat oleh pihak Belanda. Perahu-perahu kecil ini juga lebih laju dan mudah meloloskan diri daripada dikepung dan diburu oleh kapal-kapal peronda Belanda yang lebih besar.

Selain daripada itu para pedagang tempatan berasa lebih selamat menjualkan hasil dagangan mereka kalau tidakpun kepada pihak Belanda kepada pihak Barat yang lain seperti kepada *country traders* Inggeris yang selalu singgah di pelabuhan mereka. Ketika Raja Haji menjadi Yam Tuan Muda Riau (1777-1784M), beliau telah menjadikan Riau sebagai pusat pengumpulan timah yang utama. Timah yang dipungut (diimport) dari Semenanjung dan Pulau Bangka sebelum bulan Ogos setiap tahun akan dijual kepada kapal-kapal British, Perancis, Portugis dan Cina yang akan datang ke Riau untuk dibawa ke China. Manakala timah yang dipungut selepas bulan Ogos akan dijual pula ketika kapal-kapal Barat yang sama belayar pulang ke

³¹ A. Horridge, *op.cit.*, h. 3-4.

India.³² Dengan itu kapal dan perahu-perahu Melayu nampaknya lebih diperlukan untuk menjalankan usaha pengangkutan pinggir pantai atau pulau ke pulau tanpa membuat pelayaran jauh yang kini telah dikendalikan oleh pihak Barat dan Cina. Daripada Daftar Pekapalan Belanda di Melaka, nampaknya sebahagian besar pelaut-pelaut Melayu pada abad ke-18M itu menggunakan perahu kecil yang dikenali sebagai **banting**. Banting ini merupakan perahu dua tiang layar yang membawa hitung panjang 9 orang anak kapal.³³

Seperti yang telah dicatatkan di atas selain daripada jong banyak lagi jenis perahu atau kapal orang Melayu yang telah digunakan pada abad ke-18M itu. Namun demikian agak sukar untuk menjelaskan bentuk perahu itu secara detail satu persatu kerana kurangnya bahan rujukan. Di samping itu akibat pertembungan dengan model dan teknik pembuatan kapal-kapal Barat yang kian banyak memasuki perairan Kepulauan Melayu masa itu, model asas perahu-perahu Melayu telah mengalami modifikasi; munculnya perahu-perahu kacukan Melayu-Barat, khususnya dari segi perlengkapannya (*rig*) seperti tiang, tali-temali dan layar. Namun demikian daripada lakaran-lakaran yang dibuat oleh orang-orang Barat yang datang sejak abad ke-16M, kita mempunyai sedikit sebanyak gambaran perahu-perahu yang digunakan oleh orang-orang Melayu sekitar abad ke-16M hingga 18M. Umpamanya sebuah balok merupakan sebuah perahu yang mempunyai satu tiang layar yang berbentuk tripod dengan layar tanjung (berbentuk segi empat bujur). Layar itu disengetkan ke

³² Lihat K.K.Kim, *Malay Society*, Kuala Lumpur: Pelanduk Pub., 1991, h. 56.

³³ Lihat T.Iskandar, *Kamus Dewan*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1970, h. 73. Lihat juga "Daftar Perkapalan Belanda di Melaka," Mf. 2057, Perpustakaan University Malaya, Kuala Lumpur.

sebelah mengikut arah angin. Biasanya perahu jenis ini digunakan sebagai perahu dagang dan mempunyai binaan di atasnya. Kemudinya walaupun diburitan tetapi di bahagian sisinya. Seperti yang telah disebut di atas, hampir semua perahu Melayu ini mempunyai jolong di buritan dan di haluannya, begitu jugalah dengan balok.³⁴

Selain daripada perahu-perahu Melayu dan Jawa yang disebutkan di atas terdapat juga perahu-perahu Bugis dan suku Melayu lainnya yang hilir mudik di Selat Melaka pada abad ke-18M itu. Di antaranya termasuklah perahu *pinisi*,³⁵ *palari*, *penjala*, *patorani*³⁶ dan *padewakang*³⁷ orang-orang Bugis dan selatan Sulawesi dan perahu *mayang*³⁸ dan *pencalang*³⁹ orang-orang Jawa.

Di samping perahu orang-orang Melayu, Jawa dan Bugis yang dinyatakan di atas, Selat Melaka juga sering dikunjungi oleh perahu-perahu orang Iranun dari selatan

³⁴ Lihat rajah 6b, A. Reid, *loc.cit.*, 1993, h. 37.

³⁵ *Pinisi* merupakan perahu Nusantara yang terbesar sejak pupusnya jong. Ia merupakan perahu Bugis yang banyak digunakan untuk membawa dagangan dan masih digunakan hingga ke hari ini walaupun telah mengalami banyak perubahan dan modifikasi. Lihat, A. Horridge, *op.cit.*, h. 17.

³⁶ Perahu jenis ini banyak digunakan oleh pedagang-pedagang Bugis pada abad ke-18M. Tiang haluan dan buritan perahu ini bersambung terus dengan lunas bagi membentuk satu lingkungan yang berterusan walaupun bahagian pantatnya rata dengan lunasnya kelihatan sedikit. Bentuk haluan dan buritannya sama. Papan lepanya dicantumkan di antara satu dengan yang lain menggunakan kun dan pasak-pasak kayu. Lihat A. Horridge, *op.cit.*, h. 12.

³⁷ *Padewakang* merupakan versi *patorani* yang lebih besar. Namun demikian ia telah banyak mengadaptasikan ciri-ciri kapal Barat, khususnya pada bentuk buritan, dek dan pagarnya. Dek atau geladak bukanlah satu ciri yang terdapat pada kapal atau perahu Melayu-Indonesia tradisional. *Ibid.*, h. 19.

³⁸ Tidak seperti kebanyakan perahu laut Melayu-Indonesia yang mempunyai bentuk "V", *mayang* mempunyai *flat-bottom* (bentuk "U"). Biasanya mayang ini digunakan sebagai perahu nelayan dan pengangkutan kecil-kecilan. Ada kemungkinan mayang ini mempunyai pertalian dengan jong yang telah pupus itu. Atau mungkin jong itu sebuah mayang raksasa. *Ibid.*, h. 47-49.

³⁹ *Pencalang* merupakan sebuah mayang yang besar yang boleh membawa muatan antara 20-30 tan. Pencalang biasanya digunakan sebagai perahu dagang oleh pedagang-pedagang Jawa. *Ibid.*, h. 49-50. Perahu jenis ini panjangnya di antara 40-80 kaki dan lebarnya antara 6-11 kaki. Ia didayungkan oleh pendayung seramai 20-30 orang. Perahu-perahu jenis ini tidak mempunyai lunas. Dasarnya dibina daripada sebatang kayu yang telah dikorek (*dug-out canoe*) atau dikenali sebagai perahu lesung. Lihat J.L. van Sevenhoven, *Lukisan Tentang Ibukota Palembang*, Jakarta:Bhratara, 1971, h. 16.

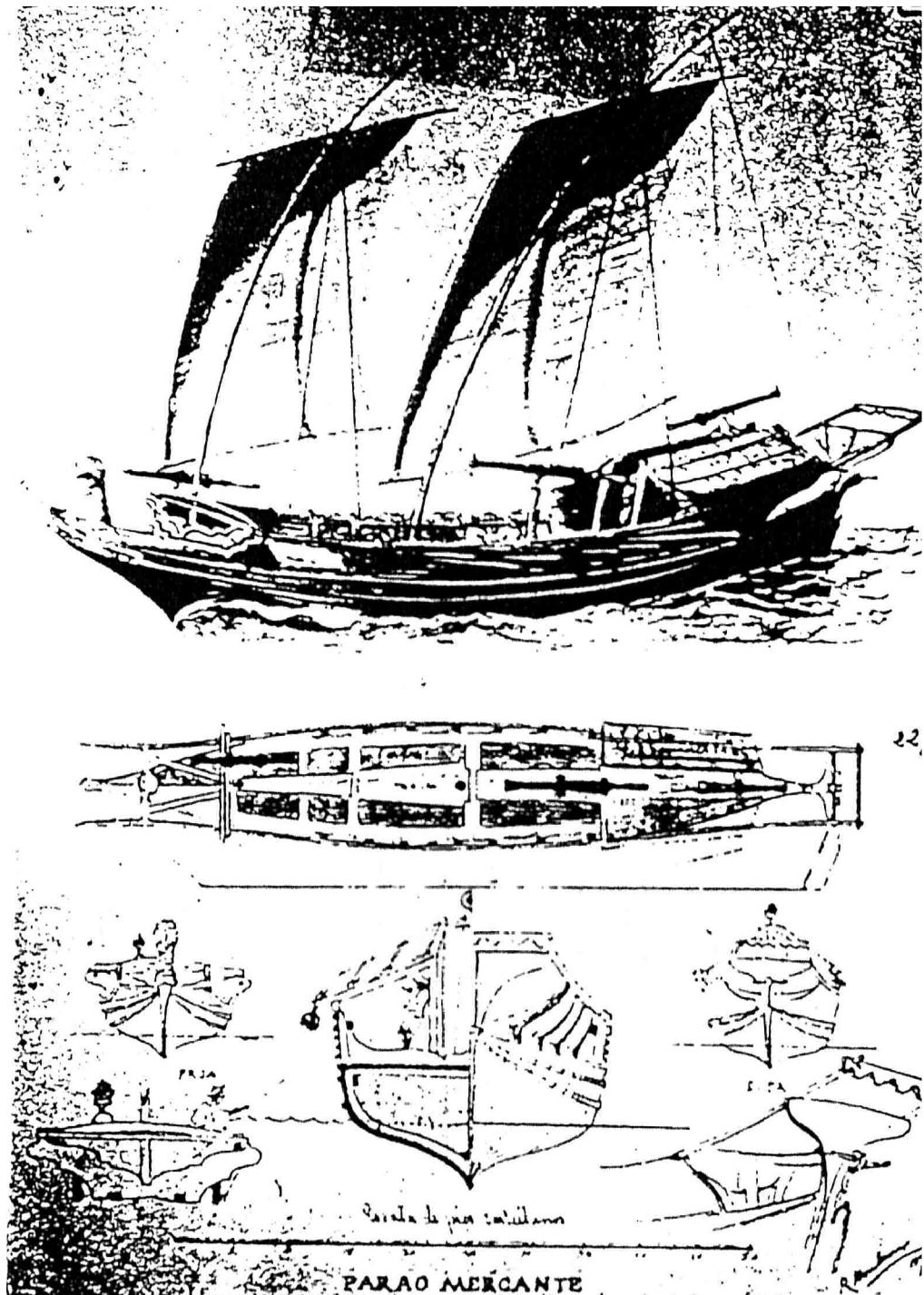
Filipina. Walaupun kegiatan mereka di kawasan ini lebih merupakan melanun, namun demikian terdapat juga perdagangan dijalankan khususnya barang yang mereka perolehi dari hasil melanun itu. Kapal-kapal mereka yang dikenali sebagai *kora-kora*⁴⁰ dan *lanong*⁴¹ mula kelihatan berkeliaran di Selat Melaka setelah mereka diundang oleh Sultan Mahmud Johor-Riau (1761-1812M) bagi membantu baginda menghalau orang-orang Belanda dari Riau pada tahun 1787M.

Selain daripada perahu-perahu dagang dan perang yang dinyatakan ini terdapat juga pelbagai jenis perahu kecil yang digunakan oleh orang-orang Melayu di sepanjang Selat Melaka, baik untuk kegunaan pengangkutan mahupun untuk menangkap ikan dan melanun.

Kelihatan pada abad ke-18M, perahu-perahu yang digunakan oleh orang-orang Melayu untuk berdagang ke Melaka adalah perahu-perahu kecil yang mempunyai

⁴⁰ *Kora -kora* merupakan perahu perang penduduk di bahagian selatan Filipina. Perahu ini mempunyai badan yang panjang dan kecil, dibina menggunakan papan yang dipahat daripada kayu keras yang pejal. Papan-papan itu disusun bertindih-tindih pada sisinya dan dicantumkan menggunakan pasak dari lunasnya hingga membentuk kulit perahu itu. Beberapa telinga (*lugs*) dibentuk pada papan lepang perahu itu untuk mengikat papan itu dan mengelakkan pasaknya tercabut. Kora-kora ini mempunyai pelampung di kiri kanannya dan mempunyai beberapa cadek. Biasanya sebuah bangunan dibina di atasnya untuk kegunaan penjurit dan beberapa pelantaran dibina merentasi kayu penyambung cadek bagi tempat pengayuh perahu yang kadangkala berjumlah seramai 50 orang sebelah (bagi kora-kora yang besar). Perahu ini juga menggunakan layar yang berbentuk emat segi bujur (layar tanjung) yang dimiringkan ke sebelah. Layar ini digantungkan kepada tiang yang berbentuk tripod. Seperti perahu-perahu Kepulauan Melayu yang lain, bentuknya juga melengkung dengan jolong yang tinggi di haluan dan di buritan. Ia juga mempunyai sepasang kermudi. Lihat A.Horridge, *op.cit.*, h. 4-5.

⁴¹ *Lanong* merupakan panggilan orang-orang Melayu dan Barat kepada *kora-kora* yang tidak bercadik yang digunakan oleh orang-orang Iranun (Illanun) bagi melanun di Selat Melaka pada abad ke-18 dan 19M. Ia merupakan sebuah perahu yang lengkap bersenjata. Perahu-perahu jenis ini juga digunakan untuk membawa dagangan yang mereka perolehi daripada melanun itu khususnya abdi. Lanong ini juga dikenali sebagai *joanga*. Lihat J.F.Warren, *The Sulu Zone, 1768-1898*, Singapura: Singapore University Press, 1981, h. 156-160 & 256. Lihat juga A.Horridge, *op.cit.*, h. 5-6. Cadek tidak sesuai digunakan di kawasan Selat Melaka kerana akan menyusahkan perahu itu mendarat di pantainya yang dipenuhi oleh hutan bakau dan lumpur. Perahu-perahu bercadek hanya sesuai di kawasan yang pantainya luas berpasir.



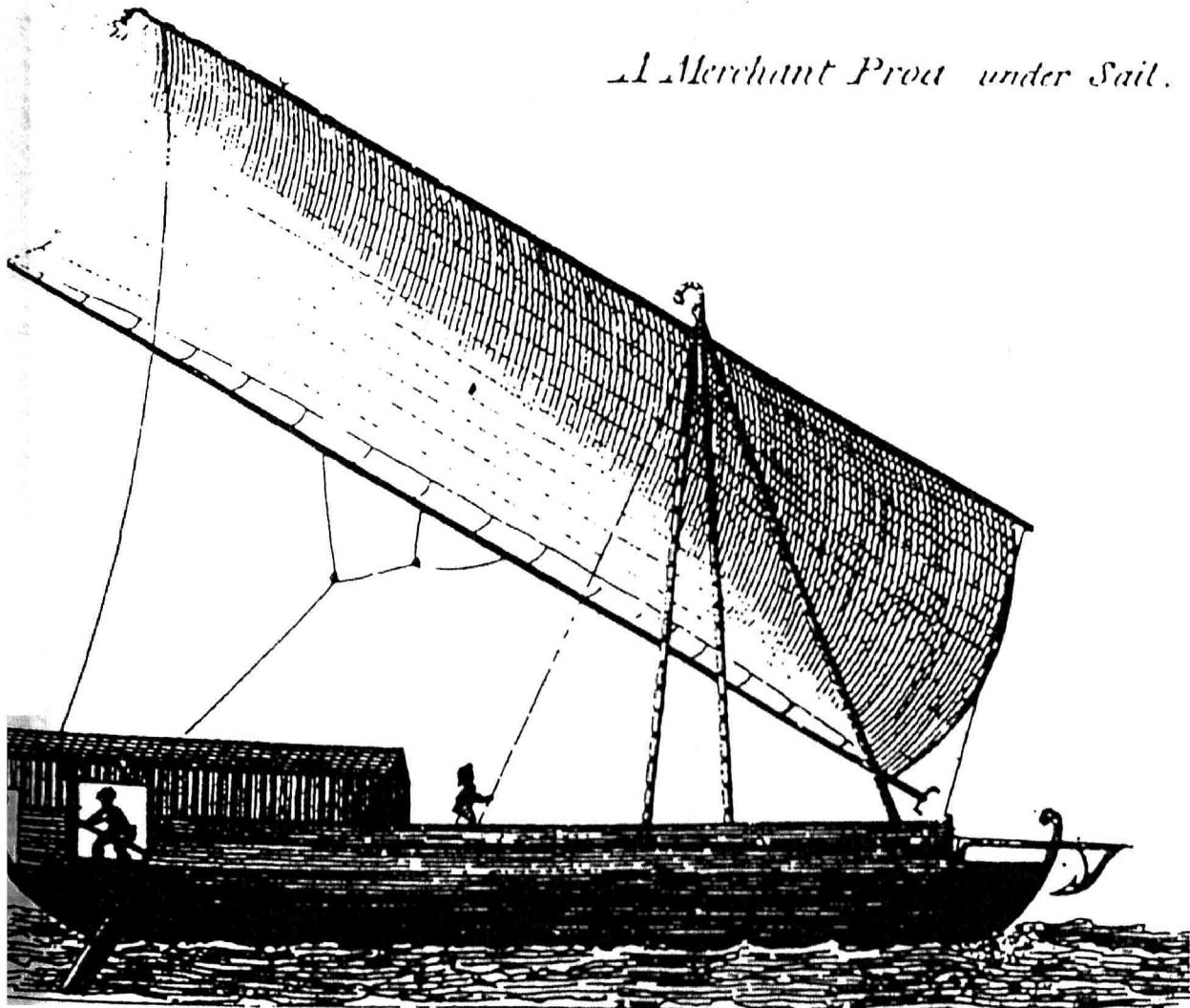
Gambar 3

Sebuah Perahu Dagang Orang Melayu Abad ke-18M

Perahu-perahu dagang pada masa itu lengkap bersenjata bagi mempertahankan diri daripada diserang oleh lanun.

(J.F.Warren, *The Sulu Zone, 1768-1898*, Singapura: Singapore University Press, 1981)

A Merchant Prod under Sail.

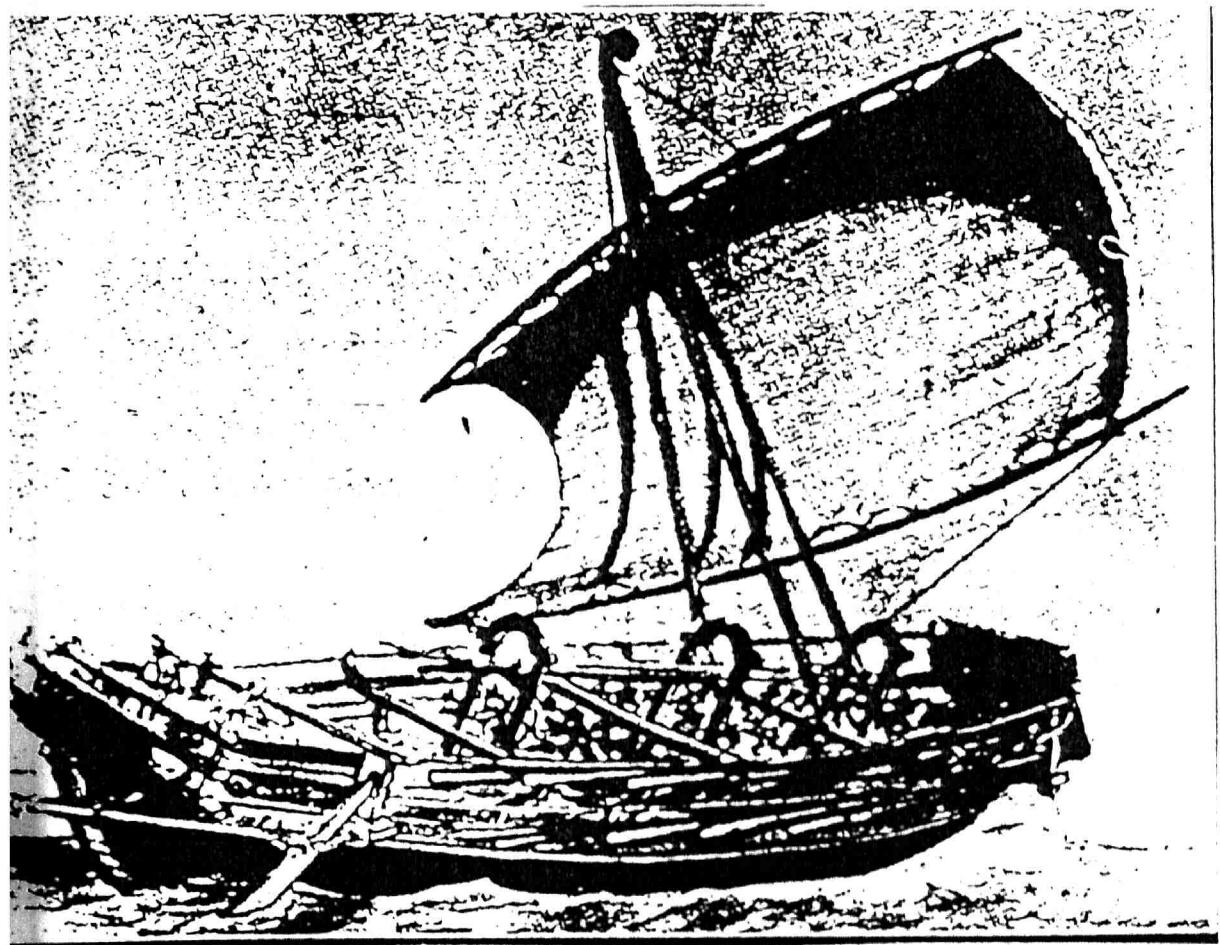


Gambar 4

Perahu Mayang

Perahu jenis ini merupakan perahu dagang yang terkemuka di Selat Melaka pada abad ke-18M.

(Dipetik daripada A. Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce*, Vol.2, New Haven: Yale University Press, 1993.)

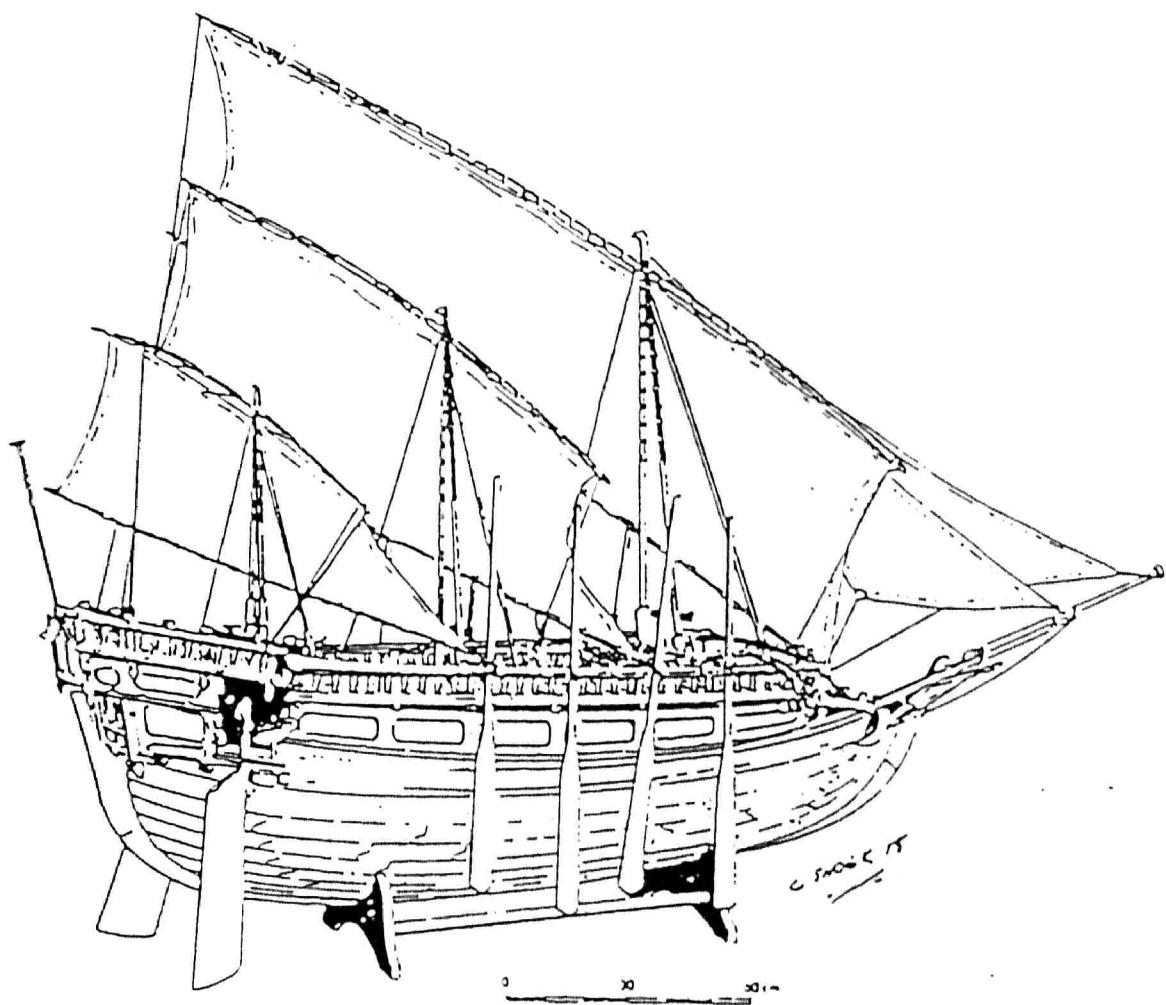


Gambar 5

Sebuah Penjajab

Penjajab merupakan perahu perang tetapi dalam keadaan aman biasa digunakan untuk mengangkut barang dagangan.

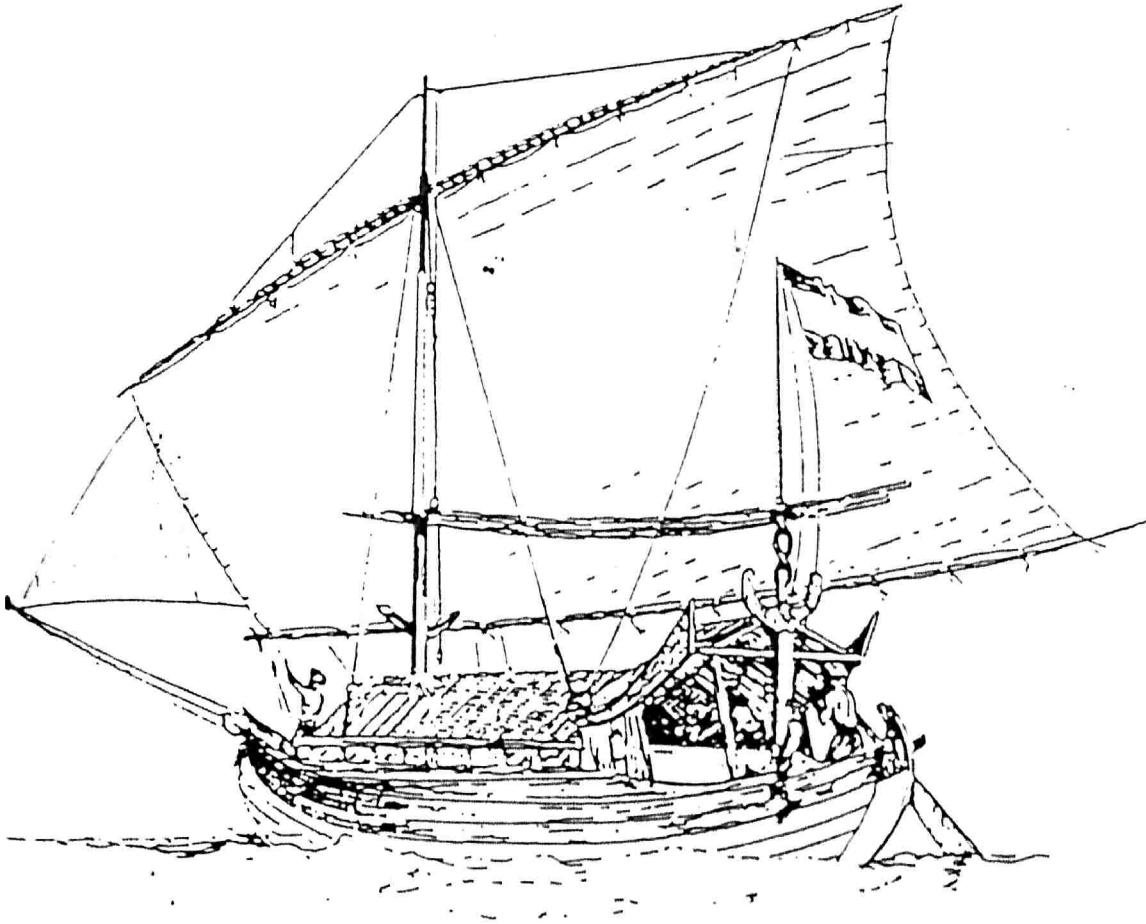
J.F.Warren, *The Sulu Zone, 1768-1898*, Singapura: Singapore University Press, 1981)



Gambar 6

Sebuah model Perahu Padewakang

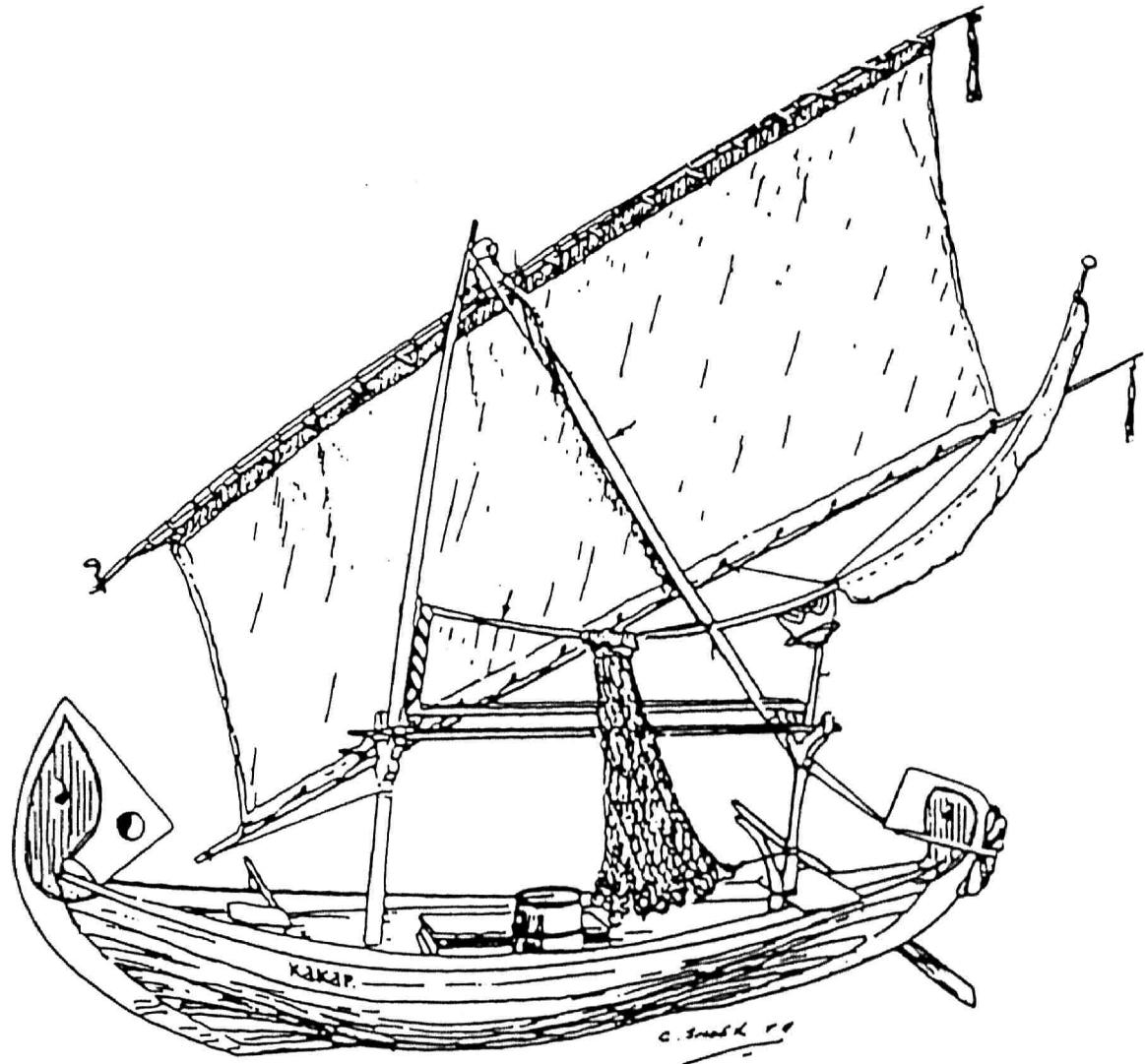
Padewakang merupakan di antara perahu Nusantara yang terbesar di Selat Melaka pada abad ke-18M. (A.Horridge,*The Prahu, Traditional Sailing Boat of Indonesia*, Kuala Lumpur:Oxford University Press, 1981.)



Gambar 7

Sebuah Pencalang

Pencalang merupakan sebuah perahu dagang , akan tetapi kadangkala digunakan juga untuk perahu perang. (A.Horridge, *The Prahu, Traditional Sailing Boat of Indonesia*, Kuala Lumpur:Oxford University Press, 1981.)

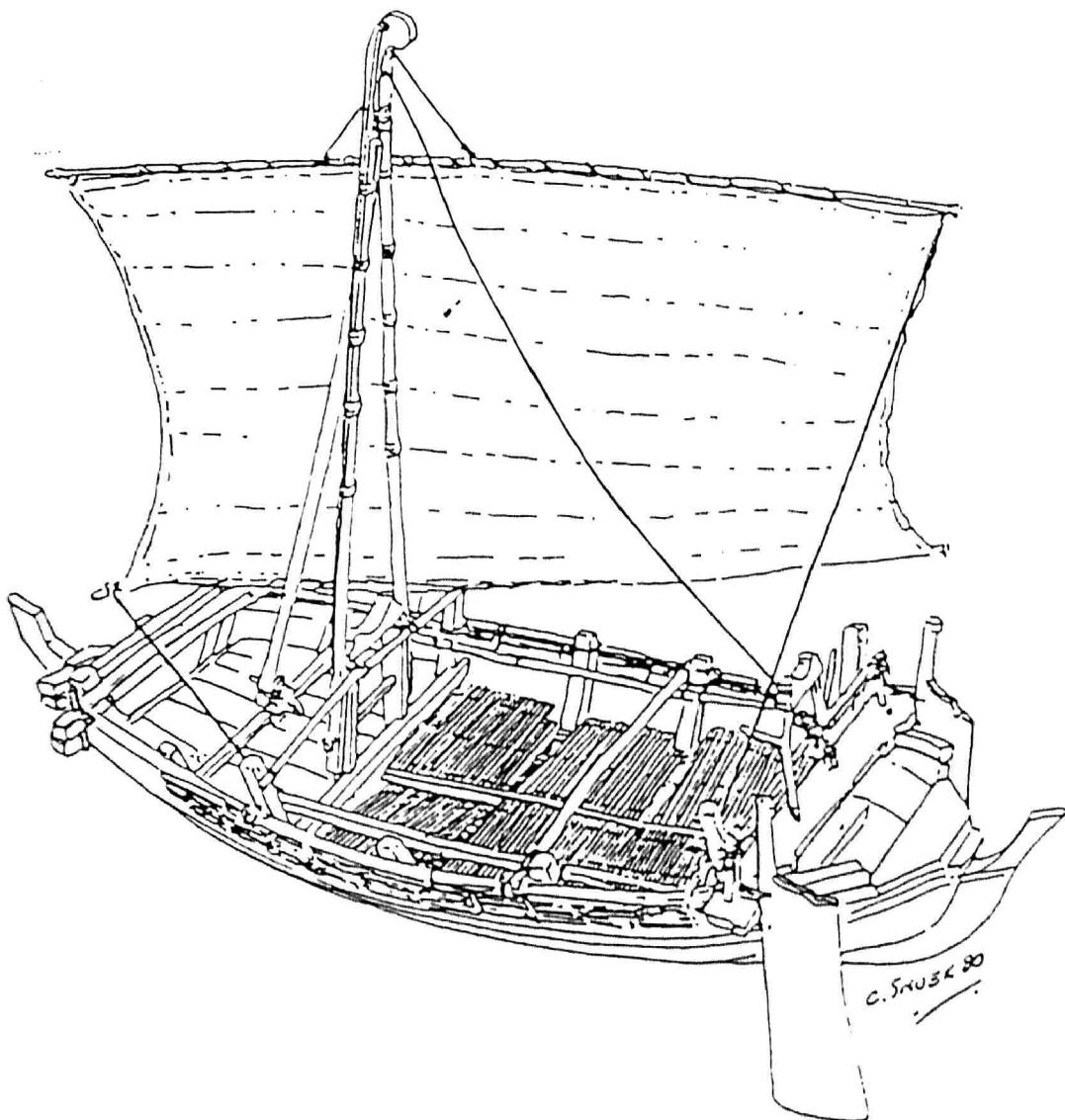


Gambar 8

Sebuah model Kakap

Di samping perahu mayang, kakap juga merupakan perahu dagang yang popular di Selat Melaka pada abad ke-18M

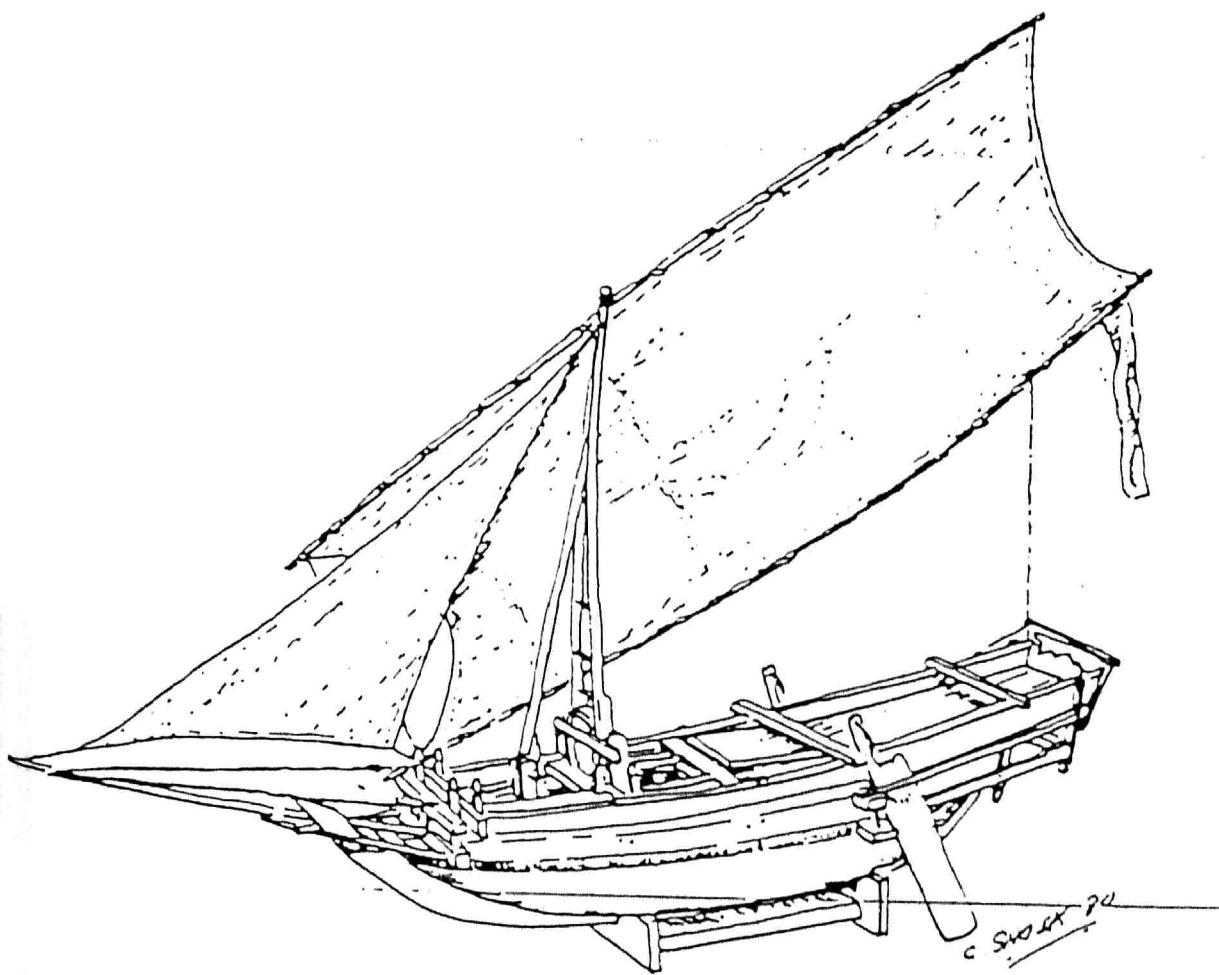
Dipetik daripada A.Horridge, *The Prahu, Traditional Sailing Boat of Indonesia*, Kuala Lumpur:Oxford University Press, 1981.



Gambar 9

Sebuah model Perahu Patorani

Horridge, *The Prahu, Traditional Sailing Boat of Indonesia*, Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1981.



Gambar 10

Sebuah model Palari

Sebuah perahu dagang Bugis abad ke-18-19M

Dipetik daripada A. Horridge, *The Prahu, Traditional Sailing Boat of Indonesia*,
Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1981.

anak kapal jarang-jarang melebihi 20 orang. Di antara perahu yang sering digunakan ketika itu ialah **balok, banting, penjajap, pencalang, kakap, cialup, padowakang, siampang, gunting** dan **sampan balang**. Yang terbesar di antara perahu Melayu ini adalah **padowakang**. Biasanya padowakang ini membawa anak kapal melebihi 30 orang.

Pada tahun 1761M sahaja, terdapat 34 buah perahu yang dinakhodakan oleh orang Melayu yang datang berdagang ke Melaka. Perahu-perahu itu terdiri daripada 7 buah balok, 21 buah banting, 2 buah cialup, 1 penjajap dan 2 buah pencalang.⁴² Pada tahun 1781M pula sebanyak 32 buah perahu Melayu singgah di Melaka. Lapan buah daripadanya balok, 6 buah banting, 2 buah penjajap, 8 buah pencalang dan 7 buah kakap.⁴³

V. 2. Pelaut-pelaut Melayu

Dalam istilah pelayaran dan kelautan orang-orang Melayu, apa yang dikatakan pelaut itu termasuklah anak-anak kapal atau awak atau kelasi serta pegawai-pegawaiannya atau dalam istilah undang-undang kelautan Melayu sebagai orang yang berjabatan.⁴⁴ Dalam sesebuah bahtera atau kapal orang Melayu terdapat beberapa orang pegawai penting yang mengendalikan kapal itu. Jawatan-jawatan dan tugas

⁴² Lihat "Daftar Perkapalan Belanda di Melaka," *V.O.C.* 3026.

⁴³ "Daftar Perkapalan Belanda di Melaka," 1781M, *V.O.C.*, 3650.

⁴⁴ Lihat *Undang-undang Belayar*, OR 3293, Acad. Lugd. Bat. Bibl., Perpustakaan Universiti Laiden, natherland.

para pegawai ini jelas dinyatakan dalam *Undang-undang Laut Melaka*.⁴⁵ Pegawai utama sesebuah kapal ialah **nakhoda**. Nakhoda diibaratkan sebagai seorang raja dalam kapal atau perahunya.⁴⁶ Pada sesetengah perahu khususnya perahu yang besar-besar terdapat dua orang nakhoda, iaitu nakhoda tua dan nakhoda muda.⁴⁷ Sebagai raja beliau mempunyai kuasa untuk menjatuhkan hukum bunuh ke atas pesalah yang melakukan kesalahan di dalam kapalnya.⁴⁸ Ada kalanya nakhoda itu tuan punya kapal itu sendiri.

Jawatan yang kedua, ialah jawatan **jurumudi** atau **malim**.⁴⁹ Jurumudi diibaratkan sebagai bendahara dalam sesebuah perahu itu oleh *Undang-undang Laut Melaka*.⁵⁰ Di samping mengemudi perahu, beliau ditugaskan untuk membantu nakhoda mengendalikan urusan pelayaran. *Undang-undang Laut Melaka* menyatakan dengan jelas tentang tugas dan tanggungjawab para jurumudi atau malim ini. Seseorang malim mempunyai saham dalam perdagangan yang dibawa oleh kapalnya. Kerana bantuannya sebagai malim itu, beliau berhak kepada separuh daripada petak dan tiga

⁴⁵ *Undang-undang Laut Melaka* ini walaupun telah dikanunkan pada zaman Sultan Mahmud Syah, Melaka (1488-1511M), akan tetapi telah digunakan oleh sebahagian besar kerajaan Melayu sekitar Selat Melaka dan juga Sulawesi Selatan. Namun demikian terdapat pelbagai versi undang-undang ini seperti yang dicatatkan oleh Winstedt dan de Jong. Lihat R. Winstedt & De J. de Jong, "The Maritime Laws of Malacca," dlm. *JMBRAS*, Vol. VI, Pt. II, 1928, h. 1-2. Lihat juga OR 3292, *Undang-undang Perahu* dan Or 3293, *Undang-undang Belayar*, Acad. Lugd. Bat. Bibl., Universiti Leiden, Netherland.

⁴⁶ R. Winstedt & P.E. de J. de Jong, *op.cit.*, h. 32. Fasal 4, *Undang-undang Belayar* mencatatkan, "Yang keempat pada menyatakan hukum berperahu nakhoda umpama raja ia dalam perahunya itu taikala di laut ada pun jurubatu itu umpama temenggung ialah memeliharaikan kelengkapan dalam perahunya bermula tukang itu yang kanan dan tukang kiri umpama sida-sida mengerjakan bersama2 ..."

Peruntukan yang sama juga diperolehi dalam *Undang-undang Johor*. Lihat "Translation of the Malayan Law of the Principality of Johor," dlm. *Journal of the Indian Archipelago*, Vol. IX, 1855, h. 90. Lihat juga *Undang-undang Belayar*, OR 3293.

⁴⁷ Lihat *Undang-undang Perahu*, OR 3293.

⁴⁸ R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 30 & 32.

⁴⁹ Lihat Muhammad Yussof Hashim, *loc.cit.*, 1989, h. 268-269.

⁵⁰ R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 32.

tahil atau satu setengah (tengah dua) tahil emas. Pembantunya, malim angin diberikan sebelah pelimasan, sebelah kupang dan sebelah petak sampan kerana malim angin ini juga dianggap seorang malim besar.⁵¹

Di antara tugas seseorang malim itu ialah, ketika hendak belayar, beliau akan memerintahkan tukang agung menyediakan peralatan belayar. Seandainya seseorang malim itu lalai dalam tugasnya, beliau akan dikenakan hukum sebat empat kali atau didenda empat paku pitis. Wang itu kemudian akan disedekahkan kepada fakir miskin apabila sampai di mana-mana pelabuhan sebagai penolak bala. Seandainya seseorang malim lalai atau leka menjalankan tugasnya dalam pelayaran dan jong kendaliannya itu rosak akibat terlanggar karang atau batu, malim itu akan dikenakan hukum bunuh. Akan tetapi sekiranya perkara itu berlaku dengan tidak sengaja, beliau tidak akan dibunuh kerana kejadian itu berlaku dengan kehendak Allah ta'ala.⁵²

Seseorang malim itu dikehendaki mahir dalam tugasnya dan tidak boleh lalai ketika menjalankan tugas di laut dan di darat. Beliau mesti mengetahui tentang keadaan angin, ombak, arus, kedalaman atau kecetukan sesuatu kawasan laut itu. Beliau seharusnya tahu tentang peredaran bulan dan bintang, tentang tahun dan musim. Beliau juga dikehendaki mahir tentang laluan kapalnya itu, mengenali kedudukan teluk, rantau, tanjung, pulau, tukun, terumbu, karang, beting, busung, gunung dan bukit dalam laluan perahunya itu. Beliau juga dikehendaki berdoa kepada Allah *subhanahu wata'ala* dan kepada Rasulullah *s.a.w.* supaya pelayaran itu selamat.

⁵¹⁵² *Ibid.*, h. 38.

⁵² *Ibid.*

Seseorang malim itu diibaratkan sebagai imam kepada orang-orang di dalam jong.

Seandainya seseorang malim ingin meninggalkan perahunya sebelum tempoh kontreknya tamat, dia dikehendaki membayar tambang dua kali ganda daripada biasa.

Dan seandainya beliau ada membawa barang dagangan, barang-barang itu akan dikenakan cukai 10% (*daripada 10 diambil satu*). Sekiranya telah tamat kontreknya, akan tetapi beliau mempunyai hutang, hutang itu perlu dibayar sebanyak yang dipinjamnya sahaja, tidak boleh lebih.⁵³

Ketiga ialah jawatan **jurubatu**. Beliau diibaratkan sebagai Temenggung oleh *Undang-undang Laut Melaka*. Beliaulah yang menentukan keamanan dalam sesebuah perahu itu.⁵⁴ Jawatan yang berikutnya ialah **tukang kanan** dan **tukang kiri**. *Undang-undang Laut Melaka* mengibaratkan mereka sebagai sida-sida.⁵⁵ Mereka akan berkerjasama dengan seorang pegawai lagi, iaitu **tukang agung**. Di samping itu terdapat juga jawatan-jawatan yang lain seperti **guntung** dan **senawi**. Mereka bersama-sama para tukang tadi bertanggungjawab terus kepada nakhoda.⁵⁶ Begitulah lapan jawatan utama orang-orang yang berjabatan di dalam sesebuah perahu atau kapal Melayu itu.

⁵³ Fasal 9 *Undang-undang Laut Melaka* mencatatkan:

“Bab ini peri mengatakan hukum ma'lim. Jikalau mengambil tolongan istiadatnya sa-belah petak, akan tolongan ma'lim itu tiga tahil emas, atau tengah dua tahil emas, isti'adat-nya; petak ma'lim angin sa-belah pelimasan dan sa-belah kupang dan sa-belah petak sampan, kerna ma'lim angin itu masok ia kepada ma'lim yang besar; isti'adat-nya muda-muda ma'lim besar di-jadikan ma'lim angin ... Demikian-lah adatnya.” *Ibid.*, h. 37-39.

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 32. Lihat juga Fasal 4 *Undang-undang Belayar*, OR 3293.

⁵⁶ R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 32.

Jumlah awak-awak atau anak kapal sesebuah perahu atau kapal itu bergantung kepada kebesaran kapal atau perahu.⁵⁷ Jika sesebuah jong yang besar seperti yang dikenali oleh orang-orang Cina sebagai *kun-lun-po* pada abad ke-3 dan 4M itu, mempunyai beratus-ratus orang anak kapal,⁵⁸ akan tetapi perahu-perahu dagang pada abad ke-16M hanya mampu membawa seramai 40-100 orang anak kapal sahaja.⁵⁹ Tidak pula diketahui berapa ramai pula yang menumpang. Namun demikian kapal-kapal perang pada abad ke-18 dan 19M seperti *kora-kora* masih mempunyai di antara 200-300 orang anak kapal (termasuk pendayung).⁶⁰ Awak-awak kapal ini mungkin terdiri daripada orang merdeka, orang berhutang atau abdi.⁶¹

Selain daripada pelaut-pelaut yang dinyatakan di atas tadi, terdapat juga beberapa istilah lain yang digunakan oleh *Undang-undang Laut Melaka* bagi satu-satu golongan pelaut itu, seperti **muda-muda** (pada versi yang lain disebut **mata-mata**).⁶² Tugas mereka ini lebih kepada mengawal keselamatan harta dalam kapal dan juga menjaga anak kapal menjalankan pekerjaan seperti menjaga orang yang berkepang (berjaga-jaga) daripada leka atau tertidur.⁶³ Mereka juga dikehendaki

⁵⁷ Biasanya perahu-perahu Melayu mempunyai anak kapal yang lebih ramai dibandingkan dengan kapal-kapal Barat yang mempunyai keberatan (*tonnage*) yang sama. A. Reid, *loc.cit.*, 1993, h. 49.

⁵⁸ *Kun-lun-po* dikatakan boleh membawa antara 600-700 orang dengan muatan di antara 250-1000 tan kargo. Lihat P-Y Manguin, *loc.cit.*, Sept. 1980, h. 275. Lihat juga P-Y Manguin, "Dunia Perkapalan Melayu Dalam Perdagangan Pra-Eropah, Penyelidikan Terbaru, Prospek Baru," dlm., Ismail Hussein, dll. (ed), *Tamadun Melayu*, Jld. I, 1989, h. 186.

⁵⁹ Lihat D.K.Bassett, "European Influence in Southeast Asia, c.1500 - 1630," dlm. *JSEAH*, Vol.4, No.1, Mac 1963, h. 47.

⁶⁰ A. Horridge, *op.cit.*, h. 4.

⁶¹ Lihat R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 45. Lihat juga A. Horridge, *op.cit.*, h. 5.

⁶² R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 34.

⁶³ Lihat Fasal 15, *Undang-undang Laut Melaka*. *Ibid.*, h. 41.

menjaga kemudi ketika dalam pelayaran selain daripada menjaga segala senjata di dalam kapal itu dan menjadi perajurit ketika bertemu musuh.⁶⁴

Dalam *Undang-undang Laut Melaka*, ada disebut tentang **kiwi** dan **mulkiwi**. **Kiwi**⁶⁵ dan **mulkiwi** ini bukanlah pelaut. Mereka merupakan pedagang atau saudagar yang menumpang sesebuah perahu atau kapal itu untuk berdagang ke tempat-tempat lain. Mereka menyewa petak-petak di kapal itu untuk menempatkan barang dagangan mereka. **Mulkiwi** merupakan ketua kepada para **kiwi** yang ada dalam kapal itu.⁶⁶

V. 3. Undang-undang Laut Melayu

Undang-undang laut Melayu ini dapat dibahagikan kepada dua kumpulan:

- a) Undang-undang perahu dan pelayaran
- b) Undang-undang pelabuhan.

⁶⁴ Fasal 16, *Undang-undang Laut Melaka*, mencatatkan;

“Bab ini peri menyatakan kerja segala muda-muda di dalam jong itu. Jikalau di-dalam pelayaran kerja-nya muda-muda itu berkemudi juga. (Apabila lepas daripada giliran-nya, maka hendak-lah ia menjagakan segala senjata). Jikalau bertemu dengan; musoh, hendak-lah ia berperang bersunggoh-sunggoh (hati-nya), demikian-lah kerja-nya. Tatkala datang ka-labohan atau ka-bandar orang, hendak-lah ia bersama-sama dengan nakhoda barang ka-mana pun kemudian daripada itu barang kerja-nya (tepok tari) hendak-lah heramai-ramai serta-nya dari barang sa-bagai perkerjaan-nya di-telok atau di-rantau = menyertai awak perahu heramai-ramai; jikalau di-telok-rantau ia serta bekerja. Demikian-lah adat-nya kerja muda-muda itu.” Lihat *ibid.*, h. 43.

⁶⁵ Istilah **kiwi** ini dikatakan berasal daripada bahasa Cina, loghat Amoy, *kheh-ui* yang bermaksud ruang penumpang. Lihat A. Reid, *loc.cit.*, 1993, h. 50.

⁶⁶ Fasal 10, *Undang-undang Laut Melaka*, R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 39.

a. Undang-undang perahu dan pelayaran

Boleh dikatakan ke semua undang-undang laut Melayu yang digunakan dalam negeri-negeri Melayu di sekitar Selat Melaka berasaskan kepada *Undang-undang Laut Melaka*. Namun demikian wujud beberapa variasi mengikut masa dan tempat. Dikala menyusun *Maritime Laws of Malacca*, Winstedt mencatatkan 13 versi *Undang-undang Laut Melaka* itu yang telah dikumpulkan oleh beberapa orang orientalis.

Versi-versi itu diperolehi daripada koleksi;

1. *Raffles Malay MS. 33* = R. 33 disalin oleh Sir Stamford Raffles di Pulau Pinang pada 15 Febuari 1806.
2. *Raffles Malay MS. 34* = R. 34, bertajuk Undang-undang Mengkasar dan Bugis. Disalin untuk Raffles pada 1806.
3. *Raffles Malay MS. 74* = R. 74
4. *Maxwell Malay MS. 5* = M. 5, disalin oleh W.E. Maxwell.
5. *Maxwell Malay MS. 6* = M. 6, disalin pada tahun 1821.
6. *Maxwell Malay MS. 11A.* = M. 11A, disalin oleh Maxwell merujuk kepada undang-undang di Patani.
7. *Maxwell Malay MS. 19* = M.19, disalin oleh Maxwell di Pulau Pinang. Salinan ini dikatakan disalin daripada salinan asal yang bertarikh 1083H (1672M).
8. *Maxwell Malay MS.47* = M.47, disalin pada tahun 1882.
9. *Leiden MS.Orient. 1705 (224)* = L.1705, Juynboll's catalogus CCCXXVIII, Ditulis di Betawi pada 1829.
10. *Leiden MS.Orient. 1726 (346)* = L.1726, Juynboll's catalogus CCCXXX. Siap disalin pada 19 Ogos 1829 di Riau oleh Encik Ismail.
- 11 & 12. *Leiden MS. Orient, 3199 (Malay 700)* = L.3199. Juynboll's catalogus CCCXXXI. Mengandungi dua versi undang-undang laut itu.
13. *MS 6619 = Br.*, diperolehi daripada Royal Military Academy di Breda. Didakwa telah ditulis pada tahun 1655M.⁶⁷

Sebahagian besar daripada versi yang dinyatakan di atas mengandungi atau telah bercampur dengan undang-undang lain seperti koleksi *Maxwell Malay MS.6*. Koleksi *Maxwell Malay MS.19* = M.19 mengandungi *Undang-undang Laut* di samping

⁶⁷ Untuk keterangan lanjut sila lihat *ibid*, h. 22-24.

sebahagian daripada *Kanun Melaka* dan *Kanun Pahang*. Terdapat juga undang-undang yang merujuk kepada undang-undang Patani, Kedah, Makassar dan Rum.⁶⁸

Terdapat beberapa versi lain yang ditemui kemudian yang tidak dicatatkan oleh Winstedt, seperti *Undang-undang Perahu*⁶⁹ dan *Undang-undang Belayar*.⁷⁰ Undang-undang ini nampaknya disalin kemudian daripada versi yang dikatakan disalin daripada Bendahara Melaka.⁷¹ Namun demikian jelas di sini bahawa Bendahara yang dimaksudkannya itu bukanlah Bendahara dalam zaman kerajaan Melayu Melaka kerana pada pengenalan undang-undang itu dinyatakan;

“Waba’du adapun kemudian daripada itu maka tersebutlah kepada asal perkataan undang-undang barang tahuluh semuanya sakalaun adapun tatkala masa itu Tuan Nakhoda Sulaiman ada seorang anakndia perempuan yang bijaksana mengaji Quran dan tahu adat hendak belayar tiada siapa boleh menahaninya Maka dilayarkannya ajong oleh ayahnya Nakhoda Sulaiman hadirluh dengan Nakhoda Tuha dan Nakhoda Muda jurumudi kanan dan jurumudi kiri jurubatu kanan dan jurubatu kiri dan tukang agung segala tukang dia dan utang-utangan dia dan alat senjata segala muatan hadirlah kelengkapan dalam perahunya Maka berlayar hendaknya beberita pada harinya ayandaku beritahu hamba hendak berlayar pada bulan Maulud ini pada dua hari bulan pada ketika ini utama diwasa itulah hamba berlayar Maka kata ayahndanya Ya anakndaku kerana hamba tiada tahu di adat berlayar biarlah hamba pergi kepada Dato’ Bendahara Adapun hamba menjelang Dato’ kemari ini hamba dalam negeri Melaka ini tiada hamba tahu kepada adat berlayar itulah sebab maka hamba datang menjelang Dato’ kerana anak hamba hendak belayar tiadalah boleh tertahan lagi oleh hamba Dalam itupun hamba berikan perahu satu ajong hadirlah dengan kelengkapannya serta orang Maka dipintainya adat orang belayar tiada hamba tahu sungguhpun hamba judi nakhoda Itulah hamba menjelang Dato’ Maka kata Dato’ Bendahara Wahai Nakhoda Sulaiman adalah hamba menaruh surat di

⁶⁸ *Ibid.*, h. 23.

⁶⁹ OR. 3292, ACAD.LUGD.BAT.BIBL., Universiti Leiden, Netherland Ada kemungkinan undang-undang ini telah disalin sekitar tahun 1262H.

⁷⁰ OR. 3293, ACAD.LUGD.BAT.BIBL., Universiti Leiden, Netherland.

⁷¹ Undang-undang ini yang akan banyak dirujuk kerana nampaknya ia lebih kompleks dan mengandungi lebih banyak fasal. *Undang-undang Laut Melaka* yang disalin oleh Winstedt hanya mempunyai 25 fasal, sedangkan *Undang-undang Perahu* mempunyai 50 fasal dan beberapa hukum tambahan. Manakala *Undang-undang Belayar* mempunyai 50 fasal. Namun demikian bahasa yang digunakan dalam kedua undang-undang itu agak kurang lancar dan ejaannya tidak konsisten. Kesalahan ini mungkin terletak pada penyalinnya. Nampak daripada tulisannya, bukan hanya seorang penyalin yang menyalin kembali undang-undang itu, khususnya *Undang-undang Belayar*.

adat orang belayar udang2 namanya Adapun hamba boleh daripada Sultan Mahmud Syah dan Sultan Mahmud Syah boleh daripada Sultan Gujerat dan Sultan Gujerat boleh daripada Nabi Khidir tatkala melayarkan bahtera Nabi Khidir dan Nabi Khidir itu boleh daripada Nabi Noh aluhui salam tatkala bumi dikaramkan Allah ta'ala Itulah asal hukum ini Tatkala Nabi Khidir melayarkan bahtera akan hadir Sultan Gujerat membahagi hukum sebahaginya tatkala ia di dalam darat dinamai Hukum Kanun yang dibawa Nabi Khidir itu dinamai Hukum Undang-undang itulah hukum yang disalin oleh Sultan Mahmud Syah diletakkan kepada Dato' Bendahara Seri Maharaja Mengkota Bumi Itulah orang memerintahkan negeri Melaka pada zaman dahulu kalanya Itulah asal undang2 ini memakai hukum kanun Maka disalin oleh Nakhoda Sulaiman diberi kepada anaknya Siti Dewi ...”⁷²

Ada kemungkinan undang-undang itu disalin oleh Nakhoda Sulaiman dalam zaman pemerintahan Portugis di Melaka (1511-1641M) kerana selepas keruntuhan kerajaan Melayu Melaka, jawatan Bendahara terus diwujudkan dalam sistem pemerintahan Portugis walaupun fungsinya agak berbeza. Jawatan ini pada mulanya dipegang oleh Nina Chatu, seorang pedagang Hindu dan kemudian oleh keturunannya sehingga 1573M.⁷³ Selepas itu baru diambil alih oleh keturunan Cachil Malua bekas raja Tidore.⁷⁴ Setelah Melaka jatuh ke tangan Belanda pada tahun 1641M, jawatan Bendahara itu telah dimansuhkan.⁷⁵

Daripada dokumen ini juga jelas nampaknya bahawa *Undang-undang Laut Melaka* sudah lama dilupakan orang walaupun oleh para nakhoda. Undang-undang ini pada masa itu hanya tinggal sebagai bahan simpanan khususnya di Melaka. Namun demikian tidak pula dapat dinafikan bahawa adanya kemungkinan yang undang-

⁷² Lihat *Undang-undang Belayar*, OR 3293, ACAD.LUGD.BAT. BIBL., Universiti Leiden, Netherland.

⁷³ Kecuali sebentar, iaitu selepas kematian Nina Chatu. Setelah Nina Chatu dikatakan membunuh diri, Raja Abdullah, raja Kampar telah diangkat oleh pihak Portugis menjadi Bendahara Melaka tetapi dengan gelaran Mangkubumi. Lihat L.F.F.R. Thomaz, , *Nina Chatu and the Portuguese trade in Malacca*, Bandar Melaka:Luso-Malaysian Books, 1991, h. 36-37.

⁷⁴ *Ibid.*, h. 42-43.

⁷⁵ *Ibid.*

undang itu terus digunakan oleh kerajaan-kerajaan Melayu lain seperti Johor, Kedah, Perak, Patani dan Aceh kerana terdapatnya rujukan-rujukan kepada negeri itu dalam versi-versi yang disebut oleh Winstedt dan de Jong seperti yang dicatatkan terdahulu. Dalam kumpulan undang-undang Kedah, terdapat satu bahagian yang dikenali sebagai *Undang-undang*. Ia mengandungi hampir keseluruhan *Hukum Kanun Melaka* dan *Undang-undang Laut Melaka*.⁷⁶ Satu versi undang-undang laut ini juga digunakan di Aceh, setidak-tidaknya dalam zaman Sultan Jamal al-Alam Badrul Munir (1703-1726M).⁷⁷

Sungguhpun begitu, tidak pula dapat dipastikan bahawa undang-undang itu benar-benar diikuti oleh pelaut dan juga kerajaan-kerajaan Melayu itu. Ia mungkin hanya sebagai bahan rujukan sahaja dan sukar untuk dikuatkuasakan. Melihat kepada kedudukan kerajaan-kerajaan Melayu selepas kejatuhan kerajaan Melaka, adalah agak sukar untuk menentukan bahawa undang-undang itu dipatuhi oleh pelaut-pelaut.

b. Undang-undang Pelabuhan

Undang-undang pelabuhan ini merupakan peraturan yang digunakan untuk mengendalikan perkапalan dan perdagangan di pelabuhan. Undang-undang ini adalah seperti yang tercatat di dalam *Undang-undang 1060H* Kedah dan sebahagian daripada *Adat Aceh*.

⁷⁶ Lihat R.O. Winstedt, "Kedah Laws", dim. *JMBRAS*, Vol. VI, Pt.II, 1928, h. 2.

⁷⁷ *Ibid.*, h. 1.

V.3.1. Undang-undang Laut

Undang-undang laut Melayu meliputi pelbagai perkara yang berkaitan dengan kegiatan di dalam perahu dan pelayaran. Sebahagian yang agak besar ditumpukan kepada kesalahan jenayah dalam perahu. Tujuh daripada dua puluh lima fasal dalam *Undang-undang Laut Melaka* menumpukan perhatian tentang perkara ini. Yang lainnya berkaitan dengan peraturan pelayaran, perniagaan dan adap dalam kapal. Sekurang-kurangnya kita dapat membahagikannya kepada sepuluh bahagian;

1. tentang tugas orang yang berjabatan (pegawai) dan awak (anak) kapal. Fasal 1, 9, 15 dan 16.
2. tentang jenayah atau kesalahan dalam kapal seperti berzina, bergaduh dan biadap dalam kapal. Fasal 2, 6, 7, 17, 18, 19, 24.
3. tentang memperolehi sesuatu semasa dalam pelayaran. Fasal 3 & 4.
4. tentang membantu atau tolong-menolong semasa dalam pelayaran. Fasal 5.
5. tentang hutang piutang. Fasal 8.
6. tentang pedagang dan berdagang. Fasal 10 & 20.
7. tentang dharurat dan kemalangan di laut. Fasal 11 & 12.
8. tentang peraturan di laut seperti lintang payar dan tolak senjata.⁷⁸ Fasal 13.
9. tentang adap dalam perahu. Fasal 14.
10. tentang peraturan ketika hendak belseyar. Fasal 23.⁷⁹

Undang-undang ini menyatakan dengan jelas tugas-tugas seorang pegawai dalam perahu itu yang meliputi nakhoda, jurumudi (malim), jurubatu, tukang, guntung, senawi dan muda-muda (mata-mata). Setiap pegawai itu dipertanggungjawabkan dengan tugasnya. Jika mereka leka atau lalai ketika menjalankan tugas mereka, hukuman yang berat akan dikenakan ke atas mereka termasuk hukuman mati. Sebagai contoh, jika seorang malim lalai hingga perahu atau jong terlanggar karang

⁷⁸ **Lintang payar** adalah istilah yang digunakan apabila perahu-perahu peronda menahan atau memeriksa perahu-perahu yang belseyar. **Tolak senjata** merupakan peraturan di mana semua kapal atau perahu yang berlabuh atau bermiaga di sesebuah pelabuhan itu dikerah untuk membantu kerajaan negeri itu dalam masa kekacauan atau peperangan.

⁷⁹ Lihat R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 32-48.

atau batu dan rosak, malim itu boleh dikenakan hukuman mati. Akan tetapi jika kemalangan itu tidak disengajakan atau tidak kerana kelalaianya barulah dia lepas daripada hukuman itu.⁸⁰ *Undang-undang Belayar* mencatatkan tugas malim yang agak berlainan sedikit daripada apa yang dicatatkan oleh *Undang-undang Laut Melaka*, akan tetapi jika leka dalam tugasnya dan perahu binasa hukumannya tetap sama.

“Yang kesembilan pada menyatakan malim ada malim itu jikalau mengupah sebelah pada nakhoda sebelah pada jurumudi dan jurubatu dan anak perahu yang sedikit akan diperbanyak Adapun kapal banyak adapun malim yaitu mata yang ampunya perahu akan memberi jalan tiada dapat diumpama segala katanya kerana dia tatkala di laut di dalam perahunya raja ia jikalau tiada bertemu air atau bertemu air dia pada suatu di teluk dilarangnya oleh malim diambil juga air dan diupah rial jikalau malim diam dengan pikirnya terkejut2 orang di dalam perahu terlanggar karang dan tiada binasa perahu hilang upahnya kalau binasa perahu muatannya selamat dendanya tengah duit orang dendanya dan jikalau habis muatannya selamat dendanya tengah duit bunuh malim itu hukumnya.”⁸¹

Undang-undang laut Melayu ini nampaknya memberi kuasa yang besar kepada seseorang nakhoda. Nakhoda diibaratkan seperti raja dalam perahunya. Namun demikian, seseorang nakhoda itu mempunyai tanggungjawab yang besar terhadap anak perahu dan orang yang menumpang perahunya serta kargo yang dibawanya. Pada banyak tempat dalam *Undang-undang Perahu* dan *Undang-undang Belayar* dicatatkan tentang tanggungjawab ini. Tidak seperti raja di darat, nakhoda juga boleh dipersalahkan jika dia benar-benar berbuat salah. Namun demikian jika dia meminta maaf, dia mesti dimaafkan kerana dia diibaratkan raja dalam perahunya.⁸²

⁸⁰ *Ibid.*, h. 38.

⁸¹ OR 3293.

⁸² *Undang-undang Belayar* mencatatkan;

“Yang ketiga puluh lima pada menyatakan hukum orang memumpang di perahu itu hendaklah turun ia setengah jalan kerana berkesalahan dengan nakhoda ia dinihayakan sehari itu turun ia daripada perahu itu maka tiada dapatlah akan cukai dan penumpangan dan jikalau minta maaf nakhoda itu sebab kerana katanya terlanjur wajib dimaafkan kerana ia seperti raja tatkala di dalam perahu itu turun ia daripada kebesarannya atau ia akui akan salahnya di antara itu hendaklah turun juga

Tanggungjawab terhadap perahunya amat besar. Jika dalam pelayaran beliau menyuruh anak perahunya memperbaiki perahu, kalau hilang perkakas perahu bukan kerana kelalaian anak perahu, kalau rosak atau hilang sampan yang digunakan kerana pembawanya lapor dan dahaga, semuanya itu tertanggung ke atas nakhoda.⁸³ Jika nakhoda tidak bermesyuarat dengan anak perahu ketika berlaku ribut dan perahu rosak akibatnya, nakhoda terpaksa mengganti harta anak-anak perahu itu.⁸⁴ Selain daripada itu jika ada anak perahu yang sakit atau mabuk laut mereka tidak dikenakan membuat kerja.⁸⁵ Dinyatakan juga;

*"Yang ketiga pula pada menyatakan hukum menolong jurumudi atau jurubatu atau anak perahu atau utang-utangan hendak-lah mesyuarat supaya dan tegah supaya bertentu perkerjaan. Jikalau tiada mesyuarat nakhoda kalau hilang perkakas hilang sahaja jikalau bersalahan anak perahu atau jurubatu dan jurumudi mudarat atasnya nakhoda yang salah mengesah adat di negeri jikalau luka atau patah dan sakit berkerja perahu itu atas nakhoda sekira2nya itulah hukumnya."*⁸⁶

Dalam hal ini, *Undang-undang Perahu* pula mencatatkan;

*"Yang kedua belas pada menyatakan adat anak perahu disuruh meramai atau orang menumpang sama2 mengerjakan alat perahu jikalau keadaan patah ubatnya atas nakhoda jikalau mati belanja atas nakhoda kalau ada artanya terhimpun pada nakhoda kalau jarum sebilah sekalipun jikalau tiada waris dan walinya di sanan tetap sama tahu anak perahu artanya kalau mengambilkan artanya atau khabarnya setahu anak perahu atau orang dalam perahu atau orang di dalam negeri jikalau tiada demikian taksir nakhoda kerana waris dan walinya banyak bedanya itulah hukumnya."*⁸⁷

wajiblah diambil akan cukainya itu sepuluh diambil dua kalau pemumpangnya serik diambil dua rial diberi demikianlah hukum yang terdapat. "Lihat *Undang-undang Belayar*, OR 3293.

⁸³ Fasal 2, *ibid.*

⁸⁴ Fasal 40, *ibid.*

⁸⁵ Fasal 47, *ibid.*

⁸⁶ Fasal 3, *ibid.*

⁸⁷ Lihat Fasal 12, *Undang-undang Perahu*, OR 3292. Acad. Lugd. Bat. Bibl., Universiti Leiden, Netherland.

Nakhoda bertanggungjawab menjaga keselamatan penumpang perahu. Nakhoda tidak boleh sewenang-wenangnya menurunkan atau meninggalkan penumpangnya di merata-rata tempat yang ia suka. Jika sesuatu berlaku kepada penumpang itu, nakhoda dipertanggungjawabkan. Selain daripada itu nakhoda juga tidak boleh sewenang-wenangnya menyuruh penumpang membuat perkerjaan dalam perahu. Jika sesuatu perkara berlaku ke atas penumpang itu nakhoda mesti bertanggungjawab.⁸⁸

Oleh kerana nakhoda diibaratkan raja di dalam perahu, maka beliau mempunyai kuasa untuk menjatuhkan hukum bunuh. Namun demikian hukuman itu bukanlah boleh dijatuhkan sewenang-wenang. Ada empat kesalahan yang boleh dijatuhkan hukum bunuh, iaitu;

- i. berkianat terhadap nakhoda.
- ii. berpakat untuk membunuh nakhoda atau kiwi atau tukang atau malim (*mutiny*).
- iii. bersisip keris di pinggang sedangkan orang lain tidak dan kelakuannya mencurigakan.
- iv. berkelakuan sangat jahat dan biadap dalam perahu (*jong*).⁸⁹

⁸⁸ Fasal 3, *Undang-undang Perahu* mencatatkan;

“... orang menumpang itu tumpang selamat kalau belum selamat kepada janjian itu hendak turun ia bayar sepenuhnya kerana tiada salah pada nakhoda kalau nakhoda menurunkan hilang penumpang dan jika kalau ditinggalkan orang memimpang oleh nakhoda di pulau atau di rantau atau di teluk yang tiada tempatnya orang turun naik salah nakhoda denda sepuluh rial suku kalau mati didiat sepenuhnya oleh nakhoda ...”

Fasal 4 pula mencatatkan;

“Yang keempat pada menyatakan hukum orang menumpang itu disuruhnya oleh nakhoda naik tiang atau menurunkan sampan di laut maka jatuh ke dalam laut atau dalam sampan kalau luka atau patah atas nakhoda disalahnya nakhoda sepuluh rial suku kalau mati didiat sepuluh tahil atasnya nakhoda kerana taksirnya laut itu besar bahaya dan jika kalau tiada disuruhnya oleh nakhoda ada kehendak dirinya kalau keadaan patah wajib juar atas nakhoda ubatnya dan makanannya kalau mati hendaklah dibayarkan seperti adat orang malim mati sebelah atas nakhoda dan sebelah atas anak perahu serta orang berjabatan sebab taksir bersama2 itulah hukumnya.” *Ibid.*, Fasal 4.

⁸⁹R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 36-37.

Undang-undang Belayar mencatatkan seperti berikut;

“Yang kedulapan likor pada menyatakan hukum yang dapat dibunuh dalam pelayaran itu empat perkara Pertama jikalau ia berbuat khianat akan yang empunya perahu Kedua perkara jikalau ia mesyuarat dengan orang dalam perahu bicaranya hendak memunuh yang empunya perahu atau orang yang berjabatan itu hendak dibunuhnya Ketiga perkara dalam pelayaran seketian orang tiada bersendat keris maka ia seorang bersendat keris juga lakunya pun lain daripada orang yang banyak maka rampas kerisnya kalau melawan dibunuh itulah hukumnya dan keempat perkara lakunya pada nan lain terlalu jahat lebih2 bicaranya daripada yang punya dalam perahu itu nyatalah bicaranya yang jahat itu tiadalah diubahnya maka dibunuh atau dirantai supaya selamat pelayaran itu hukumnya.”⁹⁰

Hukum mati juga boleh dikenakan ke atas mereka yang bergaduh dan berzina. Mereka yang bergaduh dalam perahu baik menggunakan senjata atau tidak, boleh dijatuhan hukum mati. Akan tetapi sekiranya mereka dapat ditangkap, orang itu akan didenda. Jika bergaduh itu dari haluan hingga ke buritan, mereka akan didenda seemas (selaksa) lima paku pitis Jawa. Akan tetapi kalau mereka bergaduh hingga sampai ke muka kurung, walaupun tidak bersenjata akan didenda dua laksam tujuh paku pitis Jawa.⁹¹ Namun demikian, *Undang-undang Belayar* memberikan hukuman yang agak rengan. Pada Fasal ke-29, dicatatkan bahawa orang yang bergaduh menggunakan senjata akan ditangkap dan dikenakan hukuman denda lima rial seorang. Akan tetapi jika seorang sahaja yang menggunakan senjata, dendanya dua setengah rial.⁹²

⁹⁰ *Undang-undang Belayar*, OR 3293.

⁹¹ R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 43-44.

⁹² Fasal 29, *Undang-undang Belayar* mencatatkan;

“Yang kesembilan likur pada menyatakan hukum undang2 jikalau berkelahi dalam perahu layaran atau ada~~.....~~ jabatan atau anak perahu keduanya menghunus pedang atau keris ditegah tiada tertegah tiada dikekah dipatahnya maka disuruh rebut oleh nakhoda senjatanya keduanya atau seorang atau kedua menghunus keris maka dipinta di atas keduanya dikehendaki tandanya atas keduanya kemudian dihukumkan pada tempat yang senang hadir orang berjabatan dan segala anak perahu supaya didengar dendanya lima rial keduanya kalau seorang mengurus keris setengah tiga rial dendanya itulah hukumnya.”

Ketika dalam pelayaran, undang-undangnya agak keras. Setiap kesalahan yang dilakukan oleh anak perahu atau penumpang, hukumannya berat. Biasanya anak perahu akan dikenakan hukuman sebat dan pegawai didenda dengan berat. Penumpang juga didenda jika melakukan kesalahan dalam perahu. Sebagai contoh, jika anak perahu keluar untuk berdagang dan ditinggalkan perahu tanpa kawalan, jika perahu itu hanyut dan terdampar di karang, sama ada rosak atau tidak, anak-anak perahu itu akan dikenakan hukuman. Jika perahu itu rosak mereka akan didenda 40 rial seorang, jika tidak rosak, mereka akan dikenakan 40 sebatan seorang.⁹³

Anak perahu juga akan dikenakan hukuman sebat sekiranya mengengkari perintah pegawai kapal khususnya tukang agung. Namun demikian cara menjalankan sebat dalam kapal ini biasanya mengikut landasan yang diberikan oleh undang-undang syariah, iaitu tukang sebat tidak boleh mengangkat tangannya tinggi-tinggi untuk menyebat. Tangan diangkat tetapi tidak terbuka ketiak. Tujuan menyebat itu hanya untuk memberi malu.⁹⁴

Kesalahan-kesalahan lain yang akan dikenakan hukuman sebat ini ialah;

- a) berzina (kalau pasangan itu sesama belum pernah kahwin).⁹⁵
- b) lalai semasa bertugas atau berkepang hingga memudaratkan perahu dan harta di dalamnya, seperti lalai hingga menyebabkan tebusan dapat melepaskan diri atau jong

⁹³ Fasal 30, *Undang-undang Belayar*, mencatatkan;

"Yang ketiga puluh tujuh pada menyatakan hukum itatkala bulan berjalan2 anak perahu mencari labanya dalam antara itu binasa perahu kerana dharurat yang maha besar terdampar ke karang kalau binasa perahu dengannya empat puluh rial kalau tidak rosak perahu disuruhnya palu oleh jurubatu empat puluh kali itulah hukumnya."

⁹⁴ Lihat R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 32.

⁹⁵ *Ibid.*, Fasal 2, h. 32.

terdampar ke karang atau jong dimasuki air atau tidak menegur perahu yang melintas.⁹⁶

- c) melanggar adab dalam perahu.⁹⁷
- d) hamba yang menyebabkan kebakaran tupai dalam perahu.⁹⁸

Melanggar adab dalam kapal juga merupakan kesalahan berat seperti duduk di tempat yang terlarang dan bercermin mengadap ke haluan.⁹⁹ Sebagai contoh hanya nakhoda dan orang berjabatan yang boleh duduk di peterana lawang. Jika anak perahu duduk di sana, dia akan dikenakan hukuman enam sebatan.¹⁰⁰

Undang-undang Belayar pula mencatatkan;

*"Yang keenam likor pada menyatakan hukum undang-undang setengah sekelian perahu balai lintang dan balai bujur Adapun balai lintang itu tiada duduk di sana apabila sukar perkerjaan besar2 maka dapat duduk di sana berhimpun orang perahu niaga tatkala berhukum jikalau tiada demikian dinaiki salahnya dipalu lima kali kerana bukan tempatnya dan bermula balai bujur itu tempat segala orang muda2 bermain di sana dan bermula di atas peterana lawang tiada dapat barang siapa duduk di sana waktu belayar atau setengah belayar dipalu enam kali itulah hukumnya."*¹⁰¹

Melakukan jenayah seperti berzina dan mencuri dalam perahu juga dikenakan hukuman yang berat, sama seperti hukuman yang dikenakan ke atas penzina dan pencuri di dalam negeri (di darat). Penzina akan dikenakan hukuman sebat seratus

⁹⁶ *Ibid.*, Fasal 15, h. 41. Lihat juga *Undang-undang Belayar*, Fasal 10 & 13.

⁹⁷ R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, Fasal 14, h. 40-41. Lihat juga *Undang-undang Belayar*, Fasal Keenam Likur (26).

⁹⁸ *Ibid.*, Fasal 31. R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 43.

⁹⁹ *Ibid.*, h. 40 & 49.

¹⁰⁰ *Undang-undang Laut Melaka* mencatatkan;

*"Sa-bermula akan perterana lawang; itu pun tiada siapa-siapa dapat duduk di-sana, melainkan (hanya-lah) nakhoda juga (dan segala muda-muda dan tukang agung juga yang dapat duduk di sana). Jikalau awak perahu duduk sana, (salah; hukum-nya di-palu akan dia enam kali)." Lihat R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, Fasal 14, h. 41.*

¹⁰¹ OR 3293.

kali jika mereka masih bujang (belum berkahwin) manakala yang telah pernah berkahwin hukum bunuh. Namun demikian hukuman ini berbeza-beza di antara orang merdeka dengan hamba atau gundik.¹⁰²

Bagi kesalahan mencuri dalam perahu pula, hukumannya juga berbeza-beza. Jika orang biasa atau yang dikatakan oleh *Undang-undang Laut Melaka*, sebagai orang baik-baik mencuri emas atau perak, hukumannya adalah seperti hukuman yang dikenakan dalam negeri, iaitu didenda lima tahil.¹⁰³ Akan tetapi jika seorang hamba yang mencuri, tangannya akan dipotong. Dan jika tuannya tahu dia mencuri itu tetapi tidak dilaporkan kepada nakhoda, tuannya juga akan dikenakan hukuman seperti seorang pencuri.¹⁰⁴ *Undang-undang Belayar* pula mencatatkan;

“Yang ketiga puluh dua pada menyatakan hukum orang mencuri jikalau seorang mencuri emas atau perak atau kain atau baju atau barang bagainya arta diperiksa dengan siasat seperti di dalam negeri kalaupun bertemu pencuri itu dihukumkan seperti adat di dalam negeri Bermula jika hamba orang mencuri itu maka dibawa kepada tuannya pun tahu pada arta dicuri ditaruhnya oleh tuannya arta itu atau tiada dikhabarkannya dicurinya itu kepada empunya atau kepada nakhoda atau kepada orang yang berjabatan kemudian maka tahu yang empunya arta itu yang dicurinya itu akan dipuntung tangannya akan tuannya didenda seperti adat orang mencuri itulah hukumnya.”¹⁰⁵

Membawa penumpang yang tidak dikenali atau disyaki penjenayah juga merupakan satu kesalahan. Sekiranya dapat diketahui, kapal itu akan didenda dua puluh rial dan jika orang itu seorang penjenayah dan ada barang curiannya tersimpan oleh nakhoda

¹⁰² Lihat R.Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 32-33. Namun demikian baik dalam *Undang-undang Belayar* maupun dalam *Undang-undang Perahu* tidak tercatat tentang kesalahan berzina ini dan hukumannya.

¹⁰³ Lihat Fasal 13.2, L.Y.Fang, *Undang-undang Melaka*, The Hague: Martinus Nijhoff, 1976, h. 66. Lihat juga R.Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 48.

¹⁰⁴ *Ibid.* h. 48.

¹⁰⁵ OR 3293.

atau sesiapa dalam perahu, hukumnya, perahu itu akan dirampas. Hukuman ini akan dikuatkuasakan oleh Syahbandar tempat penjenayah itu naik.¹⁰⁶

Undang-undang laut Melayu ini juga memperuntukkan fasal yang berkaitan dengan pelanggaran di laut. Jikalau berlaku perlanggaran akibat ribut atau ombak besar dan perkara itu dapat diadukan kepada hakim di darat (*negeri*), yang melanggar itu akan dipersalahkan dan akan didenda. Yang melanggar akan dikenakan denda memberi pampasan dua per tiga daripada kerugian kapal yang dilanggarnya itu, manakala yang rosak itu (yang kena langgar) terpaksa membayar sendiri yang satu pertiga lagi. Akan tetapi hukum ini hanya boleh dikuatkuasakan kalau kejadian itu berlaku pada waktu malam dan tidak disengajakan. Kalau kejadian itu berlaku pada siang hari, yang melanggar itu terpaksa membayar segala kerugian. *Undang-undang Belayar* walaupun memberikan hukuman yang seakan-akan tetapi dalam bahasa yang berbeza;

“Yang keempat puluh satu pada menyatakan hukum perahu yang tatkala kena topan dan badai bersaing sama2 perahu maka yang sebuah itu rosak binasa itu pada sebab taksir keduanya di laut Kalau yang di atas angin yang melanggar atau yang di bawah angin sekalipun dapat artanya semuanya dengan perahu dibahagi tiga sebahagi hilang dua bahagi timbul dibayar oleh tiada rosak itu Demikianlah hukumnya.”¹⁰⁷

Di samping itu terdapat juga peraturan-peraturan yang tertentu kepada sesiapa yang mahu menumpang sesebuah perahu itu, sama ada penumpang biasa atau pedagang. Perkara ini termasuklah pembayaran tambang dan cukai serta denda-denda yang dikenakan kepada penumpang yang tidak mengikut peraturan. Barang yang dibawa

¹⁰⁶ Fasal ke-25, *Undang-undang Belayar*, OR 3293.

¹⁰⁷ Fasal 41, *ibid.*

oleh penumpang atau pedagang akan dikenakan cukai. *Undang-undang Belayar* banyak memperuntukan fasalnya tentang perkara ini. Antaranya;

“Yang kedua puluh dua likor pada menyatakan hukum orang menumpang Adapun orang menumpang itu tumpang selamat berpaut atas janji akan adatnya tiga perkara pertama bercukai kedua berpatut ketiga mengikat Jikalau ia hendak turun setengah jalan atau sepertiga jalan kerana ia melihat labanya atau sebab kerana suatu dapatlah dia turun jikalau setengah jalan setengah ia berbayar jikalau sepertiga jalan sepertiga ia berbayar itulah patutnya Adapun tempat turun maka dapat ia ditinggalkan pertama di bandar kedua di negeri yang ada hakim jikalau lain daripada dua tempat itu tiada jadi taksir nakhoda itulah hukumnya.”

Peraturan khusus dikenakan kepada kiwi atau pedagang ketika menumpang perahu.

Ada empat cara para kiwi ini menumpang sesebuah perahu itu;

i. membeli petak.

ii. tidak membeli petak tetapi mengeluarkan modal tiga empat tahil emas membantu nakhoda. Nakhoda akan memberikannya satu petak.

iii. mengadakan untuk dirinya 7-8 petak.

iv. tidak membeli petak tetapi berjanji jika selamat sampai ke pelabuhan 20 atau 30% daripada dagangannya akan diberikan kepada nakhoda sebagai cukai.¹⁰⁸

Ketika masuk berdagang ke dalam sesebuah negeri, cukai hanya dikenakan ke atas petak yang lapan itu. Petak-petak yang lain tidak dikenakan cukai, akan tetapi mereka

¹⁰⁸ Lihat R. Winstedt & J. de Jong, *op.cit.*, h. 39. *Undang-undang Belayar* pula mencatatkan pada Fasal ke-46 sebagai;

1. Kiwi membeli petak.
2. Kiwi membantu nakhoda dua tiga puluh rial sebagai modal. Nakhoda akan memberikannya satu petak.
3. Kiwi mengadakan untuk dirinya 8 petak dan berjanji jika selamat sampai ke pelabuhan orang dia akan membayar cukai 20 atau 30% atas barangannya kepada nakhoda.
4. Muliiki diperuntukkan sebelah petak kerana kedudukannya sebagai penghulu kepada semua kiwi yang di dalam perahu itu.

yang telah membayar cukai di dalam perahu tidak lagi dikenakan cukai dalam negeri.¹⁰⁹

Di samping perkara-perkara yang dicatatkan di atas, terdapat juga beberapa bahagian dalam undang-undang laut Melayu ini yang dikhaskan untuk hal-hal penjumpaan harta atau hamba di laut serta menolong orang yang terdampar akibat perahu rosak atau karam. *Undang-undang Belayar* mencatatkan bahawa seseorang nakhoda boleh menolong orang yang terdampar di pulau atau di rantau, akan tetapi hendaklah beliau bermesyuarat dahulu dengan pegawai dan anak-anak perahunya.¹¹⁰ Orang yang ditolong itu hendaklah membayar empat rial dan wang belanja makannya. Harta orang yang terkandas itu akan dibahagi dua. Sebahagian diberikan kepada yang empunya dan yang sebahagian lagi diberikan kepada yang menolong.¹¹¹ Dia tidak dikenakan gantung layar.¹¹² Namun demikian jika mengikut *Undang-undang Laut Melaka*, orang yang terkandas itu akan dikenakan gantung layar seorang setengah tahil emas (kalau hamba sepeha).¹¹³ Mereka juga terpaksa membayar wang makan dua rial seorang. Jika ada harta yang mereka bawa akan dikenakan cukai 10%, hanya

¹⁰⁹ R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 39. Lihat juga *Undang-undang Belayar*, Fasal 46.

¹¹⁰ *Undang-undang Belayar*, Fasal 17.

¹¹¹ Undang-undang Melayu ini tidak diketahui oleh ramai pelaut Barat yang terdampar di kawasan ini. Dalam satu peristiwa pada tahun 1708M, sebuah kapal Inggeris telah tenggelam berhampiran Tallangjang (Telanjang) salah sebuah pulau di Kepulauan Nikobar. Namun demikian kapten dan anak kapalnya selamat dan terdampar di pulau itu. Ketika penduduk tempatan membantu mereka, salah seorang daripada penduduk tempatan tadi telah mengambil sebilah pisau kepunyaan kapten kapal itu tanpa cuba menyembunyikannya kerana perkara itu telah menjadi adat kepada mereka seperti dalam undang-undang yang dinyatakan tadi. Akan tetapi kapten itu telah naik marah dan memukul orang yang mengambil pisauanya itu. Pada keesokan harinya kapten itu telah dibunuh oleh penduduk pulau itu beramai-ramai. Lihat A. Hamilton, *A New Account of the East Indies*, Vol.2, London: The Argonaut Press, 1930, h. 38.

¹¹² *Undang-undang Belayar*, Fasal 48. Lihat juga R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 35-36.

¹¹³ Mengikut *Hukum Kanun Melaka* (*Undang-undang Melaka*), lima emas bagi orang merdeka, manakala abdi tujuh emas seorang. Lihat L.Y. Fang, *op.cit.*, The Hague: Martinus Nijhoff, 1976, h. 118.

pakaian sahaja yang tidak dikenakan cukai. Akan tetapi sekiranya ada di antara mereka yang berbohong mengatakan mereka tidak punya harta sedangkan mereka mempunyainya, harta itu akan dirampas oleh nakhoda.¹¹⁴

Orang yang terkandas ini apabila sampai di darat akan mendapat perlindungan undang-undang sekiranya mereka didapati terinaya. *Undang-undang Melaka (Hukum Kanun Melaka)*, mencatatkan bahawa orang yang terdampar itu tidak boleh dijual sebagai abdi walaupun mereka telah berikral demikian semasa ditolong kerana mereka berbuat demikian dalam keadaan dharurat (terpaksa). Mereka hanya boleh dikenakan setengah harga. Harta mereka juga tidak boleh dirampas atau dibahagi dua. Mereka hanya dikenakan sepha seorang jika orang merdeka manakala hamba dikenakan tiang belah.¹¹⁵ Mereka juga dikenakan bayaran makanan sepatutnya.¹¹⁶

Jika seseorang itu ditugaskan oleh nakhoda ke darat menjumpai harta seperti emas atau perak, semua harta itu hendaklah diserahkan kepada nakhoda. Akan tetapi sekiranya mereka ke darat bukan kerana ditugaskan, harta itu akan dibahagi tiga, sepertiga kepada nakhoda, dua pertiga kepada yang menjumpainya. Jika kiwi yang menjumpainya, dua pertiga untuk nakhoda.¹¹⁷

Di samping harta, hamba abdi juga merupakan barang berharga. Jika ada pelaut (anak perahu atau orang berjabatan) menemuinya, seperti harta, mestilah diserahkan

¹¹⁴ R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 34-36.

¹¹⁵ Maksud **tiang belah** ini tidak dapat dipastikan.

¹¹⁶ L. Y. Fang, *op.cit.*, h. 118.

¹¹⁷ R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 34.

kepada nakhoda. Tuannya terpaksa menebusnya daripada nakhoda jika dia mahu hamba itu kembali. Harga tebusan adalah setengah harga hamba itu. Jika tiada yang menuntut, hamba itu boleh dibawa dan dijual oleh nakhoda di tempat lain, tetapi jika bertemu tuannya kembali separuh daripada harga jualan itu hendaklah diserahkan kepadanya.¹¹⁸ Jika hamba itu bukan hamba yang lari tetapi dicuri, pencuri itu akan dikenakan hukum bunuh walaupun dia seorang nakhoda. Sekiranya hamba itu kepunyaan orang biasa, bukan hamba raja atau hamba pembesar, hakim boleh memilih sama ada mengenakan hukum bunuh atau denda sepuluh tahil sepha. ¹¹⁹

Perahu atau sampan merupakan alat pengakutan yang penting pada masyarakat Melayu lama. Ia juga merupakan barang yang berharga. Justeru itu undang-undang Melayu, baik undang-undang laut mahupun undang-undang daratnya memperuntukkan fasal tentang orang yang menemui perahu atau sampan hanyut. Jika sampan atau perahu itu ditemui di laut, tuan punyanya hendaklah menebus sampan itu kembali dengan separuh harganya. Akan tetapi kalau ia baharu sahaja hanyut, penebusnya hanya sekupang itupun kalau perahu itu panjang lima depa. Kalau perahu itu kecil, bayarannya hanya dua kenderi. Sungguhpun begitu perahu atau sampan itu tidak wajib ditebus kalau ia sengaja dihanyutkan orang seperti sengaja dipotong talinya. Kalau perahu itu dicuri orang dan kemudian dihanyutkan, itu juga tidak harus ditebus. Di samping itu, perahu raja atau pembesar yang hanyut tidak kena tebus. Perahu-perahu itu hendaklah dikembalikan kepada yang empunya.¹²⁰

¹¹⁸ *Ibid.*, h. 35.

¹¹⁹ L.Y.Fang, *op.cit.*, h. 122..

¹²⁰ *Ibid.*, h. 120. Lihat juga Fasal 5, *Undang-undang Perahu*, OR 3292.

Undang-undang laut Melayu ini juga memperuntukkan fasal peraturan negeri tentang perahu. Terdapat peraturan di mana jika sesebuah kapal atau perahu ditangkap kerana cuba mengelak atau tidak mahu berhenti apabila ditahan oleh perahu ronda pemerintah (lintang payar), semua yang berada di dalam perahu itu akan dijadikan hamba tebusan (masuk ulur).¹²¹ Sekiranya berlaku huru-hara atau peperangan di tempat perahu itu berlabuh atau berniaga, pihak pemerintah berhak menuntut semua perahu diserahkan untuk kegunaan pemerintah. Peraturan ini dikenali sebagai **tolak senjata**. Mengikut *Undang-undang Laut Melaka*, nakhoda mesti menyerahkannya.¹²²

V.3.2. Undang-undang Pelabuhan

Kerana pergantungannya kepada perdagangan, hampir setiap kerajaan Melayu di sekitar Selat Melaka mempunyai pelabuhan. Hingga ke abad ke-19M, pelabuhan-pelabuhan pesisir memainkan peranan penting dalam menyalurkan barang import dan eksport negeri-negeri itu. Justerus itu satu peraturan perlu diwujudkan untuk melicinkan urusan import eksport itu. Namun demikian sepanjang yang diketahui, hanya dua buah pelabuhan di pesisir Selat Melaka yang mempunyai undang-undang khusus bagi mengendalikan perdagangan dan perkapalan di pelabuhannya, iaitu; Pelabuhan Kedah dan Pelabuhan Aceh.

¹²¹ Lihat R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 40. Lihat juga *Undang-undang Belayar*, Fasal 39.

¹²² R. Winstedt & de J. de Jong, *op.cit.*, h. 40.

Undang-undang pelabuhan Kedah ini terkandung di dalam *Undang-undang Kedah 1060H*, manakala peraturan pelabuhan Aceh pula terkandung dalam *Adat Aceh*. Kedua-dua undang-undang ini nampaknya mempunyai pengaruh India di dalamnya. R.O. Winstedt mengatakan bahawa undang-undang pelabuhan Kedah itu mirip kepada undang-undang kerajaan Moghul yang terkandung di dalam *Tarikh-i-Tahiri*.¹²³ Di samping itu memang ada kemungkinan bahawa undang-undang pelabuhan Kedah itu ditiru atau diubahsuai daripada undang-undang pelabuhan Aceh. Ketika undang-undang itu ditulis 1060H (1650M) memang Kedah merupakan salah sebuah wilayah takluk Aceh.

Kedah nampaknya perlu memperuntukkan satu undang-undang untuk menguruskan pelabuhannya sendiri pada masa itu kerana ketika itu kekuasaan kerajaan Aceh ke atas Kedah semakin lemah, iaitu setelah kemangkatan Sultan Iskandar Thani pada tahun 1641M. Sebelum ini pelabuhan Kedah agak terbiar kerana mengikut peraturan yang dikeluarkan oleh Iskandar Muda Mahkota Alam pada tahun 1045H (1635M) melarang kapal-kapal asing berdagang terus dengan mana-mana pelabuhan di bawah takluknya. Semua perdagangan hendaklah dikendalikan di pelabuhan Aceh.¹²⁴ Justeru kerana itu undang-undang ini tidak pernah dicatatkan di Kedah sebelum itu. Undang-undang ini juga diperlukan di pelabuhan Kedah kerana semakin meningkatnya

¹²³ R. Winstedt, *The Malays, Cultural History*, Singapore: Graham Brash, 1961, h. 116.

¹²⁴ *Adat Aceh* menyatakan;

"Pada hijrah Nabi Salallahu 'alaihi wassalam 1045 tahun, pada 14 hari bulan Rabi'ulawal yaumul Jum'at waktu diluha pada ketika yang baik fi syahril mubarak pada dewasa itulah Paduka Seri Sultan Iskandar Muda Johan berdaulat zalallahu fil alam memurunkan dastur segala kapal yang berniaga, tiadalah jadi ia berniaga didalam bandar yang lain, melainkan bandar Aceh Darussalam. Telah begitulah hukum dari pada Seri Sultan Iskandar Muda Johan berdaulat zalallahu fil alam." Lihat *Adat Aceh*, Aceh:Pusat Latihan Penelitian Ilmu-ilmu Sosial, 1976, h. 53.

perdagangan di pelabuhan itu selepas kemangkatan Iskandar Thani. Keadaan pelabuhan Kedah semakin sibuk dengan kapal-kapal dagang. Lebih banyak kapal dagang dari India, China dan Barat khususnya *country traders* Inggeris datang berdagang ke Kedah¹²⁵ selain daripada perdagangan penduduk tempatan. T.Bowery mencatatkan bahawa Kedah ketika itu mempunyai di antara 30-40 buah perahu yang digunakannya untuk berdagang hingga ke Bangaree, Ujung Salang, Perak dan Aceh.¹²⁶

Undang-undang Kedah ini nampaknya lebih tersusun dan meliputi pelbagai hal termasuk peraturan kapal masuk ke pelabuhan, peraturan menurunkan barang, peraturan berdagang dan tugas para pegawai pelabuhan serta cukai. Akan tetapi undang-undang pelabuhan Aceh nampaknya lebih menumpukan kepada pembayaran cukai; berapa banyak cukai dan hadiah yang patut diberikan bila seseorang nakhoda atau pedagang itu memerlukan sesuatu khidmat.

Dalam Fasal Pertama dan Kedua *Undang-undang Kedah*, dicatatkan cara dan peraturan yang perlu dilakukan ketika perahu atau kapal hendak masuk ke pelabuhan. Dinyatakan juga tugas pegawai-pegawai yang mengendalikan urusan kapal seperti Panglima Kuala, Syahbandar dan mata-mata. Kemudian dinyatakan juga jumlah cukai atau hadiah yang mesti dibayar ketika memudikkan sesebuah perahu ke pelabuhan. Bayaran cukai ini berbeza di antara kapal-kapal yang datang dari kawasan

¹²⁵ Lihat Temple (ed), *The Papers of Thomas Bowery, 1669-1713*, London:Hakluyt Soc., No. LVIII, 1927, h. 282-283.

¹²⁶ *Ibid.*, h. 283.

yang berlainan. Kapal yang datang dari Kalinga umpamanya terpaksa memberi hadiah kepada Panglima Bandar kain puandam panjang sehelai yang berharga sepeha emas, manakala kapal dari Gujerat pula hanya perlu memberi beroci sekayu.¹²⁷ Di samping itu, besar dan panjang perahu diukur dan jenis serta jumlah barang yang dibawanya didaftarkan. Dalam fasal yang berikutnya dinyatakan pula tentang kharajat atau cukai negeri yang patut dibayar oleh seseorang nakhoda dan kepada siapa kharajat itu harus dibayar.¹²⁸ Peraturan ini agak berbeza dengan peraturan yang terdapat di pelabuhan Aceh. Di Aceh setiap kapal yang hendak masuk berdagang ke dalam negeri atau di pelabuhan dikehendaki mengambil cap dan membayar cukai cap itu kepada beberapa orang pegawai yang menguruskannya seperti meugat, bujang, panglima bandar, syahbandar, penghulu ruang dan beberapa orang yang lain. Bayaran cap ini terbahagi dua; bayaran untuk cap dan bayaran untuk lapis cap. Bayaran cap ini berbeza-beza mengikut darimana datangnya kapal atau perahu itu. Umpamanya kapal dari Gujerat terpaksa membayar adat lapis cap derham 10 tahil dan hak cap meugat derham 8 tahil serta hak cap bujang 2 orang setahil berserta dengan barang-barang lain seperti bawang merah dan bawah putih. Bayaran juga terpaksa diberikan kepada penghulu kawal, wakil syahbandar dan wakil nadlar. Kapal-kapal dari Diwal, Malbari, Timur, Pegu, Danasari, Kedah, Perak dan Melaka pula hanya kena derham 5 tahil sahaja untuk lapis cap dan hak cap mahkota serta bujang derham 4 tahil. Kapal Barat (orang putih) pula dikenakan derham 10 tahil untuk lapis cap dan derham 8 tahil untuk hak cap.¹²⁹

¹²⁷ R.O.Winstedt (ed), *loc.cit.*, 1928, h. 16.

¹²⁸ *Ibid.*

¹²⁹ Lihat *Adat Aceh*, h. 55.

Selain daripada cukai ketika hendak berlabuh terdapat juga cukai dan bayaran lain yang perlu dijelaskan di pelabuhan Kedah dan Aceh seperti cukai (*kharajat*) negeri, hasil bendela dan hasil bangsal di Kedah, manakala di pelabuhan Aceh terdapat pula bayaran untuk adat memohon kunci, memohon rakam, memohon membuat kain cindai dan memohon belayar. Umpamanya sebuah kapal Barat yang memohon rakam dan memohon belayar dikenakan kain tulis mar 5 helai, dan lapik cap 8 helai.¹³⁰ Kapal-kapal yang membawa kain dikenakan pelbagai adat di pelabuhan Aceh.¹³¹

Tidak seperti *Adat Aceh*, *Undang-undang Kedah* menggariskan dengan jelas tugas syahbandar.¹³² Di samping itu terdapat juga syarat-syarat berdagang dan berhutang yang diselitkan dalam undang-undang ini dan peraturan kapal belayar keluar. Ada tiga puluh dua fasal yang diperuntukkan dalam *Undang-undang Kedah 1060H* itu bagi menguruskan hak-hak cukai, perdagangan dan keselamatan untuk pelabuhannya. *Adat Aceh*, walaupun memperuntukan 60 fasal, akan tetapi sebahagian besarnya tertumpu kepada pencukaian.

¹³⁰ Untuk kapal Barat, tidak dikenakan adat mengambil kunci dan adat daftar seperti kapal-kapal dari negara lain. Ini adalah kerana kapal Barat tidak diwajibkan menurunkan barang mereka untuk diperiksa dan disimpan di dalam bangsal (gudang) kerajaan. *Adat Aceh*, h. 56-57. Usaha Sultan Syarif Lamtui (1702-1703M) untuk membatalkan keistimewaan ini telah menyebabkan perselisihan di antaranya dengan pihak Inggeris.

Pada bulan Mei 1702, sebuah rombongan Inggeris dipimpin oleh Alexender Hamilton telah singgah di Aceh dengan tujuan untuk berdagang. Syahbandar Aceh ketika itu telah meminta pihak Inggeris supaya menurunkan barang dagangan mereka dan dibawa ke dewan furdah (rumah kastam) untuk dibuka dan membayar *kharajat* (cukai) negeri 10% daripada barang yang dibawa masuk. Peraturan ini dibantah oleh Hamilton yang mengatakan bahawa peraturan itu adalah peraturan baru baginya dan dia tidak akan patuh kepada peraturan baru yang sedemikian. Perselisihan ini hampir-hampir mencetuskan satu perperangan. Lihat A.Hamilton, *op.cit.*, h. 55.

¹³¹ *Adat Aceh*, h. 56-57.

¹³² Lihat Bab II, di bawah tajuk “Pentadbiran dan pegawai-pegawai Perdagangan dan Pelabuhan”.