

**TINDAK PIDANA BAGI PERUSAHAAN PELAYARAN ATAS
KESELAMATAN DAN KESEHATAN PEKERJA DI LAUT
(STUDI KASUS PADA INDUSTRI PERIKANAN INDONESIA)**

SKRIPSI

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

Oleh :

**Muhammad Dhafa Kurnia Al Hafiz Wijaya
NPM 1906200377**



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2024**



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

Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK.BAN-PT/Ak.Ppj PT/III/2024
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061)6625474-6631003
<https://umsu.ac.id> rektor@umsu.ac.id [umsuamedan](#) [umsuamedan](#) [umsuamedan](#)

Bila menjawab surat ini agar disebutkan
Nomor dan tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA
UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA
BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I

Panitia Ujian Sarjana Strata -1 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara,
dalam Sidangnya yang diselenggarakan pada hari **Selasa**, Tanggal **17 September 2024**, Jam 08.30
WIB sampai dengan selesai, setelah Mendengar, Melihat, Memperhatikan, Menimbang :

MENETAPKAN

NAMA : MUHAMMAD DHAFI KURNIA AL HAFIZ WIJAYA
NPM : 1906200377
PRODI / BAGIAN : HUKUM/HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : TINDAK PIDANA BAGI PERUSAHAAN PELAYARAN
ATAS KESELAMATAN DAN KESEHATAN PEKERJA DI
LAUT (STUDI KASUS PADA INDUSTRI PERIKANAN DI
INDONESIA)

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

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

Sekretaris

Assoc. Prof. Dr. Zainuddin, S.H., M.H
NIDN : 0118047901

Anggota Penguji :

1. **Assoc.Prof.Dr.H. Surya Perdana, S. H., M.Hum**
2. **Assoc.Prof.Dr.Hj. Masitah Pohan, S.H., M.Hum**
3. **Dr.R.Juli**
Moertiono, S.H., M.Kn., M.H

1.

2.

3.



MEMORANDUM PENGIZINAN PENYUSUNAN, PENELIHAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.P/jj/PT/HH/2024
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061)6625474-6631003
🌐 <https://umsu.ac.id> ✉ rektor@umsu.ac.id 📘 [umsumedan](#) 📷 [umsumedan](#) 📺 [umsumedan](#) 📺 [umsumedan](#)

Rila menjawab surat ini agar disebutkan
Nomor dan tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENETAPAN
HASIL UJIAN SKRIPSI MAHASISWA FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

Berdasarkan Berita Acara Ujian Skripsi yang dilaksanakan pada hari **Selasa** tanggal **17 September 2024**. Panitia Ujian Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dengan ini menetapkan bahwa :

Nama : MUHAMMAD DHAFI KURNIA AL HAFIZ WIJAYA
NPM : 1906200377
Prodi/Bagian : HUKUM/HUKUM PIDANA
Judul Skripsi : TINDAK PIDANA BAGI PERUSAHAAN PELAYARAN ATAS KESELAMATAN DAN KESEHATAN PEKERJA DI LAUT (STUDI KASUS PADA INDUSTRI PERIKANAN DI INDONESIA)
Penguji :
1. Assoc.Prof.Dr.H. Surya Perdana,S. H.,M.Hum NIDN. 0011066204
2. Assoc.Prof.Dr.Hj. Masitah Pohan,S.H.,M.Hum NIDN. 0111116301
3. Dr.R.Juli Moertiono,S.H.,M.Kn.,M.H NIDN. 0128077201

Lulus, dengan nilai **A**, Predikat **Istimewa**

Oleh karenanya dinyatakan berhak menggunakan gelar **Sarjana Hukum (SH)**.

PANITIA UJIAN

Ketua

Assoc. Prof. Dr. FAISAL, S.H.M.Hum.
NIDN. 0122087502

Sekretaris




Assoc. Prof. Dr. ZAINUDDIN, S.H.,M.H.
NIDN. 0118047901

PENGESAHAN SKRIPSI


Judul : TINDAK PIDANA BAGI PERUSAHAAN PELAYARAN
ATAS KESELAMATAN DAN KESEHATAN PEKERJA DI
LAUT (STUDI KASUS PADA INDUSTRI PERIKANAN DI
INDONESIA)
Nama : MUHAMMAD DHAFI KURNIA AL HAFIZ WIJAYA
NPM : 1906200377
Prodi / Bagian : Hukum / Hukum Pidana

Skrripsi tersebut diatas telah diujikan oleh Dosen Penguji Fakultas Hukum Universitas
Muhammadiyah Sumatera Utara pada tanggal 17 September 2024.

Dosen Penguji

		
<p><u>(Assoc. Prof. Dr. H. Surya Perdana, S.H., M. Hum)</u> NIDN. 0011066204</p>	<p><u>(Assoc. Prof. Dr. Hj. Masitah Pohan, S.H., M. Hum)</u> NIDN. 0111116301</p>	<p><u>(Dr. R. Juli Moertiono, S.H., M. Kn., M. H)</u> NIDN. 0128077201</p>

Disahkan Oleh :
Dekan Fakultas Hukum UMSU


Assoc. Prof. Dr. Faisal, S.H., M. Hum
NIDN : 012287502



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

Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024
Pusat Administrasi Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061)6625474-6631003
<https://umsu.ac.id> rektor@umsu.ac.id [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#)

Bila menjawab surat ini agar dicek kembali
Nomor dan tanggalnya

BUKTI PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Panitia Ujian Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara telah menerima Pendaftaran Ujian Jurnal :

Nama : MUHAMMAD DHAFI KURNIA AL HAFIZ WIJAYA
NPM : 1906200377
Prodi/Bagian : HUKUM / HUKUM PIDANA
Judul skripsi : TINDAK PIDANA BAGI PERUSAHAAN PELAYARAN ATAS KESELAMATAN DAN KESEHATAN PEKERJA DI LAUT (STUDI KASUS PADA INDUSTRI PERIKANAN DI INDONESIA)
Dosen Pembimbing : Dr.R.Juli Moertiono,S.H.,M.Kn.,M.H (NIDN. 0128077201)

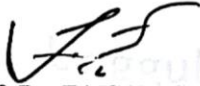
Selanjutnya layak untuk diujikan


Medan, 04 September 2024

PANITIA UJIAN

Ketua

Sekretaris


Assoc. Prof. Dr. FAISAL, S.H.M.Hum.
NIDN. 0122087502


Assoc. Prof. Dr. ZAINUDDIN, S.H., M.H.
NIDN. 0118047901



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Rita maulana, surat ini agar diterbitkan
nama dan tanggal

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA FAKULTAS HUKUM

UMSU Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/BAN-PT/Ak KP/PT/XI/2022

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

<https://fahum.umsu.ac.id>

fahum@umsu.ac.id

#umsumedan

umsumedan

umsumedan

umsumedan

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : MUHAMMAD DHAFI KURNIA ALHAFIZ WIJAYA
NPM : 1906200377
PRODI/BAGIAN : HUKUM/HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : TINDAK PIDANA BAGI PERUSAHAAN
PELAYARAN ATAS KESELAMATAN DAN
KESEHATAN PEKERJA DI LAUT (Studi Kasus Pada
Industri Perikanan Indonesia)

DISETUJUI UNTUK DISAMPAIKAN
KEPADA PANITIA UJIAN SKRIPSI

Medan, 31 Agustus 2024

DOSEN PEMBIMBING

Dr. R. Juli Moertiono, S.H., M.Kn

NIDN : 128077201



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Website: www.umhu.ac.id | App: <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.umhu>

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. 99/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.umhu.ac.id> | fahum@umhu.ac.id | [umsumedan](https://www.facebook.com/umsumedan) | [umsumedan](https://www.instagram.com/umsumedan) | [umsumedan](https://www.youtube.com/channel/UC...) | [umsumedan](https://www.tiktok.com/@umsumedan)

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI

NAMA : MUHAMMAD DHAFI KURNIA ALHAFIZ WIJAYA
NPM : 1906200377
PRODI/BAGIAN : HUKUM/ HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : TINDAK PIDANA BAGI PERUSAHAAN PELAYARAN ATAS KESELAMATAN DAN KESEHATAN PEKERJA DI LAUT (Studi Kasus Pada Industri Perikanan Indonesia)
PEMBIMBING : Dr. R. Juli Moertiono, S.H., M.Kn

No.	TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
1	10-10-2023	Diskusi Judul	
2	18-12-2023	Koreksi Proposal	
3	21-03-2024	Seminar dan Perbaikan Proposal	
4	24-07-2024	Koreksi skripsi bab II & bab III	
5	26-07-2024	Perbaikan bab II & bab III	
6	09-08-2024	Perbaikan Rumusan Masalah 3	
7	19-08-2024	Perbaikan daftar pustaka	
8	20-08-2024	Revisi daftar isi	
9	31-08-2024	Acc di sibangkal	

Mahasiswa dengan data dan judul skripsi tersebut di atas telah melalui proses bimbingan dan telah dilakukan pemeriksaan terhadap daftar pustaka, oleh karenanya skripsi tersebut disetujui untuk diujikan.

Diketahui:
Dekan Fakultas Hukum

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

Medan, September 2024

Dosen Pembimbing

Dr. R. Juli Moertiono, S.H., M.Kn.
NIDN: 0128077201



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

Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061)6625474-6631003
<https://umsu.ac.id> rektor@umsu.ac.id [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#)

Bila meniswab surat ini agar disebutkan
Nomor dan tanggalnya

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang bertandatangan di bawah ini :

NAMA : MUHAMMAD DHAF A KURNIA AL HAFIZ WIJAYA
NPM : 1906200377
PRODI/BAGIAN : HUKUM / HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : TINDAK PIDANA BAGI PERUSAHAAN PELAYARAN ATAS KESELAMATAN DAN KESEHATAN PEKERJA DI LAUT (STUDI KASUS PADA INDUSTRI PERIKANAN DI INDONESIA)

Dengan ini menyatakan sesungguhnya bahwa Skripsi yang saya tulis secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya. Apabila ternyata di kemudian hari Skripsi ini diketahui merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Medan, 26 November 2024
Saya yang menyatakan,

**MUHAMMAD DHAF A KURNIA AL HAFIZ
WIJAYA**
NPM. 1906200377

ABSTRAK

TINDAK PIDANA BAGI PERUSAHAAN PELAYARAN ATAS KESELAMATAN DAN KESEHATAN PEKERJA DI LAUT (STUDI KASUS PADA INDUSTRI PERIKANAN INDONESIA)

MUHAMMAD DHAFI KURNIA AL HAFIZ WIJAYA
NPM : 1906200377

Kondisi kerja di kapal penangkap ikan seringkali berbahaya dan berisiko tinggi. Para pekerja menghadapi berbagai ancaman, mulai dari cuaca ekstrem, peralatan berbahaya, hingga jam kerja yang panjang dan melelahkan. Tragedi kematian 6 ABK KM Sri Mariana yang terjadi pada tahun 2024 menjadi sorotan publik dan mengungkap sisi gelap industri perikanan Indonesia. Investigasi awal terhadap kasus KM Sri Mariana mengungkapkan berbagai pelanggaran terhadap standar Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Kasus KM Sri Mariana juga menyoroti lemahnya pengawasan dan penegakan hukum dalam industri perikanan.

Jenis penelitian yang digunakan dalam skripsi ini adalah metode yuridis normatif. Metode yuridis normatif adalah metode penelitian yang berfokus pada kajian terhadap norma-norma atau kaidah-kaidah hukum yang berlaku. Metode ini sering digunakan dalam penelitian di bidang ilmu hukum atau ilmu-ilmu lain yang terkait dengan norma-norma atau kaidah-kaidah tertentu.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tindak pidana bagi Perusahaan pelayaran di atas laut masih perlu dipertegas lagi. Tragedi kematian 6 ABK KM Sri Mariana yang terjadi membuat masyarakat sadar akan pentingnya menegakkan standar dan keselamatan dan Kesehatan kerja (K3). Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta peraturan terkait lainnya seperti Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012, jelas bahwa perusahaan pelayaran memiliki tanggung jawab besar dalam menjamin keselamatan dan kesehatan kerja awak kapal.

Kata Kunci : Tindak Pidana, Perusahaan Pelayaran, Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3).

KATA PENGANTAR

Assalamua'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Pertama-tama disampaikan rasa syukur kehadiran Allah SWT yang maha pengasih lagi maha penyanyang atas segala Rahmat dan karunia-Nya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Skripsi ini merupakan salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa yang ingin menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Sehubungan dengan itu, disusun skripsi yang berjudul **“Tindak Pidana Bagi Perusahaan Pelayaran atas Keselamatan dan Kesehatan Pekerja di Laut (Studi Kasus Pada Industri Perikanan di Indonesia”**.

Penulis sangat menyadari bahwa skripsi ini masi terdapat kekurangan dan kelemahan seharusnya ada perbaikan dimasa yang akan datang, karena ilmu dan pengetahuan yang penulis miliki tidak sebanding dengan lautan ilmu yang Allah SWT miliki. Oleh karena itu, kritik dan saran yang bersifat membangun sangat diharapkan oleh penulis untuk perbaikan dalam menyusun sebuah karya ilmiah yang lebih baik.

Dengan selesainya skripsi ini perkenankanlah diucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Prof.Dr. Agussani,MAP atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada kami untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program sarjana ini. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Dr. Fiasial,S.H., M.Hum

atas kesempatan menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Demikian juga halnya kepada Wakil Dekan I Bapak Dr. Zainuddin, S.H.,M.H dan Wakil Dekan III Ibu Dr. Atikah Rahmi, S.H.,M.H.

Ucapan terimakasih yang tulus dari lubuk hati terdalam kepada Bapak Dr.R.Juli Moertiono,S.H,M.Kn selaku dosen pembimbing penulis. Terimakasih kepada bapak yang telah membimbing penulis dengan pertanyaan-pertanyaan yang menggugah, dan mendorong penulis untuk berpikir lebih kritis. Terima kasih atas waktu, energi, dan kebijaksanaan yang telah bapak curahkan. Pengaruh positif bapak akan selalu terpatri dalam perjalanan akademis dan kehidupan saya. Penulis berharap bapak sehat selalu dan panjang umur karena mahasiswa selanjutnya harus merasakan bahagiannya penulis menemui dosen pembimbing seperti bapak.

Pada kesempatan ini, penulis akan menyampaikan rasa Syukur dan rasa hormat serta penghargaan setinggi-tingginya diberikan kepada ayahanda Alm.Taufan Wijaya Kesuma. Terima kasih kepada papa saya yang telah berjanji untuk menguliahkan saya dan saya menjalankan ini dengan susah payah banyak masalah yang silih berganti tanpa bimbingan darimu. Percayalah pa, selama saya hidup saya akan menjaga nama baik keluarga dimanapun dan kapanpun.dan ibunda Radhiatam Mardiah,Amd.Kep.Terimakasih kepada mama saya yang telah menunaikan janji papa dan bertanggung jawab penuh atas kuliah yang sedang saya jalankan, kerja kerasmu, keringatmu, demi mencukupi kebutuhan anak anaknya. Saya tidak dapat membalas pengorbanan mama tapi suatu saat saya akan sukses dan buat air mata

bangga di pipi mama. Doa mama selalu melancarkan perjalanan hidup ini, sebut selalu nama saya di setiap doamu.

Terimakasih kepada ayah saya Rudi Al Badri dan bunda saya Syahruni Badariah, Amd. Kep yang telah berkontribusi banyak dalam kehidupan saya dan juga banyak mengajarkan banyak pembelajaran kehidupan layaknya orang tua saya sendiri.

Terimakasih kepada adik penulis, Siti Qhafila Ar-Ridha Wijaya yang menjadi alasan penulis harus menyelesaikan bangku perkuliahan ini. Terimakasih telah menjadi hadiah terindah yang diberikan Allah SWT untuk penulis agar tetap hidup dijalan yang benar agar menjadi contoh yang baik untuk hidup yang selanjutnya kamu lakukan.

Dalam mengarungi samudera pengetahuan ini, penulis telah dibantu oleh berbagai pihak. Ucapan terima kasih yang sedalam-dalamnya penulis haturkan kepada teman-teman dan senior Komunitas Debat Hukum UMSU dan Paskibra MAN 3 Medan, semoga kontribusi yang telah diberikan menjadi mutiara-mutiara kebajikan yang akan terus bersinar, menerangi jalan bagi perbaikan wadah belajar, dan layaknya ombak yang tak pernah lelah mencium pantai, semoga kerja sama ini terus berkesinambungan membawa perubahan positif bagi penulis.

Terimakasih juga kepada Mentor dan teman-teman PKL JAYA PETANI SEJAHTERA yang telah memberikan kesempatan berharga kepada saya untuk melaksanakan MBKM. Pengalaman yang saya dapatkan selama magang di PT.

Perkebunan Nusantara IV Unit Usaha Kebun Balimbingan ini sungguh tak ternilai dan telah memberikan wawasan yang luar biasa mengenai penerapan ilmu hukum dan pertanian dalam dunia kerja nyata.

Terimakasih juga kepada sahabat-sahabat saya Ari Tri Nugraha, Muhammad Rifki, S. Sos, Rafif Al Mahfuzh, S. Agr. Terimakasih telah menguatkan saya dalam keadaan yang sangat rapuh, rela menolong saya dalam keadaan apapun, tidak pamrih ketika saya repotin, terimakasih sudah mengenal baik kalian dari masa sma sampai sekarang, persahabatan kita sudah berubah menjadi rindu dan hanya foto untuk melihat kilas balik. Semoga kita di pertemukan lagi dalam kesuksesan.

Terimakasih juga kepada seseorang yang selalu mensupport saya dalam keadaan apapun.

Terakhir, terimakasih kepada diri sendiri. Terimakasih sudah bertahan sejauh ini, hidup dewasa tanpa dampingan seorang ayah bukanlah hal yang mudah bagi diri ini, banyak episode sedih yang hanya di selesaikan sendiri tanpa ngadu ke teman ataupun orang tua, kalau bisa di balik saya akan memilih untuk bekerja saya menggantikan peran seorang ayah, tapi saya harus meng indahkan permintaan mama untuk tetap berkuliah dan meyelesaikannya. Terimakasih untuk selalu kuat menjalani hidup. Dan hidup harus seperti lirik lagu idgitaf "mengudaralah yang jauh dimanapun jaga paruh sayapmu jangan sampai lusuh pulang jika rindu"

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	ii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
1. Rumusan Masalah.....	9
2. Tujuan Penelitian	10
3. Manfaat Penelitian.....	10
B. Definisi Operasional.....	11
C. Keaslian Penelitian.....	14
D. Metode Penelitian	16
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	24
1. Tindak Pidana.....	24
2. Tinjauan Umum Perlindungan Hukum	28
3. Perusahaan.....	29
4. Pelayaran	31
5. Keselamatan dan Kesehatan Kerja	32
6. Pekerja.....	33
7. Persero Terbuka (PT).....	34
BAB III HASIL DAN PEMBAHASAN	38
A. Pertanggungjawaban Hukum Perusahaan Pelayaran Dalam Pelanggaran Keselamatan Kerja di Laut.	38
B. Norma Hukum yang Mengatur Kerugian Perusahaan Pelayaran	

Terhadap Pekerja Di Laut Dalam Konteks Keselamatan Dan Kesehatan	49
C. Peran Hukum Pidana Dalam Menegakkan Perlindungan Keselamatan dan Kesehatan Pekerja Dalam kasus KM Sri Mariana di Industri Perikanan Indonesia.....	58
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN.....	70
A. Kesimpulan.....	70
B. Saran.....	71
DAFTAR PUSTAKA.....	70

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia adalah negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia. Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia yang terletak di garis khatulistiwa dan berada di antara benua Asia dan Australia serta antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia oleh karenanya disebut sebagai Nusantara. Berbagai pulau-pulau mulai dari Sabang sampai Merauke memiliki keunikan tersendiri dimana tidak setiap pulau dapat dijangkau melalui daratan atau melalui transportasi udara, sehingga satu satunya sarana transportasi yang dapat digunakan untuk menjangkau pulau tersebut harus menggunakan transportasi laut. Pelayaran di Indonesia dikuasai dan diselenggarakan oleh negara dan dibina oleh pemerintah dalam wujud aspek pengetahuan, pengendalian, dan pengawasan. Wujud aspek pengaturan inilah yang menjadi dasar hukum diselenggarakannya pelayaran.¹

Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, memiliki potensi kelautan dan perikanan yang sangat besar. Sektor perikanan menjadi salah satu penggerak utama perekonomian nasional, menyumbang secara signifikan terhadap produk domestik bruto (PDB) dan menyerap tenaga kerja dalam

¹ Dody Usodo Hargo, *Jumlah Pulau di Indonesia*, <https://dkn.go.id/ruang-opini/9/jumlah-pulau-di-indonesia.html> , diakses tanggal 16 Desember 2023.

jumlah besar.² Namun, di balik potensi besar tersebut, terdapat tantangan serius terkait keselamatan dan kesehatan pekerja di industri perikanan, khususnya bagi mereka yang bekerja di kapal-kapal penangkap ikan.

Kondisi kerja di kapal penangkap ikan seringkali berbahaya dan berisiko tinggi. Para pekerja menghadapi berbagai ancaman, mulai dari cuaca ekstrem, peralatan berbahaya, hingga jam kerja yang panjang dan melelahkan.³ Selain itu, isolasi di tengah laut dan keterbatasan akses terhadap layanan kesehatan *emergency* menambah kompleksitas permasalahan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di sektor ini. Sayangnya, banyak perusahaan pelayaran yang masih mengabaikan aspek K3, memprioritaskan keuntungan finansial di atas kesejahteraan pekerjanya.

Pemerintah Indonesia telah berupaya untuk mengatur dan melindungi hak-hak pekerja di sektor perikanan melalui berbagai regulasi. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjadi landasan hukum utama dalam mengatur hak dan kewajiban pekerja serta perusahaan pelayaran. Namun, implementasi dan penegakan hukum di lapangan masih jauh dari ideal, sehingga kasus-kasus pelanggaran K3 di industri perikanan masih sering terjadi.

² Kementerian Kelautan dan Perikanan RI. 2023. Laporan Kinerja Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2022. Jakarta: KKP RI,halaman 3.

³ Suryanto, A., & Pratiwi, N. (2020). Analisis Risiko Kecelakaan Kerja pada Pekerja Kapal Penangkap Ikan di Pelabuhan Perikanan Nusantara Brondong. *Jurnal Kesehatan Lingkungan*, 12(1),halaman 8.

Pekerja di industri pelayaran, terutama yang bekerja di laut, terpapar dengan risiko besar terkait keselamatan dan kesehatan. Kondisi ini memerlukan perhatian serius dari perusahaan pelayaran untuk memastikan standar keselamatan yang tinggi dan kondisi kerja yang sehat bagi karyawan mereka.

Di negara kepulauan, transportasi laut seharusnya menjadi primadona, karena terdapat pulau-pulau yang hanya dapat di hubungkan melalui transportasi laut. Akan tetapi dalam prakteknya di Indonesia transportasi laut belum dikelola secara maksimal. Berbagai ketentuan Internasional telah di ratifikasi bahkan ketentuan nasional juga sudah lengkap, namun implementasi ketentuan tersebut masih sebatas kepentingan bisnis dan mengabaikan aspek keamanan dan keselamatan pelayaran. Dalam setiap peristiwa kecelakaan selalu dipublikasikan bahwa faktor penyebab kecelekaan adalah Human Error, dalam hal ini Nakhoda Kapal.

Salah satu isu krusial yang perlu mendapat perhatian khusus adalah tindak pidana yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran terkait keselamatan dan kesehatan pekerja. Beberapa bentuk pelanggaran yang sering terjadi antara lain: tidak menyediakan alat pelindung diri (APD) yang memadai, mengabaikan standar keselamatan kapal, memaksa pekerja bekerja melebihi batas waktu yang

ditentukan, serta tidak memberikan jaminan kesehatan dan keselamatan kerja.⁴ Tindakan-tindakan tersebut tidak hanya melanggar hukum, tetapi juga membahayakan nyawa para pekerja.

Studi kasus pada industri perikanan Indonesia menunjukkan bahwa masih banyak perusahaan pelayaran yang luput dari jeratan hukum meski telah melakukan pelanggaran serius terhadap K3. Faktor-faktor seperti lemahnya pengawasan, kurangnya kesadaran pekerja akan hak-haknya, serta kompleksitas dalam pembuktian kasus menjadi tantangan utama dalam penegakan hukum.⁵ Selain itu, keterbatasan sumber daya dan infrastruktur penegak hukum di wilayah-wilayah terpencil juga turut mempersulit proses penindakan terhadap perusahaan pelayaran yang melanggar.

Industri pelayaran di laut seringkali dihadapkan pada tantangan keselamatan yang unik. Baik itu terkait dengan kondisi cuaca ekstrem, keselamatan operasional kapal, pemeliharaan peralatan, atau kondisi kesehatan awak kapal. Isu-isu inilah yang menjadi fokus penting dalam memastikan tidak terjadinya kecelakaan atau bahaya serius bagi pekerja di laut. Terdapat undang-undang dan peraturan yang mengatur keselamatan dan kesehatan pekerja di sektor pelayaran. Pelanggaran terhadap standar ini dapat dianggap sebagai

⁴ Prasetyo, Y., & Kurniawan, R. (2021). Implementasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada Kapal Penangkap Ikan di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Jakarta. *Jurnal Ilmu Kelautan dan Perikanan*, 3(1), halaman 35.

⁵ Simbolon, D., & Tadjuddah, M. (2022). Tantangan Penegakan Hukum dalam Kasus Pelanggaran K3 di Industri Perikanan Indonesia. *Jurnal Hukum Laut*, 5(2), halaman 112.

tindak pidana dan memerlukan penanganan hukum yang serius untuk menegakkan kepatuhan terhadap regulasi tersebut.

Keselamatan dan Kesehatan kerja (k3) dilingkungan pelayaran merupakan Langkah *preventive* yang harus diterapkan dikarenakan resiko bahaya di laut yang sewaktu-waktu dapat menimpa tenaga kerja di dalam kapal pada saat berlayar dan pasti memiliki sebab akibat.

Penerapan k3 dilingkungan industry perikanan memiliki urgency tersendiri dalam penerapannya dan juga sebagai pemenuhan hak-hak bagi keselamatan dan Kesehatan pekerja laut diperusahaan pelayaran maka, indursty perikanan Indonesia harus memperhatikan dan memberikan perlindungan terkait hal tersebut karena sangatlah dibutuhkan oleh pelaut, penerapannya juga harus sangat jelas tanpa mengurangin hak tenaga kerja laut sedikit pun. Karena Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang ketenaga kerjaan, paragraph 5 pasal 86 dan 87 tentang keselamatan dan kesehatan kerja yang berbunyi:

1. Setiap tenaga kerja berhak atas pekerjaan dan penghasilan yang layak bagi kemanusiaan.
2. Tiap tenaga kerja berhak mendapat perlindungan atas keselamatan, Kesehatan, kesusilaan, memelihara moril kerja serta perlakuan yang sesuai dengan martabat manusia dan norma agama

3. Pemerintah membina norma perlindungan tenaga kerja yang meliputi norma keselamatan kerja, norma Kesehatan kerja, norma kerja, dan pemberian ganti kerugian , perawatan serta rehabilitasi dalam hal kecelakaan kerja.

Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) merupakan upaya untuk menciptakan lingkungan kerja yang sehat dan aman sehingga dapat mengurangi *human eror* dan kesigapan dalam menghadapi kecelakaan kapal pada saat terjadinya cuaca buruk dan faktor faktor kecelakaan lain, saat bekerja yang menjadi penyebab kecelakaan kerja umumnya terjadi karena K3 di lingkungan kerja tersebut tidak di terapkan dengan baik.⁶ Penerapan K3 untuk tenaga kerja atau pekerja di kapal dalam pelayaran bertujuan untuk memberikan perlindungan hukum terhadap tenaga kerja di kapal. sehingga harus dilaksanakan sebagaimana mestinya dengan mengingat tenaga kerja di industry perikanan indonesia.

Mengingat bahwa dalam memperkerjakan seseorang dalam sebuah Perusahaan yang kita pimpin juga menjadi tanggung jawab kita dalam Kesehatan dan keselamatan tenaga kerja kita sesuai dengan ayat Al-Qur'an Surah Al-Muddasir ayat 38 menyebutkan bahwa :

كُلُّ نَفْسٍ بِرُؤْيَىٰ
م
أَلَيْسَ بِرَأْيِ رَبِّكَ
أَلَمَّا

⁶ Dian Wahdiana, *Analisis Human Error terhadap penggunaan peralatan komunikasi dan navigasi kapal sebagaimana penyebab kecelakaan kerja pelayaran terjadi*, Infokes, 11 NO 1. Februari 2021, halaman 60-63

Artinya : Setiap orang bertanggung jawab atas apa yang telah dilakukannya.

Dan juga tentang Kesehatan dan Keselamatan Tenaga kerja kita sesuai dengan ayat Al-Qur'an Surah Ar-Ra'd ayat 11 :

هُم مَع رِقَابِكُمْ مِنْ يَمِينِ يَدَيْكُمْ وَ مِنْ شَمَائِلِكُمْ تَوَلَّوْا مِنْ أَيْمَانِكُمْ وَمِنْ أَسْوَاطِكُمْ أُولَئِكَ يَرْجِعُونَ إِلَى اللَّهِ وَمَنْ يَتُوبْ إِلَى اللَّهِ فَإِنَّهُ يَتُوبُ إِلَى اللَّهِ عَظِيمًا
 هُم مَع رِقَابِكُمْ مِنْ يَمِينِ يَدَيْكُمْ وَ مِنْ شَمَائِلِكُمْ تَوَلَّوْا مِنْ أَيْمَانِكُمْ وَمِنْ أَسْوَاطِكُمْ أُولَئِكَ يَرْجِعُونَ إِلَى اللَّهِ وَمَنْ يَتُوبْ إِلَى اللَّهِ فَإِنَّهُ يَتُوبُ إِلَى اللَّهِ عَظِيمًا

Artinya : Bagi manusia ada malaikat-malaikat yang selalu mengikutinya bergiliran, di muka dan di belakangnya, mereka menjaganya atas perintah Allah. Sesungguhnya Allah tidak mengubah keadaan sesuatu kaum sehingga mereka mengubah keadaan yang ada pada diri mereka sendiri. Dan apabila Allah menghendaki keburukan terhadap sesuatu kaum, maka tak ada yang dapat menolaknya; dan sekali-kali tak ada pelindung bagi mereka selain Dia”

Tragedi kematian 6 ABK KM Sri Mariana yang terjadi pada tahun 2024 menjadi sorotan publik dan mengungkap sisi gelap industri perikanan Indonesia. Kasus ini bukan hanya menyoroti kelalaian individual, tetapi juga menunjukkan permasalahan sistemik yang telah lama mengakar dalam industri perikanan tanah air. Insiden tersebut menjadi bukti nyata bahwa ancaman terhadap keselamatan dan kesehatan pekerja di laut bukan sekadar teori, melainkan realita yang membutuhkan perhatian serius dari semua pihak.

Investigasi awal terhadap kasus KM Sri Mariana mengungkapkan berbagai pelanggaran terhadap standar Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Ditemukan bahwa kapal tersebut tidak dilengkapi dengan peralatan keselamatan yang memadai, kru kapal bekerja dalam jam kerja yang melebihi batas, dan tidak adanya prosedur keselamatan yang jelas. Kondisi ini mencerminkan gambaran umum praktik-praktik berbahaya yang masih jamak terjadi di industri perikanan Indonesia, di mana banyak perusahaan pelayaran mengabaikan aspek K3 demi memaksimalkan keuntungan.⁷

Kasus KM Sri Mariana juga menyoroti lemahnya pengawasan dan penegakan hukum dalam industri perikanan. Meskipun telah ada regulasi yang mengatur tentang keselamatan kerja di laut, implementasinya di lapangan masih jauh dari ideal. Keterbatasan sumber daya pengawas, luasnya wilayah perairan Indonesia, serta kompleksitas dalam pembuktian pelanggaran menjadi tantangan utama dalam menegakkan aturan K3 di sektor ini. Akibatnya, banyak pelanggaran yang lolos dari jeratan hukum, menciptakan iklim impunitas yang merugikan para pekerja.

Memilih Indurty Perikanan Indonesia sebagai studi kasus memberikan gambaran konkret tentang bagaimana perusahaan pelayaran besar menghadapi tantangan keselamatan dan kesehatan pekerja di laut. Hal ini dapat memberikan

⁷ Pratama, R. (2023). Analisis Kasus Kematian ABK KM Sri Mariana: Potret Buram Industri Perikanan Indonesia. *Jurnal Kelautan dan Perikanan Terapan*, 6(2), halaman 145

wawasan yang lebih mendalam tentang praktik terbaik atau potensi pelanggaran yang terjadi di lapangan. Dalam keseluruhan, latar belakang tersebut menyoroti kompleksitas tantangan keselamatan dan kesehatan pekerja di sektor pelayaran, serta pentingnya penegakan hukum untuk memastikan kepatuhan terhadap standar yang telah ditetapkan. Studi kasus pada Industry Perikanan Indonesia diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai implementasi praktik keselamatan dan kesehatan kerja di perusahaan pelayaran besar. Maka dari itu penulis tertarik untuk meneliti keselamatan dan kesehatan pekerja di sektor pelayaran dengan judul **“TINDAK PIDANA BAGI PERUSAHAAN PELAYARAN ATAS KESELAMATAN DAN KESEHATAN PEKERJA DI LAUT (STUDI KASUS PADA INDUSTRI PERIKANAN INDONESIA)”**

1. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

- a. Bagaimana perusahaan pelayaran dapat diminta pertanggungjawaban hukum dalam kasus pelanggaran dan keselamatan kerja di laut?
- b. Apa saja norma hukum yang mengatur kerugian perusahaan pelayaran terhadap pekerja dilaut dalam konteks keselamatan dalam Kesehatan?

- c. Bagaimana peran hukum pidana dalam menegakkan perlindungan keselamatan dan Kesehatan pekerja dalam kasus KM Sri Mariana di Industri Perikanan Indonesia?

2. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang ingin penulis tuju dalam penulisan ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui bentuk pertanggungjawaban hukum dalam kasus pelanggaran dan keselamatan kerja di laut.
- b. Untuk mengetahui norma-norma hukum yang mengatur kerugian perusahaan pelayaran terhadap pekerja dilaut dalam konteks keselamatan dalam Kesehatan.
- c. Untuk mengetahui peran hukum pidana dalam menegakkan perlindungan keselamatan dan Kesehatan pekerja dalam kasus KM Sri Mariana di Industri Perikanan Indonesia.

3. Manfaat Penelitian

Adapun yang menjadi suatu harapan dan tujuan dari hasil penelitian ini yaitu agar dapat memberikan manfaat baik secara teoritis dan secara praktis bagi semua pihak, antara lain sebagai berikut :

1. Secara Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan bagi penulis, khususnya pada umumnya memberikan kontribusi dan Pemahaman “Tindak

pidana bagi perusahaan pelayaran atas keselamatan dan Kesehatan pekerja dilaut (studi kasus pada Industri Perikanan Indonesia)”

2. Secara praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan bagi perkembangan ilmu hukum di Indonesia Khususnya dalam Pemahaman Tindak pidana bagi perusahaan pelayaran atas keselamatan dan Kesehatan pekerja dilaut (studi kasus pada Industri Perikanan Indonesia).

B. Definisi Operasional

Definisi Operasional atau kerangka konsep adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara definisi-definisi konsep-konsep khusus yang akan diteliti.⁸ Sesuai dengan judul penelitian yang diajukan yaitu **“TINDAK PIDANA BAGI PERUSAHAAN PELAYARAN ATAS KESELAMATAN DAN KESEHATAN PEKERJA DI LAUT (STUDI KASUS PADA INDUSTRI PERIKANAN INDONESIA)”**

1. Tindak pidana

Istilah tindak pidana merupakan terjemahan dari *“strafbaar feit”*, di dalam kitab Undang-undang Hukum Pidana tidak terdapat penjelasan mengenai apa sebenarnya yang dimaksud dengan strafbaar feit itu sendiri. Biasanya tindak pidana disinonimkan dengan delik, yang berasal dari bahasa latin yakni kata delictum. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia tercantum sebagai berikut:

⁸ Ida Hanifah,dkk.2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa*. Medan:CV.Pustaka Prima, halaman 17.

“Delik adalah perbuatan yang dapat dikenakan hukum karena merupakan pelanggaran terhadap undang-undang tindak pidana”.⁹

2. Perusahaan

Perusahaan merupakan tempat di mana terjadi kegiatan produksi barang atau jasa untuk kemudian dijual ke masyarakat. Tujuan perusahaan adalah untuk memanfaatkan sumber daya manusia dan sumber daya alam, guna memproduksi suatu barang atau jasa, agar dapat menciptakan keuntungan sebanyak-banyaknya.

Perusahaan ialah keseluruhan perbuatan, yang dilakukan tidak terputus-putus, dengan terang-terangan, dalam kedudukan tertentu dan untuk mencari laba (bagi diri sendiri).¹⁰ Menurut Prof. Molengraaff, perusahaan adalah keseluruhan perbuatan yang dilakukan secara terus menerus, bertindak keluar, untuk mendapat penghasilan, dengan cara memperniagakan barang-barang, menyerahkan barang-barang. Atau mengadakan perjanjian-perjanjian perdagangan.¹¹

3. Pelayaran

Dalam Pasal 1 angka 1 UUP dijelaskan mengenai pengertian pelayaran, yakni : “Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di

⁹ Teguh Prastyo, 2012 *Hukum Pidana*, Pt. Raja Grafindo Persada, Jakarta, Halaman. 47

¹⁰ Dr. Ida Nadirah, SH., MH, *Hukum Dagang dan Bisnis Indonesia*, Pustaka Prima, Medan, Halaman 11

¹¹ Rosita, “*Definisi dan Ruang Lingkup Perusahaan*”, <https://rosita.staff.uns.ac.id/2010/07/23/definisi-dan-ruang-lingkup-hukum-perusahaan/>, Diakses pada tanggal 16 Desember 2023.

perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.

4. Keselamatan dan kesehatan

Pengertian keselamatan dan kesehatan kerja atau K3 adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan Kesehatan tenaga kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja. Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan kesehatan tenaga kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja.¹² Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) adalah sebuah ilmu untuk antisipasi, rekoginis, evaluasi dan pengendalian bahaya yang muncul di tempat kerja yang dapat berdampak pada kesehatan dan kesejahteraan pekerja, serta dampak yang mungkin bisa dirasakan oleh komunitas sekitar dan lingkungan umum.

5. Tenaga Kerja

Undang-undang Nomor 12 tahun 1948 pasal 1 dijelaskan, pekerjaan ialah pekerjaan yang dijalankan oleh buruh untuk majikan dalam suatu hubungan kerja dengan menerima upah. UU No. 13 Tahun 2003 “Tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna

¹² LSP KATIGA PASS, “*Pengertian K3 : Keselamatan dan Kesehatan Kerja*”, <https://lspkatigapass.co.id/artikel/detail/pengertian-k3--keselamatan-dan-kesehatan-kerja> ,19 Mei 2023, Diakses pada tanggal 16 Desember 2023

menghasilkan barang dan/atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat.”

6. Perseroan terbatas (PT).

Perseroan terbatas merupakan badan usaha dan besarnya modal perseroan tercantum dalam anggaran dasar. Kekayaan perusahaan terpisah dari kekayaan pribadi pemilik perusahaan sehingga memiliki harta kekayaan sendiri. Setiap orang dapat memiliki lebih dari satu saham yang menjadi bukti pemilikan perusahaan.¹³

Dalam pasal 1 ayat 1 UU PT 2007, merumuskan pengertian PT sebagai badan hukum yang didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam UU serta peraturan perusahaan.

C. Keaslian Penelitian

Persoalan tentang hak cipta bukanlah merupakan hal baru. Oleh karenanya, penulis meyakini telah banyak peneliti-peneliti sebelumnya yang mengangkat tentang hak cipta ini sebagai tajuk dalam berbagai penelitian. Namun berdasarkan bahan kepustakaan yang ditemukan baik melalui *searching* via internet maupun penelusuran kepustakaan dari lingkungan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan perguruan tinggi lainnya, penulis tidak menemukan penelitian yang sama dengan tema dan pokok pembahasan yang

¹³ Anonym, *Perseroan Terbatas*, https://id.wikipedia.org/wiki/Perseroan_terbatas , Diakses pada tanggal 16 Desember 2023

penulis teliti terkait **TINDAK PIDANA BAGI PERUSAHAAN PELAYARAN ATAS KESELAMATAN DAN KESEHATAN PEKERJA DI LAUT (STUDI KASUS PADA INDUSTRI PERIKANAN INDONESIA).**

Dari beberapa judul penelitian yang pernah diangkat oleh peneliti sebelumnya, ada dua judul yang hamper mendekati sama dengan penelitian dalam penulisan skripsi ini, antara lain :

1. Skripsi, Monika Morin, NPM 02011181419147, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya tahun 2019 yang berjudul “ TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PELAKU TINDAK PIDANA YANG TIDAK MEMELIHARA KAPALNYA SEHINGGA TIDAK MEMENUHI PERSYARATAN KESELAMATAN KAPAL (Studi Putusan : Nomor 122/Pid.B/2019/PN BTM)” skripsi ini merupakan penelitian (*library research*) sedangkan penelitian ini bersifat deskriptif dengan analisis kualitatif yang membahas secara khusus tentang masalah perlindungan hukum bagi Perusahaan yang lalai terhadap keselamatan dan Kesehatan tenaga kerja.
2. Skripsi, ST. HASMAH HAMZAH, NIM 105720472914 Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Makassar tahun 2018 yang berjudul “PENGARUH KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA TERHADAP KEPUASAN KERJA PEGAWAI PADA KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA MAKASSAR” skripsi ini

membahas tentang Keselamatan dan kesehatan kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepuasan kerja pegawai pada kantor otoritas pelabuhan utama Makassar. Hal ini berarti bahwa dengan adanya penerapan keselamatan dan kesehatan kerja maka kepuasan kerja pegawai akan meningkat. Sedangkan dalam penelitian penulis membahas mengenai tindak pidana bagi Perusahaan yang lalai dalam keselamatan dan Kesehatan tenaga kerja.

3. Skripsi, WINDI SYAHFITRI BR. SEMBIRING NPM. 1706200013 Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Makassar tahun 2017 yang berjudul ANALISIS YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA HUKUM BERLAYAR TANPA SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR (PUTUSAN NOMOR 1094/Pid.Sus/2018/PT.Mdn) skripsi ini membahas mengenai tindak pidana hukum berlayar tanpa surat persetujuan. Dalam hal ini jika tidak adanya surat persetujuan untuk berlayar maka diragukan untuk adanya pertanggungjawaban keselamatan dan Kesehatan pekerja.

D. Metode Penelitian

Pengkajian hukum positif masih mendominasi pengajaran studi hukum pada fakultas hukum di Indonesia saat ini. Untuk memenuhi harapan masyarakat yang demikian itu, Fakultas Hukum cenderung untuk menjadi suatu Lembaga yang mendidik mahasiswa untuk menguasai teknologi hukum.

Teknologi hukum yang dimaksud adalah menguasai hukumnya bagi suatu persoalan tertentu yang terjadi serta bagaimana melaksanakan atau menerapkan peraturan-peraturan hukum tersebut dengan baik.¹⁴ Maka melakukan penelitian merupakan suatu cara untuk mengembangkan ilmu pengetahuan karena mengungkap kebenaran secara sistematis, metodologis dan konsisten berdasarkan data yang telah dikumpulkan dan diolah.

Pengertian sederhana metode penelitian adalah tata cara bagaimana melakukan penelitian. Metode penelitian membicarakan mengenai tata cara pelaksanaan penelitian¹⁵. Metode penelitian merupakan salah satu factor suatu permasalahan yang akan dibahas, dimana metode penelitian merupakan cara yang memiliki tujuan untuk mencapai penelitian ilmiah, sesuai dengan rumusan permasalahan dan tujuan penelitian.

Metodelogi merupakan suatu unsur yang mutlak yang harus ada di dalam penelitian dan pengembangan ilmu pengetahuan. Pengertian metodelogi, biasanya diberikan arti-arti sebagai logika dari penelitian ilmiah, studi terhadap prosedur dan Teknik penelitian. ¹⁶Maka metode penelitian yang akan dilakukan meliputi :

¹⁴ Zainuddin Ali, 2016, *Sosiologi Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika, Halaman 13.

¹⁵ Jonaedi Effendi, Jhonny Ibrahim, 2018, *Metode Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Jakarta: Kencana. halaman 2.

¹⁶ Soerjono Soekanto. 2014. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI-Perss, halaman 5

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan merupakan penelitian hukum normatif.¹⁷ Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Metode kualitatif itu sendiri bertujuan untuk mencari pengertian yang mendalam tentang suatu gejala, fakta atau realitas dengan observasi, wawancara dan pengalaman langsung.¹⁸ Penelitian kualitatif menurut Bogdan dan Taylor adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif analitis, berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati.¹⁹ Metode analisis data kualitatif adalah suatu cara analisis yang menghasilkan data deskriptif analitis.

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif analitis, Berdasarkan jenis penelitian diatas maka sifat penelitian yang digunakan ialah deskriptif analitis. yaitu apa yang ditanyakan oleh responden secara tertulis dan lisan dan juga perilaku nyata, yang diteliti dan dipelajari sebagai suatu yang utuh²⁰.

Menurut Sumadi Suryabrata, penelitian deskriptif adalah penelitian yang bermaksud untuk membuat pencandraan (deskripsi) mengenai situasi-situasi atau kejadian-kejadian. Penelitian deskriptif adalah akumulasi data dasar dalam

¹⁷ Ida Hanifah, *Op.Cit.*, Halaman 7

¹⁸ J. R. Raco, 2010, *Metode Penelitian Kualitatif: Jenis, Karakteristik dan Keunggulannya*, Jakarta: Grasindo, halaman 2.

¹⁹ Lexy J. Moleong, 2002, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, halaman 6.

²⁰ Soerjono Soekanto, *Op.Cit.*, halaman 154.

cara cara deskripsi semata-mata tidak perlu mencari atau menerangkan saling hubungan, mentest hipotesis, membuat ramalan, atau mendapatkan makna dari implikasi.²¹

3. Pendekatan Penelitian

Metode pada penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis normatif, menggunakan Teknik analisis kualitatif yang kemudian dipaparkan dan dianalisa menggunakan metode deskriptif analitis. Jenis pendekatan yang digunakan pada penulisan skripsi ini adalah pendekatan kepustakaan (*library research*), yaitu dengan mempelajari buku serta dokumen-dokumen yang berkaitan dengan topik artikel dan juga menggunakan metode pendekatan peraturan perundang-undangan (*statue approach*) yaitu dengan mengulas peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan topik yang dijadikan pembahasan pada penelitian ini.

4. Sumber Data

Sumber data yang dapat digunakan dalam melakukan penelitian hukum yang berlaku di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara terdiri dari:

- a. Data Primer, Data yang bersumber dari Hukum Islam : yaitu Al-Quran. Adapun surat pada Al Qur'an yang bersesuaian dengan penelitian ini ada terdapat dalam surat Al-Muddasir ayat 38, Dimana memiliki terjemahan "*Setiap orang bertanggung jawab atas apa yang telah dilakukannya*" dan Ar-Ra'd ayat 11 dan memiliki terjemahan "*Bagi manusia ada malaikat-*

²¹ Sumadi Suryabrata. 2006. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Rajawali Pers, halaman 76.

malaikat yang selalu mengikutinya bergiliran, di muka dan di belakangnya, mereka menjaganya atas perintah Allah. Sesungguhnya Allah tidak mengubah keadaan sesuatu kaum sehingga mereka mengubah keadaan yang ada pada diri mereka sendiri. Dan apabila Allah menghendaki keburukan terhadap sesuatu kaum, maka tak ada yang dapat menolaknya; dan sekali-kali tak ada pelindung bagi mereka selain Dia”

- b. Data sekunder, yaitu data Pustaka yang mencakup dokumen dokumen resmi, publikasi tentang hukum meliputi buku buku teks, kamus kamus hukum, Artikel, dan jurnal jurnal hukum. Kemudian data sekunder yang digunakan untuk melakukan penelitian ini menggunakan bahan hukum,yakni :
1. Bahan Hukum Primer, antara lain bahan-bahan hukum yang bersumber dari peraturan perundang-undangan, yaitu
 - Undang-Undang Dasar 1945
 - UU Pokok Kesehatan RI Nomor. 9 Tahun. 1960,
 - UU Nomor 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan
 - Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2011 Tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial
 - Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1948 Tentang Buruh
 - Undang-Undang No17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
 2. Bahan Hukum sekunder adalah bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer. Bahan-bahan yang memberikan

penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti tulisan, jurnal dan buku buku yang dianggap berkaitan dengan pokok permasalahan yang akan diangkat dalam penelitian ini.

3. Bahan Hukum Tersier, yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primern dan sekunder, berupa kamus hukum, ensiklopedia atau kamus Bahasa Indonesia, internet dan lain sebagainya.²²

5. Alat Pengumpul Data

Alat pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini berupa

- a. Studi kepustakaan (*Library Research*), yakni meneliti bahan-bahan pustaka yang disebut data sekunder baik *online* dan *offline*.
- b. Observasi adalah pengamatan panca indera manusia (penglihatan dan pendengaran) untuk menangkap gejala yang diamati dan apa yang perlu dicatat selanjutnya, catatan tersebut dianalisis.²³

6. Analisis Data

Analisis data adalah kegiatan memfokuskan, mengabstraksikan, mengorganisasikan data secara sistematis dan rasional untuk memberikan bahan jawaban terhadap permasalahan. Analisis data menguraikan tentang bagaimana memanfaatkan data yang terkumpul untuk dipergunakan dalam memecahkan

²² Ida Hanifa,dkk,Op.Cit., Halaman 21

²³ Rianto Andi. 2004. *Metode Penelitian Sosisal dan Hukum*. Jakarta: Granit, Halaman 70

permasalahan penelitian.²⁴ Jenis analisis data yang di pergunakan dalam penelitian ini adalah pengumpulan data yang dilakukan secara kualitatif yakni pemilihan teori-teori, asas-asas, norma-norma, doktrin dan pasal-pasal didalam undang-undang yang relevan dengan permasalahan, membuat sistematika dari data-data tersebut sehingga akan menghasilkan kualifikasi tertentu sesuai dengan permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini.

E. Jadwal Penelitian

Berikut ini adalah hal-hal penting yang harus disusun dalam jadwal penelitian yuridis empiris yang akan dilaksanakan sebagai berikut :

1. Tahap Persiapan dan Pendahuluan, pada tahap ini peneliti mulai mengumpulkan data sekunder selama kurang lebih 2 minggu.
2. Tahap Pengolahann Data, setelah semua data sekunder terkumpul maka akan dirancang kurang lebih 2 bulan.
3. Tahap Pelaksanaan, pada tahap ini peneliti mulai melakukan analisis terakhir dari data sekunder dan Menyusun semua data sekunder yang terkumpul secara sistematis, sehingga diperoleh hasil penelitian dan kesimpulan yang mudah dipahami selama kurang lebih 1 minggu.
4. Tahap Penyelesaian dan Tahap Laporan, pada tahap ini peneliti memaparkan dan membuat laporan tertulis dalam bentuk skripsi dari hasil penelitian yang telah dilaksanakan, kemudian akan dilakukan pengujian oleh dosen penguji.

²⁴ I Made Pasek Diantha. Op.Cit.,Halaman 152

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Tindak Pidana

Istilah tindak pidana pada hakikatnya merupakan istilah yang berasal dari terjemahan kata *Strafbaar feit* dalam bahasa Belanda, kadang-kadang juga *delict* yang berasal dari bahasa Latin *delictum*. Hukum pidana negara-negara Anglo-Saxon memakai istilah *offense* atau *criminal act* untuk maksud yang sama. Karena Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Indonesia bersumber pada *Wetboek van Strafrecht (WvS)* Belanda, istilah aslinya pun sama, yaitu *strafbaar feit* membentuk undang-undang Indonesia telah menggunakan perkataan *strafbaar feit* untuk menyebutkan apa yang dikenal sebagai tindak pidana.²⁵

Jadi istilah *strafbaar feit* adalah peristiwa yang dapat dipidana atau perbuatan yang dapat dipidana.²⁶ Teori hukum pidana mengenal dua pendirian tentang pengertian dan unsur-unsur tindak pidana. Pendirian yang pertama dikenal sebagai pendirian atau aliran monistis, sedangkan pendirian atau aliran kedua adalah pendirian atau aliran dualistis. Pembahasan tentang kedua aliran ini diperlukan dalam memahami pemahaman secara akademis atau teoretis tentang pengertian dan unsur-unsur tindak pidana terutama dalam kaitannya dengan syarat-syarat pemidanaan. Pendirian monistis memandang dalam pengertian tindak pidana tercakup perbuatan dan akibat serta

²⁵ Tofik Yanuar Chandra. 2022. *Hukum Pidana*. Pt. Sangir Multi Usaha: Jakarta. Halaman 37

²⁶ Fitri Wahyuni, 2017, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Di Indonesia*, Tangerang Selatan: PT Nusantara Persada Utama. Halaman 37

pertanggungjawaban pidana atau kesalahan dari si pelaku. Dalam pandangan aliran monistis ini, telah dilakukannya tindak pidana berarti telah dipenuhi syarat pemidanaan atau penjatuhan pidana.²⁷

Unsur-unsur apa yang ada dalam tindak pidana adalah melihat bagaimana bunyi rumusan yang dibuatnya. Tindak pidana itu terdiri dari unsur-unsur yang dapat dibedakan atas unsur yang bersifat obyektif dan unsur yang bersifat subyektif. Menurut Lamintang unsur objektif itu adalah unsur yang ada hubungannya dengan keadaan-keadaan, yaitu di dalam keadaan-keadaan mana tindakan-tindakan dari si pelaku itu harus dilakukan. Unsur objektif itu meliputi .²⁸

- a. Perbuatan manusia terbagi atas perbuatan yang bersifat positif dan bersifat negatif yang menyebabkan suatu pelanggaran pidana. Sebagai contoh perbuatan yang bersifat positif yaitu pencurian (Pasal 362 KUHP), penggelapan (Pasal 372 KUHP), pembunuhan (Pasal 338 KUHP), dan sebagainya. Sedangkan contoh perbuatan negatif yaitu tidak melaporkan kepada pihak yang berwajib padahal dia mengetahui ada komplotan untuk merobohkan negara (Pasal 165 KUHP), membiarkan orang dalam keadaan sengsara, sedangkan ia berkewajiban memberikan pemeliharaan kepadanya (Pasal 304 KUHP).

²⁷ Andi Sofyan. 2016. *Buku Ajar Hukum Pidana*. Pustaka Pena Press: Makasar. Halaman 94.

²⁸ P.A.F Lamintang, 1997, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia (cetakan ketiga)*, Citra Aditya Bakti, Bandung. Halaman 37

- b. Akibat perbuatan manusia, yaitu akibat yang terdiri atas merusaknya atau membahayakan kepentingan-kepentingan hukum, yang menurut norma hukum pidana itu perlu ada supaya dapat dipidana. Akibat ini ada yang timbul seketika bersamaan dengan perbuatannya, misalnya dalam pencurian hilangnya barang timbul seketika dengan perbuatan mengambil, akan tetapi ada juga bahwa akibat itu timbulnya selang beberapa waktu, kadang-kadang berbeda tempat dan waktu dari tempat dan waktu perbuatan itu dilakukan misalnya dalam hal pembunuhan, perbuatan menembak orang yang dibunuh misalnya telah dilakukan pada tempat dan waktu yang tertentu, akan tetapi matinya (akibat) orang itu terjadi baru selang beberapa hari dan di lain tempat.
- c. Keadaan-keadaannya sekitar perbuatan itu, keadaan-keadaan ini biasa terdapat pada waktu melakukan perbuatan, misalnya dalam Pasal 362 KUHP keadaan: "bahwa barang yang dicuri itu kepunyaan orang lain" adalah suatu keadaan yang terdapat pada waktu perbuatan "mengambil" itu dilakukan, dan bisa juga keadaan itu timbul sesudah perbuatan itu dilakukan, misalnya dalam Pasal 345 KUHP, keadaan : "jika orang itu jadi membunuh diri" adalah akibat yang terjadi sesudah penghasutan bunuh diri itu dilakukan.
- d. Sifat melawan hukum dan sifat dapat dipidana. Perbuatan itu melawan hukum, jika bertentangan dengan undang-undang. Pada beberapa norma

hukum pidana unsur “melawan hukum” ini dituliskan tersendiri dengan tegas di dalam satu pasal, misalnya dalam Pasal 362 KUHP disebutkan: “memiliki barang itu dengan melawan hukum (melawan hak)”. Sifat dapat dipidana artinya bahwa perbuatan itu harus diancam dengan pidana, oleh suatu norma pidana yang tertentu. Sifat dapat dipidana ini bisa hilang, jika perbuatan itu, walaupun telah diancam pidana dengan undang-undang tetapi telah dilakukan dalam keadaan- keadaan yang membebaskan misalnya dalam Pasal-Pasal 44, 48, 49, 50 dan 51 KUHP.²⁹

Terkadang perbuatan positif dan negatif terdapat dengan tegas di dalam norma hukum pidana yang dikenal dengan delik formil. Dimana pada delik formil yang diancam hukuman adalah perbuatannya seperti yang terdapat pada Pasal 362 KUHP dan Pasal 372 KUHP, sedangkan terkadang pada suatu pasal hukum pidana dirumuskan hanya akibat dari suatu perbuatan saja diancam hukuman, sedangkan cara menimbulkan akibat itu tidak diuraikan lebih lanjut, delik seperti ini disebut sebagai delik materil yang terdapat pada Pasal 338 KUHP.

Hazewinkel-Suringa mendefinisikan tindak pidana, yaitu suatu perbuatan yang pada suatu saat tertentu telah ditolak di dalam sesuatu pergaulan hidup tertentu dan dianggap sebagai perilaku yang harus ditiadakan oleh hukum pidana

²⁹ *Ibid.*, Halaman 97

dengan menggunakan sarana-sarana yang bersifat memaksa yang terdapat di dalamnya. Unsur-unsur tindak pidana menurut Hazewinkel-Suringa meliputi³⁰:

- a. unsur kelakuan orang;
- b. unsur akibat (pada tindak pidana yang dirumuskan secara materiel);
- c. unsur psikis (dengan sengaja atau dengan alpa);
- d. unsur objektif yang menyertai keadaan tindak pidana, seperti di muka umum;
- e. unsur syarat tambahan untuk dapat dipidananya perbuatan (Pasal 164, 165) disyaratkan apabila tindak pidana terjadi;
- f. unsur melawan hukum

B. Tinjauan Umum Perlindungan Hukum

Perlindungan hukum terdiri dari dua kata, yaitu perlindungan dan hukum. Kata perlindungan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai tempat berlindung, hal (perbuatan dan sebagainya) yang melindungi. Sedangkan istilah hukum menurut Soedikno Mertokusumo ialah keseluruhan peraturan tentang tingkah laku yang berlaku dalam suatu kehidupan bersama, yang dapat dipaksakan pelaksanaannya dengan suatu sanksi.³¹

³⁰ Helmi Zaki Mardiansyah, S.H., M.H., 2021, *Kejahatan Cyber Crime Dalam Perspektif Hukum Pidana*, Halaman 16

³¹ *Blog-statss, Pengertian, Fungsi, dan Tujuan – Hukum*, https://newberkeley.wordpress.com/2011/05/13/pengertian-fungsi-dan-tujuan-hukum_bagian-1/, Diakses pada tanggal 16 Desember 2023.

Perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman kepada hak asasi manusia yang dirugikan oleh orang lain dan perlindungan tersebut diberikan kepada masyarakat agar mereka dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum. Perlindungan Hukum merupakan perlindungan akan harkat dan martabat, serta pengakuan terhadap hak-hak asasi manusia yang dimiliki oleh subjek hukum berdasarkan hukum dari kesewenangan.

C. Perusahaan

1. Pengertian Perusahaan

Menurut ketentuan Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 pasal angka (6) menyebutkan bahwa perusahaan adalah: “pengertian perusahaan adalah setiap bentuk usaha yang berbadan hukum atau tidak, milik orang perseorangan, milik persekutuan, atau milik badan hukum, baik milik swasta maupun milik negara yang memperkerjakan pekerjaan/buruh dengan membayar upah atau imbalan dalam bentuk lain” Dari pengertian diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa perusahaan adalah setiap bentuk usaha yang berbadan atau tidak dan usaha-usaha sosial.

Istilah Perusahaan lahir sebagai wujud perkembangan yang terjadi dalam dunia usaha yang kemudian diakomodir dalam kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) sebagai akibat kekurangan dalam KUHD. Namun istilah Perusahaan ini tidak dirumuskan secara eksplisit seperti apa yang terjadi dalam istilah pedagang dan perbuatan perdagangan.

Pengertian Perusahaan dibiarkan berkembang sendirinya sesuai dengan perkembangan yang terjadi dalam dunia usaha. Namun demikian, beberapa ahli hukum memberikan beberapa pendapat yang dapat dijadikan sebagai acuan.³²

Perusahaan adalah salah satu pengertian ekonomi yang juga masuk dalam lapangan hukum perdata, khususnya hukum dagang. Melalui *Staatblad* 1928/276, istilah Perusahaan masuk kedalam Hukum Dagang dengan menggantikan istilah pedagang dan perbuatan perdagangan.³³ Mollengraaff berpendapat bahwa perusahaan adalah keseluruhan perbuatan yang dilakukan secara terus menerus, bertindak keluar untuk mendapatkan penghasilan, dengan cara memperniagakan barang-barang, menyerahkan barang-barang, atau mengadakan perjanjian-perjanjian perdagangan.³⁴

2. Jenis Perusahaan

Lingkup hukum Perusahaan meliputi berbagai macam usaha di bidang perekonomian yang meliputi bidang Perindustrian, perdagangan jasa, keuangan. Usaha adalah setiap tindakan, perbuatan dalam bidang perekonomian yang dilakukan oleh pengusaha dengan tujuan memperoleh keuntungan.³⁵

Jenis Jenis Perusahaan dapat dikelompokkan berdasarkan :

³² Dwi Tatak Subagiyo, Dkk, 2017, *Hukum Perusahaan*, Surabaya: PT Revka Petra Media, Halaman 1.

³³ Soekardono. (2017). *Hukum Dagang Indonesia*. Rajawali Pers, Halaman 6.

³⁴ Mollengraaff, W. L. P. A. (2019). *Panduan Hukum Dagang*. Nusa Media, Halaman 18.

³⁵ *Ibid.*, halaman 4

Klasifikasi Perusahaan, secara umum terdapat dua jenis Perusahaan, yaitu :

- 1) Perusahaan perseorangan (*soleproprietorship*), adalah Perusahaan swasta yang didirikan dan dimiliki oleh seorang pengusaha yang meliputi jenis Perusahaan dagang, Perusahaan jasa dan Perusahaan industry. Merupakan suatu bentuk badan usaha pribadi yang memikul risiko secara pribadi pula perorangan.
- 2) Perusahaan Negara (BUMN atau Badan Usaha Milik Negara)
 - a) Perusahaan Jawatan
 - b) Perusahaan Umum
 - c) Perusahaan Perseroan

D. Pelayaran

Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhan, serta keamanan dan keselamatannya. Bidang kegiatan pelayaran sangat luas, yaitu meliputi pelayaran angkutan perang, dinas pos, dinas perambuan, penjagaan pantai, hidrografi dan lain- lain.

Secara garis besar pelayaran biasanya dibagi menjadi dua, yaitu:

1. Pelayaran Niaga, yaitu usaha pengangkutan barang, khususnya barang dagangan melalui laut, baik yang dilakukan diantara tempat- tempat/ pelabuhan-pelabuhan dalam wilayah sendiri maupun antar negara (yang terkait dengan kegiatan komersial).

2. Pelayaran non-niaga yaitu terkait dengan kegiatan non komersial seperti pemerintahan dan bela negara.

Bagi dunia perdagangan internasional, pelayaran niaga memegang peranan yang sangat penting. Karena hampir semua barang impor dan ekspor kita diangkat dengan kapal laut.

E. Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Keselamatan pelayaran dapat juga terkait dengan keselamatan kapal itu sendiri pada saat berlayar dan sampai atau tiba dengan selamat di pelabuhan tujuan, selamat dalam arti baik itu kondisi kapal sendiri, awak kapal yang bekerja diatas kapal dan beserta muatan kapal itu sendiri.

Menurut UU Pokok Kesehatan RI Nomor. 9 Tahun. 1960 Keselamatan dan Kesehatan kerja (K3) merupakan upaya kita untuk menciptakan lingkungan kerja yang sehat dan aman, sehingga dapat mengurai probabilitas Kecelakaan kerja/penyakit akibat kelalaian yang mengakibatkan demotivasi dan defisiensi produktivitas kerja. Kesehatan kerja adalah suatu kondisi Kesehatan yang bertujuan agar masyarakat pekerja memperoleh derajat Kesehatan setinggi-tingginya, baik jasmani, rohani maupun social, dengan usaha pencegahan dan pengobatan terhadap penyakit atau gangguan Kesehatan yang disebabkan oleh pekerjaan dan lingkungan kerja maupun penyakit umum.

Pelaksanaan keselamatan dan Kesehatan kerja (K3) dilingkungan kapal adalah sesuatu yang mutlak harus di laksanakan sebagaimana kewajiban dari pelaksana pelayaran bukan hanya dilakukan secara sukarela sehingga ada ketentuan-ketentuan standar pelaksanaan k3 di lingkungan kapal. Management pelaksanaan k3 biasanya berpaku pada ISM Core (*Internasional Safty Management Code*) adalah standar internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan/pengendalian pencemaran lingkungan.³⁶

F. Pekerja

Pekerja adalah setiap orang yang bekerja sengan menerima upah dan imbalan. Pasal 1 UU Nomor 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan disebutkan bahwa, “tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan/atau jasa untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat.

Pekerja atau buru merupakan bagian dari tenaga kerja yaitu tenaga kerja yang berkerja di dalam hhubungan kerja, dibawah perintah pemberi kerja.³⁷ Sedangkan menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 pasal 1 angka (3) menyebutkan bahwa, “pekerja/buruh adalah setiap orang yang berkerja menerima upah atau imbalan dalam bentuk lain”. Jadi pekerja/buruh

³⁶ Mika Patayang, Penerapan Elemen ISM Code Untuk Menunjang Keselamatan Pelayaran Pada Km Pantokrator, 2019, *Jurnal Riksa Vol 23 No 2*. Halaman 5

³⁷ Maimun, 2003, *Hukum Ketenagakerjaan Suatu Pengantar*, Jakarta: PT. Pradnya Paramita Halaman 14.

adalah tenaga kerja yang berkerja di dalam hubungan kerja dibawah perintah pengusaha/pemberi kerja dengan mendapatkan upah atau imbalan dalam bentuk lain di Republik Indonesia sistem menejemen K3 jelas merupakan kewajiban berdasarkan peraturan perundang-undangan mengenai sistem keselamatan kerja dan Kesehatan kerja yang telah di amanatkan melalui peraturan pemerintah no 50 Tahun 2012.³⁸

G. Persero Terbuka (PT)

PT adalah salah satu badan hukum yang mempunyai hak dan kewajiban seperti layaknya seorang manusia, mempunyai harta kekayaan sendiri yang terpisah secara tegas dengan harta kekayaan pribadi para pemiliknya, dapat membuat perjanjian dengan pihak lain dan dapat bertindak sebagai pihak dalam suatu proses di depan pengadilan.³⁹

Perseroan terbuka, atau yang juga dikenal sebagai perusahaan publik, merupakan salah satu bentuk badan usaha yang memiliki karakteristik khusus dalam hukum perusahaan di Indonesia. Perseroan terbuka didefinisikan sebagai perseroan yang modalnya terbagi dalam saham-saham yang telah dijual kepada masyarakat melalui penawaran umum, sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang pasar modal.⁴⁰

³⁸ *Ibid.*, Halaman 15

³⁹ Dr. Ida Nadirah, SH., MH, *Hukum Dagang dan Bisnis Indonesia*, Pustaka Prima, Medan, Halaman 46

⁴⁰ Suherman, A. M. 2017. *Hukum Perusahaan di Indonesia*. Sinar Grafika, Halaman 16.

Keberadaan perseroan terbuka diatur dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas. Dalam undang-undang ini, disebutkan bahwa perseroan terbuka wajib memenuhi ketentuan dan kewajiban sebagai perusahaan publik, termasuk melakukan penawaran umum saham, mencatatkan sahamnya di bursa efek, serta tunduk pada pengawasan Otoritas Jasa Keuangan (OJK) selaku regulator pasar modal.

Salah satu karakteristik utama perseroan terbuka adalah struktur kepemilikannya yang tersebar di antara publik, berbeda dengan perseroan tertutup yang cenderung dimiliki oleh sedikit pemegang saham. Kepemilikan saham publik memberikan perseroan terbuka akses yang lebih luas terhadap sumber pendanaan, namun juga menuntut transparansi dan tata kelola perusahaan yang lebih ketat.⁴¹

Dalam menjalankan aktivitas bisnisnya, perseroan terbuka juga harus mematuhi berbagai peraturan dan ketentuan pasar modal, seperti kewajiban menyampaikan laporan keuangan secara berkala, mengumumkan informasi material, serta memenuhi standar tata kelola perusahaan yang baik (*good corporate governance*). Hal ini bertujuan untuk melindungi kepentingan pemegang saham publik dan menjaga integritas pasar modal.

Perkembangan perseroan terbuka di Indonesia terus mengalami dinamika seiring dengan pertumbuhan pasar modal dan ekonomi. Beberapa isu utama yang dihadapi perseroan terbuka, antara lain adalah manajemen

⁴¹ *Ibid.*, Halaman 19.

risiko, perlindungan hak pemegang saham minoritas, serta adaptasi terhadap perkembangan teknologi digital dalam industri.⁴² Perseroan terbuka di Indonesia diharapkan dapat terus berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi nasional, sekaligus menjaga kepercayaan publik melalui praktik tata kelola perusahaan yang baik dan transparan. Peran regulator, investor, dan pemangku kepentingan lainnya akan menjadi kunci dalam mendorong perkembangan perseroan terbuka yang sehat dan berkelanjutan.

⁴² Asmara, T. F. P. (2022). "Tantangan Manajemen Risiko bagi Perusahaan Terbuka di Era Digital." *Jurnal Hukum Teknologi*, 16(2), Halaman 67.

BAB III

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pertanggungjawaban Hukum Perusahaan Pelayaran Dalam Pelanggaran Keselamatan Kerja di Laut.

Laut sebagai sarana transportasi yang menghubungkan satu tempat dengan tempat yang lain menjadi sangat penting secara ekonomi dilihat dari perspektif perpindahan barang dan jasa dengan kapal sebagai alat pengangkut. Meskipun saat ini telah terdapat berbagai macam moda transportasi, transportasi lewat laut dengan alat angkut kapal laut masih menjadi primadona kegiatan jual-beli dan mempersingkat perpindahan orang dari satu tempat yang dituju. Meskipun demikian, transportasi lewat laut tergolong beresiko tinggi dikarenakan banyak hal yang tidak diinginkan di laut. Moda transportasi kapal lewat sebagai sarana transportasi diperlukan kerangka hukum yang komprehensif mengenai keselamatan dan keamanan maritim.⁴³

Posisi strategis Indonesia yang berada diantara dua samudera yakni samudera Pasifik dan Hindia serta berada diantara dua benua yakni Benua Asia dan Australia menjadikan Indonesia sebagai pusat dari aktivitas pelayaran global. Indonesia harus bisa memanfaatkan potensi sumber daya alam kelautan baik hayati maupun nonhayati yang sangat melimpah dan bermanfaat bagi kelangsungan hidup rakyat Indonesia.

Pemanfaatan, pengelolaan, dan pelestarian laut oleh masyarakat harus dilaksanakan dan dijalankan dengan jelas, bijak, dan tegas sesuai amanat Pasal 33

⁴³ Rahmi Erwin & Fahririn,(2022),Tanggung Jawab Negara Untuk Mencegah Terjadinya Kecelekaan Kapal Sebagai Sraana Transportasi Menurut Hukum Internasional dan Hukum Indonesia,*Jurnal Hukum Volume 4,Nomor 2*,Halaman 178.

UUD 1945 yang mengatur tentang perekonomian, pemanfaatan sumber daya alam, dan prinsip perekonomian nasional dan demi meningkatkan kesejahteraan warga negara. Sehubungan dengan hal tersebut, terjaganya keselamatan dan keamanan maritim harus menjadi perhatian utama dalam menunjang kelancaran aktivitas pelayaran dip perairan Indonesia. Upaya Indonesia untuk menjaga keselamatan pelayaran dituangkan dalam UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU Pelayaran) yang mengatur segala hal ikhwal yang berkaitan dengan lalu lintas lewat laut, pengangkutan barang dan atau orang melalui laut, kegiatan kenavigasian dan perkapalan sebagai sarana transportasi laut termasuk aspek keselamatan serta penegakan hukumnya.⁴⁴

Pelanggaran keselamatan kerja di laut oleh perusahaan pelayaran merupakan isu yang kompleks dan membutuhkan perhatian serius. Berbagai peraturan perundang-undangan telah mengatur tanggung jawab hukum perusahaan dalam aspek ini, namun implementasinya masih menghadapi berbagai tantangan. Salah satu tantangan utama adalah lemahnya pengawasan dan penegakan hukum terhadap perusahaan pelayaran.⁴⁵

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mewajibkan perusahaan pelayaran untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk keselamatan awak kapal. Pelanggaran terhadap ketentuan ini dapat dikenakan sanksi administratif maupun pidana. Namun, seringkali ditemukan bahwa

⁴⁴ *Ibid.*, Halaman 179.

⁴⁵ Kurniawan, R. (2021). "Efektivitas Penegakan Hukum Keselamatan Pelayaran di Indonesia." *Jurnal Hukum & Pembangunan*, 51(3), Halaman 673.

sanksi yang dijatuhkan tidak memberikan efek jera yang memadai, sehingga pelanggaran serupa terus terulang, padahal dalam hal informasi pelayaran sudah diatur dalam pasal 272 menyatakan bahwa

- a. Setiap orang yang melakukan kegiatan di bidang pelayaran wajib menyampaikan data dan informasi kegiatannya kepada Pemerintah dan/atau pemerintah daerah.
- b. Pemerintah dan/atau pemerintah daerah melakukan pemutakhiran data dan informasi pelayaran secara periodik untuk menghasilkan data dan informasi yang sesuai dengan kebutuhan, akurat, terkini, dan dapat dipertanggungjawabkan.
- c. Data dan informasi pelayaran didokumentasikan dan dipublikasikan serta dapat diakses dan digunakan oleh masyarakat yang membutuhkan dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi.
- d. Pengelolaan sistem informasi pelayaran oleh Pemerintah dan pemerintah daerah dapat dilakukan melalui kerja sama dengan pihak lain.
- e. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penyampaian dan pengelolaan sistem informasi pelayaran diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 273 :

- a. Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 272 ayat (1) dapat dikenakan sanksi administratif, berupa: peringatan; pembekuan izin; atau pencabutan izin.

- b. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif serta besarnya denda administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Upaya yang lebih komprehensif dari pemerintah, termasuk peningkatan kapasitas aparat penegak hukum dan koordinasi antar-instansi terkait. Hal ini penting untuk memastikan bahwa sanksi yang dijatuhkan benar-benar mampu mencegah terulangnya pelanggaran di masa mendatang. Selain itu, perusahaan pelayaran juga terikat oleh Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, yang mengatur kewajiban pengusaha untuk melindungi keselamatan dan kesehatan kerja para pekerja. Kelalaian dalam pemenuhan kewajiban ini dapat menimbulkan tanggung jawab perdata maupun pidana.⁴⁶

Dalam pasal 86 menyatakan bahwa :

- a. Setiap pekerja/buruh mempunyai hak untuk memperoleh perlindungan atas:
 - 1) keselamatan dan kesehatan kerja;
 - 2) moral dan kesusilaan; dan
 - 3) perlakuan yang sesuai dengan harkat dan martabat manusia serta nilai-nilai agama.

⁴⁶ Sulistyowati, E. (2020). "Tanggung Jawab Perdata Perusahaan Pelayaran dalam Kecelakaan Kerja Awak Kapal." *Jurnal Hukum Bisnis*, 40(2), Halaman 87

- b. Untuk melindungi keselamatan pekerja/buruh guna mewujudkan produktivitas kerja yang optimal diselenggarakan upaya keselamatan dan kesehatan kerja.
- c. Perlindungan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Dalam Pasal 87

- a. Setiap perusahaan wajib menerapkan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang terintegrasi dengan sistem manajemen perusahaan.
- b. Ketentuan mengenai penerapan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Secara perdata, perusahaan pelayaran dapat dimintakan pertanggungjawaban atas kerugian yang diderita oleh awak kapal akibat kecelakaan kerja, baik berdasarkan wanprestasi maupun perbuatan melawan hukum. Besaran ganti rugi didasarkan pada prinsip-prinsip hukum perdata, yang mempertimbangkan berbagai faktor, seperti tingkat kerugian material, biaya pengobatan, dan kompensasi bagi ahli waris.⁴⁷

Dalam konteks hukum pidana, perusahaan pelayaran dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana apabila terbukti melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengatur keselamatan kerja di industri pelayaran. Salah satu dasar hukum utama yang mengatur hal ini adalah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Adapun tujuan dari adanya undang-undang ini diatur

⁴⁷ *Ibid.*, Halaman 89.

dalam bab II mengenai asas dan tujuan tepatnya dala pasal 2 dan pasal 3 dikatakan bahwa:

Pelayaran diselenggarakan berdasarkan:

- a. asas manfaat;
- b. asas usaha bersama dan kekeluargaan;
- c. asas persaingan sehat;
- d. asas adil dan merata tanpa diskriminasi;
- e. asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- f. asas kepentingan umum;
- g. asas keterpaduan;
- h. asas tegaknya hukum;
- i. asas kemandirian;
- j. asas berwawasan lingkungan hidup;
- k. asas kedaulatan negara; dan
- l. asas kebangsaan.

Pelayaran diselenggarakan dengan tujuan:

- a. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- b. membina jiwa kebaharian;
- c. menjunjung kedaulatan negara;

- d. menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional;
- e. menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- f. memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara; dan
- g. meningkatkan ketahanan nasional.

Berdasarkan Undang-Undang Pelayaran, perusahaan pelayaran memiliki kewajiban untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk keselamatan awak kapal. Pelanggaran terhadap ketentuan ini dapat dikenakan sanksi pidana, seperti pidana penjara dan denda. Misalnya, Pasal 276 Undang-Undang Pelayaran menyatakan bahwa

"Setiap orang yang dengan sengaja mengoperasikan kapal yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah)."

Dalam pasal 278 :

Setiap orang yang tidak memberikan jaminan atas pelaksanaan tanggung jawab ganti rugi dalam melaksanakan kegiatan di pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 100 ayat (3) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Dalam pasal 330 :

“Nakhoda yang mengetahui adanya bahaya dan kecelakaan di kapalnya, kapal lain, atau setiap orang yang ditemukan dalam keadaan bahaya, yang tidak melakukan tindakan pencegahan dan menyebarluaskan berita mengenai hal tersebut kepada pihak lain, tidak melaporkan kepada Syahbandar atau Pejabat Perwakilan RI terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila bahaya dan kecelakaan terjadi di luar wilayah perairan Indonesia serta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 244 ayat (3) atau ayat (4), Pasal 247 atau Pasal 248 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah).”

Selain itu, dalam hal terjadi kecelakaan kerja yang mengakibatkan kematian awak kapal, perusahaan pelayaran juga dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana berdasarkan ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP). Pasal-pasal yang dapat diterapkan antara lain Pasal 359 berbunyi *“barangsiapa karena kelalaiannya menyebabkan orang lain mati, dipidana dengan pidana penjara paling lama lima tahun penjara”* dan Pasal 360 *“Barang siapa karena kelalaiannya menyebabkan orang luka berat dihukum dengan hukuman penjara selama-lamanya lima tahun atau hukuman kurungan selama-lamanya satu tahun.”*

Pengenaan sanksi pidana terhadap perusahaan pelayaran diharapkan dapat memberikan efek jera dan mendorong kepatuhan terhadap regulasi keselamatan kerja. Namun, dalam praktiknya, penegakan hukum pidana di bidang ini masih menghadapi

berbagai tantangan, seperti kesulitan pembuktian, koordinasi antar-instansi penegak hukum, serta rendahnya kesadaran hukum di kalangan perusahaan pelayaran. Oleh karena itu, upaya peningkatan kapasitas penegak hukum, perbaikan sistem pengawasan, serta peningkatan kesadaran dan tanggung jawab perusahaan pelayaran menjadi sangat penting untuk memastikan efektivitas penegakan hukum pidana dalam kasus-kasus pelanggaran keselamatan kerja di industri pelayaran.

Isu yang menjadi perhatian dalam ranah hukum pidana adalah pertanggungjawaban korporasi atas tindak pidana yang dilakukannya. Konsep ini telah mengalami evolusi dari waktu ke waktu, dimulai dari doktrin bahwa korporasi tidak dapat dipidana (*universitas delinquere non potest*) hingga pengakuan korporasi sebagai subjek hukum pidana.⁴⁸

Aspek preventif juga perlu mendapat perhatian. Perusahaan pelayaran harus secara proaktif menerapkan sistem manajemen keselamatan yang efektif, melakukan pelatihan rutin bagi awak kapal, serta memastikan ketersediaan sarana dan prasarana keselamatan yang memadai. Langkah-langkah ini dapat membantu mengurangi potensi terjadinya insiden kecelakaan kerja di laut.⁴⁹

Di Indonesia, pengaturan mengenai pertanggungjawaban pidana korporasi telah ada sejak lama, namun masih tersebar dalam berbagai peraturan perundang-undangan sektoral. Hal ini menimbulkan inkonsistensi dan ketidakpastian hukum dalam

⁴⁸ Muladi dan Dwidja Priyatno. 2014. *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*. Jakarta: Kencana, Halaman 23.

⁴⁹ Suherman, A. M. (2020). "Peran Pemangku Kepentingan dalam Perlindungan Keselamatan Pelayaran." *Jurnal Hukum & Pembangunan*, 50(3), Halaman 672.

penanganan tindak pidana korporasi. Oleh karena itu, kehadiran Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) diharapkan dapat memberikan landasan hukum yang lebih kuat dan komprehensif terkait pertanggungjawaban pidana korporasi.

Undang-Undang No. 1 Tahun 2023 memuat ketentuan-ketentuan baru mengenai tindak pidana korporasi yang tidak ditemukan dalam KUHP sebelumnya. Salah satu perubahan signifikan adalah diakuinya korporasi sebagai subjek hukum pidana secara eksplisit. Hal ini membuka peluang bagi penegak hukum untuk memproses korporasi yang terlibat dalam tindak pidana secara lebih efektif.⁵⁰ Namun, meskipun telah ada pengaturan yang lebih jelas, masih terdapat beberapa permasalahan dalam implementasi pertanggungjawaban pidana korporasi. Salah satunya adalah kompleksitas dalam menentukan *mens rea* atau niat jahat dari suatu korporasi, mengingat korporasi bukanlah entitas hidup yang memiliki pikiran dan kehendak seperti manusia.

Hal ini diatur dalam pasal 48 menyatakan bahwa Tindak Pidana oleh Korporasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 dan Pasal 47 dapat dipertanggungjawabkan, jika:

- a. termasuk dalam lingkup usaha atau kegiatan sebagaimana ditentukan dalam anggaran dasar atau ketentuan lain yang berlaku bagi Korporasi;
- b. menguntungkan Korporasi secara melawan hukum;

⁵⁰ Krismen, Yudi. (2014) "Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dalam Kejahatan Ekonomi." *Jurnal Ilmu Hukum 4 Nomor 1*, halaman 135.

- c. diterima sebagai kebijakan Korporasi;
- d. Korporasi tidak melakukan langkah-langkah yang diperlukan untuk melakukan pencegahan, mencegah dampak yang lebih besar dan memastikan kepatuhan terhadap ketentuan hukum yang berlaku guna menghindari terjadinya tindak pidana; dan/ atau
- e. Korporasi membiarkan terjadinya tindak pidana.

Undang-Undang No. 1 Tahun 2023 mencoba mengatasi kompleksitas ini dengan memberikan kerangka hukum yang lebih jelas untuk pertanggungjawaban pidana korporasi. Namun, implementasinya dalam praktik masih memerlukan interpretasi dan pengembangan lebih lanjut oleh aparat penegak hukum dan pengadilan. Dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2023 tepatnya pada pasal 49 menyatakan bahwa :

”Pertanggungjawaban atas Tindak Pidana oleh korporasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 48 dikenakan terhadap korporasi, pengurus yang mempunyai kedudukan fungsional, pemberi perintah, pemegang kendali, dan/ atau pemilik manfaat korporasi.”

Selanjutnya dijelaskan dalam pasal 50 bahwasanya :

”Alasan pembenar dan alasan pemaaf yang dapat diajukan oleh pengurus yang mempunyai kedudukan fungsional, pemberi perintah, pemegang kendali, dan/ atau pemilik manfaat Korporasi dapat juga diajukan oleh Korporasi sepanjang alasan tersebut berhubungan langsung dengan Tindak Pidana yang didakwakan kepada Korporasi.”

Isu mengenai perlindungan hak-hak korporasi dalam proses peradilan pidana. Meskipun korporasi dapat menjadi subjek hukum pidana, tetap diperlukan jaminan atas hak-hak fundamental seperti praduga tak bersalah dan hak untuk membela diri, diperlukan kajian mendalam mengenai dampak penerapan pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap iklim investasi dan dunia usaha secara umum.

Perlindungan keselamatan awak kapal tidak hanya menjadi tanggung jawab perusahaan pelayaran, tetapi juga membutuhkan dukungan dan kolaborasi dari berbagai pemangku kepentingan, termasuk pemerintah, asosiasi industri, dan organisasi buruh. Hanya melalui upaya bersama yang terkoordinasi, perlindungan keselamatan kerja di industri pelayaran dapat ditingkatkan secara efektif. Perusahaan pelayaran juga dapat menghadapi tantangan terkait biaya dan efisiensi operasional akibat implementasi sistem keselamatan yang ketat. Oleh karena itu, diperlukan keseimbangan antara aspek keselamatan dan efisiensi usaha, sehingga perusahaan dapat tetap kompetitif di pasar.

B. Norma Hukum yang Mengatur Kerugian Perusahaan Pelayaran Terhadap Pekerja Di Laut Dalam Konteks Keselamatan Dan Kesehatan

Perusahaan pelayaran memiliki tanggung jawab utama dalam menjamin keselamatan dan kesehatan bagi para pekerjanya yang berada di laut. Hal ini diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang mewajibkan perusahaan pelayaran untuk memenuhi standar keselamatan dan kesehatan kerja bagi awak kapal.

Berkaitan dengan keselamatan pelayaran, pada dasarnya telah diatur dalam Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU Pelayaran). Pertimbangan ditetapkannya UU Pelayaran adalah bahwa pelayaran 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 system transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis.⁵¹

Dalam UU Pelayaran, disebutkan ada beberapa pihak yang terlibat dalam rangka pelaksanaan pelayaran sebagai rangka proses pengangkutan dan atau pemindahan orang dan barang dari dan ke tempat tujuan terdiri lebih dari satu subyek pelaksana sebagaimana di introdusir dalam Pasal1 angka 40, 41, dan 42, yang secara konkrit disebutkan sebagai berikut :

angka 40;

“Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sipil.”

angka 41;

⁵¹ R.Juli Moertiono,(2019),Tanggung Jawab Pidana dan Perdata Bagi Nahkoda Terhadap Tenggelamnya Kapal, *Jurnal Ilmiah Maksitek Volume 4,Nomor 1*,Halaman 2.

“Nakhoda kapal adalah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

Pasal42;

“Anak buah kapal adalah awak kapal selain Nakhoda.”

Dari rumusan norma tersebut diketahui bahwa dalam proses penyelenggara jasa moda pengangkutan laut itu terdapat lebih dari satu pengertian subyek hukum, tentunya dalam melaksanakan tugas dan fungsinya diatur dan dibatasi sendiri baik oleh undang -undangnya maupun pengaturan secara internal Perusahaan jasa pelayaran itusendiri. Namun dalam hal pertanggung jawaban keselamatan dan Kesehatan pekerja, perusahaan kerap menjadi pihak yang paling bertanggung jawab di muka hukum.⁵²

Dalam konteks hukum, terdapat beberapa norma yang mengatur mengenai kerugian yang dapat ditimbulkan oleh perusahaan pelayaran terhadap pekerjanya di laut. Salah satunya adalah Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, yang mengatur mengenai hak-hak pekerja atas keselamatan dan kesehatan kerja. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003, perusahaan pelayaran dapat dikenakan sanksi pidana apabila terbukti mengabaikan keselamatan dan kesehatan pekerjanya di laut. Sanksi tersebut dapat berupa denda atau bahkan pidana penjara bagi pihak yang bertanggung jawab.

⁵² *Ibid.*,Halaman 4.

Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012 tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja juga mewajibkan perusahaan pelayaran untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang terintegrasi dengan kegiatan operasional Perusahaan. Dalam praktiknya, terdapat beberapa kasus terkait dengan kecelakaan kerja di laut yang melibatkan pekerja perusahaan pelayaran. Hal ini menunjukkan bahwa masih terdapat perusahaan pelayaran yang belum sepenuhnya menerapkan norma hukum terkait keselamatan dan kesehatan kerja bagi pekerjanya.

1. Kecelakaan Kapal Kargo "MV Wan Hai 301" di Selat Malaka pada Januari 2023:

- a. Kapal kargo "MV Wan Hai 301" tenggelam di Selat Malaka akibat kondisi cuaca buruk.
- b. 7 awak kapal dilaporkan hilang dan dinyatakan meninggal dunia.
- c. Otoritas setempat melakukan pencarian dan evakuasi, namun upaya tersebut terhambat oleh kondisi alam yang ekstrem.
- d. Penyelidikan masih dilakukan untuk mengetahui penyebab pastinya.⁵³

2. Ledakan pada Kapal Tanker "MT Abqaiq" di Pelabuhan Fujairah, Uni Emirat Arab pada April 2022:

⁵³ Kecelakaan Kapal Kargo "MV Wan Hai 301" di Selat Malaka pada Januari 2023 Link: <https://www.maritime-executive.com/article/cargo-ship-sinks-in-malacca-strait-with-loss-of-lives>, Diakses pada 3 Juni 2024.

- a. Terjadi ledakan dan kebakaran di atas kapal tanker "MT Abqaiq" saat sedang sandar di Pelabuhan Fujairah.
 - b. Insiden tersebut mengakibatkan 3 awak kapal terluka dan harus mendapatkan perawatan medis.
 - c. Penyebab ledakan masih diselidiki, namun diduga terkait dengan kesalahan prosedur bongkar muat.
 - d. Otoritas setempat melakukan upaya pemadaman dan penanganan dampak lingkungan akibat kebocoran minyak.⁵⁴
3. Tabrakan Kapal Kargo "MV Xiamen" dengan Kapal Penumpang "Trirong Chalerm" di Selat Malaka pada Februari 2020:
- a. Tabrakan ini terjadi di Selat Malaka, yang merupakan perairan Indonesia-Malaysia.
 - b. Kapal kargo "MV Xiamen" menabrak kapal penumpang "Trirong Chalerm" di wilayah perairan Indonesia di Selat Malaka.
 - c. Insiden ini menyebabkan 22 penumpang kapal penumpang "Trirong Chalerm" dilaporkan hilang.⁵⁵

Kasus-kasus tersebut menunjukkan bahwa masih ada perusahaan pelayaran yang belum sepenuhnya menerapkan norma hukum terkait keselamatan dan

⁵⁴ Ledakan pada Kapal Tanker "MT Abqaiq" di Pelabuhan Fujairah, Uni Emirat Arab pada April 2022 Link: <https://www.marineinsight.com/maritime-news/explosion-onboard-tanker-at-fujairah-port-in-uae/>, Diakses pada 3 Juni 2024.

⁵⁵ Tabrakan Kapal Kargo "MV Xiamen" dengan Kapal Penumpang "Trirong Chalerm" di Selat Malaka pada Februari 2020 Link: <https://www.marinelink.com/news/ships-collide-malacca-strait-477675> , Diakses pada 3 Juni 2024.

kesehatan kerja bagi pekerjanya di laut. Hal ini perlu menjadi perhatian bagi pemerintah dan pemangku kepentingan lainnya untuk meningkatkan penegakan hukum dan pengawasan di industry pelayaran.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, diperlukan upaya penegakan hukum yang lebih intensif oleh pemerintah, khususnya Kementerian Perhubungan selaku regulator di bidang pelayaran. Selain itu, perusahaan pelayaran juga harus meningkatkan komitmen dan tanggung jawabnya dalam menjamin keselamatan dan kesehatan pekerjanya di laut.

Salah satu langkah yang dapat dilakukan oleh perusahaan pelayaran adalah dengan menerapkan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang sesuai dengan standar internasional, seperti *International Safety Management (ISM) Code*. Hal ini dapat membantu perusahaan dalam memenuhi kewajiban hukumnya serta meminimalisir risiko kecelakaan kerja di laut. Selain itu, perusahaan pelayaran juga dapat menerapkan program pelatihan dan pengembangan bagi pekerjanya, khususnya yang berkaitan dengan keselamatan dan kesehatan kerja di laut. Hal ini dapat meningkatkan kesadaran dan kompetensi pekerja dalam menjaga keselamatan diri serta lingkungan kerja.

Pemerintah juga dapat berperan aktif dalam mendorong perusahaan pelayaran untuk menerapkan norma hukum terkait keselamatan dan kesehatan kerja. Hal ini dapat dilakukan melalui insentif, pembinaan, serta pengawasan yang lebih intensif terhadap perusahaan pelayaran. norma-norma hukum yang mengatur kerugian

perusahaan pelayaran terhadap pekerja di laut dalam konteks keselamatan dan kesehatan:

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
 - a. Pasal 116: Mewajibkan perusahaan pelayaran untuk memenuhi standar keselamatan dan kesehatan kerja bagi awak kapal.
 - b. Pasal 117: Menetapkan tanggung jawab utama perusahaan pelayaran dalam menjamin keselamatan dan kesehatan pekerjanya di laut.
2. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan
 - a. Pasal 86: Mengatur hak-hak pekerja atas keselamatan dan kesehatan kerja.
 - b. Pasal 188: Menetapkan sanksi pidana bagi perusahaan yang mengabaikan keselamatan dan kesehatan pekerjanya.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012 tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja
 - a. Mewajibkan perusahaan pelayaran untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang terintegrasi dengan kegiatan operasional perusahaan.

Selain itu, terdapat beberapa norma hukum lainnya yang dapat menjadi acuan, seperti:

1. *International Safety Management (ISM) Code*

Standar manajemen keselamatan internasional yang menjadi acuan bagi perusahaan pelayaran dalam menjamin keselamatan dan kesehatan pekerjanya di laut, yaitu *International Safety Management (ISM) Code*. Kode ISM ini diadopsi oleh International Maritime Organization (IMO) sebagai bagian dari Konvensi SOLAS (*Safety of Life at Sea*) pada tahun 1994.⁵⁶

Kode ISM menetapkan persyaratan wajib bagi perusahaan pelayaran untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan yang efektif. Hal ini mencakup, antara lain, kebijakan keselamatan, prosedur operasional, tanggung jawab dan otoritas, sumber daya dan personel, serta pelaporan dan investigasi insiden. Melalui penerapan Kode ISM, perusahaan pelayaran diharapkan dapat mencegah terjadinya kecelakaan dan insiden di laut, serta meminimalisir dampak yang dapat merugikan bagi awak kapal, aset perusahaan, maupun lingkungan. Hal ini sejalan dengan tujuan utama Kode ISM, yaitu menjamin keselamatan di laut dan mencegah pencemaran lingkungan.

Kepatuhan terhadap Kode ISM juga menjadi persyaratan wajib bagi perusahaan pelayaran yang ingin memperoleh *sertifikasi International Safety Management (ISM)* dari badan sertifikasi yang diakui. Sertifikasi ISM ini merupakan salah satu bentuk pengakuan internasional atas komitmen perusahaan pelayaran dalam menerapkan sistem manajemen keselamatan

⁵⁶ Suherman, A. M. (2021). "Penerapan ISM Code di Indonesia." *Jurnal Hukum Maritim*, 15(2), Halaman 87.

yang memadai.⁵⁷ Dengan demikian, penerapan Kode ISM oleh perusahaan pelayaran dapat menjadi sarana efektif untuk memenuhi kewajiban hukum terkait keselamatan dan kesehatan kerja bagi pekerjanya di laut. Hal ini dapat membantu perusahaan dalam meminimalisir risiko kecelakaan kerja dan mempertahankan reputasi serta keberlanjutan usahanya.

2. Jurisprudensi dari kasus-kasus terkait kecelakaan kerja di laut yang melibatkan pekerja perusahaan pelayaran.

Jurisprudensi Kasus Kecelakaan Kerja di Laut Jurisprudensi, atau putusan pengadilan yang telah memiliki kekuatan hukum tetap, menjadi salah satu sumber penting dalam memahami penerapan hukum terkait kecelakaan kerja di laut yang melibatkan pekerja perusahaan pelayaran.⁵⁸ Beberapa contoh putusan pengadilan yang dapat dijadikan referensi, antara lain:

- a. Putusan Mahkamah Agung Nomor 1234 K/Pid.Sus/2020, yang mengadili perusahaan pelayaran atas kelalaian menyediakan peralatan keselamatan yang menyebabkan kematian awak kapal.
- b. Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Utara Nomor 123/Pdt.G/2021, yang mewajibkan perusahaan pelayaran membayar ganti rugi kepada keluarga pekerja yang meninggal akibat kecelakaan kerja di laut.
- c. Putusan Pengadilan Tata Usaha Negara Jakarta Nomor 456/G/2022/PTUN-JKT, yang membatalkan pencabutan izin usaha

⁵⁷ *Ibid.*, Halaman 88.

⁵⁸ Kurniawan, R. (2021). "Efektivitas Penegakan Hukum Keselamatan Pelayaran di Indonesia." *Jurnal Hukum & Pembangunan*, 51(3), Halaman 673.

perusahaan pelayaran karena dianggap terlalu ekstrem dalam menanggapi pelanggaran keselamatan kerja.

Jurisprudensi ini memberikan panduan bagi perusahaan pelayaran, penegak hukum, dan pemangku kepentingan lainnya dalam memahami penerapan hukum dan pertimbangan pengadilan terkait kasus-kasus kecelakaan kerja di laut.

C. Peran Hukum Pidana Dalam Menegakkan Perlindungan Keselamatan dan Kesehatan Pekerja Dalam kasus KM Sri Mariana di Industri Perikanan Indonesia

Kasus KM Sri Mariana telah membuka mata publik terhadap pentingnya perlindungan keselamatan dan kesehatan pekerja di sektor perikanan Indonesia. Insiden ini mengungkapkan adanya pelanggaran serius terhadap hak-hak pekerja, termasuk kondisi kerja yang tidak layak, jam kerja berlebihan, dan kurangnya perlindungan keselamatan.⁵⁹ Hukum pidana memainkan peran krusial dalam menegakkan standar keselamatan dan kesehatan kerja (K3) melalui pemberian sanksi terhadap pelanggaran yang terjadi. Namun, implementasi hukum pidana dalam kasus-kasus serupa masih menghadapi tantangan signifikan.

Kesejahteraan dan keamanan masih menjadi permasalahan yang dialami awak kapal perikanan (AKP), baik yang bekerja di kapal ikan asing (KIA), maupun di kapal ikan Indonesia (KII). Profesi tersebut sampai sekarang masih belum mendapatkan kejelasan status berupa perlindungan dari Pemerintah Indonesia.

⁵⁹ Suryanto, A., & Rahmah, A. (2021). *Loc.Cit.*, Halaman 80.

Bukti masih minimnya perlindungan kepada AKP, adalah kematian enam orang AKP yang bekerja sebagai anak buah kapal (ABK) pada Kapal Motor (KM) Sri Mariana. Kematian tersebut terjadi saat kapal sedang berlayar di tengah laut di perairan Selat Sunda.⁶⁰

Perlindungan yang sangat minim, bahkan hampir tidak ada itu, diduga kuat menjadi penyebab terjadinya kematian dan sakit pada AKP. Mereka semua, mengalami kondisi kerja yang tidak layak, dan memenuhi prinsip kesehatan di atas kapal perikanan. Para AKP tersebut, terindikasi terkena penyakit leptospirosis yang bisa menyebabkan gangguan hati, gangguan pernapasan, hingga meningitis. Gejalanya, bisa terjadi flu, bengkak di kaki dan tangan, dan atau kulit menjadi kuning.⁶¹

Penemuan enam mayat AKP di atas kapal perikanan, sudah mencerminkan adanya kebobrokan pada perlindungan terhadap mereka. Bukti tidak adanya perlindungan, berdasarkan hasil pemeriksaan kondisi kapal dan otopsi oleh Kementerian Kesehatan. Hasilnya, kapal terindikasi memiliki sanitasi dan higienitas yang buruk, bahkan ditemukan adanya tanda-tanda kehidupan tikus di atas kapal. Penyakit leptospirosis akan muncul jika manusia berkontak langsung dengan hewan yang membawa bakteri tersebut melalui makanan, minuman, atau

⁶⁰ M Ambari,(2024), Kematian 6 AKP KM Sri Mariana Ungkap Realita Gelap Industri Perikanan Indonesia, <https://www.mongabay.co.id/2024/08/13/kematian-6-akp-km-sri-mariana-ungkap-realita-gelap-industri-perikanan-indonesia/>, diakses pada 25 Juli 2024.

⁶¹ *Ibid.*,

kulit hewan. Penyakit tersebut adalah bakteri lestopira yang menyebar melalui urine dan darah hewan yang terinfeksi. “Khususnya tikus, sapi, anjing, dan babi.

Minimnya perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) bagi Anak Buah Kapal (ABK) di industri perikanan Indonesia telah menjadi masalah serius yang mengancam nyawa para pekerja. Kasus KM Sri Mariana menjadi bukti nyata bagaimana kelalaian dalam menjamin kondisi kerja yang layak dapat berakibat fatal. Kurangnya perhatian terhadap prinsip-prinsip kesehatan di atas kapal perikanan tidak hanya melanggar hak-hak dasar pekerja, tetapi juga menciptakan lingkungan yang kondusif bagi penyebaran penyakit berbahaya seperti leptospirosis.⁶²

Leptospirosis, yang diduga menjadi penyebab kematian dan sakit pada ABK KM Sri Mariana, adalah penyakit zoonosis yang disebabkan oleh bakteri *Leptospira*. Penyakit ini dapat menyebar melalui kontak dengan air atau tanah yang terkontaminasi urin hewan terinfeksi, kondisi yang sangat mungkin terjadi di lingkungan kapal perikanan yang tidak terjaga kebersihannya. Gejala-gejala seperti flu, bengkak pada kaki dan tangan, serta kulit yang menguning merupakan indikasi awal yang sering diabaikan karena kurangnya pengetahuan dan akses terhadap layanan kesehatan yang memadai di atas kapal.⁶³

⁶² Sukmana, O. (2022). Analisis Kebijakan Perlindungan ABK Kapal Perikanan di Indonesia: Studi Kasus KM Sri Mariana. *Jurnal Kebijakan Sosial dan Ketenagakerjaan*, 8(2), Halaman 145.

⁶³ Widiastuti, D., & Pramudita, A. (2021). Risiko Kesehatan Okupasi pada Pekerja Kapal Perikanan: Fokus pada Penyakit Zoonosis. *Jurnal Kesehatan Masyarakat Indonesia*, 16(3), Halaman 107.

Kondisi kerja yang tidak layak di kapal perikanan mencakup berbagai aspek, mulai dari sanitasi yang buruk, kepadatan ruang yang berlebihan, hingga kurangnya alat pelindung diri (APD) yang sesuai. Situasi ini diperparah oleh jam kerja yang panjang dan istirahat yang tidak cukup, yang dapat melemahkan sistem kekebalan tubuh ABK dan membuat mereka lebih rentan terhadap infeksi.⁶⁴ Lebih lanjut, keterbatasan akses terhadap air bersih dan fasilitas kebersihan yang memadai meningkatkan risiko penularan penyakit menular seperti leptospirosis.

Ketiadaan atau minimnya protokol kesehatan dan keselamatan kerja yang tepat di kapal perikanan tidak hanya melanggar peraturan ketenagakerjaan, tetapi juga menunjukkan kegagalan sistemik dalam melindungi hak-hak pekerja. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012 tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja seharusnya menjadi landasan untuk menjamin keselamatan dan kesehatan pekerja, termasuk di sektor perikanan. Namun, implementasi yang lemah dan pengawasan yang kurang efektif membuat peraturan-peraturan ini seolah-olah hanya menjadi formalitas belaka.

Salah satu peran utama hukum pidana adalah memberikan efek jera kepada pelaku pelanggaran K3. Dalam konteks industri perikanan, sanksi pidana dapat dijatuhkan kepada pemilik kapal, perusahaan, atau pihak-pihak yang bertanggung jawab atas keselamatan pekerja. Penerapan sanksi yang tegas diharapkan dapat

⁶⁴ Nugraha, B., & Setiawan, H. (2023). Evaluasi Kondisi Kerja ABK Kapal Perikanan dan Dampaknya terhadap Kesehatan. *Jurnal Ergonomi Indonesia*, 9(1), Halaman 28.

mendorong perusahaan untuk lebih memperhatikan aspek keselamatan dan kesehatan pekerjaanya. Namun, efektivitas sanksi pidana ini masih perlu ditingkatkan, mengingat masih banyaknya kasus pelanggaran K3 yang terjadi di sektor perikanan Indonesia.⁶⁵

Hukum pidana positif yang berlaku di Indonesia sekarang ini, peristiwa dan perbuatan itu dihukum karena adanya hukum tertulis yang mengaturnya. Selama peristiwa dan perbuatan itu tidak diatur dalam undang-undang, maka tidak dapat dikatakan delik. Hal ini disebut dengan asas legalitas yang tertuang dalam pasal 1 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), yang berbunyi: “Suatu perbuatan tidak dapat dipidana, kecuali berdasarkan kekuatan ketentuan perundang-undangan pidana yang telah ada.”⁶⁶

Hukum pidana memainkan peran penting dalam menegakkan perlindungan keselamatan dan kesehatan pekerja di industri perikanan Indonesia. Peran utamanya adalah sebagai instrumen untuk memberikan efek jera dan mencegah terjadinya pelanggaran terhadap hak-hak pekerja, terutama dalam aspek keselamatan dan kesehatan kerja (K3). Dalam konteks kasus KM Sri Mariana, dimana terjadi dugaan kelalaian yang menyebabkan kematian dan sakit pada Anak Buah Kapal (ABK), hukum pidana dapat diterapkan untuk meminta pertanggungjawaban pihak-pihak yang bertanggung jawab.

⁶⁵ Pratiwi, D. K. (2023). Sanksi Pidana dalam Penegakan Keselamatan dan Kesehatan Kerja di Sektor Perikanan Indonesia. *Jurnal Hukum dan Pembangunan*, 53(1), Halaman 116.

⁶⁶ Asliani Harahap, (2018), Pembaharuan Hukum Pidana Berbasis Hukum Adat, *Jurnal EduTech Vol. 4 No.2*, Halaman 4.

Hukum pidana menjadi instrumen untuk menegakkan standar Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang telah ditetapkan. Melalui ancaman pidana, perusahaan pelayaran didorong untuk memenuhi kewajiban mereka dalam menyediakan lingkungan kerja yang aman dan sehat bagi para pekerja[2]. Hal ini mencakup penyediaan alat pelindung diri, pelatihan keselamatan, dan pemenuhan standar keselamatan kapal.

Dalam konteks industri perikanan, hukum pidana memungkinkan adanya pertanggungjawaban korporasi. Ini berarti bahwa perusahaan pelayaran dapat dimintai pertanggungjawaban pidana atas kelalaian atau kesengajaan yang mengakibatkan terancamnya keselamatan dan kesehatan pekerja[3]. Konsep ini penting untuk memastikan bahwa perusahaan tidak dapat berlindung di balik struktur organisasi untuk menghindari tanggung jawab. Hukum pidana berperan dalam melindungi hak-hak fundamental pekerja, termasuk hak atas keselamatan dan kesehatan kerja. Melalui ketentuan pidana, negara menegaskan komitmennya untuk melindungi pekerja dari eksploitasi dan kondisi kerja yang tidak manusiawi.

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan merupakan salah satu landasan hukum utama dalam perlindungan pekerja, termasuk di sektor perikanan. UU ini mengatur secara spesifik mengenai keselamatan dan kesehatan kerja (K3) serta sanksi pidana bagi pelanggarannya. Pasal 86 ayat (1) menegaskan bahwa

"Setiap pekerja/buruh mempunyai hak untuk memperoleh perlindungan atas keselamatan dan kesehatan kerja."

Lebih lanjut, Pasal 186 mengatur sanksi pidana bagi pelanggaran ketentuan K3, yang berbunyi:

"Barang siapa melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 93 ayat (2), Pasal 137, dan Pasal 138 ayat (1), dikenakan sanksi pidana penjara paling singkat 1 (satu) bulan dan paling lama 4 (empat) tahun dan/atau denda paling sedikit Rp 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah) dan paling banyak Rp 400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah).

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja juga memiliki relevansi tinggi dalam konteks ini. UU ini secara khusus mengatur tentang syarat-syarat keselamatan kerja yang harus dipenuhi di tempat kerja, termasuk di kapal perikanan. Pasal 3 ayat (1) menetapkan berbagai syarat keselamatan kerja, termasuk "mencegah dan mengurangi kecelakaan" serta "memberi pertolongan pada kecelakaan." Sanksi pidana diatur dalam Pasal 15, yang menyatakan:

"Pelaksanaan ketentuan tersebut pada ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan peraturan perundangan. Barangsiapa yang melanggar ketentuan tersebut pada ayat (1) dan ayat (2) diancam dengan hukuman kurungan selamanya 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 100.000,- (seratus ribu rupiah)."

Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan juga memiliki ketentuan yang relevan dengan perlindungan ABK. Pasal 98 UU ini mengatur sanksi pidana bagi pemilik kapal yang mempekerjakan ABK tanpa memenuhi persyaratan kelaikan. Bunyi pasalnya adalah: *"Nakhoda kapal perikanan yang tidak memiliki surat persetujuan berlayar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 42 ayat (3) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah)"*.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) juga dapat diterapkan dalam kasus-kasus seperti KM Sri Mariana, terutama jika terjadi kematian atau luka berat akibat kelalaian. Pasal 359 KUHP yang mengatur tentang kealpaan yang menyebabkan matinya orang lain berbunyi: *"Barangsiapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun."* Sementara itu, Pasal 360 mengatur tentang kealpaan yang menyebabkan orang lain luka-luka berat dengan ancaman pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.

Keberadaan sanksi pidana memperkuat sistem pengawasan K3 di industri perikanan. Inspektur ketenagakerjaan dan pihak berwenang lainnya memiliki landasan hukum yang kuat untuk melakukan pemeriksaan dan penegakan aturan

K3.⁶⁷ Ancaman pidana juga mendorong perusahaan untuk lebih kooperatif dalam proses pengawasan. Penjatuan hukuman pidana terhadap pelanggar K3 diharapkan dapat memberikan efek jera, tidak hanya bagi pelaku tetapi juga bagi pelaku potensial lainnya dalam industri perikanan. Publikasi kasus-kasus pelanggaran K3 yang berujung pada sanksi pidana dapat meningkatkan kesadaran dan kepatuhan terhadap standar keselamatan kerja.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran juga memiliki relevansi dalam konteks keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim. Pasal 117 ayat (1) menegaskan bahwa "*Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim.*" Sanksi pidana diatur dalam Pasal 323, yang menyatakan bahwa *pelanggaran terhadap ketentuan keselamatan dan keamanan pelayaran dapat dikenakan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).*

Peran hukum pidana dalam kasus seperti KM Sri Mariana meliputi beberapa aspek yaitu :

1. Sebagai alat penegakan hukum untuk memproses secara pidana pihak-pihak yang bertanggung jawab atas kelalaian yang menyebabkan kematian dan sakit pada ABK. Ini bisa mencakup pemilik kapal, perusahaan, atau individu yang bertanggung jawab atas operasional kapal dan keselamatan awak.

⁶⁷ Yusuf, A., & Santoso, B. (2024). Dampak Penegakan Hukum Pidana terhadap Kepatuhan K3 di Industri Perikanan Indonesia. *Jurnal Keselamatan dan Kesehatan Kerja*, 8(1), Halaman 18.

2. Hukum pidana berfungsi sebagai pencegah (*deterrent*) bagi pelaku usaha di industri perikanan agar lebih memperhatikan aspek K3. Ancaman sanksi pidana diharapkan dapat mendorong perusahaan untuk lebih serius dalam menerapkan standar keselamatan dan kesehatan kerja yang memadai.
3. Proses penegakan hukum pidana dalam kasus-kasus seperti ini dapat menjadi momentum untuk mengungkap praktik-praktik eksploitatif dan kondisi kerja yang tidak layak di industri perikanan. Hal ini dapat mendorong reformasi kebijakan dan peningkatan pengawasan di sektor tersebut.⁶⁸

Bagian penting dalam sistem pemidanaan adalah menetapkan suatu sanksi. Keberadaannya akan memberikan arah dan pertimbangan mengenai apa yang seharusnya dijadikan sanksi dalam suatu tindak pidana untuk menegakkan berlakunya norma. Di sisi lain, pemidanaan itu sendiri merupakan proses paling kompleks dalam sistem peradilan pidana karena melibatkan banyak orang dan institusi yang berbeda.⁶⁹

Apabila ketentuan pidana Undang-Undang No. 36 tahun 2009 tentang Kesehatan (Pasal 190 s.d. Pasal 201) diidentifikasi, maka akan ditemukan pola formulasi kebijakan penal sebagai berikut:

1. Undang-Undang No. 36 tahun 2009 tentang Kesehatan menganut“single track system” (hanya sanksi pidana).

⁶⁸ Kusuma, R. (2022). Tantangan Penegakan Hukum dalam Kasus Pelanggaran K3 di Industri Perikanan. *Jurnal Kriminologi Indonesia*, 18(1), Halaman 45.

⁶⁹ Asliani,(2020), Penegakan Hukum Pidana Terhadap Pelaku Dengan Sengaja Menjual Sediaan Farmasi Tanpa Izin Edar,*Jurnal Kajian Hukum*,Halaman 5.

2. Dalam hal menggunakan sanksi pidana, digunakan pidana pokok dan pidana tambahan.
3. Pidana pokok yang digunakan adalah pidana penjara dan denda, sedangkan pidana tambahan berupa pencabutan izin usaha dan pencabutan status badan hukum {Pasal 201 ayat (2)}.
4. Perumusan sanksi pidana di dalam Undang-Undang No. 36 tahun 2009 tentang Kesehatan dilakukan secara tunggal dan kumulasi.

Ketentuan dalam Pasal 1 ayat (1) KUHP dikatakan bahwa tiada suatu perbuatan yang dapat dihukum kecuali apabila sudah diatur dalam peraturan perundang-undangan. Syarat utama memungkinkan adanya penjatuhan pidana adalah adanya perbuatan (manusia) yang memenuhi rumusan delik dalam undang-undang, hal ini adalah konsekuensi dari asas legalitas. Rumusan delik ini penting, artinya sebagai prinsip kepastian, undang-undang pidana sifatnya harus pasti, didalamnya harus dapat diketahui dengan pasti apa yang dilarang atau apa yang diperintahkan dan apakah layak disebut sebagai tindak pidana.⁷⁰

⁷⁰ *Ibid.*, Halaman 5.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Keselamatan dan keamanan maritim di Indonesia merupakan aspek krusial yang mendukung aktivitas pelayaran yang vital bagi perekonomian negara. Meskipun telah ada berbagai regulasi seperti UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, implementasi dan penegakan hukum masih menghadapi tantangan signifikan. Masalah utama meliputi lemahnya pengawasan, efektivitas sanksi, dan kompleksitas pertanggungjawaban pidana korporasi. Pengaturan yang ada belum sepenuhnya mengatasi masalah pelanggaran keselamatan kerja di laut, yang memerlukan penanganan lebih komprehensif untuk memastikan kepatuhan dan perlindungan yang optimal bagi awak kapal serta keamanan pelayaran.
2. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta peraturan terkait lainnya seperti Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012, jelas bahwa perusahaan pelayaran memiliki tanggung jawab besar dalam menjamin keselamatan dan kesehatan kerja awak kapal. Kasus-kasus kecelakaan di laut, seperti tenggelamnya kapal "MV Wan Hai 301" dan ledakan kapal "MT Abqaiq", mengungkapkan adanya kekurangan dalam penerapan standar keselamatan, yang berpotensi membahayakan nyawa dan kesejahteraan pekerja. Kepatuhan terhadap Kode ISM dan peraturan hukum lainnya sangat penting untuk mencegah insiden

serupa di masa depan, serta untuk memastikan perlindungan yang memadai bagi pekerja di laut.

3. Kasus KM Sri Mariana mengungkapkan kekurangan serius dalam perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) bagi Anak Buah Kapal (ABK) di sektor perikanan Indonesia. Minimnya perhatian terhadap standar K3, serta kondisi kerja yang buruk, berkontribusi terhadap terjadinya kematian dan sakit pada ABK, terutama karena penyakit zoonosis seperti leptospirosis. Meskipun ada berbagai peraturan perundang-undangan yang mengatur K3 dan sanksi pidana bagi pelanggar, implementasinya masih lemah dan pengawasan yang tidak efektif. Hukum pidana memainkan peran penting dalam menegakkan peraturan dan memberikan efek jera kepada pelanggar, namun efektivitasnya memerlukan perbaikan melalui penegakan hukum yang lebih tegas dan konsisten.

B. Saran

1. Untuk meningkatkan efektivitas pengaturan keselamatan maritim, pemerintah perlu memperkuat pengawasan dan penegakan hukum dengan meningkatkan kapasitas aparat penegak hukum dan memperbaiki koordinasi antar-instansi terkait. Penegakan sanksi harus lebih tegas dan memberikan efek jera yang memadai. Perusahaan pelayaran juga harus secara proaktif menerapkan sistem manajemen keselamatan yang ketat dan melakukan pelatihan rutin untuk awak kapal. Selain itu, penting untuk mengembangkan undang-undang yang mengatur pertanggungjawaban pidana korporasi dengan lebih jelas dan implementatif, serta

memperhatikan keseimbangan antara keselamatan dan efisiensi operasional untuk mendukung iklim investasi yang sehat.

2. Untuk meningkatkan keselamatan dan kesehatan kerja di sektor pelayaran, disarankan agar perusahaan pelayaran secara konsisten menerapkan sistem manajemen keselamatan yang sesuai dengan Kode ISM dan standar internasional lainnya. Pemerintah perlu memperkuat pengawasan dan penegakan hukum, serta memberikan insentif bagi perusahaan yang mematuhi peraturan. Selain itu, pelatihan dan pengembangan kompetensi awak kapal harus ditingkatkan untuk memastikan kesiapan mereka dalam menghadapi situasi darurat. Kombinasi dari langkah-langkah ini akan membantu meminimalisir risiko kecelakaan di laut dan melindungi hak-hak pekerja secara lebih efektif.
3. Untuk meningkatkan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja di sektor perikanan, disarankan agar pemerintah dan pihak berwenang meningkatkan pengawasan dan penegakan hukum terkait K3 secara lebih ketat. Penerapan sanksi pidana yang lebih tegas dan konsisten terhadap pelanggaran harus dilakukan untuk mendorong perusahaan perikanan memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan. Selain itu, penting untuk meningkatkan kesadaran dan pelatihan bagi para pekerja serta menyediakan fasilitas kesehatan yang memadai di atas kapal. Reformasi kebijakan dan peningkatan perlindungan hukum terhadap ABK harus menjadi prioritas untuk mencegah terulangnya tragedi serupa di masa depan.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Ali, Zainuddin. 2016. Sosiologi Hukum. Jakarta: Sinar Grafika.
- Arikunto, Suharsimi. 2013. Prosedur Penelitian Suatu Praktek. Jakarta: Rineka Cipta.
- Chandra, Tofik Yanuar. 2022. Hukum Pidana. Jakarta: PT. Sangir Multi Usaha.
- Diantha, I Made Pasek. 2016. Metodologi Penelitian Hukum Normatif Dalam Justifikasi Teori Hukum, Cetakan Kedua. Jakarta: Kencana.
- Effendi, Jonaedi dan Johnny Ibrahim. 2018. Metode Penelitian Hukum Normatif & Empiris. Jakarta: Kencana.
- Hanifah, Ida, dkk. 2018. Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa. Medan: CV. Pustaka Prima.
- Lamintang, P.A.F. 1997. Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia (cetakan ketiga). Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Maimun. 2003. Hukum Ketenagakerjajaan Suatu Pengantar. Jakarta: PT. Pradnya Paramita.
- Mardiansyah, Helmi Zaki. 2021. Kejahatan Cyber Crime Dalam Perpektif Hukum Pidana.
- Moeljatno. 2018. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana. Jakarta: Bumi Aksara.
- Moleong, Lexy J. 2002. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Muladi dan Dwidja Priyatno. 2014. Pertanggungjawaban Pidana Korporasi. Jakarta: Kencana.
- Nadirah, Ida. Hukum Dagang dan Bisnis Indonesia. Medan: Pustaka Prima.
- Prastyo, Teguh. 2012. Hukum Pidana. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Raco, J. R. 2010. Metode Penelitian Kualitatif: Jenis, Karakteristik dan Keunggulannya. Jakarta: Grasindo.
- Rianto, Andi. 2004. Metode Penelitian Sosial dan Hukum. Jakarta: Granit.
- Soekanto, Soerjono. 2014. Pengantar Penelitian Hukum. Jakarta: UI-Press.
- Soekardono. 2017. Hukum Dagang Indonesia. Jakarta: Rajawali Pers.

- Sofyan, Andi. 2016. Buku Ajar Hukum Pidana. Makassar: Pustaka Pena Press.
- Subagiyo, Dwi Tatak, dkk. 2017. Hukum Perusahaan. Surabaya: PT Revka Petra Media.
- Suherman, A. M. 2017. Hukum Perusahaan di Indonesia. Jakarta: Sinar Grafika.
- Suryabrata, Sumadi. 2006. Metodologi Penelitian. Jakarta: Rajawali Pers.
- Wahyuni, Fitri. 2017. Dasar-Dasar Hukum Pidana Di Indonesia. Tangerang Selatan: PT Nusantara Persada Utama.

B. Artikel, Jurnal, Karya Ilmiah

- Asliani Harahap. 2018. "Pembaharuan Hukum Pidana Berbasis Hukum Adat." Jurnal EduTech Vol. 4 No.2.
- Asliani. 2020. "Penegakan Hukum Pidana Terhadap Pelaku Dengan Sengaja Menjual Sediaan Farmasi Tanpa Izin Edar." Jurnal Kajian Hukum.
- Asmara, T. F. P. 2022. "Tantangan Manajemen Risiko bagi Perusahaan Terbuka di Era Digital." Jurnal Hukum Teknologi, 16(2).
- Dian Wahdiana. 2021. "Analisis Human Error terhadap penggunaan peralatan komunikasi dan navigasi kapal sebagai penyebab kecelakaan kerja pelayaran terjadi." Infokes, 11 NO 1.
- Krismen, Yudi. 2014. "Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dalam Kejahatan Ekonomi." Jurnal Ilmu Hukum 4 Nomor 1.
- Kurniawan, R. 2021. "Efektivitas Penegakan Hukum Keselamatan Pelayaran di Indonesia." Jurnal Hukum & Pembangunan, 51(3).
- Kusuma, R. 2022. "Tantangan Penegakan Hukum dalam Kasus Pelanggaran K3 di Industri Perikanan." Jurnal Kriminologi Indonesia, 18(1).
- Mika Patayang. 2019. "Penerapan Elemen ISM Code Untuk Menunjang Keselamatan Pelayaran Pada Km Pantokrator." Jurnal Riksa Vol 23 No 2.
- Nugraha, B., & Setiawan, H. 2023. "Evaluasi Kondisi Kerja ABK Kapal Perikanan dan Dampaknya terhadap Kesehatan." Jurnal Ergonomi Indonesia, 9(1).

- Prasetyo, Y., & Kurniawan, R. 2021. "Implementasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada Kapal Penangkap Ikan di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Jakarta." *Jurnal Ilmu Kelautan dan Perikanan*, 3(1).
- Pratama, R. 2023. "Analisis Kasus Kematian ABK KM Sri Mariana: Potret Buram Industri Perikanan Indonesia." *Jurnal Kelautan dan Perikanan Terapan*, 6(2).
- Pratiwi, D. K. 2023. "Sanksi Pidana dalam Penegakan Keselamatan dan Kesehatan Kerja di Sektor Perikanan Indonesia." *Jurnal Hukum dan Pembangunan*, 53(1).
- R. Juli Moertiono. 2019. "Tanggung Jawab Pidana dan Perdata Bagi Nahkoda Terhadap Tenggelamnya Kapal." *Jurnal Ilmiah Maksitek Volume 4, Nomor 1*.
- Rahmi Erwin & Fahririn. 2022. "Tanggung Jawab Negara Untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kapal Sebagai Sarana Transportasi Menurut Hukum Internasional dan Hukum Indonesia." *Jurnal Hukum Volume 4, Nomor 2*.
- Simbolon, D., & Tadjuddah, M. 2022. "Tantangan Penegakan Hukum dalam Kasus Pelanggaran K3 di Industri Perikanan Indonesia." *Jurnal Hukum Laut*, 5(2).
- Sukmana, O. 2022. "Analisis Kebijakan Perlindungan ABK Kapal Perikanan di Indonesia: Studi Kasus KM Sri Mariana." *Jurnal Kebijakan Sosial dan Ketenagakerjaan*, 8(2).
- Sulistiyowati, E. 2020. "Tanggung Jawab Perdata Perusahaan Pelayaran dalam Kecelakaan Kerja Awak Kapal." *Jurnal Hukum Bisnis*, 40(2).
- Supriyadi. 2016. "Community Of Practitioners: Solusi Alternatif Berbagi Pengetahuan Antar Pustakawan." *Jurnal Lentera Pustaka*, Vol. 2, No. 2.
- Suryanto, A., & Pratiwi, N. 2020. "Analisis Risiko Kecelakaan Kerja pada Pekerja Kapal Penangkap Ikan di Pelabuhan Perikanan Nusantara Brondong." *Jurnal Kesehatan Lingkungan*, 12(1).
- Widiastuti, D., & Pramudita, A. 2021. "Risiko Kesehatan Okupasi pada Pekerja Kapal Perikanan: Fokus pada Penyakit Zoonosis." *Jurnal Kesehatan Masyarakat Indonesia*, 16(3).

Yusuf, A., & Santoso, B. 2024. "Dampak Penegakan Hukum Pidana terhadap Kepatuhan K3 di Industri Perikanan Indonesia." *Jurnal Keselamatan dan Kesehatan Kerja*, 8(1).

C. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Dasar 1945

UU Pokok Kesehatan RI Nomor. 9 Tahun. 1960,

UU Nomor 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan

Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2011 Tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1948 Tentang Buruh

Undang-Undang No17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

D. Internet

Anonym. "Perseroan Terbatas." https://id.wikipedia.org/wiki/Perseroan_terbatas
(Diakses pada tanggal 16 Desember 2023)

Blog-statss. "Pengertian, Fungsi, dan Tujuan – Hukum_." <https://newberkeley.wordpress.com/2011/05/13/pengertian-fungsi-dan-tujuan-hukum-bagian-1/> (Diakses pada tanggal 16 Desember 2023)

Dody Usodo Hargo. "Jumlah Pulau di Indonesia." <https://dkn.go.id/ruang-opini/9/jumlah-pulau-di-indonesia.html> (Diakses tanggal 16 Desember 2023)

"Kecelakaan Kapal Kargo 'MV Wan Hai 301' di Selat Malaka pada Januari 2023." <https://www.maritime-executive.com/article/cargo-ship-sinks-in-malacca-strait-with-loss-of-lives> (Diakses pada 3 Juni 2024)

"Ledakan pada Kapal Tanker 'MT Abqaiq' di Pelabuhan Fujairah, Uni Emirat Arab pada April 2022." <https://www.marineinsight.com/maritime-news/explosion-onboard-tanker-at-fujairah-port-in-uae/> (Diakses pada 3 Juni 2024)

LSP KATIGA PASS. "Pengertian K3 : Keselamatan dan Kesehatan Kerja."

<https://lspkatigapass.co.id/artikel/detail/pengertian-k3-:-keselamatan-dan-kesehatan-kerja> (Diakses pada tanggal 16 Desember 2023)

M Ambari. 2024. "Kematian 6 AKP KM Sri Mariana Ungkap Realita Gelap Industri Perikanan Indonesia." <https://www.mongabay.co.id/2024/08/13/kematian-6-akp-km-sri-mariana-ungkap-realita-gelap-industri-perikanan-indonesia/> (Diakses pada 25 Juli 2024)

Rosita. "Definisi dan Ruang Lingkup Perusahaan." <https://rosita.staff.uns.ac.id/2010/07/23/definisi-dan-ruang-lingkup-hukum-perusahaan/> (Diakses pada tanggal 16 Desember 2023)

"Tabrakan Kapal Kargo 'MV Xiamen' dengan Kapal Penumpang 'Trirong Chalerm' di Selat Malaka pada Februari 2020." <https://www.marinelink.com/news/ships-collide-malacca-strait-477675> (Diakses pada 3 Juni 2024)