

**PENERAPAN SANKSI PIDANA TERHADAP NAKHODA
KAPAL ATAS PELANGGARAN TATA CARA BERLALU
LINTAS DI WILAYAH PERAIRAN INDONESIA**

(Studi Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/Pn Btm)

Skripsi

**Diajukan Untuk Memenuhi Syarat
Mendapatkan Gelar Sarjana Hukum**

Oleh:

**Fatur Rahman Panjaitan
1806200230**



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

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



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila mendapat soal yang dibagikan
mohon dan bergegas

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 [f/umsumedan](#) [i/umsumedan](#) [t/umsumedan](#) [u/umsumedan](#)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

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 Jumat, Tanggal 26 Mei 2023 Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang :

MENETAPKAN


NAMA : FATUR RAHMAN PANJAITAN
NPM : 1806200230
PRODI/BAGIAN : HUKUM/ HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : PENERAPAN SANKSI PIDANA TERHADAP NAKHODA KAPAL ATAS PELANGGARAN TATA CARA BERLALU LINTAS DI WILAYAH PERAIRAN INDONESIA (Studi Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/Pn Btm)

Dinyatakan : (A-Lulus Yudisium dengan Predikat Istimewa
() 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
DEKAN FAKULTAS HUKUM

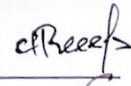

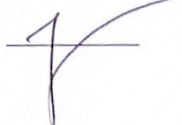

Dr. FAISAL, S.H., M.Hum
NIDN: 0122087502

Sekretaris


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

ANGGOTA PENGUJI :

1. FAJRIAWATY, S.H., M.H
2. GUNTUR RAMBEY, S.H., M.H
3. HARISMAN, S.H., M.H

1. 
2. 
3. 



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila menyalin surat ini agar disebutkan nomor dan tanggalnya

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 [f](#) umsumedan [ig](#) umsumedan [t](#) umsumedan [y](#) umsumedan

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

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

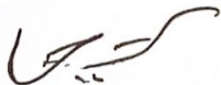
NAMA : FATUR RAHMAN PANJAITAN
NPM : 1806200230
PRODI/BAGIAN : HUKUM/ HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : PENERAPAN SANKSI PIDANA TERHADAP
NAKHODA KAPAL ATAS PELANGGARAN
TATA CARA BERLALU LINTAS DI WILAYAH
PERAIRAN INDONESIA
(Studi Putusan Nomor: 717/Pid.B/2021/Pn.Btm)

PENDAFTARAN : Tanggal, 24 Mei 2023

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

SARJANA HUKUM (S.H)

Diketahui
DEKAN FAKULTAS HUKUM PEMBIMBING


Dr. Faisal, S.H., M.Hum.

NIDN: 0122087502


HARISMAN .SH.MH

PNIDN: 0103047302



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila mendengar suara ceng-keributan
tanyalah siapa yang beres

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 [f umsumedan](#) [i umsumedan](#) [t umsumedan](#) [u umsumedan](#)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA	:FATUR RAHMAN PANJAITAN
NPM	:1806200230
PRODI/BAGIAN	:HUKUM/HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI	:PENERAPAN SANKDI PIDANA TRHADAP NAHKODA KAPAL ATAS BERLALU LINTAS DI WILAYAH PERAIARAN INDONESIA (Studi Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN.Btm)

DISETUJUI UNTUK DISAMPAIKAN
KEPADAPANITIA UJIAN SKRIPSI

Medan, 16 Mei 2023

DOSEN PEMBIMBING

HARISMAN, S.H., M.H

NIP/NIDN/NIDK:0103047302

UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila menjawab surat ini, agar disebutkannomor dan tanggalnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mochtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id>, <http://www.fahum.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id, fahum@umsu.ac.id

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara:

Nama : FATUR RAHMAN PANJAITAN
NPM : 1806200230
Program : Strata 1
Fakultas : Hukum
Program Studi : Hukum
Bagian : Hukum Pidana
Judul : PENERAPAN SANKSI PIDANA TERHADAP NAKHODA KAPAL ATAS PELANGGARAN TATA CARA BERLALU LINTAS DI WILAYAH PERAIRAN INDONESIA (Studi Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/Pn Btm)

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

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

Medan, 22 Mei 2023



yang menyatakan

FATUR RAHMAN PANJAITAN



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Umsu adalah salah satu institusi pendidikan yang unggul

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](https://www.facebook.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.instagram.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.youtube.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.tiktok.com/umsumedan)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA

NAMA : FATUR RAHMAN PANJAITAN
NPM : 1806200230
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : PENERAPAN SANKSI PIDANA TERHADAP NAHKODA KAPAL ATAS PELANGGARAN TATA CARA BERLALU LINTAS DI WILAYAH PERAIRAN INDONESIA (Studi Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN.Btm)
PEMBIMBING : HARISMAN, S.H., M.H

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
27/11/2022	Revisi Substansi Skripsi	
28/12/2022	Revisi judul Skripsi	
24/12-2022	Revisi. Perbaikan dan Reruntuhan	
8/3-2023	Revisi Metodologi penelitian	
14/3-2023	Revisi Tugasan Penelitian Bab. II	
21/3-2023	Revisi Pembahasan Bab. III	
10/4-2023	Revisi Pembahasan 1, dan 2	
9/5-2023	Revisi Pembahasan 3 dan kesimpulan	
10/5-2023	Revisi di turnitin	
17/5-2023	Revisi untuk di upload /komputerisasi Skripsi	

Diketahui Dekan

(Dr. FAISAL, SH., M.Hum)

Dosen Pembimbing

(HARISMAN, S.H., M.H)

**PENERAPAN SANKSI PIDANA TERHADAP NAKHODA KAPAL ATAS
PELANGGARAN TATA CARA BERLALU LINTAS DI WILAYAH
PERAIRAN INDONESIA
(Studi Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/Pn Btm)
Fatur Rahman Panjaitan**

Abstrak

Pelanggaran tata cara berlalu lintas di wilayah perairan di Indonesia kerap kali terjadi, padahal secara regulasi telah tegas mengatur baik di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana atau peraturan perundang-undangan lainnya. Namun sanksi yang tidak optimal mempengaruhi penegakkan hukum tersebut. Termasuk dalam hal Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/Pn Btm yang menjatuhkan Vonis kepada terdakwa dengan vonis 15 hari penjara dan denda Rp. 25.000.000 dimana dalam putusan tersebut tidak memperhatikan konsep pemidanaan dari sisi keadilan masyarakat. tujuan dilakukannya penelitian ini adalah bentuk pelanggaran tata cara berlalu lintas di wilayah perairan Indonesia dalam Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm, penerapan pasal atas pelanggaran tata cara berlalu lintas di wilayah perairan Indonesia dalam Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm, analisis hukum terhadap Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah normatif, sifat penelitian deskriptif, kemudian sumber data yang digunakan data sekunder dan Al-Islam, alat pengumpul data yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi dokumen dan menggunakan teknik analisis kualitatif.

Hasil penelitian menyatakan bahwa bentuk pelanggaran tata cara berlalu lintas di wilayah perairan Indonesia berbagai macam seperti: *illegal logging*, pencemaran, dan pelanggaran hak lintas, maka dari itu diratifikasi Unclos 1982 dan diterbitkannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sebagai pengaturan tata cara berlalu lintas wilayah perairan Indonesia Penerapan pasal atas pelanggaran tata cara berlalu lintas di wilayah perairan Indonesia dalam Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm yang diterapkan adalah Pasal 193 Ayat 1 poin a Jo 317 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran namun sanksi pidana tidak diterapkan secara maksimal. Analisis hukum terhadap Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm yang menjatuhkan Vonis 15 hari penjara dan denda Rp.25.000.000 dan dapat diganti dengan pidana kurungan selama 15 hari, dengan pertimbangan Nakhoda tidak tahu hukum bertentangan dengan prinsip *equality before the law*, sehingga Vonis tersebut tidak sesuai dengan prinsip pemidanaan, sebagaimana dijelaskan oleh Barda Nawawi Arif bahwa pemidanaan memulihkan keseimbangan serta mendatangkan rasa aman dan damai dalam masyarakat.

Kata Kunci : Pelanggaran, Tata Cara Berlalu Lintas, Nakhoda.

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Pertama kali penulis ucapkan Puji dan Syukur kepada Allah SWT yang telah memberi Rahmat-Nya dan Rezki-Nya hingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sampai selesai, sebagaimana dapat diketahui Skripsi merupakan salah satu syarat bagi seorang Mahasiswa untuk menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, maka dari itu penulis membuat skripsi dengan Judul: Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Nakhoda Kapal Atas Pelanggaran Tata Cara Berlalu Lintas Di Wilayah Perairan Indonesia (Studi Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/Pn Btm)

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, maka dari itu penulis meminta maaf jika ada kekurangan dan kesalahan kata dalam membuat skripsi ini, dan besar harapan penulis agar skripsi ini berguna bagi pembaca sehingga dapat menambah wawasan dalam bidang ilmu Hukum yaitu Hukum Acara Pidana. Dengan selesainya skripsi ini tak lupa penulis ucapkan terima kasih yang sebesar besarnya kepada pihak pihak yang telah memberikan support dan memotivasi penulis dalam hal pembuatan skripsi ini antara lainnya:

Terimakasih secara khusus dan istimewa diberikan kepada orang yang paling berharga dan berjasa dalam hidup Penulis, yang selalu menjadi panutan dan inspirasi bagi Penulis selama ini. Untuk yang pertama dan diutamakan, wanita pertama di dalam hidup Penulis, Ibunda Narsyad Begum, yang telah memberikan seluruh kasih sayangnya kepada Penulis, wanita paling berjasa dalam mendidik dan mengajarkan ilmu yang bermanfaat kepada Penulis. Kemudian, Ayahanda Zulkifli

Panjaitan, yang merupakan panutan, *role model* Penulis dalam perkembangan dari segi akademik maupun non-akademik. Semoga Allah SWT. senantiasa melindungi dan memberikan kesehatan serta rezeki yang berlimpah kepada mereka.

Selanjutnya dengan selesainya skripsi ini, perkenankanlah Penulis haturkan ucapan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Agussani, M.AP., selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara;
2. Bapak Dr. Faisal, S.H., M.Hum., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara;
3. Bapak Dr. Zainuddin, S.H., M.H., selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara;
4. Ibu Atikah Rahmi, S.H., M.H., selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara;
5. Bapak Harisman, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing sekaligus Kepala Bagian Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara;
6. Terkhusus kepada Abangda Benito Asdhie Kodiyat MS, S.H., M.H., yang telah banyak membimbing Penulis selama duduk di bangku perkuliahan dan menjadi Pembina di Komunitas Peradilan Semu Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara;
7. Serta Bapak dan Ibu dosen yang mengajar selama ini di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang tidak dapat disebutkan satupersatu;

8. Disampaikan juga terimakasih kepada seluruh Staff Biro Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah memberikan pelayanan administrasi yang bersahaja kepada seluruh Mahasiswa;
9. Terimakasih kepada Komunitas Peradilan Semu Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (KPS FH UMSU) yang menjadi wadah bagi Penulis untuk belajar, berkembang, dan berproses dalam akademik maupun non-akademik;
10. Terimakasih kepada teman-teman seperjuangan Delegasi National Moot Court Competition (NMCC) Piala Prof. Soedarto VIII, Nanda, Ibnu, Abrar, Reval, Deswita, Frauly, Karmila, Elfani, Bang Agung, Listy, Tasya, Dedi, Nabil, Salsa, Diska, Ronia, dan Bang Alek;
11. Terimakasih kepada teman-teman yang telah banyak berperan membantu dan memotifasi sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Kemudian pihak pihak lain, kerabat, teman seperjuangan dan lain sebagainya yang tidak bisa disebutkan namanya satu persatu.

Penulis berharap semoga skripsi ini bermanfaat bukan bagi Penulis, tetapi juga bagi para pembaca. Semoga Allah senantiasa melimpahkan Taufiq dan Hidayah-Nya kepada kita semua.

Medan, 16 Januari 2023
Hormat penulis

Fatur Rahman Panjaitan
npm: 1806200230

Daftar Isi

Abstrak	i
Kata Pengantar.....	ii
Daftar Isi.....	v
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
1. Rumusan Masalah.....	6
2. Faedah Penelitian.....	6
B. Tujuan Penelitian.....	7
C. Definisi Operasional.....	7
D. Keaslian Penelitian.....	9
E. Metode Penelitian.....	10
1. Jenis dan Pendekatan Penelitian.....	10
2. Sifat Penelitian.....	11
3. Sumber Data.....	11
4. Alat Pengumpul Data.....	12
5. Analisis Data.....	13
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	15
A. Nahkoda Kapal.....	14
B. Pengaturan Hukum di Bidang Pelayaran.....	18
C. Tata Cara Berlalu Lintas di Perairan Indonesia.....	24
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	32

A. Bentuk Pelanggaran Tata Cara Berlalu Lintas di Wilayah Perairan Indonesia Dalam Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm.....	32
B. Penerapan Pasal Atas Pelanggaran Tata Cara Berlalu Lintas di Wilayah Perairan Indonesia Dalam Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm.....	41
C. Analisis Hukum Terhadap Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm.....	54
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN.....	77
A. Kesimpulan.....	77
B. Saran.....	78

Daftar Pustaka

BAB I

PENDAHULUAN

A.Latar Belakang.

Semakin bertambahnya wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi yang diberikan oleh UNCLOS 1982 kepada negara pantai, maka kapal asing yang menjadi pengguna laut diberikan kompromi dalam melewati wilayah laut negara pantai dalam bentuk hak lintas damai dan hak lintas transit (selat internasional dan alur laut kepulauan). Pada saat yang sama, kapanpun juga memiliki kewajiban yang harus dipatuhi dan tetap dapat melaksanakan hak-hak tersebut.¹

Indonesia sebagai negara kepulauan yang berdaulat melakukan penerapan hak dan kewajiban internasionalnya ke dalam hukum nasionalnya. Pengaturan atas hak dan kewajibannya dalam wilayah perairan dan wilayah yurisdiksinya di tuangkan di dalam setidaknya tiga Undang-Undang. Aturan-aturan tersebut antara lain Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, dan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan.²

Hal yang lebih khusus lagi, Indonesia memiliki aturan atas akses navigasi bagi kapal asing yang melintasi wilayah laut Indonesia. Aturan-aturan mendetail ini dituangkan dalam dua peraturan pemerintah di tahun 2002. Aturan tersebut adalah Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing dalam melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia dan Peraturan

¹ Fakultas Hukum UI <https://law.ui.ac.id/> Diakses Pada Tanggal; 18 September 2022 Pukul 19.15 Wib

² *Ibid.*,

Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan.³ Berbagai payang hukum tersebut merupakan bentuk respon pemerintah Indonesia atas Unclos 1982 yang telah diratifikasi oleh Indonesia, dan juga sebagai upaya untuk mengamankan aktifitas pelayaranker di wilayah perairan Indonesia.

Pelaksanaan penegakan hukum di bidang pelayaran menjadi sangat penting dan strategis dalam rangka menunjang keefektifitasan pelayaran secara terkendali dan sesuai dengan asas penyelenggaraan pelayaran sehingga pelayaran dapat berjalan berkelanjutan dengan lebih baik. Oleh karena itu tindak pidana pelayaran juga telah diatur dengan sedemikian rupa untuk terwujudnya lalu lintas pelayaran yang baik di Indonesia, yang mana diatur di dalam kitab Undang-undang hukum Pidana yaitu di dalam buku kedua tentang kejahatan pelayaran yang diatur di dalam Pasal 466, 469 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dan buku kedua tentang pelanggaran yang diatur dalam Pasal 560, 561 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.⁴

Menurut ajaran Islam dalam hal pelayaran telah di jelaskan dalam Surah Al-Baqarah Ayat 164 yang berbunyi:

³ *Ibid.*,

⁴ Irwandi Syahputra. 2020. *Modul Tindak Pidana Kelautan*. TanjungPinang: Fakultas Hukum Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Maritim Raja Ali Haji. Hal 35-36

إِنَّ فِي خَلْقِ السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضِ وَأَخْتِلَافِ اللَّيْلِ وَالنَّهَارِ وَالْفُلْكِ
 الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنْفَعُ النَّاسَ وَمَا أَنْزَلَ اللَّهُ مِنَ السَّمَاءِ مِنْ
 مَاءٍ فَأَحْيَا بِهِ الْأَرْضَ بَعْدَ مَوْتِهَا وَبَثَّ فِيهَا مِنْ كُلِّ دَابَّةٍ
 وَتَصْرِيفِ الرِّيْحِ وَالسَّحَابِ الْمُسَخَّرِ بَيْنَ السَّمَاءِ وَالْأَرْضِ
 لَآيَاتٍ لِقَوْمٍ يَعْقِلُونَ ﴿١٦٤﴾

Artinya: Sesungguhnya dalam penciptaan langit dan bumi, silih bergantinya malam dan siang, bahtera yang berlayar di laut membawa apa yang berguna bagi manusia

Pengaturan Tindak Pidana Pelayaran di Luar Kitab Undang-Undang Hukum Pidana termuat dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran berjumlah 52 pasal, dan terdapat dalam pasal 284, sampai dengan pasal 336.⁵ Dalam hal ini terdapat penerapan hukum atas pelanggaran terhadap Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yakni pada Pengadilan Negeri Batam yang telah berkekuatan hukum tetap dengan Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm, dalam hal ini pelanggaran atas undang-undang tersebut dilakukan oleh warga negara asing yang. Identitas warga negara asing sebagai terdakwa dalam putusan tersebut ialah bernama Nguyen An Hai, tempat lahir Hai Phong, Umur tanggal lahir

⁵ *Ibid.*, Hal 37

52 Tahun 10 Januari 1969 Jenis Kelamin Laki-laki Kebangsaan Vietnam dan Agama Budha.

Perbuatan yang dilakukan oleh terdakwa yang mengakibatkan dirinya diproses hukum adalah melakukan lego jangkar di Provinsi Kepulauan Riau tepatnya pada zona ALKI I tanpa seizin dari otoritas Syahbandar Indonesia yang mana seharusnya terdakwa berlayar menuju Singapura. Terdakwa melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 193 Ayat 1 Poin a Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang menyatakan : Selama berlayar Nakhoda wajib mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan: a. tata cara berlalu lintas. Kemudian sanksi pidana atas pelanggaran tersebut diatur dalam Pasal 317 yang menyatakan: Terdakwa melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 193 Ayat 1 Poin a yang menyatakan : Nakhoda yang tidak mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 193 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Alat bukti yang diajukan oleh Penuntut Umum berupa keterangan saksi sebanyak 4 orang dan keterangan ahli satu orang disertai dengan barang bukti lainnya. Setelah dilakukan pemeriksaan selama persidangan Majelis hakim menjatuhkan vonis 15 hari penjara dan denda sebesar Rp.25.000.000 dan denda dapat digantikan dengan penjara selama 15 hari kepada terdakwa, dalam hal ini keadaan yang meringankan terdakwa adalah karena terdakwa mengakui terus terang perbuatannya dan menyatakan kurang mengerti tentang hukum.

Padahal sebagaimana prinsip negara hukum yang dianut Indonesia adalah salah satunya *equality before the law*, yakni persamaan di hadapan hukum tanpa melihat kedudukannya sebagai manusia, tidak ada alasan untuk tidak mengetahui hukum, terlebih seorang nahkoda kapal memiliki sertifikat kompetensi untuk berlayar dan melalui berbagai pelatihan. Padahal mengenai pelayaran lintas damai telah diatur dalam Pasal 18 Ayat 2 Unclos 1982 bahwa Pelayaran lintas laut damai tersebut harus dilakukan secara terus menerus, langsung serta secepatnya, sedangkan berhenti dan membuang jangkar hanya dapat dilakukan bagi keperluan navigasi yang normal atau karena keadaan memaksa (*force majeure*) atau dalam keadaan bahaya atau untuk tujuan memberikan bantuan pada orang, kapal atau pesawat udara yang berada dalam keadaan bahaya merupakan. Aturan tersebut merupakan aturan yang sudah seharusnya dipahami oleh seorang nahkoda.

Vonis 15 hari penjara dan denda Rp.25.000.000 yang dapat diganti dengan penjara 15 hari, apabila dilihat dari teori pidana kurang mencerminkan Keadilan bagi masyarakat, terlebih sering terjadinya pelanggaran di wilayah perairan di Indonesia. Dalam hal ini putusan tersebut tidak mencerminkan penegakan hukum yang serius.

Padahal masalah di wilayah kemaritiman di Indonesia masih menjadi sorotan yang serius sebagaimana disampaikan oleh Melda selaku sebagai ahli lingkungan dalam seminar bahwa “masalah kemaritiman sudah krusial terutama Indonesia, semua orang berpikir bagaimana kegunaan dari laut, tapi tidak memikirkan bagaimana laut itu bisa aman dilayari dan terjaga kelestariannya”.⁶

⁶ Fakultas Hukum UI. *Loc., Cit*

Berdasarkan pemaparan tersebut, maka akan dilakukan penelitian dengan judul “PENERAPAN SANKSI TERHADAP NAKHODA KAPAL ATAS PELANGGARAN TATA CARA BERLALU LINTAS DI WILAYAH PERAIRAN INDONESIA (Studi Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm).

1. Rumusan Masalah

- a) Bagaimana bentuk pelanggaran tata cara berlalu lintas di wilayah perairan Indonesia ?
- b) Bagaimana penerapan sanksi terhadap nakhoda kapal atas pelanggaran tata cara berlalu lintas di wilayah dalam Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm?
- c) Bagaimana analisis hukum terhadap Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm?

2. Faedah Penelitian

1. Secara Teoritis

Penelitian ini dapat bermanfaat dalam bidang ilmu hukum khususnya konsentrasi hukum pidana, karena dalam penelitian ini akan membahas mengenai suatu perbuatan yang melanggar ketentuan pidana di wilayah perairan Indonesia oleh kapal yang dikemudikan oleh seorang Nakhoda kapal asing, maka penelitian ini akan memperkaya pemahaman di bidang tindak pidana perairan.

2. Secara Praktis

Penelitian ini dapat bermanfaat bagi para praktisi hukum guna menegakkan hukum dalam konteks pelanggaran atau tindak pidana di wilayah perairan

Indonesia, sebagaimana diketahui banyaknya pelanggaran di wilayah laut dan kurangnya penegakan yang optimal oleh para penegak hukum, maka dari itu penelitian ini dapat menjadi acuan dalam bertindak guna menegakkan hukum atas pelanggaran atau tindak pidana di wilayah laut Indonesia.

B. Tujuan Penelitian

- 1) Untuk mengetahui bentuk pelanggaran tata cara berlalu lintas di wilayah perairan Indonesia.
- 2) Untuk mengetahui penerapan sanksi terhadap nakhoda kapal atas pelanggaran tata cara berlalu lintas di wilayah dalam dalam Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm.
- 3) Untuk mengetahui analisis hukum terhadap pelanggaran tata cara berlalu lintas di wilayah perairan Indonesia dalam Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm.

C. Definisi Operasional

1. Sanksi Pidana

Sanksi pidana adalah alat yang dapat digunakan untuk menghadapi kejahatan atau bahaya besar sekaligus untuk menghadapi ancaman-ancaman.⁷ Sanksi pidana yang dimaksud dalam penelitian ini adalah sanksi pidana atas pelanggaran tata cara berlalu lintas di wilayah perairan Indonesia, tepatnya di wilayah ALKI I.

⁷ Fitri Wahyuni. 2017. *Dasar-Dasar Hukum Pidana di Indonesia*. Tangerang Selatan: PT Nusantara Persada Utama. Hal 140

2. Nakhoda

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Nakhoda adalah 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. Nakhoda kapal yang dimaksud dalam penelitian ini adalah nakoda kapal MT Golden Ocean.

3. Pelanggaran

Overtredingen atau pelanggaran berarti suatu perbuatan melanggar sesuatu, dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain daripada “perbuatan melanggar hukum.”⁸ Namun pelanggaran yang dimaksud pada penelitian ini adalah pelanggaran tata cara berlalu lintas di wilayah perairan Indonesia.

4. Tata Cara Berlalu Lintas

Lalu lintas merupakan suatu sistem yang terdiri atas komponen–komponen utama atau suatu sistem *head way* (waktu antara dua kendaraan yang berurutan ketika melalui sebuah titik pada suatu jalan) yang meliputi semua jenis prasarana infrastruktur dan sarana dari semua jenis angkutan yang ada, antara lain : jaringan jalan, pelengkap jalan, fasilitas jalan, angkutan umum dan pribadi, dan jenis kendaraan lain yang menyelenggarakan proses pengangkutan, yaitu memindahkan orang atau bahan dari suatu tempat ketempat yang lain yang dibatasi jarak tertentu.⁹ Namun lalu lintas yang dimaksud dalam penelitian ini adalah lalu lintas di wilayah perairan Indonesia tepatnya di wilayah ALKI I.

⁸ Sudut Hukum <https://suduthukum.com/> Diakses Pada Tanggal 17 September 2022 Pukul 11.00 Wib

⁹ Repository <http://repository.stimart-amni.ac.id/> Diakses Pada Tanggal 17 September 2022 Pukul 11.30 Wib

5. Wilayah Perairan Indonesia

Wilayah menurut KBBI adalah daerah kekuasaan, pemerintahan, pengawasan.¹⁰ Perairan Indonesia menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman. Namun yang dimaksud wilayah perairan Indonesia dalam penelitian ini adalah wilayah perairan Provinsi Riau tepatnya dalam zona Alki I.

D. Keaslian Penelitian

Penulis menyadari bahwasannya penelitian ini bukanlah pertama kali dilakukan, sudah ada penelitian sebelumnya yang pernah mengkaji mengenai tindak pidana di bidang pelayaran, akan tetapi terdapat perbedaan penelitian ini terhadap penelitian yang sebelumnya. Berdasarkan hasil pencaharian di Internet terdapat beberapa penelitian yang secara substansi hampir mendekati penelitian ini, penelitian tersebut antara lain:

1. Skripsi Alif Muhammad Farhan, 2022 Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Riau Pekanbaru dengan judul “Penegakan Hukum Pidana Berlayar Tanpa Izin Dan Surat Persetujuan Dari Syahbandar di Wilayah Hukum Pengadilan Tanjung Balai Karimun (Studi Kasus). Pada penelitian tersebut permasalahan yang dikaji ialah mengenai bagaimana penerapan hukum terhadap kapal yang berlayar tanpa izin dan surat persetujuan dari putusan pengadilan yang telah berkekuatan hukum tetap.

¹⁰ Kbbi <https://kbbi.web.id/wilayah> Diakses Pada Tanggal 17 September 2022 Pukul 11.30

Sedangkan pada penelitian ini akan mengkaji mengenai sistem pemidanaan terhadap nakhoda kapal yang telah melanggar wilayah perairan Indonesia.

2. Skripsi Seftyna Hasibuan, 2019, Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dengan judul “ Kajian Pidana Terhadap Nakhoda Yang Melayarkan Kapal Tidak Laik Laut Sehingga Menyebabkan Matinya Orang (Studi Kasus di Kepolisian Daerah Sumatera Utara). Permasalahan yang dikaji dalam penelitian tersebut adalah Nakhoda yang telah lalai melakukan pelayaran dengan kondisi kapal tidak laik laut sehingga menyebabkan matinya orang maka penelitian tersebut melihat aspek pidananya. Sedangkan dalam penelitian ini mengkaji mengenai sistem pemidanaan terhadap Nakhoda kapal yang melanggar batas wilayah perairan Indonesia.

Berdasarkan kedua penelitian tersebut, tidak ada yang secara substansi sama persis dengan penelitian yang akan dikaji pada penelitian ini, maka dari itu penelitian ini layak untuk dilanjutkan karena secara substansi belum ada yang sama persis membahas mengenai sistem pemidanaan terhadap Nakhoda kapal yang melanggar wilayah perairan.

E. Metode Penelitian

Agar penelitian ini terjawab maka akan dilakukan metode untuk menjawab permasalahan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum yuridis normatif, yaitu penelitian hukum yang

menganalisis dan mengkaji dari data yang bersumber dari data pustaka.¹¹ Sumber lain menjelaskan penelitian yuridis normatif merupakan kajian norma hukum, dan sumber data sekunder atau literatur lainnya untuk menjelaskan apa yang menjadi fokus penelitian dalam penulisan ini.¹² Sedangkan pendekatan yang digunakan pada penelitian ini adalah *hukum in concreto*.

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif, yaitu penelitian yang terdiri atas satu variabel atau lebih dari satu variabel namun tidak saling bersinggungan, bersifat deduktif berdasarkan konsep yang bersifat umum yang kemudian diaplikasikan untuk menjelaskan tentang seperangkat data, untuk menunjukkan komparasi atau hubungan seperangkat data dengan seperangkat data lainnya.

3. Sumber Data

Sumber data pada penelitian ini terdiri dari beberapa data antara lain data sekunder dan data al-islam, data al-islam yang digunakan dalam penelitian ini adalah, sedangkan data sekunder pada penelitian ini terdiri dari:

- 1) Bahan hukum primer yaitu: Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

¹¹ Muhaimin. 2020. *Metode Penelitian Hukum*. Mataram: Mataram University Press. Hal 45.

¹² Harisman. 2020. *Community Rights Facing Criminal Law in a Human Rights Perspective*. Randwick International of Social Science (RISS) Journal Vol. 1 No 2 July 2020.

- 2) Bahan hukum sekunder berupa data pendukung penelitian, seperti Jurnal, Hasil penelitian. Bahan hukum tersier berupa bahan non hukum yang relevan dengan pembahasan penelitian. Dan data Primer yang diperoleh di lapangan secara langsung.
- 3) Bahan hukum tersier merupakan bahan hukum pendukung untuk penelitian dari bidang ilmu lain seperti: Kamus bahasa, Encyklopedia dan lain sebagainya.

4. Alat Pengumpul Data

Alat pengumpul data yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah dengan cara studi kepustakaan (*library research*). Studi kepustakaan diperoleh dengan cara *offline* dan online, secara offline yaitu: dengan mengumpulkan data studi kepustakaan (*library research*) secara langsung dengan mengunjungi toko-toko buku, perpustakaan (baik di dalam maupun di luar Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara) yang berguna sebagai data sekunder yang dibutuhkan dalam proses penelitian ini. secara *online* yaitu: mengumpulkan data studi kepustakaan (*library research*) yang dilakukan melalui media internet, seperti jurnal, kamus hukum, putusan pengadilan sebagai data sekunder yang dibutuhkan dalam proses penelitian ini.

5. Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisa kualitatif. Analisis data kualitatif adalah penelitian yang mengacu pada norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan

putusan pengadilan serta norma-norma yang hidup dan berkembang dalam lingkungan masyarakat.¹³

¹³ Muhaimin *Op.,Cit* Hal 105.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Nakhoda Kapal

Nakhoda merupakan pemimpin di atas kapal yang bertanggung jawab atas keselamatan kapal, penumpang, dan barang muatan selama proses pelayaran dari pelabuhan pemuatan sampai di pelabuhan tujuan. Untuk menegakan tanggung jawab tersebut, diperlukan sanksi pidana dan saksi itu telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran.¹⁴

Berdasarkan Pasal 1 angka 36 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Pengertian Nakhoda dapat dilihat pada Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Nakhoda kapal adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal yang mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Nakhoda bertanggung jawab atas keselamatan kapalnya, sudah seharusnya Nakhoda memeriksa keselamatan dan keamanan kapalnya sebelum berlayar. Hal

¹⁴ Misaelandpartners <http://misaelandpartners.com/> Diakses Pada Tanggal 19 September 2022 Pukul 10.00 Wib

ini tercantum pada Pasal 117 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yaitu:¹⁵

1. Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan:
 - a. Kelaiklautan kapal; dan
 - b. Kenavigasian.
2. 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.

Perusahaan Pelayaran, Keagenan dan Nakhoda agar sebelum melakukan pelayaran harus melaksanakan kewajiban sebagaimana yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Instruksi ini juga memastikan Nakhoda agar melakukan beberapa hal berikut sebelum kapal berlayar, antara lain:¹⁶

¹⁵ *Ibid.*,

¹⁶ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia <https://hubla.dephub.go.id/> Diakses Pada Tanggal 19 September 2022 Pukul 15.00 Wib

1. Kesesuaian antara jumlah penumpang dalam manifest dengan jumlah penumpang yang ada di atas kapal yang memiliki tiket;
2. Awak kapal harus melakukan pengenalan penggunaan baju pelampung;
3. Awak kapal menunjukkan jalur keluar darurat (*emergency escape*) dan tempat berkumpul (*muster station*) serta perintah penyelamatan diri kepada penumpang kapal;
4. Awak kapal menunjukkan tempat-tempat penyimpanan alat keselamatan kapal dan pengoperasiannya;
5. Keberangkatan kapal tradisional yang memuat penumpang wajib memakai jaket penolong (*life jacket*) khusus kapal penumpang yang melayani Kepulauan Seribu, Danau Toba, Lombok, Padang Bai, Tarakan, Kepulauan Riau, Palembang, Ternate, Manado dan atau daerah yang menggunakan kapal penumpang tradisional.

Selanjutnya, selama pelayaran Dirjen Hubla juga meminta kepada seluruh Nakhoda untuk menjalankan kewajibannya antara lain dalam:¹⁷

1. Menginformasikan secara terus menerus tentang keadaan cuaca perairan sekitar selama pelayaran, perkiraan cuaca ketibaan dan perkiraan waktu tiba;
2. Mengarahkan kapalnya untuk berlindung pada tempat perairan yang aman pada saat kondisi cuaca buruk;

¹⁷ *Ibid.*,

3. Memastikan awak kapal melaksanakan dinas jaga dengan baik terutama melihat kondisi penumpang dan kapalnya dalam keadaan aman selama dalam pelayarannya;
4. Menggunakan dan mengaktifkan semua sarana navigasi, saran radio komunikasi serta perangkat pemantau cuaca yang ada di atas kapal seoptimal mungkin dalam rangka keselamatan pelayaran;
5. Berlayar menggunakan kecepatan aman.

B. Pengaturan Hukum di Bidang Pelayaran

Pelayaran merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. pengaturan untuk bidang angkutan di perairan memuat prinsip pelaksanaan asas cabotage dengan cara pemberdayaan angkutan laut nasional yang memberikan iklim kondusif guna memajukan industri angkutan di perairan, antara lain adanya kemudahan di bidang perpajakan, dan permodalan dalam pengadaan kapal serta adanya kontrak jangka panjang untuk angkutan.¹⁸

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan bahwa yang dimaksud dengan pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, pelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang transportasi dalam negeri maupun antar negara. Angkutan berarti memindahkan orang dan atau barang dari satu titik ke titik lain dengan menggunakan kendaraan. Alat yang

¹⁸ Irwandi Syahputra. *Op.,Cit* Hal 31

berperan sebagai angkutan laut adalah kapal laut.¹⁹ Sebagai negara kepulauan yang memiliki laut yang sangat luas, pelayaran merupakan kegiatan yang sehari-hari dilakukan bagi sebagian orang mungkin pelayaran sudah menjadi kegiatan sehari-hari seperti para nelayan dan orang-orang yang bergantung pada transportasi laut. Pelayaran diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Selain itu, juga terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana pada pasal 466, 469, 560, dan 561. Semua tindakan atau kegiatan atau apapun itu yang masih berhubungan dengan pelayaran tidak boleh melanggar ketentuan dalam aturan tersebut. Menteri Perhubungan memberi kewenangan kepada Syahbandar untuk melaksanakan dan menegakkan hukum di bidang perkapalan dan pelayaran agar dapat menjamin keamanan dan keselamatan pada pelayaran.²⁰

Terjadinya tindak kejahatan yang tinggi terjadi di wilayah perairan Indonesia memerlukan sistem keamanan maritim. Sistem keamanan maritim yaitu Sistem Pertahanan dan keamanan yang mencakup wilayah kedaulatan negara yang berada di perairan Indonesia dan juga kedaulatan negara yang mencakup kapal nasional berbendera Indonesia yang berada di perairan Internasional maupun wilayah negara lain. Yang dapat melindungi kapal nasional dari penangkapan atau penahanan di luar wilayah Indonesia.²¹

¹⁹ Darmawati. 2016. *Analisis Hukum Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Pelayaran Kapal Yang Tidak Laik Laut Di Wilayah Pelabuhan Gorontalo*. Jurnal Nobel, Vol, 3 Nomor 4 Tahun 2016 Hal 475

²⁰ Ahmad Zaid Usman, dkk. 2021. *Penanggulangan dan Pencegahan Tindak Pidana Laut Dalam Perspektif Kriminologi*. Jurnal Dialektika Hukum Vol, 3 Nomor 2 Tahun 2021. Hal 172

²¹ Iwan Setiawan. 2016. *Beragam Tindak Pidana Laut Dalam Hukum Pidana Indonesia*. Jurnal Unigal, Vol, 1 Nomor 4 Tahun 2016. Hal 117-118

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang disahkan dan diundangkan pada tanggal 7 Mei 2008 serta dimuat dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, dan Penjelasannya yang dimuat dalam Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849.²² Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang terdiri atas XXII Bab dan 355 Pasal ini memuat empat unsur utama, sebagaimana tercantum di dalam Penjelasan Umumnya, yang meliputi unsur angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim sebagai berikut:²³

- 1) Pengaturan untuk bidang angkutan di perairan memuat prinsip pelaksanaan asas *sabotage* dengan cara pemberdayaan angkutan laut nasional yang memberikan iklim kondusif guna memajukan industri angkutan di perairan, antara lain adanya kemudahan di bidang perpajakan, dan permodalan dalam pengadaan kapal serta adanya kontrak jangka panjang untuk angkutan. Dalam rangka pemberdayaan industri angkutan laut nasional, dalam undang-undang ini diatur pula mengenai hipotek kapal. Pengaturan ini merupakan salah satu upaya untuk meyakinkan kreditor bahwa kapal Indonesia dapat dijadikan agunan berdasarkan peraturan perundang-undangan, sehingga diharapkan perusahaan angkutan laut nasional akan mudah memperoleh dana untuk pengembangan armadanya;
- 2) Pengaturan untuk bidang kepelabuhanan memuat ketentuan mengenai penghapusan monopoli dalam penyelenggaraan pelabuhan, pemisahan

²² Christine Lia Indah Hanok. 2017. *Proses Penyidikan Terhadap Tindak Pidana Pelayaran Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*. Jurnal Lex et Societatis, Vol V Nomor 3 Mei 2017. Hal 76

²³ *Ibid.*, Hal 76-77

antara fungsi regulator dan operator serta memberikan peran serta pemerintah daerah dan swasta secara proporsional di dalam penyelenggaraan kepelabuhanan;

- 3) Pengaturan untuk bidang keselamatan dan keamanan pelayaran memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada konvensi internasional yang cenderung menggunakan peralatan mutakhir pada sarana dan prasarana keselamatan pelayaran, di samping mengakomodasi ketentuan mengenai sistem keamanan pelayaran yang termuat dalam "*International Ship and Port Facility Security Code*", dan
- 4) Pengaturan untuk bidang perlindungan lingkungan maritim memuat ketentuan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari pengoperasian kapal dan sarana sejenisnya dengan mengakomodasikan ketentuan internasional terkait seperti "*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.*"

Rangkaian kegiatan pelayaran di Indonesia memiliki asas yang termuat dalam undang-undang yaitu:²⁴

- 1) asas manfaat;
- 2) asas usaha bersama dan kekeluargaan;
- 3) asas persaingan sehat;
- 4) asas adil dan merata tanpa diskriminasi;
- 5) asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;

²⁴ Irwandi Syahputra. *Op., Cit* Hal 33

- 6) asas kepentingan umum;
- 7) asas keterpaduan;
- 8) asas tegaknya hukum;
- 9) asas kemandirian;
- 10) asas berwawasan lingkungan hidup;
- 11) asas kedaulatan negara; dan
- 12) asas kebangsaan.

Kemudian tujuannya antara lain sebagai berikut:²⁵

- 1) memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- 2) membina jiwa kebaharian;
- 3) menjunjung kedaulatan negara;
- 4) menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional;
- 5) menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- 6) memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara; dan
- 7) meningkatkan ketahanan nasional.

Secara garis besar tindak pidana pelayaran adalah perbuatan pelanggaran terhadap segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, ke pelabuhan,

²⁵ *Ibid.*, Hal 34

serta keamanan dan keselamatannya, berdasarkan kualifikasi Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Namun undang-undang tersebut telah direvisi menjadi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.²⁶

Tindak pidana pelayaran merupakan suatu tindak pidana yang terjadi dalam lingkup pelayaran. Tindak pidana pelayaran diatur dalam suatu bab sendiri dalam KUHP, yaitu diatur dalam Buku II KUHP tentang Kejahatan bab 39 mengenai Kejahatan Pelayaran, mulai dari Pasal 438 sampai dengan Pasal 479 KUHP, dan dalam Buku III KUHP tentang Pelanggaran bab IX tentang Pelanggaran Pelayaran, mulai dari Pasal 560 sampai dengan Pasal 569 KUHP. Tindak pidana pelayaran juga diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Pengaturan Tindak Pidana Pelayaran di Luar KUHP termuat dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran berjumlah 52 pasal, dan terdapat dalam pasal 284, sampai dengan pasal 336 yaitu dapat diringkas sebagai berikut ini:²⁷

- 1) Dipidana setiap orang yang mengoperasikan kapal asing yang mengangkut penumpang atau barang antar pulau di wilayah perairan Indonesia, tanpa izin pemerintah.
- 2) Dipidana setiap orang yang melayani angkutan laut khusus yang mengangkut muatan barang milik pihak lain atau muatan barang umum pihak lain tanpa izin pemerintah.

²⁶ Ahmad Zaid Usman, dkk. *Op., Cit* Hal 172

²⁷ Irwandi Syahputra. *Op., Cit* Hal 37-38

- 3) Dipidana Nakhoda angkutan danau dan sungai yang melayarkan kapalnya ke laut tanpa izin kesyahbandaran. Dan yang mengakibatkan kerugian barang maupun mengakibatkan kematian seseorang.
- 4) Dipidana setiap orang WNI atau Badan Usaha yang mengoperasikan kapal pada angkutan diperairan tanpa izin usaha dari pemerintah.
- 5) Dipidana setiap orang mengoperasikan kapal pada angkutan penyeberangan tanpa persetujuan pengoperasian dari menteri/gubernur/bupati/walikota bagi masing-masing kapal untuk melayani lintas pelabuhan di masing-masing wilayah antar provinsi dan antar Negara/antar kabupaten atau dalam wilayah kabupaten/kota ybs.
- 6) Dipidana setiap orang yang menyelenggarakan jasa usaha angkutan di perairan, danau dan sungai tanpa izin pemerintah.
- 7) Dipidana setiap orang yang mengangkut barang khusus dan barang berbahaya yang tidak sesuai persyaratan pengemasan dan penumpukan di pelabuhan, pengenaan tanda keselamatan atau tidak memberi tanda peringatan barang berbahaya, yang sesuai peraturan standar nasional maupun internasional, dan yang mengakibatkan kerugian harta benda atau kematian seseorang.
- 8) Dipidana Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan diketahuinya jika kapal itu tidak laik laut yang mengakibatkan kerugian harta benda atau kematian seseorang.

- 9) Dipidana Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui cuaca buruk yang membahayakan keselamatan berlayar, namun tidak menyebarkan kepada pihak lain dan atau kepada pemerintah.
- 10) Dipidana Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar, dan yang mengakibatkan kecelakaan kapal serta mengakibatkan kerugian harta benda dan kematian.

C. Tata Cara Berlalu Lintas di Wilayah Perairan Indonesia

Sebagai Negara pantai, Indonesia memiliki hak berdaulat terhadap laut teritorial, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya maupun sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya sebagaimana di atur dalam hukum internasional. Dari ketentuan Negara kepulauan (*Archipelagic State*), maka konvensi ini juga memberikan kewajiban untuk memberikan hak lintas damai bagi kapal-kapal dan pesawat udara asing untuk melintas di perairan teritorial. Namun permasalahan yang muncul adalah tidak selamanya hak lintas damai tersebut dapat berjalan dengan baik sebagaimana diatur dalam norma larangan pada Pasal 19 ayat (2) UNCLOS 1982. Hal tersebut berkaitan erat pengamanan sumber daya alam dan tegaknya kedaulatan Negara pantai seperti Indonesia dari potensi ancaman yang ditimbulkan hak lintas damai di laut teritorial. Jalur pelayaran dengan menggunakan hak lintas damai di perairan teritorial tersebut juga berkaitan dengan terganggunya potensi sumber daya di bawah laut tersebut. Oleh karena itu dibutuhkan pengamanan terhadap pelaksanaannya tidak mengganggu keberlangsungan potensi sumberdaya alam yang ada seperti penangkapan ikan secara tidak sah, pencemaran, bahaya radiasi nuklir bagi kapal-kapal yang membawa atau bertenaga nuklir, survey

dan lain sebagainya. Untuk mencegah terjadinya hal-hal yang tidak di inginkan sebagai bentuk kekhawatiran dari Negara pantai, maka pada Pasal 25 UNCLOS 1982 memberikan kewenangan penuh kepada Negara pantai untuk mengambil langkah preventif.²⁸

Konsekuensi logis dari diberlakukannya Indonesia sebagai Negara Kepulauan sebagaimana diatur dalam Pasal 25A Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia (*Ground Norm*), maka secara konstitusional hal tersebut melatarbelakangi setiap pembentukan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan kelautan harus mengacu pada konstitusi tersebut dengan segala risikonya. Mengenai wilayah perairan Indonesia, terdapat beberapa pertimbangan yang dijadikan sebagai dasar oleh Pemerintah Republik Indonesia mengeluarkan pernyataan, diantaranya adalah:²⁹

- 1) Bentuk geografi, Indonesia sebagai Negara kepulauan yang terdiri atas 17.508 pulau mempunyai ciri, corak dan sifat tersendiri serta diperlukan pengaturan secara tersendiri.
- 2) Bagi kesatuan wilayah (teritorial) Negara Republik Indonesia semua kepulauan maupun perairan dianggap sebagai satu kesatuan yang bulat.
- 3) Batas-batas laut teritorial yang ditetapkan oleh pemerintah kolonial sebagaimana termaktub dalam *Teritoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie 1939* pasal 1 ayat 1 sudah tidak relevan lagi bagi kepentingan keamanan wilayah Indonesia.

²⁸ Dadang Suhendang. 2018. *Penegakan Hukum Hak Lintas Damai Bagi Kapal-Kapal Asing di Perairan Indonesia*. Makalah Program Studi Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Brawijaya. Hal 10

²⁹ *Ibid.*, Hal 11

- 4) Setiap negara yang berdaulat berhak, berwenang dan berkewajiban untuk mengambil tindakan-tindakan yang dianggap perlu untuk melindungi keutuhan, keselamatan dan keamanan negaranya.

Indonesia yang telah memiliki hak berdaulat terhadap laut teritorial, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya maupun sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya sebagaimana di atur dalam hukum internasional, maka dari itu Indonesia berhak menentukan mengenai kapal asing yang hendak berlalu lintas. Namun aturan mengenai tata cara berlalu lintas diatur secara terpisah di beberapa peraturan perundang-undangan.

Indonesia telah menetapkan lintas alur laut kepulauan. Penetapan ini telah diatur lebih lanjut dalam peraturan perundang-undangan Indonesia antara lain Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, (Telah dicabut dan diberlakukan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Rute yang Telah Ditetapkan, Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian dan Petunjuk Pelaksanaan Panglima TNI tentang Pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia.³⁰

1) Tata Cara Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan Kelautan

³⁰Suharyono Kartawijaya. *Op.,Cit* Hal 14-15

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, komponen lintas damai hanya dua (Telah dicabut dan diberlakukan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan) Pertama, kapal yang melintasi laut (perairan kepulauan atau laut teritorial) tanpa melintasi perairan pedalaman atau menghubungi pelabuhan atau fasilitas pelabuhan diluar perairan pedalaman. Kedua, kapal yang melanjutkan ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di pelabuhan tersebut atau fasilitas pelabuhan. Selama dalam pelayaran, kapal asing itu harus berlayar terus menerus, langsung, serta dalam tempo yang secepat mungkin. Meskipun demikian, berhenti ataupun membuang jangkar dapat dibenarkan sepanjang ada alasan yang lazim berlaku dalam dunia pelayaran. Negara pantai memiliki hak untuk menanggukkan/melarang lintas damai di bagian tertentu dari wilayah laut, meskipun hanya untuk sementara. Hak untuk penanggukan ini mengacu pada ketentuan UNCLOS 1982 yang pada hakikatnya harus didasarkan pada alasan keamanan dan keperluan latihan militer dengan menggunakan senjata yang melibatkan negara pantai.³¹

2) Tata Cara Berlalu Lintas Berdasarkan Unclos 1982

Pasal 18 Ayat 1 dan 2 menyatakan:

1. Lintas berarti navigasi melalui teritorial untuk keperluan:

- a) Melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman atau fasilitas pelabuhan tersebut

³¹ Suharyono Kartawijaya. 2015. *Pemanfaatan Hak Lintas Kapal Asing Di Perairan Indonesia dan Penegekan Hukumnya*. Jurnal Program Studi Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Brawiyaha Malang. Hal 12

2. Lintas harus terus menerus, langsung serta secepat mungkin. Namun demikian lintas mencakup berhenti membuang jangkar, tetapi hanya sepanjang hal tersebut berkaitan dengan navigasi yang lazim atau perlu dilakukan karena force majeure atau mengalami kesulitan atau guna memberikan pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara yang dalam bahaya atau kesulitan

Hak dan kewajiban kapal serta hak dan kewajiban negara berdasarkan Unclos 1982 Pasal 39 poin a menjelaskan: kewajiban kapal dan pesawat udara pada waktu lintas transit adalah:³²

- 1) Lewat dengan cepat
- 2) Menghindar diri dari ancaman dan penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan dan keutuhan wilayah dan kemerdekaan negara pantai

3) Tata Cara Berlalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Setelah berlakunya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 sekaligus mencabut dan menyatakan tidak berlaku Undang-Undang Pelayaran Nomor 21 Tahun 1992. Ruang lingkup berlakunya undang-undang ini juga berlaku untuk semua kapal asing yang berlayar di Perairan Indonesia. Terdapat tiga jenis hak lintas kapal asing sebagaimana yang diatur dalam UNCLOS 1982, akan tetapi undang-undang pelayaran ini hanya mengatur satu jenis saja yaitu hak lintas alur laut kepulauan. Tidak ada penjelasan resmi mengapa hanya mengatur hak lintas alur laut kepulauan saja. Seharusnya dalam undang-undang ini mengatur keseluruhan

³² Dwi Astuti Palupi. 2022. *Buku Ajar Hukum Laut Internasional*. Padang: Universitas Bung Hatta. Hal 35

hak lintas dimaksud, sebab lintas-lintas yang lain juga mengatur tentang lintas kapal. Berdasarkan pasal 194 ayat 3 yang mengatur tentang hak lintas kapal asing disebutkan bahwa semua kapal asing yang menggunakan alur laut kepulauan Indonesia dalam pelayarannya tidak boleh menyimpang kecuali dalam keadaan darurat.³³ Kemudian lebih lanjut disebutkan dalam Pasal 194 Ayat 4 dan 5 yakni Pemerintah mengawasi lalu lintas kapal asing yang melintasi Alur Laut Kepulauan Indonesia. Pemerintah menetapkan lokasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Telekomunikasi-Pelayaran untuk melakukan pemantauan terhadap lalu lintas kapal asing yang melalui Alur Laut Kepulauan Indonesia.

Alur laut kepulauan Indonesia terdiri dari (tiga) alur Utara-Selatan yang disebut dengan: Alur Laut Kepulauan Indonesia I, Alur Laut Kepulauan II, dan Alur Laut Kepulauan Indonesia III. Alur Laut Kepulauan Indonesia I mempunyai dua cabang yaitu I dan IA yang menghubungkan dari/ke Laut China Selatan dan Selat Singapura ke Samudera Hindia melalui Selat Sunda dan Selat Karimata. Alur Laut Kepulauan Indonesia II ditujukan untuk memfasilitasi pelayaran/penerbangan dari Laut Sulawesi, Perairan Filipina dan Samudera Pasifik dari/ke Samudera Hindia dengan melewati Selat Makasar dan Selat Lombok. Alur Laut Kepulauan Indonesia III mempunyai beberapa cabang sebagai jalur pelayaran/penerbangan dari Laut Timor dan Laut Arafura ke Samudera Pasifik melalui Laut Sawu, Laut Banda, Laut Seram dan Laut Maluku.³⁴

³³ Suharyono Kertawijaya.,Hal 16

³⁴ *Ibid.*, Hal 15

4) Tata Cara Berlalu Lintas Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia

Pasal 3 menyatakan:

- 1) Setiap kapal asing yang dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif melaksanakan lintas damai melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan, ke bagian lain laut bebas atau zona ekonomi eksklusif wajib menggunakan alur laut yang sesuai dengan asal tujuan pelayarannya
- 2) Setiap kapal asing yang dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif hendak menuju ke perairan pedalaman atau salah satu pelabuhan atau sebaliknya melaksanakan lintas damai melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan, wajib menggunakan alur laut yang merupakan alur laut yang sesuai dengan asal dan tujuan pelayaran
- 3) Setiap kapal asing yang melaksanakan lintas damai wajib berada dalam batas alur-alur pelayaran yang wajar dengan kecepatan dan arah yang sesuai dengan navigasi yang normal dalam rangka menuju tempat tujuan pelayaran
- 4) Dalam melaksanakan lintas damai sebagaimana dimaksud dalam ayat 1, ayat 2 dan ayat 3 kapal asing tidak boleh membuang jangkar, berhenti, mondar-mandir kecuali itu diperlukan karena force majeure atau musibah atau karena menolong orang, kapal atau pesawat dalam keadaan musibah.

Pasal 9 menyatakan:

Kapal asing dalam melaksanakan pelayarannya dalam alur laut wajib:

- a) Senantiasa memonitor radio berita pelaut Indonesia

- b) Senantiasa memperhatikan kegiatan pelayaran kapal-kapal yang melakukan pelayaran antar pulau

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Bentuk Pelanggaran Tata Cara Berlalu Lintas Di Wilayah Perairan Indonesia

Pelanggaran tata cara berlalu lintas di wilayah perairan telah diatur dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia, namun sebelum lahir aturan tersebut, pelanggaran di wilayah perairan di Indonesia diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum pidana. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana menggunakan istilah *delic* atas perbuatan yang dianggap melanggar ketentuan pidana, namun di Indonesia terdapat beberapa penggunaan istilah dalam memberikan istilah *delic*. Namun pada penelitian ini akan menggunakan istilah tindak pidana.

Secara teoritis, perbuatan delik/tindak pidana terbagi menjadi dua yakni: kejahatan dan pelanggaran. Kejahatan memperlihatkan atas sesuatu perbuatan yang berdasarkan nilai-nilai masyarakat dianggap sebagai suatu perbuatan yang tercela, walaupun tidak diatur dalam peraturan perundang-undangan sekalipun. Sedangkan pelanggaran memperlihatkan atas sesuatu perbuatan yang dianggap masyarakat bukan sebagai perbuatan tercela, namun dianggap delik karena telah diatur dalam peraturan perundang-undangan.³⁵

Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dibedakan antara kejahatan dan pelanggaran, kejahatan diatur dalam buku II sedangkan pelanggaran diatur dalam buku III. Dilakukan perbedaan antara kejahatan dan pelanggaran karena jenis

³⁵ Joko Sriwidodo. 2019. *Kajian Hukum Pidana Indonesia*. Yogyakarta: Kepel Press. Hal

pelanggaran lebih ringan dibandingkan dengan kejahatan. Hal ini dapat dilihat dari ancaman pidana yang diberikan terhadap kejahatan dan pelanggaran, pelanggaran tidak ada ancaman penjara, namun dengan bentuk pidana kurungan dan denda, kejahatan sanksinya berupa penjara. Kemudian ciri yang membedakan antara kejahatan dan pelanggaran adalah kejahatan adalah delik yang melanggar kepentingan hukum serta menimbulkan bahaya yang konkret, pelanggaran hanya membahayakan *in abstracto* saja.³⁶

Kejahatan menurut Rasyid Ariman dan Fahmi Raghieb adalah perbuatan optimum yang dianggap telah mengandung sifat ketidakadilan atas dasar sifat tersebut agar perbuatan yang demikian dianggap sudah selayaknya dilarang dan kemudian diancam hukuman. Sebenarnya perbuatan tersebut belum dilarang dan diancam dengan aturan hukum, dikarenakan perbuatan tersebut sudah patut dihukum. Contoh dari kejahatan antara lain: pembunuhan pencurian dan lain sebagainya. Sedangkan pelanggaran merupakan perbuatan yang dapat dihukum karena telah dilarang oleh Undang-Undang. Contoh pelanggaran adalah: dilarang membuang sampah.³⁷

Pada saat ini dapat diketahui bahwa pembagian tindak pidana menjadi dua jenis yakni kejahatan dan pelanggaran, apabila mengacu kepada *common sense of justice* maka pembagian tersebut tidak berlaku. Sebagaimana dijelaskan oleh Moeljatno di dalam Pasal 503 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang melarang membuat gaduh di malam hari di dekat rumah ibadah atau dekat

³⁶ Fitri Wahyuni. 2017. *Dasar-Dasar Hukum Pidana di Indonesia*. Tangerang Selatan: PT Nusantara Persada Utama. Hal 55

³⁷ Tofik Yanuar Chandra. 2022. *Hukum Pidana*. Jakarta: PT. Sangir Multi Usaha. Hal 47

pengadilan. Secara naluriah, masyarakat tanpa mengetahui adanya peraturan sudah tahu bahwa perbuatan tersebut tidak layak.

Pembagian tindak pidana menjadi kejahatan dan pelanggaran, mulainya berdasarkan penilaian kualitatif, dan kemudian berubah menjadi penilaian kuantitatif. Melihat atas dasar perbedaan kualitatif, kejahatan adalah delik hukum yang merupakan suatu perbuatan yang pada dasarnya kualitas atau sifat dari perbuatan tersebut sangat tercela, terlepas dari persoalan dari ada tidaknya penetapan dalam peraturan perundang-undangan sebagai tindak pidana. atas dasar penilaian kualitatif tersebut maka seluruh tindak pidana yang dijelaskan dalam Buku II Kitab Undang-Undang Hukum Pidana adalah tindak pidana pelanggaran.³⁸

Pelanggaran dianggap sebagai perbuatan yang dipandang sebagai perbuatan tercela sebagaimana ditetapkan di dalam peraturan perundang-undangan. Atas dasar penilaian kualitatif ini maka semua tindak pidana yang diatur dalam Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Pidana adalah pelanggaran. Perbedaan atas dasar kriteria tersebut dipandang tidak memadai, maka dari itu diantara tindak pidana yang digolongkan sebagai pelanggaran juga memiliki sifat dasar yang tercela. Begitu juga sebaliknya yang dapat memungkinkan bahwa terdapat tindak pidana yang digolongkan kejahatan akan lebih tepat dikatakan sebagai pelanggaran.³⁹

Pembagian atas dasar kuantitatif, dipandang dapat mencerminkan kebenaran. Atas dasar kuantitatif maka kejahatan diancam dengan pidana yang lebih berat dibandingkan dengan pelanggaran.⁴⁰ Dalam hal ini menjadi pertanyaan

³⁸ Sudaryono. 2017. *Hukum Pidana Dasar-Dasar Hukum Pidana Berdasarkan Kuhp dan RUU KUHP*. Surakarta: Muhammadiyah University Press. Hal 108

³⁹ *Ibid.*,

⁴⁰ *Ibid.*,

apakah pembagian tindak pidana tersebut masih relevan dengan perkembangan yang terjadi pada saat ini. Terlepas dari perdebatan tersebut, sekurang-kurangnya pembagian kejahatan dan pelanggaran dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana masih berguna, hal ini dikarenakan Indonesia masih menganut sistem pidana yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.⁴¹

Selain dari pada itu juga terdapat beberapa ketentuan yang bertolak belakang atas pembagian tindak pidana tersebut, antara lain:⁴²

- 1) Ketentuan pidana hanya diancam untuk pidana kejahatan;
- 2) Pembuktian adanya kesalahan hanya pada kejahatan tidak pada pelanggaran;
- 3) Percobaan hanya pada kejahatan tidak pelanggaran;
- 4) Lama daluarsa kejahatan lebih lama sedangkan pelanggaran sebentar;
- 5) Mengenai perbedaan perbarengan.

Terlepas dari adanya perdebatan atas pembagian tindak pidana tersebut, pada saat ini pembagian tindak pidana masih dapat diterapkan karena sistem pemidanaan di Indonesia yang masih menganut Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang lama. Dalam hal pelanggaran kapal di wilayah perairan di Indonesia diatur dalam Pasal 560 dan 569 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana. Namun dalam perkembangannya peraturan mengenai pelanggaran di perairan telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

⁴¹ Imron Rosyadi. *Op., Cit* Hal 73

⁴² *Ibid.*, Hal 73-74

Lahirnya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, memiliki sejarah panjang, terutama pasca kemerdekaan Indonesia pada tahun 1945, banyak pertemuan-pertemuan oleh negara-negara di dunia untuk membentuk suatu perjanjian (Konvensi) hal ini dikarenakan juga banyaknya terjadi pelanggaran atau kejahatan di wilayah perairan. Indonesia sendiri juga ikut andil dalam konvensi-konvensi tersebut.

Lahirnya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dengan pertimbangan:

- 1) Bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan undang-undang.
- 2) Bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan wawasan nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkuat kedaulatan negara;
- 3) Bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis;

- 4) Bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah dan akuntabilitas penyelenggara negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional;
- 5) Bahwa Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan penyelenggaraan pelayaran saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;
- 6) Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, dan huruf e, perlu membentuk undang-undang tentang pelayaran.

Dilihat dalam konstitusi UUD 1945 yang menyebutkan negara Indonesia adalah negara kesatuan yang berbentuk Republik, sebagaimana diketahui sebelum disahkannya Konvensi PBB tentang hukum laut pada tanggal 10 Desember 1982 di Yamaica, Indonesia merupakan negara pantai. Sebagai bentuk pelaksanaannya dalam Konvensi I Hukum Laut Jenewa pada tahun 1958, Pemerintah Indonesia mengeluarkan Perpu yang kemudian yang disahkan menjadi Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1960 Tentang Perairan Indonesia. Terkait aturan tersebut, wilayah perairan Indonesia mencakup teritorial Indonesia, kemudian perairan pedalaman Indonesia. Setelah disahkannya Konvensi PBB yang pembahasannya salah satunya adalah mengatur rezim baru dalam hukum laut yakni mengenai negara Kepulauan, kemudian Indonesia mengesahkan Konvensi tersebut menjadi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985, implikasinya Indonesia berubah menjadi negara

kepulauan.⁴³ Merupakan suatu keuntungan dengan ditetapkannya Indonesia sebagai negara kepulauan melalui Unclos 1982, hal ini dikarenakan adanya penambahan luas wilayah. Penambahan tersebut tertuang di dalam Pasal 48 dan Pasal 49 yang mengatur bahwa lebar laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen harus diukur berdasarkan garis pangkal kepulauan, maka bertambah pula kedaulatan di perairan kepulauan di Indonesia.⁴⁴

Indonesia mendapatkan tambahan wilayah yang signifikan setelah diakui sebagai negara kepulauan untuk menarik garis dasar lurus kepulauan yang menghubungkan titik terluar dari pulau terluar. Perairan yang awalnya laut bebas menjadi perairan kepulauan. Secara keseluruhan perairan laut Indonesia bertambah 2,7 Juta Km, konsekuensi atas diperolehnya perairan kepulauan, maka harus ditetapkan pula alur laut kepulauan bagi kapal asing.⁴⁵

Berdasarkan ketentuan negara kepulauan maka Unclos 1982 telah memberikan kewajiban untuk memberikan hak lintas damai bagi kapal atau pesawat asing yang hendak melintasi di wilayah perairan teritorial. Akan tetapi permasalahan yang muncul adalah kapal-kapal yang melintas tidak selalu mematuhi ketentuan sebagaimana diatur dalam Pasal 19 Ayat 2 Unclos 1982. Dikarenakan kaitannya erat dengan pengamanan sumber daya alam dan tegaknya kedaulatan negara pantai seperti Indonesia dari potensi ancaman yang hadir karena adanya hak lintas damai di wilayah perairan teritorial. Jalur pelayaran dengan menggunakan hak lintas damai juga memiliki kaitannya dengan terganggunya potensi sumber

Hal 1 ⁴³ Khaidir Anwar. 2015. *Hukum Laut Internasional*. Bandar Lampung: Justice Publisher.

⁴⁴ Dwi Astuti Palupi. *Op.,Cit* Hal 44

⁴⁵ *Ibid., i*Hal 44

daya di bawah laut tersebut. Maka dari itu dibutuhkan pengamanan atas pelaksanaannya, agar tidak mengganggu potensi sumber daya alam yang ada. Oleh sebab itu pula diberikan kewenangan penuh kepada negara pantai untuk mengambil langkah pencegahan.⁴⁶

Salah satu fungsi dari laut salah satunya ialah sebagai sarana lalu lintas kapal dan transportasi, berdasarkan sejarahnya, sejak jaman dahulu hingga saat ini, laut digunakan oleh manusia sebagai sarana lalu lintas kapal yang digunakan untuk angkutan manusia atau barang. Lalu lintas kapal asing melalui wilayah teritorial negara lain awalnya belum diatur secara tegas, namun pasca perang dunia ke II masalah lalu lintas asing melalui laut teritorial negara lain diatur dalam hukum laut Internasional, yakni pada Konvensi Jenewa I pada tahun 1958 tentang laut teritorial dan zona tambahan. Dalam konvensi tersebut yang diatur hanya sebatas hak lintas damai melalui laut teritorial dan perairan pedalaman yang dibentuk atas penarikan garis pangkal lurus.⁴⁷ Pasca disahkannya KHL 1982 hak lintas kapal asing diatur dalam konvensi yakni:⁴⁸

- 1) Hak lintas damai
- 2) Hak lintas transit dan
- 3) Hak lintas alur kepulauan

Pemerintah Indonesia menyadari bahwa laut Indonesia yang begitu luas sebagai aset sumber daya alam yang sangat besar dan menjadi tantangan untuk melindungi perairan Indonesia dari tindakan *ilegal* yang dilakukan oleh oknum

⁴⁶ Dadang Suhendang. Penegakan Hukum Hak Lintas Damai Bagi Kapal-Kapal Asing di Perairan Indonesia. Makalah Program Studi Magister Ilmu Hukum Brawijaya. Hal 10-11

⁴⁷ Khaidir Anwar. *Op., Cit* Hal 3

⁴⁸ *Ibid.*, Hal 3

yang tidak bertanggungjawab, berbagai macam kejahatan yang sering terjadi seperti: penyeludupan senjata, penyeludupan narkoba, kepabeanan, Imigran gelap, *human trafficking*, pencemaran laut, penangkapan ikan secara *ilegal*, kegiatan pemeriksaan secara *ilegal* dan berbagai macam bentuk pelanggaran lainnya.⁴⁹

Indonesia secara geografis terletak pada posisi strategis antara dua benua yaitu Asia dan Australia, serta dua samudera yaitu Pasifik dan Hindia. Disebut strategis karena memiliki potensi sumber daya alam hayati maupun non hayati dimana letak Indonesia yang strategis ini menjadikan perairan Indonesia sebagai salah satu jalur pelayaran internasional penting di dunia. Faktor tersebut memungkinkan banyak kapal asing yang datang melewati ataupun datang berlabuh di dalam wilayah laut Indonesia untuk tujuan perdagangan maupun militer. Laut merupakan jalan raya yang menghubungkan seluruh pelosok dunia, melalui laut masyarakat dari berbagai bangsa mengadakan segala macam pertukaran dari komoditi perdagangan sampai ilmu pengetahuan. Pelayaran yang dilakukan oleh kapal asing dijamin oleh suatu hak lintas damai. Namun pada kenyataannya tidak sedikit pihak yang menyalahgunakan hak tersebut sehingga menimbulkan ketidaknyamanan bagi keutuhan wilayah Indonesia.⁵⁰

Pelanggaran yang lazim ditemui di wilayah teritorial Indonesia dalam alur hak lintas damai Indonesia adalah seringnya kapal asing berhenti berlayar di

⁴⁹ Vondal Vidya Hattu. 2021. *Pelanggaran di Wilayah Alki Yang Dilakukan Oleh Kapal Asing*. Jurnal Syntax Idea, Vol, 3 No. 2 Februari 2021. Hal 441

⁵⁰ Pingkan Jeand'arc Angie Doodoh. 2018. *Tinjauan Yuridis Mengenai Penegakan Hukum Atas Hak Lintas Damai Untuk Kapal Asing di Laut Indonesia*. Jurnal Lex Et Societatis, Vol, VI No. 9 November 2018. Hal 71

wilayah lintas damai menuju wilayah negara singapura yang hanya bisa dimasuki pada keadaan tertentu, kapal asing dalam keadaan demikian didapati memang tidak membuang jangkar melainkan hanya mangkal/berdiam beberapa waktu menunggu masuk ke wilayah singapura.⁵¹

Berbagai jenis pelanggaran lainnya di perairan yang sering terjadi adalah pelanggaran wilayah, penangkapan ikan secara ilegal, pencemaran, penyelundupan narkoba, kecelakaan, tumpahan minyak, pengungsi Rohingya, kejahatan terorganisir transnasional, dan terorisme.⁵²

B. Penerapan pasal atas pelanggaran tata cara berlalu lintas di wilayah perairan Indonesia dalam Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm

Sampai dengan saat ini banyak pelanggaran hukum yang terjadi di wilayah perairan Indonesia, sangat disayangkan pelanggaran tersebut belum dapat dicegah dan dilakukan penindakan secara maksimal. Hal ini dikarenakan sistem penegakan yang belum merata dan instansi di bagian laut dan perikanan yang belum terintegrasi dengan baik menjadi faktor yang membuat masih sering terjadinya pelanggaran di Wilayah Alki yang dilakukan oleh Kapal Asing di Indonesia.⁵³

Berdasarkan sekian banyak kejadian pelanggaran di wilayah perairan Indonesia terdapat salah satu pelanggaran yang sampai diproses sampai dengan pengadilan, pelanggaran yang dilakukan tersebut ialah tata cara berlalu lintas yang

⁵¹ Mariana Zhuo, dkk. 2020. *Analisis Yuridis Kewenangan Kesatuan Penjagaan laut dan Pantai Dalam Penindakan Pelanggaran Hak Lintas Damai Pelayaran Di Perairan Indonesia*. Jurnal Ilmu Hukum, Vol, 9, No 2 Desember 2020. Hal 99

⁵² Bakamla. <https://nasional.tempo.co/read/1347756/> Diakses Pada Tanggal 14 April 2023 Pukul 08.00 Wib

⁵³ Vondaal Vidya Hattu. *Op., Cit* Halaman 441

dilakukan oleh kapal Vietnam. Bentuk pelanggaran tersebut dapat dilihat dalam kronologi yang dijelaskan dalam dakwaan di bawah ini.

Bahwa terdakwa Nguyen An Hai pada hari Kamis tanggal 7 Oktober 2021 sekira pukul 12.30 Wib atau setidaknya dalam bulan Oktober tahun 2021, bertempat tinggal di Perairan timur laut Tanjung Berakit (ALKI-I) atau posisi $01^{\circ} 49' 715''$ LU- $105^{\circ} 24' 381''$ BT atau setidaknya di tempat lain yang masih dalam daerah hukum Pengadilan Negeri Batam yang berwenang memeriksa dan mengadilinya telah selama berlayar Nakhkoda wajib mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan tata cara berlalu lintas, perbuatan terdakwa dilakukan dengan cara sebagai berikut:

- 1) Bahwa terdakwa Nguyen An Hai selaku Nakhoda Kapal MT. Golden Ocean 26 bendera Vietnam GT. 7.569 pada tanggal 25 September 2021 pada pukul 04.00 Wib (waktu Singapura) berangkat dari pelabuhan Singapura ke Perairan Fan Cheng OPL (High Seas) untuk menunggu giliran Loading muatan di Pelabuhan Singapura. Selanjutnya pada tanggal 29 September 2021 kapal yang di nakhodai terdakwa tiba di perairan FangCheing OPL, lalu terdakwa memerintahkan saksi Nguyen Xuan Thang untuk melakukan lego jangkar pada posisi $20.11' 56''$ LU- $108.15' 82''$ BT selama 2 hari. Selanjutnya pada tanggal 02 Oktober 2021 terdakwa mendapatkan perintah pulang ke Pelabuhan Singapura untuk loading namun pada tanggal 06 Oktober 2021 sekira pukul 15.00 Wib kapal MT Golden Ocean 26 mengalami gangguan pada mesin pendinginan air laut dan terdakwa

memutuskan untuk melakukan lego jangkar pada posisi 01° 49' 715" LU-105° 24' 381" BT (Alki 1)

- 2) Bahwa selanjutnya pada tanggal 7 Oktober 2021 sekitar pukul 12.00 Wib ketika terdakwa bersiap hendak berangkat kembali ke Singapura, sanksi Jhonson Tambunan dan Saksi Thariq Alfarisi yang merupakan Tim Kri Lemadang- 632 mendeteksi kontak kapal yang sedang melaksanakan lego jangkar di Alur Laut Kepulauan Riau (Alki I). Kemudian para saksi penangkap melakukan pemeriksaan terhadap Kapal MT Golden Ocean yang dinakhodai oleh terdakwa diketahui Kapal MT Golden Ocean telah melakukan lego jangkar di Air Laut Kepulauan Riau tanpa dilengkapi izin labuh jangkar dari otoritas Syahbandar Indonesia dan terdakwa tidak dapat menunjukkan izin tersebut.
- 3) Bahwa berdasarkan Pasal 18 Ayat 2 *The United Nations Convention On The Law Of The Sea 1982 Unclos 1982* sebagaimana telah diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention On The Law Of The Sea*, dijelaskan bahwa pelayaran lintas laut damai tersebut harus dilakukan secara terus-menerus, langsung serta secepatnya, sedangkan berhenti membuang jangkar hanya dapat dilakukan bagi keperluan navigasi yang normal atau karena keadaan memaksa atau dalam bahaya atau untuk tujuan memberi bantuan kepada orang, kapal atau pesawat udara yang berada dalam keadaan bahaya. Dalam hal ini terdakwa melakukan lego jangkar tanpa izin otoritas Syahbandar Indonesia, maka terdakwa tidak mematuhi tata cara berlalu lintas di wilayah

laut Indonesia, seharusnya terdakwa berlayar dari Singapura menuju Batam sebagaimana Port Clearance terlebih dahulu baru meminta izin labuh jangkar ke otoritas Syahbandar Indonesia untuk melakukan lego jangkar di tempat yang telah ditentukan oleh Syahbandar.

- 4) Bahwa berdasarkan hasil ploating pada posisi $01^{\circ} 49' 715^{\circ}$ LU - $105^{\circ} 24' 381''$ BT, maka diketahui kapal MT Golden Ocean 26 dalam laut teritorial Indonesia tepatnya di Perairan timur laut Tanjung Berakit (Alki I)

Perbuatan yang dilakukan oleh kapal MT Golden Ocean telah melanggar ketentuan dalam hal melintasi wilayah perairan di Indonesia, sebagaimana diketahui kapal MT Golden Ocean menurunkan jangkar di tengah laut tanpa terlebih dahulu meminta izin kepada petugas Syahbandar, di dalam dakwaan terdakwa melanggar ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dalam Pasal 193 Ayat 1 huruf a, sebagaimana bunyi dari Pasal 193 Ayat 1 antara lain: bahwa selama berlayar Nakhoda wajib mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan:

- 1) Tata cara berlalu lintas
- 2) Alur pelayaran
- 3) Sistem rute
- 4) Daerah pelayaran lalu lintas kapal
- 5) Sarana bantu navigasi pelayaran.

Kemudian, ayat 2 menyatakan bahwa nakhoda yang berlayar di perairan Indonesia pada wilayah tertentu wajib melaporkan semua informasi melalui Stasiun Radio Pantai (SRPOP) terdekat.

Perbuatan Nakhoda kapal MT Golden Ocean diancam pidana dalam Pasal 317 Jo Pasal 193 Ayat 1 huruf a Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.⁵⁴ Yang mana sanksi yang ditentukan dalam pasal 317 menyatakan: Nakhoda yang tidak mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 193 Ayat 1 dipidana dengan pidana penjara paling lama satu tahun dan denda paling banyak Rp.200.000.000.

Setelah pelanggaran yang dilakukan oleh Kapal MT Golden Ocean di wilayah perairan Indonesia, maka selanjutnya wajib dilakukan penegakan hukum atas bentuk pelanggaran tersebut, karena telah bertentang dengan aturan yang berlaku, penegakan hukum perlu dilakukan sebagai upaya untuk menanggulangi kejahatan.

Penegakan hukum pidana merupakan bagian dari kebijakan kriminal sebagai salah satu keseluruhan kebijakan penanggulangan kejahatan memang penegakan hukum pidana bukan satu-satunya tumpuan harapan untuk dapat menyelesaikan atau menanggulangi kejahatan itu secara tuntas akan tetapi kehadirannya sangat diharapkan di negara Indonesia yang berdasarkan atas hukum guna menegakkan hukum pidana di Indonesia.⁵⁵

Penegakan hukum (*law enforcement*), menurut Soerjono Soekanto merupakan suatu istilah yang mempunyai keragaman pengertian. Dalam arti luas mencakup kegiatan melaksanakan dan menerapkan hukum serta melakukan tindakan hukum terhadap pelanggaran atau penyimpangan hukum yang dilakukan

⁵⁴ Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm

⁵⁵ John Kenedi. 2017. *Kebijakan Hukum Pidana (Penal Policy)*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Hal 203

oleh subjek hukum, baik melalui prosedur peradilan maupun melalui prosedur arbitrase dan mekanisme penyelesaian sengketa lainnya (*alternative disputes or conflicts resolution*).⁵⁶

Penerapan sanksi pidana sebagai upaya untuk menanggulangi tindak pidana adalah cara tertua, setara dengan peradaban manusia itu sendiri. Bahkan juga disebut sebagai *older philosophy of crime control*. Terdapat dua pendapat atas pernyataan tersebut, ada yang setuju dan adapula yang tidak setuju dengan digunakannya sanksi pidana untuk menanggulangi kejahatan tindak pidana.⁵⁷

Pendapat yang menyatakan bahwa pelaku tindak pidana atau pelanggar hukum tidak perlu dipidana merupakan pendapat peninggalan dari kebiadaban di masa lalu. Dasar pemikiran adanya pendapat tersebut bahwa hukum pidana dianggap sebagai gambaran mengenai perlakuan yang ukuran saat ini dianggap kejam dan melampaui batas. Bahkan di Inggris terdapat pembaharuan hukum pidana Eropa Kontinental yang merupakan reaksi humanistik terhadap kekejaman pidana, sehingga teori pembalasan dalam hukum pidana adalah suatu kebiadaban.⁵⁸

Pendapat yang setuju dengan penanggulangan tindak pidana dengan penerapan sanksi pidana adalah salah satunya Roeslan Saleh. Sebagaimana menurut pandangannya untuk menghapuskan pidana dan hukum pidana adalah pandangan yang keliru karena terdapat tiga alasan untuk mengapa hukum pidana masih diperlukan antara lain:⁵⁹

⁵⁶ *Ibid.*, Hal 204

⁵⁷ Anis Widyawati dan Ade Adhari. *Op., Cit* Hal 59

⁵⁸ *Ibid.*, Hal 59

⁵⁹ *Ibid.*, Hal 60

- 1) Diperlukan atau tidaknya hukum pidana tidak terlepas dari persoalan tujuan yang ingin dicapai, namun terletak pada persoalan seberapa jauh untuk mencapai tujuan itu, dapat digunakan paksaan. Permasalahan bukan pada hasil, melainkan pada pertimbangan antara nilai hasil serta nilai dari batas kebebasan individual;
- 2) Terdapat usaha memperbaiki yang tidak mempunyai arti sama sekali bagi terpidana, selain itu harus tetap ada respon atas pelanggaran yang telah dilakukan tersebut dan tidak boleh dibiarkan begitu saja;
- 3) Hukum pidana dan pengaruhnya bukan semata-mata untuk si pelaku, melainkan juga untuk mempengaruhi orang lain yang tidak jahat yakni masyarakat agar mematuhi aturan yang berlaku.

Pelanggaran yang dilakukan oleh kapal MT Golden Ocean yang di Nakhodai Nguyen An Hai telah sampai dalam proses peradilan yang memeriksa, memutus dan mengadili perkara, di Pengadilan Negeri Batam pelanggaran yang dilakukan olehnya telah bertentangan dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Berdasarkan dakwaan tunggal yang diajukan oleh penuntut umum, terdakwa mengakui dan tidak mengajukan keberatan, dalam dakwaan perbuatan terdakwa dikenakan Pasal 317 Jo Pasal 193 Ayat 1 huruf a Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Kemudian dalam tuntutan pidana terdakwa dituntut dengan bersalah melakukan tindak pidana selama berlayar nakhoda wajib mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan tata cara berlalu lintas, sebagaimana didakwakan kepada terdakwa yaitu melanggar Pasal 317 Jo Pasal 193 Ayat 1 huruf

a Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan menjatuhkan pidana selama 1 bulan dan denda sebesar Rp. 50.000.000 dengan subsidair 1 bulan kurungan.⁶⁰

Unsur Nakhoda

- 1) Bahwa yang dimaksud dengan “Nakhoda” adalah salah satu dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan perundang-undangan;
- 2) Bahwa awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melaksanakan tugas-tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.
- 3) Bahwa dari fakta-fakta hukum yang terungkap dipersidangan, berdasarkan keterangan saksi maupun keterangan terdakwa juga dihubungkan dengan barang bukti diketahui bahwa
- 4) Bahwa pada hari Kamis tanggal 07 Oktober 2021 sekira pukul 12.30 Wib, Kapal MT. Golden Ocean 26 dinakhodai oleh terdakwa NGUYEN AN HAI berangkat dari Pelabuhan Singapura ke Perairan FangCheng OPL (*High Seas*) untuk menunggu giliran *Loading* muatan di Pelabuhan Singapura.

Unsur Yang Tidak Mematuhi Ketentuan Yang Berkaitan Dengan Tata Cara Berlalu

Lintas

- 1) Bahwa berdasarkan fakta-fakta hukum yang terungkap dipersidangan, berdasarkan keterangan saksi-saksi maupun keterangan terdakwa juga dihubungkan dengan barang bukti bahwa terdakwa NGUYEN AN HAI

⁶⁰ Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm

selaku Nahkoda Kapal MT. Golden Ocean 26 Bendera Vietnam GT. 7.569 pada tanggal 25 September 2021 sekira pukul 04.00 wib (waktu singapura) berangkat dari Pelabuhan Singapura ke Perairan FangCheng OPL (High Seas) untuk menunggu giliran Loading muatan di Pelabuhan Singapura. Selanjutnya pada tanggal 29 September 2021 kapal yang di nahkodai terdakwa tiba di Perairan FangCheng OPL, lalu terdakwa memerintahkan saksi NGUYEN XUAN THANG untuk melakukan lego jangkar pada posisi 20.11' 56" LU – 108.15' 82" BT selama 2 hari.

- 2) Bahwa Selanjutnya pada tanggal 02 Oktober 2021 terdakwa mendapatkan perintah pulang ke Pelabuhan Singapura untuk Loading namun pada tanggal 06 Oktober 2021 sekira pukul 15.00 Wib Kapal MT Golden Ocean 26 tiba di perairan Timur Laut Tanjung berakit (Laut Territorial Indonesia) dalam perjalanan menuju ke Singapura Kapal MT Golden Ocean 26 mengalami gangguan pada mesin pendinginan air laut dan terdakwa memutuskan untuk melakukan lego jangkar pada posisi 01° 49' 715" LU - 105° 24' 381" BT (Alki I)
- 3) Bahwa selanjutnya pada tanggal 07 Oktober 2021 sekira pukul 12.00 wib ketika terdakwa bersiap hendak berangkat kembali ke Singapura, saksi JHONSON TAMBUNAN dan saksi THARIQ ALFARISI yang merupakan Tim KRI Lemadang – 632 mendeteksi kontak kapal yang sedang melaksanakan lego jangkar di Alur Laut Kepulauan Riau (Alki I). Kemudian para saksi penangkap melakukan pemeriksaan terhadap Kapal MT Golden Ocean 26 yang dinahkodai oleh terdakwa diketahui Kapal MT

Golden Ocean 26 telah melakukan lego jangkar di Alur Laut Kepulauan Riau (Alki I) tanpa dilengkapi izin labuh jangkar dari otoritas Syahbandar Indonesia dan terdakwa tidak dapat menunjukkan izin tersebut.

- 4) Bahwa berdasarkan Pasal 18 ayat (2) The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982) sebagaimana telah diratifikasi dengan UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut), dijelaskan bahwa “Pelayaran lintas laut damai tersebut harus dilakukan secara terus menerus, langsung serta secepatnya, sedangkan berhenti dan membuang jangkar hanya dapat dilakukan bagi keperluan navigasi yang normal atau karena keadaan memaksa (force majeure) atau dalam keadaan bahaya atau untuk tujuan memberikan bantuan pada orang, kapal atau pesawat udara yang berada dalam keadaan bahaya”. Dalam hal ini terdakwa melakukan lego jangkar tanpa seijin dari otoritas Syahbandar Indonesia maka terdakwa tidak mematuhi tata cara berlalu lintas di wilayah laut Indonesia dan berpotensi membahayakan lalu lintas navigasi di wilayah laut Indonesia, seharusnya terdakwa berlayar dari Singapura menuju Batam sebagaimana Port Clearance terlebih dahulu baru meminta izin labuh jangkar ke otoritas Kesyahbandaran Indonesia untuk melakukan lego jangkar di tempat yang telah ditentukan oleh Syahbandar
- 5) Bahwa berdasarkan hasil plotting peta posisi $01^{\circ} 49' 715''$ LU - $105^{\circ} 24' 381''$ BT, maka diketahui Kapal MT Golden Ocean 26 dalam Laut Teritorial Indonesia tepatnya di Perairan timur laut Tanjung Berakit (ALKI-I).

Setelah melalui proses pemeriksaan dengan alat bukti dan barang bukti yang diajukan oleh penuntut umum, maka dalam pertimbangan majelis hakim menemukan fakta-fakta hukum antara lain:⁶¹

- 1) Bahwa benar terdakwa Nguyem An Hai selaku Nakhoda MT Golden Ocean 26 Bendera Vietnam GT. &.569 pada tanggal 25 september 2021 sekira pukul 04.00 Wib (waktu singapura) berangkat dari Pelabuhan Singapura ke Perairan FangCheng OPL untuk menunggu giliran Loading muatan di Pelabuhan Singapura. Selanjutnya pada tanggal 29 September 2021 kapal yang di Nakhodai terdakwa tiba di Perairan FangCheng OPL, lalu terdakwa memerintahkan saksi Nguyen Xuan Thang untuk melakukan lego jangkar pada posisi 20.11' 46'' LU-108.15 82'' BT selama 2 hari. Selanjutnya pada tanggal 2 Oktober 2021 terdakwa mendapatkan perintah pulang ke Pelabuhan Singapura untuk Loading namun pada tanggal 6 Oktober 2021 sekira pukul 15.00 Wib kapal MT Golden Ocean 26 tiba di perairan Timur Laut Tanjung berakit dalam perjalanan menuju ke Singapura kapal MT Golden Ocean 26 mengalami gangguan pada mesin pendinginan air laut dan terdakwa memutuskan untuk melakukan lego jangkar pada posisi 01° 49' 715'' LU 105° 24' 281'' BT (Alki I)
- 2) Bahwa benar selanjutnya pada tanggal 7 Oktober 2021 sekira pukul 12.00 Wib ketika terdakwa bersiap hendak berangkat kembali ke Singapura sanksi Jhonson Tambunan dan saksi Thariq Alfarisi yang

⁶¹ *Ibid.*,

merupakan Tim KRI Lemadang- 632 mendeteksi kontak kapal yang sedang melaksanakan lego jangkar di Air Laut Kepulauan Riau (Alki I) kemudian para saksi penangkap melakukan pemeriksaan terhadap Kapal MT Golden Ocean 26 yang dinakhodai oleh terdakwa diketahui Kapal MT Golden Ocean 26 telah melakukan lego jangkar di Air Laut Kepulauan Riau (Alki I) tanpa dilengkapi izin labuh jangkar dari otoritas Syahbandar Indonesia dan terdakwa tidak dapat menunjukkan izin tersebut.

- 3) Bahwa benar berdasarkan Pasal 18 Ayat 2 *The United Nations Convention on the Law of the sea* 1982 (Unclos 1982) sebagaimana telah diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut) dijelaskan bahwa pelayaran lintas damai tersebut harus dilakukan secara terus menerus, langsung serta secepatnya, sedangkan berhenti dan membuang jangkar hanya dapat dilakukan bagi keperluan navigasi yang normal atau karena keadaan memaksa atau dalam keadaan bahaya atau untuk tujuan memberikan bantuan pada orang, kapal atau pesawat udara yang berada dalam keadaan bahaya. Dalam hal ini terdakwa melakukan lego jangkar tanpa seizin dari otoritas Syahbandar Indonesia, maka terdakwa tidak mematuhi tata cara berlalu lintas di wilayah laut Indonesia dan berpotensi membahayakan lalu lintas navigasi di wilayah laut Indonesia, seharusnya terdakwa berlayar dari Singapura menuju Batam sebagaimana Port

Clearance terlebih dahulu meminta izin labuh jangkar ke Otoritas Kesyahbandaran Indonesia untuk melakukan lego jangkar di tempat yang telah ditentukan oleh Syahbandar.

- 4) Bahwa benar berdasarkan hasil *ploating* peta posisi 01° 49' 715'' LU 105° 24' 381'' BT, maka diketahui kapal MT Golden Ocean 26 dalam laut teritorial Indonesia tepatnya di Perairan timur laut Tanjung Berakit (Alki I)

Berdasarkan fakta hukum di dalam persidangan tersebut, telah jelas terjadi suatu pelanggaran bahkan terdakwa sendiri mengakui perbuatannya, maka dari itu sebagaimana telah jelas terdapat ketentuan hukum yang dilanggar, maka selanjutnya penerapan sanksi pidana harus dilakukan.

Sebagaimana sistem pidana di Indonesia masih mengakui penerapan sanksi pidana, maka terhadap terdakwa wajib dikenakan sanksi pidana karena ketentuan yang dilanggarnya memiliki muatan sanksi pidana yakni pada Nakhoda yang tidak mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 193 Ayat 1 dipidana dengan pidana penjara paling lama satu tahun dan denda paling banyak Rp.200.000.000. Namun tuntutan atas sanksi pidana oleh Penuntut Umum hanya setengah dari hukuman maksimal, begitu juga terhadap dendanya. Penerapan pasal sudah sesuai namun belum memberikan sanksi yang maksimal.

C. Analisis Hukum Terhadap Pelanggaran Tata Cara Berlalu Lintas di Wilayah Perairan Indonesia Dalam Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm

Wilayah perairan Indonesia antara lain: laut teritorial Indonesia, perairan kepulauan, perairan pedalaman, kemudian laut teritorial Indonesia adalah selebar 12 mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia. Perairan kepulauan Indonesia adalah seluruh perairan yang terletak pada wilayah garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai. Sedangkan wilayah perairan pedalaman Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi darat atau suatu garis penutup.⁶²

Wilayah perairan di Indonesia diperbolehkan melakukan aktifitas pelayaran, baik itu dilakukan oleh kapal yang berasal dari Indonesia atau kapal asing yang berasal dari luar Indonesia, namun harus dengan tetap memperhatikan tata cara berlalu lintas di wilayah perairan di Indonesia. Hal ini diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2022 Tentang Sistem Identifikasi Otomatis Bagi Kapal Yang Melakukan Kegiatan di Wilayah Perairan Indonesia.

Pelayaran merupakan kesatuan sistem yang terdiri dari angkutan perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim. Aturan untuk bidang angkutan di perairan memuat prinsip pelaksanaan *asas cabotage* dengan cara pemberdayaan angkutan laut nasional yang memberikan iklim kondusif guna memajukan industri angkutan di perairan, antara lain: adanya

⁶² Khaidir Anwar. *Op., Cit* Hal 6

kemudahan di bidang perpajakan dan permodalan dalam pengadaan kapal serta adanya kontrak jangka panjang untuk angkutan.⁶³

Menurut Pasal 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, pelayaran diselenggarakan berdasarkan:

- 1) Asas manfaat
- 2) Asas usaha bersama dan kekeluargaan
- 3) Asas persaingan sehat
- 4) Asas adil dan merata tanpa diskriminasi
- 5) Asas keseimbangan, keserasian dan keselarasan
- 6) Asas kepentingan umum
- 7) Asas keterpaduan
- 8) Asas kemandirian
- 9) Asas berwawasan lingkungan hidup
- 10) Asas kedaulatan negara
- 11) Asas kebangsaan

Kemudian, menurut Pasal 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, diselenggarakannya pelayaran dengan tujuan:

- 1) Memperlancar arus perpindahan orang dan atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- 2) Membina jiwa kebaharian;

⁶³ Irwandi Syahputra. 2020. *Tindak Pidana Kelautan*. Tanjung Pinang: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Hal 31

- 3) Menjunjung kedaulatan negara;
- 4) Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional;
- 5) Menjunjung, menggerakkan dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- 6) Meningkatkan ketahanan nasional.

Indonesia sebagai negara kepulauan, kegiatan pelayaran merupakan salah satu moda transportasi yang dipakai dalam sistem transportasi nasional yang dinamis dan selalu menyesuaikan dengan kemajuan yang terjadi di masa yang akan datang, selain itu juga mempunyai ciri dengan mampu melakukan pengangkutan secara banyak, serta dapat menghubungkan dan menjangkau wilayah perairan, maka diperlukan pengembangan potensinya dan ditingkatkan peranannya baik secara nasional atau Internasional, sebagai penunjang atau mendorong dan penggerak pembangunan untuk memajukan kesejahteraan masyarakat, namun dalam beberapa tahun belakangan Indonesia mengalami permasalahan di dalam dunia transportasi. Kecelakaan sering terjadi dan terus berganti tidak hanya pengangkutan orang tetapi juga angkutan barang.⁶⁴ Salah satu permasalahan dalam dunia transportasi pelayaran yang terjadi di Indonesia adalah pelanggaran tata cara berlalu lintas di wilayah perairan Indonesia yang dilakukan oleh kapal asing yang berasal dari Vietnam yang telah diputus oleh Pengadilan Negeri Batam dalam

⁶⁴ Elfrida R. Gultom. 2020. *Hukum Pengangkutan Laut*. Jakarta: Mitra Wacana Press Hal

Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm. Amar putusan pengadilan tersebut menyatakan bahwa:

- 1) Menyatakan bahwa terdakwa Nguyen An Hai telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “Nakhoda yang berlayar wajib mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan tata cara berlalu lintas sesuai undang-undang pelayaran.
- 2) Menjatuhkan pidana terhadap terdakwa oleh karena itu dengan pidana penjara selama 15 hari dan denda sebesar Rp.25.000.000 dengan ketentuan apabila dengan denda tersebut tidak dibayar, maka akan diganti dengan pidana kurungan selama 15 hari.
- 3) Memerintah barang bukti berupa...Dst. Dikembalikan kepada terdakwa
- 4) Membebani terdakwa membayar biaya perkara sebesar Rp 5.000.,

Putusan tersebut menjatuhkan pidana penjara selama 15 hari dan denda sebesar Rp. 25.000.000 kepada terdakwa. Dalam hal ini pidana maksimal masih jauh dari ketentuan di dalam Pasal 317 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran masih jauh dari hukuman maksimal. Pasal 317 menyatakan: nakhoda yang tidak mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 193 Ayat 1 dipidana dengan pidana penjara paling lama satu tahun dan denda paling banyak Rp.200.000.000. Bahkan masih lebih rendah dari apa yang dituntut oleh Penuntut Umum Pasal 317 Jo Pasal 193 Ayat 1 huruf a Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan menjatuhkan pidana selama 1 bulan dan denda sebesar Rp. 50.000.000 dengan subsidair 1 bulan kurungan. Putusan tersebut seakan membuyarkan semangat penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia,

sebagaimana di wilayah perairan Indonesia telah berulang kali terjadi pelanggaran hukum.

Kapal MT Golden yang di Nahkodai oleh Nguyen An Hai merupakan salah satu kapal yang merupakan kegiatan angkutan laut luar negeri oleh perusahaan angkutan laut asing, hal ini dapat dilihat dalam dakwaan Penuntut Umum bahwa Kapal MT Golden Ocean berangkat dari pelabuhan Singapura ke Perairan FangCheng untuk menunggu giliran *Loading* muatan. Secara umum Jenis angkutan laut terdiri dari empat yakni:⁶⁵

- 1) Angkutan laut dalam negeri, kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.
- 2) Angkutan laut luar negeri, merupakan kegiatan angkutan laut dari dan ke luar negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dan atau perusahaan angkutan laut asing dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia dan atau kapal asing.
- 3) Angkutan laut khusus, kegiatan angkutan laut khusus dilakukan oleh badan usaha untuk menunjang usaha pokok untuk kepentingan sendiri dengan menggunakan kapal bendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.

⁶⁵ Irwandi Syahputra., *Op., Cit* Hal 32

- 4) Angkutan laut pelayaran rakyat, kegiatan angkutan laut pelayaran rakyat sebagai usaha masyarakat yang bersifat tradisional dan merupakan bagian dari usaha angkutan di perairan mempunyai peranan yang penting dan karakteristik tersendiri.

Berdasarkan penjelasan tersebut, maka jenis angkutan yang dilakukan oleh Kapal MT Golden adalah angkutan luar negeri. Hal ini dapat dilihat dari aktivitas yang dilakukan oleh kapal tersebut yakni untuk melakukan *loading* muatan di pelabuhan singapura dengan terlebih dahulu ke Perairan FangCheng untuk menunggu giliran. Kemudian kapal tersebut melintasi wilayah perairan Indonesia (Tepatnya di Alki I) saat hendak ingin ke Pelabuhan Singapura, namun karena mesin mengalami kerusakan maka Nakhoda Nguyen An Hai menyuruh untuk melakukan lego jangkar. Namun kapal tersebut tidak meminta izin terlebih dahulu sebelum hendak melakukan lego jangkar.

Mengacu kepada Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 30 Tahun 2021 Kapal MT Golden Ocean wajib meminta izin untuk labuh jangkar karena berada pada $01^{\circ} 49' 715''$ LU $105^{\circ} 24' 381''$ BT. Posisi tersebut merupakan wilayah Alki I yang merupakan wewenang pelabuhan Tanjung Berakit. Labuh jangkar yang menjadi wewenang tersebut berada pada dua area yakni:

- 1) Area A
 - a) $01^{\circ} 21' 36,894''$ LU - $104^{\circ} 36' 46,402''$ BT
 - b) $01^{\circ} 20' 58,505''$ LU - $104^{\circ} 41' 24,261''$ BT
 - c) $01^{\circ} 21' 43,522''$ LU - $104^{\circ} 44' 52,138''$ BT

- d) $01^{\circ} 21' 39,494''$ LU - $104^{\circ} 47' 14,788''$ BT
- e) $01^{\circ} 24' 38,183''$ LU - $104^{\circ} 49' 04,054''$ BT
- f) $01^{\circ} 30' 41,168''$ LU - $104^{\circ} 44' 04,705''$ BT
- g) $01^{\circ} 24' 31,790''$ LU - $104^{\circ} 41' 07,238''$ BT

2) Area B

- a) $01^{\circ} 13' 59,330''$ LU - $104^{\circ} 40' 24,903''$ BT
- b) $01^{\circ} 10' 56,476''$ LU - $104^{\circ} 45' 22,240''$ BT
- c) $01^{\circ} 06' 38,764''$ LU - $104^{\circ} 51' 28,029''$ BT
- d) $01^{\circ} 05' 51,714''$ LU - $104^{\circ} 51' 08,777''$ BT
- e) $01^{\circ} 10' 35,090''$ LU - $104^{\circ} 41' 05,546''$ BT
- f) $01^{\circ} 12' 09,191''$ LU - $104^{\circ} 39' 35,703''$ BT

Kapal MT Golden Ocean yang di Nakhodai Nguyen An Hai berhenti berada pada posisi Alki 1 Area B, di dalam Diktum Kedua bagi e dijelaskan bahwa pengguna jasa yang akan melaksanakan kegiatan di lokasi wilayah berhenti di perairan di luar daerah kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan di perairan tanjung berakit, Provinsi Kepulauan Riau diwajibkan melaporkan kegiatan kepada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas I Tanjung Uban.

Berbagai kegiatan angkutan laut di wilayah perairan Indonesia diperbolehkan melintasi wilayah perairan di Indonesia (hak lintas damai) baik untuk kegiatan komersial dalam negeri dan kegiatan komersial luar negeri, atau hanya sebatas melintasi wilayah perairan Indonesia saja. Asalkan mematuhi ketentuan hukum yang berlaku di Indonesia, atau hanya hal ini juga bertujuan untuk

memajukan kegiatan ekonomi melalui jalur angkutan laut guna memajukan kesejahteraan masyarakat.

Dasar Hukum hak lintas damai diatur dalam Pasal 17 Unclos 1982 pasal tersebut menyebutkan bahwa kapal semua negara, baik berpantai maupun tak berpantai menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial. Apabila dibandingkan dengan hukum udara tidak mengenal adanya hak lintas damai penerbangan, hal ini dikarenakan Pasal 1 Konvensi Chicago yang menetapkan bahwa setiap negara anggota berhak mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya.⁶⁶

Pasal 17 Unclos 1982 menyatakan: Dengan tunduk pada Konvensi ini, kapal semua Negara, baik berpantai maupun tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial.

Lebih lanjut dijelaskan dalam Pasal 18 Ayat 1 dan 2 menyatakan:

- 1) Lintas berarti navigasi melalui laut teritorial untuk keperluan:
 - a) Melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (*roadstead*) atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman; atau
 - b) Berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (*roadstead*) atau fasilitas pelabuhan tersebut.
- 2) Lintas harus terus menerus, langsung serta secepat mungkin. Namun demikian, lintas mencakup berhenti dan buang jangkar, tetapi hanya sepanjang hal tersebut berkaitan dengan navigasi yang lazim atau perlu

⁶⁶ Pingkan Jeand'arc Angie Doodoh. *Op., Cit.* Hal 72

dilakukan karena force majeure atau mengalami kesulitan atau guna memberikan pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara yang dalam bahaya atau kesulitan

Pengertian lintas damai dijelaskan dalam Pasal 19 Ayat 1 dan 2 Unclos 1982 yang menyatakan:

- 1) Lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan Negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi ini dan peraturan hukum internasional lainnya.
- 2) Lintas suatu kapal asing harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau Keamanan Negara pantai, apabila kapal tersebut di laut teritorial melakukan salah satu kegiatan sebagai berikut :
 - a) Setiap ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik Negara pantai, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum internasional sebagaimana tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa;
 - b) Setiap latihan atau praktek dengan senjata macam apapun;
 - c) Setiap perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan atau keamanan Negara pantai;
 - d) Setiap perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan Negara pantai;
 - e) Peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal;

- f) Peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap peralatan dan perlengkapan militer;
- g) Bongkar atau muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan perundangundangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter Negara Pantai;
- h) Setiap perbuatan pencemaran dengan sengaja dan parah yang bertentangan dengan ketentuan Konvensi ini;
- i) Setiap kegiatan perikanan;
- j) Kegiatan riset atau survey;
- k) Setiap perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi lainnya Negara pantai;
- l) Setiap kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.

Hak lintas damai hanya berlaku terhadap jenis kapal, antara lain:⁶⁷

- 1) Kapal dagang
- 2) Kapal pemerintah dengan tujuan komersil
- 3) Kapal perang
- 4) Kapal pemerintah dengan tujuan bukan komersil

Indonesia telah mengatur hak lintas damai dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku, yakni diatur dalam Pasal 11 dan 12 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan (sebagaimana diganti menjadi Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan, bunyi pasal tersebut antara lain:

⁶⁷ *Ibid.*, Hal 72

- 1) Kapal semua negara, baik negara pantai maupun negara tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia.
- 2) Lintas seperti navigasi melalui laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia untuk keperluan:
 - a) Melintasi laut tersebut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman; atau
 - b) Berlaku ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan tersebut.
- 3) Lintas damai sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus terus-menerus langsung serta secepat mungkin, mencakup berhenti atau buang jangkar sepanjang hal tersebut berkaitan dengan navigasi yang normal, atau perlu dilakukan karena keadaan memaksa, mengalami kesulitan, memberi pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara yang dalam bahaya atau kesulitan.

Kemudian Pasal 12 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan menyatakan:

- 1) Lintas dianggap damai apabila tidak merugikan kedamaian, ketertiban, atau keamanan Indonesia, dan dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi dan hukum internasional lainnya.
- 2) Lintas oleh kapal asing harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban, atau keamanan Indonesia, apabila kapal tersebut sewaktu berada

di laut teritorial dan atau di perairan kepulauan melakukan salah satu kegiatan yang dilarang oleh Konvensi dan atau hukum internasional lainnya.

- 3) Ketentuan lebih lanjut mengenai lintas damai sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Berdasarkan ketentuan tersebut, setiap kapal asing diperbolehkan melintas asalkan tetap mematuhi ketentuan yang berlaku, namun Kapal MT Golden Ocean tidak mematuhi hal tersebut, hal ini dapat dilihat dari dakwaan penuntut umum yang menyatakan “dalam hal ini terdakwa melakukan lego jangkar tanpa seizin dari otoritas syahbandar maka terdakwa tidak mematuhi tata cara berlalu lintas di wilayah laut Indonesia. Hal tersebut bertentangan dengan Pasal 18 Ayat 2 Unclos Ayat 2.

Berdasarkan Pasal 193 Ayat 1 Poin a Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang menyatakan: selama berlayar Nakhoda wajib mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan tata cara berlalu lintas dan sanksi pidananya diatur dalam Pasal 317 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang dapat disanksi selama penjara satu tahun dan denda paling banyak Rp. 200.000.000.

Mengenai pelanggaran yang terjadi, maka terdapat suatu pertanggungjawaban pidana yang harus dipertanggungjawabkan oleh subjek hukum, hal ini dikarenakan telah ada ketentuan pidana di dalam peraturan perundang-undangan yang dilanggar, maka selanjutnya harus ada pertanggungjawaban pidana.

Seorang terdakwa dapat dipertanggungjawabkan atas suatu tindak pidana yang dilakukan dan dapat dipidana apabila mempunyai kesalahan yakni apabila pada waktu melakukan perbuatan pidana dilihat dari segi masyarakat dapat dicela oleh karenanya sebab dianggap dapat berbuat lain, jika memang tidak ingin berbuat demikian.⁶⁸ Van Hammel menyebut pertanggungjawaban pidana sebagai pertanggungjawaban yang merupakan suatu keadaan normal psikis dan kemahiran yang membawa tiga macam kemampuan, yakni: mampu untuk dapat mengerti makna serta akibat sesungguhnya dari perbuatan sendiri, mampu untuk menginsyafi bahwa perbuatan-perbuatan itu bertentangan dengan ketertiban masyarakat, mampu untuk menentukan kehendak berbuat.⁶⁹

Seseorang dapat dipidana apabila telah memenuhi kualifikasi antara lain:⁷⁰

- 1) Tindak pidana
- 2) Umur yang cukup
- 3) Adanya kesalahan
- 4) Tidak adanya penghapusan alasan pidana

Batas usia yang dapat dimintai pertanggungjawaban menurut R. Soesilo dalam penjelasan Pasal 45 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana adalah 16 tahun.⁷¹ Namun dalam perkembangannya, menurut Pasal 1 angka 3, 4 dan 5 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 Tentang Sistem Peradilan Anak batas usia anak

⁶⁸ Ishaq. 2020. *Hukum Pidana*. Depok: PT Raja Grafindo Persada. Hal 94

⁶⁹ Eddy O.S. Hiariej. 2017. *Prinsip-prinsip Hukum Pidana*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka. Hal 55

⁷⁰ Imron Rasyid. *Op., Cit* Hal 90

⁷¹ R. Soesilo 1986. *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Serta Komentar-Komentarnya Lengkap Pasal Demi Pasal*. Bandung: PT Karya Nusantara. Hal 62

yang dapat dimintai pertanggungjawaban adalah umur 12 tahun dan belum 18 tahun.⁷²

Berdasarkan lapangan hukum pidana, asas kesalahan merupakan asas fundamental, maka adanya suatu tindak pidana belum tentu akan diikuti dengan pemberian hukuman bagi pelakunya. Hal ini tidak lain dikarenakan bahwa suatu tindak pidana itu hanya menunjuk kepada perbuatan dilarang dalam pengertian secara pasif, dan terhadap pelaku pelanggarannya diancam dengan suatu tindak pidana. Sedangkan apakah akan diberi sanksi pidana seperti yang diancam oleh pasal yang dilanggar kepada pelakunya, sangat tergantung dengan jawaban. Apakah pada diri pelakunya itu ada dan ditemukan unsur kesalahannya atau tidak. Prinsip dan asas tiada pidana tanpa kesalahan adalah bahwa seseorang itu hanya dipidana apabila terbukti bersalah melakukan perbuatan yang dilarang oleh undang-undang. Kesalahannya bisa dalam bentuk kesengajaan atau dalam bentuk kelalaian.⁷³

Kesalahan terbagi menjadi dua bagian, antara lain kesengajaan dan kelalaian. Kesengajaan memiliki beberapa bentuk antara lain:⁷⁴

1. Kesengajaan sebagai maksud, yang berarti antara motivasi seseorang yang melakukan perbuatan, tindakan dan akibatnya benar-benar terwujud.
2. Kesengajaan sebagai kepastian, yang berarti kesengajaan yang menimbulkan dua akibat, akibat pertama merupakan yang dikehendaki oleh pelaku dan akibat kedua tidak dikehendaki oleh pelaku namun pasti terjadi.

⁷² Hukum Online <https://www.hukumonline.com/> Diakses Pada Tanggal 14 Januari 2023 Pukul 14.00 Wib

⁷³ Herlina Manullang dan Riki Yanto Pasaribu. 2020. *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*. Medan: LPPMUHN Press. Hal 20

⁷⁴ Eddy O.S Hiariej. *Op., Cit* Hal 172-174

3. Kesengajaan sebagai kemungkinan, yang berarti adakalanya suatu kesengajaan menimbulkan akibat yang tidak pasti terjadi, namun merupakan suatu kemungkinan.

Tidak hanya kesengajaan yang memiliki bentuk, kelalaian/kealpaan juga memiliki dua bentuk antara lain : ⁷⁵

1. Kealpaan yang disadari, yakni menyadari apa yang dilakukan oleh seseorang dan menyatakan juga akibatnya, tetapi dengan harapan akibat buruk itu tidak diinginkan terjadi atau tidak akan terjadi.
2. Kealpaan yang tidak disadari, yakni bentuk kealpaan yang paling ringan karena seseorang melakukan pelanggaran sama sekali tidak diinsyafinya atau disadarinya. Seseorang tidak membayangkan atau tidak menduga akan timbul suatu akibat yang dilarang dan diancam pidana, padahal seharusnya dapat diperhitungkan akan timbul akibat itu.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana mengatur tentang alasan penghapusan pidana pada Bab III Buku Pertama, namun tidak memberikan definisi secara rinci. Menurut H.M Rasyid Ariman dan Fahmi Raghil, alasan penghapusan hukum pidana adalah hal atau keadaan dan masalah yang mengakibatkan bahwa seseorang yang melakukan suatu perbuatan yang dilarang dan diancam pidana tidak dapat dipidana.⁷⁶

R. Soesilo menyebutkan penghapusan pidana dapat ditemukan di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana pada Buku I Bab III antara lain:⁷⁷

⁷⁵Faisal Riza. 2020. *Hukum Pidana*. Depok: PT. Rajawali Buana Pusaka. Hal 70-71

⁷⁶ Ishaq. *Op., Cit* Hal 109

⁷⁷ *Ibid.*, Hal 110

- 1) Pasal 44 mengerjakan suatu perbuatan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya.
- 2) Pasal 48 melakukan perbuatan karena paksa.
- 3) Pasal 49 Ayat 1 melakukan perbuatan yang terpaksa untuk mempertahankan dirinya.
- 4) Pasal 49 Ayat 2 pembelaan terpaksa yang melampaui batas.
- 5) Pasal 50 melakukan perbuatan untuk menjalankan peraturan.
- 6) Pasal 51 Ayat 1 melakukan perbuatan untuk menjalankan perintah jabatan yang diberikan.
- 7) Pasal 51 Ayat 2 perintah jabatan yang diberikan oleh kuasa yang tidak berhak tidak membebaskan dari hukuman, kecuali jika pegawai yang dibawahnya atas kepercayaannya memandang bahwa perintah itu seakan-akan diberikan kuasa yang berhak dengan sah.

Berdasarkan pemaparan tersebut, sudah seharusnya terdakwa diberikan sanksi yang sesuai karena telah melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan di Indonesia, apalagi pelanggaran di wilayah perairan di Indonesia kerap kali terjadi dan hal ini tidak dapat dipandang sebelah mata, karena menyangkut kedaulatan negara.

Apabila melihat pertimbangan keadaan yang memberatkan dan meringankan, majelis hakim berpendapat bahwa perbuatan terdakwa dapat membahayakan keselamatan dan keamanan pelayaran sedangkan dalam hal keadaannya meringankannya terdakwa harus mengakui terus terang perbuatannya dan menyatakan ketidakpahaman tentang hukum. Sehingga dalam putusan majelis

hakim hanya menjatuhkan Vonis 15 hari serta denda Rp.25.000.000. Kemudian apabila denda tidak dibayar maka akan diganti dengan kurungan 15 hari.

Keadaan meringankan dikarenakan ketidaktahuan hukum sangat tidak tepat mengingat Nakhoda merupakan pejabat di dalam sebuah kapal, sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 1 Poin 41 yang menyatakan: 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.

Secara umum Nakhoda memiliki tanggungjawab antara lain:⁷⁸

- 1) Memastikan bahwa kapal selalu dalam kondisi aman dan layak
- 2) Melaporkan semua kecelakaan / insiden sesuai persyaratan kepada manajemen
- 3) Bertanggung jawab atas pemeliharaan dan penampilan kapal
- 4) Bertanggung jawab atas kinerja awak kapal selama perjalanan
- 5) Memastikan operasi sesuai dengan hukum dan peraturan yang berlaku
- 6) Menciptakan suasana yang menyenangkan di atas kapal bagi penumpang dan awak kapal

Nakhoda memiliki tanggung jawab penting dalam sebuah kapal. Secara umum tugas seorang Nakhoda adalah bertanggung jawab ketika mengoperasikan sebuah kapal dalam pelayaran dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggung jawab itu meliputi keselamatan kapal serta seluruh

⁷⁸ Campus quipper <https://campus.quipper.com/careers/nakhoda> Diakses Pada Tanggal 14 April 2023 Pukul 14.00 Wib

muatan yang ada di dalamnya baik berupa barang maupun penumpang, secara ringkas tanggung jawab nakhoda kapal dapat dirinci sebagai berikut memperlengkapi kapalnya dengan sempurna, mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur, membuat kapalnya layak laut (*Seaworthy*), bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran, bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada diatas kapalnya dan mematuhi perintah Pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.⁷⁹

Bahkan di dalam Pasal 137 Ayat 6 dijelaskan Nakhoda wajib memenuhi persyaratan pendidikan, pelatihan, kemampuan, dan keterampilan serta kesehatan. Sehingga seorang dianggap telah mengetahui hukum dengan baik karena telah melalui proses pendidikan dan pembelajaran.

Sebagaimana diketahui Indonesia secara tegas dinyatakan dalam konstitusi sebagai negara hukum (*rechtstaat*) dan bukan negara kekuasaan (*maachtstaat*). Ini berarti bahwa segala penyelenggaraan pemerintahan dan kehidupan masyarakat harus dilaksanakan berdasarkan hukum dan tidak berdasarkan kekuasaan semata. Apalagi salah satu unsur negara hukum menuntut penghormatan terhadap hak asasi manusia yang dijamin oleh UUD 1945 Konstitusi (Amandemen) sebagai hukum dasar dalam bernegara bagi pemerintahan, masyarakat, dan individu sebagai warga negara.⁸⁰

⁷⁹ Agus Santosa dan Erwin Alexander Sinaga. 2019. *Peran Tanggung Jawab Nakhoda dan Syahbandar Terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*. Jurnal Saintek Maritim. Vol, 20 Nomor 1 September 2019. Hal 30

⁸⁰ Harisman. 2019. *Legal Settings For Use Of The Right To Select As Human Rights In Indonesia*. The 1 St Multi Dicipinary Internasional Conference University Of Asahan 2019 Thema: *Role Of Science In Development In The Era Or Industrial Revolution 4.0 Based On Local Wisdom In Sabty Garden Hoten Kisaran North Sumatera March 23rd 2019* Halaman 181

Pertimbangan meringankan oleh hakim tersebut tidak sesuai dengan unsur negara hukum di Indonesia, karena adanya tebang pilih penegakan hukum terhadap Nakhoda asing yang dianggap tidak paham hukum, padahal di Indonesia setiap undang-undang yang telah diundangkan dianggap telah diketahui masyarakat.

Adapun unsur pokok dari negara hukum yang berdasarkan Pancasila dan UUD 1945 adalah :⁸¹

- 1) Pancasila sebagai dasar dan ideologi negara;
- 2) Kedaulatan berada di tangan rakyat dan dilaksanakan menurut UUD;
- 3) Kekuasaan berdasarkan konstitusi;
- 4) Persamaan kedudukan di hadapan hukum;
- 5) Peradilan yang bebas dan mandiri.

Selain itu putusan tersebut juga kurang memperhatikan tujuan pemidanaan. Sehingga harus dilihat bagaimana pemidanaan yang mampu memenuhi nilai keadilan dalam konteks permasalahan pada putusan tersebut. Karena pemidanaan tidak hanya melihat dari sisi pelaku saja tetapi juga harus melihat korban atau masyarakat.

Hakikat dari tujuan pemidanaan terbagi menjadi dua, yakni: mempengaruhi tingkah laku dan menyelesaikan konflik. Konflik yang diselesaikan dapat dalam bentuk perbaikan yang dialami atau perbaikan hubungan baik yang dirusak atau pengembalian kepercayaan antar sesama manusia.⁸² Tujuan pidana secara garis

⁸¹ Nurul Qamar. 2018. *Hak Asasi Manusia Dalam Negara Hukum Demokrasi*. Jakarta: Sinar Grafika. Hal 48

⁸² Ishaq. *Op., Cit* Hal 4

besar terbagi menjadi tiga yakni: teori absolut, teori relatif dan teori gabungan.⁸³

Penjelasan teori tersebut antara lain:⁸⁴

1) Teori absolut

Teori ini lahir pada zaman klasik dalam hukum pidana, menurut teori ini bahwa pembalasan adalah legitimasi pemidanaan. Maka negara berhak menjatuhkan pidana dikarenakan telah membuat suatu perbuatan yang menyerang dan memperkosa hak dan kepentingan hukum yang dilindungi

2) Teori relatif

Teori relatif merupakan teori yang mencari dasar pemidanaan dalam rangka penegakan dan ketertiban masyarakat dan mencegah terjadinya kejahatan. Teori relatif juga disebut sebagai teori relasi atau teori tujuan, karena relasi antara ketidakadilan dan pidana bukanlah hubungan *apriori*.

3) Teori gabungan

Vos menyatakan selain teori absolut dan teori relatif terdapat kelompok lain yakni teori gabungan yang merupakan kombinasi antara pembalasan dan ketertiban masyarakat. Menurut Vos selain titik berat pada pembalasan, maksud dari pembalasan tersebut dibutuhkan untuk melindungi ketertiban hukum.

Teori pemidanaan tidak hanya mensyaratkan agar diberikan penderitaan jasmani melainkan juga psikologi dan yang terpenting adalah memberikan

⁸³ Eddy Os Hieraij. *Op., Cit* Hal 37

⁸⁴ *Ibid.*, Hal 37-41

pemidanaan serta pendidikan, maka dari uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa tujuan pemidanaan adalah adanya suatu kehendak atas suatu perbaikan dalam diri manusia atau yang melakukan kejahatan.⁸⁵

Barda Nawawi Arief mengungkapkan pokok pikiran yang baru sebagai konsep dan pedoman pemidanaan yang baru antara lain:⁸⁶

- 1) Secara hakikatnya, undang-undang adalah sistem hukum yang bertujuan. Dengan dirumuskannya pidana serta aturan pemidanaan dalam suatu undang-undang hakikatnya hanya sebagai sarana untuk mencapai tujuan hukum, maka perlu dirumuskan pula tujuan pemidanaan;
- 2) Apabila dilihat secara fungsional dan operasional, pemidanaan adalah suatu rangkaian proses dan kebijaksanaan yang konkrit dan sengaja dilakukan melalui tahap formulasi oleh lembaga yang berwenang, kemudian tahap pelaksanaan oleh aparat penegak hukum yang berwenang dan tahap eksekusi oleh aparat penegak hukum yang berwenang melaksanakannya. Agar ketiga tahap tersebut terjalin sebagai suatu sistem pemidanaan, maka diperlukan rumusan mengenai tujuan dan pedoman pemidanaan;
- 3) Sistem pemidanaan yang menganut paham individualisasi pidana tidak memberikan kebebasan sepenuhnya kepada hakim serta aparat penegak hukum lainnya tanpa adanya kontrol. Begitu juga sekaligus untuk memberikan dasar filosofis, rasionalitas dan motivasi pemidanaan yang jelas dan terarah.

⁸⁵ Fajar Ari Sudewo. *Op., Cit* Hal 40-41

⁸⁶ Hanafi Amrani. 2019. *Politik Pembaharuan Hukum Pidana*. Yogyakarta: UII Press. Hal

Terkait dengan tujuan pemidanaan yang dimaksud di atas dirumuskan konsep tujuan pemidanaan antara lain:⁸⁷

- 1) Mencegah dilakukannya tindak pidana dengan menegakkan norma hukum demi melakukan perlindungan dan pengayoman terhadap masyarakat;
- 2) Melakukan tindakan memasyarakatkan terpidana melalui pembinaan dan bimbingan agar menjadi orang yang baik serta berguna;
- 3) Menyelesaikan permasalahan yang timbul dari tindak pidana dan memulihkan keseimbangan serta mendatangkan rasa aman dan damai dalam masyarakat;
- 4) Menumbuhkan rasa penyesalan dan membebaskan rasa bersalah pada terpidana
- 5) Pemidanaan tidak bermaksud untuk memberi penderitaan dan merendahkan martabat manusia.

Berdasarkan pemaparan konsep pemidanaan tersebut, maka dapat merujuk salah satu konsep pemidanaan yang disampaikan oleh Barda Nawawi Arief bahwa pemidanaan harus memulihkan keseimbangan serta mendatangkan rasa aman dan damai dalam masyarakat. Melihat dalam kasus pelanggaran oleh Kapal MT Golden Ocean dapat membahayakan keselamatan kapal lain bahkan membahayakan nyawa, hal ini juga tertuang dalam keadaan memberatkan oleh Majelis Hakim. Namun keadaan yang meringankan karena ketidaktahuan akan hukum sangat tidak relevan dengan tanggungjawab Nakhoda sebagai pemimpin di Kapal yang sudah memiliki kompetensi melalui pendidikan dan pembelajaran. Dalam hal ini vonis 15

⁸⁷ *Ibid.*, Hal 127

hari penjara terlalu ringan dan tidak memperhatikan prinsip persamaan kedudukan dihadapan hukum. Maka secara keseluruhan putusan tersebut tidak sesuai dengan tujuan pemidanaan yang digagas oleh Barda Nawawi yakni mendatangkan rasa aman dan damai dalam masyarakat.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

- 1) Bentuk pelanggaran tata cara berlalu lintas di wilayah perairan Indonesia memiliki berbagai macam ragam mulai dari pelanggaran navigasi, pelanggaran wilayah, pelanggaran hak lintas bahkan sampai dengan kejahatan seperti *illegal logging*, pencemaran, penyelundupan narkoba, kecelakaan, tumpahan minyak, pengungsi Rohingya, kejahatan terorganisir transnasional, dan terorisme. Hal ini tidak terlepas dari luasnya wilayah laut Indonesia yang sangat ideal untuk dilintasi kapal dengan bendera Indonesia atau kapal dengan bendera asing. Maka dari itu Indonesia meratifikasi Unclos 1982 sebagai aturan Internasional untuk acuan pelayaran di Indonesia, serta menerbitkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- 2) Penerapan pasal atas pelanggaran tata cara berlalu lintas di wilayah perairan Indonesia dalam Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm oleh Penuntut Umum menuntut terdakwa dengan Pasal 193 Ayat 1 poin a Jo 317 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, sanksi maksimal yang diatur dalam aturan tersebut adalah penjara maksimal 1 tahun dan dengan maksimal Rp.200.000.000. hal ini dikarenakan perbuatan terdakwa yang melakukan lego jangkar tanpa seizin syahbandar. Namun penuntut umum hanya menuntut 1 bulan penjara dan dengan Rp.50.000.000. Keseluruhan tindakan tersebut menurut Soerjono Soekanto merupakan upaya penegakan hukum, namun penerapannya masih jauh dari hukuman maksimal.

- 3) Analisis hukum terhadap Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN Btm yang memvonis terdakwa dengan hukuman penjara 15 hari dan denda sebesar Rp. 25.000.000 dan apabila denda tersebut tidak dibayar maka diganti dengan kurungan 15 hari, dalam hal ini putusan tersebut tidak mencerminkan tujuan pemidanaan yang memperhatikan rasa aman dalam masyarakat sebagaimana di gagas oleh Barda Nawawi Arief, karena adanya tebang pilih dalam penegakan hukum, Nakhoda yang tidak mengetahui hukum dianggap sebagai suatu yang meringankan putusan, padahal seorang Nakhoda seorang pemimpin dikapal sudah memiliki kompetensi keahlian dari berbagai pelatihan sebagai syarat menjadi Nakhoda, sedangkan undang-undang dianggap sudah diketahui setelah diundangkan. hal ini bertentangan dengan prinsip *equality before the law*.

B. Saran

- 1) Seharusnya pelanggaran tata cara berlalu lintas di wilayah perairan Indonesia harus dibuat regulasi khusus seperti halnya undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan, karena sampai dengan saat ini masih banyak pelanggaran yang terjadi di wilayah perairan Indonesia dan belum adanya satu aturan khusus yang berlaku.
- 2) Seharusnya penerapan pasal atas pelanggaran tata cara berlalu lintas di wilayah perairan Indonesia dalam Putusan Nomor 717/Pid.B/2021/PN diberikan sanksi maksimal, dan kemudian bagi kapal yang melakukan lego jangkar diberi batas waktu sampai berapa lama boleh melakukan lego jangkar, atau batasan paling lambat memberikan informasi kepada instansi yang

berwenang (Syahbandar) untuk melakukan lego jangkar. Selain itu harus ada sanksi denda bagi Nakhoda kapal yang tidak melapor kepada instansi yang berwenang(Syahbandar) atau terlambat memberitahukan untuk melakukan lego jangkar kepada Syahbandar.

- 3) Seharusnya majelis hakim memperhatikan prinsip *equality before the law* dalam memberikan vonis, karena putusan tidak hanya untuk si pelaku tetapi juga masyarakat umum. Sehingga tujuan pemidanaan memperhatikan rasa aman dan damai dalam masyarakat tercapai.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Anis Widyawati dan Ade Adhari. 2020. *Hukum Penitensier di Indonesia: Konsep dan Perkembangannya*. Depok: Rajawali Pers.
- Dwi Astuti Palupi. 2022. *Buku Ajar Hukum Laut Internasional*. Padang: Universitas Bung Hatta.
- Eddy O.S. Hiariej. 2017. *Prinsip-prinsip Hukum Pidana*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka.
- Elfrida R. Gultom. 2020. *Hukum Pengangkutan Laut*. Jakarta: Mitra Wacana Press
- Fajar Ari Sudewo. 2022. *Penologi dan Teori Pidana*. Tegal: PT.Djava Sinar Perkasa.
- Faisal Riza. 2020. *Hukum Pidana*. Depok: PT. Rajawali Buana Pusaka.
- Fitri Wahyuni. 2017. *Dasar-Dasar Hukum Pidana di Indonesia*. Tangerang Selatan: PT Nusantara Persada Utama.
- Hanafi Amrani. 2019. *Politik Pembaharuan Hukum Pidana*. Yogyakarta: UII Press.
- Herlina Manullang dan Riki Yanto Pasaribu. 2020. *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*. Medan: LPPMUHN Press'
- Irwandi Syahputra. 2020. *Modul Tindak Pidana Kelautan*. TanjungPinang: Fakultas Hukum Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Maritim Raja Ali Haji.
- Ishaq. 2020. *Hukum Pidana*. Depok: PT Raja Grafindo Persada.
- Imron Rosyadi. 2022. *Hukum Pidana*. Surabaya: Revka Prima Media
- Joko Sriwidodo. 2019. *Kajian Hukum Pidana Indonesia*. Yogyakarta: Kepel Press.
- Khaidir Anwar. 2015. *Hukum Laut Internasional*. Bandar Lampung: Justice Publisher.
- Muhammad Darwis. 2015. *Hukum Laut Dalam Konsepsi Hukum Indonesia*. Simpang Panam: Suska Press.
- Muhaimin. 2020. *Metode Penelitian Hukum*. Mataram: Mataram University Press.
- Nurul Qamar. 2018. *Hak Asasi Manusia Dalam Negara Hukum Demokrasi*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Sri Puryono Karto Soedarmo. *Mengelola Laut Untuk Kesejahteraan Rakyat*. Semarang: Undip Press.
- Sudaryono. 2017. *Hukum Pidana Dasar-Dasar Hukum Pidana Berdasarkan Kuhp dan RUU KUHP*. Surakarta: Muhammadiyah University Press.
- Tofik Yanuar Chandra. 2022. *Hukum Pidana*. Jakarta: PT. Sangir Multi Usaha.

B. Karya Ilmiah/Jurnal

- Agus Santosa dan Erwin Alexander Sinaga. 2019. *Peran Tanggung Jawab Nakhoda dan Syahbandar Terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*. Junal Saintek Maritim. Vol, 20 Nomor 1 September 2019.

- Ahmad Zaid Usman, dkk. 2021. *Penanggulangan dan Pencegahan Tindak Pidana Laut Dalam Perspektif Kriminologi*. Jurnal Dialektika Hukum Vol, 3 Nomor 2 Tahun 2021.
- Christine Lia Indah Hanok. 2017. *Proses Penyidikan Terhadap Tindak Pidana Pelayaran Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*. Jurnal Lex et Societatis, Vol V Nomor 3 Mei 2017.
- Darmawati. 2016. *Analisis Hukum Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Pelayaran Kapal Yang Tidak Laik Laut Di Wilayah Pelabuhan Gorontalo*. Jurnal Nobel, Vol, 3 Nomor 4 Tahun 2016
- Dadang Suhendang. *Penegakan Hukum Hak Lintas Damai Bagi Kapal-Kapal Asing di Perairan Indonesia*. Makalah Program Studi Magister Ilmu Hukum Brawijaya.
- Harisman. 2020. *Community Rights Facing Criminal Law in a Human Rights Perspective*. Randwick International of Social Science (RISS) Journal Vol. 1 No 2 July 2020.
- . 2019. *LEGAL SETTINGS FOR USE OF THE RIGHT TO SELECT AS HUMAN RIGHTS IN INDONESIA. The 1st Multi-Disciplinary International conference University Of Asahan 2019 Thema: The Role of Science in Development in the Era of Industrial Revolution 4.0 based on Local Wisdom.*” in Sabty Garden Hotel-Kisaran North Sumatra, March 23rd, 2019
- Iwan Setiawan. 2016. *Beragam Tindak Pidana Laut Dalam Hukum Pidana Indonesia*. Jurnal Unigal, Vol, 1 Nomor 4 Tahun 2016.
- Mariana Zhuo, dkk. 2020. *Analisis Yuridis Kewenangan Kesatuan Penjagaan laut dan Pantai Dalam Penindakan Pelanggaran Hak Lintas Damai Pelayaran Di Perairan Indonesia*. Jurnal Ilmu Hukum, Vol, 9, No 2 Desember 2020
- Pingkan Jeand’arc Angie Doodoh. 2018. *Tinjauan Yuridis Mengenai Penegakan Hukum Atas Hak Lintas Damai Untuk Kapal Asing di Laut Indonesia*. Jurnal Lex Et Societatis, Vol, VI No. 9 November 2018.
- Suharyono Kartawijaya. 2015. *Pemanfaatan Hak Lintas Kapal Asing Di Perairan Indonesia dan Penegekan Hukumnya*. Jurnal Program Studi Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Brawiyaha Malang.
- Sugeng Hari Wisudo. *Wilayah Perairan Indonesia*. Modul Pembelajaran 1.
- Vondal Vidya Hattu. 2021. *Pelanggaran di Iwlayah Alki Yang Dilakukan Oleh Kapal Asing*. Jurnal Syntax Idea, Vol, 3 No. 2 Februari 2021

C. Internet

- Bakamla. <https://nasional.tempo.co/read/1347756/> Diakses Pada Tanggal 14 April 2023 Pukul 08.00 Wib
- Campus quipper <https://campus.quipper.com/careers/nakhoda> Diakses Pada Tanggal 14 April 2023 Pukul 14.00 Wib
- Fakultas Hukum UI <https://law.ui.ac.id/> Diakses Pada Tanggal; 18 September 2022 Pukul 19.15 Wib
- Hukum Online <https://www.hukumonline.com/> Diakses Pada Tanggal 14 Januari 2023 Pukul 14.00 Wib

Kbbi. <https://kbbi.web.id/pidana> Diakses Pada Tanggal 17 September 2022 Pukul 14.00 Wib

Kbbi <https://kbbi.web.id/wilayah> Diakses Pada Tanggal 17 September 2022 Pukul 11.30 Wib

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia <https://hubla.dephub.go.id/> Diakses Pada Tanggal 19 September 2022 Pukul 15.00 Wib

Misaelandpartners <http://misaelandpartners.com/> Diakses Pada Tanggal 19 kementriSeptember 2022 Pukul 10.00 Wib

Repository <http://repository.stimart-amni.ac.id/> Diakses Pada Tanggal 17 September 2022 Pukul 11.30 Wib

Sudut Hukum <https://suduthukum.com/> Diakses Pada Tanggal 17 September 2022 Pukul 11. 00 Wib