

**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP NAKHODA KAPAL YANG TIDAK
MEMENUHI KESELAMATAN
DAN KEAMANAN ANGKUTAN PERAIRAN
(STUDI PUTUSAN NOMOR 730/PID.B/2023/PN BTM, PUTUSAN
NOMOR 591/PID.B/2023/PN BTM, DAN PUTUSAN NOMOR
48/PID.B/2023/PN BTM)**

Gamal Abdul Nasser ^{*)}
gamalabdulnasser419@gmail.com

Mohammad Ekaputra ^{*)}
m.ekaputra@usu.ac.id

Sutiarnoto ^{*)}
sutiarnoto@usu.ac.id

(Diterima 19 Januari 2025, disetujui 16 Februari 2025)

ABSTRACT

Law enforcement against Ship Captains who do not meet the safety and security of water transportation is a very important issue in maintaining stability and public trust in shipping safety in Indonesia. This study uses a normative research method to examine court decisions related to Ship Captains who violate safety and security standards, such as Decision Number 730 / Pid.B / 2023 / PN BTM, Decision Number 591 / Pid.B / 2023 / PN BTM, and Decision Number 48 / Pid.B / 2023 / PN BTM. The focus of the study is on the analysis of the legal aspects applied by the judge in deciding the criminal liability of Ship Captains who violate these provisions. The results of the study show that although there are sanctions in the form of fines, the imposition of criminal penalties has not fully provided the expected deterrent effect. This normative research method also examines the relevance of the application of positive law to aspects of shipping safety and security, as well as the need for stricter legal revisions to overcome these problems.

Keywords: *Law Enforcement; Ship Captain; Transportation Security*

^{*)} Mahasiswa Mahasiswa Magister Hukum Universitas Sumatera Utara

^{*)} Dosen Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara

^{*)} Dosen Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara

ABSTRAK

Penegakan hukum terhadap Nakhoda Kapal yang tidak memenuhi keselamatan dan keamanan angkutan perairan menjadi isu yang sangat penting dalam menjaga stabilitas dan kepercayaan masyarakat terhadap keselamatan pelayaran di Indonesia. Penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif untuk mengkaji putusan-putusan pengadilan terkait Nakhoda Kapal yang melanggar standar keselamatan dan keamanan, seperti Putusan Nomor 730/Pid.B/2023/PN BTM, Putusan Nomor 591/Pid.B/2023/PN BTM, dan Putusan Nomor 48/Pid.B/2023/PN BTM. Fokus penelitian adalah pada analisis aspek hukum yang diterapkan oleh hakim dalam memutuskan pertanggungjawaban pidana Nakhoda Kapal yang melanggar ketentuan tersebut. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun terdapat sanksi berupa denda, namun penjatuhan pidana belum sepenuhnya memberikan efek jera yang diharapkan. Metode penelitian normatif ini juga mengkaji relevansi penerapan hukum positif terhadap aspek keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlunya revisi hukum yang lebih tegas untuk mengatasi permasalahan tersebut.

Kata kunci: Penegakan Hukum, Nakhoda Kapal, Keamanan Angkutan.

I. Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki lebih dari 17.000 pulau dan garis pantai sepanjang 90.000 km, atau setara dengan dua kali keliling dunia melalui khatulistiwa (Rusdiana dkk., 2021). Dengan luas perairan laut mencapai 5,8 juta km², Indonesia memiliki potensi besar dalam mengembangkan sektor pelayaran untuk mendukung konektivitas antar pulau, pemberdayaan sumber daya kelautan, serta transportasi barang dan logistik. Pelayaran niaga memainkan peran penting dalam perekonomian nasional, mengingat sebagian besar ekspor dan impor barang dilakukan melalui jalur laut. Sejarah panjang pelayaran di Indonesia, yang bermula dari penggunaan layar sebagai penggerak kapal, menunjukkan betapa pentingnya sektor ini bagi kehidupan masyarakat sejak dahulu kala (Yudi Listiyono dkk., 2022).

Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki berbagai keunggulan geografis yang mendukung posisinya sebagai pusat pelayaran dan perdagangan internasional (Santoso dkk., 2023). Letak strategis di antara Benua Asia dan Australia serta antara Samudra Hindia dan Pasifik menjadikan Indonesia sebagai jalur penting dalam lalu lintas perdagangan dunia. Selain itu, iklim tropis yang mendukung sektor pertanian, tanah subur hasil aktivitas vulkanik, dan kekayaan alam yang melimpah, seperti hasil laut, tambang, dan hutan, telah menjadikan Indonesia sebagai pusat perhatian para pedagang dari berbagai belahan dunia. Dengan luasnya lautan dan keberagaman potensi sumber daya, pelayaran antar

pulau menjadi semakin penting untuk menopang kebutuhan ekonomi dan konektivitas.

Sebagai negara kepulauan yang telah diakui dunia internasional, Indonesia memiliki kewajiban besar untuk menegakkan kedaulatan atas wilayah perairannya. Amanat dari United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 memberikan landasan hukum bagi Indonesia untuk mengelola laut dengan memperhatikan kepentingan global (Faridah & Fajarwati, 2022). Melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS, Indonesia mendapat pengakuan internasional sebagai negara kepulauan yang berdaulat penuh atas perairan nusantara. Dalam menjalankan kedaulatan ini, pemerintah bertanggung jawab atas penegakan hukum maritim, baik untuk mengatasi ancaman pelanggaran maupun untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran.

Namun, penegakan hukum maritim di Indonesia menghadapi berbagai tantangan. Dengan luasnya wilayah perairan, pengawasan terhadap aktivitas pelayaran sering kali tidak optimal. Banyak kapal yang dioperasikan oleh masyarakat atau korporasi tidak memenuhi standar keselamatan pelayaran. Selain itu, pemerintah belum sepenuhnya optimal dalam menerapkan regulasi dan inspeksi kapal, sehingga sering terjadi kecelakaan laut yang merugikan pengguna jasa transportasi laut.

Pelayaran niaga juga membawa dampak besar bagi kehidupan masyarakat dan perekonomian nasional. Secara positif, perairan Indonesia menjadi jalur perdagangan internasional yang ramai, dengan lebih dari 40% perdagangan dunia melewati wilayah ini. Namun, di sisi lain, kepadatan aktivitas pelayaran ini juga berdampak negatif, seperti pencemaran laut akibat minimnya pengawasan terhadap kapal-kapal yang melintas. Selain itu, pelanggaran terhadap standar keselamatan pelayaran menjadi salah satu penyebab utama kecelakaan di laut.

Keselamatan pelayaran menjadi aspek yang sangat penting untuk diperhatikan. Sebelum kapal berlayar, diperlukan kepastian bahwa semua aspek teknis dan operasional telah memenuhi standar kelayakan. Prinsip dasar keselamatan pelayaran menekankan bahwa kapal harus berada dalam kondisi seaworthiness, yaitu mampu menghadapi berbagai kondisi alam, serta memiliki perlengkapan keselamatan yang memadai. Kinerja kapal, kondisi mesin, serta kompetensi nakhoda dan awak kapal juga menjadi indikator penting dalam menentukan kelayakan pelayaran.

Sayangnya, pengawasan terhadap keselamatan pelayaran di Indonesia masih memiliki banyak kekurangan (Badaruddin dkk., 2021). Banyak kapal yang tidak memenuhi standar kelayakan karena kurangnya inspeksi yang menyeluruh. Berdasarkan data Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), dari 2007 hingga Oktober 2023 terjadi 221 kecelakaan pelayaran, di mana 132 kasus di antaranya tergolong kecelakaan serius. Evaluasi terhadap kecelakaan ini sering kali diabaikan, sehingga masalah serupa terus berulang setiap tahunnya.

Untuk menunjang keselamatan pelayaran, pemerintah telah menyediakan fasilitas navigasi dan menerbitkan berbagai regulasi. Namun, upaya ini belum sepenuhnya efektif. Sertifikat kelayakan kapal sering kali diterbitkan tanpa pemeriksaan yang mendalam, sehingga mengurangi tingkat keselamatan secara keseluruhan. Hal ini menunjukkan perlunya penguatan regulasi, peningkatan kapasitas aparat penegak hukum, serta kesadaran semua pihak untuk mematuhi standar keselamatan pelayaran.

Sebagai negara yang memiliki posisi strategis di rute perdagangan dunia, Indonesia memiliki tanggung jawab besar untuk memastikan keselamatan pelayaran di wilayah perairannya. Selain melindungi pengguna transportasi laut, upaya ini juga bertujuan untuk menjaga keanekaragaman hayati laut Indonesia dan mendukung keberlanjutan perekonomian nasional yang sangat bergantung pada sektor maritim. Dengan langkah-langkah yang tepat, sektor pelayaran Indonesia tidak hanya akan menjadi tulang punggung ekonomi, tetapi juga simbol kedaulatan dan kemajuan bangsa.

Keselamatan pelayaran merupakan aspek krusial yang melibatkan tanggung jawab bersama dari semua pihak terkait di dunia pelayaran (Firmansyah & Listriawati, 2024). Berdasarkan hasil investigasi KNKT, seluruh awak kapal wajib menjalankan tugas jaga sesuai prosedur, baik saat berlayar, berlabuh jangkar, maupun berada di pelabuhan. Peran nahkoda dan anak buah kapal menjadi penting untuk memastikan penerapan ISM Code serta sistem manajemen keselamatan (Safety Management System atau SMS) yang telah ditetapkan perusahaan. Kepatuhan dan disiplin dari seluruh awak kapal menjadi kunci utama dalam upaya mengurangi risiko kecelakaan kapal.

Pemerintah telah mengeluarkan berbagai regulasi untuk mendukung keselamatan pelayaran sejak GBHN 1983, seperti Keputusan Menteri Perhubungan RI No. KM 86/AL403/Phb-85 tahun 1985, yang bertujuan menyederhanakan pembinaan keselamatan kapal secara terpadu dan efisien. Selain itu, pada era reformasi, Keputusan Presiden No. 105 Tahun 1999 tentang

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dikeluarkan untuk menjamin transportasi yang aman sesuai dengan standar nasional dan internasional. Reformasi lebih lanjut terjadi melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menggantikan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992. Regulasi ini mempertegas aspek angkutan perairan, kepelabuhanan, keselamatan, keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.

Pasal 117 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menjelaskan bahwa keselamatan dan keamanan angkutan perairan meliputi kelaiklautan kapal, yang mencakup keselamatan, pencegahan pencemaran, pengawakan, garis muat dan pemuatan, kesejahteraan awak kapal, serta manajemen keamanan (Aripkah & Taufik, 2023). Setiap kapal yang akan berlayar diwajibkan memenuhi persyaratan ini yang dibuktikan dengan sertifikat resmi. Pelanggaran terhadap ketentuan tersebut dikenakan sanksi sebagaimana diatur dalam Pasal 303, dengan ancaman pidana hingga 10 tahun penjara dan denda maksimal Rp1,5 miliar. Regulasi ini menunjukkan komitmen pemerintah dalam menjaga keselamatan pelayaran.

Namun, dalam praktiknya, masih ditemukan kapal yang beroperasi tanpa memenuhi standar keselamatan, sebagaimana tergambar dalam beberapa putusan Pengadilan Negeri Batam. Contohnya, Putusan Nomor 730/Pid.B/2023/PN Btm melibatkan seorang nahkoda asal Thailand yang berlayar tanpa dokumen keselamatan dan hanya dikenai denda Rp20 juta. Putusan lainnya, Nomor 591/Pid.B/2023/PN Btm, menunjukkan kapal dengan dokumen kedaluwarsa sejak 2014 tetap beroperasi dengan identitas palsu, tetapi terdakwa hanya dijatuhi denda Rp25 juta. Dalam Putusan Nomor 48/Pid.B/2023/PN Btm, kapal tidak laik laut karena kekurangan Kepala Kamar Mesin yang kompeten, namun sanksi yang diberikan hanya berupa denda Rp10 juta. Ketiga kasus ini mencerminkan lemahnya penegakan hukum, karena tidak ada hukuman maksimal atau penjara yang dijatuhkan, sehingga tidak mampu memberikan efek jera yang diharapkan.

Penelitian ini menarik untuk dilakukan mengingat urgensinya dalam memberikan perlindungan hukum di sektor pelayaran. Ketidaksihinggaan antara regulasi yang ada dengan pelaksanaannya di lapangan menimbulkan persoalan besar dalam mewujudkan keselamatan dan keamanan pelayaran. Dengan mengidentifikasi penyebab lemahnya sanksi hukum dan mengevaluasi regulasi yang ada, penelitian ini diharapkan mampu memberikan rekomendasi strategis untuk memperbaiki sistem penegakan hukum di sektor pelayaran, guna mencegah terjadinya kecelakaan yang merugikan manusia maupun lingkungan.

II. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif yang bertujuan untuk mengkaji isu hukum terkait penegakan hukum terhadap Nakhoda Kapal yang tidak memenuhi keselamatan dan keamanan angkutan perairan (Elisabeth Nurhaini Butar-Butar, 2018). Penelitian hukum normatif dilakukan melalui studi dokumen yang mengacu pada peraturan perundang-undangan, keputusan pengadilan, kontrak, asas dan prinsip hukum, serta pendapat para ahli. Data yang digunakan dalam penelitian ini bersifat sekunder, yang meliputi bahan hukum primer, sekunder, dan tersier (Muhaimim, 2020). Bahan hukum primer meliputi peraturan perundang-undangan dan putusan hakim, bahan hukum sekunder memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer seperti buku dan jurnal, sementara bahan hukum tersier memberikan penjelasan tambahan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus dan ensiklopedia. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumen baik secara online maupun offline, dengan mengumpulkan data dari berbagai perpustakaan, baik di Universitas Sumatera Utara, perpustakaan Kota Medan, maupun melalui penelusuran internet. Analisis data yang digunakan adalah analisis kualitatif, yang menghubungkan teori, konsep, dan data yang dikumpulkan untuk memberikan penjelasan komprehensif terhadap permasalahan yang diteliti.

III. Hasil dan Pembahasan

3.1. Ketentuan Hukum Terhadap Keselamatan dan Keamanan Pelayaran di Indonesia Yang Tidak Mematuhi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Ancaman terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran dapat bersumber dari berbagai faktor, baik alami maupun yang disebabkan oleh manusia (Pramesti dkk., 2021). Ancaman alami meliputi gelombang pasang (tsunami), badai (topan), gempa bumi, dan suhu ekstrem. Kebakaran serta pencemaran juga termasuk ancaman yang seringkali berhubungan dengan aktivitas manusia. Upaya penanggulangan bahaya alam dilakukan melalui kewaspadaan dan penghindaran risiko. Di sisi lain, ancaman yang berasal dari manusia mencakup perompakan, pembajakan, terorisme, sabotase, hingga pengrusakan, yang dapat dicegah dengan meningkatkan kewaspadaan awak kapal saat berada di perairan rawan. Selain itu, sifat

muatan tertentu juga dapat menimbulkan bahaya yang memerlukan penanganan khusus untuk menjaga keselamatan lingkungan serta barang dan jiwa (Retika dkk., 2024).

Berbagai penelitian, baik secara nasional maupun internasional, telah dilakukan untuk menganalisis insiden pelayaran seperti tubrukan, kandas, serta ancaman kriminalitas seperti perompakan dan sabotase. Insiden-insiden tersebut memberikan dampak signifikan terhadap keselamatan pelayaran, baik bagi manusia maupun lingkungan. Pelanggaran terhadap hukum pelayaran telah menjadi perhatian serius masyarakat internasional karena mengganggu aktivitas maritim dan mengurangi kepercayaan terhadap keamanan pelayaran.

Kapal yang beroperasi di wilayah perairan memiliki berbagai jenis sesuai dengan fungsi dan muatannya, seperti kapal penumpang, kapal barang, kapal tanker, hingga kapal khusus. Masing-masing jenis kapal dirancang untuk memenuhi kebutuhan tertentu, seperti mengangkut penumpang, barang, atau muatan khusus seperti gas cair dan minyak. Aktivitas pelayaran yang melibatkan berbagai jenis kapal ini membutuhkan perhatian khusus terhadap keselamatan, baik untuk menjaga barang bawaan, penumpang, maupun awak kapal.

Keselamatan pelayaran mencakup berbagai upaya pencegahan kecelakaan selama pelayaran berlangsung. Faktor keselamatan kerja telah menjadi perhatian penting karena berkaitan dengan efisiensi, produktivitas, dan keamanan tempat kerja. Beberapa konvensi internasional, seperti SOLAS 1974, MARPOL 1973/1978, dan STCW 1978, telah mengatur standar keselamatan kapal, pendidikan awak kapal, dan pencegahan pencemaran laut. Indonesia sebagai anggota organisasi internasional seperti IMO, ILO, dan ITU telah meratifikasi konvensi-konvensi tersebut untuk diterapkan melalui sertifikasi yang independen dan evaluasi berkala.

Keterampilan dan keahlian manusia memegang peranan penting dalam menjaga keselamatan pelayaran. Sebesar 80% kecelakaan laut disebabkan oleh kesalahan manusia (human error). Oleh karena itu, pelatihan dan peningkatan kompetensi awak kapal menjadi prioritas untuk mengurangi risiko kecelakaan. Dalam konteks nasional, keselamatan pelayaran telah diatur

dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang mencakup pengaturan tentang keselamatan, keamanan, dan kelaiklautan kapal. Undang-undang ini menekankan pentingnya awak kapal yang memiliki kompetensi sesuai dengan jabatan dan tugasnya di atas kapal (Wiliawati dkk., 2022).

Keselamatan pelayaran juga mencakup kelaiklautan kapal, yang meliputi pemenuhan persyaratan teknis dan operasional untuk memastikan kapal dapat berlayar dengan aman di perairan tertentu. Persyaratan tersebut mencakup aspek keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan, kesejahteraan awak kapal, serta manajemen keselamatan dan keamanan kapal. Dengan memenuhi standar-standar ini, pelayaran yang aman, efisien, dan ramah lingkungan dapat terwujud.

Kelaiklautan kapal merupakan syarat penting dalam pelayaran sebagaimana diatur dalam Pasal 117 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Ketentuan ini mencakup berbagai aspek, seperti keselamatan kapal, pencegahan pencemaran, pengawakan kapal, garis muat, kesejahteraan awak kapal, dan kesehatan penumpang, status hukum, manajemen keselamatan, serta manajemen keamanan kapal. Kelaiklautan ini wajib dipenuhi agar kapal dapat mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), yang merupakan dokumen penting untuk melakukan pelayaran. Oleh karena itu, pengelola kapal harus memastikan seluruh persyaratan laik laut terpenuhi.

Keselamatan kapal merupakan salah satu elemen utama dari kelaiklautan, yang mencakup terpenuhinya standar material, konstruksi, stabilitas, tata susunan, serta kelengkapan alat penolong dan komunikasi. Hal ini dibuktikan melalui sertifikasi setelah dilakukan inspeksi dan pengujian. Dalam konteks yang lebih luas, keselamatan mencakup perlindungan terhadap risiko ekonomi, kesehatan, dan sosial. Setiap kapal yang beroperasi di wilayah perairan Indonesia harus memenuhi standar keselamatan, termasuk material, konstruksi, stabilitas, hingga kelengkapan alat penolong.

Terdapat berbagai bentuk pelanggaran terhadap keselamatan pelayaran, antara lain pelanggaran dokumen kapal, pelayaran tanpa SPB, pemuatan berlebih, dan pelanggaran manajemen keselamatan kapal (ISM

Code) (Rigel dkk., 2024). Bentuk-bentuk pelanggaran ini memiliki dasar hukum dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) pada Pasal 466, 469, 560, dan 561. Misalnya, Pasal 466 mengatur sanksi bagi nakhoda yang menjual kapal secara melawan hukum, sementara Pasal 560 dan 561 mengatur pelanggaran terkait dokumen kapal.

Keselamatan dan keamanan pelayaran menjadi prioritas utama dalam sistem transportasi laut, baik di tingkat nasional maupun internasional. Indonesia, sebagai negara kepulauan, memiliki kepentingan strategis untuk memastikan keselamatan dan keamanan pelayaran demi mendukung distribusi logistik, pengembangan wilayah, dan ketahanan nasional. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dirancang untuk menyesuaikan regulasi pelayaran dengan perkembangan ilmu pengetahuan, teknologi, dan kebutuhan otonomi daerah.

Landasan hukum keselamatan pelayaran tidak hanya bersumber dari hukum nasional tetapi juga dari ketentuan internasional, seperti *Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention 1974*. Dalam hukum nasional, selain Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, terdapat peraturan pelaksanaan seperti *Scheepen Ordonantie 1935* yang menjadi rujukan penting. Dengan pendekatan ini, sistem keselamatan pelayaran di Indonesia bertujuan untuk menciptakan transportasi yang efektif, efisien, dan berkelanjutan, serta memastikan perlindungan terhadap lingkungan maritim.

Keselamatan pelayaran di Indonesia harus ditingkatkan melalui pengawasan yang efektif dan efisien. Hal ini penting mengingat tingginya risiko kecelakaan kapal yang sering kali menyebabkan kerugian besar, baik material maupun nyawa manusia. Dengan sistem keselamatan yang baik, diharapkan potensi kecelakaan dapat diminimalkan dan kepercayaan masyarakat terhadap transportasi laut meningkat.

Sanksi pidana terhadap nahkoda yang melanggar keselamatan dan keamanan pelayaran diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Raska dkk., 2024). Sanksi pidana merupakan reaksi yang diberikan oleh badan berwenang sebagai bentuk pengenaan penderitaan atau akibat lain yang tidak menyenangkan kepada pelaku tindak pidana. Menurut Sudarto, hakikat sanksi pidana mengandung unsur pengenaan penderitaan,

diberikan dengan sengaja oleh pihak yang berwenang, dan dikenakan kepada mereka yang telah melakukan tindak pidana menurut undang-undang. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengatur berbagai pasal yang memberikan sanksi pidana terhadap nahkoda yang melakukan tindakan yang membahayakan keselamatan dan keamanan pelayaran, seperti Pasal 286, 302, 309, 317, 320, 322, 323, dan 330. Sanksi tersebut beragam, mulai dari pidana penjara hingga denda yang cukup besar, tergantung pada tingkat keparahan pelanggaran yang dilakukan. Namun, Pasal 138 Ayat 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menimbulkan ketidakpastian hukum karena frasa "berhak" yang memungkinkan nahkoda untuk menolak berlayar jika kapal tidak memenuhi persyaratan kelayakan laut. Hal ini berpotensi menimbulkan penafsiran yang berbeda-beda, yang dapat memengaruhi tindakan nahkoda dalam situasi tertentu. Menurut Lawrence M. Friedman, substansi hukum mencakup aturan hukum yang tertulis atau tidak tertulis, termasuk asas dan norma hukum yang menjadi landasan masyarakat dan pemerintah. Oleh karena itu, substansi hukum dalam konteks ini dapat menimbulkan ketidakpastian hukum yang dapat mengabaikan keselamatan dan keamanan pelayaran.

3.2. Pertanggungjawaban Pidana Nahkoda Kapal Terhadap Pelayaran Yang Tidak Memenuhi Standar Keselamatan dan Keamanan

Kedudukan, kewenangan, dan tanggung jawab nahkoda di atas kapal diatur dengan jelas dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Adityatjahja, 2022). Menurut Pasal 1 butir 41, nahkoda merupakan pemimpin tertinggi di atas kapal yang memiliki wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Kehadiran nahkoda lahir dari perjanjian perburuhan laut yang mengatur hubungan antara nahkoda dan pemilik kapal, seperti yang diatur dalam Pasal 1 Ayat (40) dan (41) Undang-Undang tersebut. Dalam konteks ini, seorang nahkoda menjalankan tanggung jawab yang luas, termasuk mengatur hubungan antarwark kapal, menjaga keselamatan, dan memastikan kelancaran pelayaran.

Kewenangan nahkoda mencakup berbagai aspek yang mendukung operasional kapal, seperti yang diatur dalam KUHD (Kitab Undang-Undang

Hukum Dagang). Misalnya, Pasal 393 KUHD memberikan wewenang kepada nahkoda untuk menjalankan kekuasaan atas semua pelayar, sementara Pasal 371 KUHD mengatur tanggung jawab nahkoda dalam menjaga kepentingan pemilik muatan. Dalam konteks ini, tanggung jawab nahkoda tidak hanya terbatas pada pengelolaan kapal, tetapi juga mencakup aspek hukum, seperti mencatat kelahiran, kematian, dan menyaksikan surat wasiat di atas kapal (Pasal 137 Ayat 5 dan Pasal 143 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008).

Selain itu, nahkoda memiliki peran sebagai pegawai pencatatan sipil dan sebagai notaris dalam berbagai situasi, yang menunjukkan kompleksitas tanggung jawab yang melekat pada jabatan tersebut. Kewenangan dan tanggung jawab nahkoda harus berjalan seiring, di mana wewenang yang diberikan harus sesuai dengan tanggung jawab yang diemban. Oleh karena itu, dalam menjalankan tugasnya, nahkoda harus memastikan keselamatan kapal, pelayar, dan barang muatan, serta menjaga ketertiban dan disiplin di atas kapal

Tanggungjawab Nakhoda menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mencakup berbagai aspek penting dalam menjaga keselamatan, keamanan, dan ketertiban kapal, pelayar, serta barang muatan. Nakhoda memiliki wewenang penegakan hukum dan bertanggung jawab atas keselamatan kapal sesuai dengan Pasal 137 Ayat 1 untuk kapal motor dengan ukuran GT 35 atau lebih. Selain itu, tanggung jawab ini juga diatur untuk kapal motor dengan ukuran di bawah GT 35 dan kapal tradisional dengan ukuran di bawah GT 105 dalam Pasal 137 Ayat 2. Nakhoda juga diharuskan menanggulangi pencemaran yang bersumber dari kapal dan kegiatannya seperti yang diatur dalam Pasal 230 Ayat 1. Dalam hal kecelakaan kapal, Pasal 249 menegaskan bahwa tanggung jawab utama ada pada Nakhoda, kecuali dapat dibuktikan bahwa kesalahan bukan tanggung jawabnya. Hak dan kewajiban Nakhoda tidak dapat dipisahkan, di mana kewajiban yang harus dipenuhi akan berbanding dengan hak yang dimilikinya, seperti melaporkan kondisi keselamatan kapal, menyebarluaskan informasi cuaca buruk, dan mengisi warta kapal sesuai dengan format yang telah ditentukan. Secara keseluruhan, Undang-Undang ini bertujuan untuk

memastikan penyelenggaraan pelayaran yang aman, berkelanjutan, dan sesuai dengan kepentingan umum serta menjaga koordinasi antara pusat dan daerah serta pertahanan keamanan negara.

Pertanggungjawaban pidana nakhoda kapal terhadap pelayaran yang tidak mematuhi standar keselamatan dan keamanan dapat dilihat dari berbagai aspek hukum yang berlaku (Aditya Rezeki Ramadhan dkk., 2021). Kelaiklautan kapal menjadi tanggung jawab utama pemilik atau operator kapal, yang bertujuan memastikan keselamatan awak kapal, penumpang, dan muatan. Nakhoda, sebagai pemimpin di kapal dan wakil dari pemilik atau operator, memiliki kewajiban untuk menjaga kelaiklautan kapal, meskipun terkadang kurang mendapat perhatian penuh terhadap faktor keselamatan. Keberadaan tanggung jawab ini didasarkan pada prinsip bahwa tindakan yang dilakukan harus dapat dipertanggungjawabkan secara hukum.

Untuk dapat dimintakan pertanggungjawaban pidana, diperlukan beberapa syarat utama, yakni adanya tindak pidana, usia yang cukup, kesalahan (baik sengaja atau lalai), dan tidak adanya alasan penghapus pidana. Tindak pidana merupakan pelanggaran terhadap norma hukum yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan dengan ancaman hukuman tertentu. Selain itu, pemahaman mengenai kecakapan juga penting, di mana seseorang harus mampu mempertanggungjawabkan konsekuensi hukum atas tindakannya, baik secara sengaja maupun lalai.

Hukum pidana mengacu pada asas "tiada pidana tanpa kesalahan" yang menggarisbawahi pentingnya kesalahan subjektif dalam menentukan pertanggungjawaban hukum (Abintoro Prakoso, 2023). Faktor-faktor yang menjadi dasar penghapusan pidana, seperti keadaan darurat, pembelaan terpaksa, dan pelaksanaan ketentuan undang-undang, turut memperkuat argumentasi mengenai pertanggungjawaban hukum nakhoda kapal. Oleh karena itu, pertanggungjawaban pidana nakhoda kapal harus mencakup semua elemen tersebut guna memastikan pelaksanaan hukum yang adil dan sesuai dengan prinsip-prinsip hukum pidana.

3.3. Analisis Pertimbangan Hakim Terhadap Nakhoda Kapal Yang Melakukan Pelayaran Yang Tidak Memenuhi Standar Keselamatan dan Keamanan Pada Putusan Pengadilan Nomor 730/Pid.B/2023/PN Btm, Putusan 591/Pid.B/2023/PN Btm dan Putusan Nomor 48/Pid.B/2023/PN Btm

Hakim memiliki peran sentral dalam sistem peradilan pidana, bertindak sebagai agen perubahan untuk meningkatkan kualitas putusan dalam mewujudkan hukum dan reformasi legal (Acep Saepudin & Geofani Milthree Saragih, 2023). Dalam menjalankan tugasnya, hakim dituntut untuk menyelesaikan setiap perkara yang diajukan dengan berdasarkan prinsip keadilan, kepastian hukum, dan kemanfaatan. Undang-Undang Kekuasaan Kehakiman mengatur tugas hakim secara normatif, antara lain memastikan pengadilan mengadili berdasarkan hukum tanpa diskriminasi, membantu pencari keadilan untuk memperoleh peradilan yang sederhana, cepat, dan biaya ringan, serta menggali nilai-nilai hukum yang hidup dalam Masyarakat (Satjipto Rahardjo, 2002).

Dalam praktiknya, hakim harus melalui tiga tahap utama: konstataasi, kualifikasi, dan silogisme. Konstataasi melibatkan penentuan fakta berdasarkan bukti yang ada, kemudian hakim mengkualifikasikan fakta tersebut dengan menerapkan norma hukum yang sesuai. Terakhir, melalui silogisme, hakim menghubungkan norma hukum dengan fakta hukum untuk menetapkan putusan yang proporsional berdasarkan aspek keadilan, kepastian hukum, dan kemanfaatan. Kasus yang telah diputuskan dalam Putusan Pengadilan Nomor 730/Pid.B/2023/PN Btm, 591/Pid.B/2023/PN Btm, dan 48/Pid.B/2023/PN Btm, menggambarkan pentingnya penerapan prinsip-prinsip tersebut.

Putusan dalam kasus tersebut mencakup berbagai aspek hukum yang kompleks, seperti pelayaran tanpa dokumen yang sah dan pengangkutan bahan bakar minyak ilegal. Hakim dalam kasus ini mempertimbangkan secara seksama pelanggaran hukum yang dilakukan oleh para terdakwa, termasuk ketidaksesuaian dokumen kapal dan pelanggaran terhadap kelaikan laut yang seharusnya dipenuhi sesuai dengan aturan perundang-undangan yang berlaku. Hal ini menegaskan peran hakim sebagai penegak hukum yang tidak

hanya berfokus pada fakta hukum, tetapi juga memperhatikan dampak sosial dan kultural yang melekat pada setiap keputusan yang diambil.

Putusan Nomor 48/Pid.B/2023/PN Btm mencerminkan pertimbangan yang mendalam mengenai tanggung jawab seorang nahkoda kapal dalam menjalankan pelayaran yang memenuhi standar keselamatan dan keamanan. Hakim dalam menjatuhkan pidana harus memastikan tegaknya kebenaran, keadilan, dan kepastian hukum, yang melampaui sekadar balas dendam atau rutinitas formalitas. Tujuan utama hukum pidana adalah mencari dan menemukan kebenaran materiil, yang bertujuan akhir menciptakan masyarakat yang tertib, tenteram, damai, adil, dan sejahtera.

Pertimbangan yuridis hakim didasarkan pada fakta-fakta yang terungkap selama persidangan, serta ketentuan hukum yang telah ditetapkan dalam undang-undang. Selain itu, hakim juga memperhatikan pertimbangan non yuridis, seperti latar belakang, akibat, kondisi sosial ekonomi, dan faktor agama terdakwa. Dalam hal ini, pertimbangan tersebut bertujuan untuk memastikan keadilan yang holistik, baik yang memberatkan maupun meringankan.

Putusan ini mencakup aspek-aspek penting seperti tanggung jawab seorang nahkoda yang menjalankan kapal tanpa Kepala Kamar Mesin (KKM), yang mengakibatkan kapal dinyatakan tidak laik laut. Hakim mempertimbangkan pelanggaran terhadap standar keselamatan pelayaran yang berpotensi membahayakan keselamatan awak dan penumpang kapal, serta dampaknya terhadap masyarakat umum dan hukum yang berlaku.

Putusan Nomor 48/Pid.B/2023/PN Btm memberikan pertimbangan yang mendalam mengenai unsur-unsur tindak pidana yang didakwa. Majelis Hakim menyimpulkan bahwa Terdakwa, sebagai Nahkoda Kapal KM Anugerah Ilahi Bone bendera Indonesia, telah memenuhi unsur-unsur yang diatur dalam Pasal 302 Ayat 1 Jo Pasal 117 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Hal ini didasarkan pada fakta hukum yang menunjukkan bahwa Terdakwa melayarkan kapal dengan kesadaran bahwa kapal tersebut tidak laik laut, yang mengakibatkan ancaman terhadap keselamatan dan keamanan.

Dalam konteks ini, Terdakwa bertanggung jawab penuh atas segala tindakan yang diambil, baik secara administratif maupun operasional, termasuk manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran. Akan tetapi, vonis yang dijatuhkan berupa denda sejumlah Rp10.000.000,00 dengan ketentuan alternatif berupa pidana kurungan selama 1 bulan, dinilai tidak cukup memberikan efek jera terhadap pelaku, mengingat tingkat bahaya dari perbuatan yang dilakukan. Teguh Prasetyo mengungkapkan bahwa sanksi pidana seharusnya berperan sebagai sarana pencegahan kejahatan dengan mengintegrasikan aspek prevensi khusus dan umum, sehingga dapat memberikan dampak yang lebih efektif dalam mengurangi kemungkinan terulangnya tindak pidana serupa. Namun, vonis ringan yang diberikan dapat menciptakan persepsi di masyarakat bahwa pelanggaran semacam ini tidak terlalu serius, sehingga berisiko mengurangi tingkat kesadaran akan bahaya yang sebenarnya.

Putusan Nomor 730/Pid.B/2023/PN BTM dan Putusan Nomor 591/Pid.B/2023/PN BTM memiliki kesamaan dalam hal pertimbangan hukum yang diterapkan oleh Majelis Hakim. Kedua putusan tersebut berkaitan dengan tindak pidana pelayaran yang melibatkan kapal yang tidak laik laut. Dalam Putusan Nomor 730/Pid.B/2023/PN BTM, Majelis Hakim memilih dakwaan alternatif kedua sebagaimana diatur dalam Pasal 302 Ayat 1 Jo Pasal 117 Ayat 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Unsur-unsur yang dipertimbangkan meliputi Nakhoda, yang melayarkan kapalnya dengan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut, yang mencakup keselamatan kapal, pencegahan pencemaran, pengawakan, garis muat kapal, kesejahteraan awak kapal, kesehatan penumpang, dan status hukum kapal.

Selanjutnya, dalam Putusan Nomor 591/Pid.B/2023/PN BTM, Majelis Hakim juga mempertimbangkan unsur-unsur yang sama, yaitu Nakhoda dan pelayaran kapal tanpa kelaiklautan yang sesuai dengan peraturan. Pada kedua putusan, fakta-fakta hukum yang terungkap di persidangan menunjukkan bahwa Terdakwa mengetahui kondisi kapal yang tidak layak laut, namun tetap melayarkannya. Akibatnya, Majelis Hakim menjatuhkan

pidana denda dengan ketentuan pidana kurungan apabila denda tersebut tidak dibayar.

IV. Kesimpulan

Ketentuan hukum terkait keselamatan dan keamanan pelayaran di Indonesia dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengatur sanksi pidana terhadap Nakhoda Kapal yang membahayakan keselamatan dan keamanan pelayaran. Namun, frasa “berhak” dalam Pasal 138 Ayat 3 menimbulkan ketidakpastian hukum, karena memungkinkan Nakhoda untuk tetap berlayar meskipun kapal dalam kondisi tidak layak. Hal ini berpotensi memengaruhi penerapan hukum secara substansi, karena hukum harus menjadi dasar yang jelas bagi masyarakat dalam berperilaku. Tanggung jawab pidana Nakhoda Kapal atas pelayaran yang tidak memenuhi standar keselamatan dan keamanan seharusnya dihukum secara tegas, terutama jika perbuatan dilakukan secara sadar. Selain itu, pertimbangan hakim dalam beberapa putusan yang hanya menjatuhkan sanksi denda tanpa pidana penjara tidak memberikan efek jera, sehingga perlu adanya sanksi yang mencegah pelaku dan pelaku lain melakukan tindak yang sama, serta memberikan perlindungan yang lebih baik bagi masyarakat dari risiko bahaya pelayaran.

Daftar Pustaka

A. Buku

- Abintoro Prakoso. 2023. *Politik Hukum Pidana Dilengkapi Analisis Terhadap KUHP Baru*. Laksbang Pressindo.
- Acep Saepudin & Geofani Milthree Saragih. (2023). *Eksistensi Advokat Dalam Penegakan Hukum Pidana Dan Ketatanegaraan Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Elisabeth Nurhaini Butar-Butar. 2018. *Metode Penelitian Hukum, Langkah-Langkah untuk Menemukan Kebenaran dalam Ilmu Hukum*. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Muhaimim. 2020. *Metode Penelitian Hukum*. Mataram University Press.
- Satjipto Rahardjo. 2002. *Sosiologi Hukum, Perkembangan, Metode dan Pilihan Masalah*. Muhammadiyah University Press.

B. Jurnal

- Aditya Rezeki Ramadhan, Joko Sriwidodo, & Kristiawanto. 2021. Pertanggungjawaban Pidana Illegal Minyak Dan Gas Bumi Oleh Nakhoda/Crew Kapal Dalam Sistem Peradilan Pidana Indonesia. *Jurnal Penelitian Hukum Legalitas*, 15(1).

- Adityatjahja, A. 2022. Tanggung Jawab Nahkoda Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 4(1), 22–27. <https://doi.org/10.51578/j.sitektransmar.v4i1.45>
- Aripkah, N., & Taufik, M. (2023). Tinjauan Yuridis Keselamatan Dan Keamanan Berlayar Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora*, 3(2).
- Badaruddin, B., Renggong, R., & Hasan, Y. A. (2021). ANALISIS TANGGUNG JAWAB HUKUM NAKHODA TERHADAP KESELAMATAN PELAYARAN DI WILAYAH KESYAHBANDARAN UTAMA MAKASSAR. *Indonesian Journal of Legality of Law*, 3(2), 79–87. <https://doi.org/10.35965/ijlf.v3i2.645>
- Faridah, H., & Fajarwati, R. A. (2022). Pengawasan Transportasi Laut demi Mewujudkan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Nasional. *Jurnal Keamanan Nasional*, 8(2), 396–407. <https://doi.org/10.31599/jkn.v8i2.558>
- Firmansyah, S. R., & Listriawati, N. A. (2024). Penerapan Aturan P2TL pada Saat Dinas Jaga Laut Guna Menunjang Keselamatan Pelayaran di MV. Meratus Palembang. *Ocean Engineering: Jurnal Ilmu Teknik dan Teknologi Maritim*, 3(3).
- Pramesti, A. A. A. D. U., Wijaya, I. K. K. A., & Arini, D. G. (2021). Pengaturan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran di Perairan Indonesia. *Jurnal Preferensi Hukum*, 2(2), 382–387. <https://doi.org/10.22225/jph.2.2.3342.382-387>
- Raska, P. W., Wisudawan, I. G. A., & Fitrahady, K. F. (2024). Tanggung Jawab Nahkoda Kapal Terhadap Keselamatan Penumpang. *Jurnal Commerce Law*, 4(2).
- Retika, F., Sugianto, D. N., & Widiaratih, R. (2024). Analisis Terjadinya Gelombang Tinggi Akibat Pola Pergerakan Angin Terkait Keselamatan Pelayaran di Perairan Utara Jawa Tengah. *Indonesian Journal of Oceanography*, 6(4), 334–343. <https://doi.org/10.14710/ijoce.v6i4.24678>
- Rigel, M., Betlen, A., & Simanjuntak, M. (2024). Kepastian Hukum Terhadap Keamanan Investasi Bagi Pelaku Bisnis Pelayaran di Perairan Indonesia. *Syntax Idea*, 6(10), 6572–6591. <https://doi.org/10.46799/syntax-idea.v6i10.10013>
- Rusdiana, D., Ali, Y., Thamrin, S., & Widodo, R. (2021). Strategi pembangunan industri pertahanan pada negara kepulauan guna mendukung pertahanan negara. *Jurnal Academia Praja*, 4(2), 427–440. <https://doi.org/10.36859/jap.v4i2.629>
- Santoso, G., Abdulkarim, A., Maftuh, B., & Murod, M. (2023). Kajian Ketahanan Nasional melalui Geopolitik dan Geostrategi Indonesia Abad 2. *Jurnal Pendidikan Transformatif (Jupetra)*, 02(01).
- Wiliawati, Y., Danial, D., & Muin, F. (2022). Eksistensi UNCLOS 1982 dalam Upaya Penegakan Hukum Laut Internasional di Perairan Negara Pantai. *Sultan Jurisprudence: Jurnal Riset Ilmu Hukum*, 2(2), 286. <https://doi.org/10.51825/sjp.v2i2.17064>
- Yudi Listiyono, Lukman Yudho Prakoso, & Dohar Sianturi. (2022). Strategi Pertahanan Laut Dalam Pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia Untuk Mewujudkan Keamanan Maritim Dan Mempertahankan Kedaulatan

Indonesia. *Jurnal Education and development Institut Pendidikan Tapanuli Selatan*, 1(2).