

**KAJIAN PIDANA TERHADAP NAKHODA KAPAL ATAS
PELAYARAN YANG TIDAK MEMENUHI KELAIKLAUTAN
DALAM MEMBAWA MUATAN KAPAL
(Studi Putusan No. 12/Pid B/2021/PN Tul)**

SKRIPSI

*Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat Untuk
Memperoleh Gelar Sarjana Hukum (S.H)
Program Studi Ilmu Hukum*

Oleh :

STEFANI AUJI TAN

NPM : 1906200425



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2023**



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJLIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PESAI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/08/2019
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<http://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [fahumedsu](#) [umsu](#) [umsu](#) [umsu](#) [umsu](#)



KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA

NAMA LENGKAP : STEFANI AUJI TAN
NPM : 1906200425
PRODI/BAGIAN : HUKUM / HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : KAJIAN PIDANA TERHADAP NAKHODA KAPAL ATAS PELAYARAN YANG TIDAK MEMENUHI KELAIKLAUTAN DALAM MEMBAWA MUATAN KAPAL (Studi Putusan No.12/PID B/2021/PN TUL)
PEMBIMBING : Dr. H. SURYA PERDANA, S.H., M.Hum.

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
7 Februari 2023	Penyerahan proposal	
14 Februari 2023	Diskusi proposal	
17 Februari 2023	Acc Proposal	
17 Mei 2023	Rensi rumusan masalah	
13 Juni 2023	Rensi format penulisan dan penyempurnaan skripsi	
23 Juli 2023	Acc skripsi untuk diajukan sidang skripsi	

Diketahui
Dekan Fakultas Hukum

(Dr. FAISAL, S.H., M.Hum)

DOSEN PEMBIMBING

(Dr. H. SURYA PERDANA, S.H., M.Hum)



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 85/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<http://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [fahumsumedan](#) [umsunedan](#) [umsunedan](#) [umsunedan](#) [umsunedan](#)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : STEFANI PUJI TAN
NPM : 1906200425
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM / HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : KAJIAN PIDANA TERHADAP NARAHODA KAPAL PIAS
PELAYARAN YANG TIDAK MEMENUHI KELAIKLAUTAN
DALAM MEMBAWA MUATAN KAPAL
(Studi Kasus No. 12/Pid B/2021/PN Tul)

DISETUJUI UNTUK DISAMPAIKAN KEPADA
PANITIA UJIAN SKRIPSI

Medan, 23 Agustus2023

DOSEN PEMBIMBING


Dr. H. SURYA PERDANA, SH., M. HUM
NIP/NIDN/NIDK: 0011066204

UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Ala ma'adhibi sunni wa agar dastibul
homin dan langgahnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<http://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, bagi:

NAMA : STEFANIAUJITAN
NPM : 1906200425
PRODI/BAGIAN : HUKUM/ HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : KAJIAN PIDANA TERHADAP NAKHODA KAPAL ATAS PELAYARAN YANG TIDAK MEMENUHI KELAIKLAUT DALAM MEMBAWA MUATAN KAPAL (STUDI PUTUSAN NO. 12/PID.B/2021/PN TUL)

PENDAFTARAN : Tanggal 25 Agustus 2023

Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah lulus dari Ujian Sripsi penulis berhak memakai gelar:

SARJANA HUKUM (S.H)

Diketahui
DEKAN FAKULTAS HUKUM

PEMBIMBING


Dr. Faisal, S.H., M.Hum.
NIDN: 0122087502


Assoc. Prof. Dr. Surva Perdana, H., M.Hum
NIDN: 0011066204

Unggul | Cerdas | Terpercaya



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Buku terbitan kami juga distribusikan melalui agen terpadu

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<http://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [fahum](#) [umsu](#) [umsu](#) [umsu](#) [umsu](#)



BERITA ACARA
UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA
BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I

Panitia Ujian Sarjana Strata-I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Jum'at, tanggal 01 September 2023, Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan, menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : STEFANI AUJI TAN
NPM : 1906200425
PRODI/BAGIAN : HUKUM/ HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : KAJIAN PIDANA TERHADAP NAKHODA KAPAL ATAS PELAYARAN YANG TIDAK MEMENUHI KELAIKLAUT DALAM MEMBAWA MUATAN KAPAL (STUDI PUTUSAN NO. 12/PID.B/2021/PN TUL)

Dinyatakan : (A-) Lulus Yudisium dengan Sangat Baik
() Lulus Bersyarat, memperbaiki/Ujian Ulang
() Tidak Lulus

Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam Bagian Hukum Pidana

PANITIA UJIAN

Ketua

Dr. FAISAL, S.H., M.Hum.
NIDN: 0122087502

Sekretaris

Dr. ZAINUDDIN, S.H., M.H.
NIDN: 0118047901

ANGGOTA PENGUJI:

1. Assoc. Prof. Dr. SURYA PERDANA, H, S.H., M.H.
2. ANDRYAN, S.H., M.H.
3. GUNTUR RAMBEY, S.H., M.H



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJLIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<http://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#)

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya saya bertanda tangan di bawah ini:

Nama : STEFANI AUJI TAN
NPM : 1906200425
Program : Strata-1
Fakultas : Hukum
Program Studi : Hukum
Bagian : Hukum Pidana
Judul Skripsi : KAJIAN PIDANA TERHADAP NAKHODA KAPAL ATAS PELAYARAN YANG TIDAK MEMENUHI KELAIKLAUTAN DALAM MEMBAWA MUATAN KAPAL (Studi Putusan No.12/PID B/2021/PN TUL)

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis, secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata dikemudian hari data-data dari skripsi ini merupakan hasil Plagiat atau merupakan hasil karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik dari Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Saya yang menyatakan



STEFANI AUJI TAN

ABSTRAK

Kajian Pidana Terhadap Nakhoda Kapal Atas Pelayaran Yang Tidak Memenuhi Kelaiklautan Dalam Membawa Muatan Kapal (Studi Putusan No. 12/Pid B/2021/PN Tul)

STEFANI AUJI TAN

NPM : 1906200425

Dalam menunjang segala kepentingan negara di bidang perkapalan diperlukan suatu kendaraan yang disebut kapal. Kapal merupakan alat transportasi utama dalam praktek pelayaran, setiap pemilik laut harus memperkuat dan memelihara transportasi laut dengan tujuan menjaga dan melindungi lautnya terhadap ancaman baik dari dalam maupun dari luar. Pemerintah juga telah menetapkan peraturan tentang keamanan dan penegakan hukum wilayah perairan. Permasalahan yang sering terjadi di masyarakat adalah kekuatan penegakan keamanan perairan laut dan penegakan hukum yang tidak selalu berpedoman pada ketentuan hukum. Pada Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan berkolaborasi menggunakan pendekatan hukum normatif studi kasus dan pendekatan perundang-undangan. Rumusan masalah yang akan dikaji yakni (1) Bagaimana pengaturan hukum terhadap tindak pidana yang dilakukan nakhoda kapal atas pelayaran yang tidak laik laut dalam membawa muatan kapal?, (2) Apakah faktor penyebab terjadinya tindak pidana yang dilakukan nakhoda dalam kapal atas pelayaran yang tidak laiklaut dalam membawa muatan kapal?, (3) Bagaimana analisis pertimbangan hakim dalam menjatuhkan vonis terhadap terdakwa dalam putusan No.12/Pid B/2021/PN Tul?. Hasil dari penelitian ini yakni Perkembangan peraturan yang terjadi di Indonesia juga berdampak pada dunia kelautan, seperti halnya peraturan mengenai kapal. Banyak undang-undang yang banyak mengatur mengenai kapal sehingga hal ini sangat penting sekali untuk menjaga keutuhan NKRI. Akibat peraturan yang ketat ini banyak kasus di laut yang berujung ke meja hukum karena melanggar peraturan yang telah dibuat. Hal ini menggambarkan bahwa peraturan yang dibuat oleh pemerintah Indonesia sangat baik sekali dalam pengimplementasiannya.

Kata Kunci : Nakhoda, Kapal, Undang-undang

KATA PENGANTAR



Assalamu A'laikum Warahmatullahi Wabarkatuh

Puji dan syukur Alhamdulillah Kehadirat Allah SWT atas segala limpahan rahmat dan hidayah-Nya. Tak lupa shalawat serta salam kepada junjungan Nabi Besar Muhammad SAW beserta para keluarga dan orang-orang terdekat sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan ini.

Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Hukum dari Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Dalam proses penyusunan skripsi ini, sehubungan dengan itu maka penulis Menyusun skripsi dengan judul **“Kajian Pidana Terhadap Nakhoda Kapal Atas Pelayaran yang Tidak Memenuhi Kelaiklautan dalam Membawa Muatan Kapal (Studi Putusan No. 12/Pid B/2021/Pn Tul)”**. penulis banyak mendapatkan bantuan dan dukungan dari berbagai pihak yang tidak mungkin dapat disebutkan satu per satu.

Selama pengerjaan dan penyusunan karya tulis ilmiah ini terdapat banyak kendala yang dialami oleh penulis, namun berkat bantuan, dukungan dan arahan dari berbagai pihak, akhirnya skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik. Penulis percaya bahwa skripsi ini adalah karya terbaik yang disusun oleh penulis. Bagaimanapun penulis memahami bahwa banyak kekurangan di dalamnya. Sepanjang garis ini, analisis dan ide yang berharga sangat diharapkan. Idealnya teori ini dapat bermanfaat bagi para sarjana secara khusus dan bagi para pembaca secara keseluruhan.

Penulis dalam menyusun skripsi ini mendapatkan bantuan, bimbingan, dan juga petunjuk dari berbagai pihak sehingga tersusunlah skripsi ini. Pada bagian ini, penulis ingin mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat :

1. Bapak Prof Dr. Agussani, M.AP., selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
2. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Dr. Faisal, S.H., M.Hum, Demikian juga kepada Wakil Dekan I Bapak Dr, Zainuddin, S.H., MH. Dan Wakil Dekan III Ibu Atikah Rahmi, S.H., M.H.
3. Bapak Faisal Riza, S.H., M.H., selaku kepala bagian Hukum Pidana.
4. Bapak Assoc. Prof. Dr. Surya Perdana, H., S.H., M.Hum selaku dosen pembimbing saya yang sangat luar biasa yang memberikan pengarahan serta motivasi kepada saya dalam penyusunan skripsi ini.
5. Seluruh Dosen, Pegawai, dan Staf Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Terkhusus Kedua Orang Tua saya, papa dan mama saya Kiki Meilani tercinta yang selalu memberi support dan motivasi penulis untuk bisa sampai dititik sekarang serta selalu memberi semangat kuat untuk penulis bisa menyelesaikan dengan baik.
7. Kepada adik-adik saya Rhenaldi Auji Tan, Zahira Aurelia Juji Tan, dan Azzahra Kisyah Auji Tan yang selalu menghibur saya dan memberi dukungan moral sehingga saya bersemangat untuk menyelesaikan penulisan ini.

8. Teruntuk pemilik NIM 1502204028 yang telah menjadi support system bagi penulis serta mau membantu, memberikan semangat dan mendengarkan keluhan saya. Dan terimakasih telah menjadi bagian dari perjalanan dalam pengerjaan skripsi ini.
9. Teman-teman seperjuangan saya yaitu Iva, Dinda, Alya, dan juga Oliv serta kakak tingkat saya kak Haliza yang telah banyak membantu saya memberikan ilmu seputar ilmu hukum dan memberi dukungan pada penulisan ini.
10. Seluruh teman-teman bagian hukum pidana yang telah menjadi bagian dari keluarga besar selama berkuliah di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, penulis ucapkan sebesarnya atas semua kebaikan yang telah diberikan kepada penulis pada saat berkuliah

Akhir kata penulis ucapkan terimakasih dan permohonan maaf atas kelakuan dan perkataan dari penulis selama menjalani proses perkuliahan di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Begitupun dengan penulisan skripsi ini penulis memohon maaf atas kesalahan karena disadari bahwa skripsi ini dari kata sempurna. Maka dari itu diharapkan adanya masukan yang membangun untuk kesempurnaannya. Semoga kita dalam menjalani kehidupan diberkahi dan diberi perlindungan dari Allah SWT, Aamiin.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Medan, 29 Mei 2023

Penulis

Stefani Auji Tan
1906200425

DAFTAR ISI

Kartu Bimbingan Skripsi	
Persetujuan Pembimbing	
Pendaftaran Ujian	
Berita Acara Ujian	
Pernyataan Keaslian	
ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	v
BAB I: PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
1. Rumusan Masalah.....	5
2. Faedah Penelitian	6
B. Tujuan Penelitian	7
C. Definisi Operasional	7
D. Keaslian Penelitian	10
E. Metode Penelitian.....	11
1. Jenis Metode Penelitian	12
2. Pendekatan Penelitian	12
3. Sifat Penelitian.....	14
4. Sumber Data	14
5. Alat Pengumpulan Data.....	15
6. Analisis Data.....	16

BAB II: TINJAUAN PUSTAKA	17
A. Pengertian Umum Kajian Pidana.....	17
B. Pengertian Umum Nakhoda Dan Kapal.....	20
C. Pengertian Umum Kelaiklautan Kapal Dan Dasar Hukum	23
BAB III: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	29
A. Hasil Penelitian.....	29
1. Peraturan Hukum Terhadap Tindak Pidana yang Dilakukan Nakhoda Kapal Atas Pelayaran yang Tidak Laiklaut dalam Membawa Muatan Kapal	29
2. Faktor Penyebab Terjadinya Tindak Pidana yang Dilakukan Nakhoda Dalam Kapal Atas Pelayaran yang Tindak Laiklaut dalam Membawa Muatan Kapal	39
3. Dasar Pertimbangan Pertimbangan Hakim Dalam Menjatuhkan Vonis Terhadap Terdakwa dalam Putusan No. 12/Pid B/2021/ PN Tul.....	62
B. Pembahasan.....	84
1. Pelayaran.....	84
2. Hukum Pidana.....	86
BAB IV: KESIMPULAN DAN SARAN	88
A. Kesimpulan.....	88
B. Saran	89
DAFTAR PUSTAKA	91

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia adalah negara kepulauan yang terletak di antara dua Benua, yakni benua Asia dan Australia, dan dua samudera yakni samudera Pasifik dan samudera Hindia. Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di bumi ini dengan pulau yang terdiri dari 16.671 pulau, yang tercatat di Gasetir Nasional pada tahun 2020.¹ Oleh karena itu, di Indonesia kapal laut sangat penting sebagai alat transportasi dalam pengiriman, terutama untuk menyebarkan barang dan mengangkut wisatawan antar daerah di Indonesia atau untuk menjembatani barang-barang ekspor dan impor dari luar negeri..²

Angkutan laut juga membuka peluang untuk mendukung kegiatan pemerintah secara finansial dan politik. Dari segi ekonomi misalnya transportasi laut dapat digunakan untuk berdagang dengan penduduk lokal maupun internasional, selain itu kepentingan maritim Indonesia yang dikelilingi oleh banyak negara menjadi menguntungkan, hal ini juga mempengaruhi perdagangan lokal, karena Indonesia sendiri memiliki banyak selat. menghubungkan pulau-pulau Dari segi politik juga terlihat bahwa kekuatan di laut itu penting, karena laut merupakan sumber daya alam

¹ <https://kkp.go.id/djprl/p4k/page/4270-jumlah-pulau> , Diakses Tanggal 17 Mei 2023, Pukul 01.34

² Rara Novianti, dalam http://www.academia.edu/Transportasi_Antar_Pulau.html, Diakses Tanggal 03 Februari 2023, Pukul 15.52

yang paling banyak digunakan untuk membangun suatu negara. Oleh karena itu, dalam politik internasional, laut merupakan keuntungan dalam bernegosiasi dengan negara lain. Alasan lain mengapa laut dapat dijadikan sebagai kekuatan adalah karena jalur perdagangan global, Indonesia merupakan jalur perdagangan yang paling sering dilalui untuk dijadikan sebagai peluang atau kekuatan.

Dalam menunjang segala kepentingan negara di bidang perkapalan diperlukan suatu kendaraan yang disebut kapal. Kapal merupakan alat transportasi utama dalam praktek pelayaran, setiap pemilik laut harus memperkuat dan memelihara transportasi laut dengan tujuan menjaga dan melindungi lautnya terhadap ancaman baik dari dalam maupun dari luar. Bisa dikatakan negara dengan laut yang luas merupakan keunggulan yang jarang dimiliki negara lain.

Manusia sudah diperingatkan di dalam Al-Quran untuk memohon pertolongan kepada Allah SWT saat mereka sedang menaiki transportasi air (kapal). Surat Hud Ayat 41 merupakan surat yang berisi mengenai doa untuk meminta perlindungan ketika menaiki kapal yang berbunyi sebagai berikut;

وَقَالَ ارْكَبُوا فِيهَا بِسْمِ اللَّهِ مَجْرِبَهَا وَمُرْسَاهَا إِنَّ رَبِّي لَغَفُورٌ رَحِيمٌ

Artinya: Dan dia berkata, "Naiklah kamu semua ke dalamnya (kapal) dengan (menyebut) nama Allah pada waktu berlayar dan berlabuhnya. Sesungguhnya Tuhanku Maha Pengampun, Maha Penyayang." (QS. Hud [11] ayat 41) Ayat ini menerangkan bahwa kapal merupakan alat transportasi di laut. Nabi Nuh alaiissalam menyerukan agar manusia memohon perlindungan Allah untuk keselamatan dalam angkutan laut.

Upaya dalam melindungi dan melestarikan kelautan Indonesia, pemerintah mengeluarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Isi undang-undang tersebut adalah: 1. Kapal adalah satu kesatuan sistem yang terdiri dari angkutan perairan, pelabuhan, keselamatan dan perlindungan lingkungan laut. 2. Perairan Indonesia adalah perairan laut teritorial Indonesia dan kepulauannya, serta perairan pedalaman. Ada juga undang-undang yang mengatur pihak-pihak yang bertanggung jawab atas tindakan pengamanan kapal PP No.13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keselamatan, Keamanan, dan Penegakan Hukum di Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia.

Sudah seharusnya transportasi laut yaitu kapal haruslah memperhatikan setiap detail menyangkut dengan peraturan yang sudah dibuat oleh pemerintah. Pemerintah juga telah menetapkan peraturan tentang keamanan dan penegakan hukum wilayah perairan. Permasalahan yang sering terjadi di masyarakat adalah kekuatan penegakan keamanan perairan laut dan penegakan hukum yang tidak selalu berpedoman pada ketentuan hukum. Hal ini menyebabkan pelipat gandaan penegakan hukum di atas air, sehingga tidak tercipta kepastian hukum yang membenarkan adanya pelanggaran, justru berakibat fatal yaitu kesalahan yang dilakukan terhadap nakhoda.

Kasus yang pernah terjadi yang berkorelasi dengan permasalahan yang diambil penulis yakni mengenai kasus yang berlayar dengan kondisi garis muatan tenggelam sehingga tidak laiklaut dengan keadaan kapal membawa bahan berbahaya yaitu (Palm Acid Oil) pada Pengadilan Tinggi Tual yang terdapat dalam Putusan Nomor 12/Pid B/2021/PN Tul kepada seorang nakhoda kapal SPOB Bahari Maju III. Pasal 117 ayat

(2) Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah menegaskan bahwa Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi: a. keselamatan kapal; b. pencegahan pencemaran dari kapal; c. pengawakan kapal; d. garis muat kapal dan pemuatan; e. kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang; f. status hukum kapal; g. manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; dan h. manajemen keamanan kapal. Sebagaimana disinggung dalam Pasal 302 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatakan bahwa nahkoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan menyadari bahwa kapalnya tidak laik laut sebagaimana disinggung dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling tinggi Rp. 400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah).

Perkara tindak pidana dalam putusan Nomor 12/Pid B/2021/PN Tul di Pengadilan Negeri menerangkan bahwa pihak terdakwa terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan perbuatan melawan hukum terhadap nahkoda yang melayarkan perahunya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tidak layak berlayar sebagaimana disinggung dalam Pasal 302 ayat (1) jo Pasal 117 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Putusan hakim dalam perkara Nomor 12/Pid B/2021/PN Tul di Pengadilan Negeri Tual memustikan denda sebesar Rp. 20.000.000,- (dua puluh juta rupiah) dan subsudair 90 (sembilan puluh) hari atau 3 (tiga) bulan.

Hal ini juga pada dasarnya tidak sesuai dengan kenyataan yang terjadi tidak hanya garis muatan kapal yang tenggelam yang menjadi tidak laiklaut, terdakwa melakukan pengangkutan muatan barang ilegal dimana terdakwa mengangkut muatan barang milik pihak luar atau mengangkut muatan atau barang milik pihak luar dan/atau mengangkut muatan dengan tindakan yang ilegal dimana terdakwa tanpa melakukan izin yang telah di atur dan diancam pidana yang terdapat pada pasal Pasal 285 ayat (1) jo Pasal 13 ayat (4) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Selain itu, terdakwa juga melakukan pengangkutan barang khusus dan berbahaya yang tidak sesuai dengan persyaratan yang telah diatur dan diancam pidana dengan Pasal 294 ayat (1) jo terkait Pasal 46 Peraturan Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran.

Berdasarkan uraian yang telah penulis jelaskan maka ada hal yang menarik untuk melakukan penulisan karya tulis ilmiah dengan judul **“Kajian Pidana Terhadap Nakhoda Kapal Atas Pelayaran Yang Tidak Memenuhi kelaiklautan Dalam Membawa Muatan Kapal (Studi Putusan No. 12/Pid B/2021/PN Tul)”**

1. Rumusan Masalah

Berdasarkan gambaran dasar permasalahan diatas, maka penulis merumuskan beberapa permasalahan yang akan dikaji untuk mempermudah dalam memahami permasalahan yang akan dikaji. Berikut ini adalah rumusan masalah yang ditetapkan penulis yang sebagai berikut :

- a. Bagaimana pengaturan hukum terhadap tindak pidana yang dilakukan nakhoda kapal atas pelayaran yang tidak laiklaut dalam membawa muatan kapal?
- b. Apakah faktor penyebab terjadinya tindak pidana yang dilakukan nakhoda dalam kapal atas pelayaran yang tidak laiklaut dalam membawa muatan kapal?
- c. Bagaimana analisis pertimbangan hakim dalam menjatuhkan vonis terhadap terdakwa dalam putusan No.12/Pid B/2021/PN Tul?

2. Faedah Penelitian

Setiap penelitian harus memiliki manfaat dalam pemecahan masalah yang akan dikaji. Penelitian hukum dan pembinaan hukum adalah 2 aspek yang saling berhubungan dan sifatnya melengkapi. Pada hal ini penulis berharap agar penelitian yang dilakukan penulis memiliki kebermanfaatan terhadap kehidupan masyarakat, yaitu:

a. Secara Teoritis

Penulisan karya tulis ilmiah ini diinginkan mampu dalam menyumbangkan pengetahuan terhadap para mahasiswa dan juga bagi masyarakat umum terhadap perkembangan ilmu pengetahuan yang menjadi bahasan lebih lanjut di sektor ilmu hukum, yang terkhususnya di sektor pelayaran pelayaran dalam membahas mekanisme pengoperasian pelayaran kapal, keselamatan dan kelaiklautan kapal.

b. Secara Praktis

Penulis berharap penulisan karya tulis ilmiah ini mampu memberikan kebermanfaatan khususnya bagi penulis untuk dijadikan sebagai pembelajaran serta menambah wawasan dalam menerapkan ilmu yang telah didapatkan selama peneliian serta juga diharapkan agar proposal ini memiliki nilai kegunaan sebagai rujukan bagi perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

B. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui pengaturan hukum terhadap tindak pidana yang dilakukan nakhoda kapal atas pelayaran yang tidak laiklaut dalam membawa muatan kapal
2. Untuk merumuskan faktor penyebab terjadinya tindak pidana yang dilakukan nakhoda dalam kapal atas pelayaran yang tidak laiklaut dalam membawa muatan kapal
3. Untuk menganalisis pertimbangan hakim dalam menjatuhkan vonis terhadap terdakwa dalam putusan No. 12/Pid B/2021/PN Tul.

C. Definisi Operasional

Kerangka konsep atau definsi operasional adalah struktur yang menjelaskan hubungan antara definisi atau konsep-konsep yang akan dikaji. Konsep adalah salah satu komponen konkrit dari teori. Namun, masih ada sesuatu yang harus dipahami lebih

jauh dari konsep ini dengan memberikan definisi operasional.³ Judul adalah keseluruhan pokok pikiran yang menerangkan secara ringkas isi dari sebuah penulisan tersebut.⁴ Selanjutnya sesuai dengan judul penelitian yang akan diajukan, yakni “Kajian Pidana Terhadap Nakhoda Kapal Atas Pelayaran Yang Tidak Memenuhi kelaiklautan Dalam Membawa Muatan Kapal” maka dapat diajukan definisi operasional sebagai berikut:

1. Tindak Pidana

Istilah Tindak Pidana ini berakar dari bahasa Belanda yakni *Starfbaar feit*. *Starfbaar feit* terdiri dari 3 kata yakni, straf (pidana dan hukum), baar (dapat atau boleh) dan feit (peristiwa, pelanggaran dan perbuatan).⁵ Pada hukum pidana (yuridis normatif) tindak pidana sebagai pengertian dasar dalam hukum pidana. Pada yuridis atau kriminologi tindak pidana dapat diartikan kejahatan atau perbuatan yang bersifat negatif atau jahat.⁶ Definisi tindak pidana juga dapat diartikan sebagai suatu aktivitas yang tidak mengindahkan hukum pidana yang dilakukan oleh manusia baik dilakukan secara sengaja ataupun tidak sengaja yang dapat dianggap bertanggung jawab atas kegiatan yang dilakukannya yang sudah diatur dalam Undang-Undang.

³ Ida Hanifah, dkk. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas akhir Mahasiswa*. Medan: Pustaka Prima

⁴ *Ibid*, Halaman 4

⁵ Adami chazawi. 2007. *Pelajaran Hukum Pidana 1*. Jakarta: PT. Raja Grafindo. Halaman 69

⁶ Sudikno Mertokusumo. 1999. *Mengenal Hukum*. Yogyakarta: Liberty. Halaman 10.

2. Nakhoda Kapal

Para ahli menyatakan bahasa nahkoda diambil dari bahasa persia, yaitu ناخدا, yang memiliki arti pemimpin kapal, yang tersusun dari kata ناول (nâv, “kapal, perahu”) dan خدا (xodâ, “pemimpin, tuan, kepala”).⁷ Untuk seseorang yang minim pengetahuan akan dunia pelayaran, tidak banyak orang yang menyebutkan bahwasannya nakhoda dengan juru mudi itu sama halnya namun kenyataannya berbeda. Nakhoda adalah orang yang memimpin dan bertanggung jawab penuh atas kapal yang di pimpinnya, sedangkan nakhoda adalah bawahan nakhoda yang tugasnya mengemudi dan bukan jabatan yang memiliki posisi dan status sama dengan nahkoda. Tugas nahkoda sangat berat karena dia menjadi penanggung jawab utama atas keselamatan kapal dan seluruh orang yang didalam kapal serta memastikan bahwa tugas-tugas navigasi dan operasi kapal dilaksanakan dengan baik. Tugas nakhoda kapal meliputi pembuatan rencana perjalanan, memimpin evakuasi dalam keadaan darurat, memastikan kapal mematuhi regulasi dan hukum maritime, dan memimpin crew dalam tugas-tugas operational harian. Nakhoda kapal harus memiliki lisensi dan pelatihan yang memadai untuk memegang posisi tersebut.

3. Pelayaran

Pelayaran merupakan industri transportasi yang berkaitan dengan pengiriman barang dan penumpang melalui laut. Dalam KBBI pelayaran

⁷ <https://id.wikipedia.org/wiki/Nakhoda>, Diakses tanggal 30 Januari 2023, Pukul 00.33

disebut juga dengan perjalanan melalui laut.⁸ dalam Pasal I Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah suatu sistem yang dimana unit-unit didalam sistem tersebut terdiri dari angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.⁹

4. Kelaiklautan Kapal

Kelaiklautan kapal adalah kondisi dimana kapal sudah sesuai dengan persyaratan yang telah ditentukan dimana persyaratan tersebut mencakup persyaratan keselamatan Kapal, pencegahan pencemaran perairan dari Kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan Penumpang, status hukum Kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari Kapal, dan manajemen keamanan Kapal untuk berlayar di perairan tertentu.¹⁰

D. Keaslian Penelitian

Penulis melakukan penelitian hingga penelusuran literatur di perpustakaan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dengan meninjau hasil-hasil penelitian yang sudah ada maupun yang sedang berproses dalam melakukan penelitian di Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara (UMSU), bahwasanya dari hasil peninjauan penulis di perpustakaan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara tidak terdapat

⁸ <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/pelayaran> , Diakses tanggal 30 Januari 2023, Pukul 00.53

⁹ Pasal I ayat 1 Undang-Undang Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

¹⁰ Pasal I ayat 1 Undang-Undang Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

penelitian yang memiliki kesamaan pada aspek tema dan pokok bahasa yang penulis kaji terkait “Kajian Pidana Terhadap Nakhoda Kapal Atas Pelayaran Yang Tidak Memenuhi kelaiklautan Dalam Membawa Muatan Kapal” yang digunakan sebagai syarat kelulusan menjadi sarjana Hukum pada Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU).

Dari hasil penelusuran penulis, penulis memperoleh beberapa judul penelitian yang pernah diteliti oleh peneliti sebelumnya, diantara beberapa judul tersebut terdapat satu judul yang hampir memiliki kesamaan dengan penelitian penulis yakni, skripsi Nurul Febria, NPM 181010048, Mahasiswa Universitas Islam Riau, Tahun 2022 yang berjudul “Kelaiklautan Kapal Penumpang Dalam Penyelenggara Transportasi Laut Di Indonesia berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Kasus Pada Administrator Pelabuhan Kelas I Dumai Dan Kelas IV Bengkalis)”.

Skripsi ini bersifat unik karena masih belum terdapat topik dan tema yang sama dan tentunya bukan merupakan peniruan atau duplikasi dari bentuk karya tulis ilmiah yang memiliki objek dari penelitian mengenai pidana terhadap nakhoda kapal atas pelayaran yang tidak memenuhi kelaiklautan dalam membawa muatan kapal, maka dari penjelasan diatas dapat dikatakan bahwa tidak ada kesamaan apapun dari penelitian sebelumnya berdasarkan sifat, objek dengan penelitian yang dilakukan oleh penulis.

E. Metode Penelitian

Tujuan penelitian umum adalah untuk mencari tahu kebenaran. penelitian adalah metode mendasar untuk mengembangkan ilmu pengetahuan dan teknologi,

sehingga tujuan penelitian adalah untuk mengungkap realitas secara sistematis berdasarkan analisis dan konstruksi.¹¹

Metode adalah proses, prinsip dan prosedur yang digunakan untuk mendekati masalah dan menemukan jawaban dari semua pendekatan untuk meneliti topik penelitian.¹²

1. Jenis Metode Penelitian

Karya tulis ilmiah ini mengimplementasikan metode penelitian kualitatif. Jenis penelitian yang dimaksud adalah jenis deskriptif analitis, yaitu kajian yang bertujuan untuk memberikan pemahaman terkait peristiwa yang dialami oleh subyek, misalnya perilaku, persepsi, motif serta untuk melihat realitas yang terjadi di masyarakat.¹³

2. Pendekatan Penelitian

Umumnya penulisan penelitian hukum normatif menggunakan pendekatan masalah yang dimana terdiri dari 5 (lima) pendekatan yaitu pendekatan konseptual (*Conceptual Approach*), pendekatan kasus (*Case Approach*), pendekatan historis (*Historical Approach*), pendekatan perundang – undangan (*Statute Approach*) dan Pendekatan perbandingan (*Comparative*

¹¹ Tampil Anshari Siregar. 2005. *Metodologi Penelitian Hukum*. Medan: Pustaka Bangsa Press. Halaman 42

¹² Deddy Mulyana. 2001. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT.Remaja Rosdakarya. Halaman 145.

¹³ Soerjono Soekanto. 2018. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI–Press. Halaman 10.

Approach).¹⁴ Pendekatan hukum normatif studi kasus (*Case Approach*), dan pendekatan perundang-undangan (*Statute Approach*) pendekatan tersebutlah yang digunakan peneliti dalam melakukan penulisan ini yang dipilih karena penelitian yang dilakukan penulis bertujuan untuk menjaga keutuhan gejala yang diteliti. Pertama pendekatan studi kasus (*Case Approach*) memungkinkan peneliti mengumpulkan data dengan berbagai putusan pengadilan yang memiliki keterkaitan dengan masalah yang diteliti.

Data tersebut kemudian akan dianalisis dan diinterpretasikan untuk menemukan hukum yang berlaku dengan kasus yang serupa. pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk menemukan hukum yang berlaku secara konkrit dalam konteks pidana terhadap nakhoda kapal yang melanggar, serta sanksi yang dijatuhkan oleh pengadilan karena tindakan pelanggaran tersebut. Maka dari itu penelitian ini dapat memberikan kontribusi dalam meningkatkan pemahaman akan penerapan hukum terhadap pelanggaran kelaiklautan dalam pelayaran.

Kedua mengimplementasikan pendekatan Undang-Undang (*Statute Approach*) terhadap penelitian penulis. Pendekatan ini digunakan peneliti dengan cara kerjanya yakni melakukan peninjauan semua peraturan perundang-undangan yang berhubungan terhadap tindak kasus permasalahan. Selanjutnya pada penelitian ini, pendekatan Undang – Undang (*Statute Approach*) dianggap paling relevan untuk untuk menjadi acuan dasar dalam penelitian ini.

¹⁴ Peter Mahmud Marzuki. 2014. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Prenada media Group. Halaman 133.

Harmonisasi dan sinkronisasi peraturan perundang – undangan merupakan hal-hal yang menjadi fokus dalam penggunaan pendekatan perundang – undangan (*statute Approach*).

3. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif, yaitu penelitian yang menggambarkan keadaan sebuah obyek atau sebuah peristiwa tanpa suatu maksud untuk menentukan intisari yang berlaku secara umum dan bertujuan untuk mengetahui analisis Kajian Pidana Terhadap Nakhoda Kapal Atas Pelayaran Yang Tidak Memenuhi kelaiklautan Dalam Membawa Muatan Kapal (Putusan No 12/Pid B/2021/PN Tul).

4. Sumber Data

Penelitian ini menggunakan sumber data yang diantaranya yakni ;

- a. Data kewahyuan, yaitu data yang berasal dari hukum islam terdiri dari Al-Qur'an surah Hud ayat 41
- b. Data Sekunder, yaitu data yang didapatkan dari bahan pustakaan yang diantaranya yakni;
 - 1) Bahan hukum primer, adalah bahan-bahan yang bersifat mengikat dan memiliki otoritas, contohnya dalam penelitian ini penulis menggunakan bahan primer dari Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan selain itu penulis juga menggunakan Putusan Nomor 12/Pid B/2021/PN Tul).

- 2) Bahan hukum sekunder, yakni bahan-bahan yang memiliki fungsi untuk memperjelas bahan primer, dalam hal ini penulis menggunakan bahan-bahan seperti buku yang relevan terhadap kajian yang dilakukan oleh penulis, jurnal, dan penelitian-penelitian berupa skripsi sebagai rujukan untuk memperdalam bahan primer.
- 3) Bahan hukum tersier, adalah bahan-bahan yang memiliki fungsi untuk memperjelas bahan primer maupun bahan sekunder, penulis menggunakan bahan-bahan tersier seperti kamus hukum ataupun kamus ensiklopedia yang didapat dari internet.

5. Alat Pengumpulan Data

Alat untuk pengumpulan data yang diimplementasikan pada penulisan ini yakni studi kepustakaan, berikut ini cara penulis dalam menggunakan studi kepustakaan sebagai alat pengumpulan data;

- a. Offline*, yaitu Proses dimana penulis dalam memperoleh buku-buku dengan cara penulis secara langsung datang ke toko-toko buku, selain itu penulis juga berkunjung langsung untuk memperoleh bacaan guna memperdalam bahasan dalam penelitian dengan mendatangi perpustakaan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
- b. Online*, yaitu Proses dimana penulis dalam memperoleh data sekunder yang dibutuhkan dengan cara mengakses media internet guna mengumpulkan data data yang relevan untuk memperdalam penyusunan skripsi ini.

6. Analisis Data

Penulis dalam melakukan penelitian ini menggunakan analisis data dimana analisis data yang digunakan adalah analisis kualitatif dan juga menggunakan pendekatan penelitian yuridis normatif dengan konsep studi kasus (case study design) sehingga peneliti mampu menjawab masalah dalam tujuan penelitian yaitu : “Kajian Pidana Terhadap Nakhoda Kapal Atas Pelayaran Yang Tidak Memenuhi kelaiklautan Dalam Membawa Muatan Kapal,”

Definisi Analisis yuridis kualitatif adalah penjelasan-penjelasan mengenai teori-teori yang sudah ada, sehingga pada teori tersebut mampu digunakan sebagai rujukan untuk menentukan kesimpulan terhadap penelitian ini. Jenis analisis data kualitatif berfokus pada penganalisisan data yang dinilai dari segi kualitasnya (tingkat signifikansi) daripada kuantitasnya. Mutu yang dimaksud disini mengacu pada standar, prinsip dan aturan yang relevan dengan akibat hukum Pidana Terhadap Nakhoda Kapal Atas Pelayaran Yang Tidak Memenuhi Kelaiklautan Dalam Membawa Muatan Kapal (Putusan No. 12/Pid B/2021/PN Tul) tersebut didasari pada ketentuan yang terdapat pada undang-undang yang tertulis.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Umum Kajian Pidana

Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata tunggal kajian adalah kaji yang di dalam agama islam adalah pelajaran ataupun penyelidikan.¹⁵ Sebelum mengenal makna “pidana” maka baiknya mengetahui pengertian dari pidana itu sendiri. Para ahli hukum menyatakan bahwa pengertian dari peraturan pidana adalah “sekumpulan aturan-aturan yang berisi mengenai larangan-larangan dan akan memperoleh hukuman pidana atau sanksi pidana apabila terdapat aturan larangan yang dilanggar”. Sanksi pada hukum pidana itu sendiri kan lebih berat apabila dibandingkan dengan sanksi-sanksi hukum lainnya, tetapi terdapat para ahli yang bersempangan dengan definisi diatas bahwa “hukuman pidana tidak menetapkan standar baru tetapi hanya mempertegas sanksi sebagai ancaman pidana sehingga hukum pidana adalah sanksi belaka”

Secara historis, definisi terhadap pidana ini masih terjadi perselisihan hingga kini, apabila dilacak secara historis pemaknaan pidana ini ternyata sudah menjadi perselisihan sejak zaman keemasan paham sofiasme bersama pengikutnya yang dikenal dengan golongan protagoras. Kelompok ini menyatakan bahwa “hakikat tujuan dari terciptanya pidana itu sendiri adalah sebuah upaya untuk mencegah individu-individu sadar dan tidak mengulang kesalahan yang sama dan pidana ini harus mengacu dan

¹⁵ Hermawan Aksan. 2013. *Kamus Bahasa Indonesia; Kosakata Lengkap di Sertai Pemaknaan Secara Tepat*. Bandung: Nuansa Cendekia. Halaman 92.

memperhatikan masa yang akan datang. Khususnya pada permasalahan pidana mati dan pidana seumur hidup perlunya peninjauan kembali, alasannya adalah banyak negara-negara luar yang sudah mulai menghilangkan pidana mati dan menggantikannya dengan pidana seumur hidup bersamaan untuk membatasi pengimplementasian pidana penjara serta adanya upaya negara dalam memperbaiki pengimplementasiannya, contohnya di negara Belanda. “Berdasarkan penjelasan diatas, maka dapat di ambil intisari yakni tindakan pidana adalah murni tindakan manusia. Hal tersebut bisa disimpulkan berdasarkan keterangan berikut:

1. Undang-undang yang didalamnya berisikan rumusan delik selalu diawali dengan kata “barang siapa” yang hal tersebut menunjukkan bahwa diperuntukkan untuk manusia
2. Pasal 10 KUHP menjelaskan jenis-jenis pidana yang dapat diterapkan terhadap pelaku pelanggaran atau pelaku tindak pidana, seperti pidana pokok (pidana mati, pidana penjara, pidana kurungan, pidana denda) dan pidana tambahan (pencabutan hak-hak tertentu, penyitaan barang-barang tertentu dan dikemukakan putusan hakim). Dari sini sangat jelas sekali bahwa subjek dari hukuman pidana ini adalah manusia dan selain manusia tidak bisa dikenakan hukuman pidana ini.

Pengertian hukum pidana menurut Van Hamel yakni “ semua dasar-dasar dan peraturan-peraturan dibuat oleh suatu negara untuk dianut oleh warga negaranya yang bertujuan pengupayaan negara dalam membuat ketertiban hukum (*rechtsorde*), yakni

kebalikannya dari hukum dan individu-individu yang tidak mengindahkan hukum akan diberikan sanksi (*nestapa*) akibat melakukan pelanggaran larangan tersebut”,

Hukum pidana terbagi atas tiga bidang, yaitu: hukum pidana materiil (substansif), hukum pidana formil (hukum acara pidana) dan hukum pelaksanaan pidana. Apabila hukum pidana dilihat dari kaca secara fungsional maka hukum pidana ini dipandang dari segi pengimplementasiannya dan perwujudannya yang ada di masyarakat. Terdapat tiga fase jika dilihat dalam sudut pandang, yaitu:

1. Ancaman terhadap perbuatan atau perbuatan (tidak suka) dengan membentuk undang-undang.
2. Pidana yang dijatuhkan oleh hakim kepada seseorang atau badan atas aktivitasnya yang melanggar aturan oleh individu atau badan tersebut oleh hakim.
3. Pelaksanaan pemidanaan dengan perangkat pelaksanaan kejahatan (misalnya rumah tahanan) kepada terpidana.¹⁶

Perbuatan yang mampu dipidana lazimnya dikenal dengan kejahatan, delik, peristiwa pidana dan perbuatan pidana, Kejahatan suatu aktivitas atau kumpulan aktivitas manusia yang tidak mengindahkan peraturan undang-undang atau peraturan hukum lainnya, dan hal ini dilakukan dengan secara sengaja dan manusia tersebut benar benar sadar dalam melakukan aktivitas melanggar peraturan undang-undang oleh individu yang mampu dipertanggungjawabkan

¹⁶ Marlina, *OP*. Cit. Halaman 2

B. Pengertian Umum Nakhoda Dan Kapal

Pada Kamus Besar Bahasa Indonesia nakhoda didefinisikan sebagai pemimpin kapal ataupun perahu yang memiliki dan memegang tinggi komando pada saat berlayar diatas kapal. Nakhoda juga diartikan di dalam Pasal 1 ayat 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu, “Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai kewenangan dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”. Dari uraian di atas Nakhoda adalah pemimpin yang mempunyai hak dan wewenang paling tinggi apabila sedang di atas kapal dan siapapun yang berada dibawahnya harus tunduk pada aturan dan perintah dari pemimpin kapal agar terjadi ketertiban, keamanan dan keselamatan selama sedang melakukan perjalanandi atas kapal.

Nakhoda adalah pemimping yang memiliki kekuasaan tertinggi di atas kapal. Definisi pemimpin ini sangat luas sekali bukan sekadar tentang kewenangan, keterampilan dan perintah atasan, tetapi makna pemimpin disini juga berarti :

1. Pemberi arahan terhadap seluruh pegawai;
2. Memotivasi seluruh staf atau pegawai untuk melaksanakan pekerjaannya sesuai aturan;
3. Menunjukkan cara pelaksanaan yang benar;
4. Memperhatikan seluruh jajaran Anak Buah Kapal (ABK)
5. Memimpin Anak Buah Kapal dengan memberikan contoh yang nyata dan jelas;
6. Serta memberikan kesempatan kepada semua personel yang ada di kapal untuk berpartisipasi dalam mengambil keputusan.

Maka dari itu Nakhoda kapal sebagai pimpinan tertinggi harus memikirkan keselamatan, keamanan serta ketertiban selama pelayaran terjadi dan mempertanggungjawabkan semua hal yang terjadi di kapal yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan Di dalam KUHD Pasal 341 tentang Nakhoda.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kapal didefinisikan sebagai transportasi untuk pengangkutan barang dan penumpang yang berada di laut (sungai dan lainnya)¹⁷. Kapal juga diartikan sebagai kapal dengan sebutan apapun dan jenis-jenis apapun, terkecuali apabila ditetapkan lain maka kapal tersebut dianggap meliputi segala alat perlengkapan bukan bagian dari kapal itu sendiri. Sedangkan bagian-bagian kapal yang dimaksud yaitu bangunan-bangunan yang menjadi satu kerangka bagian dengan kapal, apabila bangunan itu dilepas akan rusak.

Menurut Pasal 1 angka 36 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, kapal diartikan sebagian : “Kapal merupakan transportasi yang ada di air dengan wujud dan jenis tertentu, yang dijalankan memaki tenaga angin, tenaga mekanik energi lainnya, ditarik atau ditunda, kapal juga transportasi yang memiliki daya dukung dinamis, tranpostasi dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan yang tidak pernah berubah-ubah.

Jenis-jenis kapal beserta pengertiannya berdasarkan penjelasan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, yaitu :

¹⁷ Hermawan Aksan, *OP*. Cit. Halaman 94.

1. Kapal layar ialah kapal yang digerakan oleh angin;
2. Kapal yang mempunyai alat penggerak mesin merupakan kapal yang digerakkan dengan tenaga mekanik;
3. Kapal yang ditunda atau ditarik merupakan kapal yang dijalankan dengan memakai alat penggerak kapal lain.
4. Kendaraan yang berada di bawah permukaan air merupakan transportasi yang dapat berjalan di dalam air (permukaan air).
5. Peralatan terapung dan bangunan terapung yang tidak bergerak merupakan peralatang yang tidak memiliki pembangkit listrik tersendiri dan diletakkan di tempat perairan tertentu dan tidak bergerak dalam waktu yang sangat panjang, seperti hotel terapung, tongkang akomodasi untuk lepas pantai. Tongkang operasi dan akomodasi yang mendukung operasi di lepas pantai dan mendukung tongkang dalam menyimpang minyak dan peralatan untuk proses pengeboran lepas pantai bergerak (MODU).
6. Kendaraan berdaya dukung dinamis adalah sejenis perahu yang dapat didorong di atas atau di atas air dengan muatan unik yang muncul karena kecepatan atau sturktur bawaan perahu. Misalnya hidro foil, jet foil, hovercraft dan kapal-kapal cepat lainnya kapal cepat lainnya yang memiliki model khusus seperti di atas.

Berbagai macam kapal yang mempunyai arti penting untuk pengangkutan kapal dagang atau yang bisa diklasifikasian sebagai kapal penumpang, khususnya kapal yang dijalankan oleh tenaga mekanik, yang difungsikan untuk membawa barang atau kapal

penumpang. Terlebih lagi, perahu yang memiliki daya energi dinamis difungsikan hanya untuk membawa penumpang saja

Dan terakhir jenis kapal berdasarkan sifat muatannya yang harus diangkut serta konstruksi bangunannya yaitu ;

1. Kapal yang di desain secara khusus hanya untuk mengangkat barang muatannya, kapal ini sering juga disebut dengan kapal barang (*Cargo Vessel*)
2. Kapal yang di desain secara khusus yang hanya difungsikan untuk mengangkut manusia atau penumpang, kapal ini lazimnya disebut sebagai kapal penumpang (*Passenger Vessel*)
3. Selanjutnya yang terakhir adalah kapal yang di desain secara khusus hanya bisa dinaiki oleh penumpang maupun barang yang lazimnya disebut dengan kapal barang dan penumpang (*Cargo-Passenger Vessel*).

C. Pengertian Umum Kelaiklautan Kapal Dan Dasar Hukum

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 61 Tahun 2019 Pasal 1 angka 7 menjelaskan kelaiklautan kapal yaitu, : “Kelaiklautan kapal merupakan keadaan kapal yang sudah sesuai tercapai dalam memenuhi persyaratan yang telah ditentukan, persyaratan tersebut meliputi persyaratan keselamatan Kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan Penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari Kapal, dan manajemen keamanan Kapal untuk berlayar di perairan tertentu”. Akan tetapi syarat paling penting setiap kapal dan harus dipenuhi persyaratan

kelaiklautan kapal yakni persyaratan keselamatan kapal, pengawakan kapal, manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pemuatan dan status hukum kapal.

Kelaiklautan kapal berdasarkan pada Pasal 117 ayat 2 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa dimana kondisi kapal yang sudah terpenuhi persyaratan keselamatan yakni ketika kapal tersebut sudah terpenuhi syarat materil, kontruksi bangunan, permesinan yang digunakan kapal tersebut serta perlistrikan, stabilitas, tata susun alat penolongang yang dapat dibuktikan dengan adanya surat yang berjenis sertifikat yang berisi mengenai pembuktian kapal yang sudah dilakukan pengujian dan pengecekan.

Menurut Pasal 117 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, keselamatan angkutan laut hanya dapat dicapai jika persyaratan laiklaut dan navigasi kapal terpenuhi. Pemenuhan persyaratan laiklaut dan navigasi kapal adalah pemenuhan persyaratan laiklaut yang ditentukan dalam ayat 1 dari setiap kapal dimana harus dibuktikan dengan surat yang berjenis sertifikat dan surat angkut. Pelayaran domestik dan internasional sangat diharuskan untuk memenuhi persyaratan guna menjaga keamanan dan keselamatan kapal. Menteri mengeluarkan sertifikat keselamatan untuk kapal yang telah diakui memenuhi persyaratan keselamatan kapal (UU 17/2008 ayat 126(1)), dan kapal yang telah menerima sertifikat yang ditentukan dalam paragraf 1 terus dipantau. sampai kapal tersebut tidak digunakan lagi. Inspeksi, pengujian dan pengawasan harus dilakukan oleh otoritas yang berwenang dan kompeten.

Persyaratan keselamatan kapal adalah tugas dari nahkoda dan/atau awak kapal yang harus bertanggung jawab terkait keselamatan kapalnya dan mereka harus menginformasikan terhadap inspektur keselamatan kapal, dimana tugas mereka untuk menginformasikan kondisi kapal jika mereka mengetahui kapal mereka ada kerusakan dibagian tertentu atau dianggap kondisi kapal yang tidak terpenuhi persyaratan keselamatan kapal yang tertuang pada UU17/2008 ayat 128(1). Untuk itu, pemilik, tuan dan kapten bertugas untuk membantju dalam inspeksi dan pengujian. Masalah meremehkan keselamatan kapal sering muncul ketika sertifikat telah diterbitkan, dan ternyata kapal yang telah diuji oleh inspektur keselamatan tersebut tidak sesuai syarat pelayaran sehingga berdasarkan aspek persyaratan keselamatan kapal tidak terpenuhi maka secara undang-undang dan hukum aturan pengiriman kapal tersebut tidak bisa dilayarkan karena tidak memenuhi standar yang telah ditetapkan.

Kelaiklautan kapal sangat penting untuk penyediaan layanan yang andal dan aman asalkan kapal bergerak dalam transportasi domestik dan internasional. Terdapat beberapa proses yang membuat kapal tersebut memiliki standar laik laut, pertama pengecekan semua hal yang berkaitan dengan dokumen termasuk juga daftar penumpang, kedua kapal ditetapkan laik laut ketika melewati pemeriksaan fisik, ketiga Direktur Pemeriksaan Kelautan dan Pelabuhan sebelum mengizinkan kapal.

Kondisi perahu yang sudah sesuai standar persyaratan bahan konstruksi bangunan, tehnik dan perlistrikan serta stabilitas, tata letak dan perlengkapannya, termasuk radio dan elektronik. Kapal dilakukan pengecekan dan pengujian guna mendapatkan surat sertifikat, berikut ini fokus pengecekan dan pengujian laik laut :

1. Pencegahan pencemaran laut dari kapal
2. Pengawasan kapal (kecukupan dan kualifikasi)
3. Garis muat kapal dan pemuatan
4. Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang
5. Status hukum kapal
6. Manajemen keselamatan dan manajemen keamanan kapal
7. Kenavigasian (perambuan/SBNP, telkom pelayaran, hidrografi dan meteorologi)
8. Alur dan perlintasan, pengerukan dan reklamasi
9. Pemanduan dan penundaan kapal
10. Penanganan kerangka kapal
11. Salvage dan pekerjaan bawah air
12. Keselamatan dan keamanan pelabuhan.

Adapun syarat-syarat kapal yang memenuhi kelaiklautan kapal, yaitu:

1. Keselamatan kapal, seperti kapal dapat kembali pulang dengan kondisi baik dan selamat;
2. Pengawasan, seperti Anak Buah Kapal (ABK) memenuhi syarat atau keterampilan;
3. Muatan, seperti tidak melebihi muatan yang seharusnya dibawa;
4. Kesehatan dan kesejahteraan yang diberikan kepada Anak Buah Kapal;
5. Status kapal, seperti memiliki sertifikat kebangsaan atau menggunakan bendera negara Indonesia;

6. Pencegahan pencemaran air laut, seperti tidak melakukan kegiatan yang dapat mencemari perairan ketika berlayar.

Dasar hukum penyelenggaraan kelaiklautan kapal dalam aturan Nasional yaitu:

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
2. PP Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan
3. PP Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan
4. KEPMENHUB Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pendidikan, Ujian Negara dan Sertifikasi Kepelautan
5. KEPMENHUB Nomor 43 Tahun 2005 tentang Organisasi dan Tata Kerja DEPHUB
6. SK. Dirjen Hubla Nomor PY. 66/44/103 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Kelaiklautan Kapal.

Dan ada juga dasar hukum penyelenggaraan kelaiklautan kapal dalam aturan

Internasional yaitu :

1. SOLAS 1974 dan Amandemen
2. International Load Line Convention 1966
3. CLC (Civil Liability Convention) 1969
4. TMS (Tonnage Measurement of Ship) 1969
5. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972
6. MARPOL 1973/1978
7. STP (Special Trade Passenger of Ship) 1971/1973

8. CSC (Convention of Ship Container) 1971
9. STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarer) 1978/1995

Dokumen yang dapat membuktikan bahwa kapal tersebut memenuhi syarat kelaiklautan kapal dengan surat ukur, akta pendaftaran dan baliknama kapal, surat tanda kebangsaan (Pas sungai dan danau) dan sertifikat keselamatan kapal sungai dan danau.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Peraturan Hukum Terhadap Tindak Pidana yang Dilakukan Nakhoda Kapal Atas Pelayaran yang Tidak Laiklaut dalam Membawa Muatan Kapal

Kapal ialah salah satu transportasi laut yang berguna dalam hal penyalur kebutuhan, baik kebutuhan utama, pelengkap, maupun penunjang. Sarana transportasi laut, saat ini menjadi pemasok ekonomi negara yang memiliki andil yang cukup besar. Pergerakan penyaluran antar negara melalui proses perdagangan impor dan ekspor dalam skala besar menjadikan banyaknya kapal – kapal angkut yang mengangkut barang – barang tersebut. Kapal dipandang sudah tidak sesuai standar laik laut apabila kapal tersebut berdasarkan fakta tidak sesuai syarat yang telah ditentukan hal ini merupakan wujud upaya untuk keselamatan kapal beserta isinya. Hal ini menjadi fokus pemerintah dalam pembentukan aturan dalam rangka registrasi kapal, jenis kapal, medan pelayaran, seleksi dalam perekrutan nakhoda kapal yang kompeten.

Permasalahan yang sudah umum terjadi yaitu banyak pihak yang melanggar, terutama dalam hal ini kaitannya yakni nakhoda yang tidak menerapkan dan mengawasi prosedur dari keamanan kapalnya. Nakhoda yang melanggar biasanya dikenai pasal 302 Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008

tentang Pelayaran. Hal ini sejalan dengan definisi nakhoda pada pasal 1 ayat 41 “Nakhoda ialah pimpinan tertinggi yang memiliki hak, kekuasaan dan tanggung jawab yang telah tertuang pada undang-undang”. Peraturan perundang-undangan harus dipatuhi oleh nakoda, Berikut ini adalah pasal-pasal yang telah di tuangkan dalam undang-undang terhadap nahkoda yakni sebagai berikut :

a. Pasal 302 ayat (1)

“Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp.400.000.000 (empat ratus juta rupiah)”

b. Pasal 302 ayat (2)

“Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp. 500.000.000 (lima ratus juta rupiah).”

c. Pasal 302 ayat (3)

“Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah)”¹⁸

¹⁸ Undang – Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, halaman 155

Selain pasal 302, ada juga pasal 303 Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi sebagai berikut.

a. Pasal 303 ayat (1)

Setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud dalam pasal 122 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (2) tahun dan denda paling banyak Rp 300.000.000 (tiga ratus juta rupiah).

b. Pasal 303 ayat (2)

Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)

c. Pasal 303 ayat (3)

Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah)¹⁹

Keselamatan kapal serta pelayaran terdiri dari aspek – aspek yang sangat luas, diantaranya adalah sebagai berikut :

¹⁹ Idem, halaman 155

- a. Keselamatan dari suatu kapal terkait kelengkapan, fasilitas dan konstruksi dari kapal tersebut
- b. Pengukuran tonase kapal
- c. Pengawakan kapal
- d. Pencegahan pencemaran laut yang bersumber dari kapal.

Berdasarkan faktor keselamatan tersebut pemerintah membuat Undang – Undang Nomor 17 tahun 2008 mengenai pelayaran yang bertujuan untuk memberikan pagu dasar mengenai transportasi laut, serta menurut pemaparan peraturan tersebut agar implementasi pelayaran dapat hadir sebagai suatu sistem yang mampu memberikan kebergunaanya bagi masyarakat dan mengembangkan jiwa kebaharian pada setiap masyarakat Indonesia. Suatu peristiwa dapat dikategorikan sebagai pelanggaran tindak pidana serta dapat dipertanggung jawabkan pada pelaku terkait mengenai perbuatan yang telah menyeleweng dari peraturan perundang – undangan yang berlaku. Atau dalam arti lain suatu tindak pidana ialah suatu aktivitas dalam sebuah peristiwa tertentu atau aktivitas yang sudah dinyatakan terlarang dalam undang-undang, yang aktivitas tersebut sudah terjadi dan mampu berakibat pada penghukuman badan ataupun denda pada pelaku. Tindak pidana yang terjadi pada sektor pelayaran ialah beberapa kejadian yang terlarang oleh undang – undang, dan tercela yang dilakukan dalam sektor pelayaran. Sedangkan pelayaran berupa satu kesatuan sistem yang didalamnya terdapat angkutan perairan, kepelabuhan, keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan maritim. Ketentuan – ketentuan tindak pidana dalam

hal ini terdapat 48 pasal yang terdapat dimulai pada pasal 284 hingga 332 Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengenai pelayaran. Dari total 48 pasal yang mengatur tindak pidana pelayaran dan ancaman hukuman yang terkandung di dalamnya, Undang – undang tersebut terbagi menjadi 3 bagian, diantaranya yaitu:

- a. Tindak pidana di bidang angkutan perairan yaitu berdasarkan pasal 284 – 296, pasal 302, pasal 304 sampai pasal 315, 317,323, 330 dan pasal 331 dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran
- b. Tindak pidana di bidang kepelabuhan dipidana sesuai dengan ketentuan pasal 297 – 301, pasal 303 UU nomor 17 Tahun 2007 mengenai pelayaran
- c. Tindak pidana di bidang lingkungan maritim, dapat dipidana menyesuaikan dengan pasal 316, pasal 318 hingga pasal 322, pasal 324 – 329 dan pasal 332 Undang – undang nomor 17 tahun 2008 mengenai pelayaran.

Berdasarkan Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran secara jelas dijelaskan bahwa segala tindakan yang termasuk ke dalam bagian tindak pidana di bidang pelayaran diatur secara langsung pada Kitab Undang – Undang Hukum Pidana (KUHP) yaitu pada buku kedua, bab XXIX mengenai Kejahatan Pelayaran, pasal 438 hingga pasal 479 berupa pembajakan, keterangan palsu, pelanggaran perjanjian hingga penyerangan nakhoda. Salah satu aspek penting dan mendasar dalam suatu pelayaran ialah kapal, kapal dapat mengangkut jumlah beban yang banyak beberapa diantaranya seperti kru kapal, barang – barang bawaan, muatan dengan berat berton – ton. Dalam suatu

pelayaran kapal, sangat mungkin terjadi kecelakaan, kecelakaan dipicu dari lemahnya pengawasan. Terdapat beberapa aspek pemicu kecelakaan salah satunya adalah kesalahan dan kelalaian manusia.

Pada studi kasus putusan Nomor 12/Pid.B/2021/PN Tul dijelaskan bahwa kapal SPOB Bahari Maju III terjerat hukuman pasal 302 ayat (1) dan pasal 117 ayat (2). Pada pasal 302 sesuai dengan bagian pasal, termasuk ke dalam kategori tindak pidana di bidang perairan. Sedangkan pada pasal 117 ayat (2) menjelaskan tentang Undang – Undang Nomor 17 tahun 2008 mengenai pelayaran yang telah diubah dengan Undang – Undang Nomor 11 tahun 2020 mengenai Cipta Kerja. adapun masing – masing pasal, berisi sebagai berikut.

a. Pasal 117 ayat 2

Kelaikan kapal sesuai dengan ayat 1 huruf a wajib dipenuhi setiap kaal sesuai dengan daerah pelayarannya yang berupa:

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

b. Pasal 302 ayat 1

Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sesuai yang diterangkan pada pasal 117 ayat 2 maka dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 tahun dan denda sebanyak Rp 400.000.000,00,-

Dari kedua pasal tersebut, nakhoda dinilai lalai dan abai dalam pengambilan keputusan. Hal ini disebabkan nakhoda memiliki hak penuh dalam pengambilan keputusan, selain itu nakhoda juga mengetahui bahwa jumlah muatan telah melebihi ambang batas sehingga kapal terbenam melewati garis muat. Berdasarkan hal tersebut nakhoda dijerat pasal 117 ayat 2 dan pasal 302 karena "Nakhoda melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut" maka dari pasal tersebut sudah jelas bahwa nakoda melakukan kesalahan dan harus menerima tindak hukuman pidana pelayaran. Tindak pidana dalam lingkup pelayaran merupakan perbuatan terlarang yang diatur oleh Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Adapun alasan dibuatnya undang – undang ini adalah akibat perkembangan strategi nasional dan internasional yang menuntut kemajuan zaman serta telah sesuai dengan kaidah IPTEK, peran serta perusahaan dan persaingan yang sulit, otonomi daerah, dan akuntabilitas dengan memperhatikan keselamatan keamanan pelayaran.

Nakhoda adalah pengemudi kapal yang seharusnya mengetahui konsekuensi dari tindakan yang dilakukannya. Setiap keputusan menentukan

arah kapal serta kelancaran kapal, selain itu nakhoda juga mempertimbangkan keamanan dan keselamatan kapal, kru dan muatannya selama pengambilan suatu keputusan. Berdasarkan permasalahan ini, nakhoda kapal SPOB Bahari Maju III terbukti bersalah secara hukum, hal ini sesuai dengan pasal 117 ayat 3 yaitu “Melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal itu tidak layak laut”. Permasalahan yang timbul pada kapal Bahari Maju III adalah nakhoda sudah mengetahui bahwa kapal mengalami kelebihan muatan dan membahayakan keselamatan kapal, kru dan muatan sehingga kapal tidak laik laut.

Kapal dinyatakan laik laut menurut pasal 1 ayat 33 undang – undang aquo ialah suatu kondisi dimana kapal telah terpenuhi syaratnya terkait keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan kru kapal, serta kesehatan dari penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal yang sedang berlayar, status hukum kapal dan manajemen kapal dalam berlayar di suatu perairan. Hal ini semakin ditekankan pada pasal 117 ayat 1 undang – undang aqua yang menjelaskan bahwa keselamatan memiliki beberapa persyaratan diantaranya adalah sebagai berikut:

- a. Kelaiklautan kapal
- b. Kenavigasian

Berdasarkan kasus kapal Bahari Maju III dijelaskan pada Putusan Nomor 12/Pid B/2021/PN Tul bahwa meskipun mualim atau chief officer telah

menginformasikan bahwa muatan melebihi batas dan telah diinformasikan kepada nakhoda. Nakhoda menimbang bahwa kapal tetap dilayarkan dengan alasan bahwa kapal Bahari Maju III telah memiliki surat ijin berlayar dari syahbandar pelabuhan Bede.

Berdasarkan penjabaran pada pasal 80 ayat 4 dan pasal 207 ayat 1 undang – undang aquo dijabarkan bahwa syahbandar mempunyai fungsi dalam hal ini meliputi pelayaran, keselamatan, keamanan, yaitu melalui pelaksanaan, pengawasan serta memberikan penegakan hukum di perairan khususnya di tiap – tiap pelabuhan. Sedangkan tugas apabila dikorelasikan dengan fungsi yang ada maka tugas syahbandar adalah mengecek pelayaran pada tiap kapal dengan cara pelaksanaan, pengawasan, penegakan serta perlindungan hukum. Syahbandar melalui tugasnya yaitu pengawasan memberikan surat persetujuan berlayar bagi kapal – kapal yang hendak berlayar. Namun, bukan berarti nakhoda yang telah mengetahui ketidaklaikan kapal dapat menggeneralisasikan bahwa kapal dapat berlayar dengan mengacu pada surat perizinan berlayar dari syahbandar.

Hal yang telah dilakukan nakhoda adalah salah karena nakhoda memiliki hak penuh dan utuh dalam menolak kapal Bahari Maju III berlayar, sehingga berdasarkan hal tersebut disimpulkan bahwa nakhoda melayarkan kapal dan telah memperoleh surat persetujuan berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh syahbandar tetap tindakan tersebut tidak dapat ditoleransi. Dari penjelasan tersebut, maka nakhoda dinyatakan memiliki unsur kesengajaan dan menyadari (*willens at wittens*) bahwa terdakwa terbukti bersalah. Dalam hal ini nakhoda memiliki

tanggung jawab dan kewajiban menjaga keselamatan sebagaimana yang dijabarkan dalam undang – undang sehingga dalam pemberian hukuman pidana bagi nakhoda perlu dipertimbangkan ketidakpatuhan nakhoda yang dalam hal ini mampu mengganggu kelangsungan pelayaran sesuai pasal 1 ayat 41 dan pasal 1 ayat 1 undang – undang pelayaran. Adapun isi dari undang – undang mengenai pelayaran pada pasal 1 ayat 1 dan pasal 1 ayat 41 adalah sebagai berikut.

- a. Pasal 1 ayat 1 Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran berisikan : “Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim²⁰”.
- b. Pasal 1 ayat 41 Nakhoda 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.

Berdasarkan hal tersebut, pasal 1 ayat 1 UU Nomor 17 Tahun 2008 menjelaskan bahwa setiap pelayaran harus menjamin keamanan dan keselamatan dan pasal 1 ayat 41 menjelaskan mengenai definisi nakhoda dan posisi nakhoda yang memimpin suatu kapal dan memiliki otoritas penuh dan tanggung jawab penuh dalam setiap keputusan.

²⁰ Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

2. Faktor Penyebab Terjadinya Tindak Pidana yang Dilakukan Nakhoda Dalam Kapal Atas Pelayaran yang Tindak Laiklaut Dalam Membawa Muatan Kapal

Dalam pelayaran kapal, setiap nakhoda wajib memiliki izin melayarkan kapal. Hal ini sesuai dengan Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran pasal 13 ayat 2 dijelaskan bahwa “Kegiatan angkutan laut khusus sesuai yang dijelaskan pada ayat (1) dapat dilakukan sesuai dengan izin operasi melalui Pemerintah²¹”. Sehingga berdasarkan hal tersebut setiap pengangkutan muatan yang melalui jalur laut perlu melalui persetujuan pemerintah. Dalam implementasinya sesuai dengan Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada pasal 124 ayat 1 dijelaskan bahwa persyaratan keselamatan suatu kapal dapat dilihat melalui beberapa aspek, yaitu:

- a. Material
- b. Konstruksi
- c. Bangunan
- d. Permesinan
- e. Stabilitas
- f. Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong serta radio

²¹ Pasal 13 ayat 2 Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

g. Elektronika kapal.²²

Dari ke-7 aspek tersebut, setiap kapal harus memenuhi dan mematuhi persyaratan yang dijelaskan sehingga keselamatan kapal dapat terjamin. Pengangkutan muatan memiliki peranan yang sangat vital dalam proses pembangunan ekonomi negara. Benda-benda yang di ekspor maupun di impor dari negara Indonesia ke negara – negara lain didominasi pengangkutannya melalui jalur laut, yaitu melalui pelayaran kapal angkut. Dalam implementasinya, terdapat beberapa hambatan yang perlu dihindari dan dicegah melalui tindakan – tindakan preventif. Hambatan tersebut salah satunya adalah kecelakaan atau musibah, kecelakaan dapat terjadi karena hal – hal yang tidak dikehendaki seperti perbuatan manusia maupun kerusakan alat angkut. Kecelakaan dapat menyebabkan berbagai kerugian yaitu fisik, jiwa, material hingga hilangnya mata pencaharian bagi awak kapal, penumpang, pemilik barang, dan pihak – pihak lain yang bersangkutan. Berikut adalah aspek penyebab dari tindakan pidana yang disebabkan oleh nahkoda yang sedang menjalankan kapal yang tidak laik laut:

a. *Overdraft*

Dalam mengantisipasi muatan yang berlebih biasanya sebelum berlayar nahkoda dan awak kapal sudah melakukan pengecekan, dan penanganan muatan yaitu dengan mengatur, merawat, membongkar muatan kapal agar

²² Pasal 124 ayat 1 Undang Pasal 13 ayat 2 Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2018 tentang Pelayaran

muatan dapat sampai dalam keadaan yang utuh dan selamat. Dalam implementasinya muatan angkut harus memperhatikan beberapa hal berikut.

- 1) Penyusunan suatu muatan perlu memperhatikan kestabilan kapal dan keselamatan kapal. Muatan – muatan kapal yang terdiri dari barang – barang ini tidak boleh mengganggu jarak pandang dari anjungan dan tidak menghalangi peralatan K3 seperti alat pemadam kebakaran dan lainnya.
- 2) Batas benam kapal ditentukan melalui garis plimsol yang disesuaikan dengan daerah serta musim. Perhitungan ini dapat diperhitungkan secara mendetail melalui *Load Line Convention* namun dapat juga diperkirakan melalui huruf “z” pada lambung kapal, apabila garis sudah berada di huruf “z” maka berat muatan dikatakan stabil dengan kapal, namun apabila sudah melampaui maka kapal sudah overdraft

Dalam kaitannya pihak yang berkontribusi dalam menjaga muatan adalah mualim kapal. Mualim kapal harus mengerti dan mengimplementasikan prinsip ini:

- 1) Melindungi segenap awak dan pekerja kapal

Hal ini berupa keselamatan, yaitu untuk mereduksi kemungkinan terjadinya bahaya selama pelaksanaan bongkar muat. Dalam kasus ini, pada kapal SPOB Bahari Maju III kapal sudah mengalami kelebihan muatan dan pada saat itu kapal diberhentikan oleh angkatan laut KRI Sura-802, apabila kapal dibiarkan dan dilanjutkan untuk berlayar,

dikhawatirkan keselamatan kru dan awak kapal lainnya berada dalam bahaya.

2) Melindungi kapal

Yaitu usaha untuk mengusahakan agar suatu kondisi dalam keadaan yang baik, aman serta layak laut. Dalam hal ini perlu dilakukan bagi – bagi muatan secara merata, misalnya muatan dibuat tegak lurus, menyamping, mendatar di geladak kapal. Dalam kasus ini, pada kapal SPOB Bahari Maju III, untuk mengoperasikan suatu kapal harus dalam keadaan yang laik. Penggunaan berkala kelebihan muatan pada kapal akan memberikan beban tambahan pada kapal, sehingga semakin cepat potensi kerusakan kapal dan membutuhkan perawatan dengan nominal besar karena kerusakan tersebut.

3) Melindungi muatan

Dalam hal ini tanggung jawab pengangkut dalam keselamatan muatan dari pelabuhan satu ke pelabuhan selanjutnya, hal ini dilakukan agar kondisi muatan memiliki berat dan kondisi yang sama seperti penerimaannya. Dalam hal ini terdapat sifat serta jenis muatan yang harus dipahami oleh pihak pengangkut, hal ini bertujuan untuk mengurangi kemungkinan terjadinya kerusakan muatan. Kemungkinan – kemungkinan kerusakan dapat terjadi oleh beberapa faktor yaitu:

- a) Kerusakan kapal
- b) Kerusakan muatan

- c) Kebocoran
- d) Pergesekan badan kapal
- e) Pergesekan muatan lain
- f) Penanganan muatan lain
- g) Meningkatnya temperatur mendadak
- h) Pencurian

Pihak awak dan nakhoda pada kapal umumnya melakukan prevensi tersebut melalui beberapa hal diantaranya adalah sebagai berikut.

- 1) Memakai keamanan dengan menggunakan pengikat
- 2) Pemasangan ventilasi
- 3) Pisah muatan
- 4) Perencanaan *layout* muatan yang tertata
- 5) Memanfaatkan ruang secara maksimal

Pemanfaatan ini berkaitan dengan penguasaan ruang rugi, pengaturan dapat dilakukan sedemikian sehingga muatan dapat masuk ke dalam ruang muat secara maksimal dan beberapa ruang muat yang tidak berguna dapat direduksi semaksimal mungkin. Dalam suatu palka ada beberapa hal yang memang tidak bisa dihindari, yakni adanya *broken storage* tempat – tempat seperti ini yaitu pada:

- 1) Sudut ruang
- 2) Palka ujung
- 3) Got – got

- 4) Susunan muat teratas
- 5) Celah di antara muatan

Terjadinya hal ini umumnya disebabkan karena bentuk palka, muatan, jenis muatannya, ataupun kemampuan pekerja yang kurang pandai dalam pengaturan *layout* palka. Dari hal tersebut, maka awak kapal terutama mualim dan pengangkut memiliki kontribusi yang sangat penting dalam pengaturan muatan.

Dalam kasus kapal SPOB Bahari III berdasarkan putusan nomor 12/Pid.B/2021/PN Tul halaman 7 dijelaskan bahwa kapal SPOB Bahari III mengalami *Overdraft*. Terdapat beberapa kemungkinan suatu kapal terjadi *overdraft* diantaranya adalah sebagai berikut.

- 1) *Stowage Plan*

Hal ini berupa rencana atur muatan seperti tampak samping, tampak atas terkait letak – letak muatan, jumlah serta berat muatan yang ada pada palka sesuai dengan tanda pengiriman pada setiap pelabuhan tujuan. Pemakaian *stowage plan* dalam pengaturan memiliki keuntungan yaitu dapat memperkirakan jarak, jumlah, berat dan perencanaan pembongkaran serta mampu memperhitungkan pekerja yang dibutuhkan dalam pengaturan muatan tersebut, serta lama waktu bongkar muat yang dijadikan sebagai acuan pertanggungjawaban muatan.

- 2) Garis Kapal

Garis kapal terbagi menjadi 3 bagian yaitu *load line*, *deck line* dan *base line*.

- a) *Load line* ialah tanda yang dipasang pada bagian tengah kapal tepatnya di bagian lambung kanan dan kiri kapal dalam rangka membatasi jumlah muatan sehingga muatan dapat diukur banyak dan jumlahnya agar dalam keadaan aman.
- b) *Deck Line* ialah tanda dari sisi bagian atas yang berhimpitan dengan main deck dan diukur dengan menambahkan *free board*
- c) Garis dasar (*Base line*) garis air pada bagian dasar atau dapat disebut batas air 0 (*water line 0*).

3) *Dead Weight Tonnage* (DWT)

DWT ialah suatu berat muatan berupa minyak, pelumas, air tawar, ballast, perbekalan dan anak buah kapal dan serta berat aktual perahu selama berlayar dikurangi berat perahu dalam keadaan tidak terisi termasuk motor dan tali

Berdasarkan kemungkinan terjadinya *overdraft* kapal, berikut adalah jbaran penjelasan faktor yang mempengaruhi kapal SPOB Bahari Maju III yang mengalami *overdraft* yaitu sebagai berikut.

- 1) *Stowage Plan* diterapkan oleh mualim, berdasarkan Putusan No 12/Pid B/2021/PN Tul dijelaskan bahwa mualim pada saat memberangkatkan kapal di Pelabuhan Bade Papua telah menyadari terjadinya kelebihan

muatan dan segera melaporkan kepada Nakhoda, namun Nakhoda menginstruksikan untuk tetap menjalankan kapal.²³

- 2) Garis kapal yang *overdraft* karena terbenam di bawah air laut sehingga dari segi nilai keamanan dan kelaiklautan kapal tidak layak berlayar, nakhoda telah menyadari terjadinya kelebihan muatan melalui garis muatan yang terbenam namun memutuskan untuk berlayar karena memiliki Surat Perizinan Berlayar (SPB) dari syahbandar di Pelabuhan Bede, Papua.²⁴
- 3) Berat DWT pada kapal SPOB Bahari Maju III khusus untuk muatannya adalah Palm Acid Oil sebesar 2.562.489 Kg dan Crude Palm Oil sebesar 802.851Kg yang dimiliki oleh PT.Tanimas Maritim Indonesia, sedangkan kemampuan kapal mengangkut yaitu 3.400.000 Kg. Perolehan berat hanya muatan sebesar 3.365.340 Kg belum termasuk perbekalan, anak buah kapal, berat bahan bakar, berat pelumas, berat barang bawaan, berat tambahan dan berat bersih muatan kapal. Berdasarkan hal tersebut apabila diestimasi besar nilainya melebihi 3.400.000 Kg dan mengakibatkan garis muat kapal mengalami *overdraft*.²⁵

²³ Putusan No 12/Pid B/2021/PN Tul. Halaman 23

²⁴ Idem, Halaman 23

²⁵ Idem, Halaman 15

b. Surat Muatan

Berdasarkan informasi pada surat putusan mahkamah agung pada perkara kapal SPOB Bahari Maju III diperoleh surat yang tersedia adalah *bill of loading* dan surat persetujuan berlayar (SPB) atau *port clearance* yang diberikan oleh syahbandar kepada kapal SPOB Bahari Maju III dengan Nomor PB.14/KM.62/01/XII/2020. SPB ini berguna sebagai surat pengganti surat syahbandar mengenai overdraft, karena dari syahbandar tidak mengeluarkan surat tersebut pada kapal SPOB Bahari Maju III. Penentuan kapal laik atau tidak laik berlayar ditentukan berdasarkan surat yang dikeluarkan oleh syahbandar yaitu Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Walaupun SPB sudah diperketat, namun fakta bahwa masih terdapat banyak nakhoda yang abai pada peraturan masih sering terjadi. Berdasarkan pasal 219 ayat (1) Undang – Undang No 17 Tahun 2008 mengenai pelayaran, SPB ialah dokumen yang memiliki urgensi dan wajib dikeluarkan oleh syahbandar dalam rangka perizinan kapal boleh atau tidaknya meninggalkan suatu pelabuhan. Surat persetujuan berlayar adalah surat yang menjadi bukti bahwa:

- 1) Kapal sudah dilakukan pemeriksaan
- 2) Telah memenuhi standar kelaiklautan

Dalam mengatur dan menangani muatan pada kapal terdapat surat – surat yang harus dipatuhi nakhoda dan awak kapalnya. Hal ini berguna sebagai barang bukti di pengadilan sebagai bukti autentik mengenai status quo dan bagaimana kondisi muatan kapal tersebut.

1) *Manifest*

Faktor muatan yang dibongkar pada pelabuhan tujuan

2) *Resi mualim*

Surat tanda terima bahwa kapal dapat menampung muatan

3) *Shipping order*

Suat yang berguna bagi shipper yang ditujukan kepada *carrier*.

4) *Stowage plan*

Gambaran informasi kondisi yang berada pada palka, dari segi jumlah, berat dan letak sesuai consignment mark pada pelabuhan tujuan.

5) *Letter of indemnity*

Surat jaminan yang dibikin pengirim dalam rangka tanggung jawab jika terdapat klaim pada barang muatan

6) *Bill of loading*

Surat yang menyetujui pengakuan barang dagangan antar pengirim di korporasi pelayaran sehubungan dengan segala pertimbangan yang terdapat pada surat tersebut

7) *Statement of fact*

Laporan pelaksanaan kegiatan bongkar dari awal hingga selesai kegiatan

8) *Hatch list*

List barang – barang bongkar muat yang ada di palka

9) *Discharging list*

List bongkar muat yang terdapat pada pelabuhan

10) *Damage Report*

Surat yang berupa berita apabila terjadi kerusakan pada muatan yang menjadi tanggung jawab pengangkut

11) *Delivery Order*

Surat yang menyatakan kepemilikan barang muatan

12) *Marine Note of Sea Report*

Berita yang berfungsi sebagai pengabaran terjadinya kerusakan muatan yang alasannya diluar kemampuan kru pengangkut, awak kapal dan nakhoda.

13) *Notice to Readiness*

Surat yang dibuat oleh nakhoda dalam rangka memberikan pernyataan bahwa kapal laik atau sudah siap dilakukan bongkar muat

14) *Port Clearance*

Surat yang dikeluarkan syahbandar bahwa kapal siap untuk berlayar

c. Jenis Muatan Angkut

Berdasarkan Pasal 13 ayat 4 UU No 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran dijelaskan bahwa “Kegiatan angkutan laut khususnya yang dijelaskan pada ayat (1) dilarang mengangkut muatan ataupun barang milik pihak lain dan atau mengangkut muatan atau barang umum kecuali dalam hal keadaan tertentu berdasarkan izin pemerintah”. Berdasarkan pasal 13 tersebut, dalam mengangkut barang terdapat batasan – batasan yang harus diperhatikan oleh nakhoda dan awak kapal. Batasan tersebut yaitu barang angkut bukan

termasuk barang milik pihak lain, ataupun barang milik umum kecuali atas persetujuan dari pemerintah. Izin persetujuan sangat penting untuk dilaporkan kepada petugas pengawas dalam rangka memastikan barang muatan memiliki kelengkapan dokumen, aman untuk dibawa dan berada di bawah syarat tonase kapal.

Berdasarkan pasal 1 ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) dijelaskan bahwa barang berbahaya adalah zat, bahan, dan atau benda yang dapat memiliki potensi yang membahayakan kesehatan, keselamatan, harta benda, dan lingkungan hidup, sebagaimana tercantum dalam *International Maritime Dangerous Goods Code* beserta perubahannya. Adapun beberapa bentuk barang berbahaya yaitu sebagai berikut.

- 1) Bahan cair
- 2) Bahan padat
- 3) Bahan gas

Setiap kapal yang berlabuh dan mengangkut barang – barang berbahaya wajib memberitahukan mengenai barang tersebut kepada syahbandar sebelum kapal pengangkut barang berbahaya tiba di pelabuhan.

Pada kasus kapal SPOB Bahari Maju III 1 Unit terdapat muatan berupa *Palm Acid Oil* sebanyak 2.562.489 kg dan *Crude Palm Oil* 802.851 Kg. Menimbang bahwa *Palm Acid Oil* merupakan salah satu jenis barang berbahaya yang termasuk ke dalam kategori limbah berbahaya karena terdiri dari unsur kimia yang tidak baik bagi kesehatan dan dapat mencemari

lingkungan sekitar. Apabila berat muatan melebihi standar dengan jenis muatan berupa *Palm Acid Oil* dan *Crude Palm Oil*, dikhawatirkan apabila kapal kandas maka muatan tersebut akan tumpah ke lautan dan mencemari laut. Bahan – bahan kimia yang terkandung di dalamnya akan mengganggu ekosistem laut dan ikan – ikan di sekitar perairan akan terkontaminasi bahan kimia. Pencegahan pencemaran dari kapal diatur melalui peraturan internasional yaitu pencegahan pencemaran pada kapal MARPOL 73/78. Pada peraturan ini terbagi menjadi 6 bagian lampiran, diantaranya adalah sebagai berikut.

- 1) *Annex I* : Peraturan pencegahan pencemaran dengan minyak
- 2) *Annex II* : Peraturan pengawasan pencemaran melalui zat cair beracun yang diangkut melalui bentukan cair
- 3) *Annex III* : Peraturan pencegahan pencemaran oleh barang berbahaya yang dibawa menggunakan kemasan
- 4) *Annex IV* : Peraturan pencegahan pencemaran yang disebabkan oleh kapal yang berupa kotoran kapal
- 5) *Annex V*: Peraturan pencegahan pencemaran yang dilakukan pada sampah – sampah kapal
- 6) *Annex VI* : Peraturan pencegahan yang dilakukan pada cerobong asap pada kapal saat beroperasi.

Dari keterangan MARPOL 73/78 Kapal SPOB Bahari Maju III pada putusan Nomor 12/Pid.B/2021/PN Tul kapal membawa *Palm Acid Oil* dan

Crude Palm Oil dengan kondisi garis muat kapal berada di bawah permukaan air laut. Kedua muatan tersebut berupa minyak dan terkandung bahan kimia di dalamnya, sehingga muatan berpotensi mencemari lingkungan laut. Berdasarkan MARPOL 73/78 kedua muatan tersebut masuk pada kategori Annex II. Dalam pengangkutan muatan terdapat aturan yang mengatur muatan yaitu pada pasal 13 ayat (4) Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran “Kegiatan angkutan laut khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang mengangkut muatan atau barang milik pihak lain dan atau mengangkut muatan atau barang umum kecuali dalam keadaan tertentu sesuai izin pemerintahan²⁶”. Kapal Bahari Maju III merupakan angkutan khusus pengangkut minyak, selain itu barang – barang muatan seperti *Palm Acid Oil* dan *Crude Palm Oil* serta kapal tersebut berada di bawah naungan PT.Tanimas Maritim Indonesia, dengan surat dan ketentuan yang sudah lengkap sehingga sudah melalui izin pemerintah Indonesia.

d. Nakhoda

Definisi terkait nakhoda menurut pasal 1 angka 41 Undang – Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran ialah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan memiliki hak serta tanggung jawab berdasarkan peraturan dan perundang – undangan yang ada. Nakhoda adalah pihak yang memiliki jabatan tertinggi dalam suatu pelayaran kapal. siapapun

²⁶ Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Halaman 23

yang berada di dalam kapal harus serta merta tunduk dan patuh pada perintah yang dikeluarkan oleh seorang nakhoda. Berdasarkan haknya, seorang nakhoda berhak melakukan beberapa hal sebagai berikut:

- 1) Memberikan perintah pada seluruh kru kapal
- 2) Menunjukkan cara pelaksanaan
- 3) Memberikan motivasi kepada seluruh kru kapal dalam menaati peraturan selama berada di kapal
- 4) Memimpin ABK
- 5) Melakukan pemantauan dan pengawasan pada seluruh jajaran ABK
- 6) Memberikan kesempatan bagi seluruh kru kapal agar dapat berpartisipasi dalam mengambil suatu keputusan
- 7) Memberikan bentuk dukungan agar munculnya kreativitas pengembangan sistem kapal²⁷

Selain hak yang dimiliki oleh nakhoda, terdapat beberapa kewajiban yang diemban oleh seorang nakhoda, kewajiban dijelaskan dalam KUHD dan UUP 2008 yaitu sebagai berikut.

- 1) Nakhoda wajib bertindak cakap, cermat dan bijak dalam melakukan tugasnya sebagai pemimpin umum diatas kapal. ia bertanggung jawab dalam seluruh kerugian yang disebabkan olehnya pada saat beroperasi baik karena sengaja maupun tidak disengaja. Hal ini dijelaskan pada pasal 342

²⁷ Herman Budi Sasono, Soegiharto dan Rosadiro Cahyono. 2014. *Manajemen Kapal Niaga : Teori Aplikasi dan Peluang – Peluang Bisnis*. Yogyakarta. Andi. Halaman 7

- ayat (1) KUHD pasal 135 UUP 2008 bahwa seorang nakhoda harus memenuhi persyaratan serta kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional
- 2) Nakhoda wajib patuh dan memahami betul maksud dari peraturan serta berbagai ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapalnya, keamanan muatannya. Nakhoda tidak dibenarkan menempuh suatu perjalanan kecuali jika kapal yang sanggup melaksanakan perjalanan tersebut telah lengkap dan memiliki anak buah yang cukup sesuai pasal 343 KUHD
 - 3) Nakhoda wajib menyimpan serta merawat surat dan atau sertifikat yang harus ada di kapal, seperti pas kapal, surat ukur, dan suatu ikhtisar dari register kapal, yang sudah memuat semua permintaan tempat berupa kapalnya sampai pada hari keberangkatan dari suatu pelabuhan Indonesia termasuk sijiil anak buah kapal. Hal ini dijabarkan melalui KUHD pasal 347
 - 4) Nakhoda wajib menyelenggarakan buku harian kapal hal ini berguna untuk dijadikan sebagai rekam jejak saat pelayaran buku harian tersebut berupa buku harian dek, mesin, dan radio. Hal ini sesuai dengan pasal 348 KUHD jo.
 - 5) Nakhoda sesuai pasal 138 ayat (3) UUP 2008 menolak untuk melayarkan kapal jika mengetahui kapal tersebut tidak laik laut

- 6) Apabila nakhoda mengetahui terdapat bahaya maka nakhoda wajib mengambil tindakan pencegahan dan menyebarluaskan berita terkait hal ini kepada pihak lain sesuai pasal 132 ayat (3) UUP 2008
- 7) Nakhoda wajib mendengarkan pembelaan dari anak buah kapal yang sudah melakukan kesalahan karena melanggar aturan sebelum menjatuhkan hukuman padanya.

Dalam hal ini setiap nakhoda harus mematuhi hak dan tanggung jawabnya. Keselamatan dan keamanan kapal, kru dan muatan juga menjadi aspek penting yang perlu diawasi. Segala pertimbangan dan keputusan nakhoda memiliki pengaruh pada pelayaran kapal ke depannya. Nakhoda berhak dan memiliki otoritas dalam menentukan apakah suatu kapal layak atau tidak layak berangkat.

Dalam hal ini pada putusan No 12/Pid.B/2021/PN Tul dijelaskan bahwa nakhoda telah mengetahui bahwa garis kapal berada dibawah permukaan air laut dan sedang membawa muatan berbahaya yaitu *Palm Acid Oil*.

Keselamatan kapal ialah suatu keadaan kapal yang mampu memenuhi suatu persyaratan material, konstruksi, kualitas permesinan, tata kelola susunan kapal yang diatur berdasarkan pada SOLAS 1974. Seperti halnya pelaut yang telah memiliki izin berlayar diberikan buku pelaut, buku ini berguna sebagai identitas pelaut dan dokumen – dokumen perjalanan selama melakukan perjalanan laut baik di dalam maupun luar negeri. Buku pelaut

berisikan data diri pelaut seperti nama, tempat, kebangsaan, ijazah dan pengalaman – pengalaman yang dimiliki selama berlayar. Persyaratan – persyaratan yang digunakan untuk bekerja di kapal berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 mengenai kepelautan diantaranya adalah sebagai berikut.

- 1) Berumur minimal 18 tahun
- 2) Sehat jasmani dan rohani berdasarkan surat dokter
- 3) Mempunyai sertifikat keahlian pelaut
- 4) Keterampilan pelaut dan Disjil²⁸

Pada studi putusan Nomor 12/Pid.B/2021 PN Tul dijelaskan bahwa nakhoda berumur 47 tahun, sehat jasmani dan rohani, memiliki sertifikat pelaut dengan gelar ANT – II atau dapat dijabarkan sebagai ahli nautika tingkat II, sehingga dikategorikan mampu dan memiliki keterampilan dalam melaut. Berdasarkan kualifikasi dan syarat pada Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 mengenai kepelautan, nakhoda SPOB Bahari Maju III telah terqualifikasi mampu melakukan pelayaran.

Namun kualifikasi mampu dan kelengkapan dokumen yang dimiliki nakhoda tidak memberikan jaminan utuh bahwa nakhoda tidak akan melakukan suatu kelalaian. Faktor manusia telah menjadi faktor yang sangat mendasar dalam kecerobohan saat menjalankan kapal, kurang mampunya

²⁸ Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan Pasal 17

nakhoda dan awak dalam menguasai permasalahan operasional menjadi faktor utama terjadinya suatu kelalaian. Masih terdapat banyak awak kapal beserta nakhoda kapal yang tidak menyadari aspek keselamatan dalam suatu pelayaran. Pada kenyataannya sudah ada peraturan tertulis terkait pentingnya kenyamanan dan keselamatan kapal yang dikemukakan. Kecelakaan kapal seperti kandasnya kapal, kapal tenggelam adalah dampak terburuk dari kelalaian – kelalaian tersebut.

Dalam hal ini terdapat beberapa pihak yang memberikan andil, memiliki tanggung jawab, dan memiliki kekuasaan atas pengemudian kapal. Hal tersebut memberikan makna bahwa segala hal yang berkaitan dengan pengoperasian, mekanisme kapal, serta keselamatan kapal beserta pihak – pihak yang berada di dalamnya adalah tanggung jawab dari nakhoda kapal.

Nakhoda adalah pihak yang mengemudikan kapal dan memimpin perjalanan kapal, adapun nakhoda juga bertanggung jawab penuh pada keselamatan jiwa, dan harta benda yang ada di dalam kapal. Nakhoda juga dituntut harus cepat dan cekatan dalam mengambil suatu keputusan sehingga suatu kapal dapat berjalan sesuai sistem dan keputusan – keputusan yang tepat dari nakhoda kapal.

Dalam hal ini apabila dikorelasikan dengan kronologi kejadian dalam hal ini nakhoda melayarkan kapal SPOB Bahari Maju III dari Bade menuju belawan, pada saat di perairan Laut Arafura bertemu dengan kapal angkatan laut KRI Sura – 802. Pada saat itu pihak kapal angkatan laut KRI Sura – 802

menemukan fakta bahwa draft kapal SPOB Bahari Maju III tenggelam. Selanjutnya, kapal diberhentikan kemudian nakhoda dijemput dengan membawa serta 2 orang saksi. Pihak kapal angkatan laut KRI Sura – 802 juga menemukan bahwa nakhoda membawa muatan *palm acid oil* dengan garis muat kapal dibawah permukaan air laut. Akibat dari berat muatan yang melebihi standar dan kapal mengalami overdraft maka dinyatakan bahwa kapal SPOB Bahari Maju III tidak memenuhi kelaikkan kapal.

Nakhoda kapal dinilai bersalah karena mengangkut muatan tanpa izin, karena sudah melampaui berat standar yang sanggup diampu oleh kapal, selain itu nakhoda juga mengangkut barang khusus dan barang – barang berbahaya tidak sesuai dengan persyaratan yang terdapat pada peraturan – peraturan yang ada. Untuk itu, dalam rangka memberikan efek jera bagi kapal dan dalam rangka mengingatkan terkait tanggung jawab pekerjaan serta saling menjaga keamanan, kenyamanan dan keselamatan selama berlayar perlu dilakukan langkah tegas bagi pelaku yang berupa tindak pidana. Selain itu tidak hanya nakhoda yang memberikan kontribusinya dalam menjaga keamanan, keselamatan dan kenyamanan saat berlayar, namun awak kapal juga berkontribusi langsung dalam menjaga hal tersebut. Kapal yang memenuhi standar keamanan serta awak dan nakhoda yang patuh peraturan keselamatan kapal, kecil kemungkinan terjadi kesalahan. Kesalahan – kesalahan seperti kelalaian tersebut pada hakikatnya adalah human error,

sehingga semakin sedikit kesalahan yang terjadi maka semakin kecil kemungkinan terburuk kapal mengalami kecelakaan.

e. Pengawakan

Berdasarkan definisi dari awak kapal menurut Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengenai pelayaran awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai jabatan yang tertera. Setiap kapal wajib diawaki oleh awak kapal. Awak kapal harus memiliki kualifikasi dalam berlayar, harus cakap, dan sehat secara rohani maupun jasmani. Setiap awak kapal wajib mengetahui tugasnya masing – masing dan harus mampu untuk saling berkoordinasi apabila sedang dalam keadaan darurat. Awak kapal yang berada di suatu kapal harus menyesuaikan dengan *safe manning certificate* dan susunan perwira sesuai dengan ketentuan peraturan yang ditentukan oleh pemerintah.

Awak kapal memiliki andil dalam keamanan, keselamatan suatu kapal. Hal ini sesuai dengan pasal 227 Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran yaitu “Setiap awak kapal wajib mencegah dan menanggulangi terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal”. Dalam hal ini walaupun awak kapal mendapat instruksi langsung dari nakhoda, namun awak kapal juga dapat berkoordinasi dengan nakhoda apabila terdapat kendala pada kapal, sehingga secara tidak langsung awak kapal juga berkontribusi dalam keamanan, keselamatan dan pencegahan pencemaran

yang mungkin terjadi pada kapal. Kurangnya koordinasi antara awak kapal dan nakhoda menjadi pemicu kesalahan – kesalahan yang disebabkan oleh *human error*. Adapun tugas dan kewajiban awak kapal angkut adalah sebagai berikut.

Terdapat beberapa pihak lain yang ikut bertanggung jawab selain nakhoda kapal, adapun pihak – pihak tersebut adalah sebagai berikut.

- 1) Bagian geladak, ialah awak kapal yang memiliki tugas untuk menjadi navigasi atau pengarah saat kapal sedang berlayar
- 2) Bagian kamar mesin, ialah kepala yang membawahi kamar mesin, fungsinya yaitu sebagai seseorang yang menjalankan serta melakukan pemeliharaan pada mesin – mesin kapal, sehingga kapal akan terus berjalan dan meminimalisir terjadinya kendala kapal
- 3) Mualim yang berfungsi sebagai wakil dari seorang nakhoda yang berfungsi dalam mengurus muatan dan perawatan kapal
- 4) Bagian kepengurusan administrasi yang berfungsi sebagai petugas yang mengurus administrasi mengenai muatan – muatan yang akan diangkut kapal. Data – data muatan serta dokumen – dokumen kapal dikelola oleh administrasi kapal.
- 5) Markonis ialah seseorang yang bertugas dalam menerima dan mengirimkan telegram maupun telepon radio

Berdasarkan dari semua pihak yang telah berkontribusi pada sebuah pelayaran dapat dilihat bahwa terdapat pembagian tugas – tugas pada setiap

pihak yang berkontribusi dalam pelayaran. Awak – awak kapal ini bekerja dibawah langsung oleh nakhoda kapal. Umumnya kelalaian bahkan hingga terjadinya kecelakaan dari suatu kapal angkut terjadi disebabkan oleh kelalaian masing – masing individu terhadap pekerjaannya. Disamping itu, nakhoda memberikan peran yang sangat penting dalam rangka memberikan instruksi dan perintah kepada awak – awak kapalnya.

f. Administrasi dan Dokumentasi Kapal

Administrasi kapal dilakukan secara harian pada kapal sesuai dengan pengaturan yang berupa catatan keterangan yang memiliki keterkaitan dan berhubungan dengan proses pelayaran. Alasan diterbitkannya buku harian kapal ialah sebagai isyarat barang bukti pengadilan jika selanjutnya kapal mengalami kejadian yang tidak diharapkan pihak pelayar, dan pemilik barang. Berdasarkan pasal 348 KUHD menjelaskan bahwa nakhoda mengusahakan agar selalu intensif dalam hal pengisian buku harian dimana semua hal yang terjadi selama proses pelayaran ditulis secara lengkap dan mendetail. Pasal 349 KUHD menjelaskan bahwa setiap kapal legal yang ada di Indonesia hanya diperbolehkan menggunakan buku harian yang setiap lembarnya disahkan melalui syahbandar. Buku harian juga berguna sebagai ketentuan mengenai pencatatan dalam bentuk buku harian kapal sebagai barang bukti yang berguna di pengadilan. Berdasarkan pasal 356 ayat (1) KUHD, yang

konteksnya adalah segala surat menyurat terkait keterangan kapal yang kemudian dilakukan serah terima oleh hakim.²⁹

Dalam hal ini kapal SPOB Bahari Maju III berdasarkan putusan nomor 12/Pid.B/2021/PN Tul telah memenuhi persyaratan dan kualifikasi dokumen yang diharapkan, sehingga prosesi tindak lanjut pidana semakin dipermudah karena dokumen – dokumen yang diajukan lengkap saat persidangan.

3. Dasar Pertimbangan Pertimbangan Hakim Dalam Menjatuhkan Vonis Terhadap Terdakwa dalam Putusan No. 12/Pid B/2021/PN Tul

Dalam pengambilan keputusan yang dilakukan oleh hakim, hakim perlu memiliki beberapa pertimbangan mengenai hal yang dapat meringankan dan hal yang dapat memberatkan terdakwa, pertimbangan itu akan menjadi dasar hakim dalam menjatuhkan putusan dan pembedaan. Pertimbangan hakim dijelaskan dalam KUHAP pasal 197 (d) yaitu pertimbangan yang tersusun secara jelas dan ringkas berisikan fakta situasi berikut alat bukti yang didapatkan dari persidangan dalam sidang yang menjadi dasar dalam menentukan kesalahan terdakwa. Sedangkan dalam pasal 197 huruf f menjelaskan mengenai peraturan perundangan berupa dasar dalam melakukan pidana dalam pengambilan putusan disertai keadaan yang meringankan ataupun memberatkan pelaku.

²⁹ Benny Berkiah Pandelaki dan Erwin Sitingjak. 2020. *Pengaturan Pertanggungjawaban Hukum Terhadap Nakhoda yang melakukan Tindak Pidana dalam Melayarkan Kapal Tidak Laik Sehingga Menyebabkan Kecelakaan Kapal.*

Pertimbangan yang diberikan oleh hakim dalam putusannya harus berunsur logis, rasional, ilmiah dan intuitif irasional. Intuitif irasional adalah keadaan dimana hakim menggunakan kepekaan hati serta perasaan yang setara dengan rasio dan logika sehingga lahirlah keadilan . Dalam menjatuhkan Putusan Nomor 12/Pid B/2021/PN Tul terdapat 2 pertimbangan yaitu sebagai berikut.

a. Pertimbangan Yuridis

1) Dakwaan Jaksa Penuntut Umum

Dakwaan dari jaksa penuntut umum terhadap terdakwa dibebankan dalam bentuk dakwaan sebagai berikut.

- a) Tindakan terdakwa sebagaimana yang telah diatur dalam undang – undang dan diancam pidana pada pasal 302 ayat (1) jo pasal 117 ayat (2) Undang – undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjadi pasal 302 ayat (1) jo pasal 117 ayat (2) undang – undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran sebagaimana telah diubah dengan Undang – Undang Nomor 11 Tahun 2020 mengenai Cipta Kerja
- b) Tindakan terdakwa sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam pasal 285 ayat (1) jo pasal 13 ayat (4) Undang – undang No.17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran menjadi pasal 285 ayat (1) jo pasal 13 ayat (4) Undang – undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah dengan undang – undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja

- c) Tindakan terdakwa sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam pasal 294 ayat (1) jo pasal 46 Undang – Undang No 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran menjadi Pasal 294 ayat (1) jo pasal 46 Undang – undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran sebagaimana telah diubah dengan Undang – Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja

Melalui penjabaran pasal di atas, majelis hakim berpendapat bahwa dakwaan (a) yang paling mendekati tindakan terdakwa pasal 302 ayat (1) Undang – Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu sebagai berikut:

- a) Nakhoda
- b) Melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laiklaut

2) Tuntutan Pidana

Tuntutan pidana yang diberikan oleh jaksa penuntut umum setelah mendengar, menganalisis keterangan saksi dan mengaitkannya dengan barang bukti yang diberikan selama persidangan, adapun tanggapan tuntutan pidana adalah sebagai berikut:

- a) Menyatakan terdakwa AZWAN terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana sebagaimana diatur dalam pasal 302 ayat (1) jo pasal 117 ayat (2) Undang – undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

- b) Menjatuhkan pidana terhadap terdakwa dengan pidana denda sebesar Rp 10.000.000 (sepuluh juta rupiah) subsidi 3 (tiga bulan) penjara
- c) Menyatakan barang bukti berupa:
 - (1) Kapal SPOB Bahari Maju III 1 Unit
 - (2) Muatan di dalam kapal yang meliputi Palm Acid Oil (PAO) sebesar 2.562.489 Kg dan Crude Palm Oil (CPO) 802.851 Kg
 - (3) 1 bendel dokumen beserta isinya
 - (4) Dikembalikan pada orang yang barang bukti tersebut disita dari padanya
 - (5) Membebani terdakwa membayar biaya perkara sebesar Rp. 2.000- , (dua ribu rupiah);³⁰

3) Keterangan Saksi

Dalam Putusan Nomor 12/Pid B/2021/PN Tul dalam rangka membuktikan dakwaannya jaksa penuntut umum dengan menghadirkan 4 (empat) saksi pihak – pihak tersebut diantaranya adalah Tatan Sumitra, Harmianti Jafar, Teguh Abi Wibowo, dan Sigit Trio Sakti. Berikut adalah penjelasan dari para saksi terkait keterangan kasus yang terjadi.

- a) Bahwa Saksi Tatan Sumitra selaku Kepala Kamar Mesin di Kapal mendapatkan perintah dari nakhoda untuk menghidupkan mesin dan berlayar dari belawan medan menuju ASIKI Papua untuk memuat

³⁰ Ibid, Halaman 2

barang cair berupa Palm Acid Oil (PAO) dan Crude Palm Oil (CPO). Saksi menjelaskan bahwa ia tidak mengetahui perizinan muatan dan kelaikan kapal SPOB Bahari Maju III dan ia tidak tau jumlah muatan yang diangkut.

- b) Bahwa saksi Harmianti Jafar selaku mualim I di Kapal menjelaskan bahwa saksi melihat keadaan kapal Bahari Maju III dimana garis muat kapalnya terbenam dibawah air laut (Overdraft) sehingga dari keamanan tidak layak berlayar, saksi juga menyampaikan secara lisan kepada Nakhoda mengenai kondisi kapal yang overdraft tetapi saksi berpendapat masih dalam batas toleransi. Hal ini disebabkan pendapat saksi bahwa pihak berwenang memberikan surat toleransi muatan overdraft ialah syahbandar melalui Surat Persetujuan Berlayar (SPB).
- c) Bahwa saksi Teguh Abi Wibowo selaku sebagai Penyidik Angkatan Laut KRI SURA 802 menjelaskan bahwa ia mengetahui setelah KRI SURA 802 melaksanakan kontak radio di channel 16 untuk menjalin komunikasi dengan SPOB dan KRI SURA 802 memerintahkan SPOB untuk stop mesin untuk melakukan pengecekan dokumen SPOB tersebut. Selain itu saksi juga mengetahui bahwa SPOB BAHARI MAJU III membawa limbah B3 tanpa dilengkapi dokumen sah serta ada beberapa pelanggaran dokumen pelayaran garis muat kapal tenggelam ke dalam permukaan air laut

- d) Bahwa saksi Sigit Tri Sakti mengetahui bahwa pada saat KRI SURA 802 berada di perairan laut arafuru bahwa pada saat itu menerima informasi laporan dari pengawas anjungan adanya kontak kapal permukaan berupa sebuah SPOB yang melaksanakan pelayaran di perairan arafuru dari muara sungai digul. Selanjutnya oleh pengawas dan juru radar kapal tersebut dipantau dan diikuti. Bahwa saksi mengetahui KRI SURA 802 melaksanakan kontak melalui radio Channel 16 selanjutnya diperintahkan oleh KRI SURA 802 untuk stop mesin. Saksi juga mengetahui bahwa setelah diamati kapal tersebut adalah SPOB BAHARI MAJU III dan mengangkut limbah B3 berupa Palm Acid Oil (PAO) tanpa dokumen lengkap yang mengindikasikan ilegalitas muatan dan kapal berlayar dimana garis muatan tenggelam.

4) Keterangan ahli

Dalam suatu pemeriksaan saksi ahli perlu memberikan kontribusinya dalam memberikan keterangan, adapun jumlah ahli yang dihadirkan pada persidangan berjumlah 3 yaitu.

- a) Irvan Tamnge

Ahli dalam persidangan bertugas sebagai pemantau dermaga kegiatan bongkar muat – muatan. Ahli menjelaskan bahwa angkutan laut khusus ialah suatu kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan sendiri dalam menunjang usaha pokoknya, sedangkan kegiatan angkutan laut khusus itu dilakukan oleh badan usaha untuk melayani

kepentingan pokok untuk kepentingan sendiri dengan menggunakan bendera indonesia yang disertai kelaiklautan. Ahli juga menjelaskan bahwa barang muatan Palm Acid Oil (PAO) dan Crude Palm Oil (CPO) pada kapal SPOB termasuk golongan barang khusus. Ahli juga menjelaskan bahwa muatan khusus tersebut termasuk ke dalam kategori barang khusus namun apabila di luar milik perusahaan maka barang tersebut memerlukan izin untuk menjadi milik perusahaan. Kapal SPOB Bahari Maju III terkategori sebagai angkutan khusus karena mampu menampung Palm Acid Oil (PAO) dan Crude Palm Oil (CPO). Ahli menjabarkan bahwa belum adanya aturan pembaharuan dari UU No 17 Tahun 2008 pada Peraturan Menteri Perhubungan No 93/2013 mengenai penyelenggaraan dan pengusahaan angkutan laut.

b) Hamdi Abduh, S.Sos

Ahli menjelaskan kedudukannya sebagai petugas kesyahbandaran kantor unit penyelenggaraan pelabuhan kelas II Tual. Ahli menjelaskan bahwa yang dimaksud kelaiklautan kapal sesuai dengan Undang – undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan

tertentu. Ahli juga menjelaskan bahwa kapal SPOB Bahari Maju III telah melebihi garis muat kapal tersebut tidak dapat melakukan pelayaran di perairan laut Yuridiksi Nasional Indonesia karena kapal SPOB Bahari Maju III yang melebihi garis muat kapal tidak memenuhi kelaiklautan kapal. Lebih lanjut, ahli menjelaskan bahwa setelah ahli memeriksa dokumen kapal SPOB Bahari Maju III adalah jenis atau tipe kapalnya berupa kapal tangki minyak dengan total keseluruhan dokumen dianggap telah memenuhi dari aspek kelengkapannya.

c) Astry Astilawaty Syarifuddin, S.Farm. Apt

Ahli menjelaskan bahwa Palm Acid Oil (PAO) dan Crude Palm Oil (CPO) ialah suatu hasil yang didapatkan dari inti sawit yang telah dibuang sebagai limbah dan disaring kembali dan diambil kandungan minyaknya yang tersisa, Crude Palm Oil (CPO) ialah minyak mentah hasil dari pengolahan kelapa sawit yang sudah diekstraksi. Ahli menjabarkan bahwa Palm Acid Oil (PAO) dan Crude Palm Oil (CPO) terkategori sebagai jenis barang berbahaya dan masuk kategori berbahaya namun tidak berarti limbah. PAO dan CPO dikatakan berbahaya karena memiliki bahan kimia yang membahayakan kesehatan dan dapat mencemari lingkungan. PAO dan CPO adalah bahan yang bukan bagian dari limbah kecuali apabila dilakukan pengujian laboratorium dan terdapat residu filtrasi, destilasi dan katalis didalamnya.

5) Keterangan terdakwa

Bahwa terdakwa selaku Nakhoda kapal SPOB Bahari Maju III diperintahkan dari pemilik kapal SPOB Bahari Maju III untuk mengangkut Palm Acid Oil (PAO) dan Crude Palm Oil (CPO) di ASIKI Papua. Muatan – muatan tersebut adalah milik PT.Tanimas Maritim Indonesia. Terdakwa menyatakan bahwa kapal SPOB Bahari Maju III perintah pelayaran dari belawan medan pada tanggal 9 Oktober 2020 dalam keadaan kosong, kemudian pada tiba di Bade Papua pada tanggal 29 Oktober 2020 untuk melakukan pengisian muatan PAO dan CPO, selama perjalanannya kapal berpindah – pindah dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain sebanyak 3 kali untuk mengangkut muatan PAO dan CPO. Pada tanggal 1 Desember 2020 kapal memperoleh surat persetujuan berlayar dari syahbandar bade papua. Berdasarkan keterangan terdakwa, ia menjelaskan bahwa sudah dilakukan pengecekan jumlah muatan PAO dan CPO yaitu PAO sebanyak 2.562.489 Kg dan CPO sebanyak 802.851 Kg dengan total 3.387.328 MT.

Terdakwa menjelaskan seluruh dokumen kapal SPOB Bahari Maju III sebagai syarat kapal berlayar dari Bade menuju Belawan telah lengkap dan sudah diperiksa oleh syahbandar Bade papua walaupun sebelum berlayar terdakwa menyadari kondisi garis muat kapal SPOB Bahari Maju III telah melebihi muatan, hal ini divalidasi oleh mualim I mengenai kondisi garis muat, namun terdakwa memutuskan untuk berlayar. Terdakwa menjelaskan bahwa tindakan terlarang tersebut atas dasar

terdakwa telah memperoleh Surat Persetujuan Berlayar Kapal SPOB Bahari Maju III telah terbit. Terdakwa menjelaskan bahwa sebenarnya terdakwa dapat memutuskan untuk tidak berlayar namun pertimbangan penghasilan sehingga jika kapal tidak berlayar maka tidak mendapatkan penghasilan dari perusahaan karena barang terlambat sampai.

Pada proses penangkapan, yaitu pada tanggal 2 Desember 2020 yang dilakukan oleh Kapal Patroli TNI Angkatan Laut, pihak anggota TNI Angkatan Laut naik ke kapal dan mengumpulkan barang bukti serta melakukan pengecekan kapal. Terdakwa menjelaskan bahwa anggota TNI Angkatan Laut menyadari terjadi overdraft pada kapal Bahari Maju III sehingga dilakukan penangkapan dan penyitaan barang bukti sementara untuk diajukan ke pengadilan setempat.

6) Barang bukti

Barang bukti yang ditemukan oleh penuntut umum telah mengajukan barang bukti di persidangan adapun barang buktinya adalah sebagai berikut:

- a) Kapal SPOB Bahari Maju III 1 Unit
- b) Muatan Kapal Palm Acid Oil 2.562.489 Kg dan Crude Palm Oil 802.851 Kg
- c) 1 bendel dokumen sertifikasi, surat serta dokumen kapal Bahari Maju III

7) Pasal peraturan pidana

Pada Putusan Nomor 12/Pid B/2021/PN Tul pasal – pasal yang dibebankan ialah sebagai berikut.

Tindakan terdakwa sebagaimana yang telah diatur dalam undang – undang dan diancam pidana pada pasal 302 ayat (1) jo pasal 117 ayat (2) Undang – undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjadi pasal 302 ayat (1) jo pasal 117 ayat (2) undang – undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran sebagaimana telah diubah dengan Undang – Undang Nomor 11 Tahun 2020 mengenai Cipta Kerja, 285 ayat (1) jo pasal 13 ayat (4) Undang – undang No.17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran menjadi pasal 285 ayat (1) jo pasal 13 ayat (4) Undang – undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah dengan undang – undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja dan pasal 294 ayat (1) jo pasal 46 Undang – Undang No 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran menjadi Pasal 294 ayat (1) jo pasal 46 Undang – undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran sebagaimana telah diubah dengan Undang – Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja³¹. adapun pertimbangannya berdasarkan surat dakwaan diantaranya ialah sebagai berikut.

a) Nakhoda

³¹ Putusan Nomor 12/Pid B/2021/PN Tul. Halaman 24

Nakhoda ialah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggungjawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang – undang hal ini dijelaskan berdasarkan pasal 1 angka 41 Undang – undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang telah diubah Undang – undang Nomor 11 tahun 2020 tentang Cipta Kerja. Nakhoda kapal Bahari Maju III dijelaskan bahwa terdakwa adalah orang yang cakap dan memiliki hak dan tanggung jawab sebagai nakhoda. Berdasarkan hal tersebut sebab terdakwa mampu dengan jelas menjawab selama proses persidangan dan tidak ditemukannya fakta alasan pemaaf ataupun pembenar yang dapat menghapus perbuatan terdakwa maka unsur telah terbukti sah secara hukum.

- b) Melayarkan Kapal sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tidak laik laut

Perbuatan tersebut merupakan perbuatan yang dilarang dalam hal ini melayarkan kapal sedangkan yang bersangkutan mengerti dan memahami bahwa kapal seharusnya tidak boleh berlayar karena kapal tidak laiklaut. Berdasarkan pertimbangan hakim pengertian dari pelayaran sesuai pada pasal 1 ayat 1 Undang – undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ialah suatu sistem yang terdiri dari angkutan perairan, kepelabuhan, keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan maritim. Sedangkan maksud dari laik laut

didefinisikan melalui pasal 1 ayat 33 Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang menjelaskan bahwa keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, penguatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Definisi kapal dijabarkan dalam pasal 1 angka 36 menjelaskan bahwa kapal ialah 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 yang berada dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak mengalami perpindahan. Menurut pasal 117 ayat (1) Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan bahwa keselamatan dan keamanan meliputi syarat kelaiklautan kapal, dan kenavigasian. Pada ayat (2) dijelaskan kelaiklautan meliputi aspek keselamatan kapal, pencegahan pencemaran, pengawakan, garis muat, kesejahteraan, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran, manajemen keamanan.

b. Pertimbangan Non Yuridis

1) Latar belakang terdakwa

Latar belakang terdakwa melakukan pelayaran yang melewati batas muatan (overdraft) adalah agar pihak kapal tetap memperoleh pemasukan dari perusahaan, meskipun terdakwa bisa menunda atau membatalkan pelayaran hal ini tidak dilakukan karena apabila barang mengalami keterlambatan maka pihak kapal tidak mendapatkan keuntungan finansial. Dalam hal ini terdakwa mengakui kesalahan dan menyesali perbuatannya dan berharap agar hakim memberikan keringanan hukum dan berjanji tidak mengulanginya lagi. Berdasarkan hal tersebut hakim mempertimbangkan sifat baik dan jahat terdakwa selaku pasal 8 ayat (2) Undang – undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang kekuasaan kehakiman. Sehingga, tujuan pidana bukan memberikan nestapa bagi seseorang namun sebagai langkah preventif, edukatif dan korektif sehingga dimohonkan penuntut umum bahwa kasus ini masih terlalu ringan, putusan dijatuhkan sesuai dengan kesalahan terdakwa dan setelah mempertimbangkan faktor subjektif terdakwa sehingga putusan tidak bertentangan dengan keadilan yang ada pada masyarakat.

2) Akibat perbuatan terdakwa

Apabila kapal terus dijalankan, terdapat kemungkinan kapal tenggelam akibat iklim, cuaca, bencana ataupun hal lain yang berpotensi membahayakan kapal. Kapal menjadi rentan untuk tenggelam hal ini membahayakan nyawa awak kapal, membahayakan kapal, dan muatan. Kerugian yang terjadi berdampak bagi perusahaan pengirim, kru kapal, dan

muatan yang mengandung bahan berbahaya akan mencemari laut. Berdasarkan Pasal 302 ayat (1) jo pasal 117 ayat (2) Undang – Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah dengan Undang – Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang cipta kerja memberikan alternatif hukuman kepada terdakwa berupa hukuman badan dan denda. Namun hakim mempertimbangkan bahwa kesalahan terdakwa masih belum memiliki dampak akibat pada lingkungan maritim ataupun jiwa maka dikenakan hukuman denda saja.

3) Analisis penulis

Dalam suatu pembedaan terdapat 3 kelompok besar, yaitu teori absolut (*vergeldings theorien*), teori relatif (*doel theorien*) dan teori menggabungkan (*verenigungs theorien*). Pada penelitian ini, digunakan teori relatif, teori ini merupakan teori balasan dari teori absolut. Berdasarkan pendapat Koeswadji dijelaskan bahwa tujuan pokok dari suatu pembedaan yaitu sebagai berikut.

- a) Bertujuan untuk mempertahankan ketertiban masyarakat
- b) Memperbaiki kerugian yang diderita masyarakat
- c) Memperbaiki si penjahat
- d) Membinasakan penjahat
- e) Mencegah kejahatan

Pendapat yang disampaikan oleh Muladi serta Barda Nawawi Arief, berpendapat sebagai berikut.

“Pidana tidak hanya melakukan sebuah pembalasan ataupun pengimbalan terhadap orang yang sudah melakukan suatu tindak pidana, namun memiliki tujuan yang bermanfaat. Teori ini muncul dan sering disebut sebagai teori tujuan. Dasar pembenaran pada teori ini⁹ yaitu terletak pada tujuannya. Pidana dijatuhkan bukan karena orang tersebut berbuat jahat namun agar orang jangan melakukan kejahatan”³²

Berdasarkan teori yang disampaikan oleh Muladi dan Barda Nawawi, disimpulkan bahwa keputusan kapal tidak laik berlayar yang diakibatkan karena overdraft, dilakukan tindak pidana dengan tujuan agar untuk mempertahankan ketertiban masyarakat dan agar orang jangan melakukan kejahatan. Pada putusan Nomor 12/Pid B/2021/PN Tul dijelaskan bahwa tidak ada korban jiwa, kerugian harta beserta benda, namun keputusan kapal untuk berlayar telah melanggar ketentuan yang telah ditentukan oleh pemerintah dalam rangka penertiban masyarakat.

Dalam Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran dijelaskan bahwa dalam pertanggungjawaban pidana perlu adanya hal – hal yang harus digaris bawahi, diantaranya adalah sebagai berikut.

- a) Kemampuan bertanggung jawab dari pembuat
- b) Terdapat keterkaitan psikis antara pembuat serta perbuatan yaitu adanya sengaja atau kesalahan dalam arti yang sempit. Pelaku

³² Usman. 2019. *Analisis Perkembangan Teori Hukum Pidana*. Jurnal Ilmu Hukum :62-78.

memiliki kesadaran yang mana pelaku harus mengetahui terdapat bahaya yang timbul dari perbuatan

- c) Tidak terdapatnya dasar peniadaan pidana yang perlu dihapuskan, dan dapat dipertanggungjawabkan sesuatu perbuatan terhadap pembuat.³³

Dalam Alexandro dan Rohmawati dikatakan bahwa seseorang dapat bertanggungjawab apabila seseorang memiliki keadaan jiwa seperti berikut.

- a) Tidak terganggu oleh berbagai penyakit secara terus menerus
- b) Tidak cacat dalam pertumbuhan
- c) Tidak terganggu karena terkejut, hipnotisme, amarah yang meluap, pengaruh bawah sadar, melindur mengigau dan lain sebagainya dengan perkataan lain dia dalam keadaan yang sadar.

Suatu kesalahan yang dibuat oleh seseorang dapat diukur dan dipertanggungjawabkan secara pidana melalui 4 unsur yaitu :

- a) Melakukan perbuatan pidana yang sifatnya melawan hukum
- b) Memenuhi unsur tertentu dalam bertanggungjawab
- c) Kesalahan berupa kesengajaan ataupun kealpaan
- d) Tidak memiliki alasan yaitu pemaaf.³⁴

³³ Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran.

³⁴ Vicky Hanngara Alexandro & Mety Rahmawati. 2019. *Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Kapal Akibat Tidak Laik Laut*. Jurnal Hukum Adiguna.

Sengaja dibagi menjadi 3 motif yaitu sengaja mempunyai niat, sengaja dengan kepastian, sengaja dengan kemungkinan. Kealpaan memiliki 2 jenis yaitu kealpaan perbuatan dan akibat. Dalam hal ini, nakhoda melakukan suatu kesengajaan dengan kemungkinan, dimana seseorang melakukan suatu tindak pidana dengan maksud untuk menimbulkan suatu akibat tertentu, namun disamping itu beliau sadar bahwa beliau mungkin akan memperoleh akibat suatu tindak pidana yang tidak diharapkan.

Sebuah putusan puncak suatu perkara ada pada putusan hakim yang diperiksa dan diadili langsung oleh hakim. Dalam implementasinya pada saat membuat suatu putusan harus diperhatikan berbagai aspek baik bersifat formal maupun dari segi materiil. Dalam penerapannya hakim tidak hanya menyesuaikan kesalahan terdakwa melalui surat dakwaan yang didakwakan oleh jaksa namun hakim juga wajib melakukan analisis dalam bentuk suatu pertanggungjawaban pidana sesuai kesalahan dari terdakwa hingga muncul akibat dari kesalahan – kesalahan tersebut. Dalam Putusan Nomor 12/Pid B/2021/PN Tul melalui dasar pertimbangan yuridis maupun non yuridis telah sesuai dengan dakwaan. Berdasarkan sudut pandang penulis, penulis menyatakan setuju dengan keputusan hakim kepada terdakwa untuk memberikan hukuman denda sebesar Rp. 20.000.000,- mengingat hakim memiliki fungsi untuk edukasi dan korektif. Tujuan hukuman tersebut adalah memberikan efek jera pada terdakwa dan dapat

dijadikan pelajaran bagi terdakwa kedepannya untuk tidak melakukan hal tersebut di masa mendatang. Selain terdakwa ada pula pihak terlibat dan pihak – pihak yang mengetahui seputar kasus tersebut, agar dapat dijadikan informasi tambahan yang bersifat edukatif bagi mereka. Hal ini sesuai dengan definisi dari pasal 8 ayat (2) Undang – Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang kekuasaan hakim bahwa kewajiban untuk mengikuti nilai – nilai hukum dan rasa keadilan yang hidup dalam masyarakat dalam mempertimbangkan sifat baik dan jahat terdakwa. Selama belum terjadi bencana, kecelakaan maka hakim berhak mereduksi hukuman terdakwa. Terdakwa memutuskan untuk menjalankan kapalnya dalam rangka agar tetap memberikan keuntungan bagi kru kapal. Apabila tidak dijalankan kapal Bahari Maju III maka ada pertimbangan pihak kapal tidak mendapatkan keuntungan karena keterlambatan, selain itu penjelasan terdakwa yang divalidasi oleh ahli Hamdi Abduh, S.Sos selaku petugas kesyahbandaran mengenai kelengkapan dokumen. Namun walaupun keadaan terdakwa merupakan figur yang sopan selama persidangan, bekerja sebagai tulang punggung dan tidak memiliki riwayat hukuman, hukum harus tetap berjalan secara adil. Tindakan yang dilakukan oleh terdakwa melanggar Pasal 302 ayat (1) jo pasal 117 ayat (2) Undang – Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah dengan Undang – Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang cipta kerja dimana nakhoda melayarkan kapalnya sedangkan kapal berada dalam

keadaan tidak laik laut karena terdapat unsur – unsur yang tidak dipenuhi oleh terdakwa, salah satunya adanya kelebihan muatan yang terlihat dari garis muat kapal. berdasarkan hal tersebut, terdakwa dijatuhi hukum denda sebesar Rp.20.000.000,- dengan ketentuan jika denda tidak dibayar maka dapat diganti dengan masa kurungan 3 bulan.

Melalui hukum pidana menurut KUHP, terdapat batas hukuman minimum yaitu lamanya hukuman penjara dan hukuman kurungan. Berdasarkan pendapat Wirjono Prodjodikoro, terdapat perbedaan pokok pada hukuman penjara serta kurungan, pada pasal 12 ayat (2) KUHP disebutkan hukuman pidana sekurang kurangnya satu hari dan selama – lamanya 15 tahun dengan dilampaui beberapa hal gabungan tindak pidana, *revediece*, atau dalam hal berlakunya pasal 53 KUHP. Hal ini memiliki dampak terhadap putusan yang diberikan hakim, diluar *tempus*, *locus*, *octus*, dan *reus* yang berbeda.³⁵

Ketiadaan batasan minimum yang sudah ditetapkan pada Undang – Undang pelayaran bagi nakhoda yang melayarkan kapal yang tidak laiklaut, berdampak pada meningkatnya jumlah nakhoda yang abai akan aturan dan efek lanjutannya yaitu maraknya terjadi kecelakaan laut. Sanksi pidana yang diberikan hakim kepada nakhoda tidak memberikan pengaruh

³⁵ Ade Ridwan.2021. *Aplikasi Pidana Terhadap Keterampilan yang Melakukan Pengoperasian Kapal Non Laut yang Menyebabkan Korban (Analisis Putusan Nomor 117/Pid.Sus/2015/PN Sgm dan Putusan Nomor 69/Pid Sus/2015/PN Kdl)*. Unes Law Review Volume 3 (3) : 224-240.

pada nakhodanya, terlebih lagi masa tahanan yang hanya beberapa bulan apalagi dengan adanya pemotongan masa tahanan yang sudah dijalani sebelum putusan pengadilan ditentukan ataupun hanya dikenakan untuk membayar denda tidak ada masa tahanan. Sanksi pidana bertujuan untuk memberikan efek jera dan mencegah agar nakhoda lainnya tidak melakukan tindak kejahatan. Dalam penegakan hukum pidana terdapat 3 tahapan yang harus dilalui, tahapan pertama yaitu tahapan formulasi yaitu tahap penegakan hukum yang sifatnya yaitu *in abstracto* di badan pembuat Undang – Undang. Pada tahapan selanjutnya terdapat tahapan aplikasi yaitu tahap penerapan hukum pidana dari aparat hukum yaitu kepolisian, kejaksaan dan pengadilan. Tahap ketiga yaitu tahap eksekusi yaitu tahap pelaksanaan hukum pidana yang secara nyata dilakukan oleh pihak pelaksana pidana.

Pidana pokok, *hoofdtraat* merupakan suatu pidana yang dijatuhkan secara langsung oleh hakim contohnya pidana mati, pidana penjara serta pidana kurungan. Pada pasal 10 KUHP pidana terdiri dari :

a) Pidana pokok

- (1) Pidana mati
- (2) Pidana penjara
- (3) Pidana kurungan
- (4) Pidana denda
- (5) Pidana tutupan

b) Pidana tambahan

- (1) Pencabutan hak tertentu
- (2) Perampasan barang tertentu
- (3) Pengumuman putusan hakim³⁶

Dalam hal ini nakhoda Kapal Bahari III terkena pidana pokok kurungan selama 3 bulan dan denda Rp 20.000.000 dari pasal 302 ayat (1) jo pasal 117 ayat (2) Undang – Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Tindak pidana yang dilakukan nakhoda kapal karena tidak mematuhi ketentuan laiklaut kapal dalam hal membawa muatan membahayakan kru kapal, muatan serta perairan karena membawa minyak *Palm Acid Oil* yang dapat mencemari lingkungan lautan apabila kapal tenggelam. Ketentuan pidana dalam aspek pelayaran memberikan jaminan bagi terselenggaranya angkutan laut yang aman serta nyaman, sehingga ikut memberikan dorongan dalam tumbuh kembang pengangkutan laut yang pada akhirnya menunjang juga pertumbuhan ekonomi sehingga tidak menjadikan hambatan saat penyelenggaraan angkutan laut atau pelayaran sedang beroperasi.³⁷

³⁶ Hardiknas Manopo, Max Sepang dan Harly S. Muaja. 2022. *Pemberlakuan Ketentuan Pidana di Bidang Perikanan Akibat Melakukan Pemalsuan Persetujuan dan Pendaftaran*. LexEtSocietatis Volume X(2).

³⁷ Julia Loing, Nontje Rimbing & Fonny Tawas. 2019. *Ketentuan Pidana Bagi Nakhoda Kapal Perikanan yang tidak Memiliki Surat Persetujuan Berlayar*. Diakses 22 Juli 2023. 02:30.

B. Pembahasan

1. Pelayaran

Dalam melakukan suatu pelayaran terdapat beberapa asas dan tujuan pelayaran yang harus dipatuhi, asas – asas tersebut sebagaimana tercantum di dalam Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengenai pelayaran, beberapa asas tersebut diantaranya adalah sebagai berikut.

- a. Asas manfaat
- b. Asas usaha milik bersama
- c. Asas persaingan yang dilakukan secara sehat
- d. Asas keadilan
- e. Asas keseimbangan, keselarasan hingga keserasian
- f. Asas kepentingan general
- g. Asas keterpaduan sesuai aturan yang berlaku
- h. Asas penegakan hukum
- i. Asas kemandirian
- j. Asas keselamatan lingkungan
- k. Asas kedaulatan
- l. Asas kebangsaan

Pelayaran dijadikan sebagai wajah bagi sektor kemaritiman indonesia, dalam pelayaran masing – masing pelayaran memiliki tujuan dan fungsinya. Hal ini sebagaimana dijelaskan pada Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008

mengenai pelayaran yang menyatakan tujuan – tujuan general dalam pelayaran, diantaranya adalah sebagai berikut.

- a. Kelancaran arus perpindahan individu ataupun barang melalui laut ataupun perairan yang mengutamakan serta melindungi angkutan yang ada di air dalam rangka memberikan kelancaran kegiatan perekonomian nasional
- b. Membina nilai dan jiwa – jiwa bahari
- c. Menghasilkan daya saing antar industri dan mengembangkan industri pengangkutan ke arah yang lebih baik kedepannya
- d. Menunjang, menggerakkan mengenai pencapaian tujuan pembangunan nasional
- e. Mengokohkan kesatuan serta persatuan bangsa dalam rangka mewujudkan wawasan – wawasan bernusantara
- f. Menjadi sektor peningkatan ketahanan nasional pada wilayah laut

Dalam implementasinya terdapat beberapa jenis kegiatan pelayaran yang dijelaskan melalui pasal 5 peraturan pemerintah nomor 2 tahun 1969 adapun jenis – jenis pelayaran dibagi menjadi 3 kelompok yaitu: pelayaran dalam negeri, pelayaran luar negeri, dan pelayaran khusus.

- a. Pelayaran dalam negeri ialah segala kegiatan angkutan laut antar pelabuhan yang berada di Indonesia dengan pelayaran yang teratur dan atau pelayaran yang tidak tetap dengan menggunakan seluruh jenis kapal. Pelayaran kapal dalam negeri menggunakan seluruh kapal berbendera Indonesia dan kapal berbendera asing yang berada di bawah hukum Indonesia.

- b. Pelayaran rakyat ialah pelayaran dengan menggunakan angkutan laut khusus yang diperuntukan untuk barang atau hewan antar pelabuhan Indonesia dengan memakai kapal layar
- c. Pelayaran perintis ialah suatu pelayaran yang terdapat pada trayek yang ditetapkan oleh pemerintah Indonesia
- d. Pelayaran luar negeri ialah pelayaran yang melintasi samudra sebagai kegiatan angkutan laut antar negara yang dilakukan secara tetap dan teratur ataupun tidak tetap dengan memakai seluruh jenis kapal.

Kapal SPOB Bahari Maju III termasuk ke dalam kategori jenis kapal dalam negeri, hal ini ditentukan berdasarkan asal dan tujuan dari kapal ini yaitu dari ASIKI Papua ke Belawan. Kedua kota tersebut merupakan wilayah atau daerah yang berada masih dalam lingkup Indonesia.

2. Hukum Pidana

Hukum pidana ialah suatu peraturan hukum terkait pidana. Hal ini kemudian diperjelas oleh Mustafa Abdullah serta Ruben Ahmad yang menjelaskan mengenai keterangan detail terkait hukum dalam delik yang diancam melalui suatu hukum pidana. Hukum pidana secara garis besar berfokus kepada keseluruhan ketentuan yang memiliki ketetapan terkait syarat apa yang mengikat negara apabila negara berkehendak dalam memunculkan hukum terkait pidana serta beberapa aturan adalah hukum pidana yang berlaku atau hukum

pidana positif yang sering disebut jus poenale. Pada hukum pidana cakupan yang digunakan adalah sebagai berikut

- a. Perintah serta larangan pihak yang memiliki wewenang dalam undang – undang apabila dikaitkan dengan ancaman pidana, norma yang perlu ditaati
- b. Ketentuan dan sarana yang dapat digunakan
- c. Aturan yang sifatnya temporal³⁸

³⁸ Fitri Wahyuni. 2017. *Dasar – dasar Hukum Pidana*. Tangerang Selatan: PT.Nusantara Persada Utama. Halaman 3.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Pengaturan hukum mengenai kelaiklautan kapal dalam membawa muatan kapal terdapat di berbagai tingkatan, baik tingkat nasional maupun internasional. Peraturan dan konvensi maritim berusaha untuk mengatur standar kelaiklautan dan persyaratan muatan yang aman dan sesuai. Namun, implementasi dan harmonisasi antar yurisdiksi menjadi tantangan yang perlu diatasi untuk meningkatkan efektivitas pengaturan hukum tersebut. Semua peraturan yang mencakup tentang pelayaran diatur pada Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008. Adapun permasalahan diatas tentang nakhoda kapal yang melakukan pelayaran sedangkan mengetahui kapalnya tidak laik laut yang dijelaskan pada studi kasus Nomor 12/Pid.B/2021/PN Tul bahwasannya kapal SPOB Bahari Maju III terjerat hukuman Pasal 302 ayat (1) dan Pasal 117 ayat (2) yang termasuk ke dalam kategori tindak pidana.

Penelitian ini menemukan bahwa terdapat beberapa faktor penyebab terjadinya tindak pidana nahkoda kapal atas pelayaran yang tidak laik laut dalam membawa muatan kapal. Faktor – faktor penyebab terjadinya tindak pidana yang disebabkan nakhoda yang melayarkan kapal tidak laik laut yaitu, overdraf, surat muatan, jenis muatan angkut, nakhoda, pengawakan, dan administrasi dna dokumentasi kapal.

Penelitian ini menemukan bahwa hakim dalam menjatuhkan vonis terhadap terdakwa nahkoda kapal yang tidak memenuhi kelaiklautan didasarkan pada 2

pertimbangan yaitu pertimbangan yuridis dan pertimbangan non yuridis. Pertimbangan yuridis meliputi dakwaan jaksa penuntut umum, tuntutan pidana, keterangan saksi, keterangan ahli, keterangan terdakwa, dan barang bukti. Pada pertimbangan non yuridis meliputi latar belakang terdakwa, akibat perbuatan terdakwa, dan analisis penulis. Dan dalam putusan Nomor 12/Pid.B/2021/PN Tul melalui dasar pertimbangan yuridis dan non yuridis telah sesuai dengan dakwaan dan penulis telah setuju dengan keputusan hakim dengan memberikan denda Rp. 20.000.000,- mengingat hakim memiliki fungsi untuk edukasi dan korektif. Hal ini sesuai dengan definisi dari pasal 8 ayat (2) Undang – Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang kekuasaan hakim. Tindakan yang dilakukan terdakwa dalam pasal ini melanggar pasal 302 ayat (1) jo pasal 117 ayat (2) Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran sebagaimana telah diubah dengan Undang – Undang 11 Tahun 2020 tentang cipta kerja.

B. Saran

Dari analisis dan kajian yang telah dilakukan, ditemukan bahwa penegakan hukum pidana merupakan faktor penting dalam mendorong kepatuhan terhadap standar kelaiklautan kapal. Sanksi pidana yang tepat dan konsisten terhadap nahkoda kapal yang melanggar dapat menjadi pendorong yang efektif untuk mencegah dan mengurangi pelanggaran semacam itu.

Selain itu, peningkatan kesadaran dan edukasi tentang pentingnya kelaiklautan kapal menjadi hal yang sangat penting dalam mencapai pelayaran yang aman dan berwawasan lingkungan. Kampanye edukasi dan pelatihan yang lebih intensif harus

diberikan kepada para pemangku kepentingan di sektor maritim untuk memastikan pemahaman yang lebih baik tentang masalah kelaiklautan.

Perlindungan lingkungan laut juga merupakan aspek yang krusial dalam penanganan pelanggaran kelaiklautan. Dengan penerapan regulasi yang lebih ketat dan pendekatan teknologi ramah lingkungan, dampak negatif pada ekosistem laut dapat dikurangi.

Pada akhirnya, penting untuk menciptakan kolaborasi yang kuat antara pemerintah, otoritas maritim, perusahaan pelayaran, asosiasi profesi, dan organisasi lingkungan. Kolaborasi ini akan memperkuat upaya bersama dalam mencapai tujuan keselamatan maritim dan perlindungan lingkungan laut.

Penelitian ini juga membuka peluang bagi penelitian lanjutan yang lebih mendalam dan luas untuk menjawab berbagai pertanyaan yang belum tergarap sepenuhnya. Hasil penelitian ini dapat menjadi panduan bagi penelitian selanjutnya yang dapat lebih menyempurnakan pemahaman tentang isu kelaiklautan kapal dan dampak hukum pidana terhadap nahkoda.

Diharapkan hasil dari penelitian ini dapat memberikan sumbangsih nyata dalam mewujudkan pelayaran yang aman, teratur, dan berwawasan lingkungan. Keselamatan maritim dan perlindungan lingkungan adalah tanggung jawab bersama yang perlu diemban dengan komitmen dan kerjasama dari semua pihak terkait. Semoga penelitian ini menjadi langkah awal dalam perbaikan dan pengembangan hukum pidana maritim serta berkontribusi pada kemajuan dunia maritim dan pelayaran secara keseluruhan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- Aksan, H. 2013. *Kamus Bahasa Indonesia : Kosakata Lengkap di Sertai Pemaknaan Secara Tepat*. Bandung: Nuansa Cendekia.
- Chazawi, A. 2007. *Pelajaran Hukum Pidana 1*. Jakarta: PT. Raja Grafindo.
- Hanifah, I., dkk. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas akhir Mahasiswa*. Medan: Pustaka .
- Marzuki, P., M. 2014. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Prenada media Group.
- Mertokusumo, S. 1999. *Mengenal Hukum*. Yogyakarta: Liberty Yogyakarta.
- Mulyana, D. 2001. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT.Remaja Rosdakarya.
- Sasono, H., B., dkk. 2014. *Manajemen Kapal Niaga (Teori Aplikasi dan Peluang – Peluang Bisnis)*. Yogyakarta: Andi.
- Siregar, T., A. 2005. *Metodologi Penelitian Hukum*. Medan: Pustaka Bangsa Press.
- Soekanto, S. 2018. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI-Press.
- Wahyuni, F. 2017. *Dasar – dasar Hukum Pidana*. Tangerang Selatan: PT.Nusantara Persada Utama.
- Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kelautan.
- Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Jurnal :

- Alexandro, V., H & Rahmawati, M. 2019. Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Kapal Akibat Tidak Laik Laut. *Jurnal Hukum Adiguna*. Diakses 22 Juli 2023. 22:23.
- Berkiah, B & Sitinjak, E. 2020. Pengaturan Pertanggungjawaban Hukum Terhadap Nakhoda yang melakukan Tindak Pidana dalam Melayarkan Kapal Tidak Laik Sehingga Menyebabkan Kecelakaan Kapal
- Loing, J., Rimbing, N., & Tawas, F. 2019. Ketentuan Pidana Bagi Nakhoda Kapal Perikanan yang tidak Memiliki Surat Persetujuan Berlayar. Diakses 22 Juli 2023. 02:30.
- Manopo, H., Sepang., M & Muaja, H., S. 2022. Pemberlakuan Ketentuan Pidana di Bidang Perikanan Akibat Melakukan Pemalsuan Persetujuan dan Pendaftaran.

Jurnal Lex EtSocietatis Volume X Issue 2 April – Juni. Diakses 22 Juli 2023. 02:10.

Ridwan, A. 2021. Aplikasi Pidana Terhadap Keterampilan yang Melakukan Pengoperasian Kapal Non Laut yang Menyebabkan Korban (Analisis Putusan Nomor 117/Pid.Sus/2015/PN Sgm dan Putusan Nomor 69/Pid Sus/2015/PN Kdl). *Unes Law Review* 3 (3) : 224-240. Diakses 22 Juli 2023. 01:12.

Usman. 2019. Analisis Perkembangan Teori Hukum Pidana. *Jurnal Ilmu Hukum* 3(3) :62-78. Diakses pada tanggal 22 juli 2023. 21:59.

Website :

<https://kkp.go.id/djprl/p4k/page/4270-jumlah-pulau> , Diakses Tanggal 17 Mei 2023, Pukul 01.34

Rara Novianti, dalam http://www.academia.edu/Transportasi_Antar_Pulau.html, Diakses Tanggal 03 Februari 2023, Pukul 15.52

<https://id.wikipedia.org/wiki/Nakhoda>, Diakses tanggal 30 Januari 2023, Pukul 00.33

<https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/pelayaran> , Diakses tanggal30 Januari 2023, Pukul 00.53