

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA NAKHODA KAPAL DALAM  
KECELAKAAN KAPAL MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN  
2008 TENTANG PELAYARAN**

**Oleh : *SUTRI UTAMI***

**Pembimbing 1 : Dr. Erdianto, SH.,MH**

**Pembimbing 2 : Widia Edorita, SH.,MH**

**Alamat : Jln. Kayu Putih Pekanbaru**

**Email : Sutriutami248@gmail.com - Telepon : 082387833563**

***ABSTRACT***

*Marine transportation in the islands countries should be most requested, because there are islands only be connected through maritime transport, but in Indonesia sea tarnsportasi not managed optimally. Various provisions of the International has been ratified even national provisions also complete, but the implementation of these provisions is still limited to business interests and ignoring the security and safety aspects of shipping. In any event the causes of accidents always publicized accident was human error in this case the vessel skipper, but the general human error is always preceded by human error before shipping. In the numerous event of accident during the cruise ships often announced that the number of passengers is not in accordance with manisfest or even a boat called over-load.*

*The writing of this thesis is entitled "Criminal Liability of Ship Skippers Against Ship Accidents According to Law No.17 of 2008 Concerning Shipping", with the problem of (1) What are the forms of ship accidents, and (2) What is the responsibility of the skipper for ship accidents according to the Law Law No. 17 of 2008 concerning Shipping.*

*This writing uses a normative approach that is descriptive in nature, because this study is a scientific study, and this study uses the statutory approach and case approach, the type of material used is primary legal material, and secondary material.*

*Based on the research results obtained that the forms of ship accidents are: sinking ship, burning ship, collision ship, and aground. And the responsibility of the master of ship accidents is that the skipper takes full responsibility for human / passenger safety, cargo, security and order of the ship. From this writing it is suggested: The master of the ship must be more careful in carrying out his duties on the ship, and must have the competence of a seaman's diploma in accordance with statutory regulations.*

***Keywords : Skipper-ship accident-responsible.***

## **BAB I PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

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

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dibuat untuk mengakomodir seluruh kepentingan yang berkaitan dengan transportasi laut, dan berdasarkan penjelasan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dimaksudkan agar penyelenggara pelayaran sebagai sebuah sistem dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat, bangsa dan Negara, memupuk dan mengembangkan jiwa kebaharian dengan mengutamakan kepentingan umum dan kelestarian lingkungan, koordinasi antara pusat dan daerah serta pertahanan keamanan Negara.

Meskipun pengaturan mengenai pelayaran telah diatur secara jelas dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, namun dalam prakteknya undang-undang dan regulasi-regulasi yang sudah mengatur fungsi dan tugas masing-masing pihak serta

pertanggungjawaban oleh pihak-pihak yang berkaitan langsung maupun tidak dalam pengoperasian kapal. Namun tidak menciptakan keadaan-keadaan yang seharusnya aman dan terkendali sehingga banyak kapal-kapal di Indonesia yang mengalami kecelakaan seperti kapal tenggelam, terbakar, tabrakan dan akibat kelalaian manusia atau human error.

Ditingkat nasional, kasus kecelakaan kapal yang pertama yaitu kecelakaan kapal di perairan danau Toba yang menyebabkan 20 orang meninggal.<sup>1</sup> Kasus kecelakaan kapal yang kedua yaitu kecelakaan Kapal Motor (KM) Sinar Bangun yang beroperasi setiap hari dari Pelabuhan Simanindo Kabupaten Simalungun ke tujuan Pelabuhan Tomok Kabupaten Samosir. Dalam insiden tersebut diperkirakan sebanyak 184 orang dengan total 18 orang selamat, 3 orang meninggal dunia, dan 164 orang dinyatakan hilang.<sup>2</sup> Dan kasus yang lainnya yaitu musibah KM Lestari Maju yang tenggelam di perairan Kepulauan Selayar pada tanggal 3 Juli 2018. Akibat dari kejadian ini diketahui sebanyak 155 orang selamat dan 34 orang meninggal.<sup>3</sup>

Berdasarkan dari permasalahan diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yuridis sosiologis yang berjudul ***“Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Kapal dalam Kecelakaan Kapal Menurut Undang-Undang***

---

<sup>1</sup> Kompas.com, Kronologi Kemenhub soal Kebakaran Kapal Zahro Express di Muara Angke, Minggu, 01/01/2017. 18.36.

<sup>2</sup> Kompas.com, 3 Korban Tewas KM Sinar Bangun Ditemukan Tewas, 20 Juni 2018. 17.00.

<sup>3</sup> Tempo.com. jumlah Penumpang KM Lestari Maju Berbeda dengan Manifest, 4 Juli 2018. 09.00 WIB.

***Nomor 27 Tahun 2008 Tentang Pelayaran”.***

**B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimanakah pertanggungjawaban pidana nakhoda kapal dalam kecelakaan kapal menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran?
2. Bagaimanakah perspektif hukum terhadap pemidanaan nakhoda kapal dalam beberapa kasus kecelakaan kapal di Indonesia?

**C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

**1. Tujuan Penelitian**

- a. Untuk mengetahui secara jelas mengenai pertanggungjawaban pidana nakhoda kapal dalam kecelakaan kapal menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- b. Untuk mengetahui secara jelas mengenai perspektif hukum terhadap pemidanaan Nakhoda kapal dalam beberapa kasus kecelakaan kapal di Indonesia.

**2. Kegunaan Penelitian**

- a. Kegunaan bagi penulis, penulis dapat menyelesaikan tugas akhir sarjananya serta memberikan pemahaman bagi penulis terhadap suatu penulisan karya tulis ilmiah yang baik dan teratur.
- b. Kegunaan bagi dunia akademik, diharapkan dari hasil penelitian yang akan dilaksanakan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi dunia akademik khususnya dibidang hukum, serta pengembangan ilmu hukum pelayaran khususnya di bidang penegakan tindak pidana pelayaran, sehingga hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi serta menambah literatur dalam melakukan kajian dan penulisan

ilmiah bidang hukum selanjutnya.

- c. Kegunaan bagi instansi terkait, diharapkan penelitian ini dapat menjadi bahan bagi lembaga-lembaga penegak hukum terkait khususnya kepolisian, kantor kesyahbandaran dan otoritas khususnya penyidik pegawai negeri sipil dalam upaya penanganan tindak pidana pelayaran.

**D. Kerangka Teori**

**1. Konsep Tindak Pidana**

Menurut R Tressna, tindak pidana dianalogikan sebagai “peristiwa pidana”, yaitu sesuatu perbuatan atau rangkaian perbuatan manusia yang bertentangan dengan Undang-Undang atau peraturan-peraturan lainnya, terhadap perbuatan mana di adakan tindakan penghukuman.<sup>4</sup> Seharusnya bahwa setiap orang yang mencoba untuk melakukan atau bersekongkol untuk melakukan mail atau kawat penipuan pelanggaran akan dikenakan hukuman yang sama seperti untuk pelanggaran yang mendasari pelanggaran utama.<sup>5</sup>

Dasar paling pokok dalam menjatuhkan tindak pidana pada orang yang telah melakukan tindak pidana adalah norma atau aturan tertulis : tidak di pidana jika tidak ada kesalahan,<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> E.Y. Kanter dan S.R. Sianturi, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Storia Grafika, Jakarta: 2002, hlm. 208.

<sup>5</sup> Peter L. Welsh, *Sarban-Oxley and criminalization Fees*, Andrew white Collar Crime Reporter, Jurnal Westlaw, No.4, hlm. 2. Diakses pada 8 Juni 2020

<sup>6</sup> Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta : 1993, hlm. 23.

## 2. Teori Pertanggungjawaban Pidana

### 1. Satocid Kartanegara

Menyatakan bahwa dipertanggungjawabkan adalah mengenai keadaan jiwa seseorang, sedangkan pertanggungjawaban (*toerekenbaarheid*) adalah mengenai perbuatan yang dihubungkan dengan si pelaku atau pembuat. Selanjutnya Satocid Kartanegara mengatakan seseorang dapat dipertanggungjawabkan jika:<sup>7</sup>

1. Keadaan jiwa seseorang itu adalah sedemikian rupa, sehingga dia dapat mengerti atau tahu akan nilai dari perbuatannya itu, juga mengerti akan akibatnya.
2. Keadaan jiwa orang itu adalah sedemikian rupa, sehingga ia dapat menentukan kehendaknya atas perbuatan yang dilakukan.
3. Orang itu harus sadar bahwa perbuatan yang dilakukan adalah perbuatan yang dilarang atau tidak dibenarkan dari sudut hukum, masyarakat maupun tata susila.

## E. Kerangka Konseptual

1. Pertanggungjawaban pidana adalah suatu kewajiban hukum terkait pidana untuk memberikan pembalasan yang akan diterima pelaku karena orang lain yang dirugikan.<sup>8</sup>
2. Nakhoda adalah perwira laut yang memegang komando tertinggi di atas kapal niaga/kapten kapal.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> Satocid Kartanegara, *Hukum Pidana* 1, Sinar Grafika, 2002, hlm. 144.

<sup>8</sup> Romli Atmasasmita, *Asas-Asas Perbandingan Hukum Pidana*, Cetakan Pertama, Jakarta: YLBHI, 1989, hlm. 24.

<sup>9</sup> Kamus Besar Bahasa Indonesia.

3. 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 dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.<sup>10</sup>
4. Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa, kapal tenggelam, kapal tubrukan, dan kapal kandas.

## F. Metode penelitian

### 1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Metode penelitian hukum normatif atau metode penelitian hukum kepustakaan adalah metode atau cara yang dipergunakan di dalam penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka yang ada.

### 2. Sumber Data

Pengumpulan data berupa bahan hukum yang di gunakan dalam penelitian ini adalah melalui penelitian kepustakaan (*library research*) yaitu menghimpun data dengan melakukan penelaahan bahan kepustakaan atau bahan sekunder untuk mendapatkan konsep teori atau doktrin, pendapat atau pemikiran konseptual dan penelitian pendahuluan yang berhubungan dengan objek yang diteliti yang dapat berupa peraturan perundang-undangan dan karya ilmiah. Data sekunder pada umumnya dalam keadaan siap

---

<sup>10</sup> Pasal 1 Angka 36 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

terbuat dan dapat dipergunakan dengan segera.<sup>11</sup> Menurut Soerjono Soekanto data sekunder dibedakan menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu :<sup>12</sup>

**a. Bahan Hukum Primer**

1. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
2. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
4. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan.
5. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan.
6. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1969 Tentang Susunan dan Tata Kerja Kepelabuhan dan Daerah Pelayaran.
7. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2004 Tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
8. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan.
9. Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kelautan.

**b. Bahan Hukum Sekunder**

Bahan Hukum Sekunder, yaitu bahan-bahan hukum yang memberikan penjelasan atau membahas lebih hal-hal yang telah

diteliti pada bahan-bahan hukum primer, berupa pendapat-pendapat yang relevan dengan penelitian serta data tertulis yang terkait dengan penelitian, berbagai makalah, jurnal, surat kabar, dokumen resmi tertentu.

**c. Bahan Hukum Tersier**

Bahan Hukum Tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, misalnya surat kabar online, data-data dari internet dan lainnya.

**3. Teknik Pengumpulan Data**

Data yang telah diperoleh dalam penelitian ini penulis mengambil kutipan-kutipan dari buku bacaan, literatur, dan buku-buku pendukung yang berkaitan dengan permasalahan yang akan diteliti.

**4. Analisis Data**

Data yang telah diperoleh dalam penelitian ini akan dikelola secara yuridis kualitatif yang merupakan tata cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif analitis, yaitu mengumpulkan semua data yang di perlukan dan yang diperoleh dari bahan hukum primer dan sekunder.<sup>13</sup> Selanjutnya penulis menarik suatu kesimpulan dari hal-hal yang bersifat umum kepada hal-hal yang bersifat khusus. Dimana dalam mendapatkan suatu kesimpulan dimulai dengan melihat faktor-faktor yang juga merupakan fakta dimana kedua fakta tersebut dijembatani oleh teori-teori.<sup>14</sup>

Selanjutnya penulis menarik kesimpulan dalam penelitian ini dengan menggunakan metode

---

<sup>11</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 1984, hlm. 12.

<sup>12</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamuji, *Penelitian Hukum Normatif*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, hlm. 23.

---

<sup>13</sup> Soerjono Sokanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI-Pres, Jakarta, 2007, hlm. 25.

<sup>14</sup> Aslim Rasyid, *Metode Ilmiah Persiapan Bagi Peneliti*, UNRI Press, Pekanbaru, 2005, hlm. 20.

berfikir deduktif, yaitu menganalisa permasalahan dari bentuk umum ke bentuk khusus.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Tinjauan Umum Tentang Kecelakaan Kapal**

##### **1. Definisi Kecelakaan Kapal**

Kecelakaan kapal diatur didalam Pasal 245 sampai dengan Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 245 memberikan definisi mengenai kecelakaan kapal yakni kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan atau jiwa manusia berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas.

##### **2. Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Kapal**

- a. Kapal tenggelam
- b. Kapal terbakar
- c. Kapal tubrukan
- d. Kapal kandas
- e. Kelalaian manusia (*human error*)
- f. Faktor alam.

##### **3. Penanganan Kecelakaan Kapal**

Dalam hal terjadi kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal diatas, setiap orang yang berada diatas kapal yang mengetahui terjadi kecelakaan dalam batas kemampuannya harus memberikan pertolongan dan melaporkan kecelakaan tersebut nakhoda dan/atau anak buah kapal Nakhoda yang mengetahui kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib mengambil tindakan penanggulangan, meminta dan/atau memberikan pertolongan, serta

menyebarkan berita mengenai kecelakaan tersebut kepada pihak lain.

#### **B. Tinjauan Umum Tindak**

##### **Pidana Pelayaran**

##### **1. Pengertian Tindak Pidana**

Istilah tindak pidana adalah sebagai terjemahan dari *strafbaarfeit* dalam bahasa Belanda. Selain itu dari istilah tindak pidana masih ada istilah lain sebagai terjemahan dari "*strafbaarfeit*" yang digunakan antara lain :

- a. Peristiwa pidana
- b. Perbuatan pidana
- c. Pelanggaran pidana
- d. Perbuatan yang dapat dihukum

##### **1. Pengertian Tindak Pidana Pelayaran**

Yang dimaksud dengan pelayaran dapat ditentukan dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran berbunyi sebagai berikut "Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkatan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.

##### **2. Asas dan Tujuan Pelayaran**

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

- a. Asas manfaat;
- b. Asas usaha bersama dan kekeluargaan;
- c. Asas persaingan sehat;
- d. Asas adil dan merata tanpa diskriminasi;
- e. Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- f. asas kepentingan umum;

- g. Asas keterpaduan;
- h. Asas tegaknya hukum
- i. Asas kemandirian;
- j. Asas berwawasan lingkungan hidup;
- k. Asas kedaulatan negara; dan
- l. Asas kebangsaan.

### 3. Jenis-Jenis Kegiatan Pelayaran

Berdasarkan Pasal 5 Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969, jenis-jenis pelayaran dapat dibagi menjadi tiga kelompok besar, yakni “pelayaran dalam negeri”, “pelayaran luar negeri” dan “pelayaran khusus”.

### 4. Jenis Tindak Pidana Pelayaran

Menurut sistem Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, dibedakan antara kejahatan terdapat dalam Buku II dan pelanggaran dimuat dalam Buku III. Kejahatan adalah perbuatan yang bertentangan dengan keadilan meskipun peraturan perundang-undangan tidak mengancamnya dengan pidana. Sedangkan pelanggaran atau tindak pidana undang-undang adalah perbuatan yang oleh masyarakat baru dirasa sebagai tindak pidana karena ada peraturan perundang-undangan yang mengaturnya. Menurut M.v.T (*Memorie van Toelichting*) yang dikutip oleh Moeljatno, bahwa kejahatan adalah “*rechtdelicten*” yaitu perbuatan-perbuatan yang meskipun tidak ditentukan dalam undang-undang, sebagai perbuatan tindak pidana, telah dirasakan sebagai perbuatan yang bertentangan dengan tata hukum. sedangkan pelanggaran adalah “*wetsdelicten*” yaitu perbuatan-perbuatan yang sifatnya melawan hukumnya baru dapat

diketahui setelah ada ketentuan yang menentukan demikian.<sup>15</sup>

## C. Tinjauan Umum Pertanggungjawaban Pidana

### 1. Pengertian

#### Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana dalam bahasa asing disebut sebagai “*toereken-baarheid*”. “*criminal responsibility*”, “*criminal liability*”, pertanggungjawaban pidana ini dimaksudkan untuk menentukan apakah seseorang tersebut dapat dipertanggungjawabkan atas pidananya atau tidak terhadap tindakan yang dilakukan itu.<sup>16</sup>

### 2. Syarat-syarat

#### Pertanggungjawaban Pidana

- 1) Adanya kemampuan bertanggungjawab
- 2) Adanya kesalahan (kesengajaan dan kelalaian)

### 3. Subyek Pertanggungjawaban Pidana

Subyek pertanggungjawaban pidana merupakan subyek tindak pidana, karena berdasarkan uraian-uraian diatas telah dibahas bahwa yang akan mempertanggungjawabkan suatu tindak pidana adalah pelaku tindak pidana itu sendiri sehingga sudah barang tentu subyeknya haruslah sama antara pelaku tindak pidana dan yang akan mempertanggungjawabkan perbuatan pidananya.

## BAB III

<sup>15</sup> Moejatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 1983, Hlm 56.

<sup>16</sup> S.R Sianturi, *Asas-Asas Hukum Pidana dan Penerapannya*, Cet.IV, Alumni Ahaem-Pateheam, Jakarta, 1996, hlm. 245.

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### A. Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Kapal dalam Kecelakaan Kapal Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Dalam Pasal 137 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 menerangkan bahwa :

1. Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima Gross Tonnage) atau lebih memiliki wewenang penegakan hukum serta bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan.
2. Nakhoda untuk kapal motor ukuran kurang dari GT 35 (tiga puluh lima Gross Tonnage) dan untuk kapal tradisional ukuran kurang dari GT 105 (seratus lima Gross Tonnage) dengan kntruksi sederhana yang berlayar di perairan terbatas bertanggung jawab atas keselamatan, keamanan, dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan.
3. Nakhoda tidak bertanggung jawab terhadap keabsahan atau kebenaran materill dokumen muatan kapal.
4. Nakhoda wajib menolak dan memberitahukan kepada instansi yang berwenang apabila mengetahui muatan yang diangkat tidak sesuai dengan dokumen kapal.
5. Selain kewenangan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 (tiga puluh lima Gross Tonnage) atau lebih diberi

tugas dan kewenangan khusus yaitu :

- a. Tata cara berlalu lintas;
- b. Membuat catatan setiap kematian; dan
- c. Menyaksikan dan mencatat surat wasiat.

#### Pasal 302

1. Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam pasal 117 ayat (2) di pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah)
2. Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mengakibatkan kerugian harta benda di pidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
3. Jika perbuatan sebagaimana di maksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda di pidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.500.0000.000,00 (satu milyar lima ratus juta rupiah).

### B. Perspektif hukum terhadap ppidanaan nakhoda kapal dalam beberapa kasus kecelakaan kapal di Indonesia

#### 1. Kasus kecelakaan kapal Zahro Express

##### a. Kronologi kecelakaan kapal Zahro Express

Kecelakaan ini disebabkan akibat muatan penumpangnya

melebihi kapasitas penumpang yang seharusnya. Begitu juga dengan kapal Zahro Express yang melayani penyebrangan dari perairan Muara Angke, Pelabuhan Dis Hub keliadem, Jakarta Utara menuju Pulau Tidung, Kepulauan Seribu Jakarta Utara tenggelam akibat kapal yang tidak laik untuk dioperasikan namun tetapi dalam hal kelaikan kapal bukan hanya nakhoda yang disalahkan tetapi dalam hal kelaikan kapal serta syahbandar juga ikut bertanggungjawab, korban meninggal dalam insiden tersebut hingga 20 orang.

#### **b. Analisis Kasus Kecelakaan**

##### **Kapal KM Zahro Express**

Tenggelamnya kapal KM zahro express pihak syahbandar memenuhi unsur kealpaan pada Pasal 359 KUHP: “Barangsiapa karena (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati diancam dengan pidana paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun”, syahbandar sudah diberi fungsi, tugas dan wewenang oleh undang-undang sebagai mestinya namun pihak syahbandar tidak melakukannya yaitu melakukan pengecekan atau pengawasan akibat kelalaiannya tersebut yang dimana ia seharusnya menyadari risiko jika tidak melakukan pengecekan atau pengawasn sebelum ia mengeluarkan izin berlayar untuk kapal KM zahro express sehingga menimbulkan kerugian dan kematian kepada penumpang kapal KM zahro express.

Mengenai pertanggung jawaban pidana oleh pemilik kapal sudah diatur oleh Undang-Undang

Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran misalnya pada Pasal 103 yang berbunyi :

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

Nakhoda menjadi pihak yang bertanggungjawab secara pidana yang sudah diatur beberapa pasal termasuk melanggar Pasal 302 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, nakhoda tetap mengoperasikan kapal yang tidak laut. Namun tidak hanya nakhoda, pemilik kapal dan syahbandar juga menjadi pihak yang bertanggungjawab secara pidana karena lalai/kealpaan yang diatur oleh Pasal 359 KUHP.

#### **2. Kasus Kecelakaan Kapal KM Sinar Bangun**

##### **1. Kronologi Kecelakaan KM Sinar Bangun**

Kapal Motor (KM) Sinar Bangun merupakan sebuah kapal kecil yang beroperasi setiap hari dari Pelabuhan Simanindo Kabupaten Simalungun ke tujuan Pelabuhan Tomok Kabupaten Samosir. KM Sinar Bangun lazimnya dapat mengangkut 43 penumpang beserta 20 sepeda

motor. Ditengah merayakan Idul Fitri tahun 2018, Kabupaten Samosir menjadi tempat wisata yang dikunjungi oleh banyak orang. Ini menjadi pemicu melubernya penumpang yang menaiki KM Sinar Bangun. Hal ini mengakibatkan kecelakaan penumpang KM Sinar Bangun pada tanggal 18 Juni 2018. Kecelakaan tersebut terjadi pukul 17.00 WIB dan diketahui bahwa muatan kapal saat terjadi kecelakaan telah mencapai 5 kali kapasitas maksimal. Total keseluruhan penumpang diperkirakan sebanyak 184 orang dengan total 18 orang selamat, 3 orang meninggal dunia, dan 164 orang dinyatakan hilang. Peristiwa kecelakaan itu menjadi tragedi dan mengundang perhatian banyak orang.

## **2. Analisis Pertanggungjawaban Para Pihak dalam Kecelakaan Kapal Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Terkait Lainnya**

### **A. Tanggung Jawab Nakhoda**

#### **a) Pertanggungjawaban**

##### **Administrasi**

##### **Pertanggungjawaban**

Administrasi ini merupakan pertanggung jawab yang muncul setelah adanya Putusan dari Mahkamah Pelayaran yang menyatakan bahwa seorang Nakhoda bersalah atau tidak. Bentuk pertanggungjawabannya administrasi tersebut adalah dengan peringatan atau pencabutan sementara Sertifikat Keahlian Pelaut yang dimiliki oleh Nakhoda dengan

jangka waktu maksimal 2 tahun (Pasal 253 ayat (2) UU Pelayaran).

#### **b) Pertanggungjawaban Perdata**

. Kewajiban Nakhoda untuk bertanggung jawab atas kerugian yang diterbitkannya juga diatur di dalam Pasal 342 ayat (2) KUHD, yang mengatur mengenai kewajiban Nakhoda untuk memberikan pertanggungjawaban secara perdata terhadap kerugian yang diterbitkan olehnya.

#### **c) Pertanggungjawaban Pidana**

Di dalam kasus kecelakaan kapal KM Sinar Bangun berikut ini diuraikan beberapa ketentuan pidana yang berkaitan dengan pelayaran dan kapal tenggelam yang mengakibatkan korban jiwa yaitu:

Pasal 359 KUHAP yang berbunyi: "Barang siapa karena salahnya menyebabkan matinya orang dihukum penjara selamalamanya lima tahun"

### **B. Tanggung Jawab Perusahaan Pengangkut**

Pertanggungjawaban perusahaan pengangkut diatur didalam.Pasal 536 dan Pasal 538 KUHD menyebutkan bahwa:

##### **Pasal 536**

*“Apabila penubrukan itu disebabkan karena salahnya salah satu kapal yang bertubrukan, maka pengusaha daripada kapal yang telah melakukan kesalahan itulah yang menanggung seluruh kerugian.”*

##### **Pasal 538**

*“Apabila sebuah kapal yang sedang ditarik, karena*

*salahnya kapal yang menarik melakukan sesuatu penubrukan, maka disamping pengusaha kapal dari kapal yang belakangan ini, si pengusaha kapal dari kapal yang ditarik bertanggung jawab secara tanggung menanggung untuk kerugian yang ditimbulkannya.”*

### **3. Kasus Kecelakaan Kapal KM Lestari Maju**

#### **1. Kronologi Kecelakaan Kapal KM Lestari Maju**

Kapal KM Lestari Maju diketahui hendak berlayar pada pukul 09.00 pagi, tapi diundur sampai pukul 10.00 pagi karena adanya cuaca yang kurang baik. Kapal tersebut mulai oleng pukul 14.30, ketika mesin mati dan terombang-ambing di laut. Kapal tersebut karam 300 meter dari Pantai Pabaddilang, Selayar.

#### **2. Analisis Kasus Kecelakaan KM Lestari Maju**

##### **A. Pertanggungjawaban Pidana Nahkoda Kapal dalam Kecelakaan Kapal KM Lestari Maju**

Di dalam kasus kecelakaan kapal KM Lestari Maju nahkoda kapal yang mengoperasikan kapal dijerat dengan Pasal 302 subsidi Pasal 112 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi:

Pasal 302 ayat (1) dan ayat (3) UU Pelayaran: "Nahkoda 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 Rp. 400.000.000,- (empat ratus juta rupiah). Bila mengakibatkan kematian seseorang, menurut ayat (3) Pasal ini, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.500.000.000,- (satu milyar lima ratus juta rupiah).

Tenggelamnya kapal KM Lestari Maju pihak syahbandar memenuhi unsur kealpaan pada Pasal 359 KUHP: "Barangsiapa karena (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati diancam dengan pidana paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun", syahbandar sudah diberi fungsi, tugas dan wewenang oleh undang-undang sebagai mestinya namun pihak syahbandar tidak melakukannya yaitu melakukan pengecekan atau pengawasan akibat kelalaiannya tersebut yang dimana ia seharusnya menyadari risiko jika tidak melakukan pengecekan atau pengawasan sebelum ia mengeluarkan izin berlayar untuk kapal KM Lestari Maju sehingga menimbulkan kerugian dan kematian kepada penumpang kapal KM Lestari Maju.

## **BAB IV PENUTUP**

### **A. Kesimpulan**

Tanggungjawab Nahkoda terhadap kecelakaan kapal menurut Undang-undang 17 Tahun 2008 tentang pelayaran:

- a. Nakhoda yang mengetahui adanya kecelakaan kapalnya atau kapal lain wajib mengambil tindakan penanggulangan, meminta dan atau memberikan pertolongan dan menyebarkan berita mengenai kecelakaan kapal tersebut kepada pihak lain.
- b. Jika terjadi kecelakaan diatas kapal Nakhoda harus berada diatas kapal dan mencatat semua kejadian kecelakaan tersebut di buku harian kapal dan dilaporkan ke syahbandar.

## B. SARAN

Transportasi laut masih menjadi salah satu sarana transportasi yang banyak digunakan oleh masyarakat di Indonesia, khususnya masyarakat golongan menengah ke bawah. Oleh sebab itu, permasalahan kecelakaan kapal setidak-tidaknya harus dapat dihindari. Saran yang dapat saya berikan untuk mengurangi ataupun menghindari kecelakaan kapal antara lain:

- a. Pemerintah lebih memberikan perhatiannya terhadap peraturan yang berlaku pada kegiatan pelayaran
- b. Selain regulasi, dibutuhkan juga penegak hukum yang menjalankan tugasnya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

Ali, Mahrus, 2006, *Dasar-Dasar Hukum Pidana dalam Chairul Huda Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada*

*Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, Cet II Kencana, Jakarta.

\_\_\_\_\_, 1988, *Dasar-Dasar Hukum Pidana dalam Sudarto*, Bahan-Bahan Kuliah Fakultas Hukum UNDIP, Semarang.

Atmasasmita, Romli, 1989, *Asas-Asas Perbandingan Hukum Pidana*, Yayasan Lembaga Bantuan Hukum Indonesia, Jakarta.

Abidin, Zainal, Farid, 2007, *Hukum Pidana I*, Sinar Grafika, Jakarta.

Amrani, Hanafi, dan Mahrus Ali, 2015, *Sistem Pertanggungjawaban Pidana*, Rajawali Pres, Jakarta.

B. Bosu, 1982, *Sendi-Sendi Krimonilogi*, Cetakan 1, Usaha Nasional, Surabaya.

D, Djaja Bambang Setionon Adin Indran Kusna, 2008, *Hukum Laut dan Perkapalan*, Direktorat Pembinaan Sekolah Menengah Kejuruan, Jakarta.

Erdianto, 2010, *Pokok-Pokok Hukum Pidana*, Alaf Riau, Pekanbaru.

Hamzah, Andi, 1997, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta.

\_\_\_\_\_, 1994, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta.

\_\_\_\_\_, 2008, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta.

Kartanegara, Satocid, 2002, *Hukum Pidana I*, Sinar Grafika, Jakarta.

Kanter E.Y, dan S.R Sianturi, 2002, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Storia Grafika, Jakarta

- Laminating, PAF, 1981, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*, Sinar Baru, Bandung.
- Mahmud, Peter Marzuki, 2006, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta.
- Marpaung, Laden, 2005, *Azas Teori Praktik Hukum Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Matalatta, Andi, 1987, *Victimology Sebuah Bunga Rampai*, Pusat Sinar Harapan, Jakarta.
- Moeljatno, 2002, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Motik, Chandra, 2003, *Menyosong Ombak Laut*, Genta Sriwijaya, Jakarta.
- Prodjohamidjojo, Maritiman, 1997, *Memahami Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, PT. Pradnya Paramita, Jakarta.
- Purwosutjipto, HMN, 2000, *Pengertian Pokok Hukum Dagang*, Djembatan, Jakarta.
- Prodjodikoro, Wirjono, 2003, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, PT. Refikan Aditama, Bandung.
- Rasyid, Salim, 2007, *Metode Ilmiah Persiapan Bagi Peneliti*, Universitas Riau Press, Pekanbaru.
- Sarmida, Neng, Aria Zurneti dan Nilma Suryani, 2002, *Diktat Hukum Pidana*, Fakultas Hukum Universitas Andalas, Padang.
- Silalahi, M. Daud, 1992, *Pengaturan Hukum Lingkungan Laut Indonesia dan Implementasinya Secara Regional*, Sinar Harapan, Jakarta.
- Sianturi, S.R., 1996, *Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia dan Penerapannya*, Cet IV Alumni Ahaem-Pateheam, Jakarta.
- Soekanto, soerjono dan Sri Mamudji, 2009, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Saleh, Roeslan, 1989, *Pemikiran-Pemikiran Tentang Pertanggungjawaban Pidana*, Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 1999, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Aksara Baru, Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 1983, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Aksara Baru, Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 1983, *Stelsel Pidana Indonesia*, Aksara Baru, Jakarta.
- Soesilo, 1992, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Serta Komentar-Komentarnya Lengkap Pasal Demi Pasal*, Politeia, Surabaya.
- Soekanto, Soerjono, 1984, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia Press, Jakarta.
- Sudjatmiko, 1979, *Pokok-Pokok Pelayaran Naga*, Bharata Aksara, Jakarta.
- Suryono, R.P., 2005, *Pengangkutan Intermold Expor Impor Melalui Laut*, Lembaga Manajemen PPM, Jakarta.
- Umar, Hussyen, 2001, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 2008, *Negara Kepulauan Menuju Maritim*, Ind-Hilco, Jakarta.

## **B. Peraturan Perundang-Undangan**

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan.

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1969 Tentang Susunan dan Tata Kerja Kepelabuhan dan Derah Pelayaran.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2004 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kelautan.

### C. Jurnal/Skripsi

Sumardiman, 2012, "*Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Kapal Terhadap Kecelakaan Kapal Menurut Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*", Skripsi, Fakultas Hukum Universitas IBA, Palembang.

Edy Faishal Muttaqin, 2010, "*Eksistensi Ilmu Hukum Terhadap Ilmu-Ilmu Lain Ditinjau dari Filsafat Ilmu*", Jurnal Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Riau, Edisi 1 No. 1 Agustus.

Utomo, Hari, 2018, "*Siapa Yang Bertanggungjawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan*

*Kapal*", Jurnal Legislasi Indonesia, Vol.14 No.01.

Welsh, Peter.L, "*Oxley and criminalization Fees*", Jurnal Westlaw, No 4, hlm 2.

Iman, syahputra, 2013. "*Peraturan Perundang-Undangan Pelayaran dan Penerbangan*". Jurnal Lex Administration, Vol.1 No.1.

### D. Website

<https://amp.kompas.com/nasional/read/2017/01/18361991/kronologi.kemenhub.soal.kebakaran.kapal.zahro.express.di.muara.angke>, diakses pada tanggal 19 Januari 2020.

<https://nasional.kompas.com/read/2018/06/20/19420761/hari-ini-3-korban-tewas-km-sinar-bangun-ditemukan>, diakses pada tanggal 24 Juli 2020.

<https://nasional.tempo.co/read/1103515/jumlah-oenumpang-km-lestari-maju-berbeda-dengan-manifest>, diakses pada tanggal 25 Juli 2020.