

SKRIPSI

**ANALISIS YURIDIS YANG MENYEBABKAN MATINYA
ORANG ATAS KELALAIAN DALAM TINDAK PIDANA
PELAYARAN
(Studi Putusan Nomor 1367/Pid.Sus/2018/PN.Mks)**

Disusun dan diajukan oleh:

MUHAMMAD GILANG AQSA

NIM B011191009



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2023**

HALAMAN JUDUL

ANALISIS YURIDIS YANG MENYEBABKAN MATINYA ORANG ATAS KELALAIAN DALAM TINDAK PIDANA PELAYARAN

(Studi Putusan Nomor 1367/Pid.Sus/2018/PN.Mks)

OLEH :

MUHAMMAD GILANG AQSA

B011191009

SKRIPSI

**Sebagai Tugas Akhir Dalam Rangka Penyelesaian Studi Sarjana pada
Departemen Hukum Pidana Program Studi Ilmu Hukum**

**PEMINATAN HUKUM PIDANA
DEPARTEMEN HUKUM PIDANA
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2023

PENGESAHAN SKRIPSI

**ANALISIS YURIDIS YANG MENYEBABKAN MATINYA ORANG ATAS KELALAIAN
DALAM TINDAK PIDANA PELAYARAN
(Studi Putusan Nomor 1367/Pid.Sus/2018/PN.Mks)**

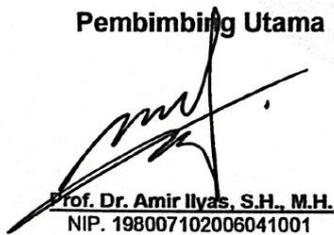
Disusun dan diajukan oleh:

**MUHAMMAD GILANG AQSA
B011191009**

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana Departemen Hukum Pidana Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Pada hari Jumat, tanggal 17 November 2023 Dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama


Prof. Dr. Amir Ilyas, S.H., M.H.
NIP. 198007102006041001

Pembimbing Pendamping


MUHAMMAD DHAELANI PRASETYA, S.H., M.H.
NIP. 199208302020121010

Ketua Program Studi Sarjana Ilmu Hukum


Dr. Muhammad Ilham Arisaputra S.H., M.Kn.
NIP. 19840818 201012 1 005

PERSETUJUAN PEMBIMBING

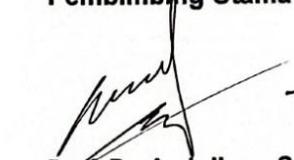
Diterangkan bahwa Skripsi mahasiswa:

Nama : Muhammad Gilang Aqsa
Nomor Induk Mahasiswa : B011191009
Peminatan : Hukum Pidana
Departemen : Hukum Pidana
Judul : Analisis Tindak Pidana Pelayaran Yang
Mengakibatkan Matinya Orang (Studi
Putusan Nomor 1367/Pid.Sus/2018/Pn.Mks

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian skripsi di Fakultas
Hukum Universitas Hasanuddin.

Makassar, Oktober 2023

Pembimbing Utama


Prof. Dr. Amir Ilyas, S.H., M.H.
NIP. 198007102006041001

Pembimbing Pendamping


Muhammad Djaelani Prasetya, S.H., M.H.
NIP. 199208302020121010



KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,
RISET, DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS HUKUM

Jln. Perintis Kemerdekaan KM.10 Kota Makassar 90245, Propinsi Sulawesi Selatan
Telp : (0411) 587219,546686, Website: <https://lawfaculty.unhas.ac.id>

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama : Muhammad Gilang Aqsa
N I M : B011191009
Program Studi : Ilmu Hukum
Departemen : Hukum Pidana
Judul Skripsi : TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA PELAYARAN
YANG MENGAKIBATKAN HILANGNYA NYAWA ORANG LAIN
(STUDI PUTUSAN NOMOR 1367/Pid.Sus/2018/PN.Mks)

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, November 2023



Prof. Dr. Hamzah Halim, SH., M.H., M.A.P.
NIP. 19731231 199903 1 003

SURAT PERNYATAAN

saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Muhammad Gilang Aqsa
Nomor Pokok : B011191009
Program Studi : S1 - ILMU HUKUM
Judul Naskah Tugas Akhir : TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA
PELAYARAN YANG MENGAKIBATKAN HILANGNYA
NYAWA ORANG LAIN (STUDI PUTUSAN NOMOR
1367/Pid.Sus/2018/PN.Mks)

Menyatakan dengan sesungguhnya, bahwa :

1. Naskah Tugas Akhir yang saya serahkan untuk Uji Turnitin adalah naskah yang sama dengan naskah yang telah disetujui oleh Pembimbing/Promotor
2. Jika naskah Tugas Akhir yang saya serahkan untuk di uji Turnitin berbeda dengan naskah yang disetujui oleh Pembimbing/Promotor, dan berdasarkan hasil pemeriksaan Tim Turnitin dapat diduga dengan sengaja saya lakukan dengan maksud untuk memanipulasi dan mengakali aplikasi Turnitin, maka saya bertanggung jawab dan bersedia menerima sanksi untuk menunda proses uji turnitin Naskah Tugas Akhir saya selama jangka waktu 3 (tiga) bulan.

Demikian Pernyataan ini dibuat dengan sebenar-benarnya tanpa ada tekanan atau paksaan dari siapapun.

Makassar, 13 Oktober 2023

Yang membuat Pernyataan,



Muhammad Gilang Aqsa

ABSTRAK

Muhammad Gilang Aqsa (B011191009) dengan judul “ ANALISIS YURIDIS YANG MENYEBABKAN MATINYA ORANG ATAS KELALAIAN DALAM TINDAK PIDANA PELAYARAN (Studi Putusan Nomor 1367/Pid.Sus/2018/PN.Mks)”. Di bawah bimbingan Amir Ilyas sebagai Pembimbing Utama dan Muhammad Djaelani Prasetya sebagai Pembimbing Pendamping.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaturan hukum pidana terhadap tindak pidana pelayaran dan menganalisis penerapan hukum pidana atas tindak pidana pelayaran karena kealpaan sehingga mengakibatkan tenggelamnya kapal dan menyebabkan matinya orang (Studi putusan Nomor 1367/Pid.Sus/2018/PN.Mks)

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian normatif, yaitu penelitian yang memandang hukum sebagai apa yang telah tercantum dalam peraturan perundang-undangan (law in book) yang merupakan acuan masyarakat dalam berperilaku.

Hasil penelitian ini, yaitu (1) Perbuatan Tindak Pidana Pelayaran yang menyebabkan matinya orang lain diatur dalam Pasal 323 Undang-Undang No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. (2) Penerapan Hukum Pidana dalam tindak pidana pelayaran yang menyebabkan matinya orang pada putusan nomor 1367/Pid.Sus/2018.PN.Mks kurang tepat dikarenakan Hakim harusnya menggunakan peraturan perundang-undangan yang khusus sebagaimana yang tercantum pada dakwaan pertama dan kedua yaitu UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Putusan yang diberikan oleh hakim dengan dakwaan penuntut umum yang seharusnya dapat lebih mempertimbangkan alasan pemberat sebagai bentuk dari akibat yang telah terdakwa lakukan, melainkan fakta-fakta pada alasan pemberat dapat menjadi argumentasi yang sangat fundamental dalam pemberian putusan oleh majelis hakim.

Kata Kunci: Tindak Pidana; Pelayaran; Kelalaian

ABSTRACT

Muhammad Gilang Aqsa (B011191009) with the title "JURIDICAL ANALYSIS THAT CAUSES PEOPLE'S DEATH FOR NEGLIGENCE IN THE CRIME OF SHIPPING (Decision Study Number 1367/Pid.Sus/2018/PN.Mks)". Under the guidance of Amir Ilyas as Main Supervisor and Muhammad Djaelani Prasetya as Assistant Supervisor.

This research aims to determine the criminal law regulations for shipping crimes and analyze the criminal law provisions for shipping crimes due to negligence resulting in the sinking of ships and the death of people (Study decision Number 1367/Pid.Sus/2018/PN.Mks)

This research uses a type of normative research, namely research that views the law as what is stated in the laws in the book which is a reference for society in its behavior.

The results of this research are (1) Shipping crimes that cause the death of other people are regulated in Article 323 of Law No. 17 of 2008 concerning Shipping. (2) The application of Criminal Law in shipping crimes which cause the death of people in decision number 1367/Pid.Sus/2018.PN.Mks is not appropriate because the Judge should have used special statutory regulations as stated in the first and second indictments, namely the Law Number 17 of 2008 concerning Shipping. The decision given by the judge on a general transmission charge should be able to take into account the reasons for aggravation as a form of the results that have been carried out by the pastor, but the facts on the reasons for aggravation can be a very basic argument in giving a decision by the panel of judges.

Keywords: Crime; Cruise; Negligence

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah Subhanahu Wa Ta'ala Tuhan semesta alam yang selalu melimpahkan nikmat, rahmat dan hidayah-Nya kepada kita semua. Shalawat dan taslim tidak lupa kita kirimkan kepada baginda Rasulullah Muhammad Shalallaahu Alaihi Wassalaam sebagai rahmat bagi seluruh alam.

Sebuah kebahagiaan tersendiri bagi Penulis dapat terselesaikannya tugas akhir ini sebagai syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin. Keberhasilan ini tidak Penulis dapatkan dengan sendirinya, karena keberhasilan ini merupakan hasil bantuan dari beberapa pihak yang tidak ada hentinya menyemangati Penulis dalam menyelesaikan kuliah dan skripsi ini.

Oleh karena itu, Penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak yang telah mendampingi Penulis sehingga Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tepat waktu. Ucapan terima kasih terkhusus kepada kedua orang tua Penulis yaitu Ayah tercinta Ir. Adi Fachry Anwar dan Ibu tercinta Syamsuniar Malik, SE penulis persembahkan karya ini sebagai hasil dari setiap kesabaran dalam mendidik, cinta kasih dan membesarkan Penulis serta bukti dari setiap kepercayaan yang mereka berikan. Bagi Penulis keduanya adalah sosok orang tua terbaik di dunia dan di akhirat. Untuk saat ini hanya ucapan terima kasih yang mampu Penulis ucapkan. Segala kebaikan dan jasa-jasa mereka Insya Allah akan bernilai

pahala dihadapan Allah Subhanahu Wa Ta'ala. Semoga selalu dilimpahkan kesehatan, kepanjangan umur serta ridho dari-Nya. Terima kasih telah menjadi orang tua yang selalu meluangkan waktu untuk memberikan semangat, mendengarkan curahan dan keluh kesah Penulis dalam segala hal apapun.

Pada akhirnya skripsi yang merupakan tugas akhir dalam menyelesaikan studi Strata Satu (S1) ini dapat terselesaikan. Dengan segala keterbatasan Penulis, maka terselesaikanlah skripsi dengan judul: "ANALISIS TINDAK PIDANA PELAYARAN YANG MENYEBABKAN MATINYA ORANG (Studi Putusan Nomor 1367/Pid.Sus/2018/Pn.Mks)".

Pada kesempatan ini pula, Penulis ingin menghaturkan terima kasih kepada pihak yang telah memberikan bantuan dalam penyelesaian skripsi ini terutama kepada:

1. Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc selaku Rektor Universitas Hasanuddin, beserta Pembantu Rektor lainnya.
2. Prof. Dr. Hamzah Halim S.H., M.H selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
3. Prof. Dr. Maskun S.H., LL.M selaku Wakil Dekan I Bidang Akademik dan Kemahasiswaan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Prof. Dr. Iin Karita Skharina, S.H., M.A selaku Wakil Dekan II Bidang Perencanaan, Sumber Daya dan Alumni Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Ibu Dr. Ratnawati, S.H., M.H selaku Wakil

Dekan III Bidang Kemitraan, Riset dan Inovasi Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

4. Dr. Muhammad Ilham Arisaputra S.H., M.Kn selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang senantiasa memberi semangat dan dukungan bagi Penulis untuk menyelesaikan Tugas Akhir ini dengan baik.
5. Pembimbing utama dan Pembimbing pendamping Penulis, Prof.Dr. Amir Ilyas S.H., M.H. dan Muhammad Djaelani Prasetya, S.H., M.H. terima kasih yang sebesar-besarnya atas segala waktu, arahan, tenaga, saran dan pikiran serta kesabaran dalam membimbing Penulis menyelesaikan skripsi ini hingga skripsi ini layak untuk dipertanggungjawabkan.
6. Tim penguji ujian skripsi, Prof. Dr. Muhadar S.H., M.S.dan Dr., Syarif Saddam Rivanie S.H., M.Hyang telah menyempatkan waktunya untuk memeriksa skripsi ini dan memberikan masukan yang sangat positif kepada Penulis sehingga penulisan skripsi ini menjadi jauh lebih baik.
7. Seluruh Bapak dan Ibu Dosen Pengajar Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang juga telah menyalurkan ilmunya kepada Penulis sehingga pengetahuan Penulis tentang ilmu hukum dapat bertambah.

8. Terima kasih kepada Keluarga-keluarga penulis yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu atas dukungan inmaterial selama masa hidup penulis.
9. Teman-teman Adagium 2019, rekan-rekan seperjuangan Penulis sejak hari pertama berproses sebagai mahasiswa FH-UH sampai di titik ini berproses bersama-sama.
10. Keluarga HLSC (Hasanuddin Law Study Centre) yang sudah saya anggap sebagai rumah sendiri, sehingga penulis mendapatkan banyak manfaat selama berproses di HLSC, pengalaman yang tidak akan pernah penulis lupakan dan semua pihak yang berada di HLSC yang memberikan penulis wadah dan kesempatan sehingga dapat melatih soft skill penulis.
11. Keluarga HMI yang sangat hangat dalam memberikan banyak manfaat dalam proses penulis selama ini, dengan menanamkan nilai-nilai, iman, ilmu, amal, sebagai bekal yang penulis jaga, membuat penulis merasakan kehangatan dan kenyamanan dalam berproses di HMI.
12. Susu aren tiga detik merupakan tim lomba penulis bersama HLSC yang penulis anggap sebagai keluarga kecil penulis selama berproses di fakultas hukum Universitas Hasanuddin, mulai dari, Muh. Fauzi Malik, Muh. Farid rusmin, Zidane Arafat Pattimahu, Andi

Danang, Muh. Akbar, Geraldly, Nafisa, Hanny Dita, Aziziyah, Agiz, Reina, Annisa Zahra, Mutiah Maizaroh, Novita, Nur Azizah, Farah.

13. Terimakasih kepada sahabat perkuliahan penulis Zidane Arafat Pattimahu yang senantiasa memberikan semangat dan bantuan kepada penulis

14. Terima kasih kepada sahabat-sahabat penulis Ipe, Rahul, Ambon, Asda, Haikal, Arialdi, Rayhan yang senantiasa menemani dan memberikan semangat dan bantuan kepada penulis

15. Teman-teman KKN Tematik Gelombang 108, khususnya Posko Kejaksaan Negeri Maros.

Berdasarkan susunan kata-kata penutup dari Penulis, untuk semua pihak yang tidak sempat saya sebutkan satu per satu yang telah membantu dan memberikan bantuan bagi penulis, sekecil apapun itu, Penulis sangat menghargai dan mengucapkan banyak terima kasih. Semoga hasil penelitian dari Penulis ini dapat bermanfaat bagi masyarakat dan perkembangan ilmu hukum.

Makassar, Oktober 2023

Muhammad Gilang Aqsa

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PENGESAHAN SKRIPSI	Error! Bookmark not defined.
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	i
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	6
E. Keaslian Penelitian	6
F. Metode Penelitian	8
1. Jenis Penelitian	8
2. Pendekatan Penelitian	8
3. Jenis Bahan Hukum	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS PERMASALAHAN PERTAMA	11
A. Tindak Pidana	11
1. Pengertian Tindak Pidana	11
2. Jenis-Jenis Tindak Pidana	13
3. Unsur-Unsur Tindak Pidana	15
B. TINJAUAN UMUM TENTANG TINDAK PIDANA PELAYARAN .	17
1. Pengertian Pelayaran	17
2. Pengertian Tindak Pidana Pelayaran	19

3. Jenis-Jenis Tindak Pidana Pelayaran	22
C. TINJAUAN UMUM TENTANG KELALAIAN	26
1. Pengertian Kelalaian	26
2. Jenis-Jenis Kelalaian.....	27
3. Unsur-Unsur Kelalaian	32
D. Perbuatan Menghilangkan Nyawa	34
1. Pengertian Menghilangkan Nyawa	34
2. Jenis-Jenis Menghilangkan Nyawa.....	36
3. Unsur-Unsur Menghilangkan Nyawa	39
E. Analisis Pengaturan Hukum Pidana Terhadap Tindak Pidana Pelayaran.	40
BAB III TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS PERMASALAHAN	
KEDUA	54
A. Pidana dan Pemidanaan	54
1. Pengertian Pidana dan Pemidanaan	54
2. Jenis-jenis Pidana	56
3. Teori Tujuan Pemidanaan.....	59
B. Putusan Hakim.....	63
1. Pengertian Putusan Hakim	63
2. Jenis-jenis Putusan Hakim.....	65
C. Pertimbangan Hukum Hakim dalam Menjatuhkan Putusan	69
1. Pengertian Pertimbangan Hakim	69
2. Pertimbangan Yuridis dan Non Yuridis	72
D. Analisis Penerapan Hukum Pidana Atas Tindak Pidana Pelayaran Karena Kealpaan Sehingga Mengakibatkan Tenggelamnya Kapal Dan Menyebabkan Matinya Orang (Studi Putusan Nomor 1367/Pid.Sus/2018/PN.Mks).....	73
1. Kasus Posisi.....	73
2. Dakwaan Penuntut Umum.....	77
3. Tuntutan Penuntut Umum.....	77
4. Amar Putusan.....	78
5. Pertimbangan hakim.....	78
6. Analisis Penulis	91

BAB IV	97
PENUTUP	97
A. Kesimpulan.....	97
B. Saran.....	98
DAFTAR PUSTAKA	99

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada dasarnya, keberadaan hukum ditengah masyarakat, sebenarnya tidak hanya dapat diartikan sebagai sarana untuk menertibkan kehidupan masyarakat, melainkan juga dijadikan sarana yang mampu mengubah pola pikir dan pola perilaku warga masyarakat. Perubahan kehidupan sosial warga masyarakat yang semakin kompleks, juga mempengaruhi bekerjanya hukum dalam mencapai tujuannya. Oleh karena itu, pembuatan hukum seharusnya mampu mengeleminasi setiap konflik yang diperkirakan akan terjadi dalam masyarakat.¹

Berdasarkan fungsinya, hukum hadir sebagai perlindungan kepentingan manusia, hukum mempunyai tujuan. Hukum mempunyai sasaran yang hendak dicapai. Adapun tujuan pokok hukum adalah mencapai tatanan masyarakat yang tertib menciptakan ketertiban dan keseimbangan. Dengan terciptanya ketertiban di dalam masyarakat, diharapkan kepentingan manusia akan terlindungi. Dalam mencapai tujuannya itu hukum bertugas membagi wewenang dan mengatur cara memecahkan masalah hukum serta memelihara kepastian hukum.²

Hukum merupakan suatu penjaminan pada proses penyelenggaraan penjaminan kepastian pada kegiatan masyarakat, jika merujuk pada

¹ Marwan, 2004, *Pengantar Ilmu Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta, Hlm. 72

² Sudikno Mertokusumo, 1999, *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*, Liberty, Hlm. 71

permasalahan angkutan sungai dan danau atau laut, yang memiliki tujuan sebagai upaya yang melayani kepentingan sendiri dilakukan, tidak untuk melayani kepentingan umum, namun demikian dalam keadaan tertentu untuk kepentingan umum.³

Proses angkutan yang memiliki hubungan pengangkutan, melalui izin yang diberikan sebagai penyelenggaraan kegiatan angkutan sungai dan danau untuk melayani kepentingan umum. Kegiatan angkutan sungai dan danau dapat dilakukan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur atau trayek tidak tetap dan tidak teratur, kecuali mendapat izin dari Syahbandar dengan terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal, penyelenggaraan angkutan sungai dan danau dengan menggunakan yang layar berlayar memenuhi persyaratan kelaiklautan dan diperuntukkan bagi angkutan sungai dan danau di wilayah operasi perairan daratan.⁴

Pada tahun 2018 terjadi musibah kapal tenggelam di perairan makassar. Kapal Motor Arista yang mengangkut puluhan orang penumpang tenggelam di perairan Makassar, Sulawesi Selatan, Rabu (13/6) sekitar pukul 12.45 WITA. Kasat Polair Polres Pelabuhan Makassar AKP I Wayan Suanda menjelaskan kapal tenggelam di perairan antara Pulau Kayangan dengan tanggul reklamasi. "Sekitar pukul 12.30 WITA KM. Arista meninggalkan Pelabuhan Paotere sekitar 5 Mil dari Pelabuhan Paotere KM.

³ Martono dan Eka Budi Tjahjono, 2011, *Transportasi Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, Hlm 67-68

⁴ *Ibid*

Arista dihantam angin dan ombak besar yang mengakibatkan KM. Arista terbalik hingga tenggelam," kata Wayan.⁵ Pada kejadian tersebut, sehingga Kapal KM. Arista membawa sebanyak kurang lebih 60 orang dan terdapat kendaraan roda dua sebanyak 2 unit. Kemudian korban yang meninggal dunia dari kecelakaan KM.Arista yang tenggelam di perairan Makassar tersebut sebanyak 17 orang, sehingga nakhoda KM Arista ditetapkan sebagai tersangka dalam perkara tersebut untuk diminta pertanggungjawaban pidana karena di anggap lalai dan ceroboh dalam terjadinya insiden tersebut.

Kegiatan angkutan melalui darat, udara, dan perairan. Disamping itu akibat banyaknya pengusaha melakukan kegiatan di perairan, antara lain dengan bertambahnya pengoperasian kapal. Sebuah kapal dikatakan laik layar, apabila terpenuhinya persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan, dan elektronik kapal, yang semuanya dibuktikan dengan sertifikat asli.

Syarat dalam kegiatan suatu pelayaran diwajibkan memenuhi syarat yaitu harus memiliki manifes sebagai data ataupun berupa tiket dalam keberangkatan penumpang dan juga harus mendapatkan ijin dari syahbandar yang bertugas di pelabuhan sebagai pengawas di pelabuhan dan memeriksa kapal apakah layak untuk berlayar dan memeriksa

⁵ <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20180613164240-20-305903/kronologi-tenggelamnya-km-arista-di-perairan-makassar>

kapasitas kelebihan muatan kapal ataupun fasilitas keselamatan yang tersedia di dalam kapal.

Pertimbangan pada Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran, bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan system transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Salah satunya adalah transportasi kapal. Memprioritaskan keselamatan penumpang sebenarnya sudah diatur secara tegas dalam Undang-Undang ini telah mengatur persyaratan perizinan, kelaikan kapal, dan pengawasan. Bahkan ada kewajiban menyampaikan informasi kepada para pemangku kepentingan mengenai angkutan.⁶

Berdasarkan hal-hal tersebut maka disusunlah Undang-undang tentang Pelayaran baru yaitu Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 yang merupakan penyempurnaan dari Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992, sehingga penyelenggaraan pelayaran sebagai sebuah sistem dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat, bangsa dan negara. Memupuk dan mengembangkan jiwa kebaharian dengan mengutamakan kepentingan umum, dan kelestarian lingkungan,

⁶ Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran

koordinasi antara pusat dan daerah serta pertahanan keamanan negara. Undang-undang tentang pelayaran ini mengatur tentang transportasi di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim.⁷

Berdasarkan uraian permasalahan di atas, sehingga penulis tertarik meneliti prespektif pada aturan UU Pelayaran dalam hukum pidana dan penerapan hukum pada prespektif pertimbangan hakim pada penelitian ilmiah atau skripsi yang berjudul “Tinjauan Yuridis Terhadap Tindak Pidana Pelayaran Yang Menyebabkan Matinya Orang (Studi Putusan Nomor 1367/Pid.Sus/2018/Pn.Mks)”

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan hukum pidana terhadap tindak pidana pelayaran yang menyebabkan matinya orang atas kelalaian ?
2. Bagaimanakah penerapan hukum pidana atas tindak pidana pelayaran karena kealpaan sehingga mengakibatkan tenggelamnya kapal dan menyebabkan matinya orang (Studi putusan Nomor 1367/Pid.Sus/2018/PN.Mks)?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui pengaturan hukum pidana terhadap tindak pidana pelayaran

⁷ H.K.Martono.2011.Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.Jakarta: PT Raja Grafindo Persada Hlm. 3

2. Untuk menganalisis penerapan hukum pidana atas tindak pidana pelayaran karena kealpaan sehingga mengakibatkan tenggelamnya kapal dan menyebabkan matinya orang (Studi putusan Nomor 1367/Pid.Sus/2018/PN.Mks)

D. Manfaat Penelitian

1. Secara akademis / Teoritis

Penulisan di harapkan dapat memberikan secara secerca kontribusi dalam menghasilkan sebuah ide baru dalam permasalahan hukum dan permasalahan penegakan para yuris-yuris hukum terutama menyangkut sebuah permasalahan yaitu tindak pidana pelayaran yang menyebabkan matinya orang.

2. Secara Praktis

Pada penulisan ini, terkumpul secerca harapan penulisan ini dapat berguna atau bermanfaat pada rujukan beberapa referensi para yuris-yuris sehingga dapat memberikan secerca cahaya dalam menangani sebuah permasalahan hukum yang bersinggungan dengan tindak pidana pelayaran yang menyebabkan matinya orang.

E. Keaslian Penelitian

Penelitian yang diteliti oleh Penulis, merupakan penelitian yang asli dan tidak memiliki kesamaan dengan penelitian-penelitian sebelumnya. Dengan itu, Penulis memaparkan penelitian-penelitian terdahulu sebagai gambaran perbandingan dengan penelitian Penulis.

1. Kajian Pidana Terhadap Nahkoda Yang Melayarkan Kapal Tidak Laik Laut Sehingga Menyebabkan Matinya Orang (Studi Kasus Di Kepolisian Daerah Sumatera Utara), Oleh Seftyna Hasibuan 1506200413 merupakan penelitian dari Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Medan pada tahun 2019, Adapun yang menjadi rumusan masalah pada penelitian ialah:

- A. Bagaimana faktor penyebab tindak pidana yang dilakukan nahkoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya orang?
- B. Bagaimana pengaturan hukum tindak pidana yang dilakukan nahkoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya orang?

Penelitian ini memiliki kesamaan dengan penelitian penulis, yaitu pada tindak pidana pelayaran yang dilakukan oleh Nahkoda, dan perbedaan dalam penulisan ini yaitu pada *locus delicti*, yaitu pada Sumatera Utara dan penelitian penulis pada Makassar, Sulawesi Selatan, sehingga obyek permasalahan dan pendekatan penelitian antara Seftyna Hasibuan dan penulis akan berbeda.

2. Kajian Pidana Pertanggungjawaban Nahkoda Kapal Motor Yang Mengalami Kecelakaan di Perairan Musi Palembang, oleh Oton Juni Styawan 502012306 dari Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang pada tahun 2016. Adapun yang menjadi rumusan masalah pada penelitian ini ialah:

A. Bagaimanakah pelaksanaan penegakan hukum seorang pengemudi kapal terhadap kecelakaan kapal motor di sungai musi yang mengakibatkan meninggalnya anak buah kapal berdasarkan Undang-Undang no 17 tahun 2008 tentang pelayaran ?

B. Upaya penerapan apakah yang diambil terhadap pelaku tindak pidana pelayaran ?

Penelitian ini memiliki kesamaan dengan penelitian penulis, yaitu pada tindak pidana pelayaran yang dilakukan oleh Nahkoda, dan perbedaan dalam penulisan ini yaitu pada *locus delicti*, yaitu pada Sumatera Selatan dan penelitian penulis pada Makassar, Sulawesi Selatan, sehingga obyek permasalahan dan pendekatan penelitian antara Oton Juni Styawan dan penulis akan berbeda.

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini termasuk dalam jenis penelitian hukum normatif, yaitu penelitian yang memandang hukum sebagai apa yang telah tercantum dalam peraturan perundang-undangan (*law in book*) yang merupakan acuan masyarakat dalam berperilaku.⁸

2. Pendekatan Penelitian

Terdapat beberapa metode pendekatan penelitian, yaitu Pendekatan Undang-Undang (*Statute Approach*), Pendekatan Kasus

⁸ Joendi Efendi dan Johnny Ibrahim, 2018, *Metode Penelitian Hukum Normatif, dan Empiris*, Prenadamedia Group, Jakarta, Hlm. 124

(Case Approach), Pendekatan historis/sejarah (*Historical Approach*), Pendekatan Komparatif (*Comparative Approach*), dan Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*). Pendekatan yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah pendekatan undang-undang, yaitu membahas aturan yang terkait dengan penelitian Penulis. Kemudian digunakan pendekatan kasus, yaitu penulis mengkaji dan menganalisis kasus yang berkaitan dengan penelitian dengan putusan yang telah berkekuatan hukum tetap.

3. Jenis Bahan Hukum

Bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah, sebagai berikut:

1) Bahan Hukum Primer terdiri atas perundang-undangan, catatancatatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundangundangan dan putusan hakim.⁹ Bahan hukum primer yang penulis gunakan untuk penelitian ini meliputi:

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP);
2. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP);
3. Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran

⁹ Peter Mahmud Marzuki, 2019, *Penelitian Hukum*, Prenada Media Group, Jakarta, Hlm. 181.

2) Bahan Hukum Sekunder, yaitu bahan-bahan yang berkaitan dengan bahan hukum primer dan membantu memahami dan mendalami bahan hukum primer. Terdiri dari beberapa buku, jurnal, dan hasil penelitian yang berkaitan dengan penelitian ini.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS PERMASALAHAN

PERTAMA

A. Tindak Pidana

1. Pengertian Tindak Pidana

Tindak pidana yang dikenal dengan istilah “perbuatan jahat” atau “kejahatan” (*crime* atau *Verbrechen* atau *misdaad*) yang diartikan secara kriminologis dan psikologis.¹⁰ Pada dasarnya, tindak pidana dikenal sebagai *strafbaar feit* yang diterjemahkan sebagai “tindak pidana” tersebut. *Strafbaar feit* berasal dari bahasa Belanda terdiri dari kata *strafbaar* berarti dapat dihukum, dan kata *feit* berarti “sebagian dari suatu kenyataan” atau “*een gedeelte van de werkelijkeheid*”. Jadi *strafbaar feit* dapat dimaknai dengan “sebagian dari suatu kenyataan yang dapat dihukum”. Walaupun demikian sebenarnya bukan kenyataan yang dapat dihukum tapi “manusia” selaku pribadi yang dapat dihukum.¹¹

Tindak pidana menurut beberapa ahli, dalam hal ini, Wirjono Prodjodikoro adalah suatu perbuatan yang pelakunya dapat dikenakan hukuman pidana dan pelakunya ini dapat dikatakan subjek tindak pidana dikenal dengan istilah *Strafbaar feit*, sedangkan dalam kepustakaan dipergunakan istilah delik. Pembuat undang-undang

¹⁰ Moeljatno, 2008, *Asas-Asas Hukum Pidana*, PT Rineka Cipta, Jakarta, Hlm. 59

¹¹ PAF Lamintang, 1984, *Dasar-dasar hukum pidana Indonesia*, Bandung Sinar Baru, Hlm. 172.

menggunakan istilah peristiwa pidana, perbuatan pidana, dan tindak pidana.¹²

Selanjutnya, Prof. Dr. Van Kan, mengutarakan bahwa pada dasarnya Hukum adalah keseluruhan peraturan hidup yang bersifat memaksa untuk melindungi kepentingan manusia dalam masyarakat.¹³

Pompe mendefinisikan tindak pidana secara teoritis dapat dirumuskan sebagai suatu pelanggaran norma (gangguan terhadap tertib hukum) yang dengan sengaja ataupun tidak sengaja telah dilakukan oleh seorang pelaku, dimana penjatuhan hukuman terhadap pelaku tersebut adalah perlu demi terpeliharanya tertib hukum dan terjaminnya kepentingan umum.¹⁴

Wirjono Prodjodikoro memberikan definisi “tindak pidana” atau dalam bahasa Belanda *strafbaar feit*, yang sebenarnya merupakan istilah resmi dalam *Strafwetboek* atau Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, yang sekarang berlaku di Indonesia.¹⁵

Berdasarkan hal tersebut maka dapat disimpulkan bahwa tindak pidana perbuatan hanya menunjuk kepada yang dilarang dan diancamnya perbuatan dengan suatu pidana. Sehingga tolak ukur

¹² Sofyan, Andi. 2016, *Buku Ajar Hukum Pidana*, Pustaka Pena Pers, Jakarta, Hlm.99.

¹³ P.A.F Lamintang, 2002, *Hukum Penitensier Indonesia*, Amrico, Bandung, Hlm.47.

¹⁴ Sofyan, Andi. 2016. *Buku Ajar Hukum Pidana*, Pustaka Pena Pers, Makassar, Hlm. 99.

¹⁵ Wirjono Prodjodikoro, 2008, *Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, hlm.58.

terhadap orang atau (*subject*) yang melakukan perbuatan kemudian juga dijatuhi pidana.¹⁶

2. Jenis-Jenis Tindak Pidana

Tindak pidana memiliki beberapa jenis yang dapat dibedakan secara kualitatif atas kejahatan dan pelanggaran, sehingga dalam jenis-jenis tindak pidana terdapat:

1) Tindak pidana formil dan materiil

Tindak pidana formil adalah tindak pidana yang perumusannya dititik beratkan pada perbuatan yang dilarang. Dengan kata lain dapat dikatakan, bahwa tindak pidana formil adalah tindak pidana yang telah dianggap terjadi/selesai dengan telah dilakukannya perbuatan yang dilarang dalam undang-undang tanpa mempersoalkan akibat. Tindak pidana yang diklasifikasikan sebagai tindak pidana formil dapat disebut misalnya pencurian sebagaimana diatur dalam pasal 362 KUHP, penghasutan sebagaimana diatur dalam pasal 160 KUHP, dan sebagainya.¹⁷

Tindak pidana materiil adalah tindak pidana yang perumusannya dititik beratkan pada akibat yang dilarang. Dengan kata lain dapat dikatakan bahwa tindak pidana materiil adalah tindak pidana yang baru dianggap telah terjadi, atau

¹⁶ Moljatno, 1987, *Azas-azas Hukum Pidana*, Bina Aksara Jakarta, Hlm 153

¹⁷ *Ibid*

dianggap telah selesai apabila akibat yang dilarang itu telah terjadi.¹⁸

2) Tindak pidana/delik comissionis, delik omisionis dan delik comisionis per omisionis comissa.

1. Delik comissionis

Delik comissionis adalah delik yang berupa pelanggaran terhadap larangan, yaitu berbuat sesuatu yang dilarang misalnya melakukan pencurian, penipuan, pembunuhan dan sebagainya.¹⁹

2. Delik omisionis

Delik omisionis adalah delik yang berupa pelanggaran terhadap perintah, yaitu tidak berbuat sesuatu yang diperintah misalnya tidak menghadap sebai saksi di muka pengadilan sebagaimana ditentukan dalam pasal 522 KUHP.²⁰

3. Delik comisionis per omisionis comissa

Delik comisionis per omisionis comissa adalah delik yang berupa pelanggaran terhadap larangan, akan tetapi dilakukan dengan cara tidak berbuat.

¹⁸ *Ibid* Hlm. 119

¹⁹ *Ibid*

²⁰ *Ibid*

3) Tindak pidana *culpa* dan *dolus*

Tindak pidana dapat dibedakan atas tindak pidana kesengajaan dan tindak pidana kealpaan (delik *dolus* dan delik *culpa*)

1. Tindak pidana kesengajaan/delik *dolus* adalah delik yang memuat unsure kesengajaan. Misalnya tindak pidana pembunuhan dalam pasal 338 KUHP.
2. Tindak pidana kealpaan/delik *culpa* adalah delik-delik yang memuat unsur kealpaan. Misalnya : delik yang diatur dalam pasal 359 KUHP.

3. Unsur-Unsur Tindak Pidana

Menurut Lamintang, ada unsur objektif yang berhubungan dengan keadaan-keadaan, yaitu keadaan dimana tindakan dari si pelaku itu harus dilakukan. Unsur-unsur objektif itu meliputi:²¹

- A. Perbuatan manusia, terbagi atas perbuatan yang bersifat positif dan bersifat negatif yang menyebabkan suatu pelanggaran pidana. 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,

²¹ Sofyan, Andi. 2016, *Buku Ajar Hukum Pidana*, Makassar, Pustaka Pena Pers, Hlm. 102.

sedangkan terkadang pada 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.

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.

C. Sifat melawan hukum dan dapat dipidana. Perbuatan itu melawan hukum jika bertentangan dengan undang-undang.

Sifat dapat dipidana artinya bahwa perbuatan itu harus diancam dengan pidana, oleh suatu norma pidana yang tertentu. Sifat dapat dipidana ini bisa hilang walaupun telah diancam pidana dengan undang-undang tetapi telah dilakukan dalam keadaan-keadaan yang membebaskan misalnya dalam Pasal 44, 48, 49, 50 dan 51 KUHP.

Adapun yang dimaksud dengan unsur subjektif adalah unsur-unsur yang melekat pada diri si pelaku atau yang berhubungan dengan diri pelaku dan termasuk kedalamnya yaitu segala sesuatu yang terkandung di dalam hatinya.²²

Unsur-unsur subjektif terdiri dari :

a. Kesengajaan dan ketidaksengajaan;

²² Van Bemmelen, *Hukum Pidana 1*, Bina Cipta, Bandung, 1984, hlm. 99

- b. Maksud dan voormemen pada suatu percobaan atau poging seperti yang dimaksud dalam Pasal 53 ayat (1) KUHP;
- c. Macam-macam maksud atau *oogmerk* yang terdapat misalnya dalam kejahatan-kejahatan pencurian, penipuan, pemerasan dan pemalsuan dll;
- d. Merencanakan terlebih dahulu atau *voobedachte read* seperti yang misalnya terdapat di dalam kejahatan pembunuhan menurut Pasal 340 KUHP;
- e. Perasaan takut seperti yang antara lain terdapat dalam rumusan tindak pidana menurut Pasal 306 KUHP.

B. TINJAUAN UMUM TENTANG TINDAK PIDANA PELAYARAN

1. Pengertian Pelayaran

Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. pengaturan untuk bidang angkutan di perairan memuat prinsip pelaksanaan asas cabotage dengan cara pemberdayaan angkutan laut nasional yang memberikan iklim kondusif guna memajukan industri angkutan di perairan, antara lain adanya kemudahan di bidang perpajakan, dan permodalan dalam pengadaan kapal serta adanya kontrak jangka panjang untuk angkutan.²³

²³ Irwandi. Syahputra, 2020, *Modul Tindak Pidana Kelautan*. Tanjung Pinang, Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Maritim Raja Ahli Haji. Hlm. 31

Pelayaran berdasarkan Pasal 1 butir (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Maka, tidak heran jika undang-undang tersebut secara pokok-pokok memuat ketentuan-ketentuan mengenai berbagai aspek pelayaran, yaitu kenavigasian, kepelabuhanan, perkapalan, angkutan, kecelakaan kapal, pencarian dan pertolongan (*search and secure*), pencegahan dan pencemaran oleh kapal, disamping dimuatnya ketentuan-ketentuan mengenai pembinaan, sumber daya manusia, penyidikan dan ketentuan pidana.²⁴

Berdasarkan Pasal 8 ayat (1) menjelaskan bahwa, penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional tersebut dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas cabotage untuk melindungi kedaulatan (*sovereignty*) dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara serta memberi kesempatan berusaha seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan nasional untuk memperoleh pangsa pasar, karena itu kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah laut teritorial beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman. Asas cabotage adalah hak untuk

²⁴ Hussyen Umar, 2001, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa*, Buku II, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, Hlm. 25.

melakukan pengangkutan penumpang, barang, dan pos secara komersial dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain di dalam wilayah kedaulatan Republik Indonesia.²⁵

2. Pengertian Tindak Pidana Pelayaran

Bahwa Tindak Pidana bidang Pelayaran, adalah serangkaian perbuatan terlarang oleh Undang-Undang, dan tercela ndalam kaitan dengan kegiatan Pelayaran. Pelayaran yaitu suatu kesatuan sistem yang terdiri atas Angkutan perairan, Kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antara pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh satu dan lain dengan ketentuan yang berlaku.²⁶

Bahwa salah satu urgensi pembentukan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah karena perkembangan strategi nasional dan internasional yang menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai IPTEK, peran serta swasta dan persaingan usah, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggaraan Negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamana pelayaran demi kepentingan nasional.

Berdasarkan hal tersebut, dengan terwujudnya lalu lintas pelayaran yang baik di Indonesia, yang mana diatur di dalam kitab Undang-undang hukum pidana (KUHP) yaitu di dalam buku kedua

²⁵ H.K. Martono, 2011, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Rajawali Press, Jakarta, hlm. 14-15.

²⁶ R. Wirjono Prodjodikoro, 1991, *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Sumur Bandung, Jakarta, Hlm.147

tentang kejahatan yaitu kejahatan pelayaran yang diatur di dalam Pasal 466, 469 dan buku kedua tentang pelanggaran yang diatur dalam Pasal 560, 561. Adapun isi dari pasal-pasal tersebut ialah:²⁷

1. Pasal 466 Seorang nakhoda kapal Indonesia yang dengan maksud menguntungkan diri sendiri atau orang lain dengan melawan hukum atau untuk menutupi perbuatan itu menjual kapalnya, atau meminjam uang dengan mempertanggungkan kapalnya atau perlengkapan kapal itu atau perbekalannya, atau menjual atau menggadaikan kapal itu barang muatan atau barang perbekalan kapal itu, atau mengurangi kerugian atau belanja, atau tidak menjaga supaya buku-buku harian harian di kapal dipelihara menurut Undang-undang, ataupun tidak mengurus keselamatan surat-surat kapal ketika meninggalkan kapalnya, diancam dengan pidana penjara paling lama tujuh.²⁸
2. Pasal 469 (1) Nakhoda kapal (perahu) Indonesia yang tidak karena terpaksa dan tidak dengan setahu yang punya atau peserta kongsi perkapalan itu, melakukan, atau membiarkan perbuatan yang diketahuinya bahwa hal itu dapat menyebabkan kapal (perahu)nya atau muatannya jadi tertangkap, tertahan atau terhenti, dihukum penjara selama-lamanya satu tahun empat bulan atau denda sebanyakbanyaknya Rp.9000.²⁹

²⁷ *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*, Buku 2 Tentang Kejahatan

²⁸ Lihat Isi Pasal 466 KUHP

²⁹ Lihat Isi Pasal 466 Ayat (1) KUHP

3. Pasal 560 Nakhoda kapal (perahu) Indonesia yang berangkat sebelum diperbuat dan ditanda tangani daftar orang kapal (*monsterrol*), yang diperlukan menurut Undangundang dihukum denda sebanyak-banyaknya Rp. 1500.³⁰
4. Pasal 561 Nakhoda kapal (perahu) Indonesia yang dikapal (perahunya) tidak memegang segala surat kapal, buku atau surat lain-lain yang dimestikan oleh atau menurut peraturan Undang-undang, dihukum denda sebanyak- banyaknya Rp. 1500.³¹

Pengaturan Tindak Pidana Pelayaran di Luar KUHP termuat dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran berjumlah 52 pasal, dan terdapat dalam pasal 284, sampai dengan pasal 336 yaitu dapat diringkas sebagai berikut ini:³²

1. Setiap orang yang mengoperasikan kapal asing yang mengangkut penumpang atau barang antar pulau di wilayah perairan Indonesia, tanpa izin pemerintah.
2. Dipidana setiap orang yang melayani angkutan laut khusus yang mengangkut muatan barang milik pihak lain atau muatan barang umum pihak lain tanpa izin pemerintah.
3. Dipidana Nakhoda angkutan danau dan sungai yang melayarkan kapalnya ke laut tanpa izin kesyahbandaran. Dan

³⁰ Pasal 560 KUHP

³¹ Pasal 561 KUHP

³² Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran

yang mengakibatkan kerugian barang maupun mengakibatkan kematian seseorang.

4. Di pidana setiap orang WNI atau Badan Usaha yang mengoperasikan kapal pada angkutan dipelairan tanpa izin usaha dari pemerintah.
5. Di pidana setiap orang mengoperasikan kapal pada angkutan penyeberangan tanpa persetujuan pengoperasian dari menteri/gubernur/bupati/walikota bagi masing-masing kapal untuk melayani lintas pelabuhan di masing-masing wilayah antar provinsi dan antar Negara/antar kabupaten atau dalam wilayah kabupaten/kota yang bersangkutan.
6. Di pidana setiap orang yang menyelenggarakan jasa usaha angkuta di perairan, danau dan sungai tanpa izin pemerintah.
7. Di pidana setiap orang yang mengangkut barang khusus dan barang berbahaya yang tidak sesuai persyaratan pengemasan dan penumpukan di pelabuhan, penenaan tanda keselamatan atau tidak memberi tanda peringatan barang berbahaya, yang sesuai peraturan standar nasional maupun internasional, dan yang mengakibatkan kerugian harta benda atau kematian seseorang.

3. Jenis-Jenis Tindak Pidana Pelayaran

Secara garis besar tindak pidana pelayaran adalah perbuatan pelanggaran terhadap segala sesuatu yang berkaitan dengan

angkutan di perairan, ke pelabuhan, serta keamanan dan keselamatannya, berdasarkan kualifikasi Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, yang mencakup antara lain:

- 1) Pelanggaran terhadap sarana bantuan navigasi pelayaran dan fasilitas alur pelayaran (pasal 100);
- 2) Pelanggaran oleh nakhoda, terhadap tata cara pelayaran (pasal 101);
- 3) Pelanggaran berupa tidak menggunakan pandu di perairan wajib pandu dan melaksanakan pemanduan tidak memenuhi persyaratan (pasal 102);
- 4) Pelanggaran oleh nakhoda dan/atau pemilik kapal tentang pelaporan dan penyingkiran kerangka kapal (pasal 103);
- 5) Pelanggaran terhadap ketentuan pengoperasian pelabuhan umum dan khusus (pasal 104, 105, 106, 107);
- 6) Pelanggaran tentang perubahan kapal yang tidak dilaporkan kepada pejabat berwenang (pasal 108);
- 7) Pelanggaran terhadap daerah pelayaran dan kelaiklautan (pasal 109)
- 8) Tidak mematuhi tata tertib lalu lintas kapal dan tanpa surat izin (pasal 110);
- 9) Pelanggaran terhadap persyaratan peti kemas (pasal 111);
- 10) Pelanggaran terhadap tanda pendaftaran kapal (pasal 112);
- 11) Pelanggaran berkenaan dengan pengalihan hak milik atas

- kapal tanpa nama (pasal 113);
- 12) Pelanggaran terhadap ketentuan pengibaran bendera kebangsaan (pasal 114);
 - 13) Meninggalkan kapal tanpa alasan, secara paksa melayarkan kapal yang tidak laik laut dan menghalangi nakhoda kapal melaksanakan kewajibannya (pasal 115);
 - 14) Pelanggaran terhadap tidak melaporkan buku harian kapal dengan ukuran tertentu kepada pejabat berwenang (pasal 116);
 - 15) Pelanggaran berkaitan dengan ABK, seperti tanpa disijil, tanpa kemampuan dan tanpa dokumen pelaut, atau ABK tidak mentaati perintah nakhoda (pasal 117, 118);
 - 16) Pelanggaran berupa pembuangan limbah/bahan lain dari kapal yang mengakibatkan pencemaran lingkungan hidup, dan tidak melakukan penanggulangan pencemaran dari kapalnya (pasal 119, 120);
 - 17) Pelanggaran perizinan usaha dan kegiatan penunjang angkutan di perairan (pasal 121);
 - 18) Pelanggaran terhadap kewajiban asuransi dan tanggung jawabnya terhadap pencemaran kapalnya, atau kewajiban asuransi atas usaha dan kegiatan penunjang angkutan di perairan (pasal 122);
 - 19) Pelanggaran terhadap kewajiban pelaporan kecelakaan,

pemberian pertolongan semampunya, dan tidak mencegah penyebarluasan berita kepada pihak lain (pasal 123); Pelanggaran terhadap kewajiban pemberian pertolongan semampunya terhadap orang di perairan dan di menara suar atau tubrukan dengan kapal lain (pasal 124 jo pasal 98 UNCLOS 1982);

- 20) Pelanggaran terhadap kewajiban melaporkan kecelakaan kapalnya atau kapal lain yang mengakibatkan kerusakan pada alur laut/bangunan di perairan yang membahayakan keselamatan (pasal 125);
- 21) Pelanggaran pengoperasian kapal/pesawat udara yang tidak membantu SAR, walaupun telah diberitahu secara patut oleh pejabat berwenang (Pasal 126);
- 22) Pembuatan surat keterangan palsu oleh nakhoda dan ABK atau orang lain selain nakhoda/ABK kapal Indonesia;
- 23) Pemakaian bendera Indonesia tanpa hak dan menyamar sebagai sekoci atau perahu kecil guna membantu orang sakit;
- 24) Melakukan pengintaian tanpa izin;
- 25) Menggambar/memotret laut termasuk pantai tanpa izin;
- 26) Pengumpulan keterangan untuk kepentingan hankam tanpa izin;

27) Mengambang tanpa alasan yang sah.³³

C. TINJAUAN UMUM TENTANG KELALAIAN

1. Pengertian Kelalaian

Pada dasarnya, kata lalai menurut KBBI adalah kurang hati-hati, tidak mengindahkan (kewajiban, pekerjaan, dan sebagainya) dan adapun juga pengertian kelalaian menurut KBBI adalah sifat (keadaan, perbuatan, dan sebagainya). Kealpaan, kelalaian, atau *culpa* adalah macam kesalahan dalam hukum pidana sebagai akibat dari kurang berhati-hati, sehingga secara tidak sengaja sesuatu itu terjadi. Undang-undang sendiri tidak mendefinisikan pengertian dari *culpa*, namun terkait dengan *culpa*, di Indonesia terdapat pasal kelalaian yang mengakibatkan kematian orang lain diatur dalam

Pasal 359 KUHP:

Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.

Berdasarkan bunyi pasal kelalaian tersebut, R. Soesilo berpendapat bahwa kematian dalam konteks Pasal 359 KUHP tidak dimaksudkan sama sekali oleh pelaku. Sebab, kematian tersebut hanya merupakan akibat kurang hati-hati atau lalainya pelaku.

³³ Iwan setiawan, 2016 Beragam Tindak Pidana Laut Dalam Hukum Pidana Indonesia, Fakultas Hukum Universitas Galuh, Hlm. 120-122

Sementara itu, jika kematian ternyata dikehendaki pelaku, maka pasal yang dapat diberlakukan adalah Pasal 338 atau 340 KUHP.³⁴

Kelalaian adalah salah satu bentuk kesalahan yang timbul karena pelaku tidak memenuhi standar perilaku yang telah ditentukan oleh undang-undang, serta kelalaian tersebut terjadi dikarenakan perilaku orang itu sendiri. Contoh kelalaian dapat terjadi pada kasus pelayanan kesehatan, misalnya karena kurangnya pengetahuan, kurangnya pengalaman dan atau kurangnya kehati-hatian yang dilakukan dokter.³⁵

2. Jenis-Jenis Kelalaian

Jenis-jenis kelalaian adalah kesalahan dalam arti yang sempit atau culpa. Culpa atau kelalaian, dibagi atas 2 (dua) jenis yakni:

- 1) Kesalahan kasar, *grove schuld* atau *culpa lata*;
- 2) Kesalahan ringan, *lichte schuld* atau *culpa levis*.

Dalam Yurisprudensi di Negeri Belanda, yang dipakai sebagai ukuran dalam menentukan apakah seseorang itu dapat dipidana sedangkan kategori perbuatannya adalah kelalaian bahwa, "*een min of meer grove of aanmerkelijke onvoorzichtigheid onachtzaamheid of nalatigheid*" (sifat kurang hati-hati yang agak kasar dan nyata, kurang

³⁴ R. Soesilo, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Serta Komentar-Komentarnya Lengkap Pasal Demi Pasal*, Bogor: Politea, 2019, hlm. 248

³⁵ Fitri Wahyuni, *Dasar-Dasar Hukum Pidana di Indonesia*, Tangerang Selatan: PT Nusantara Persada Utama, 2017, hlm. 74

perhatian atau ada kelalaian). Dari rumusan di atas jelas bahwa yang menjadi ukuran adalah "*culpa lata*" atau kesalahan kasar.

Selanjutnya, dalam Risalah Penjelasan (*Memorie van Toelichting*) terhadap Rancangan KUHP Belanda bahwa dasar pikiran dipandang perlunya mengenakan pidana terhadap orang yang melakukan perbuatan dengan culpa umumnya bagi kejahatan-kejahatan, wet (undang-undang) mengharuskan bahwa kehendak terdakwa ditujukan pada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana.

Kecuali keadaan yang dilarang itu mungkin sedemikian besar berbahayanya terhadap keamanan umum mengenai orang atau barang dan jika terjadi menimbulkan banyak kerugian, sehingga wet harus bertindak pula terhadap mereka yang tidak berhati-hati yang teledor. Dengan pendek yang menimbulkan keadaan itu karena kealpaannya. Di sini sikap batin orang yang menimbulkan keadaan yang dilarang itu bukanlah menentang larangan-larangan tersebut, dia tidak menghendaki atau menyertujui timbulnya hal yang terlarang, tetapi kesalahannya, kekeliruannya dalam batin sewaktu ia berbuat sehingga menimbulkan hal yang dilarang itu ialah bahwa ia kurang mengindahkan larangan itu.

Jadi bukanlah semata-mata menentang larangan tersebut dengan justru melakukan yang dilarang itu. Tetapi dia tidak begitu mengindahkan larangan. Ini nyata dari perbuatannya. Dia alpa, lalai, teledor dalam melakukan perbuatan tersebut, sebab jikalau dia cukup

mengindahkan adanya larangan waktu melakukan perbuatan yang secara obyektif kausal menimbulkan hal yang dilarang, dia tentu tidak alpa atau kurang berhati-hati agar jangan sampai mengakibatkan hal yang dilarang tadi.

Menurut D. Simons bahwa:

“Pada isi kealpaan adalah tidak adanya penghati-hati disamping dapat diduga-duganya akan timbul akibat.”³⁶

Van Hamel mengatakan bahwa “kealpaan/kelalaian itu mengandung 2 (dua) syarat yaitu:

1. tidak mengadakan penduga-duga sebagaimana diharuskan oleh hukum;
2. tidak mengadakan penghati-hati sebagaimana diharuskan oleh hukum.”³⁷

Moelyatno, menguraikan 2 (dua) syarat kealpaan seperti yang sudah dikemukakan oleh van Hamel yaitu:

1. Tidak mengadakan penduga-duga yang perlu menurut hukum Mengenai ajaran kesalahan yang dianut dan cara membuktikannya berkenaan dengan unsur yang pertama ini diberikan penjelasan bahwa, dengan adanya syarat pertama ini, maka diletakkan hubungan antara batin terdakwa dengan akibat yang timbul karena perbuatannya tadi. Hubungan itu

³⁶ Moeljatno, Azas-azas Hukum Pidana, Bina Aksara, Jakarta, 1983

³⁷ *Ibid.*

senyatanya tidak perlu ada dalam psyche terdakwa, karena kita menganut ajaran kesalahan yang normatif, tidak lagi secara psikologis, maka yang menentukan ialah apakah hubungan itu dipernilai ada atau tidak ada.

Dalam menilai ada tidaknya hubungan antara batin terdakwa dengan akibat yang terlarang tidaklah diambil pendirian seseorang pada umumnya, tetapi diperhatikan keadaan terdakwa itu personlijk. Artinya, apakah terdakwa seharusnya menduga akan kemungkinan timbulnya akibat, untuk ini diperhitungkan pula pekerjaannya, keahliannya dan sebagainya. Jika terdakwa seorang dokter, apoteker, teknikus dan sebagainya, maka dipernilai menurut pendirian seorang dokter, apoteker, teknikus dan sebagainya pada umumnya.³⁸

Berdasarkan hal tersebut, dalam menilai apakah seseorang telah mengadakan penduga-duga sebagaimana diharuskan oleh hukum atukah tidak, yang digunakan adalah ajaran kesalahan yang normatif, bukan ajaran kesalahan yang psikologis. Jika berdasarkan ajaran kesalahan yang psikologis, berarti hakim harus mencari tahu apa yang sesungguhnya berada dalam batin terdakwa, sedangkan jika berdasarkan ajaran kesalahan yang normatif, berarti hakim yang menilai batin terdakwa dengan menggunakan ukuran- ukuran tertentu.

³⁸ *Ibid.*

Ukuran yang digunakan, menurut Moelyatno, bukanlah pendirian atau pandangan manusia pada umumnya melainkan pandirian atau pandangan dari orang-orang yang sekemampuan dengan terdakwa. Jika terdakwa seorang dokter, maka dinilai menurut pendirian atau pandangan dokter pada umumnya. Dalam prakteknya, unsur dapat diduga-duga, sebelumnya tidak perlu disebutkan tersendiri dalam surat dakwaan, dan karenanya tidak perlu dibuktikan tersendiri. Unsur ini dianggap sudah tersimpul pada kata-kata dalam dakwaan.

2. Tidak mengadakan penghati-hatian sebagaimana diharuskan oleh hukum Sebagaimana dikatakan oleh Moelyatno, syarat yang kedua inilah yang menurut praktek yang penting guna menentukan adanya kealpaan. Hal ini harus didakwakan dan harus dibuktikan oleh jaksa. Jika syarat ini sudah ada, maka pada umumnya syarat yang pertama juga sudah ada. Barangsiapa dalam melakukan suatu perbuatan tidak mengadakan penghati-hati yang perlu, maka dia juga tidak melakukan penduga-duga yang perlu.

Jadi, apakah seseorang telah melakukan penghati-hati yang diperlukan oleh hukum atau tidak, maka penilaiannya adalah sama dengan syarat/unsur yang pertama tadi, yaitu digunakan

ukuran orang-orang yang sekemampuan dengan terdakwa pada umumnya.

Ahli hukum pidana lainnya yang juga telah memberikan pendapatnya tentang unsur-unsur culpa (kealpaan/kelalaian) adalah H. B.Vos. Menurut Vos, unsur- unsur yang tidak dapat dilepaskan satu sama lain untuk membentuk culpa (kealpaan/kelalaian) adalah:

1. Pembuat dapat menduga (*voorzienbaarheid*) akan akibat;
2. Pembuat tidak berhati-hati (*onvoorzichtigheid*).³⁹

3. Unsur-Unsur Kelalaian

Mengenai unsur-unsur kealpaan Van Hammel mengatakan bahwa kealpaan itu mengandung dua syarat atau unsur yaitu:

- a. Tidak mengadakan penduga-duga sebagaimana diharuskan oleh hukum.
- b. Tidak mengadakan penghati-hati sebagaimana diharuskan oleh hukum.⁴⁰

Dalam VOS juga menyatakan bahwa yang menjadi unsur-unsur kealpaan adalah:

- a. Pembuat dapat “menduga terjadinya” akibat kelakuannya.
- b. Pembuat “kurang berhati-hati” (pada pembuat ada kurang rasa bertanggung jawab), dengan kata lain andaikata pembuat delik-

³⁹ E. Utrecht, 1960, *Hukum Pidana I*, Universitas Bandung, cet ke-2, Hlm. 331.

⁴⁰ Andi Hamzah, 2001, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta, Rineka Cipta, Hlm. 102

delik lebih berhati-hati, maka sudah tentu kelakuan yang bersangkutan tidak dilakukan atau dilakukannya secara lain.⁴¹

Menurut Pompe, unsur-unsur *culpa* adalah:

- a. Pembuat dapat menduga terjadinya akibat perbuatannya (atau sebelumnya dapat mengerti arti perbuatannya, atau dapat mengerti hal yang pasti akan terjadinya akibat perbuatannya).
- b. Pembuat sebelumnya melihat kemungkinan akan terjadinya akibat perbuatannya.
- c. Pembuat sebelumnya dapat melihat kemungkinan akan terjadinya akibat perbuatannya.⁴²

Culpa atau kelalaian, unsur terpentingnya adalah pelaku mempunyai kesadaran atau pengetahuan yang mana pelaku seharusnya dapat membayangkan akan adanya akibat yang ditimbulkan dari perbuatannya, atau dengan kata lain bahwa pelaku dapat menduga bahwa akibat dari perbuatannya itu akan menimbulkan suatu akibat yang dapat dihukum dan dilarang oleh Undang-Undang.

Maka dari uraian tersebut di atas, dapat dikatakan bahwa jika ada hubungan antara batin pelaku dengan akibat yang timbul karena perbuatannya itu atau ada hubungan lahir yang merupakan hubungan kausal antara perbuatan pelaku dengan akibat yang dilarang itu, maka

⁴¹ *ibid*, hlm. 103.

⁴² Sudarto, 2000, *Hukum Pidana I*, Semarang, Yayasan Sudarto, Hlm. 125

hukuman pidana dapat dijatuhkan kepada si pelaku atas perbuatan pidananya itu.

D. Perbuatan Menghilangkan Nyawa

1. Pengertian Menghilangkan Nyawa

Pada dasarnya, menghilangkan nyawa atau yang dikenal sebagai mengambil nyawa milik orang lain dapat berupa pembunuhan, Merujuk pada pengertian pembunuhan adalah suatu aktivitas yang dilakukan oleh seseorang dan beberapa orang yang mengakibatkan seseorang dan beberapa orang meninggal dunia.⁴³ Tindak pidana pembunuhan, di dalam kitab Undang-undang Hukum Pidana termasuk ke dalam kejahatan terhadap nyawa. Kejahatan terhadap nyawa (*misdrijven tegen het leven*) adalah berupa penyerangan terhadap nyawa orang lain.⁴⁴

Pembunuhan sendiri berasal dari kata bunuh yang berarti mematikan, menghilangkan nyawa. Membunuh artinya membuat supaya mati. Pembunuh artinya orang atau alat yang membunuh dan pembunuhan berarti perkara membunuh, perbuatan atau hal membunuh. Suatu perbuatan dapat dikatakan sebagai pembunuhan adalah perbuatan oleh siapa saja yang dengan sengaja merampas nyawa orang lain.⁴⁵

⁴³ Zainudin Ali, 2007, *Hukum Pidana Islam*, Jakarta: Sinar Grafika, Hlm. 24

⁴⁴ *Op.cit*, Adam Chazawi, Hlm. 55

⁴⁵ Hilman Hadikusuma, 1992, *Bahasa Hukum Indonesia*, Bandung Alumni, Hlm. 129

Pembunuhan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia berasal dari kata bunuh, yang artinya mematikan dengan sengaja. Dalam hukum pidana, pembunuhan disebut dengan kejahatan terhadap jiwa seseorang yang diatur dalam BAB XIX Buku II Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP). Bentuk pokok dari kejahatan ini adalah pembunuhan (*doodslage*), yaitu menghilangkan jiwa seseorang.⁴⁶

Menurut Ramianto yang dikutip dari Anwar dalam bukunya Hukum Pidana Bagian Khusus (KUHP, Buku II), pembunuhan (*doodslage*), yaitu menghilang jiwa seseorang. Sedangkan menurut Wojoqwasito sebagaimana yang dikutip oleh Rahmat Hakim, dalam buku Hukum Pidana Islam, pembunuhan adalah perampasan nyawa seseorang, sedangkan menurut Hakim Rahman yang mengutip dari Abdul Qodir Aulia adalah perbuatan seseorang yang menghilangkan kehidupan atau hilangnya roh adami akibat perbuatan manusia yang lain. Jadi, pembunuhan adalah perampasan atau peniadaan nyawa seseorang oleh orang lain yang mengakibatkan tidak berfungsinya seluruh anggota badan di sebabkan ketiadaan roh sebagai unsur utama untuk menggerakkan tubuh.⁴⁷

Berdasarkan pada pengertian tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pembunuhan merupakan tindak pidana yang

⁴⁶ <http://kbbi.web.id>, diakses pada tanggal 26 Oktober 2016, pukul 11.57 Wita

⁴⁷ Rahmat Hakim, 2001, *Hukum Pidana Islam*, Bandung, Pustaka Setia, Hlm. 113

terdiri dari beberapa jenis, dan di dalam KUHP pembunuhan terdapat beberapa pasal yang mengatur mengenai pembunuhan. Di dalam KUHP yang berlaku di Indonesia pada buku II bab XIX di atur mengenai tindak pidana pembunuhan, yang di tetapkan oleh pembentuk undang-undang mulai dari pasal 338 KUHP sampai dengan pasal 350 KUHP.⁴⁸

2. Jenis-Jenis Menghilangkan Nyawa

Adapun tindak pidana pembunuhan yang dimuat dalam KUHP adalah sebagai berikut.⁴⁹

a. Pasal 338, Pembunuhan biasa:

“Barang siapa dengan sengaja merampas nyawa orang lain, diancam karena pembunuhan dengan penjara paling lama lima belas tahun”.

b. Pasal 339, Pembunuhan dengan pemberatan:

“Pembunuhan yang diikuti, disertai atau didahului oleh suatu tindak pidana, yang dilakukan dengan maksud untuk mempersiapkan atau mempermudah pelaksanaannya, atau untuk melepaskan diri sendiri maupun peserta lainnya dari pidana bila tertangkap tangan, ataupun untuk memastikan penguasaan barang yang diperolehnya secara melawan hukum, diancam dengan pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara selama waktu tertentu paling lama dua puluh tahun”.

c. Pembunuhan berencana (pasal 340), yang berbunyi:

“Barang siapa dengan sengaja dan dengan direncanakan terlebih dahulu merampas nyawa orang lain, diancam karena pembunuhan berencana, dengan pidana mati atau pidana

⁴⁸ Bambang Waluyo, 2000, *Kitab Undang-undang Hukum Pidana*, PT.Bulan Bintang, Jakarta, Hlm. 145

⁴⁹ Penghimpun Solahuddin, 2008, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Acara Pidana dan Perdata KUHP, KUHP dan KUHPdt*, Jakarta, Visimedia, Cet. 1, Hlm. 82-84.

penjara seumur hidup atau pidana penjara selama waktu tertentu paling lama dua puluh tahun”.

d. Pembunuhan bayi oleh ibunya (pasal 341), yang berbunyi:
“Seorang ibu yang karena takut akan diketahui bahwa dia melahirkan anak dengan sengaja menghilangkan nyawa anaknya pada saat anak itu dilahirkan atau tidak lama kemudian, diancam karena membunuh anak sendiri, dengan pidana penjara paling lama tujuh tahun”.

e. Pembunuhan bayi berencana (pasal 342), yang berbunyi:
“Seorang ibu yang untuk melaksanakan keputusan yang diambilnya karena takut akan diketahui bahwa dia akan melahirkan anak, menghilangkan nyawa anaknya pada saat anak itu dilahirkan atau tidak lama kemudian, diancam karena melakukan pembunuhan anak sendiri dengan berencana, dengan pidana penjara paling lama sembilan tahun”.

f. Pembunuhan atas permintaan yang bersangkutan (pasal 344), yang berbunyi:

“Barang siapa merampas nyawa orang lain atas permintaan sungguh-sungguh dari orang itu sendiri, diancam dengan pidana penjara paling lama dua belas tahun”.

g. Membujuk/membantu agar orang bunuh diri (pasal 345), yang berbunyi:

“Barang siapa dengan sengaja membujuk orang lain untuk bunuh diri, menolongnya dalam perbuatan itu atau memberi sarana kepadanya untuk itu, diancam dengan pidana penjara paling lama empat tahun kalau orang itu jadi bunuh diri”.

h. Pengguguran kandungan atas izin ibunya (pasal 346), yang berbunyi:

“Seorang wanita yang dengan sengaja menggugurkan atau mematikan kandungannya atau menyuruh orang lain untuk itu, diancam dengan pidana penjara paling lama empat tahun”.

i. Pengguguran kandungan dengan tanpa izin ibunya (pasal 347), yang berbunyi:

Ayat (1) Barang siapa dengan sengaja menggugurkan atau mematikan kandungan seorang wanita tanpa persetujuan

wanita itu, diancam dengan pidana penjara paling lama dua belas tahun

Ayat (2) Jika perbuatan itu mengakibatkan wanita itu meninggal, dia diancam dengan pidana penjara paling lama lima belas tahun

- j. Matinya kandungan dengan izin perempuan yang mengandung (348), yang berbunyi:

Ayat (1) “Barang siapa dengan sengaja menggugurkan atau mematikan kandungan seorang wanita dengan persetujuan wanita itu, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun enam bulan

Ayat (2) Jika perbuatan itu mengakibatkan wanita itu meninggal, dia diancam dengan pidana penjara paling lama tujuh tahun.”

- k. Dokter atau bidan atau tukang obat yang membantu pengguguran atau matinya kandungan (pasal 349), yang berbunyi:

“Jika seorang dokter, bidan atau juru obat membantu melakukan kejahatan tersebut dalam pasal 346, ataupun melakukan atau membantu melakukan salah satu kejahatan yang diterangkan dalam pasal 347 dan 348, maka pidana yang ditentukan dalam pasal-pasal itu dapat ditambah dengan sepertiga dan dapat dicabut haknya untuk menjalankan pekerjaannya dalam mana kejahatan itu dilakukan”.

- l. Pasal 359 KUHP

“Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun”.

Sedangkan dalam Pasal 360 KUHP menyatakan bahwa:

Ayat (1) “Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun”.

Ayat(2) “Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau

pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau kurungan paling lama enam bulan atau denda paling tinggi tiga ratus rupiah”.

3. Unsur-Unsur Menghilangkan Nyawa

Kejahatan terhadap nyawa (*misdriven tegen bet leven*) adalah berupa penyerangan terhadap nyawa orang lain. Kepentingan hukum yang dilindungi dan yang merupakan objek kejahatan ini adalah nyawa (*leven*) manusia.⁵⁰

Dalam delik pembunuhan terdapat unsur-unsurnya yang mana merupakan unsur subjektif dan unsur-unsur yang merupakan unsur objektif, maka penjabarannya sebagai berikut. Yang merupakan unsur subjektif adalah *opzettelijk* atau dengan sengaja. Yang merupakan unsur-unsur objektif adalah:

1. Unsur menghilangkan nyawa dan
2. Unsur nyawa orang lain.⁵¹

Unsur-unsur tersebut merupakan unsur-unsur yang oleh pembentuk undang-undang telah dinyatakan secara tegas sebagai unsur-unsur dari delik pembunuhan seperti yang telah di rumuskan di dalam Pasal 338 KUHP, maka penuntut umum harus mencantumkan semua unsur itu di dalam surat tuduhannya. Unsur-unsur tersebut adalah:

1. Dengan sengaja (*opzettelijk*)

⁵⁰ Adami Chazawi, 2010. *Kejahatan Terhadap Tubuh Dan Nyawa*. Jakarta: PT Rajagrafindo. Hlm 55.

⁵¹ P.A.F Lamintang. *Op Cit*. Hlm 201.

2. Menghilangkan (*beroven*)
3. Nyawa (*leven*)
4. Orang lain (*een ander*).⁵²

Dengan dicantumkan keempat unsur diatas di dalam surat tuduhan, maka itu juga berarti bahwa keempat unsur dari delik itu oleh penuntut telah dituduhkan terhadap tertuduh. Dan oleh karena keempat unsur itu telah dituduhkan telah dipenuhi oleh tertuduh, maka dengan sendirinya penuntut umum harus membuktikan kebenaran dari tuduhannya itu di dalam peradilan.⁵³

E. Analisis Pengaturan Hukum Pidana Terhadap Tindak Pidana Pelayaran.

Pada dasarnya, sebagai bentuk penjaminan efektifitas hukum, seluruh perintah maupun larangan dalam ketentuan hukum positif yang di atur, sudah selayaknya untuk di taati, karena jika terdapat perbuatan yang bertentangan dengan aturan yang berlaku, maka akan timbul suatu masalah dan kekacauan dalam lingkungan sosial, salah satu perbuatan yang dilarang menurut peraturan perundang-undangan, khususnya pada Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, sehingga, merujuk pada putusan 1367/Pid.Sus/2018/PN.Mks terdapat fenomena pada Nakhkoda kapal yang berdasarkan fakta-fakta persidangan, telah

⁵² Ibid. Hlm 202.

⁵³ Ibid.

terbukti lalai, sehingga, akibat pada kelalaian yang dilakukan oleh Nakhoda tersebut, menyebabkan matinya orang.

Pada pokoknya, penulis menghubungkan Regulasi atau Legislasi yang memiliki keterkaitan dengan fenomena hukum berdasarkan rujukan pada fakta-fakta hukum melalui putusan 1367/Pid.Sus/2018/PN.Mks, yaitu Pengaturan Hukum pada tindak pidana pelayaran

Pada dasarnya, keselamatan pelayaran telah diatur oleh lembaga internasional yang mengurus atau menangani hal-hal yang terkait dengan keselamatan jiwa, harta laut, serta kelestarian lingkungan. Lembaga tersebut dinamakan *International Maritime Organization (IMO)* yang bernaung dibawah PBB. Salah satu faktor penting dalam mewujudkan keselamatan serta kelestarian lingkungan laut adalah keterampilan, keahlian dari manusia yang terkait dengan pengoperasian dari alat transportasi kapal di laut, karena bagaimanapun kokohnya konstruksi suatu kapal dan betapapun canggihnya teknologi baik sarana bantu maupun peralatan yang ditempatkan di atas kapal tersebut kalau dioperasikan manusia yang tidak mempunyai keterampilan atau keahlian sesuai dengan tugas dan fungsinya maka semua akan sia-sia. Dalam kenyataannya 80% dari kecelakaan di laut adalah akibat kesalahan manusia (human error).

Sebuah dasar hukum telah menaungi jaminan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran, yakni Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa keselamatan dan

keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritime.⁵⁴

Penulis berpendapat bahwa, terdapat suatu postulat "*Nulum Delictum Noela Poena sine Privea Lega Poenale*" Hal tersebut tertuang pada pasal 1 Ayat 1 KUHP, pada maknannya, "Tiada suatu Perbuatan Yang Dapat Dimintai Pertanggungjawaban, Bilamana perbuatan tersebut belum di atur dalam suatu peraturan hukum yang sah", berlandaskan pada "asas legalitas", penulis akan menguraikan pengaturan tentang pidana pelayaran, yang pada pokoknya, uraian pengaturan pada analisis rumusan masalah 1, memuat:

a.Pencegahan terjadinya kecelakaan kapal

Pada dasarnya, kecelakaan yang terjadi di sungai, danau, dan penyeberangan yang sampai ke Mahkamah Pelayaran lebih disebabkan oleh faktor kesalahan manusia, dan hanya sedikit kejadian kecelakaan di perairan yang disebabkan oleh faktor alam. Menilik alasan tersebut di atas semestinya semua peristiwa

⁵⁴ Randy Y.C. Aguw, Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari UU Pelayaran No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Lex Administratum, Vol. I, No.1, Januari-Maret 2013, hlm.. 48

kecelakaan bisa diminimalisir manakala ada usaha preventif, sehingga berdasarkan pada amanat UUP Tahun 2008, memuat:

Pasal 208 Ayat 1

- (1) Dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) Syahbandar mempunyai tugas:
 - a. mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
 - b. mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-pelayaran;
 - c. mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
 - d. mengawasi kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air;
 - e. mengawasi kegiatan penundaan kapal;
 - f. mengawasi pemanduan;
 - g. mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun;
 - h. mengawasi pengisian bahan bakar;
 - i. mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
 - j. mengawasi pengerukan dan reklamasi;
 - k. mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan;
 - l. melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
 - m. memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan
 - n. mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Pasal 217

“Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal di pelabuhan.”

Pasal 218

- (1) Dalam keadaan tertentu, Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan kapal dan keamanan kapal berbendera Indonesia di pelabuhan.
- (2) Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemeriksaan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 219

- (1) Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar.
- (2) Surat Persetujuan Berlayar tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam, setelah persetujuan berlayar diberikan, kapal tidak bertolak dari pelabuhan.
- (3) Surat Persetujuan Berlayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak diberikan pada kapal atau dicabut apabila ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44, Pasal 117 ayat (2), Pasal 125 ayat (2), Pasal 130 ayat (1), Pasal 134 ayat (1), Pasal 135, Pasal 149 ayat (2), Pasal 169 ayat (1), Pasal 213 ayat (2), atau Pasal 215 dilanggar.
- (4) Syahbandar dapat menunda keberangkatan kapal untuk berlayar karena tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal atau pertimbangan cuaca.
- (5) Ketentuan mengenai tata cara penerbitan Surat Persetujuan Berlayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri.

b. Penanganan Kecelakaan Kapal

Kecelakaan kapal yang terjadi dip perairan Indonesia dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu regulator (pemerintah), operator (perusahaan), pelaut, alam dan teknis. Dalam kenyataannya faktor-faktor ini masih diabaikan akibatnya kecelakaan kapal terus terjadi. Tidak dipungkiri, bahwa penyebab kecelakaan kapal adalah faktor kesalahan manusia (human error) yang sering tidak memperhatikan aturan-aturan yang telah ditetapkan dalam menjaga keselamatan pelayaran. Selain itu faktor teknis juga dapat menyebabkan kecelakaan kapal yaitu faktor ketelitian sumber daya manusia pelayaran yang harus memperhatikan perawatan kapal secara benar dan pada proses penanganan kecelakaan kapal pada UU No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Memuat;

Pokok pada terjadinya kecelakaan kapal, menurut Pasal 245 UUP, berbunyi:

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

1. kapal tenggelam;
2. kapal terbakar;
3. kapal tubrukan; dan
4. kapal kandas.

Pada terjadinya kecelakaan kapal, maka berdasarkan amanat pada UUP No 17 Tahun 2008, mengatur mekanisme bahwa;

Pasal 220 UUP

- (1) Syahbandar melakukan pemeriksaan terhadap setiap kecelakaan kapal untuk mencari keterangan dan/atau bukti awal atas terjadinya kecelakaan kapal.
- (2) Pemeriksaan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan pemeriksaan pendahuluan.

Pasal 221 UUP

- (1) Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal berbendera Indonesia di wilayah perairan Indonesia dilakukan oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk.
- (2) Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal berbendera Indonesia di luar perairan Indonesia dilaksanakan oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk setelah menerima laporan kecelakaan kapal dari Perwakilan Pemerintah Republik Indonesia dan/atau dari pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang.
- (3) Hasil pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam diteruskan kepada Mahkamah dilakukan pemeriksaan lanjutan.

Pada proses pemeriksaan lanjutan setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan oleh syahbandar, maka berdasarkan rujukan pada:

Pasal 251

Mahkamah Pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 250 memiliki fungsi untuk melaksanakan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal dan menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nakhoda dan/atau perwira kapal setelah dilakukan pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar.

Pasal 253

- (1) Dalam melaksanakan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 251 Mahkamah Pelayaran bertugas:
- (2) meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal; dan
- (3) merekomendasikan kepada Menteri mengenai pengenaan sanksi administratif atas kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh Nakhoda dan/atau perwira kapal.

Pasal 256

- (1) Investigasi kecelakaan kapal dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi untuk mencari fakta guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama.
- (2) Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap setiap kecelakaan kapal.
- (3) Investigasi yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan kapal.

c. Proses penyidikan

Pada dasarnya, menurut Wantjik Saleh, penyidikan sendiri diartikan sebagai usaha dan tindakan untuk mencari dan menemukan kebenaran tentang apakah betul terjadi suatu tindak pidana, siapa yang melakukan perbuatan itu, bagaimana sifat perbuatan itu serta siapakah yang terlibat dengan perbuatan itu.⁵⁵

Penyidikan merupakan salah satu bagian penting dalam rangkaian tahap-tahap yang harus dilalui suatu kasus menuju pengungkapan terbukti atau tidaknya dugaan telah terjadinya suatu tindak pidana. Oleh sebab itu keberadaan tahap penyidikan tidak bisa dilepaskan dari adanya ketentuan perundangan yang mengatur mengenai tindak pidananya.⁵⁶

Penyidikan menurut Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana yang tercantung dalam Pasal 1 angka 2 diartikan:⁵⁷

“Serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang suatu tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya.”

⁵⁵ Sahuri Lasmadi, Tumpang Tindih Kewenangan Penyidikan Pada Tindak Pidana Korupsi Pada Perspektif Sistem Peradilan Pidana, Jurnal Ilmu Hukum, Volume 2, Nomor 3, Universitas Jenderal Soedirman Fakultas Hukum, Purwokerto, Juli, 2010, hlm. 10.

⁵⁶ Hibnu Nugroho, Integralisasi Penyidikan Tindak Pidana Korupsi di Indonesia, Media Aksara Prima, Jakarta, 2012, hlm. 67.

⁵⁷ Lihat Isi Pasal 1 Ayat 2 KUHAP

Pada mekanisme penyidikan dan tahapan penyidikan pada tindak pidana pelayaran diatur pada UUP, yang memuat:

Pasal 282 UUP

- (1) Selain penyidik pejabat polisi Negara Republik Indonesia dan penyidik lainnya, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang- Undang ini.
- (2) Dalam pelaksanaan tugasnya pejabat pegawai negeri sipil tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia.

Pasal 283 UUP

- (1) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 282 berwenang melakukan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran.
- (2) Penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwenang:
- (3) meneliti, mencari, dan mengumpulkan keterangan sehubungan dengan tindak pidana di bidang pelayaran;
 1. menerima laporan atau keterangan dari seseorang tentang adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
 2. memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
 3. melakukan penangkapan dan penahanan terhadap orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
 4. meminta keterangan dan bukti dari orang yang diduga melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
 5. memotret dan/atau merekam melalui media audiovisual terhadap orang, barang, kapal atau apa saja yang dapat dijadikan bukti adanya tindak pidana di bidang pelayaran;
 6. memeriksa catatan dan pembukuan yang diwajibkan menurut Undang-Undang ini dan pembukuan lainnya yang terkait dengan tindak pidana pelayaran;
 7. mengambil sidik jari;
 8. menggeledah kapal, tempat dan memeriksa barang yang terdapat di dalamnya apabila dicurigai adanya tindak pidana di bidang pelayaran;

9. menyita benda-benda yang diduga keras merupakan barang yang digunakan untuk melakukan tindak pidana di bidang pelayaran;
10. memberikan tanda pengaman dan mengamankan apa saja yang dapat dijadikan sebagai bukti sehubungan dengan tindak pidana di bidang pelayaran;
11. mendatangkan saksi ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara tindak pidana di bidang pelayaran;

Berdasarkan pengaturan mengenai penyidikan pada Undang-undang No 17 Tahun 2018, maka menurut de Pinto yang dikutip dalam jurnal Bambang Tri Bawono menyebutkan terkait dengan menyidik (*opsporing*), yaitu adanya pemeriksaan permulaan oleh pejabat-pejabat yang untuk itu ditunjuk oleh undang-undang segera setelah mereka dengan jalan apapun mendengar kabar yang sekedar beralasan, bahwa ada terjadi sesuatu pelanggaran hukum.⁵⁸

d. Tindak Pidana pelayaran oleh nakhoda

Penulis berargumentasi, sebagai seorang Nakhoda, seharusnya menyadari benar bahwa tugas dan tanggung jawabnya sebagai Nakhoda adalah bertanggung jawab atas segala sesuatu yang ada di atas kapal, ABK dan muatan kapal, disamping memiliki hak mengatur segala kegiatan yang harus dilakukan dan dilaksanakan di atas kapal selama kapal berlayar.

⁵⁸ Bambang Tri Bawono, Tinjauan Yuridis Hak-Hak Tersangka dalam Pemeriksaan Pendahuluan, Jurnal Ilmu Hukum, Volume 245, Fakultas Hukum UNISULA, Semarang, Agustus, 2011, hlm. 62.

Pada dasarnya, tanggung jawab yang diberikan ke pemilik kapal yaitu dalam hal memelihara kapal yang diamanatkan oleh Undang-Undang pada Pasal 130 Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang berbunyi:

1. Setiap kapal yang memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 ayat (1) wajib dipelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal;
2. Pemeliharaan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara berkala dan sewaktu-waktu.
3. Dalam keadaan tertentu Menteri dapat memberikan pembebasan sebagian persyaratan yang ditetapkan, dengan tetap memperhatikan keselamatan kapal.

Pada proses pemenuhan kelaik lautan seperti yang dijelaskan di atas dengan ancaman pidana, seharusnya pemilik kapal mengetahui bahwa dia bertanggung jawab dalam pemenuhan kelaiklautan kapal dan memelihara kelaiklautan kapal yang sudah mendapatkan sertifikat keselamatan dan keamanan seperti yang ada Pasal 130 ayat (2) Undang-Undang Pelayaran.

Sebelum menentukan aturan hukum tindak pidana pelayaran, maka penulis ingin menjabarkan terkait aturan-aturan hukum tindak pidana pelayaran.

Adapun bunyi dari ketentuan Pasal 302 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yakni sebagai berikut:

- (1) Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara

- paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah).
- (2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
 - (3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).

Adapun bunyi pasal 117 ayat 2 pada UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yakni sebagai berikut:

- (2) Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerahpelayarannya yang meliputi:
 - a. keselamatan kapal;
 - b. pencegahan pencemaran dari kapal;
 - c. pengawakan kapal;
 - d. garis muat kapal dan pemuatan;
 - e. kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;
 - f. status hukum kapal;
 - g. manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal;
 - h. manajemen keamanan kapal.

Kapal yang berlayar tidak memiliki Surat Persetujuan Berlayar, kapal tersebut termasuk kapal yang tidak laik laut. Pasal 302 ayat (3) UUP menjelaskan bahwa Nakhoda yang melayarkan kapalnya, sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak layak atau hingga menyebabkan matinya orang, sebagaimana terdapat pada putusan Nomor 1367/Pid.Sus/2018/ PN.Mks yang penulis jadikan sebagai bahan penelitian, dan yang sebelumnya telah dipertegas pada Pasal 117 ayat (2) dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 3

(tiga) tahun atau denda paling banyak Rp 400.000.000 (empat ratus juta rupiah).

Ketentuan tersebut, dipertegas pada Pasal 323 ayat (1) Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran;

- (1) *Nahkoda yang berlayar tanpa memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar sebagaimana dimaksud dalam pasal 219 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah).*
- (2) *Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah).*
- (3) *Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan kapal sehingga mengakibatkan kematian dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.500.000.000,00 (satu milyar lima ratus juta rupiah).'*

Adapun pasal 219 ayat (1) Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran mengatur tentang:

- (1) *Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar.*

Pada tindak pidana pelayaran, mengenai mekanisme pencegahan terjadinya kecelakaan kapal, telah diatur secara rinci melalui ketentuan-ketentuan prosedur pada kapal dan nahkoda, sehingga jika terjadinya sebuah kecelakaan kapal yang merupakan bagian dari kehilafan atau kelalaian, maka nahkoda tidak menjalankan mekanisme yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,

sehingga jika terjadinya sebuah kecelakaan kapal akibat kelalaian atau *kealpaan* yang dilakukan oleh nakhoda, maka dapat dikenakan pasal:

Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang berbunyi:

“Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun”

Merujuk pada Undang-Undang Pelayaran, terdapat beberapa perbuatan melawan hukum yang tidak hanya memberikan sanksi perdata atau sanksi administratif melainkan terdapat juga sanksi pidana, sehingga dapat diperkirakan bahwa menurut pembuat undang-undang hanya sanksi pidanalah yang dapat secara efektif melindungi nilai sosial dasar yang dimaksud.

Walaupun membuat ketentuan pidana didalamnya, namun Undang-Undang Pelayaran itu sendiri sebetulnya dapat dikategorikan perundang-undangan administrasi. Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang memuat perbuatan-perbuatan yang dikenai sanksi pidana adalah perbuatan-perbuatan yang melanggar ketentuan yang tidak cukup ditertibkan hanya dengan menggunakan sanksi administratif atau sanksi perdata. Sanksi administratif atau sanksi perdata tidak cukup efektif untuk memberi efek dan mencegah orang lain untuk melakukan perbuatan yang sama.