

SKRIPSI

**EKSAMINASI PUTUSAN NO. 72/PID.B/2017/PN RBI. TENTANG
TINDAK PIDANA MELAYARKAN KAPAL YANG TIDAK LAIK LAUT
YANG MENGAKIBATKAN KERUGIAN HARTA BENDA**



OLEH

ARSYIK

B111 15 139

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

2019



HALAMAN JUDUL

**EKSAMINASI PUTUSAN NO.72/PID.B/2017/PN RBI. TENTANG
TINDAK PIDANA MELAYARKAN KAPAL YANG TIDAK LAIK LAUT
YANG MENGAKIBATKAN KERUGIAN HARTA BENDA**

OLEH

ARSYIK

B111 15 139

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Tugas Akhir dalam rangka Penyelesaian Studi Sarjana
pada Program Studi Ilmu Hukum

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2019



PENGESAHAN SKRIPSI

EKSAMINASI PUTUSAN NO. 72/PID.B/2017/PN RBI). TENTANG TINDAK PIDANA MELAYARKAN KAPAL YANG TIDAK LAIK LAUT YANG MENGAKIBATKAN KERUGIAN HARTA BENDA

Disusun dan diajukan oleh

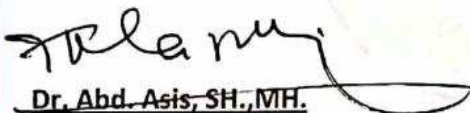
ARSYIK
B111 15 139

Telah Dipertahankan di hadapan Panitia Ujian Skripsi yang Dibentuk
dalam Rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana
Departemen Hukum Pidana Program Studi Ilmu Hukum
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
Pada Hari Selasa, 23 April 2019
dan Dinyatakan Diterima

Panitia Ujian

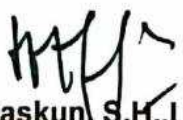
Ketua

Sekretaris


Dr. Abd. Asis, SH.,MH.
NIP. 19620618 198903 1 002


Dr. Nur Azisa, S.H.,M.H.
NIP. 19671010 199202 2 002

Ketua Program Studi Sarjana Ilmu Hukum


Dr. Maskun, S.H.,LL.M.
NIP. 19761129 199903 1 005



PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Arsyik

Nomor Induk Mahasiswa : B111 15 139

Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S-1)

Program Studi : Ilmu Hukum

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul **“Eksaminasi Putusan No. 72/Pid.B/2017/Pn Rbi). Tentang Tindak Pidana Melayarkan Kapal Yang Tidak Laik Laut Yang Mengakibatkan Kerugian Harta Benda”** adalah BENAR merupakan hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambilan atau pemikiran orang lain.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan isi skripsi ini hasil karya orang lain atau dikutip tanpa menyebut sumbernya, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, April 2019



PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa skripsi dari mahasiswa:

Nama : Arsyik
Nomor Pokok : B111 15 139
Bagian : Hukum Pidana
Judul : Eksaminasi Putusan No. 72/Pid.B/2017/Pn
Rbi). Tentang Tindak Pidana Melayarkan
Kapal Yang Tidak Laik Laut Yang
Mengakibatkan Kerugian Harta Benda.

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam Ujian Skripsi..

Makassar, April 2019

Pembimbing I

Pembimbing II


Dr. Abd. Asis SH., MH.
NIP. 19620618 198903 1 002


Dr. Hj. Nur Azisa, SH., MH.
NIP. 19671010 199202 2 002





**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS HUKUM**

Jl. Perintis Kemerdekaan KM.10 Makassar 90245 Telp/Fax : (0411)584686,587219, E-mail:hukum@unhas.ac.id

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI


Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama : ARSYIK
Nomor Pokok : B11115139
Program Studi : Ilmu Hukum
Departemen : Hukum Pidana
Judul Skripsi : Eksaminasi Putusan Nomor 72/Pid.B/2017/PN. Rbi Terhadap Tindak Pidana Melayarkan Kapal Yang Tidak Laik Laut Yang Mengakibatkan Kerugian Harta Benda

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

Makassar, April 2019

a.n. Dekan
Wakil Dekan Bidang Akademik, Riset dan Inovasi


Prof. Dr. Hamzah Halim, SH., MH
NIP. 19731231 199903 1 003



ABSTRAK

ARSYIK, B11115139. Eksaminasi Putusan Pengadilan Tentang Tindak Pidana Melayarkan Kapal Yang Tidak Laik Laut Yang Mengakibatkan Kerugian Harta Benda Di Pelabuhan Bima (Study Putusan Nomor. 27/PID.B/2017/PN RBI) dibawah bimbingan oleh (Abd, Asis) selaku Pembimbing I dan (Nur Azisa) selaku Pembimbing II.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pertanggungjawaban pidana terhadap tindak pidana melayarkan kapal yang tidak laik laut yang mengakibatkan kerugian harta benda. Selain itu penelitian ini juga bertujuan untuk mengetahui pertimbangan hakim dalam menjatuhkan pidana pada tindak pidana melayarkan kapal yang tidak laik laut yang mengakibatkan kerugian harta benda.

Penelitian ini dilakukan di Pengadilan Negeri Raba Bima dengan metode pengumpulan data yang digunakan adalah metode Kepustakaan dan metode wawancara. Jenis dan sumber bahan hukumnya terdiri atas bahan hukum primer, sekunder, dan bahan hukum tersier, dengan teknik analisis bahan hukum menggunakan analisis kualitatif. Data yang diperoleh dan dianalisis sehingga mengungkapkan hasil yang diharapkan dan kesimpulan atas permasalahan.

Adapun hasil penelitian menunjukkan, bahwa: pertanggungjawaban pidana terhadap perbuatan yang melayarkan kapal yang tidak laik laut sebagaimana pasal 302 UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, tidak hanya dibebankan kepada seorang Nakhoda kapal, namun ada pihak lain yang juga dapat dimintai pertanggungjawaban dalam hal ini Syahbandar, pihak perhubungan setempat yang bertugas di pelabuhan dan pemilik kapal. Dalam penjatuhan pidana, Hakim senyatanya pada kasus ini yang terkait pidana melayarkan kapal yang tidak laik laut hanya menjatuhkan pidana kepada seorang Nakhoda, tanpa mempertimbangkan pihak lain yang juga turut serta. Hal ini terjadi pada kasus yang melibatkan Mappede Sangka dimana Mappede Sangka dijatuhi hukuman 2 bulan penjara dan denda sebesar Rp5.000.000.00 (lima juta rupiah).



ABSTRACT

ARSYIK, B11115139. Review of Court Order Regarding Criminal Offenses of Sailing Vessels Considered Unseaworthy Out of Port That Resulted in Loss of Property in Bima Port (Study of Court Order Number 27 / PID.B / 2017 / PN RBI) under the guidance of (Abd, Asis) as Advisor I and (Nur Azisa) as Advisor II.

This study aims to determine criminal liability for criminal acts of sailing vessels considered unseaworthy that resulted in loss of property. In addition, this study also aims to determine the judge's consideration in imposing a criminal offense on sailing vessels considered unseaworthy that resulted in loss of property.

This research was conducted at the Bima Raba District Court where the methods used to gather data were the Bibliography method and the interview method. The types and sources of legal material consist of primary, secondary, and tertiary legal materials, with legal material analysis techniques using qualitative analysis. Data obtained and analyzed so as to reveal the expected results and conclusions on the problem.

The results of the study show that: criminal liability for acts sailing vessels considered unseaworthy as Article 302 of Law No. 17 of 2008 concerning shipping, is not only borne by the ship's captain, but also other parties who can also be held accountable, in this case Syahbandar, the local transportation party who works in the port and ship owner. In Ruling, the judge in this case only imposed a sentence on a single sailor, without considering other the other participating parties. This happened in a case involving Mappede Sangka where Mappede Sangka was sentenced to 2 months in prison and a fine of Rp 5,000,000.00 (five million rupiahs).



KATA PENGANTAR



Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah, Wasyukurillah, Lahawla Walaquwata Illahbillah. Segala puji atas keharibaan kasih limpahan sayang, yang belas kasihNya melebihi kasih kita pada diri kita sendiri, Dialah Allah Subhanahu Wata'aala, Tuhan semesta alam yang telah mengajarkan *al-sma* kepada manusia melalui perantara kalam dan senantiasa memberikan hidayah, rahmat, dan karunia-Nya kepada seluruh umat manusia yang dikehendakiNya, sehingga dalam setiap waktu kita diberikan kesempatan untuk bersyukur dan mengingat kebesarannya.

Sholawat serta salam semoga selalu tercurahkan kepada junjungan alam, dambaan qalbu, tambatan spiritual suci, dan sumber mata air para kekasih Allah, sayyidana Muhammad Sallallahu'alihi Wasallam, keluarga suci, para sahabat nabi terpilih dan seluruh manusia, yang telah membawa kita dari zaman kebodohan dan dokmatisme menuju zaman yang rasional dan ilmiah, sehingga penulis diberikan akal dan kemampuan untuk menyelesaikan Skripsi yang berjudul: **Eksaminasi Putusan No. 72/Pid.B/2017/Pn Rbi Tentang Tindak Pidana Melayarkan Kapal Yang Tidak Laik Laut Yang Mengakibatkan Kerugian Harta Benda**).

Skripsi ini diajukan sebagai tugas akhir dalam rangka penyelesaian

di jurusan pada departemen Hukum Pidana program studi Ilmu Hukum Universitas Hasanuddin.



Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sangat dalam kepada beberap sosok yang telah menemani dan mendampingi usaha penulis, sehingga penulis mampu menyelesaikan Skripsi ini dengan tepat pada waktunya. Terutama kepada kedua orang tua penulis, Ayahanda (**M. Sidik Arsyad**) dan Ibunda **Sorbayang** telah mengandung, melahirkan, mendidik, membesarkan penulis dengan sangat penuh kasih sayang dan kesabarannya serta usahanya tanpa pamrih, kepada ibunda tercinta yang telah benar-benar memberikan do'a motivasi dan dukungan penuh kepada penulis. Tidak lupa pula seluruh keluarga, rekan dan para sahabat penulis yang senantiasa membantu, membimbing, serta memberikan arahan kepada penulis, sehingga penulis sampai kepada penghujung Proses Pendidikan Sarjana pada Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar Tahun 2018.

Terima kasih yang sebesar-besarnya juga penulis sampaikan kepada bapak **Dr. Abd. Asis, S.H.,M.H.**, selaku pembimbing I dan ibu **Dr. Nur Azisa, S.H.,M.H.** selaku pembimbing II yang telah sabar memberikan bimbingan, saran, petunjuk, dan bantuan dari awal penulisan hingga selesainya Skripsi ini. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada tim penguji dalam ujian Skripsi penulis yaitu **Dr. Syamsuddin Muchtar, SH.,MH.** dan **Dr. Audyna Mayasari, SH.,MH.**



Melalui kesempatan ini, tidak lupa pula penulis juga haturkan rasa hormat dan terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. Dwia Aries Tina Pulubuhu, MA selaku Rektor Universitas Hasanuddin dan segenap jajarannya;
2. Prof. Dr. Farida Patittingi, SH.,M.Hum selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin sekaligus Penasehat Akademik penulis, Prof. Dr. Hamzah Halim, SH.,MH selaku Wakil Dekan Bidang Akademik, Riset, dan Inovasi, Dr. Syamsuddin Muchtar, SH.,MH selaku Wakil Dekan Bidang Perencanaan, Keuangan, dan Sumber Daya, dan Dr. Hasrul, SH.,MH selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan dan Alumni Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin;
3. Dr. Maskun, SH.,LLM selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin;
4. Ketua Departemen Hukum Pidana, Prof. Dr. Andi Muhammad Sofyan, SH.,MH dan Dr. Haeranah, SH.,MH selaku Sekretaris Departemen Hukum Pidana yang telah sabar meluangkan waktu, tenaga, dan pikirannya dalam memberikan saran dan masukan;
5. Dr. Abd. Asis,SH.,MH dan Dr. Audyna Mayasari ,SH.,MH selaku Tim Penilai/Penguji Skripsi penulis;
6. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang dengan ikhlas membagikan ilmunya kepada penulis selama



menjalani proses perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin;

7. Seluruh staf pegawai akademik Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah banyak membantu melayani urusan administrasi dan bantuan lainnya selama melaksanakan kuliah di Universitas Hasanuddin;
8. Keluarga Besar Sekolah Dasar Negeri (SDN) 1 Simpasai (alumni 2009), Sekolah Menengah Pertama Negeri (SMPN) 2 Lambu (alumni 2012), Sekolah Menengah Atas Negeri (SMAN) 2 Lambu (alumni 2015), serta seluruh civitas akademika Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah menjadi tempat penulis menggali dan mendapatkan ilmu pengetahuan hingga saat ini;
9. Seluruh teman-teman seperjuangan di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin teristimewa JURIS 2015, dan terkhusus teman-teman kelas Hukum D, Nur Alamsyah, Surya Abryan Teguh Pahlawan, Arham, Alfian, Supriadi Bone, Ilham, Fhatir Bakkarang, Muhzir, Erwin, Syarif, Ahmad Fatoni, Suhardi, Supardi, Yaumil, Ame, Nurul Ihza, Hajrah, Putri Jelita, Windi, Lola, dan seterusnya yang penulis tidak sempat menulisnya satu persatu, terima kasih atas kekeluargaannya serta keakraban yang telah diberikan kepada penulis;



Untuk Keluarga Besar UKM Lembaga Dakwah As-Syariah Mahasiswa Pecinta Mushollah Fakultas Hukum Universitas

Hasanuddin (LDA MPM FH UH), kanda Dayat (Hakim PTUN), kanda Wahyu (Hakim PN), kanda Asyraf, Asrullah, kanda Nurkhalis, kanda Suyanto, kanda Muhammad Idris, kanda Adi, . Teman-teman seperjuangan Supriadi, Supardi, Auzan, Muslim Haq, dan lainnya yang tidak sempat disebutkan satu persatu;

11. Untuk Keluarga Besar UKM Lembaga Penalaran dan Penulisan Karya Tulisa Ilmiah Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin (LP2KI FH UH) kakanda dan senior Zulkifli Rahman, SH, kanda Jemmi, SH, kanda Rani Yuniarsih, SH, kanda Orin Gusta Andini, SH.,MH, kanda Hidayat Pratama, SH.,MH, kanda Asrullah, kanda Ahmad Suyudi, SH, kanda Resky Amalia Syafiin, SH, kanda Sri Wahyuni S, SH, kanda Muhammad Yusran, SH, Fitrah Ramadani, SH, kanda Huriah, Reva Kurniawan, SH. Teman-teman seperjuangan Juhardianti, Renih Setiawan, Arham Amriyadi, A. Rian Jubhari, Wildan Yusuf, Auzan Haq, Muh. Rifaldi, Apriliansyah, Asni, Fauzan, Mulyadi Karim, Sri Hasrina, A. Kamridawati, Lilis Ekayani B, Anna Rahayu, Jusi, Nurinsani, Muh. Tayyib, Muh. Ari Zulfikar, Elshy Elfiana Sari. Serta adik-adik Ayu Lestari Indah, Najad, Alim, Ramdan yulia, Jelita, Muliana Mursalim, Ikram dan semua yang tidak sempat penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas persaudaraan dan kekeluarganya yang diberikan selama ini;



12. Untuk Keluarga Besar Himassila, Himpunan Mahasiswa Sangga Simpasai Sangga Lanta, terutama kedua senior yang masih peduli mendampingi kami sampai sekarang, Kanda Ustadz Ibrahim dan Kanda Ustadz Saidin Hamzah;
13. Untuk Keluarga Besar Ikatan Mahasiswa Muhammadiyah Pimpinan Komisariat Hukum Unhas, dan Cabang Makassar Timur;
14. Untuk Teman-teman Kuliah Kerja Nyata (KKN) Gelombang 99 Kecamatan Tanete Rilau, Desa Lalabata, ka Ical, ka Anca, ka Ucup, ka Afri, Dianra, Aisyah, Heriah, Anti, Bunda, terima kasih atas kekeluargaan dan kerjasamanya selama KKN berlangsung;
15. Keluarga Besar Ikatan Keluarga Mahasiswa Bidikmisi Universitas Hasanuddin (IKAB UH), Kakanda dan senior Masrin, ST, kanda Rahmi, S.Kes, kanda Simon, ST, kanda Ika, kanda Fadil, kanda Penni, terkhusus Panitia SMART BIDIKMISI 2016 Isdam Supriadi, Amelia Wahdani, Chandra Sanima AG, Marningsih Sadik, Nurvayanti, Nurbayani, Anwar, Eka Indriani, Takbir, Vivi, Sahriana, Suhardi, Ulvha, Arham, Ulan, Akbar, dan seluruh teman-teman IKAB yang tidak sempat disebutkan satu persatu, terima kasih atas pengalaman, kekeluargaan dan kerukunan yang telah diberikan kepada penulis;



16. Sahabat seperjuangan PKM Bontokanang Legal Klinik Program, kanda Ahmad Yani, Galang Ramadan, Cakra, dan adinda Ramdhan.
17. Kepada sahabat-sahabat seperjuangan yang telah penulis anggap sebagai saudara sendiri sejak maba hingga sekarang, Fathir, Surya, Aris Munandar, Alamsyah, Arham, Muhzir, Indri, Muliana, Ilham, Suhardi, Supriadi, Muslim Haq, Idham..
18. Terakhir penulis ucapkan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah berperan penting dalam perjalanan pendidikan penulis hingga saat ini.

Penulis menyadari bahwa tidak ada karya tulis yang sempurna, begitu juga dengan Skripsi ini memiliki banyak kekurangan sehingga membutuhkan kritik, saran dan masukan yang sifatnya membangun guna perbaikan tulisan dari Skripsi ini dan penulisan-penulisan lain selanjutnya. Akhir kata, penulis berharap Skripsi ini dapat bermanfaat dan menjadi bahan hukum yang memberikan referensi terkait topik penelitian yang dibahas dalam Skripsi tersebut.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Makassar, April 2019

Penulis,
ARSYIK



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PENGESAHAN SKRIPSI	ii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iv
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	xv
BAB I POSISI KASUS	1
A. Identitas Terdakwa	1
B. Kronologi Kasus	1
C. Dakwaan Penuntut Umum.....	4
D. Amar Putusan.....	7
BAB II RUMUSAN PERSOALAN HUKUM	9
BAB III PERUMUSAN BAHAN-BAHAN HUKUM	11
A. Bahan Hukum.....	11
Tinjauan Umum Tentang Eksaminasi	11
B. Tindak Pidana.....	13
1. Pengertian Tindak Pidana	13
Unsur-Unsur Tindak Pidana	17
Pertanggungjawaban Pidana	24



4. Pidana dan Pemidanaan.....	33
5. Teori-Teori Tentang Pemidanaan	36
6. Pembagian Tindak Pidana	42
C. Tindak Pidana Pelayaran dan Pertanggungjawaban	
Pidana	46
1. Nakhoda.....	46
2. Pengertian Umum Tentang Kapal	48
3. Pelayaran.....	50
4. Pengaturan Tentang Tindak Pidana Pelayaran Dalam KUHP	53
5. Tindak Pidana Pelayaran Berdasarkan UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008	58
D. METODE PENELITIAN	65
1. Lokasi Penelitian	66
2. Jenis dan Sumber Data.....	66
3. Teknik Pengumpulan Data	67
4. Analisis Data	67
BAB IV ANALISIS	69
A. Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Tindak Pidana Melayarkan Kapal yang tidak Laik Laut yang Mengaki batkan Kerugian Harta Benda	69



ertimbangan Hukum Hakim Dalam Menjatuhkan
utusan Terhadap Tindak Pidana Melayarkan Kapal

Yang Tidak Laik Laut Yang Mengakibatkan Kerugian Harta Benda Dadalam Putusan Nomor. 72/Pid.B/2017/ Pn Rbi	80
1. Pertimbangan Hakim	80
2. Analisis Penulis.....	85
a. Penerapan Hukum.....	89
b. Hakim Tidak Mempertimbangkan Peran Syahbandar Dalam Terjadinya Ketidak Laik Lautan Kapal	90
BAB V PENUTUP	94
A. Kesimpulan	94
B. Saran.....	96

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN



BAB I

POSISI KASUS

Dalam menguraikan kasus posisi dan fakta hukum, penulis tidak menjelaskan secara utuh kasus posisi pada putusan PN No. 72/Pid.B/2017/Pn Rbi, tetapi penulis meringkas butir-butir penting terkait putusan tersebut dengan kasus posisi dan fakta hukum seperti dibawah ini.

A. Identitas Terdakwa

Mappe Sangka, Tempat lahir Makassar, Umur 52 Tahun, Tanggal lahir 2 Maret 1960, jenis kelamin Laki-laki, Kebangsaan Indonesia, Tempat tinggal Jalan Marthadinata No. 75, Kelurahan Tanjung, Kecamatan Rasanae Barat, Kota Bima, beragama Islam, Pekerjaan sebagai seorang Pelaut. Demikian identitas singkat derdakwa yang penulis uraikan dalam tulisan ini. Identitas ini penulis kutip sebagaimana tertuang dalam putusan yang akan dianalisis dalam tulisan ini.

B. Kronologi Kasus

Saudara Terdakwa Mappe Sangka pada hari Rabu Tanggal 06 Juli 2016 sekitar pukul 21.00 Wita, bertempat di depan Toko Sumber Hoky yang terletak di Perairan Pelabuhan Bima atau setidaknya pada

ain yang masih termasuk dalam daerah hukum Pengadilan Negeri



Raba Bima. Saudara Mapped Sangka yang melayarkan kapalnya sedangkan ia mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut.

Dalam kejadian tersebut terdakwa merupakan Nakhoda Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya yang memuat bawang merah dan garam dengan total 155 (seratus lima puluh lima) ton dan bertolak meninggalkan Pelabuhan Bima dengan tujuan Pelabuhan Banjarmasin dimana tugas dan tanggungjawab Nakhoda adalah memimpin kapal dan bertanggungjawab untuk melaksanakan kewajiban yakni untuk menaati dengan seksama segala peraturan yang lazim dan ketentuan-ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya.

Sesuai dengan Surat Persetujuan Berlayar No. P2/KM17/24/VI/2016 yang dikeluarkan oleh Syahbandar di Bima tanggal 05 Juli 2016 dengan menunjuk Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya bertolak dari Bima menuju Pelabuhan Banjarmasin, dan sesuai dengan Surat Keterangan Pengawakan Nomor : AL.406/57/KSOP.BMA-2016 tanggal 25 Mei 2016 yang dikeluarkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Bima, menerangkan bahwa Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya diawaki oleh 5 (lima) orang perwira Kapal Layar yang terdiri atas, Nakhoda, Muallim, Perwira Radio, KKM, dan Masinis, namun pada

in menuju pelabuhan banjarmasin, perwira yang ikut dalam Kapal anyanya berjumlah 4 (empat) orang, dimana saksi Ramadhin selaku Bagian Mesin (Masinis) Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya



pada tanggal 03 Juli 2016 telah menyampaikan kepada Terdakwa untuk meminta izin tidak ikut berlayar karena orang tuanya meninggal. Terdakwa memberikan izin kepada saksi Ramadhin. Sehingga dengan tidak ikutnya saksi Ramadhin selaku Perwira Bagian Mesin (Masinis) Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya, Terdakwa tetap melanjutkan berlayar menuju Pelabuhan Banjarmasin.

Jadi dengan tetap berlayarnya Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya, menyebabkan Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan dalam hal unsur pengawakan sebagaimana surat keputusan S.DJPL No. PY.66/1/2-02 tanggal 7 Pebruari 2002 tentang persyaratan pengawakan keselamatan bagi kapal. Perbuatan Terdakwa sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam Pasal 302 Ayat (1) Jo Pasal 117 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Meskipun Terdakwa tahu bahwa kapal yang dilayarkanya tidak laik lauk, terdakwa tetap melakukan pelayaran dari pelabuhan Bima menuju pelabuhan Banjarmasin dengan jumlah perwira yang tidak sesuai dengan persyaratan, karena pimpinan perusahaan mengetahui keadaan kapal sudah siap dilayarkan sehingga apabila Terdakwa tidak melanjutkan pelayaran sesuai dengan jadwal tersebut, Terdakwa khawatir akan di PHK

usaha.



Sehingga Kapal KLM Duta Mulya tidak sampai ke pelabuhan Banjarmasin karena kapal tersebut tenggelam karena pada saat itu kapal yang Terdakwa Nakhodai ditabrak gelombang sehingga mengalami kebocoran dan air yang masuk kedalam kapal tidak mampu dipompa keluar oleh 5 (lima) buah pompa sedot air. Sehingga kapal tersebut tenggelam pada kedalaman sekitar 1900 (seribu sembilan ratus) meter. Bahwa setelah kapal yang dipakai berlayar tersebut tenggelam, Terdakwa bersama seluruh ABK selamat semua karena menyelamatkan diri menggunakan sekoci dan rakit setelah itu diselamatkan oleh para nelayan.

Sebelum berlayar, kondisi kapal sudah dalam kondisi baik, namun seorang perwira bagian mesin (masinis) tidak ikut berlayar, sehingga Kapal yang bermuatan campur dengan berat totalnya 155 (seratus lima puluh lima) ton, ditambah dengan masuknya air dari hempasan gelombang tinggi, menyebabkan kapal tersebut tenggelam dan mengakibatkan kerugian harta benda.

C. Dakwaan Penuntut Umum

Dakwaan Pertama

KESATU

Bahwa ia Terdakwa Mappede Sangka pada hari Rabu Tanggal 06 Juli 2016 sekitar pukul 21.00 Wita atau setidaknya pada waktu lain bulan Juli Tahun 2016 atau setidaknya pada waktu lain dalam tahun 2016 bertempat di depan Toko Sumber Hoky yang terletak di Pelabuhan Bima atau setidaknya pada tempat lain yang berbatasan dengan daerah hukum Pengadilan Negeri Raba Bima



berwenang mengadili, yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut, perbuatan tersebut dilakukan dengan cara-cara sebagai berikut:

- a) Bahwa Terdakwa merupakan Nakhoda Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya yang memuat bawang merah dan garam dengan total 155 (seratus lima puluh lima) ton dan bertolak meninggalkan Pelabuhan Bima pada tanggal 06 Juli 2016 sekitar Pukul 21.00 Wita dengan tujuan Pelabuhan Banjarmasin dimana tugas dan tanggungjawab Nakhoda adalah memimpin kapal dan bertanggung jawab untuk melaksanakan kewajiban yakni untuk menaati dengan seksama segala peraturan yang lazim dan ketentuan-ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya;
- b) Bahwa sesuai dengan Surat Persetujuan Berlayar No. P2/KM17/24/VI/2016 yang dikeluarkan oleh Syahbandar di Bima tanggal 05 Juli 2016 dengan menunjuk Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya bertolak dari Bima pada tanggal 05 Juli 2016 menuju Pelabuhan Banjarmasin, dan sesuai dengan Surat Keterangan Pengawakan Nomor : AL.406/57/KSOP.BMA-2016 tanggal 25 Mei 2016 yang dikeluarkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Bima menerangkan bahwa Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya diawaki oleh 5 (lima) orang perwira Kapal Layar yang terdiri atas : Nakhoda, Mualim, Perwira Radio, KKM, dan Masinis, namun pada saat akan menuju pelabuhan banjarmasin, perwira yang ikut dalam Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya hanya berjumlah 4 (empat) orang, dimana saksi Ramadhin selaku Perwira Bagian Mesin (Masinis) Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya pada tanggal 03 Juli 2016 telah menyampaikan kepada Terdakwa untuk meminta izin tidak ikut berlayar karena orang tuanya meninggal, selanjutnya Terdakwa memberikan ijin kepada saksi Ramadhin sampai kembalinya Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya ke Pelabuhan Bima lalu Terdakwa segera melaporkan hal tersebut kepada pengurus / agent kapal;
- c) Bahwa dengan tidak ikutnya saksi Ramadhin selaku Perwira Bagian Mesin (Masinis) Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya, Terdakwa tetap melanjutkan berlayar menuju Pelabuhan Banjarmasin;
- d) Bahwa dengan tetap berlayarnya Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya, menyebabkan Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan dalam hal unsur pengawakan sebagaimana surat keputusan S.DJPL No. PY.66/1/2-02 tanggal 7 Februari 2002 tentang persyaratan pengawakan keselamatan bagi kapal KLM berukuran tonase kotor sampai dengan Gt 500 yang mensyaratkan 7 perwira terdiri atas: Nakhoda, MPR.TKI, Mualim, MPR.TK.II Kkm, JMPR.TK.I, masinis, JMPR.TK.II.



Perbuatan Terdakwa sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam Pasal 302 Ayat (1) Jo Pasal 117 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Dakwaan Kedua

KEDUA:

Bahwa ia Terdakwa Mappede Sangka pada hari Rabu Tanggal 06 Juli 2016 sekitar pukul 21.00 Wita atau setidaknya-tidaknya pada waktu lain dalam Bulan Juli Tahun 2016 atau setidaknya-tidaknya pada waktu lain dalam Tahun 2016 bertempat di depan Toko Sumber Hoky yang terletak di Perairan Pelabuhan Bima atau setidaknya-tidaknya pada tempat lain yang masih termasuk dalam daerah hukum Pengadilan Negeri Raba Bima berwenang mengadili, yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut, yang mengakibatkan kerugian harta benda, perbuatan tersebut dilakukan dengan cara-cara sebagai berikut:

- a) Bahwa Terdakwa merupakan Nakhoda Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya yang memuat bawang merah dan garam dengan total 155 (seratus lima puluh lima) ton dan bertolak meninggalkan Pelabuhan Bima pada tanggal 06 Juli 2016 sekira Pukul 21.00 Wita dengan tujuan Pelabuhan Banjarmasin dimana tugas dan tanggungjawab Nakhoda adalah memimpin kapal dan bertanggungjawab untuk melaksanakan kewajiban yakni untuk menaati dengan seksama segala peraturan yang lazim dan ketentuan-ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya.
- b) Bahwa sesuai dengan Surat Persetujuan Berlayar No. P2/KM17/24/VI/2016 yang dikeluarkan oleh Syahbandar di Bima tanggal 05 Juli 2016 dengan menunjuk Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya bertolak dari Bima pada tanggal 05 Juli 2016 menuju Pelabuhan Banjarmasin, dan sesuai dengan Surat Keterangan Pengawakan Nomor : AL.406/57/KSOP.BMA-2016 tanggal 25 Mei 2016 yang dikeluarkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Bima menerangkan bahwa Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya diawaki oleh 5 (lima) orang perwira Kapal Layar yang terdiri atas: Nakhoda, Muallim, Perwira Radio, KKM, dan Masinis, namun pada saat akan menuju pelabuhan banjarmasin, perwira yang ikut dalam Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya hanya berjumlah 4 (empat) orang, dimana saksi Ramadhin selaku Perwira Bagian Mesin (Masinis) Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya pada tanggal 03 Juli 2016 telah menyampaikan kepada Terdakwa untuk



meminta izin tidak ikut berlayar karena orang tuanya meninggal, selanjutnya Terdakwa memberikan izin kepada saksi Ramadhin sampai kembalinya Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya ke Pelabuhan Bima lalu Terdakwa segera melaporkan hal tersebut kepada pengurus/agent kapal.

- c) Bahwa dengan tidak ikutnya saksi Ramadhin selaku Perwira Bagian Mesin (Masinis) Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya, Terdakwa tetap melanjutkan berlayar menuju Pelabuhan Banjarmasin.
- d) Bahwa dengan tetap berlayarnya Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya, menyebabkan Kapal Layar Motor (KLM) Duta Mulya tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan dalam hal unsur pengawakan sebagaimana surat keputusan S.DJPL No. PY.66/1/2-02 tanggal 7 Pebruari 2002 tentang persyaratan pengawakan keselamatan bagi kapal KLM berukuran tonase kotor sampai dengan Gt 500 dengan syarat 7 perwira terdiri atas : Nakhoda, MPR.TKI, Muallim, MPR.TK.II Kkm, JMPR.TK.I, masinis, JMPR.TK.II.

Perbuatan Terdakwa sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam Pasal 302 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

D. Amar Putusan

Dalam mengadili perkara tersebut, pengadilan memutuskan bahwa terdakwa Mappede Sangka terbukti melakukan perbuatan yang didakwakan kepadanya. Berikut kutipan amar Putusan tindak pidana melayarkan kapal yang tidak laik laut yang mengakibatkan kerugian harta benda pada Putusan Pengadilan Negeri Raba Bima.

- a) Menyatakan Terdakwa Mappede Sangka telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “melayarkan kapal yang tidak laik laut, mengakibatkan kerugian harta benda”.
 - b) Menjatuhkan pidana kepada Terdakwa oleh karena itu dengan pidana penjara selama 2 (dua) bulan.
 - c) Menjatuhkan pidana denda sebesar Rp5.000.000,00 (lima juta rupiah), apabila denda tidak dibayar diganti dengan pidana kurungan selama 1 (satu) bulan.
- Perintah agar Terdakwa ditahan.
Menetapkan barang bukti berupa: Surat Ukur, Surat Pengawakan, PB dari Pelabuhan Tolak Terakhir, Daftar ABK, Surat Pernyataan



Nakhoda saat kapal bertolak meninggalkan pelabuhan Bima, SPB saat kapal bertolak meninggalkan pelabuhan Bima, Daftar ABK saat kapal bertolak meninggalkan pelabuhan Bima, PKL atas nama Nakhoda dan Muallim, dan LKK yang dibuat Nakhoda, dikembalikan kepada Hermansyah, S.H..

- f) Membebankan kepada Terdakwa membayar biaya perkara sejumlah Rp2.500,00 (dua ribu lima ratus rupiah).



BAB II

RUMUSAN PERSOALAN HUKUM

Berdasarkan latar belakang dan kronologi kasus yang telah dipaparkan diatas, Majelis Hakim Pengadilan Negeri Raba Bima menyatakan bahwa terdakwa Mappede Sangka secara sah telah terbukti melakukan tindak pidana melayarkan kapal yang tidak laik laut yang mengakibatkan kerugian harta benda. Sebagaimana yang tercantum dalam dakwaan alternatif kedua sebagaimana diatur dalam Pasal 302 ayat (2) Undang-undang Nomor. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang berbunyi, “jika perbuatan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)” sedangkan pada ayat (1) berbunyi “Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedang yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tahun) atau pidana denda paling banyak Rp. 400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah)”.

Berdasarkan uraian persoalan hukum diatas, maka penulis merumuskan masalah untuk diteliti dan dianalisis lebih dalam, sebagai berikut:



Siakah yang bertanggungjawab terhadap tindak pidana melayarkan kapal yang tidak laik laut yang mengakibatkan kerugian harta benda?

2. Bagaimanakah pertimbangan hukum hakim dalam penjatuhan putusan terhadap tindak pidana melayarkan kapal yang tidak laik laut yang mengakibatkan kerugian harta benda pada *Putusan Nomor. 72/Pid.B/2017/Pn Rb?*



BAB III

PERUMUSAN BAHAN-BAHAN HUKUM

A. Bahan Hukum

Tinjauan Umum Tentang Eksaminasi

Istilah Eksaminasi, merupakan istilah yang digunakan untuk memantapkan serta meningkatkan pengetahuan dan kemampuan teknis yuridis dan administrasi hakim dalam pelaksanaan penyelesaian perkara yang dilakukan oleh setiap hakim. Melalui pembinaan, pengamanan teknis, pengendalian dan penilaian yang berkelanjutan.¹

Eksaminasi berasal dari bahasa Inggris yaitu "*Examination*" atau dalam kamus bahasa Inggris-Indonesianya sebagai ujian atau pemeriksaan.² Eksaminasi dalam bahasa Belanda yaitu *examen* yang artinya "ujian"; "*examinandus*" artinya "yang diuji," dan *examinatie* yang artinya "pengujian". Jadi istilah eksaminasi tersebut jika dikaitkan dengan aktivitas mahasiswa yang sedang menganalisis putusan hakim, berarti ujian atau pemeriksaan terhadap putusan pengadilan atau hakim yang berkaitan dengan isi putusan yang telah diputuskan oleh hakim.

Jadi istilah eksaminasi dapat diartikan sebagai pemeriksaan, sehingga eksaminasi putusan pengadilan diartikan sebagai pemeriksaan



¹Andi Hamzah dkk., 2009, *Analisis Dan Evaluasi Hukum Tentang Eksaminasi Hakim Mengenai Tindak Pidana Korupsi*. Di Lihat dari, Gusti Ngurah Rai 2017, *Formatif Eksaminasi Putusan Dalam Menunjang Sistem Peradilan Pidana Di* hlm. 66.
²Desy Anwar, 2007, *Kamus Lengkap 100 Miliard*, Amelia Surabaya, hlm. 128.

terhadap putusan pengadilan. Istilah yang mirip dengan eksaminasi adalah *legal annotation*, yaitu semacam ulasan ataupun pemberian catatan terhadap putusan pengadilan. Istilah eksaminasi sebagaimana telah dijelaskan, berasal dari kata Belanda, *examinatie* yang berarti memeriksa dan menilai atau menguji putusan badan pengadilan, meskipun sebetulnya dalam hal ini kata “anotasi” lebih tepat untuk menggambarkan aktifitas tersebut³

Eksaminasi sering disebut dengan *legal annotation* yaitu pemberian catatan-catatan hukum terhadap putusan pengadilan maupun dakwaan jaksa. Pada dasarnya proses yang dilakukan hampir sama dengan eksaminasi. Namun pada perkembangannya eksaminasi biasanya merupakan gabungan lebih dari 1 (satu) *legal annotation*.⁴

Berdasarkan pengertian di atas maka jika dikaitkan dengan aktivitas mahasiswa yang ingin menguji atau menganalisis suatu putusan hakim, maka artinya adalah ujian atau pemeriksaan terhadap putusan pengadilan atau hakim yang menjadi objek pembahasan yang ingin di uji dan kaji secara ilmiah. Dalam hal ini penulis akan menguji dan menganalisis putusan Hakim Pengadilan Negeri Raba terkait kasus tindak pidana melayarkan kapal yang tidak laik laut yang mengakibatkan kerugian harta benda. .



ulfanlaw's Weblog, 2018,
ulfanlaw.wordpress.com/2008/07/26/eksaminasi-atas-putusan-pengadilan-yang-
Di Akses pada tanggal 9 November 2018 pukul 16:52 WITA
Wazingatu Zakiyah et. al., 2011, *Panduan Eksaminasi Publik, Indonesia*
p Watch.Di Lihat dari Gusti Ngurah Rai, *Loc. Cit.*, hlm. 66.

B. Tindak Pidana

1. Pengertian Tindak Pidana

Sebelum menguraikan lebih jauh tentang tindak pidana pelayaran, terlebih dahulu akan diuraikan tentang pengertian tindak pidana. Pembentuk undang-undang kita menggunakan istilah “*strafbaarfeit*” untuk menyebutkan nama tindak pidana tetapi tidak memberikan penjelasan secara detail mengenai tindak pidana tersebut.

Jika dirumuskan dalam bahasa Belanda *strafbaarfeit* terdapat dua unsur pembentuk kata. Yaitu *strafbaar* dan *feit*. Perkataan *feit* dalam bahasa Belanda diartikan sebagian dari kenyataan, sedangkan *strafbaar* berarti dapat dihukum, sehingga secara harafiah kata *strafbaarfeit* berarti sebagian dari kenyataan yang dapat dihukum⁵. Istilah-istilah yang pernah digunakan, baik dalam bahasa Belanda, perundang-undangan yang ada maupun dalam berbagai literatur hukum terjemahan dari istilah *strafbaarfeit* adalah sebagai berikut:⁶

- a) Tindak pidana, dapat dikatakan berupa istilah resmi dalam perundang-undangan pidana di Indonesia. Hampir seluruh peraturan perundang-undangan menggunakan istilah tindak pidana, seperti dalam Undang-undang Nomor. 6 Tahun 1982 tentang Hak Cipta, diganti dengan Undang-undang Nomor. 19



Evi Hartanti, 2009, *Tindak Pidana Korupsi*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm 5.
Adami Chazawi, 2010, *Pelajaran Hukum Pidana satu, Stelsel pidana, Tidank teori-teori Pidana dan Batas Berlakunya Hukum Pidana*, PT RajaGrafindo Jakarta, hlm. 67-68

- Tahun 2002, Undang-undang Nomor. 3 Tahun 1971 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi, diganti dengan Undang-undang Nomor. 31 Tahun 1999, dan perundang-undangan lainnya;
- b) Peristiwa pidana, digunakan oleh beberapa ahli hukum, misalnya Mr. R. Tresna dalam bukunya *asas-asas hukum pidana*, Mr. Drs. H.J. Van Schravendijk dalam bukunya *pelajaran tentang hukum pidana Indonesia*, Andi Zainal Abidin, S.H. dalam bukunya beliau *hukum pidana*;
 - c) Delik, "*delict*" yang berasal dari bahasa Latin "*delictum*" dan dalam bahasa Indonesia dipakai istilah "delik". Dalam bahasa Indonesia dikenal juga dengan istilah lain yang ditemukan dalam beberapa buku dan undang-undang hukum pidana yaitu peristiwa pidana, perbuatan pidana, perbuatan yang boleh dihukum, perbuatan yang dapat dihukum, dan pelanggaran pidana.⁷
 - d) Pelanggaran pidana, dapat dijumpai dalam buku pokok hukum pidana yang ditulis oleh Mr. M.H. Tirtamidjaja;
 - e) Perbuatan yang boleh dihukum, istilah ini digunakan oleh Mr Karni dalam bukunya yang berjudul *ringkasan tentang hukum pidana*;
 - f) Perbuatan yang dapat dihukum, disebutkan dalam Undang-undang Nomor. 12 Tahun 1951 (pasal 3) tentang senjata api. Perbuatan-



Andi Sofyan, Nur Azisa 2016, *Buku Ajar Hukum Pidana*, Pustaka Pena Press, hlm . 96.

perbuatan yang dapat dihukum menurut Undang-undang ini dipandang sebagai kejahatan.⁸

- g) Perbuatan pidana, istilah ini digunakan oleh Mr. Moeljatno dalam berbagai tulisan beliau.

Simons Dalam rumusannya mengartikan *staafbaarfeit* ini adalah, tindakan melanggar hukum yang telah dilakukan dengan sengaja ataupun tidak sengaja oleh seseorang yang dapat dipertanggungjawabkan atas tindakannya dan oleh undang-undang telah dinyatakan sebagai tindakan yang dapat dihukum. Simons memberikan alasan mengapa *staafbaarfeit* harus dirumuskan seperti ini karena:⁹

- a) Untuk adanya suatu *staafbaarfeit* disyaratkan bahwa disitu terdapat suatu tindakan yang dilarang atau diwajibkan dengan undang-undang dimana pelanggaran terhadap larangan atau kewajiban seperti itu telah dinyatakan sebagai tindakan yang dapat dihukum;
- b) Agar atau tindakan tersebut dapat dihukum maka tindakan tersebut harus memenuhi semua unsur dari delik yang dirumuskan dengan undang-undang;
- c) Setiap *staafbaarfeit* sebagai pelanggaran terhadap suatu larangan atau kewajiban menurut undang-undang itu, pada hakikatnya merupakan tindakan melawan hukum atau suatu *onrechmatige handeling*. Jadi, sifat melawan hukum timbul dari suatu kenyataan bahwa tindakan manusia bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, hingga pada dasarnya sifat tersebut bukan suatu unsur dari delik yang mempunyai arti tersendiri seperti halnya dengan unsur lain.

Utrech Menerjemahkan *staafbaarfeit* dengan istilah peristiwa pidana yang biasa disebut dengan istilah delik, karena peristiwa itu suatu

hendelen atau *doen* positif atau melalaikan *nalaten*-negatif,

⁸ Lihat pasal 3 Undang-Undang No. 12 Tahun 1951 Tentang Senjata Api.
⁹ Evi Hartanti, *Loc. Cit.*



maupun akibatnya atau keadaan yang ditimbulkan karena perbuatan atau melalaikan itu. Peristiwa pidana merupakan suatu peristiwa hukum, yaitu peristiwa kemasyarakatan yang berdampak pada akibat yang diatur oleh hukum.¹

0

Tindakan semua unsur yang disinggung oleh ketentuan hukum pidana, dijadikan unsur mutlak dari peristiwa pidana. Hanya sebagian yang dapat dijadikan sebagai unsur-unsur mutlak suatu tindak pidana. Yaitu perilaku manusia yang bertentangan dengan hukum (unsur melawan hukum), oleh sebab itu dapat dijatuhi suatu hukuman dan adanya seorang pembuat yang dapat bertanggungjawab dari peristiwa hukum tersebut.¹

Menurut Pompe perkataan *strafbaar feit* itu secara teoritis dapat dirumuskan sebagai suatu pelanggaran norma (gangguan terhadap tertib hukum) yang dengan sengaja ataupun tidak dengan sengaja telah dilakukan oleh seorang pelaku, dimana penjatuhan hukuman terhadap pelaku tersebut adalah perlu demi terpeliharanya tertib hukum dan terjaminnya kepentingan umum.¹

2

Moeljatno berpendapat bahwa, setelah memilih “perbuatan pidana” sebagai terjemahan dari *strafbaar feit*, beliau memberikan perumusan (pembatasan) sebagai perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana. Barangsiapa melanggar larangan tersebut dan perbuatan itu harus



¹ *Ibid.* 0
¹ *Ibid* hlm 6. 1
Andi Sofian, Nur Azisa, *Op. Cit.*, hlm. 98.

pula betul-betul dirasakan masyarakat sebagai perbuatan yang tak boleh atau menghambat akan terciptanya tata pergaulan masyarakat yang dicita-citakan oleh masyarakat itu.¹ Sehingga tercipta sebuah kesadaran hukum dalam setiap tingkah laku pergaulan dan kehidupan yang menciptakan lingkungan masyarakat yang tentram dan harmonis.

2. Unsur-Unsur Tidak Pidana

Unsur-unsur tindak pidana dapat dibedakan setidaknya-tidaknya dari dua sudut pandang, yang pertama dari sudut pandang “teoritis”, dan yang kedua dari sudut “undang-undang”. Teoritis artinya pendapat para ahli, dalam hal ini ahli hukum, yang tercermin pada bunyi rumusannya. Sementara itu, sudut undang-undang adalah bagaimana kenyataan tindak pidana itu dirumuskan menjadi tindak pidana tertentu dan pasal-pasal peraturan perundang-undangan yang ada.¹

4

Beberapa unsur-unsur tindak pidana sebagai berikut:¹

5

a) Unsur Objektif

Unsur yang terdapat di luar si pelaku, unsur-unsur yang ada hubungannya dengan keadaan di mana tindakan-tindakan si pelaku itu harus dilakukan terdiri dari:

- 1) Sifat melanggar hukum;
- 2) Kualitas dari si pelaku;



¹*Ibid.*
³Adami Chazawi, *Op. Cit.*, hlm. 79.
Teguh Prasetyo, 2010, *Hukum Pidana*, Rajawali Pers, Jakarta, hlm. 48-49.

3) Kausalitas yaitu hubungan antara suatu tindakan sebagai penyebab dengan suatu kenyataan sebagai akibat:

b) Unsur Subjektif

Unsur yang terdapat atau melekat pada diri si pelaku, atau yang dihubungkan dengan diri si pelaku dan termasuk didalamnya segala sesuatu yang terkandung dalam hatinya. Unsur ini terdiri dari:

- 1) Kesengajaan atau ketidaksengajaan (dolus atau culpa);
- 2) Maksud pada suatu percobaan, seperti ditentukan dalam Pasal 53 ayat (1) KUHP;
- 3) Macam-macam maksud seperti terdapat dalam kejahatan, pencurian, penipuan, pemerasan, dan sebagainya;
- 4) Merencanakan terlebih dahulu seperti tercantum dalam Pasal 340 KUHP, yaitu pembunuhan yang direncanakan terlebih dahulu;
- 5) Perasaan takut seperti terdapat di dalam Pasal 308 KUHP.

Dalam pembahasan unsur tindak pidana ini terdapat dua masalah yang menyebabkan perbedaan pendapat dikalangan sarjana hukum pidana. Salah satu pihak berpendapat bahwa masalah ini merupakan unsur tindak pidana, di pihak lain berpendapat bukanlah merupakan unsur tindak pidana, masalah tersebut adalah:

Syarat tambahan suatu perbuatan dikatakan sebagai tindak pidana, contoh Pasal 123,164, dan Pasal 531 KUHP :



- 1) Pasal 123. Seorang warga negara Indonesia yang dengan suka rela masuk tentara negara asing, pada hal ia mengetahui bahwa negara itu sedang perang dengan negara Indonesia, atau akan menghadapi perang dengan Indonesia, diancam dalam hal terakhir jika pecah perang, dengan pidana penjara paling lama lima belas tahun.
- 2) Pasal 164. Barang siapa mengetahui ada sesuatu permufakatan untuk melakukan kejahatan berdasarkan pasal-pasal 104, 106, 107, dan 108, 113, 115, 124, 187 atau 187 bis, sedang masih ada waktu untuk mencegah kejahatan itu, dan dengan sengaja tidak segera memberitahukan tentang hal itu kepada pejabat kehakiman atau kepolisian atau kepada orang yang terancam oleh kejahatan itu, dipidana jika kejahatan itu jadi dilakukan, dengan pidana penjara paling lama satu tahun empat bulan atau pidana denda paling banyak tiga ratus rupiah.
- 3) Pasal 531. Barang siapa ketika menyaksikan bahwa ada orang yang sedang menghadapi maut tidak memberi pertolongan yang dapat diberikan padanya tanpa selayaknya menimbulkan bahaya bagi dirinya atau orang lain, diancam, jika kemudian orang itu meninggal, dengan pidana kurungan paling lama tiga bulan atau pidana denda paling banyak empat ribu lima ratus rupiah.

b) Syarat dapat dituntutnya seseorang yang telah melakukan tindak pidana, contoh Pasal 310, 315, dan 284 KUHP.

Sebagian besar sarjana berpendapat, bahwa hal itu bukanlah merupakan unsur tindak pidana, oleh karena itu syarat tersebut terdapat timbulnya kejadian atau peristiwa. Pihak lain yang berpendapat ini merupakan unsur tindak pidana, oleh karena itu jika syarat ini tidak dipenuhi maka perbuatan tersebut tidak dapat dipidana. Unsur atau elemen perbuatan pidana terdiri dari:

- 1) Kelakuan dan akibat (perbuatan). Misalnya pada Pasal 418 KUHP, seorang pejabat yang menerima hadiah atau janji



padahal diketahui atau sepatutnya harus diduganya, bahwa hadiah atau janji itu diberikan karena kekuasaan atau kewenangan yang berhubungan dengan jabatannya, atau yang menurut pikiran orang yang memberi hadiah atau janji itu ada hubungan dengan jabatannya diancam dengan pidana penjara paling lama enam tahun atau pidana denda paling banyak empat ribu lima ratus rupiah.¹ Jadi, jika syarat seorang PNS tidak terpenuhi maka secara otomatis perbuatan pidana seperti yang dimaksud pada pasal tersebut tidak mungkin ada, jadi dapat dikatakan bahwa perbuatan pidana pada Pasal 418 KUHP ini ada jika pelakunya adalah seorang PNS.

6

2) Hal ikhwal keadaan yang menyertai perbuatan. Misalnya pada Pasal 160 KUHP, barang siapa di muka umum dengan lisan atau tulisan menghasut supaya melakukan perbuatan pidana, melakukan kekerasan terhadap penguasa umum atau tidak menuruti baik ketentuan undang-undang maupun perintah jabatan yang diberikan berdasar ketentuan undang-undang, diancam dengan pidana penjara paling lama enam tahun atau pidana denda paling banyak empat ribu lima ratus rupiah.¹ Jika dipahami dalam bunyi pasal tersebut, ditentukan bahwa penghasutan itu harus dilakukan di muka



¹Lihat Pasal 418 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 Tentang Peraturan
pidana.

¹Lihat Pasal 160

umum, jadi hal ini menentukan bahwa yang harus menyertai perbuatan penghasutan tadi adalah dengan dilakukan di muka umum.

- 3) Keadaan tambahan yang memberatkan pidana. Artinya adalah tanpa suatu keadaan tambahan tertentu seorang terdakwa telah dapat dianggap melakukan perbuatan pidana yang dapat dijatuhi pidana, tetapi dengan keadaan tambahan tadi ancaman pidananya lalu diberatkan. Misalnya pada Pasal 351 ayat 1-3 KUHP tentang penganiayaan diancam dengan pidana penjara paling lama dua tahun delapan bulan, tetapi jika penganiayaan tersebut menimbulkan luka berat ancaman pidananya diberatkan menjadi lima tahun dan jika menyebabkan kematian menjadi tujuh tahun.¹

8

- 4) Unsur melawan hukum. Dalam ilmu hukum pidana, dikenal beberapa pengertian melawan hukum (*wederrechtelijk*), yaitu:¹

9

- a) Menurut Simons, melawan hukum diartikan sebagai “bertentangan dengan hukum”, bukan saja terkait dengan hak orang lain (hukum subjektif), melainkan juga mencakup Hukum Perdata atau Hukum Administrasi Negara.
- b) Menurut Noyon, melawan hukum artinya “bertentangan dengan hak orang lain” (hukum subjektif).



Lihat Pasal 351 ayat (1-3) ⁸
Amir Ilyas, 2012, *Asas-Asas Hukum Pidana Memahami Tindak Pidana Dan
Ingjawaban Pidana Sebagai Syarat Pemidanaan*, Rangkang Education
& PuKAP-Indonesia, Yogyakarta, hlm. 52-53.

- c) Menurut Hoge Raad dengan keputusannya tanggal 18 Desember 1911 W 9263, melawan hukum artinya “tanpa wewenang” atau “tanpa hak”.
- d) Menurut Vos, Moeljatno, dan Tim Pengkajian Bidang Hukum Pidana BPHN atau BABINKUMNAS dalam Rancangan KUHPN memberikan definisi “bertentangan dengan hukum” artinya, bertentangan dengan apa yang dibenarkan oleh hukum atau anggapan masyarakat, atau yang benar-benar dirasakan oleh masyarakat sebagai perbuatan yang tidak patut dilakukan.

Setiap perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana oleh peraturan hukum pidana itu harus bersifat melawan hukum. Adapun sifat perbuatan melawan hukum suatu perbuatan ada 2 (dua) macam, yakni:²

- a) Sifat melawan hukum formil (Formale wederrechtelijk). Menurut pendapat ini, yang dimaksud dengan perbuatan bersifat melawan hukum adalah perbuatan yang memenuhi rumusan undang-undang, kecuali jika diadakan pengecualian-pengecualian yang telah ditentukan dalam undang-undang, bagi pendapat ini melawan hukum berarti melawan undang-undang, sebab hukum adalah undang-undang;
- b) Sifat melawan hukum materil (materielewederrechtelijk). Menurut pendapat ini belum tentu perbuatan yang yang memenuhi rumusan undang-undang itu bersifat melawan hukum. Bagi pendapat ini yang dinamakan hukum itu bukan hanya undang-undang saja (hukum yang tertulis), tetapi juga meliputi hukum yang tidak tertulis, yakni kaidah-kaidah atau kenyataan-kenyataan yang berlaku di masyarakat.

Dari unsur-unsur yang sudah dijelaskan diatas, namun terdapat dua unsur yang menggambarkan perbuatan melawan hukum yang menceritakan tentang perbuatan dan sikap batin, yakni:



Ibid.

0

- a) Unsur melawan hukum yang objektif. Unsur melawan hukum yang menunjuk kepada keadaan lahir atau objektif yang menyertai perbuatan;
- b) Unsur melawan hukum yang subjektif. Unsur melawan hukum terletak di dalam hati seseorang pelaku kejahatan itu sendiri. Misalnya pada Pasal 362 KUHP. Barang siapa mengambil suatu barang, yang seluruhnya atau sebagian kepunyaan orang lain, dengan maksud untuk dimiliki secara melawan hukum, diancam karena pencurian, dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana denda paling banyak sembilan ratus rupiah.²

Dari rumusan pasal tersebut terdapat kalimat “dengan maksud” kalimat ini menyatakan bahwa sifat melawan hukumnya perbuatan tidak dinyatakan dari hal-hal lahir, tetapi tergantung pada niat seseorang yang mengambil barang. Apabila niat hatinya baik, contohnya mengambil barang untuk kemudian dikembalikan pada pemiliknya, maka perbuatan tersebut tidak dilarang. Sebaliknya jika niat hatinya jelek, yaitu mengambil barang untuk dimiliki sendiri dengan tidak mengacuhkan pemiliknya menurut hukum, maka hal itu dilarang dan masuk rumusan pencurian.



lihat Pasal 362 KUHP.

1

3. Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana dalam istilah asing disebut dengan “*teorekenbaardheid*” atau “*criminal responsibility*” yang menjerus kepada pembedanaan pelaku dengan maksud untuk menentukan apakah seseorang terdakwa atau tersangka dipertanggungjawabkan atas suatu tindakan pidana yang terjadi atau tidak. Dalam teori hukum pidana, pada umumnya terdapat tiga teori mengenai pertanggungjawab pidana, sebagaimana diterangkan oleh Hasan Basri Sanin Dt. Tan Pariaman sebagai berikut:²

2

- a) Teori psikologis yang menganggap kesalahan sebagai setiap sesuatu yang terdapat dalam alam pikiran setiap orang yang bersalah (si pelaku) tadi yang seakan-akan dapat ditangkap (dimengerti) oleh hakim, mungkin dengan bantuan seorang psikiater/dokter penyakit jiwa atau psikologis;
- b) Teori normatif yang menganggap kesalahan tidak sebagai sesuatu yang terdapat dalam alam pikiran tetapi sebagai sifat yang sedemikian rupa yang di tentukan oleh pertimbangan hukum (misalnya: penilaian tentang apa yang salah, sehubungan dengan niat orang yang bersalah/si pelaku tadi);
- c) Teori yang dimaksudkan di sini, dimana kesalahan di lihat dari segi keputusan pengadilan, yaitu tindakan menghukum yang diambil. Tindakan serupa itu harus bersifat tegas seperti mengenakan denda memasukan orang ke dalam penjara khusus untuk waktu tertentu atau lembaga sakit jiwa yang dikhususkan dimana ia akan menerima perlakuan khusus, dalam rangka pengobatan jiwa dan pembinaan sifat sosialnya.

Biasanya pertanggungjawaban pidana diartikan untuk membenarkan

hukum yang dilakukan oleh penegak hukum dalam hal ini majelis



Hasan Basri Saanin Dt. Tan Pariaman, 1976 *Psikiator dan Pengadilan*, Bina arta hlm. 165.

hakim yang menjatuhkan sanksi yang telah diambil. Tindakan-tindakan ini, hanya dapat dibenarkan dari segi apa yang ingin dicapai, dan kepatuhannya untuk maksud ini. Maksudnya adalah kesalahan pidana sebagai dasar untuk sebuah hukuman, tidak begitu memperhatikan pikiran yang bersalah tadi, dibandingkan dengan tujuan pengadilan. Sehubungan dengan hal ini, menurut Soedjono, mengemukakan bahwa:²

3

Teori mutakhir dalam hukum pidana beranggapan bahwa hukum, harus “dikenakan” sesuai dengan kesalahan dari orang yang bersalah, namun pada hakekatnya, ada kaitan antara hukuman yang dijatuhkan pada orang yang bersalah dan kesalahan dari pada orang yang bersalah tadi.

Memperhatikan pengertian di atas tampak bahwasanya, unsur pokok dalam masalah pertanggungjawaban tidak lain adalah, jika seseorang mempunyai kesalahan dan mampu bertanggungjawab, maka kepadanya jelas akan mendapatkan pemidanaan. Sebaliknya dapat saja terjadi bahwa unsur kesalahan terbukti, akan tetapi pertanggungjawaban menjadi lenyap dikarenakan:

- 1) Sebab-sebab yang berada dalam kepribadian orang yang bersangkutan itu sendiri, seperti misalnya penyakit gila, belum cukup umur; atau
- 2) Sebab-sebab yang datang dari luar seperti di dalam keadaan *force majeure*, perlawanan yang dipaksakan, peraturan hukum dan perintah jabatan (Pasal 48, 49, 50, dan 51 KUHP).



Soedjono, 1985 *Pertanggungjawaban Dalam Hukum Pidana*, Alumni, Bandung,

a. Kesalahan

Kesalahan adalah keseluruhan syarat yang memberi dasar untuk adanya pencelaan pribadi terhadap pelaku hukum pidana, berhubungan antara keadaan jiwa pelaku dan terwujudnya unsur-unsur delik karena perbuatannya. Unsur-unsur kesalahan yaitu, kesalahan adalah pertanggungjawaban dalam hukum, adanya kemampuan bertanggungjawab pada si pelaku, dalam arti jiwa si pelaku dalam keadaan sehat dan normal. Adanya hubungan batin antara si pelaku dengan perbuatannya, baik yang disengaja (*dolus*) maupun karena kealpaan (*culpa*), tidak adanya alasan pemaaf yang dapat menghapus kesalahan. Bentuk kesalahan yaitu *dolus* dan *culpa*.²

4

1) Kesengajaan(*Dolus*)

Wetboek van Strafrecht tahun 1908 mengartikan kesengajaan sebagai kehendak untuk melakukan atau tidak melakukan perbuatan-perbuatan yang dilarang atau diharuskan oleh undang-undang. Sedangkan menurut *Memorie van Toelichting*, kesengajaan sama dengan "*Willens en Wetens*" atau diketahui atau dikehendaki. Satochid Kartanegara berpendapat bahwa yang dimaksud dengan *Willens en Wetens* adalah seseorang yang melakukan perbuatan dengan sengaja



Triyadi Nugraha, 2013, *Pengertian Kesalahan dalam Hukum Pidana*, dipkn.blogspot.com/2013/07/1pengertian-kesalahan-dalam-hukum-pidana.html.
pada pukul 19: 03, Senin Tanggal 21 November 2018.

harus menghendaki (*Wellen*) perbuatan itu serta harus menginsyafi atau mengerti (*Weten*) akan akibat dari perbuatan itu.² 5

Dalam *Memorie van Toelichting* (MvT) Menteri kehakiman waktu mengajukan *Crimineel Wetboek* tahun 1881, yang menjadi kitab Undang - undang hukum pidana Indonesia tahun 1915, dimuat antara lain bahwa kesengajaan itu, dengan sadar berkehendak untuk melakukan suatu kejahatan tertentu.

a) Teori tentang pengertian kesengajaan

Teori kehendak (*Wilstheorie*).Teori ini dikemukakan oleh Von Hippel. Menurut Von Hippel, kesengajaan adalah kehendak membuat suatu tindakan dan kehendak menimbulkan suatu akibat dari tindakan itu. Akibat dikehendaki apabila akibat itu yang menjadi maksud dari tindakan tersebut.

Contoh:

Apabila si A mengarahkan sebuah pedang kepada si B, dan si A membacok si B, si A dianggap sengaja apabila si A benar menghendaki kematian si B;

b) Teori membayangkan (*Voorstellingstheorie*), teori ini diuraikan oleh Frank dalam bukunya *Festchrift Gieszen* tahun 1907. Dalam teori ini mengemukakan bahwa manusia tidak mungkin dapat menghendaki suatu akibat, mengharapkan atau membayangkan suatu akibat tapi



Hanafi Amrani, Mahrus Ali, 2015, *Sistem Pertanggungjawaban Pidana* ngan dan Penerapan, PT. RajaGrafindi Persada, Jakarta, hlm. 35.

manusia hanya dapat mengingini, mengharapkan sesuatu atau membayangkan kemungkinan adanya suatu akibat.² Di anggap sengaja apabila sebuah tindakan yang sebelumnya dibayangkan, tapi apa yang dibayangkan benar-benar terjadi dilakukan oleh yang bersangkutan.

Contoh:

Si A membayangkan rumah si B dibakar, agar rumah si B terbakar, si A merealisasikan dengan cara membeli bensin dan korek api untuk membakar rumah si B, kemudian rumah si B terbakar habis.

Dari kedua teori tersebut diatas, Moeljatno lebih cenderung pada teori pengetahuan atau membayangkan, alasan beliau sebagai berikut:²

Karena dalam kehendak dengan sendirinya diliputi dengan pengetahuan. Sebab untukengehendaki sesuatu, orang lebih dahulu sudah harus mempunyai pengetahuan (gambaran) tentang sesuatu itu. Tapi apa yang diketahui oleh seseorang belum tentu juga dikehendaki olehnya. Lagi pula kehendak merupakan arah, maksud atau tujuan, hal mana berhubungan dengan motif (alasan pendorong untuk berbuat) dan tujuan perbuatannya. Konseskuensinya ialah, bahwa untuk menentukan sesuatu perbuatan yang dikehendaki oleh terdakwa maka (1) harus dibuktikan bahwa perbuatan itu sesuai dengan motifnya untuk berbuat dan tujuan yang hendak dicapai: (2) antara motif, perbuatan dan tujuan harus ada hubungan klausul dalam batin terdakwa.

Apa yang telah dikemukakan oleh Moeljatno mengindikasikan bahwa pembuktian terhadap teori kehendak itu tidak mudah dan

in waktu yang banyak dan menguras tenaga. Lain halnya kalau



Leden Marpaung, 2005, *Asas-Asas Praktik Hukum Pidana*, Sinar Grafika, m. 13-14.

Hanafi Amrani, Mahrus Ali, *Op. Cit.*, hlm. 36.

kesengajaan diterima sebagai pengetahuan, disini pembuktian lebih singkat, karena hanya berhubungan dengan perbuatan yang dilakukan saja. Tidak ada hubungan klausul antara motif dengan perbuatan, hanya berhubungan dengan pertanyaan apakah terdakwa mengetahui, menginsyafi atau mengerti perbuatannya. Yaitu kelakuan yang dilakukan maupun akibat dan keadaan-keadaan yang menyertainya.

Bentuk-bentuk kesengajaan (*Opzet or Intention*). Secara umum para pakar hukum pidana telah menerima adanya 3 bentuk kesengajaan, yakni:

- a) Kesengajaan sebagai maksud. Agar dibedakan antara “maksud” dengan “motif”, sehari-hari motif di identikan dengan tujuan. Agar tidak timbul keragu-raguan,² diberikan contoh tentang apa itu kesengajaan sebagai maksud, berikut contohnya:

Si A bermaksud membunuh si B yang menyebabkan temannya meninggal. Si A membacok si B dan si B meninggal.

Pada contoh diatas, dorongan untuk membalas kematian temannya disebut sebagai “motif”. Adapun “maksud”, dari kehendak A untuk melakukan perbuatan, atau mencapai akibat yang menjadi pokok alasan diadakanya ancaman hukuman pidana, dalam hal ini menghilangkan nyawa si B.



Leden Marpaung, *Op. Cit.*, hfm. 15.

sengaja yang dimaksud *Memorie van Toelichting*, si A menghendaki dan ia mengerti perbuatannya;

- b) Kesengajaan dengan keinsyafan pasti. Dalam melakukan aksi kriminalnya, sipelaku mengetahui pasti dan sangat yakin bahwa perbuatannya, selain akibat yang dia maksud, akan tetapi akan terjadi suatu akibat lain dari perbuatannya. Satochid Kartanegara, memberikan contoh sebagai berikut:² 9

A berkehendak atau berkeinginan membunuh B dengan membawa senjata api, A menuju rumah B akan tetapi, ternyata setelah sampai dirumah B, C berdiri didepan B. Disebabkan rasa marah, walaupun ia tahu bahwa C yang berdiri didepan B, si A tetap melepaskan tembakan. Peluru yang ditembakkan si A pertama-tama mengenai C dan kemudian B, sehingga C dan B mati. Dalam hal ini, opzet A adalah kesengajaan sebagai maksud, sedangkan terhadap C adalah kesengajaan dengan keinsyafan pasti.

- c) Kesengajaan dengan keinsyafan kemungkinan (*Dolus evantualis*). Lamintang memberikan penjelasan mengenai *dolus evantualis* sebagai berikut. “pelaku yang bersangkutan, pada waktu iya melakukan perbuatannya untuk menimbulkan suatu akibat yang dilarang oleh undang-



Ibid, hlm. 17.

9

undang telah menyadari kemungkinan akan timbulnya suatu akibat lain dari akibat yang memang ia kehendaki. Jadi, jika kemungkinan yang ia sadari itu kemudian menjadi kenyataan, terhadap kesengajaan tersebut kemudian ia dikatakan mempunyai suatu kesengajaan;

Bemmelen menjelaskan pendapat Pompe tentang apa itu *dolus eventualis*. Beliau menjelaskan, yang dinamakan *dolus eventualis* adalah kesengajaan bersyarat yang bertolak dari kemungkinan. Artinya tidak pernah lebih banyak dikehendaki dan diketahui daripada kemungkinan itu. Seseorang yang menghendaki kemungkinan matinya orang lain, tidak dapat dikatakan bahwa ia menghendaki supaya orang itu mati, tetapi jika seseorang melakukan suatu perbuatan dengan kesadaran bahwa perbuatannya akan dapat menyebabkan matinya orang lain. Hal itu menunjukkan bahwa ia menghendaki matinya orang itu.³ 0

2) Kealpaan(*Culpa*)

Kealpaan atau kelalaian merupakan salah satu bentuk kesalahan yang timbul karena pelakunya tidak memenuhi standar perilaku yang telah ditentukan menurut undang-undang, kelalaian itu terjadi dikarenakan perilaku orang itu sendiri.³ Artinya perbuatan tersebut tidak pernah

daki oleh yang bersangkutan, bisa jadi karena kurangnya



³ *Ibid* 0
Amir Ilyas, *Op. Cit.*, hlm. 83!

pengetahuan atau keahlian tentang itu. Misalnya pengendara motor yang menabrak orang hingga mati, bisa jadi sipengendara baru belajar bawa motor sehingga berkemungkinan besar melakukan kelalaian yang menyebabkan matinya orang.

Simons menerangkan, bahwa pada umumnya kealpaan itu terdiri atas dua bagian, yaitu tidak hati-hati melakukan suatu perbuatan, disamping dapat menduga akibat perbuatan itu. Namun, meskipun suatu perbuatan dilakukan dengan hati-hati, masih mungkin juga terjadi kealpaan jika yang berbuat itu telah mengetahui bahwa dari perbuatan itu mungkin akan timbul suatu akibat yang dilarang undang-undang.³

2

Kealpaan bisa saja terjadi apabila seseorang melakukan suatu perbuatan yang sebelumnya dia menyadari akan ada kemungkinan terjadinya sebuah kecelakaan yang diakibatkan kurangnya kemampuan akan hal itu. Misalnya seorang dokter muda yang belum berpengalaman dalam bidangnya melakukan operasi, tapi dia menyadari keterbatasan jam terbang atau kurangnya pengalaman, ia tetap ngotot melakukan operasi, meskipun sebelumnya ia menduga akan terjadi sesuatu pada pasiennya, sehingga terjadi kesalahan yang menyebabkan orang meninggal dan perbuatan tersebut akan dipertanggungjawabkan dihadapan hukum oleh sang dokter yang ceroboh tersebut.

Dapat diduga bahwa akibat itu lebih dahulu oleh sipelaku adalah suatu

mutlak. Suatu akibat yang tidak dapat diduga lebih dahulu tidak



Leden Marpaung, *Op. Cit.*, hlm. 25.

dapat dipertanggungjawabkan kepadanya sebagai kealpaan. Tentu dalam hal ini mempertimbangkan ada atau tidaknya, dapat diduga lebih dahulu atau harus memperhatikan pribadi sipelaku.³

3

Kelalaian menurut hukum pidana terbagi menjadi dua macam yaitu:³

4

- 1) Kealpaan perbuatan, apabila hanya dengan melakukan perbuatannya sudah merupakan suatu peristiwa pidana, maka tidak perlu melihat akibat yang timbul dari perbuatan tersebut sebagaimana ketentuan Pasal 205 KUHP;
- 2) kealpaan akibat, merupakan suatu peristiwa pidana kalau akibat dari kealpaan itu sendiri sudah menimbulkan akibat yang dilarang oleh hukum pidana, misalnya cacat atau matinya orang lain sebagaimana yang diatur dalam Pasal 359, 360, 361 KUHP.

4. Pidana dan Pemidanaan

Pidana berasal dari kata *straf*(Belanda), yang adakalanya disebut dengan istilah hukuman. Istilah pidana lebih tepat dari istilah hukuman, karena hukum sudah lazim merupakan terjemahan dari *recht*.³

5

Istilah hukuman dijelaskan oleh beberapa pakar, salah satunya, Moeljatno mengatakan, istilah hukuman yang berasal dari kata "*straf*" dan istilah "dihukum" yang berasal dari perkataan "*woedt gestraft*" merupakan istilah-istilah yang konvensional. Beliau tidak setuju dengan istilah-istilah itu dan menggunakan istilah *non konvensional*, yaitu pidana untuk menggantikan kata "*straf*" dan "diancam dengan pidana" untuk menggantikan kata "*woedt gestraft*". Menurut beliau, kalau "*straf*" diartikan

"dihukum" maka "*strafrecht*" seharusnya diartikan "hukum hukuman".

³ *Ibid*

⁴ Amir Ilyas, *Loc.Cit.*

Adami Chazawi, *Op. Cit.*, hlm. 24.



Menurut beliau “dihukum” berarti “diterapi hukum” baik hukum pidana maupun hukum perdata. “Hukuman” adalah hasil atau akibat dari penerapan hukum tadi yang maknanya lebih luas daripada pidana, sebab mencakup juga keputusan hakim dalam hukum perdata.³

6

Sebagaimana Moeljatno menjelaskan dengan istilah hukum, penulis akan menguraikan beberapa pakar Belanda memberikan pengertian tentang pidana, yaitu:³

7

- a) Van Hamel menyatakan bahwa arti dari pidana atau Straf menurut hukum positif adalah suatu penderitaan yang bersifat khusus oleh yang telah dijatuhkan oleh kekuasaan yang berwenang untuk menjatuhkan pidana atas nama negara sebagai penanggungjawab dari ketertiban hukum umum bagi seorang pelanggar, yakni semata-mata karena orang tersebut telah melanggar suatu peraturan hukum yang harus ditegakkan oleh negara.
- b) Menurut Simons, pidana atau straf itu adalah suatu penderitaan yang oleh undang-undang pidana telah dikaitkan dengan pelanggaran terhadap suatu norma, yang dengan suatu putusan hakim telah dijatuhkan bagi seorang yang bersalah.
- c) Menurut Alga Jassen, pidana atau straf adalah alat yang dipergunakan oleh penguasa (hakim) untuk memperingatkan mereka yang telah melakukan suatu perbuatan yang tidak dapat dibenarkan. Reaksi dari penguasa tersebut telah mencabut kembali sebagian dari perlindungan yang seharusnya dinikmati oleh terpidana atas nyawa, kebebasan, atau harta kekayaannya, yaitu seandainya ia telah tidak melakukan tindak pidana.

Jika diperhatikan dari ketiga definisi diatas, pidana lebih tepat didefinisikan yang sengaja dijatuhkan atau diberikan oleh negara pada seseorang atau beberapa orang sebagai akibat hukum (sanksi) baginya

perbuatannya yang telah melanggar larangan hukum pidana. Secara



Andi Sofian, Nur Azisa. *Op, Cit.*, hlm. 82.
Ibid.

kusus larangan dalam tindak pidana ini disebut sebagai tindak pidana *strafbaarfeit*.

Mengenai wujud atau bentuk penderitaan yang dapat dijatuhkan oleh negara, telah ditetapkan dan diatur secara rinci, baik mengenai batas dan cara menjalankannya.³ Penjatuhan pidana disini tidak hanya memberikan penderitaan sebagai balasan dari perbuatan tersebut, tetapi di sisi yang lain juga agar membuat pelanggar dapat kembali hidup bermasyarakat sebagaimana layaknya.³ 9

Mengenai penderitaan telah diatur dalam KUHP. Jadi negara tidak bebas semaunya dalam menjatuhkan pidana kepada seseorang, karena sudah diatur secara jelas dalam ketentuan yang berlaku dalam aturan terkait. Sehingga Indonesia tidak terbawa arus kacaunya cara berpikir dari para penulis di negeri Belanda, karena mereka itu seringkali telah menyebut tujuan dari pembedaan dengan perkataan tujuan dari pidana, hingga ada beberapa penulis di tanah air yang tanpa menyadari kacaunya cara berpikir penulis Belanda itu. Secara harafiah telah menerjemahkan perkataan *doel der straf* dengan perkataan tujuan dari pidana, padahal yang dimaksud dengan perkataan *doel der straf* itu sebenarnya adalah tujuan dari pembedaan.⁴ 0

Istilah pembedaan dikemukakan beberapa pakar diantaranya yaitu:⁴ 1



Adami Chazawi, *Loc. Cit.* 8
Andi Sofian, Nur Azisa, *Op. Cit.*, hlm. 83.
Ibid, hlm. 83-84. 0
Ibid. 1

- a) Menurut Sudarto perkataan pemidanaan itu adalah sinonim dengan kata penghukuman. Penghukuman itu berasal dari kata dasar hukum, sehingga dapat diartikan sebagai menetapkan hukum atau memutuskan tentang hukumnya (*berechten*). Menetapkan hukum untuk suatu peristiwa itu tidak hanya menyangkut bidang hukum pidana saja, akan tetapi juga hukum perdata. Oleh karena tulisan ini berkisar tentang hukum pidana, maka istilah tersebut harus disempitkan artinya, yakni penghukuman dalam perkara pidana, yang kerap kali sinonim dengan pemidanaan atau pemberian atau penjatuhan pidana oleh hakim. Penghukuman dalam hal ini mempunyai makna sama dengan *sentence atau veroordeling*;
- b) Andi Hamzah menyatakan bahwa pemidanaan disebut juga sebagai penjatuhan pidana atau pemberian pidana atau penghukuman. Dalam bahasa Belanda disebut *strafopemeting* dan dalam bahasa Inggris disebut *sentencing*.

5. Teori-Teori Tentang Pemidanaan

Penjatuhan pidana di satu sisi dipahami sebagai sebuah penjatuhan nestapa dalam kerangka memperbaiki terpidana, disisi lain penjatuhan pidana dipahami sebagai aksi balas dendam oleh alat-alat negara secara legal formal. Dari perbedaan mengenai apa yang sebenarnya menjadi tujuan dan hakikat pemidanaan ini, pada akhirnya memunculkan banyak teori yang membahasnya dilihat dari berbagai sudut dan sisi. Teori-teori ini berupaya menerangkan tentang dasar negara dalam menjatuhkan pidana.

Perkembangan teori-teori tentang tujuan pemidanaan berkembang seiring dengan munculnya berbagai aliran-aliran didalam hukum pidana yang mendasari perkembangan teori-teori tersebut. Perihal ide dari

annya tujuan pidana dan pemidanaan dapat dilihat dari berbagai



teori-teori pemidanaan yang dalam perkembangannya adalah sebagai berikut:

a. Teori Absolut atau Teori Mutlak (*Vergeldings Theorien*)

Menurut teori ini, setiap kejahatan harus diikuti dengan pidana. Seorang mendapatkan pidana oleh karena ia melakukan tindak pidana, dan negara berhak menjatuhkan pidana karena penjahat itu melakukan penyerangan dan perkosaan pada hak dan kepentingan hukum (pribadi, masyarakat atau Negara) yang telah dilindungi. Oleh karena itu ia harus diberikan hukuman yang setimpal sesuai dengan perbuatan yang dia perbuat.⁴

2

Teori Absolut didasarkan pada pemikiran bahwa pidana tidak bertujuan untuk praktis, seperti memperbaiki penjahat tetapi pidana merupakan tuntutan mutlak. Bukan hanya sesuatu yang perlu dijatuhkan tetapi menjadi keharusan, dengan kata lain hakikat pidana adalah pembalasan (*revenge*). Sebagaimana yang dinyatakan Muladi bahwa:⁴

Teori absolut memandang bahwa pemidanaan merupakan pembalasan atas kesalahan yang telah dilakukan sehingga berorientasi pada perbuatan dan terletak pada terjadinya kejahatan itu sendiri. Teori ini mengedepankan bahwa sanksi dalam hukum pidana dijatuhkan semata-mata karena orang telah melakukan sesuatu kejahatan yang merupakan akibat mutlak yang harus ada sebagai suatu pembalasan kepada orang yang melakukan kejahatan, sehingga sanksi bertujuan untuk memuaskan tuntutan keadilan.



Adami Chazawi, *Op. Cit.*, hlm. 158.

Zainal Abidin Farid, 2005, *Hukum Pidana 1*, Sinar Grafika, Jakarta, , hlm. 11.

Menurut Wonosusanto, dasar atau pertimbangan tentang adanya keharusan untuk diadakannya pembalasan itu antara lain:⁴

Pertimbangan dari sudut ketuhanan, hukum adalah suatu aturan yang bersumber pada Tuhan yang diturunkan melalui pemerintahan negara sebagai abdi atau wakil Tuhan di dunia, karenanya negara wajib memelihara dan melaksanakan hukum dengan cara setiap pelanggaran terhadap hukum wajib dibalas setimpal dengan pidana terhadap pelanggarnya.

Menurut Emmanuel Kant. Dasar atau pertimbangan tentang adanya keharusan untuk melakukan pembalasan, harus dipandang dari sudut etika, pandangan Kant menyatakan bahwa menurut rasio, tiap kejahatan itu haruslah diikuti oleh suatu pidana. Menjatuhkan pidana sebagai suatu yang dituntut oleh keadilan etis, merupakan syarat etika. Penegak hukum mempunyai hak menjatuhkan pidana atau pembalasan terhadap pelaku tindak pidana walaupun tidak ada manfaat bagi masyarakat atau yang bersangkutan.⁴ Penjatuhan pidana tersebut merupakan tuntutan dan budaya masyarakat, bahwa kesalahan merupakan pelanggaran terhadap standar etis masyarakat, sehingga perlu untuk ditegakkan.

Menurut Hegel, dasar untuk melakukan pembalasan terhadap pelaku tindak pidana berdasarkan alam pikiran dialektika. Dalam teori Hegel menyatakan, pidana mutlak harus ada sebagai reaksi dari setiap kejahatan. Hukum atau keadilan merupakan suatu kenyataan. Jika

ng melakukan kejahatan atau penyerangan terhadap keadilan,

Wonosutanto, et.al, 1987 *Catatan Kuliah Hukum Pidana II*, Fakultas Hukum s Muhammadiyah Surakarta, Surakarta, hlm. 60.
Adami Chazawi, *Op. Cit.*, hlm. 159.



berarti ia mengingkari kenyataan adanya hukum. Oleh karena itulah harus diikuti suatu pidana berupa ketidakadilan terhadap pelakunya untuk menjadi suatu keadilan atau kembali tegaknya hukum⁴ meskipun terpidana merasa tidak adil. Sebagaimana sebuah istilah mengatakan, “keadilan tertinggi adalah ketidakadilan yang tertinggi”.

Pandangan Hegel ini selaras dengan konsep hukum Islam, bahwa jika seseorang terbukti mencuri dengan standar tertentu, maka pelakunya harus dipotong tangannya. Maka dengan menjatuhkan pidana atas kesalahan merupakan sebuah keadilan bagi moral dan kesadaran hukum yang hidup dalam masyarakat. Sebagaimana dikemukakan oleh Herbert, “Apabila kejahatan tidak dibalas maka akan menimbulkan ketidakpuasan terhadap masyarakat. Agar kepuasan masyarakat dapat dicapai atau dipulihkan, maka dari sudut *aethethica* harus dibalas dengan penjatuhan pidana yang setimpal pada pelakunya”.⁴

7

b. Teori Relative Atau Teori Tujuan

Teori ini yang memberikan dasar pikiran bahwa dasar hukum dari pidana adalah terletak pada tujuan pidana itu sendiri. Oleh karena pidana itu mempunyai tujuan-tujuan tertentu, maka disamping tujuan lainnya terdapat pula tujuan pokok berupa mempertahankan ketertiban masyarakat.⁴ Misalnya dengan mengisolasi dan memperbaiki penjahat atau mencegah penjahat potensial, akan menjadikan dunia tempat yang

sehingga tercipta perdamaian dalam kehidupan bangsa-bangsa

⁶ *Ibid*
⁷ Amir Ilyas, *Op. Cit.*, hlm. 99.
⁸ *Ibid.*



didunia. Bahkan dengan ketaatan hukum masyarakat dalam sebuah negara bisa menginspirasi hukum-hukum dibangsa lain, bahkan mengadopsi hukum tersebut.

Jika pidana ditinjau dari ketertiban masyarakat, demi menjaga keseimbangan dan keharmonisan dalam kehidupan berbangsa dan bernegara, maka penjatuhan pidana merupakan sesuatu yang harus dipaksakan kepada pealaku. Dan untuk mencapai tujuan ketertiban masyarakat tadi, maka pidana itu mempunyai tiga macam sifat, yaitu:⁴

- 1) Bersifat menakut-nakuti (*asfcbrikking*);
- 2) Bersifat memperbaiki (*verbetering/rechlasering*);
- 3) Bersifat membinasakan (*oncbadelijk*).

Sementara itu, mengenai sifat pencegahan pada teori ini dikenal ada dua macam. Teori pencegahan umum dan teori pencegahan khusus.Lamintang membuat suatu gambaran tentang teori prevensi umum, yakni:⁵

0

- a) Teori-teori yang mampu membuat orang jera, yang bertujuan untuk membuat orang jera semua warga masyarakat agar mereka tidak melakukan kejahatan ataupun pelanggaran-pelanggaran terhadap kaedah-kaedah hukum pidana.
- b) Ajaran mengenai pemaksaan secara psikologis yang telah diperkenalkan oleh Anslm Fuerbach. Menurutnyancaman hukuman itu harus dapat mencegah niat orang untuk melakukan tindak pidana, dalam arti apabila bahwa orang melakukan kejahatan mereka pasti dikenakan sanksi pidana, maka mereka pasti akan mengurungkan niat mereka untuk melakukan kejahatan.



Adami Chazawi, *Op. Cit.*, hlm⁹ 162.
Amir Ilya, *Op. ,Cit.*, hlm. 99-100.

Van Hamel mengemukakan tentang pembedaan yang bersifat pencegahan khusus, yaitu:⁵

1

- a) Pidana selalu dilakukan untuk pencegahan khusus yakni untuk menakut-nakuti orang-orang yang cukup dapat dicegah dengan cara menakut-nakutinya melalui penjatuhan pidana agar ia tidak melakukan niat jahatnya;
- b) Akan tetapi, bila ia tidak dapat lagi ditakuti-takuti dengan cara menjatuhkan pidana, penjatuhan pidana harus bersifat memperbaiki dirinya (*reclasing*);
- c) Apabila bagi penjahat tersebut tidak dapat lagi diperbaiki, penjatuhan pidana harus bersifat membinasakan atau membikin mereka tidak berdaya;
- d) Tujuan satu-satunya dari pidana adalah mempertahankan tata tertib hukum didalam masyarakat.

c. Teori Gabungan

Teori gabungan adalah kombinasi dari teori relatif. Menurut teori gabungan, tujuan pidana selalu membalas kesalahan penjahat juga dimaksudkan untuk melindungi masyarakat dengan mewujudkan ketertiban dengan ketentuan beratnya pidana tidak boleh melampaui batas pembalasan yang adil. Dalam teori ini disatu pihak mengakui adanya unsur pembalasan dalam hukum pidana, akan tetapi dipihak lain juga mengakui pula unsur prevensi dan unsur memperbaiki penjahat yang melekat pada tiap pidana. Teori ketiga ini muncul karena terdapat kelemahan dalam teori absolut dan teori relative. Karena kelemahan kedua teori tersebut,⁵ sehingga dalam teori² yang ketiga ini sebagai penyempurna atau penyeimbang dari kedua teori sebelumnya.



Adami Chazawi, *Op. Cit.*, hlm. 166.
Amir Ilya, *Op. Cit.*, hlm. 101.²

Dengan munculnya teori gabungan ini, terdapat perbedaan pendapat diantara para ahli hukum pidana. Ada yang menitik beratkan pada pembalasan, adapula yang menitik beratkan pada prevensi seimbang. Adapun yang menitik beratkan pada pembalasan, dikemukakan oleh Pompe, ia menyatakan:⁵

3

Orang tidak menutup mata pada pembalasan. Memang, pidana dapat dibedakan dengan sanksi-sanksi lain, tetapi tetap ada ciri-cirinya, dan tidak dapat dikecilkan. Artinya bahwa pidana adalah suatu sanksi, dan dengan demikian terikat dengan tujuan sanksi-sanksi itu. Dan karena hanya akan diterapkan jika menguntungkan pemenuhan kaidah-kaidah dan berguna bagi kepentingan umum.

Van Bemmelen pun menganut teori gabungan menyatakan:

"Pidana" bertujuan membalas kesalahan dan mengamankan masyarakat. Sementara "tindakan" bermaksud mengamankan dan memelihara tujuan. Jadi pidana dan tindakan, keduanya bertujuan mempersiapkan untuk mengembalikan terpidana kedalam kehidupan masyarakat.

6. Pembagian Tindak Pidana

Pembagian tindak pidana dalam KUHP terdiri atas kejahatan dan pelanggaran. Pembentuk undang-undang membedakan tindak pidana atas kejahatan dan pelanggaran tersebut berdasarkan kualifikasi tindak pidana yang sungguh-sungguh dan tindak pidana yang kurang sungguh-sungguh.⁵

4

Pembagian tindak pidana dalam jenis kejahatan dan pelanggaran ini sangat penting, karena memiliki dampak dan akibat-akibat tertentu



⁵ *Ibid*, hlm. 102.
Leden Marpaung, 2010, *Tindak Pidana Terhadap Kehormatan*, Sinar Grafika, hlm. 4.

3

dalam masyarakat. Sehingga dengan pembagian ini bisa memberikan gambaran bagi para penegak hukum untuk menegakkan aturan sesuai dengan kualifikasi berat ringannya jenis kejahatan yang dilakukan oleh pelaku, sehingga dapat memberikan rasa keadilan dalam masyarakat. Oleh karena itu setiap ketentuan pidana harus dinyatakan secara tegas apakah merupakan kejahatan atau pelanggaran.

Adapaun kejahatan dan pelanggaran dalam KUHP, ditempatkan dalam buku kedua dan pelanggaran dalam buku ketiga, tetapi tidak ada penjelasan mengenai apa yang disebut kejahatan dan pelanggaran. Semuanya diserahkan kepada ilmu pengetahuan untuk memberikan dasarnya. Dengan membedakan bahwa kejahatan merupakan *rechdelict* atau delik hukum, dan pelanggaran merupakan *wetsdelict* atau delik undang-undang.⁵

5

Delik hukum adalah pelanggaran hukum yang dirasakan melanggar rasa keadilan, misalnya, perbuatan seperti pembunuhan, pencurian dan lain sebagainya. Sedangkan delik undang-undang, melanggar apa yang telah ditentukan oleh undang-undang, misalnya mengenai keharusan memiliki SIM, memakai helm saat berkendara motor di jalan umum atau menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor.⁵

6

Terkait dengan pembagian hukum pidana sebagaimana telah dijelaskan, para pakar membagi tindak pidana berdasarkan rujuk-rujuk



Juleha, 2017, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*, CV Budi Utama, Yogyakarta, hlm.

Ibid.

6

1. Tindak pidana terhadap ketertiban umum yang mencakup keamanan negara, martabat kepala negara, para kepala negara sahabat, kewajiban dan hak kenegaraan, tata tertib dan ketertiban umum;
2. Tindak pidana terhadap kesusilaan, didalam kehidupan bermasyarakat seperti sekarang ini tingkah laku masyarakat semakin beraneka ragam dalam melakukan suatu tindakan atau perbuatan baik itu tindakan atau perbuatan yang melanggar hukum ataupun perbuatan yang tidak melanggar hukum.

Ruang lingkup perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai kejahatan terhadap kesusilaan itu sulit untuk dirumuskan secara tegas dan pasti, dikarenakan batasan-batasan pengertian kesusilaan yang belum secara pasti dirumuskan dalam KUHP dan juga karena nilai kesusilaan suatu masyarakat sangat dipengaruhi oleh nilai-nilai dan norma-norma lain yang berlaku dalam masyarakat. Sehingga apa yang dianggap susila oleh suatu masyarakat mungkin saja dianggap bukan asusila oleh masyarakat yang lain, dan juga sebaliknya.⁵ Contoh, menurut masyarakat aceh, berpakaian terbuka aurat adalah perbuatan yang melanggar moral dan agama, sedangkan menurut masyarakat papua pedalaman,

Muzakkir, 2010, *Laporan Akhir Penulisan Karya Ilmiah Tentang Analisis Mekanisme Penanganan Hukum terhadap tindak pidana kesusilaan*, Kementerian HAM RI badan Pembina Hukum Nasional, hlm. 27.



pakai koteka (penutup alat vital bagi masyarakat suku papua pedalaman) itu tradisi dan kebiasaan.

Tata hukum di negara Indonesia menganut hukum positif yaitu hukum yang tertulis, sehingga didalam hukum positif Indonesia itu mengatur mengenai kejahatan terhadap kesusilaan yang diatur dalam buku II (tentang kejahatan) BAB XIV (tentang kejahatan terhadap kesusilaan) salah satunya bunyi dari Pasal 281. Bentuk-bentuk kejahatan tentang kesusilaan tersebut adalah, kejahatan terhadap kesopanan dalam arti kesusilaan, yang pertama dengan sengaja dan terbuka merusak kesopanan (kesusilaan) dimuka umum. Yang kedua dengan sengaja dan terbuka merusak kesopanan (kesusilaan) dimuka orang lain yang ada disitu bertentangan kehendaknya (kemuannya) melanggar kesusilaan.⁵ 8

3. Tindak pidana terhadap orang yang mencakup, kehormatan, rahasia, kemerdekaan pribadi, nyawa, badan dan harta.

Sebagian pakar membagi tindak pidana terhadap orang atas tiga bagian, yakni:⁵ 9

1. Tindak pidana penghinaan
2. Tindak pidana terhadap tubuh dan nyawa
3. Tindak pidana terhadap kekayaan.



lihat pasal 281 KUHP. 8
Leden Marpaung, *Op. Cit.*, hfm. 5.

Diluar pembagian-pembagian tersebut, didalam KUHP masih ada tindak pidana yang diatur sendiri antara lain:

1. Tindak pidana jabatan, dan
2. Tindak pidana pelayaran, tindak pidana ini dirumuskan dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, memuat antara lain tindak pidana pelayaran pada Bab XIX, yakni Pasal 284 sampai sengan Pasal 336. Salah satu pasal yang menjadi pembahasan dalam tulisan adalah Pasal 302 (ayat 2)jo Pasal 117 (ayat 2) tentang anacam pidana bagi Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedang ia mengetahui kapal tersebut tidak laik laut.

C. Tindak Pidana Pelayaran Dan Pertanggungjawaban Pidana

1. Nakhoda

Nakhoda Menurut [Kamus Besar Bahasa Indonesia](#), “Nakhoda adalah perwira laut yg memegang komando tertinggi di atas kapal niaga atau kapten kapal”. Sedangkan menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Nakhoda adalah salah seorang dari [awak kapal](#) yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggungjawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.



a. Tugas Nakhoda

Nakhoda kapal memikul tanggungjawab penting dalam sebuah kapal. Tugas seorang Nakhoda kapal adalah bertanggungjawab ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran, baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggungjawab itu meliputi keselamatan seluruh penumpang atau barang yang ada dalam kapal.

Jika dilihat dari Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dan juga KUHD, dengan tegas menyatakan bahwa Nakhoda adalah pemimpin kapal, kemudian dengan menelaah Pasal 341 KUHD dan Pasal 1 ayat 12 Undang-undang No. 21 Tahun 1992. Maka definisi dari Nakhoda adalah sebagai berikut.⁶

Nakhoda kapal ialah seseorang yang sudah menanda tangani Perjanjian Kerja Laut (PKL) dengan Pengusaha Kapal dimana dinyatakan sebagai Nakhoda, serta memenuhi syarat sebagai Nakhoda dalam arti untuk memimpin kapal sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Maka secara ringkas singkat tanggungjawab dari seorang Nakhoda kapal adalah sebagai berikut;

- 1) Melengkapi kapalnya dengan sempurna
- 2) Mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur/aturan

3) Membuat kapalnya layak laut (*seaworthy*)

⁶ Lihat Pasal 1 ayat (12) Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 *Tentang Pelayaran*.
Pasal 341 Kitab Undang-undang Hukum Dagang



- 4) Bertanggungjawab atas keselamatan pelayaran
- 5) Bertanggungjawab atas keselamatan para pelayar yang ada di atas kapalnya
- 6) Mematuhi perintah pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2. Pengertian Umum Tentang Kapal

Kapal adalah semua bahtera apapun namanya dan apapun sifatnya, yang ditujukan untuk berlayar. Kapal juga meliputi segala alat perlengkapannya.⁶ Sedangkan dalam Pasal 309 KUHD. Kapal adalah semua perahu, dengan nama apapun, dan dari macam apapun juga. Kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal itu dianggap meliputi segala alat perlengkapannya. Yang dimaksudkan dengan alat-perengkapan kapal ialah segala benda yang bukan suatu bagian daripada kapal itu sendiri, namun diperuntukkan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal itu.⁶

2

Maka sebagai alat perlengkapan, dipandang semua alat-alat yang dipergunakan, walaupun kapal itu tidak berlayar. Umpamanya jangkar, tiang, skoci, dan lain sebagainya. Sedangkan bahan bakar dan bahan makanan tidak termasuk, dengan sendirinya harus melihat pada sifat alat perlengkapan apa yang termasuk dalam definisi kapal, sebab tidak semua



Sutian Usman Adji, Joko Prakoso, Hari Pramono, 1991, *Hukum Pengangkutan*, PT.Rinka Cipta, Jakarta. hlm. 218.

Lihat Pasal 309 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD).

kapal mempunyai alat perlengkapan yang sama. Sedangkan kapal penumpang *patsagiers boot* mempunyai alat perlengkapan berlainan daripada kapal nelayan.⁶

3

Adapun yang dimaksud dengan kapal sebagaimana terdapat dalam Pasal 310 KUHD, “Kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran dilaut atau yang diperuntukkan untuk itu”.

Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 “pengertian kapal adalah kendaraan air dalam bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apungan dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 tentang penyelenggaraan dan perusahaan Bongkar dan Muat Barang dari kapal dalam buku Suranto, “pengertian kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan mekanik, tenaga mesin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”.

Adapun klasifikasi tentang angkutan laut di Indonesia

mana diatur dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Pelayaran membagi angkutan laut menjadi 4 yaitu, angkutan laut

Sutian Usman Adji, Joko Prakoso, Hari Pramono, *Loc. Cit.*



dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, dan angkutan laut pelayaran rakyat.⁶

4

3. Pelayaran

Pelayaran berdasarkan Pasal 1 butir (1) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan diperairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Dalam undang-undang ini menjelaskan secara lengkap mengenai pokok-pokok dibidang pelayaran yang memuat ketentuan-ketentuan mengenai aspek-aspek tertentu, 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 yang berkaitan dengan perniagaan, perizinan dan pengangkutan.⁶

a. Asas-Asas Pelayaran.

Asas-asas mengenai pelayaran disebutkan didalam Pasal 2 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 bahwa Pelayaran diselenggarakan berdasarkan:

- 1) Asas manfaat;
- 2) Asas usaha bersama dan kekeluargaan;



Lihat Ahmad Suyudi, 2017, *Tanggung Jawab Pelayanan Jasa Transportasi PT. Pelni Terhadap Penumpang*, hlm. 84.

Melly Setyawati 2008, *Tindak Pidana*

,<https://kuhpreform.wordpress.com/2008/05/30/tindak-pidana-pelayaran-berkaitan-dengan-pelayaran-kuhp-dan-rkuhp/>, di Akses Pada Tanggal 27 2018, pada Pukul 22.24.

- 3) Asas persaingan sehat;
- 4) Asas adil dan merata tanpa diskriminasi;
- 5) Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- 6) asas kepentingan umum;
- 7) Asas keterpaduan;
- 8) Asas tegaknya hukum;
- 9) Asas kemandirian;
- 10)Asas berwawasan lingkungan hidup;
- 11)Asas kedaulatan negara; dan
- 12)Asas kebangsaan.

b. Tujuan Pelayaran

Pelayaran adalah suatu hal yang penting dalam lingkungan maritim Indonesia, tentu memiliki tujuan-tujuan tertentu dalam melaksanakan proses pelayaran. Mengenai tujuan disebutkan didalam Pasal 3 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa pelayaran diselenggarakan dengan tujuan:

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

menjunjung kedaulatan negara;



- 4) Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industry angkutan perairan nasional;
 - 5) Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
 - 6) Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara; dan
 - 7) Meningkatkan ketahanan nasional.
- c. Jenis-Jenis Pelayaran.

Berdasarkan Pasal 5 Peraturan Pemerintah Nomor. 2 Tahun 1969, jenis-jenis pelayaran dapat dibagi menjadi tiga kelompok besar, yakni “pelayaran dalam negeri”, “pelayaran luar negeri” dan “pelayaran khusus” yang dapat diperinci sebagai berikut:⁶

1) Pelayaran Dalam Negeri

- a) Pelayaran Nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh, satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- b) Pelayaran Lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia, yang ditujukan untuk menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan



Soegijatno Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, e Cipta, Jakarta, hlm. 190-1991.

pelayaran luar negeri dengan mempergunakan kapal-kapal yang berukuran dibawah 500m3;

2) Pelayaran Luar Negeri

a) Pelayaran Samudera Dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3000 mil laut dari pelabuhan terluar di Indonesia, tanpa memandang jurusan.

b) Pelayaran Samudera, yaitu pelayaran ke dan dari luar negeri yang bukan merupakan pelayaran samudera dekat;

3) Pelayaran Khusus, yaitu pelayaran dalam dan luar negeri dengan menggunakan kapal-kapal pengangkut khusus untuk pengangkutan hasil industri, pertambangan dan hasil-hasil usaha lainnya yang bersifat khusus untuk dikelola dan dibawa ketempat khusus yang berbeda dengan gudang-gudang barang yang lain seperti komoditi-komoditi seperti bahan makanan dan lain-lain.

4. Pengaturan Tindak Pidana Pelayaran Dalam KUHP

Seperti yang diketahui bersama bahwa Indonesia merupakan negara yang terdiri dari kawasan maritim, termasuk didalamnya yakni zona ekonomi eksklusif (ZEE). Menurut Undang-undang No 5 Tahun 1983 tentang ZEE Indonesia menegaskan batasnya yakni 200 mil dari garis pangkal laut wilayah Indonesia. Namun apabila bersinggungan dengan

dari negara lain maka harus ada persetujuan atau perantaraan antara Indonesia dengan negara tersebut. Hal ini menjadi



sangat penting karena secara geografis Indonesia merupakan negara kepulauan yang dikelilingi oleh perairan serta perbatasan yang sangat tipis dengan negara lain, sehingga perairan berpotensi digunakan sebagai jalur melakukan kegiatan illegal.⁶

7

Sehingga untuk menjaga dan mempertahankan lautnya, maka dibuat beberapa pengaturan dalam bidang pelayaran untuk mewujudkan Negara Indonesia sebagai negara hukum yang kuat dalam sektor kemaritiman. Maka penegakan hukum dibidang pelayaran menjadi sesuatu yang sangat penting demi mempertahankan wilayah laut Indonesia.

Pelaksanaan penegakan hukum dibidang pelayaran menjadi sangat penting dan strategis dalam rangka menunjang keefektifitasan pelayaran secara terkendali dan sesuai dengan asas penyelenggaraan pelayaran sehingga pelayaran dapat berjalan berkelanjutan dengan lebih baik. Untuk itu diperlukan penegakan hukum yang efektif pada hukum materil dan hukum formil, yang mengatur kedudukan dan kewenangan penyidik, penuntut umum dan hakim disetiap pemeriksaan dalam penyelesaian tindak pidana pelayaran.

Oleh karena itu tindak pidana pelayaran juga telah diatur dengan sedemikian rupa untuk terwujudnya lalu lintas pelayaran yang baik di



<https://www.tokopedia.com/bukupaliz/buku-hukum-peraturan-perundang-perairan-dan-pelayaran>, di Akses Pada Tanggal 27 November 2018, pasa 24.

Indonesia, yang mana diatur didalam kitab Undang-undang hukum pidana (KUHP) yaitu didalam buku kedua tentang kejahatan yaitu kejahatan pelayaran yang diatur dalam Pasal 466, 469 dan buku ketiga tentang pelanggaran yang diatur dalam Pasal 560, 561. Pasal-pasal yang telah disebutkan ini merupakan perwakilan dari belasan pasal mengenai pelanggaran dalam bidang pelayaran yang termuat dalam KUHP. Adapun isi dari pasal-pasal tersebut diatas ialah:

- a. 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 di kapal dipelihara menurut undang-undang, ataupun tidak mengurus keselamatan surat-surat kapal ketika meninggalkan kapalnya, diancam dengan pidana penjara paling lama tujuh tahun.
- b. Pasal 469 (ayat 1). Seorang Nakhoda kapal Indonesia yang diluar keharusan dan diluar pengetahuan lebih dahulu dari pemilik pengusaha kapal, melakukan atau membiarkan dilakukan perbuatan yang diketahuinya bahwa karena itu kapalnya atau muatannya kemungkinan ditangkap, ditahan atau



dirintangi di ancam denga pidana penjara paling lama satu tahun empat bulan atau pidana denda sebanyak-banyaknya sembilan ribu rupiah.

- c. Pasal 560. Seorang Nakhoda kapal Indonesia yang berangkat sebelum dibikin dan ditanda tangani daftar anak buah yang diharuskan oleh ketentuan undang-undang, diancam dengan pidana denda paling banyak seribu lima ratus rupiah.

Dalam Pasal 560 ini terdapat beberapa unsur, yang pertama “Nakhoda kapal” yang kedua “berangkat sebelum diperbuat dan ditandatangani daftar anak buah kapal”

- 1) Berkaitan dengan unsur pertama “Nakhoda kapal” dalam pasal ini ialah orang yang punya jabatan tertinggi diantara ABK yang memiliki peran sangat vital mulai dari dokumentasi perizinan kapal, memastikan kelaikan kapal sebelum layar, sampai terjadinya kecelakaan. Tak sebatas pertanggungjawaban secara etika profesi, Nakhoda juga terancam dengan pidana penjara dan pidana denda mulai dari penjara satu tahun hingga denda sampai miliaran rupiah.⁶ Jadi Nahkoda disini yang memegang kuasa dalam kapal, sebagai subjek hukum yang dapat dimintai pertanggungjawaban dalam setiap tindakannya sehingga secara historis kronologis manusia sebagai subjek hukum



<https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt589c1b58021c0/mendudukan-ar--nakhoda--pemilik-kapal--dan-abk--ketika-kecelakaan>, di Akses Pada 7 November 2018, pada pukul 23.03.

telah dengan sendirinya ada kemampuan bertanggungjawab kecuali secara tegas undang-undang menentukan lain.

2) Dalam unsur kedua ini, maka sebelum Nakhoda berangkat berlayar dengan kapal untuk memulai perjalanannya, sebelumnya harus dibuat suatu perjanjian yang dinamakan “monsterrol”, dimana tertulis syarat-syarat tentang segala sesuatu yang harus ditaati untuk dan selama perjalanan itu. Apabila sebelum monsterrol itu dibuat dan ditanda tangani, Nakhoda itu berangkat dengan kapalnya, dapat dikenakan pasal ini.

d. Pasal 561. Seorang Nakhoda kapal Indonesia yang tidak mempunyai dikapalnya kertas-kertas kapal, buku-buku dan surat-surat yang diharuskan oleh ketentuan undang-undang, diancam dengan pidana denda paling banyak seribu lima ratus rupiah.

Nakhoda dalam pasal ini ialah orang yang punya jabatan tertinggi di antara ABK yang memiliki peran sangat vital mulai dari dokumentasi perizinan kapal, karena Nakhoda yang memegang kuasa dalam kapal sekaligus sebagai subjek hukum yang dapat dimintai pertanggungjawaban dalam setiap tindakannya. Maksudnya disini ialah Nakhoda yang dikawal atau melayarkan kapalnya tidak memiliki surat izin berlayar (sijil)



ataupun surat-surat lainnya yang telah ditentukan oleh undang-undang.

5. Tindak Pidana Pelayaran Berdasarkan Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008

Tindak pidana pelayaran disini adalah serangkaian perbuatan yang dilarang oleh undang-undang, dan tercela dalam kaitan dengan kegiatan pelayaran. Adapun mengenai Ketentuan tentang tindak pidana dibidang pelayaran, berjumlah 52 Pasal, dan terdapat dalam Pasal 284, sampai dengan pasal 336, Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Untuk memudahkan dalam pemahaman, penulis akan menguraikan poin-poin dalam pasal-pasal terkait tindak pidana pelayaran dalam undang-undang ini berdasarkan subjek pelaku dan berdasarkan pertanggungjawaban pidana.

Dari segi Subyek hukum pelaku perseorangan seperti Nakhoda kapal, atau pelaku kelompok orang maupun badan swasta, telah dijelaskan sebagaimana terdapat dalam ketentuan pidana dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai berikut:⁶

- a. Pasal 384. Dipidana setiap orang yang mengoperasikan kapal asing yang mengangkut penumpang atau barang antar pulau di wilayah perairan Indonesia, tanpa izin pemerintah;



⁶Lihat Bab 19 Mengenai Keterftuan Pidana dalam Undang -Undang no.17 Tahun 2008 tentang pelayaran.

- b. Pasal 285. Dipidana setiap orang yang melayani angkutan laut khusus yang mengangkut muatan barang milik pihak lain atau muatan barang umum pihak lain tanpa izin pemerintah;
- c. Pasal 286. Dipidana Nakhoda angkutan danau dan sungai yang melayarkan kapalnya ke laut tanpa izin kesyahbandaran. Dan yang mengakibatkan kerugian barang maupun mengakibatkan kematian seseorang;
- d. Pasal 287. Dipidana setiap orang WNI atau badan usaha yang mengoperasikan kapal pada angkutan diperairan tanpa izin usaha dari pemerintah;
- e. Pasal 289. Dipidana setiap orang mengoperasikan kapal pada angkutan penyeberangan tanpa persetujuan pengoperasian dari menteri, gubernur, bupati, walikota bagi masing-masing kapal untuk melayani lintas pelabuhan di masing-masing wilayah antar provinsi dan antar negara, antar kabupaten atau dalam wilayah kabupaten/kota;
- f. Pasal 290. Dipidana setiap orang yang menyelenggarakan jasa usaha angkuta di perairan, danau dan sungai tanpa izin pemerintah;
- g. Pasal 291. Dipidana setiap orang yang tidak melaksanakan kewajibannya untuk mengangkut penumpang atau barang terutama angkutan pos;



- h. Pasal 292. Dipidana setiap orang termasuk penyedia jasa angkutan multimoda, yang tidak mengasuransikan tanggungjawabnya sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah, hilang, rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang/barang yang diangkut, kerugian pihak ketiga;
- i. Pasal 293. Dipidana perusahaan angkutan perairan yang tidak memberikan fasilitas khusus dan kemudahan untuk tidak dikenakan biaya tambahan, bagi penumpang cacat, wanita hamil, lanjut usia dan anak dibawah usia lima tahun;
- j. Pasal 294. Dipidana setiap orang yang mengangkut barang khusus dan barang berbahaya yang tidak sesuai persyaratan pengemasan dan penumpukan di pelabuhan, pengenaan tanda keselamatan atau tidak memberi tanda peringatan barang berbahaya, yang sesuai peraturan standar nasional maupun internasional, dan yang mengakibatkan kerugian harta benda atau kematian seseorang;
- k. Pasal 297. Dipidana setiap orang yang membangun dan mengoperasikan pelabuhan sungai dan danau dan yang memanfaatkan garis pantai untuk melakukan kegiatan tambat kapal, bongkar muat barang atau menaikkan atau menurunkan penumpang untuk kepentingan sendiri diluar kegiatan di pelabuhan/diterminal khusus/terminal untuk kepentingan diri



sendiri, Juga yang menggunakan terminal khusus untuk kepentingan umum, tanpa izin pemerintah;

- l. Pasal 289. Dipidana setiap orang termasuk badan usaha yang melaksanakan kegiatan dipelabuhan, yang tidak memberikan jaminan ganti rugi atas pelaksanaan kegiatan di pelabuhan yang mengakibatkan kerusakan bangunan atau fasilitas pelabuhan;
- m. Pasal 301. Dipidana setiap orang yang mengoperasikan terminal khusus untuk melayani perdagangan dari dan ke luar negeri tanpa memenuhi persyaratan dan belum ada penetapan pemerintah;
- n. Pasal 302. Dipidana Nakhoda yang melayarkan kapanya sedangkan diketahuinya jika kapal itu tidak laik laut yang mengakibatkan kerugian harta benda atau kematian seseorang;
- o. Pasal 303. Dipidana setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim;
- p. Pasal 306. Dipidana setiap orang yang mengoperasikan kapal yang tidak memenuhi persyaratan kelengkapan navigasi elektronik kapal. Termasuk yang mengoperasikan kapal yang tidak dilengkapi peralatan komunikasi radio dan kelengkapannya, juga peralatan meteorologi;
- q. Pasal 309. Dipidana Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui cuaca buruk yang membahayakan keselamatan



berlayar, namun tidak menyebarluaskan kepada pihak lain dan atau kepada pemerintah;

- r. Pasal 310. Dipidana setiap orang yang mempekerjakan awak kapal yang tidak memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional, juga yang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apapun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta tanpa dokumen kepelautan yang dipersyaratkan;
- s. Pasal 311. Dipidana setiap orang yang menghalang-halangi Nakhoda dalam menjalankan kewajibannya berada di kapal selama berlayar;
- t. Pasal 313. Dipidana setiap orang yang menggunakan peti kemas sebagai bagian alat angkut tanpa memenuhi persyaratan kelaikan peti kemas;
- u. Pasal 316. Dipidana setiap orang yang sengaja atau karena kelalaiannya mengakibatkan rusak atau merusak atau melakukan tindakan yang mengakibatkan tidak berfungsinya sarana bantu navigasi-pelayaran dan fasilitas alur pelayaran di laut, sungai dan danau serta telekomunikasi pelayaran;
- v. Pasal 318. Dipidana setiap orang yang melakukan pengerukan atau reklamasi alur pelayaran atau kolam pelabuhan tanpa izin pemerintah;

Pasal 322. Dipidana Nakhoda yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, alihmuat dikolam



pelabuhan, menunda dan membongkar muat barang berbahaya tanpa izin Syahbandar;

- x. Pasal 323. Dipidana Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar, dan yang mengakibatkan kecelakaan kapal serta mengakibatkan kerugian harta benda dan kematian;
- y. Pasal 324. Dipidana awak kapal yang tidak melakukan pencegahan dan penanggulangan terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal;
- z. Pasal 325. Dipidana setiap orang yang melakukan pembuangan limbah air balas, kotoran, sampah atau bahan lain ke perairan diluar ketentuan peraturan perundang-undangan dan mengakibatkan tercemarnya lingkungan hidup dan yang mengakibatkan kematian seseorang.

Di tinjau dari segi pertanggungjawaban pidana, baik individu, kelompok maupun Nakhoda yang tetap melayarkan kapalnya padahal ia mengetahui bahwa kapal itu tidak dalam kondisi laik, ia sebagaimana Pasal 302 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 terancam pidana penjara paling lama tiga tahun atau denda paling banyak Rp 400 juta. Bila terpaksa melayarkan dan malah mengakibatkan kerugian harta benda, Nakhoda itu dapat pidana penjara paling lama empat tahun dan denda

paling banyak Rp 500 juta rupiah.



Pertanggungjawaban yang dimaksud disini harus memenuhi beberapa kriteria tentang pertanggungjawaban pidana sebagaimana dijelaskan oleh beberapa pakar berikut:⁷ 0

a. Kemampuan pertanggungjawaban pidana menurut Pompe, harus memenuhi kriteria sebagai berikut;

- 1) Kemampuan berpikir (psychisch) pembuat (dader) yang memungkinkan ia menguasai pikirannya, yang memungkinkan ia menentukan perbuatannya.
- 2) Oleh sebab itu, ia dapat menentukan akibat perbuatannya.
- 3) Sehingga ia dapat menentukan kehendaknya sesuai dengan pendapatnya;

b. Kemampuan bertanggungjawab menurut Van Hamel terbagi menjadi tiga;

- 1) Untuk memahami lingkungan kenyataan perbuatan sendiri.
- 2) Untuk menyadari perbuatannya sebagai suatu yang tidak diperbolehkan oleh masyarakat. dan
- 3) Terhadap perbuatannya dapat menentukan kehendaknya;

Syarat-syarat orang dapat dipertanggungjawabkan menurut Van Hamel adalah sebagai berikut:

- a) Jiwa orang harus sedemikian rupa sehingga dia mengerti atau menginsyafi nilai dari perbuatannya;



Andi Sofyan, Nur Azisa, *Op. Cit.*, hlm. 124-125.

- b) Orang harus menginsyafi bahwa perbuatannya menurut tata cara kemasyarakatan adalah dilarang; dan
- c) Orang harus dapat menentukan kehendaknya terhadap perbuatannya, nilai dari perbuatannya.

Jadi, dari uraian para pakar diatas dapat disimpulkan bahwa pertanggungjawaban pidana disini ialah kesalahan pelaku yang terdiri atas kesengajaan sebagai niat, dan sengaja karena insyaf akan kemungkinan terjadi atau tidak terjadinya sesuatu, juga kelalaian serta sikap batin yang tercela maupun kekhilafan pelaku dari perbuatan yang diuraikan dalam peraturan pidana. Dengan kata lain terdapat alasan pembenar dan alasan pemaaf dalam lingkup perbuatan yang diuraikan dalam suatu peraturan pidana, apabila tidak terdapat unsur kesalahan didalamnya maupun sikap batin yang tercela sebagai kepatutan yang mendekati keadilan dan kebenaran yang telah diterima dan diakui oleh masyarakat.

Bahwa seorang Nakhda kapal dalam melaukan pelayaran, memiliki peran yang sangat penting dalam mejaga keselamatan kapal, anak buah kapal dan barang yang diangkutnya. Artinya seorang Nakhoda sebagai salah satu subyek yang bertanggungjawab terhadap terjadinya kecelakaan kapal.

D. Metode Penelitian

Untuk mencari jawaban permasalahan-permasalahan diatas judul skripsi ini, maka penulis mencari jawaban atau solusi cara mengumpulkan data antara lain sebagai berikut:



1. Lokasi Penelitian

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, berlaku untuk seluruh proses pelayaran kapal diseluruh Indonesia. Wilayah yang sedemikian luas, tidak mungkin dapat di jangkau, untuk itu penulis membatasi lokasi penelitian ini dengan mengambil data di Pengadilan Negeri Raba Bima dan Kantor Syahbandar Pelabuhan Bima, untuk menunjang penelitian ini.

2. Jenis Dan Sumber Data

Jenis data dalam penelitian ini adalah meliputi data primer, data sekunder, dan bahan hukum tersier:

- a. Data primer, yaitu data yang diperoleh langsung dari sumber pertama, seperti wawancara langsung, dalam hal ini penulis melakukan wawancara langsung terhadap Majelis Hakim dan Panitera yang menangani kasus tersebut atau pihak Syahbandar yang bertugas di pelabuhan.
- b. Data sekunder, antara lain mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil-hasil penelitian, yang berwujud laporan dan sebagainya, jurnal hukum, internet, dan peraturan perundang-undangan yang relevan dengan permasalahan yang diteliti.



- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penejelasan terhadap bahan hukum primer, dan bahan hukum sekunder seperti kamus hukum, “*ensiklopedia*”.⁷

1

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang diberlakukan dengan dua cara:

- a. Penelitian kepustakaan (*Liberay Research*).

Penelitian dilaksanakan dengan cara mengumpulkan, membaca, dan menelusuri sejumlah buku-buku, artikel internet, jurnal hukum, peraturan perundangan-undangan, ataupun peraturan-peraturan lain yang relevan dengan masalah yang diteliti.

- b. Penelitian lapangan.

Penelitian ini dengan cara *Stratified Purpose Sampling*, yaitu dengan wawancara atau interview, melalui proses tanya jawab yang dilakukan secara lisan dengan responden, dalam hal ini berhubungan langsung dengan pejabat-pejabat yang berwenang dan instansi yang terkait, seperti, Hakim, jaksa, dan Syahbandar yang menangani kasus tersebut.

4. Ansalisis Data

Keseluruhan data yang diperoleh dalam penelitian ini, baik data primer, sekunder, maupun bahan hukum tersier, dianalisis secara

. Analisis data kualitatif adalah pengelolaan data secara deduktif,

Amiruddin, Zainal Asikin, 2004, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT Indo Persada, Jakarta, hlm. 30.



yaitu dimulai dari dasar-dasar pengetahuan yang umum, kemudian meneliti dari hal yang bersifat khusus. Dari proses tersebut, ditarik sebuah kesimpulan, kemudian disajikan secara deskriptif yaitu dengan cara menjelaskan dan menggambarkan sesuai dengan permasalahan yang terkait dengan penulisan skripsi ini.



BAB IV

ANALISIS

A. Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Tindak Pidana Melayarkan Kapal yang tidak Laik Laut yang Mengakibatkan Kerugian Harta Benda.

Sebagaimana kita ketahui, pertanggungjawaban pidana bagi seseorang atau Nakhoda kapal yang melayarkan kapalnya sedang yang bersangkutan mengetahui kapalnya tidak laik, telah diatur dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam Undang-undang tersebut menyebutkan dalam Pasal 302 ayat 1, bahwa subyek hukum atau yang bertanggungjawab dalam ketidak laiklautan kapal dan kecelakaan kapal adalah seorang Nakhoda.

Dalam tulisan ini untuk dianalisis lebih dalam, tentang sejauh mana pertanggungjawaban seorang Nakhoda maupun pihak-pihak terkait dalam hal ini Syahbandar dan perwakilan pemerintah di pelabuhan terhadap kelaik lautan kapal dan kecelakaan kapal. Apakah hanya seorang Nakhoda yang dapat disalahkan dalam kondisi kapal yang tidak laik laut, atau ada pihak lain untuk dimintai pertanggungjawaban dalam kasus ini. Dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah membagi, pihak-pihak yang bertanggungjawab tentang kelaiklautan dan kecelakaan



Berkaitan dengan pertanggungjawaban, penulis berpendapat bahwa dalam pertanggungjawaban pidana yang melayarkan kapal yang tidak laik laut, tidak hanya dilimpahkan tanggungjawab kepada seorang Nakhoda saja, akan tetapi ada pihak lain yang turut bertanggungjawab atas persoalan tersebut. Apalagi yang berkaitan dengan kelaiklautan kapal yang notabene masih dalam kondisi pantauan pihak yang berwenang, dalam hal ini menyangkut tugas kesyahbandaran sebagai wakil pemerintah yang memantau tentang keselamatan dibidang pelayaran.

[Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008](#) tentang Pelayaran sendiri telah mengatur mengenai aspek keselamatan pelayaran sangat lengkap. Masing-masing pihak, baik yang terkait langsung maupun tidak langsung diberikan porsi pertanggungjawaban masing-masing. Tapi yang pasti, aturan ini tegas memberikan sanksi baik secara administratif maupun pidana terhadap pihak-pihak yang terbukti melanggar hal-hal yang dipersyaratkan.

Berikut poin-poin dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang membahas tentang pihak-pihak yang bertanggungjawab dalam keselamatan kapal dan mengecek kondisi kapal sebelum berlayar:

Pertama yang bertanggungjawab adalah seorang Nakhoda.

Nakhoda memiliki jabatan yang paling tinggi diantara ABK, peran yang sangat vital, mulai dari dokumentasi perizinan kapal,



memastikan kelaikan kapal sebelum berlayar, sampai terjadinya kecelakaan. Tidak sebatas berat pertanggungjawaban secara etika profesi, Nakhoda juga terancam pidana penjara dan pidana denda mulai penjara satu tahun hingga denda miliaran rupiah.

Dalam Pasal 302 dan Pasal 323 menyebutkan, Nakhoda yang tetap melayarkan kapalnya padahal ia mengetahui bahwa kapal itu dalam kondisi yang tidak laik untuk berlayar, terancam pidana penjara paling lama tiga tahun atau denda paling banyak Rp 400 juta. Bila terpaksa melayarkan dan malah mengakibatkan kerugian harta benda, Nakhoda itu dapat pidana penjara paling lama empat tahun dan denda paling banyak Rp 500 juta. Bahkan jika sampai mengakibatkan kematian, ancaman pidana penjara paling lama 10 tahun dan denda paling banyak Rp 1,5 miliar.

Kedua, ancaman pidana tersebut tidak hanya buat Nakhoda, pemilik kapal juga bertanggungjawab untuk memenuhi kelaikan kapal dan berpotensi menjadi pesakitan lantaran kuasanya sebagai empunya kapal, yang kadang-kadang pemilik kapal sewenang-wenang menekan Nakhoda untuk leluasa mengatur kapalnya. Jadi dalam Pasal 138 ayat 4 Undang-undang 17 Tahun 2008 menjelaskan bahwa "Pemilik atau operator kapal wajib memberikan keleluasaan kepada Nakhoda untuk melaksanakan

nya sesuai dengan peraturan perundang-undangan". Apabila kapal menghalang-halangi Nakhoda yang melaksanakan kewajiban



yakni saat menolak melayarkan kapal sipemilik akibat dinilai tidak memenuhi kelaikan dan diancam pidana penjara paling lama 2 tahun dan denda paling banyak Rp 300 juta, diatur dalam Pasal 311 yang berbunyi:

Setiap orang yang menghalang-halangi keluasaan Nakhoda untuk melaksanakan kewajibannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 138 ayat (4) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

Selain karena alasan itu, ada ancaman pidana lain buat si pemilik kapal, apabila mempekerjakakan ABK yang tidak memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi yang ditetapkan dalam regulasi, baik regulasi nasional maupun internasional. Pemilik terancam pidana penjara paling lama dua tahun dan denda paling banyak Rp 300 juta.

Dipertegas dalam Pasal 145 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008. Bahwa dilarang mempekerjakan seseorang didalam jabatan apapun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan. Sijil yang dimaksud disini memasukan dalam buku daftar awak kapal yang disebut buku sijil dimana berisi daftar awak kapal yang bekerja diatas kapal sesuai dengan jabatan dan tanggal naik turunnya yang diserahkan oleh Nakhoda kepada syahbandar untuk disyahkan.

Menurut Kepala Syahbandar Pelabuhan Bima yang berurusan

g dengan masalah ini, bahwa “tanggungjawab syahbandar di an selesai apabila pihak Nakhoda menyerahkan dokumen



kelengkapan kapal kepada Syahbandar”. Lebih lanjut beliau berujar, “Syahbandar sudah tidak memiliki tanggungjawab hukum setelah diserahkan surat kelengkapan tersebut dengan istilah *master sailing declaration*”.⁷

2

Meneurut penulis, pendapat tersebut kurang tepat, karena berbicara keselamatan pelayaran tentu berbicara soal keberadaan Syahbandar. Syahbandar menjalankan fungsi keselamatan dan keamanan dalam pelayaran. Teknisnya dibentuk namanya “kelembagaan Syahbandar” yang nantinya melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran itu. Fungsi lembaga ini mencakup, mulai dari pelaksanaan, pengawasan sampai pada penegakan hukum dibidang angkutan perairan serta kepelabuhanan dan perlindungan hukum maritim dipelabuhanan.

Sesuai dengan Pasal 219 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008. Seorang Nakhoda tidak bisa melayarkan kapalnya apabila tidak dipantau dan lihat oleh pihak otoritas pelabuhan mengenai kelengkapan kapal yang telah diserahkan kepada pihak Syahbandar untuk disahkan. Karena untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB) yang dikeluarkan oleh Syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk

an pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam konstruksi



Ilyas M. Natsir ST, Kepala Kantor Syahbandaran dan Otoritas Pelabuhan
Sima, Pada Tanggal 7 Pebruari 2019.

dan kelengkapan kapal agar Syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen-dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang peran seorang Syahbandar, tidak jarang juga kita temui beberapa kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh kelalaian seorang Syahbandar dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya:

Yaitu dengan memberikan izin pelayaran dan surat kelaiklautan kapal kepada kapal yang tidak layak untuk berlayar dan kapal yang tidak lulus uji klas oleh Biro Klasifikasi Indonesia. Kasus kapal yang sebenarnya tidak laiklaut namun mempunyai SPB adalah kasus lama yang sering terjadi berulang-ulang di Indonesia dan menjadi suatu fenomena yang dianggap biasa. Contoh kapal yang tidak laiklaut namun memiliki SPB adalah seperti pada kapal KLM Duta Mulya yang memuat bawang merah dengan garam dengan total 155 (seratus lima puluh lima) ton yang bertolak dari pelabuhan Bima menuju pelabuhan Banjarmasin pada tanggal 06 juli 2016 sekitar pukul 21:00 Wita. Dengan peristiwa kebakaran kapal KM Levina I yang terjadi pada 22 Februari 2007, yang disebabkan terbakarnya bahan kimia yang diangkut oleh kapal tersebut, peristiwa tersebut menewaskan 51 orang. Tiga hari kemudian, 25 Februari 2007, KM Levina I tenggelam ketika awak media dan petugas investigasi berada



di kapal, kejadian tersebut menyebabkan satu orang tewas dan tiga orang dinyatakan hilang.⁷

3

Pentingnya masalah keselamatan dan keamanan serta keseluruhan kegiatan dalam pelayaran angkutan laut merupakan tanggungjawab dalam kepelabuhanan, sebab salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang menjalankan tugas kesyahbandarannya baik dalam melaksanakan keseluruhan tugas dalam pelabuhan serta dalam melakukan kerjasama ataupun hubungan dengan badan usaha lain yang bertugas untuk melakukan pengawasan dalam perkapalan maupun pelayaran itu sendiri.

Untuk memperjelas mengenai tanggungjawab Syahbandar dalam keamanan pelayaran, penulis akan menguraikan beberapa pasal dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran berikut:⁷

- (1) Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum dibidang pengangkutan perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan;
- (2) Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (Search and Rescue/SAR) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan



https://id.wikipedia.org/wiki/Kebakaran_KM_Levina_I, Di Akses Pada Tanggal
ri 2019, Jam 03:03.
Lihat Pasal 207 Undang-⁴ Undang Nomor 17 Tahun 2008 *Tentang*

- (3) Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.

Sebagaimana dibahas pada ayat pertama, seorang Syahbandar berperan penting dalam setiap kegiatan pelayaran angkutan laut, baik dalam hal pengawasan, penegakan hukum, kepelabuhanan, perlindungan lingkungan maritim, serta pelayaran itu sendiri. Dengan kata lain suksesnya sebuah pelayaran yang dilakukan oleh sebuah kapal atau angkutan laut juga merupakan keberhasilan seorang Syahbandar menjalankan tugas kesyahbandarannya.

Selanjutnya dibahas dalam Pasal 208 berikut:⁷

5

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



lihat Pasal 208.

5

Dalam Undang-undang tersebut dan peraturan Menteri Perhubungan tentang organisasi dan tata kerja kantorSyahbandar. Kantor Syahbandar adalah Unit Pelaksana Teknis dilingkungan Kementerian Perhubungan yang berada dibawah dan bertanggungjawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut di pelabuhan yang melaksanakan fungsi keselamatan dan ketertiban pelayaran serta pengawasan dan penegakan hukum di bidang pelayaran.⁷

6

Berdasarkan fungsi pengawasan yang tercantum dalam ketentuan tersebut, Syahbandar dibagi dalam beberapa seksi untuk melakukan pengawasan. Seperti yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan KM.64 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata kerja Kantor Syahbandar. Berdasarkan fungsinya, Syahbandar dalam melakukan pengaswasan dibagi dalam beberapa seksi diantaranya:

1. Seksi Laik Layar;
2. Seksi Penyelamatan dan Penanggulangan Pencemaran; dan
3. Seksi Kepelautan.

Seksi laik layar mempunyai tugas melakukan pengawasan tertib bandar dan tertib berlayar, lalu lintas kapal, kapal asing, pergerakan kapal, pemanduan, penundaan, kegiatan kapal di perairan pelabuhan, dan persyaratan kelaiklautan kapal, serta penyiapan bahan

Pasal 1 Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 2010 KM.64 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar.



penerbitan SPB (Surat Persetujuan Berlayar). Seksi penyelamatan dan penanggulangan pencemaran mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan koordinasi dan pemberian bantuan pencarian dan penyelamatan (SAR), penanggulangan pencemaran laut serta pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan kerangka kapal serta kegiatan salvage, dan pekerjaan bawah air, dan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal dan penanganan musibah laut. Seksi kepelautan mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan penerbitan dokumen pelaut, perjanjian kerja pelaut dan penyijilan awak kapal.⁷

Dalam Pasal 18 peraturan Menteri tersebut juga dijelaskan secara jelas tentang tugas Syahbandar dalam bidang ketertiban dan patroli yang mempunyai tugas melaksanakan ketertiban dan patroli, penyidikan tindak pidana pelayaran di dalam Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan serta pengawasan pekerjaan bawah air (PBA), salvage, pemanduan dan penundaan kapal. Sehingga dengan pasal ini penulis membantah pernyataan kepala Syahbandar diatas terkait pernyataanya tentang batas kewenangan Syahbandar berakhir setelah diserahkannya "*master sailing declaration*".

Memperjelas mengenai tugas Syahbandar, bahwa tugas Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18, Bidang Ketertiban

patroli menyelenggarakan fungsi, pengawasan, pengamanan dan an turun naik penumpang di pelabuhan. Pengawasan kegiatan

lihat Pasal 17.

7



bongkar muat barang khusus dan barang berbahaya, serta pengawasan, pengamanan dan patroli terhadap keselamatan kapal sandar dan berlabuh di Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan.

Dari uraian panjang diatas terkait pihak-pihak yang bertanggungjawab tentang kalaiklautan kapal dan keamanan kapal, jika dikaitkan dengan kasus ini, menurut penulis, seharusnya ada pihak lain yang bisa bertanggungjawab dalam kasus melayarkan kapal yang tidak tidak laik laut, dalam hal ini Syahbandar yang bertanggungjawab dipelabuhan, tidak hanya menjatuhkan pidanan kepada seorang Nakhoda. Karena ancaman pidana dalam kasus tersebut juga berlaku bagi setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008. Ancaman pidana ini mulai dari 2 tahun, 4 tahun hingga 10 tahun dan jumlah denda mulai dari Rp300 juta, Rp500 juta dan Rp1,5 miliar.⁷

8

Jadi, seharusnya Majelis Hakim dalam menjatuhkan pidana tidak hanya terhadap Nakhoda, ancaman pidana juga berlaku bagi pengawas seperti Syahbandar ataupun Dinas Perhubungan setempat apabila tidak

nakan tugas sebagaimana mestinya. Seperti diatur Pasal 304 menyebutkan setiap orang yang tidak membantu pelaksanaan

Lihat Pasal 303 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 *Tentang Pelayaran*



pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 128 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan atau denda paling banyak Rp100 juta.⁷

9

B. Pertimbangan Hukum Hakim Dalam Menjatuhkan Putusan Terhadap Tindak Pidana Melayarkan Kapal Yang Tidak Laik Laut Yang Mengakibatkan Kerugian Harta Benda Dadalam Putusan Nomor. 72/Pid.B/2017/Pn Rbi.

1. Pertimbangan Hakim

Dalam pertimbangan Hakim pada putusan Nomor. 72/Pid.B/2017/PnRbi. Menimbang, bahwa Terdakwa telah didakwa oleh Penuntut Umum dengan dakwaan yang berbentuk alternatif, sehingga Majelis Hakim dengan memperhatikan fakta-fakta hukum tersebut diatas memilih langsung dakwaan alternatif kedua sebagaimana diatur dalam Pasal 302 ayat (2) UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang berbunyi: “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)”, sedangkan Pasal 302 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 berbunyi “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)”, mengandung unsur unsur-pidana dan pertanggungjawaban pidana sebagai berikut:

A. UNSUR-UNSUR TINDAK PIDANA

- 1) Nakhoda yang melayarkan kapalnya
- 2) Mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut
- 3) Mengakibatkan kerugian harta benda

B. UNSUR-UNSUR PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA

- 1) Pelaku Tindak Pidana
- 2) Kemampuan bertanggungjawab
- 3) Kesalahan



Menimbang, bahwa terlebih dahulu Majelis akan mempertimbangkan unsur tindak pidana, apabila telah terbukti dan tidak ditemukan

<https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt5b2c06ba28625/jerat-pidana-bagi-naut>. Di Akses Pada Tanggal 5 Maret 2019, Pukul 10 : 30 WIT.

alasan pembenaar, baru kemudian akan dipertimbangkan unsur-unsur pertanggungjawaban pidana.

A. Pembuktian Unsur-Unsur Tindak Pidana:

Ad.1. Unsur “Nakhoda yang melayarkan kapalnya”

Menimbang, bahwa yang dimaksud dengan Nakhoda berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, ialah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan tertinggi di atas kapal dan mempunyai wewenang dan tanggungjawab tertentu sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;

Menimbang, bahwa yang dimaksud “Pelayaran” menurut Pasal 1 angka 1 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran: “Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim”;

Menimbang, bahwa yang dimaksud “kapal” menurut Pasal 1 angka 36 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008: “Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”;

Menimbang, bahwa berdasarkan fakta hukum nomor 1, 2, 5 dan 6 terungkap fakta bahwa Terdakwa selaku Nakhoda melakukan pelayaran kapal KLM Duta Mulya pada tanggal 6 Juli 2016 jam 21.00 WITA dari pelabuhan Bima menuju pelabuhan Banjarmasin dengan muatan barang berupa garam, bawang merah, dan kacang kedelai, sebanyak 155 Ton;

Menimbang, bahwa berdasarkan fakta tersebut telah terbukti dan terpenuhi unsur pertama;

Ad.2. Unsur: “Mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut”

Menimbang, bahwa yang dimaksud dengan “Kelaiklautan Kapal” menurut Pasal 1 angka 36 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ialah: “Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen kapal untuk berlayar di perairan tertentu;



Menimbang, bahwa peraturan Pasal 138 ayat (2) Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur bahwa sebelum kapal berlayar, Nakhoda wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan dan melaporkan hal tersebut kepada Syahbandar;

Menimbang, bahwa berdasarkan fakta hukum nomor 3, 4 dan 5 terungkap fakta, Terdakwa mengetahui pengawakan kapal KLM Duta Mulya seharusnya diawaki oleh 5 (lima) orang perwira Kapal Layar yang terdiri atas Nakhoda, Mualim, Perwira Radio, KKM dan Masinis, pengawakan minimal ada 4 (empat) perwira, namun karena perwira mesin yaitu saksi Ramadhan saat menjelang kapal berlayar minta izin kepada Terdakwa untuk tidak ikut berlayar karena ibundanya meninggal dunia dan diizinkan oleh Terdakwa sehingga kapal tersebut hanya diawaki 3 orang perwira kapal, namun keadaan kekurangan Perwira Kapal tersebut tidak dilaporkan kepada Syahbandar oleh Terdakwa selaku Nakhoda kapal, dan Terdakwa tetap melakukan pelayaran dari pelabuhan Bima menuju pelabuhan Banjarmasin;

Menimbang, bahwa dengan kurangnya Perwira Kapal dalam pelayaran kapal KLM Duta Mulya menyebabkan kapal tersebut tidak laik laut;

Menimbang, bahwa Terdakwa mengetahui kapal KLM Duta Mulya tidak laik laut, namun Terdakwa selaku Nakhoda Kapal tersebut tetap melakukan pelayaran dari pelabuhan Bima menuju pelabuhan Banjarmasin;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut, unsur kedua telah terbukti dan terpenuhi;

Ad.3. Unsur: "Mengakibatkan kerugian harta benda"

Menimbang, bahwa berdasarkan fakta hukum nomor 1, 7 dan 8 terungkap fakta bahwa kapal KLM Duta Mulya pada tanggal 6 Juli 2016 jam 21.00 WITA dari pelabuhan Bima menuju pelabuhan Banjarmasin dengan muatan barang bermuatan garam, bawang merah, dan kacang kedelai, sebanyak 155 Ton, dalam pelayaran tersebut kapal mengalami kecelakaan dan tenggelam di perairan laut Flores utara teluk Sanggar, karena cuaca buruk, namun semua awak kapal selamat dan karena keadaan *force majeure* maka kerugian yang ditimbulkan dibebaskan dari tanggungjawab Perusahaan Pengangkut;

Menimbang, bahwa dengan tenggelamnya kapal KLM Duta Mulya telah timbul kerugian berupa satu buah kapal, yaitu kapal KLM Mulya, beserta garam, bawang merah, dan kacang kedelai,



seluruhnya sejumlah 155 Ton yang diangkut dengan kapal KLM Duta Mulya;

Menimbang, bahwa dengan pertimbangan-pertimbangan tersebut, telah terbukti dan terpenuhi unsur ketiga;

Menimbang, bahwa karena semua unsur tindak pidana telah terbukti dan terpenuhi, maka telah terbukti adanya tindak pidana seperti yang didakwakan oleh Penuntut Umum dalam dakwaan alternatif kedua;

Menimbang, bahwa selanjutnya akan dipertimbangkan apakah ada alasan pembenar atas tindak pidana yang dilakukan Terdakwa;

Menimbang, bahwa alasan pembenar telah ditentukan dalam KUHP, Pasal 49 ayat 1 KUHP, Pasal 50 KUHP, Pasal 51 ayat 1 KUHP dan yang tidak diatur dalam KUHP adalah: eksepsi kedokteran, ketiadaan sifat melawan hukum materil dan persetujuan;

Menimbang, bahwa sepanjang persidangan majelis tidak menemukan alasan pembenar pada sekitar diri Terdakwa;

Menimbang, bahwa selanjutnya Majelis Hakim akan mempertimbangkan tentang pertanggungjawaban pidana baik untuk dakwaan kesatu maupun dakwaan kedua, yang mengandung unsur-unsur sebagai berikut:

B. Pembuktian Unsur-Unsur Pertanggungjawaban Pidana

Menimbang, bahwa terhadap unsur-unsur tersebut Majelis Hakim mempertimbangkan sebagai berikut:

Ad.1. Pelaku Tindak Pidana

Menimbang, bahwa pertanggungjawaban pidana hanya dibebankan kepada subyek hukum, yang terdiri dari orang dan/atau badan hukum;

Menimbang, bahwa Penuntut Umum telah menghadapkan orang yang didakwa telah melakukan tindak pidana yang bernama Mappe Sangka tersebut mengakui identitas yang dicantumkan dalam surat dakwaan sebagai identitas dirinya dan para Saksi mengenalinya, dengan demikian telah terbukti bahwa Terdakwa sebagai subyek hukum yang dipertanggungjawabkan dalam perkara ini, bukan orang lain;



Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan-pertimbangan unsur pertama pertanggungjawaban pidana telah terpenuhi;

d.2. Kemampuan Bertanggungjawab

Menimbang, bahwa, menurut pengamatan Majelis selama pemeriksaan di persidangan Terdakwa sehat jasmani dan rohani, tidak sedang di bawah pengampunan, mampu merespon jalannya persidangan dengan baik, sehingga dengan demikian Terdakwa terbukti sebagai subyek hukum yang sempurna, mampu bertanggungjawab;

Ad. 3. Kesalahan

Menimbang, bahwa kesalahan adalah dapat dicelanya pembuat tindak pidana, kesalahan tertuju kepada dua hal, yaitu pencelaan terhadap perilaku menyimpang dari standar etis (diformulasikan dalam hukum positif) yang berlaku pada waktu tertentu dalam masyarakat dan penilaian hukum terhadap psikologis perilaku tersebut;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan tentang unsur tindak pidana yang telah terbukti tersebut di atas, Terdakwa terbukti melanggar peraturan Pasal 302 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan ternyata perbuatan itu merupakan norma larangan yang masih berlaku sebagai standart etis masyarakat yang diformulasikan dalam pasal tersebut yang masih diakui dan berlaku dalam tata kehidupan masyarakat dan pelakunya dicela atas pelanggaran itu, dengan demikian Terdakwa telah salah karena melanggar hukum pidana formil, pidana materil dan melanggar standar etis masyarakat setempat;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan-pertimbangan hukum tersebut di atas, telah terbukti semua unsur pertanggungjawaban pidana pada diri Terdakwa, selanjutnya akan dipertimbangkan apakah pada diri Terdakwa terdapat alasan pemaaf yang dapat melepaskan Terdakwa dari pertanggungjawaban pidana;

Menimbang, bahwa alasan pemaaf (schuldduitsluitingsgrond) adalah alasan yang menghapuskan kesalahan terdakwa, yang telah ditentukan dalam KUHP diantaranya terdapat dalam Pasal 44 KUHP, Pasal 48 KUHP, Pasal 49 ayat 2 KUHP dan Pasal 51 ayat 2 KUHP, sedangkan alasan pemaaf yang tidak diatur dalam KUHP berupa avas (afwezigheid van alle schuld) yaitu Pelaku tidak dapat dipidana karena perbuatan tersebut tidak dapat dicelakan pada pelaku;

Menimbang, bahwa menurut hemat Majelis Hakim, berdasarkan hasil persidangan, tidak satupun alasan pemaaf pada diri Terdakwa, sehingga dengan demikian Terdakwa harus dinyatakan mampu bertanggungjawab, oleh karena itu Terdakwa haruslah dinyatakan telah secara sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana mana didakwakan dalam dakwaan alternatif kesatu;



Menimbang, bahwa oleh karena terbukti semua usur tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana pada diri terdakwa, maka terdakwa harus dipertanggungjawabkan atas perbuatannya tersebut oleh karna itu harus dipidana;

Menimbang, bahwa oleh karena Terdakwa tidak ditahan, sedangkan Terdakwa dijatuhi pidana, maka menurut pendapat Majelis Hakim cukup alasan untuk menahan, maka perlu memerintahkan agar Terdakwa ditahan;

Menimbang, bahwa terhadap barang bukti yang diajukan di persidangan berupa Surat Ukur, Surat Pengawakan, SPB dari Pelabuhan Tolak Terakhir, Daftar ABK, Surat Pernyataan Nakhoda saat kapal bertolak meninggalkan pelabuhan Bima, SPB saat kapal bertolak meninggalkan pelabuhan Bima, Daftar ABK saat kapal bertolak meninggalkan pelabuhan Bima, PKL atas nama Nakhoda dan Mualim, dan LKK yang dibuat Nakhoda yang disita dari Hermansyah, S.H., maka harus dikembalikan kepada Hermansyah, S.H.;

Menimbang, bahwa terjadinya tindak pidana a quo tidak semata mata karena unsur niat jahat dari Terdakwa, melainkan karena Terdakwa terpetakompli dengan keadaan, satu sisi dihadapkan rasa kemanusiaan terhadap anak buah kapal memberi izin perwira mesin tidak berlayar karena ibunya meninggal, disisi lain waktu jadwal pelayaran sudah menjelang berangkat, tidak dapat mencari penggantinya dan disisi lain ada kekhawatiran jika tidak berlayar di PHK oleh majikan;

Menimbang, bahwa untuk menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa, maka perlu dipertimbangkan terlebih dahulu keadaan yang memberatkan dan yang meringankan Terdakwa; Keadaan yang memberatkan:

- a) Perbuatan Terdakwa melakukan pelayaran sebagai Nakhoda ceroboh, sehingga mengakibatkan kecelakaan kapal yang dinakhodainya; Keadaan yang meringankan:
 - a) Terdakwa berlaku sopan di persidangan, mengakui terus terang akan perbuatannya dan berjanji tidak mengulangi lagi perbuatan yang melanggar hukum;
 - b) Terdakwa belum pernah dihukum;
 - c) Terdakwa mempunyai tanggungan keluarga;

Menimbang, bahwa oleh karena Terdakwa dijatuhi pidana maka haruslah dibebani pula untuk membayar biaya perkara;



Perhatikan, peraturan Pasal 302 ayat (2) UU No. 17 Tahun 2004 tentang Pelayaran dan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 Hukum Acara Pidana serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan.

2. Analisis Penulis

Dalam menjatuhkan sebuah putusan yang menentukan benar salahnya seseorang dihadapan hukum, seorang hakim harus memiliki integritas dan keahlian dibidangnya. Tidak hanya menjadi corongnya undang-undang, tetapi dalam pertimbangan-pertimbangannya harus mencakup semua aspek, baik yang bersifat yuridis, sosiologis maupun filosofis dalam menjatuhkan putusannya. Sehingga dalam putusan tersebut benar-benar memberikan rasa keadilan dalam masyarakat, demi terwujudnya tujuan hukum, yakni keadilan, kepastian hukum, dan kemanfaatan.

Hakim sebelum menjatuhkan putusan, pertama menelaah surat dakwaan yang diajukan oleh Jaksa Penuntut Umum yang merupakan salah satu alat penting untuk menentukan fakta-fakta hukum dalam persidangan. Selain itu, hakim harus bersifat aktif untuk mencari kebenaran materil terkait kasus pidana yang sedang dipersoalkan dihadapannya. Hakim harus menggali nilai-nilai hukum yang hidup di masyarakat demi terwujudnya sebuah keputusan yang benar-benar sesuai dengan rasa keadilan dalam masyarakat.

Dalam undang-undang kekuasaan kehakiman, seorang hakim diberikan kebebasan untuk menjalankan tugasnya demi tercapainya rasa

bagi setiap orang, tanpa intervensi dari pihak luar. Dalam persidangan, hakim diberi wewenang untuk memberikan putusan dalam



bentuk penjatuhan pidana lepas ataupun pidana bebas dalam sebuah persidangan.

Mengenai pembuktian dari hasil alat bukti yang diajukan oleh Jaksa Penuntut Umum dihadapan persidangan, maka sudah dapat dikategorikan sebagai tindak pidana, dalam hal ini sudah memenuhi semua alat bukti yang sah yang tercantum dalam pasal 184 ayat (1) KUHPidana yakni: keterangan saksi anak buah kapal, keterangan ahli, surat, dan keterangan terdakwa. Jadi dalam kasus ini sudah cukup alat bukti yang diajukan dalam persidangan, hal ini sesuai dengan pasal 183 KUHPidana yang menyatakan bahwa hakim dalam menjatuhkan putusan harus didasarkan pada alat bukti yang sekurang-kurangnya 2 alat bukti yang sah ditambah dengan keyakinan hakim dalam menjatuhkan putusan terhadap terdakwa.

Adapun pandangan penulis terkait pertimbangan hakim dalam menjatuhkan pidana terhadap seorang Nakhoda yang melayarkan kapal yang tidak laik laut yang mengakibatkan kerugian harta benda, dalam putusan yang dikeluarkan oleh Majelis hakim Pengadilan Negeri Raba Bima dengan nomor perkara 72/Pid.B/2017/Pn Rbi. Terdapat beberapa cacatan hukum terkait proses pencarian fakta hukum oleh hakim yang seharusnya bersifat aktif dalam mencari kebenaran materil terkait kasus tersebut, upaya penyidik dalam proses penyidikan, Jaksa Penuntut Umum

proses penentuan pihak-pihak yang bertanggungjawab dalam
tersebut.



Putusan hakim dipengadilan idealnya mengandung aspek kepastian hukum keadilan dan kemanfaatan, meskipun dalam implementasinya tidak muda untuk mensinergikan tiga aspek tersebut, terutama antara aspek kepastian hukum dan keadilan, biasanya saling bertentangan. Kendala yang sering dihadapi oleh hakim cenderung pada kepastian hukum mengalami kebuntuan manakala fakta-fakta hukum dihadapkan oleh Jaksa Penuntut Umum tidak mampu menjawab persoalan-persoalan dilapangan dan pelaku-pelaku yang seharusnya juga dipidana dalam perkara tersebut. Oleh karena itu seorang hakim jika dihadapkan pada sebuah kasus, harus benar-benar menegakan berdasarkan asas keadilan, berarti harus mempertimbangkan dan menggali nilai-nilai hukum yang hidup dalam masyarakat, yang terdiri dari kebiasaan-kebiasaan dan ketentuan hukum yang tidak tertulis. Hakim dalam alasan dan pertimbangan hukumnya harus mampu mengakomodir segala ketentuan yang hidup dalam masyarakat berupa kebiasaan dan ketentuan hukum yang tidak tertulis. Penekanan harus lebih cenderung pada asas keadilan dan asas kemanfaatan yang lebih bernuansa ekonomi.

Dalam wawancara penulis dengan Hakim Pengadilan Negeri Raba Bima, mengatakan bahwa, yang menjadi alasan hakim dalam memutuskan tidak pidana hanya kepada seorang Nakhoda dalam kasus, majelis hakim hanya memutuskan apa yang dihadapkan oleh



Jaksa Penuntut Umum dalam pengadilan.⁸ Menurut penulis, pernyataan tersebut tidak sesuai dengan tujuan hukum acara pidana bahwa seorang hakim harus berlaku aktif dalam mencari kebenaran materil, yakni kebenaran dari suatu perkara pidana dengan menerapkan ketentuan hukum acara pidana secara jujur dan tepat dengan tujuan agar mencari pelaku yang dapat didakwakan melakukan pelanggaran hukum.

a. Penerapan Hukum

Dalam penerapan hukum ini, terdakwa telah didakwa oleh Penuntut Umum dengan dakwaan yang berbentuk alternatif, sehingga Majelis Hakim dengan memperhatikan fakta-fakta hukum di pengadilan memilih langsung dakwaan alternatif kedua sebagaimana diatur dalam Pasal 302 ayat (2) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang berbunyi: “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)”, sedangkan Pasal 302 ayat (1) Undang-undang Nomor. 17 Tahun 2008 berbunyi “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

Rp400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah).

Didimus H. Dendot, Hakim Pengadilan Negeri Raba Bima kelas 1 B, Pada Pebruari 2019.



Menurut penulis dalam poin penerapan hukum ini, seharusnya Jaksa Penuntut Umum juga memperhatikan fakta hukum yang lain dalam menentukan pihak-pihak yang menjadi tersangka dalam perkara tersebut. Atau mencari pasal yang lain yang dapat menjerat pelaku lain yang bisa bertanggungjawab untuk dihadapkan sebagai tersangka dipengadilan. Karena menurut penulis yang bertanggungjawab dalam melayarkan kapal yang tidak laik laut tidak hanya seorang Nakhoda sebagaimana isi pasal yang dituntut kepadanya, akan tetapi ada pihak lain yang dapat bertanggungjawab dalam perkara tersebut.

Jaksa Penuntut Umum seharusnya memperhatikan unsur-unsur dalam Pasal 304 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menyebut setiap orang yang tidak membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 128 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan atau denda paling banyak Rp100 juta. Sangat jelas disini ada bahasa setiap orang dan juga bertugas melaksanakan pemeriksaan di pelabuhan yang merupakan tugas Syahbandar. Jadi sesuai dengan tanggungjawabnya sebagaimana dijelaskan dalam pembahasan pertama, seorang Syahbandar juga bisa dijerat dengan pasal tersebut sesuai dengan tugasnya ditambah dengan tanggungjawab seorang Syahbandar yang juga termuat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 2010 KM.64 Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar.



b. Hakim Tidak Mempertimbangkan Peran Syahbandar Dalam Terjadinya Ketidak Laik Lautan Kapal

Dalam sebuah kecelakaan kapal, bukan berarti kesalahan semata-mata ditujukan kepada awak kapal. Tentu ada porsi masing-masing walaupun sedikit dari aspek lainnya terlepas dari kapabilitas Anak Buah Kapal (ABK) dan Nakhoda, misalnya kondisi kelaikan kapal laut, kondisi cuaca, kelalaian aparat pemerintah di pelabuhan, dan mungkin ada faktor lainnya yang satu dengan lainnya saling punya keterkaitan dan punya dampak hingga akhirnya terjadi kecelakaan.

Berdasarkan unsur mengetahui kapal tersebut tidak laik laut, menimbang bahwa yang dimaksud dengan “Kelaiklautan Kapal” menurut Pasal 1 angka 36 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ialah: “Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Dalam poin pada pertimbangan diatas tidak bisa hanya membebaskan tanggungjawab kepada anak buah kapal dalam hal ini

a kapal, padahal dalam pasal 207 Undang-undang Nomor 17 2008 tentang Pelayaran berikut mengatakan bahwa Syahbandar



melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum dibidang pengangkutan diperairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan, Syahbandar juga diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran. Dalam pertanggungjawaban disini juga dibebankan kepada Syahbandar yang bertugas di pelabuhan untuk memastikan tidak ada pelanggaran dalam proses keberangkatan. Bila kedatangan kapal tersebut tidak laik laut diakibatkan karena awal kapal tidak ikut, bisa jadi pihak Syahbandar lalai dalam melakukan pengawasan sebagaimana tugasnya dalam undang-undang tersebut..

Selanjutnya berdasarkan sanksi pidana yang didakwakan kepada terdakwa, hakim menimbang diantaranya dalam poin pembuktian unsur-unsur tindak pidana. Bahwa peraturan Pasal 138 ayat 2 Undang-undang Nomor. 7 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur bahwa sebelum berlayar, Nakhoda wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan dan melaporkan hal tersebut kepada syahbandar.

Dalam pembuktian unsur dalam pasal tersebut, penulis tidak setuju jika pemenuhan syarat kelaiklautan ditujukan hanya kepada seorang

kapal, karena dalam Pasal 137 ayat 3 Undang-undang tersebut, utkan bahwa Nakhoda tidak bertanggungjawab atas keabhsahan



maupun kebenaran materil dokumen terkait muatan kapal. Artinya disini ada juga pihak lain yang dapat bertanggungjawab terkait keadaan kapal di pelabuhan tentang kelaiklautan, dalam hal ini ada pengawas atau Syahbandar yang juga bertanggungjawab dalam memastikan kapal tersebut laik sebagaimana telah dijelaskan pada poin pertanggungjawaban diatas.

Dari hasil wawancara penulis dengan kepala Syahbandar Pelabuhan Bima, penulis mendapat jawaban dari Syahbandar tersebut yang mengatakan “tanggungjawab hukum Syahbandar tidak ada lagi setelah disampaikan *master sailing declaration* oleh pihak Nakhoda ke Syahbandar”. Padahal sebagaimana dijelaskan diatas ada banyak pihak yang dapat dimintai pertanggungjawaban pidana atas terjadinya ketidak laiklautan kapal. Jadi menurut hemat penulis telah terjadi kelalain dari pihak Syahbandar di pelabuhan sehingga terjadinya pelayaran kapal yang tidak laik laut diakibatkan salah seorang awal kapal tidak ikut tanpa pengetahuan pihak Syahbandar.

Dalam hal ada pihak lain yang bertanggungjawab dalam kasus tersebut, tapi justru hal tersebut, tidaklah ditemukan dalam pertimbangan hukum hakim dalam putusanya. Oleh sebab itu tidak berlebihan penulis berpendapat bahwa pertimbangan majelis hakim masih memiliki

gan.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Setelah penulis menguraikan tentang pihak-pihak yang dapat bertanggungjawab dalam tindak pidana melayarkan kapal yang tidak laik laut yang mengakibatkan kerugian harta, maka penulis menarik kesimpulan dalam tulisan ini sebagai berikut:

1. Dalam perkara ini, yang dapat bertanggungjawab dalam kasus melayarkan kapal yang tidak laik laut tidak hanya dibebankan kepada seorang Nakhoda kapal, tetapi juga menjerat pihak lain dalam hal ini semua pihak yang terkait, seperti pemilik kapal, Nakhoda kapal, dan pihak Syahbandar yang bertugas dipelabuhan. Dalam Pasal 302 Undang-undang Pelayaran misalnya, disebutkan 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 tahun atau denda paling banyak Rp400 juta. Selain dari ancaman pidana yang khusus menjerat Nakhoda dalam pasal tersebut, Ancaman pidana yang sama juga

terlaku bagi setiap orang yang mengoperasikan kapal dan dipelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim



sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122. Ancaman pidana ini mulai dari 2 tahun, 4 tahun hingga 10 tahun dan jumlah denda mulai dari Rp300 juta, Rp500 juta dan Rp1,5 miliar. Dalam pasal selanjutnya ancaman pidana juga berlaku bagi pengawas seperti Syahbandar ataupun Dinas Perhubungan setempat apabila tidak melaksanakan tugas sebagaimana mestinya. Seperti diatur Pasal 304 yang menyebut setiap orang yang tidak membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 128 ayat 2 dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan atau denda paling banyak Rp100 juta.

2. Berdasarkan putusan Pengadilan Negeri Raba Bima Nomor 72/PID.B/2017/PN RBI. Dalam pertimbangannya hakim hanya menyalahkan seorang Nakhoda dalam kasus melayarkan kapal yang tidak laik laut yang mengakibatkan kerugian harta benda yang diatur dalam pasal 302 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Tanpa mempertimbangkan ada pihak lain dalam hal ini pertanggungjawaban Syahbandar yang berwenang mengecek kapal dipelabuhan, dan pertanggungjawaban pidana bagi pemilik kapal, sebagaimana diatur dalam pasal303 yang berbunyi: setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan

pelayaran serta perlindungan maritim sebagaimana dimaksud dalam pasal 122. Ancaman pidana ini mulai dari 2 tahun, 4 tahun hingga



10 tahun dan jumlah denda mulai dari Rp300 juta, Rp500 juta dan Rp1,5 miliar.

Jadi, seharusnya Majelis Hakim dalam menjatuhkan pidana tidak hanya terhadap Nakhoda, ancaman pidana juga berlaku bagi pengawas seperti Syahbandar ataupun Dinas Perhubungan setempat apabila tidak melaksanakan tugas sebagaimana mestinya. Seperti diatur Pasal 304 yang menyebut setiap orang yang tidak membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 128 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan atau denda paling banyak Rp100 juta.

B. Saran-Saran

Berdasarkan uraian kesimpulan diatas, adapun beberapa saran yang dapat penulis sampaikan pada tulisan ini adalah:

1. Sebagaimana persoalan yang telah penulis uraikan dalam tulisan diatas, diharapkan dalam penegakan kasus seperti ini, para penegak hukum seperti Penyidik dan Jaksa Penuntut Umum harus benar-benar jujur dalam mencari kebenaran dilapangan, tidak boleh pandang bulu dalam menentukan pelaku dalam kasus seperti ini, karena dalam kasus tentang pelanggaran ketidak laik lautan kapal ada banyak pihak yang



beranggungjawab, oleh sebab itu netralitas penyidik dan penuntut umum sangat diperlukan demi terwujudnya rasa

2. Hakim sebagai penentu tentang benar dan salahnya seseorang, sangat diharapkan dalam setiap kasus yang dihadapkan kepadanya untuk lebih teliti dalam melihat dan menganalisis suatu kasus dalam pertimbangannya, yaitu dengan mempertimbangkan hal-hal yang menjadi kemungkinan terjadi dalam kenyataannya dilapangan namun luput dalam pertimbangannya. Misal tentang keikutsertaan pihak lain dalam kasus yang sedang ia tangani, juga harus menjadi bahan pertimbangan dalam putusannya demi tercapainya tujuan hukum, keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan.



DAFTAR PUSTAKA

BUKU-BUKU

Adami Chazawi. 2010. *Pelajaran Hukum Pidana satu, Stelsel pidana, Pidana, Teori-teori Pemidanaan dan Batas Berlakunya Hukum Pidana*. PT. RajaGrafindo Persada: Jakarta.

Andi Sofyan, Nur Azisa. 2016. *Buku Ajar Hukum Pidana*. Pustaka Pena Press: Makassar.

Amir Ilyas. 2012. *Asas-Asas Hukum Pidana Memahami Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana Sebagai Syarat Pemidanaan*. Rangkang Education Yogyakarta & PuKAP-Indonesia: Yogyakarta.

Amiruddin, Zainal Asikin. 2004. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT RajaGrafindo Persada: Jakarta.

Evi Hartanti. 2009. *Tindak Pidana Korupsi*, Sinar Grafika: Jakarta.

Hanafi Amrani, Mahrus Ali. 2015. *Sistem Pertanggungjawaban Pidana Perkembangan dan Penerapan*. PT. RajaGrafindo Persada: Jakarta.

Hasan Basri Saanin Dt. Tan Pariaman. 1976. *Psikiator dan Pengadilan*. Bina Cipta: Jakarta.

Juleha. 2017. *Dasar-Dasar Hukum Pidana*. CV Budi Utama: Yogyakarta.

Leden Marpaung. 2010. *Tindak Pidana Terhadap Kehormatan*. Sinar Grafika: Jakarta.

Leden Marpaung. 2005. *Asas-Asas Praktik Hukum Pidana*. Sinar Grafika: Jakarta.

Soedjono. 1985. *Pertanggungjawaban Dalam Hukum Pidana*. Alumni: Bandung.

Soegijatno Tjakranegara. 1995. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. PT. Rineke Cipta: Jakarta.

Usman Adji, Joko Prakoso. Hari Pramono. 1991. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. PT. Rinka Cipta: Jakarta.

rasetyo. 2010 *Hukum Pidana*. Rajawali Pers: Jakarta.



Wonosutanto, et.al. 1987. *Catatan Kuliah Hukum Pidana II*. Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Surakarta: Surakarta.

Zainal Abidin Farid. 2005. *Hukum Pidana 1*. Sinar Grafika: Jakarta.

Skripsi

Gusti Ngurah Rai. 2017. *Analisis Normatif Eksaminasi Putusan Dalam Menunjang Sistem Peradilan Pidana Di Indonesia*.

Ahmad Suyudi. 2017. *Tanggung Jawab Pelayanan Jasa Transportasi Laut oleh PT. Pelni Terhadap Penumpang*

Narasumber

Ilyas M. Natsir ST. Kepala Kantor Syahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Bima, Pada Tanggal 7 Pebruari 2019.

Didimus H. Dendot. Hakim Pengadilan Negeri Raba Bima kelas 1 B. Pada Tanggal 7 Pebruari 2019 .

Penelitian Ilmiah

Muzakkir. 2010. *Laporan Akhir Penulisan Karya Ilmiah Tentang Analisis Tentang Mekanisme Penanganan Hukum terhadap tindak pidana kesusilaan*. Kementrian Hukum dan HAM RI badan Pembina Hukum Nasional.

Internet

Zulfanlaw'sWeblog. 2018. <https://zulfanlaw.wordpress.com/2008/07/26/eksaminasi-atas-putusan-pengadilan-yang-tidak-adil/>. Di Akses pada tanggal 9 November 2018 pada pukul 16:52.

Triyadi Nugraha. 2013. *Pengertian Kesalahan dalam Hukum Pidana*. <http://triyadipkn.blogspot.com/2013/07/1pengertian-kesalahan-dalam-hukum-pidana.html>. Di akses pada tanggal 21 November 2018.pada pukul 19: 03.

Setyawati. 2008. *Tindak Pidana Pelayaran*. <https://kuhpreform.wordpress.com/2008/05/30/tindak-pidana-pelayaran-melihat-uu-berkaitan-dengan-pelayaran-kuhp->



dan-rkuhp/. di akses pada tanggal 27 November 2018. pada pukul 22.24.

<https://www.tokopedia.com/bukupaliz/buku-hukum-peraturan-perundang-undangan-perairan-dan-pelayaran>. di Akses Pada Tanggal 27 November 2018. pada pukul 22.24.

<https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt589c1b58021c0/mendudukan-syahbandar--nakhoda--pemilik-kapal--dan-abk-ketika-kecelakaan>. di akses pada tanggal 27 November 2018. pada pukul 23.03.

https://id.wikipedia.org/wiki/Kebakaran_KM_Levina_I. Di Akses Pada Tanggal 28 Pebruari 2019, Jam 03:03.

<https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt5b2c06ba28625/jerat-pidana-bagi-nakhoda-maut>. Di Akses Pada Tanggal 5 Maret 2019. Pukul 10 : 30 WIT.



Lampiran – Lampiran





PENGADILAN NEGERI KELAS I B RABA BIMA
Jln. Soekarno Hatta No. 161 Raba Bima Tlp. (0374) 43349-43202
RABA BIMA

SURAT KETERANGAN PENELITIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini PLH Panitera Pengadilan Negeri, Kelas I B Raba Bima, menerangkan bahwa nama:

Nama : ARSYIK;
NIM : B111 15 139
Fakultas Hukum : Universitas Hasanuddin Makassar;

Menerangkan bahwa nama tersebut telah melakukan Penelitian di Pengadilan Negeri Kelas I B Raba Bima pada hari Kamis tanggal 7 Februari 2019 mulai jam. 11. 30 Wita sampai selesai;

Demikian surat keterangan Penelitian ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Raba Bima, 7 Februari 2019

PLH. Panitera

Panitera Muda Pidana,

SYAHRUL ALAM, ST.SH

N. 19620506200604 1 004

