

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA NAKHODA TERHADAP
KECELAKAAN KAPAL MOTOR WICLY JAYA SAKTI YANG
TERJADI DI WILAYAH PERAIRAN LAUT TANJUNG
JABUNG KABUPATEN TANJUNG JABUNG TIMUR**



TESIS

Pembimbing

Dr. M. Zen Abdullah, SH,MH
Dr. H. Bunyamin Alamsyah, SH,MH

Disusun Oleh

HENDRO GUSFIAN

NPM : B 20031037

**Program Magister Ilmu Hukum
Universitas Batanghari
Jambi
2022**



**YAYASAN PENDIDIKAN JAMBI
UNIVERSITAS BATANGHARI
PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM**

Judul Tesis : **Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Terhadap Kecelakaan Kapal Motor Wicly Jaya Sakti Yang Terjadi di Wilayah Perairan Laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur.**

Nama : **HENDRO GUSFIAN**

NPM : **B 20031037**

Program Studi : **Ilmu Hukum**

Program Kekhususan : **Hukum Pidana**

Jenjang Pendidikan : **Magister Hukum (S2)**

Tesis Ini Telah Diuji Dan Dipertahankan Dihadapan Dewan Penguji Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batang Hari Dan Dinyatakan LULUS Pada Tanggal, September 2022

Menyetujui Dewan Penguji

Ketua

Penguji Utama

Prof. Dr. H Abdul Bari Azed, SH. MH

Dr.M. Zen Abdullah, SH. MH

Anggota

Anggota

Dr. Hj. Suzanalisa, SH. MH

Dr.H. Ruslan Abdul Gani, SH. MH

KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala rahmatNya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan tesis ini dengan judul “*Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Terhadap Kecelakaan Kapal Motor Wicly Jaya Sakti Yang Terjadi di Wilayah Perairan Laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur*”. Sebagai salah satu persyaratan guna menyelesaikan studi untuk memperoleh gelar Magister pada Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari Jambi.

Penyusunan tesis ini dapat diselesaikan, tak terlepas dari segala bimbingan dan arahan terutama dari Ketua dan Sekretaris Program Magister Ilmu Hukum serta Dosen Pembimbing. Untuk itu rasa hormat dan terima kasih penulis sampaikan kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Herri, SE, MBA, Pejabat Rektor Universitas Batanghari,
2. Bapak Prof. Dr. H. Abdul Bari Azed, SH, MH, Ketua Program Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Batanghari,
3. Ibu Dr. Hj. Suzanalisa, SH, MH, Sekretaris Program Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Batanghari,
4. Bapak Dr. M. Zen Abdullah, SH, MH, selaku Pembimbing I, yang telah memberikan masukan, koreksi, bimbingan dan arahan dalam penyelesaian penulisan tesis ini,
5. Bapak Dr. H. Bunyamin Alamsyah, SH, MH, selaku Pembimbing II, yang juga telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penulisan tesis ini,

6. Kepada Yang Terhormat seluruh staff pengajar (Bapak- Bapak dan Ibu Dosen) Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari, yang tak dapat saya sebutkan satu persatu dalam penulisan tesis ini, yang telah berjasa memberikan bekal ilmu pengetahuan hukum pada penulis,
7. Pegawai dan staff Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari Jambi, yang telah memberikan informasi dan kemudahan selama penulis mengikuti kuliah dan hingga dapat menyelesaikan penulisan tesis ini, dan
8. Kupersembahkan kehadiran Ayahku Jamalus dan Ibuku Nur'aini beserta isteriku Nila Susilawati, anak- anakku tersayang Rahen Marselano Pratama, Aila Dwihenitia Putri dan Shiren Adelle Nadhifag, atas segala pengorbanannya, ketulus ikhlasan, dorongan semangat dan doanya, sehingga penulis berhasil mentuntaskan penulisan tesis ini.
9. Rekan- rekan sejawat satu angkatan yang tak dapat disebutkan satu persatu dalam Penulisan tesis ini.

Dalam penyusunan Penulisan tesis ini, penulis menyadari dengan segala keterbatasan ilmu pengetahuan dalam aspek hukum, sehingga hasil penulisan tesis ini dirasakan masih belum sempurna. Untuk itu segala kritik dan saran yang bersifat membangun dan produktif, penulis terima dengan senang hati demi penyempurnaan hasil Penulisan tesis ini.

Jambi, September 2022.
Hormat Penulis

HENDRO GUSFIAN
B20031037

ABSTRAK

Hendro Gusfian, Nomor Induk Mahasiswa 20031037. Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Terhadap Kecelakaan Kapal Motor Wicly Jaya Sakti Yang Terjadi di Wilayah Perairan Laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur, dengan pembimbing kesatu Bapak Dr. M. Zen Abdullah, SH, MH dan pembimbing kedua Bapak Dr. H. Bunyamin Alamsyah, SH, MH.

Walaupun perhatian pemerintah cukup besar terhadap sarana dan prasarana transportasi laut dan sungai dalam rangka memperlancar arus distribusi barang dan dalam rangka memperlancar pengangkutan orang (penumpang) dari suatu tempat ke tempat yang lain yg dituju. Tetapi dari aspek keselamatan pelayaran perhatian pemerintah masih belum maksimal, hal ini terlihat masih lemahnya sistem pemeriksaan teknis dan laik laut kapal dan pengawasan (control) terhadap usaha pelayaran yang diprakarsai rakyat, sehingga mengakibatkan tidak terhindari sering terjadi kecelakaan kapal.

Salah satu kecelakaan kapal yang terjadi menimpa kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi di perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur, yang menimbulkan kerugian harta benda dan nyawa manusia sebanyak 5 (lima) orang. Dari yang diuraikan di atas, yang menjadi rumusan masalah dalam hasil penelitian tesis ini, adalah a. Bagaimanakah pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi di wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur, b. Permasalahan apakah yang ditemui dalam pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti, dan c. Bagaimana upaya mengatasi permasalahan yang ditemui dalam pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti dimaksud. Untuk menjawab permasalahan diatas, digunakan metode penelitian yang bersifat yuridis empiris sebagai bahan utama/primer, dengan cara mendiskripsikan, menganalisis dan mengevaluasi terhadap semua peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor dan disinergikan dengan melihat praktiknya, apakah pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti apakah sudah sesuai dengan norma hukum yang diatur dalam Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran.

Hasil penelitian menunjukkan pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti vonis hakim pengadilan masih rendah dan sangat minim sekali dan tidak selaras dengan ketentuan pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, dengan menjatuhkan pidana selama 10 (sepuluh) bulan penjara, padahal dalam pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, ancaman pidananya maksimal selama 10 (sepuluh) tahun pidana penjara berdasarkan perkara Nomor 71/Pid.Sus/2021/PN.Tjt.

Kata Kunci : Pertanggungjawaban Pidana, Nakhoda dan Tindak Pidana Pelayaran Yang Berupa Kecelakaan Kapal di Laut.

ABSTRACT

Hendro Gusfian, Student Identification Number 20031037. Criminal Liability of the Captain of the Wicly Jaya Sakti Motor Ship Accident which occurred in the Tanjung Jabung Marine Area, East Tanjung Jabung Regency, with the first supervisor Dr. M. Zen Abdullah, SH, MH and the second advisor, Mr. Dr. H. Bunyamin Alamsyah, SH, MH.

Although the government's attention is quite large on sea and river transportation facilities and infrastructure in order to facilitate the flow of goods distribution and in order to facilitate the transportation of people (passengers) from one place to another destination. However, from the aspect of shipping safety, the government's attention is still not maximized, this can be seen from the weak system of technical inspection and ship seaworthiness and supervision (control) on shipping businesses initiated by the people, resulting in unavoidable frequent ship accidents.

One of the shipwrecks that happened to the Wicly Jaya Sakti motor boat that occurred in the sea waters of Tanjung Jabung, Tanjung Jabung Timur Regency, which caused the loss of property and human life of 5 (five) people. From what is described above, the formulation of the problem in the results of this thesis research is a. How is the captain's criminal responsibility for the Wicly Jaya Sakti motor boat accident that occurred in the Tanjung Jabung marine waters, East Tanjung Jabung Regency, b. What problems are encountered in the captain's criminal liability for the Wicly Jaya Sakti motor boat accident, and c. How is the effort to overcome the problems encountered in the captain's criminal responsibility for the Wicly Jaya Sakti motor boat accident. To answer the above problems, empirical juridical research methods are used as the main/primary material, by describing, analyzing and evaluating all laws and regulations - invitations related to the captain's criminal responsibility for motor boat accidents and synergized by looking at the practice, whether the captain's criminal responsibility for the Wicly Jaya Sakti motor boat accident is in accordance with the legal norms regulated in Law Number 17 of 2008, concerning Shipping.

The results showed that the captain's criminal responsibility for the Wicly Jaya Sakti motor boat accident, the court judge's verdict was still low and very minimal and not in line with the provisions of Article 302 paragraph (3) of Law Number 17 of 2008, concerning Shipping, by imposing a sentence of 10 (ten) years. ten) months in prison, whereas in Article 302 paragraph (3) of Law Number 17 of 2008, the maximum penalty is 10 (ten) years in prison based on case Number 71/Pid.Sus/2021/PN.Tjt.

Keywords: Criminal Liability, skipper and shipping crimes in the form of ship accidents at sea.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
PERSETUJUAN UJIAN TESIS	ii
KATA PENGANTAR	iii
ABSTRAK	vi
DAFTAR ISI	viii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	11
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	12
D. Kerangka Konsep	13
E. Kerangka Teori	18
F. Metode Penelitian	24
G. Sistematika Penulisan	30
 BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG TINDAK PIDANA PELAYARAN	
A. Pengertian Tindak Pidana Pada Umumnya	32
B. Pengertian Tindak Pidana Pelayaran	41
C. Pengaturan Tentang Tindak Pidana Pelayaran	45
D. Subjek Tindak Pidana Pelayaran	55
 BAB III PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PADA UMUMNYA	
A. Pengertian Pertanggungjawaban Pidana	64
B. Unsur- Unsur Pertanggungjawaban Pidana	68
C. Subjek Pertanggungjawaban Pidana	78

**BAB VI PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA NAKHODA TERHADAP
KECELAKAAN KAPAL MOTOR WICLY JAYA SAKTI YANG
TERJADI DI WILAYAH PERAIRAN LAUT TANJUNG JABUNG
KABUPATEN TANJUNG JABUNG TIMUR**

A. Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Terhadap Kecelakaan Kapal Motor Wicly Jaya Sakti	90
B. Permasalahan Yang Ditemui Dalam Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Terhadap Kecelakaan Kapal Motor Wicly Jaya Sakti...	101
C. Upaya Mengatasi Permasalahan Yang Ditemui Dalam Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Terhadap Kecelakaan Kapal Motor Wicly Jaya Sakti	116

BAB VI PENUTUP

A. Kesimpulan	120
B. Saran- saran	122

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi laut dan sungai memegang peranan yang cukup penting dan vital bagi kehidupan masyarakat. Tidak bisa dipungkiri bahwa sarana dan prasarana transportasi laut dan sungai di negara kepulauan seperti di Indonesia telah menjadi pendukung utama dalam pergerakan dan distribusi barang maupun orang dari suatu tempat ke tempat yang lainnya. Dilihat dari aspek ekonomi dan bisnis sarana dan prasarana transportasi laut dan sungai dianggap cukup efektif dalam menunjang roda perekonomian yang memberikan nilai tambah bagi pengusaha dan pemerintah daerah yang bersangkutan.

Untuk itulah, pemerintah (Kementerian Perhubungan) telah memberikan perhatian dan prioritas pembangunan dalam bidang transportasi laut dan sungai yang ada dalam wilayah negara kesatuan Republik Indonesia, dengan merehabilitasi dan meningkatkan pembangunan kapasitas infrastruktur yang ada, seperti pengadaan kapal pengangkutan manusia (orang) dan kapal pengangkutan barang, perbaikan infrastruktur pelabuhan- pelabuhan, perbaikan terminal peti kemas dan dermaga- dermaga.¹ Hal ini dilakukan tiada lain bertujuan untuk memperlancar lalu lintas peredaran dan pengangkutan orang (penumpang) dan barang antar laut,

¹Hari Utomo, *Siapa Yang Bertanggungjawab Menurut Hukum Dalam kecelakaan Kapal*, Jurnal.go.id,2018, Halaman 56.

pulau dan sungai antar pelabuhan/dermaga yang satu dengan pelabuhan/dermaga yang lainnya.

Betapa vitalnya fungsi transportasi laut dan sungai bagi kehidupan masyarakat, sehingga pemerintah (Kementerian Perhubungan) berkepentingan untuk membentuk regulasi dalam rangka untuk mengatur hal-hal bagaimana pendaftaran kapal yang akan berlayar, jenis kapal yang sesuai dengan medan pelayarannya, seleksi dalam merekrut nakhoda-nakhoda beserta awak-awak kapal yang profesional sesuai dengan bidang keahliannya dan persoalan administrasi lainnya.

Segala jenis pengaturan tentang sarana dan prasarana transportasi laut dan sungai, regulasi sebagai dasar hukumnya diatur di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010, tentang Angkutan Perairan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2015, tentang Standar Keselamatan Pelayaran dan peraturan lainnya yang berkaitan dengan transportasi laut dan sungai.²

Di dalam ketentuan pasal 117 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, disebutkan : “Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan ; (1) kelaiklautan kapal dan (2) kenavigasian”. Kelaiklautan kapal sebagaimana disebutkan dalam pasal 117 ayat (1) huruf a Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, dijelaskan dalam pasal 117 ayat (2), yang menyatakan :

Wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya meliputi ;
a. keselamatan dan keamanan kapal,

²*Ibid*, Halaman 57.

- b. perhatian utama pencemaran dari kapal,
- c. pengendalian kapal,
- d. batas pemuat kapal dan pemuatan,
- e. kesejahteraan anak buah kapal dan kesehatan penumpang,
- f. status hukum kapal,
- g. pengaturan keselamatan dan perhatian pencemaran dari kapal, dan
- h. pengaturan keamanan kapal.

Sedangkan dalam pasal 117 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, disebutkan “Terpenuhinya semua standar kelaiklautan kapal sebagaimana disebutkan dalam pasal 117 ayat (1) huruf a Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal. Pentingnya, setiap pengendalian kapal dan pelabuhan harus memenuhi standar persyaratan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan kelautan ditegaskan dalam ketentuan pasal 122 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang pelayaran. Apabila ketentuan itu tidak dipenuhi terhadap pemilik dan nakhoda kapal dapat dikenakan ancaman sanksi pidana yang diatur dalam pasal 302 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, yang menyatakan :

- (1) Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau dengan paling banyak Rp. 400.000.000,- (empat ratus juta rupiah),
- (2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp. 500.000.000,- (lima ratus juta rupiah), dan
- (3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.500.000.000,- (satu setengah milyar rupiah).

Pejabat Kesahbandaran yang melakukan pemeriksaan persyaratan teknis dan kelengkapan kapal, nakhoda maupun pemilik kapal harus memperhatikan sungguh- sungguh persyaratan kelaiklautan kapal, sebelum melakukan pelayaran di laut dan antar sungai. Jika ketentuan ini tidak diperhatikan secara sungguh- sungguh, nakhoda dapat dikenakan ancaman sanksi pidana sebagaimana dimaksud dalam pasal 302 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, yaitu jika mengoperasikan kapal dalam melakukan pelayaran dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan laik laut, demi keselamatan dan keamanan pelayaran dipidana dengan pidana penjara maksimal 3 (tiga) tahun dan denda maksimal sebesar Rp. 400.000.000,- (empat ratus juta rupiah), jika perbuatan itu menimbulkan kerugian harta benda, dipidana paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp. 500.000.000,- (lima ratus juta rupiah). Apabila perbuatan nakhoda itu mengakibatkan meninggalnya orang/penumpang dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara maksimal 10 (sepuluh) tahun dan denda maksimal Rp. 1.500.000.000,- (satu milyar lima ratus juta rupiah).

Namun demikian, Walaupun perhatian pemerintah cukup besar terhadap sarana dan prasarana transportasi laut dan sungai dalam rangka memperlancar arus distribusi barang dan dalam rangka memperlancar pengangkutan orang (penumpang) dari suatu tempat ke tempat yang lain yg dituju. Tetapi dari aspek keselamatan pelayaran perhatian pemerintah masih belum maksimal, hal ini terlihat masih lemahnya sistem pemeriksaan teknis dan laik laut kapal dan pengawasan (control) terhadap usaha pelayaran yang diprakarsai rakyat, sehingga mengaki-

batkan tidak terhindari sering terjadi kecelakaan kapal. Kasus- kasus kecelakaan kapal yang terjadi sepanjang tahun 2018 hingga tahun 2020, sebagai berikut :

Kecelakaan kapal KM Sinar Bangun tenggelam pada Senin, 18 Juni 2018 di Danau Toba Sumatera Utara. Kecelakaan ini cukup menyedot perhatian publik, karena terjadi dalam suasana saat masih lebaran Hari Raya Idul Fitri, 178 penumpang dinyatakan hilang, 3 penumpang tewas dan 21 lainnya selamat, jumlah penumpang tidak dapat dipastikan karena kapal tidak memiliki manifes. *Kapal Fungka Permata V* yang tenggelam di perairan Banggai Laut Sulawesi tengah pada tanggal 14 September 2018. *KM Arin Jaya*, kapal karam pada hari Senin, 17 Juni 2019, kapal karam di perairan Pulau Sapudi dan pulau Giliyang Sumenep Madura, 21 penumpang dinyatakan meninggal dunia. *Kapal MV Nur Allya* yang karam 23 Agustus 2019 diperairan Kabupaten Halmahera Selatan Maluku Utara, 27 penumpang dinyatakan hilang. *KM Selgabadan Kamar Jaya*, karam dan tenggelam di pulau Tragan Kepulauan Aru Maluku pada tanggal 22 Mei 2020, 6 penumpang tewas dan 10 orang selamat.³

Deretan peristiwa kecelakaan kapal yang terjadi, seperti kecelakaan kapal KM Sinar Bangun, kapal Fungka Permata V, kapal KM Arin Jaya, kapal MV Nur Allya dan kapal KM Selgabadan Kamar Jaya. Hal yang sama terjadi pula di wilayah perairan Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur. Selama 3 (tiga) tahun terakhir ini jumlah kecelakaan kapal (kapal motor) yang terjadi di wilayah perairan Tanjung Jabung Timur, tahun 2019 berjumlah sebanyak 4 kecelakaan kapal, tahun 2020, sebanyak 6 kecelakaan kapal dan selama tahun 2021 terjadi sebanyak 7 kecelakaan kapal,⁴ baik karena keadaan alam (gelombang yang cukup tinggi), kesalahan manusia (human error), persoalan teknis dan lainnya yang mengakibatkan kapal tenggelam di dasar laut dan sungai, kapal bertabrakan, kapal terbakar dan lainnya. Salah satu kecelakaan kapal yang terjadi selama tahun 2021

³*Deretan Kecelakaan Kapal di Indonesia*, nasional.okezone.com, Senin, 31 Mei 2021, Halaman 1.

⁴Laporan Tahunan Ditpolairud Polda Jambi, Januari 2022, Halaman 4.

adalah dengan tenggelamnya Kapal Motor (KM) Wicly Jaya Sakti. *M. Lutfhi*,

Humas Basarnas Menyatakan :

Tenggelamnya kapal motor *Wicly Jaya Sakti* pada pukul 12.45 wib, hari Sabtu tanggal 22 Mei 2021 terjadi saat melintas di perairan Tanjung Jabung, Kapal motor Wicly Jaya Sakti berangkat pukul 05.30 wib dengan rute Nipah Panjang Kabupaten Tanjung Jabung Timur hendak menuju Dabo Singkep Kabupaten Linnga Kepulauan Riau. Akibat tenggelamnya kapal motor Wicly 5 (lima) penumpang meninggal dunia.⁵

Terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti di perairan Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur yang menyebabkan meninggalnya 5 (lima) orang penumpang, sehingga untuk melindungi kepentingan masyarakat yang menjadi korban akibat kecelakaan kapal motor dimaksud, untuk tegaknya hukum dan keadilan perlu dilakukan upaya penegakan hukum dengan menerapkan sanksi pidana sesuai dengan ketentuan Undang- undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran.

Sebelum diterapkan dan dikenakan sanksi pidana terhadap pelaku tindak pidana (nakhoda kapal), perlu ditetapkan kreteria/ukuran kemampuan bertanggungjawab seseorang atau lebih. Kemampuan bertanggungjawab seseorang atau lebih di dalam delik kecelakaan kapal yang tercantum dalam pasal 302 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran tersebut, diawali dengan kata- kata “setiap orang”. Kata- kata setiap orang di dalam konsep pertanggungjawaban pidana merupakan konsep sentral yang dikenal dengan ajaran kesalahan. Dalam bahasa latin dikenal dengan sebutan *mens rea* yang dilandasi dalam suatu perbuatan tidak mengakibatkan seseorang bersalah, kecuali pikiran orang itu jahat. berdasarkan azas tersebut, ada dua syarat yang harus dipenuhi

⁵M. Lutfi, Humas Basarnas, *Surat Kabar Harian Kompas com*, 24 Mei 2021, Halaman 1.

untuk dapat mempidana seseorang pelaku tindak pidana (nakhoda kapal), yaitu adanya perbuatan lahiriah yang terlarang/perbuatan pidana (*actus reus*) dan ada sikap batin jahat/tercela (*mens rea*).⁶

Penerapan pidana terhadap nakhoda kapal, harus diikuti dengan konsep pertanggungjawaban pidana diawali dengan tingkah laku/ perbuatan yang dilakukan memenuhi unsur kesalahan (kesengajaan maupun kealpaan/lalai) dan terhadap pelaku (nakhoda kapal) dimaksud harus dapat dipertanggungjawabkan, dengan persyaratan ada suatu tindakan (*commission atau ommission*) oleh si pelaku, yang memenuhi rumusan- rumusan delik dalam Undang- undang dan tindakan itu bersifat melawan hukum serta pelakunya harus dapat dipertanggungjawabkan.

Pertanggungjawaban pidana (*criminal responsibility*) mengandung makna orang yang melakukan tindak pidana atau perbuatan melawan hukum, sebagaimana yang dirumuskan dalam Undang- undang, maka orang tersebut patut dipertanggungjawabkan perbuatan sesuai dengan kesalahannya.⁷ Kesalahan terdakwa terbukti, yaitu melakukan perbuatan pidana (sifat melawan hukum), diatas umur tertentu mampu bertanggungjawab, mempunyai suatu bentuk kesalahan yang berupa kesengajaan atau kealpaan, dan tidak ada alasan pemaaf.⁸

Kreteria/ukuran kemampuan bertanggungjawab tersebut, terpenuhi unsurnya salah satu di antaranya pertanggungjawaban pidana pelaku (nakhoda) terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi di wilayah perairan Tanjung

⁶Mahrus Ali, *Hukum Pidana Dalam Teori dan Praktek*, Gramata Publishing, Jakarta, 2012, Halaman 221.

⁷Andi Hamzah, *Azas- azas Hukum Pidana*, Ghalia Indonesia : Jakarta, 2001, Halaman 12.

⁸L. Moeljatno, *Azas- azas Hukum Pidana*, Rineka Cipta : Jakarta, 2002, Halaman 165.

Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur, yang dilakukan tersangkanya *Aan Zari bin Zamri* didakwa melakukan kesalahan dengan tenggelamnya kapal motor Wicly tersebut dengan mengakibatkan 5 (lima) orang yang menjadi korban sebagai penumpang meninggal dunia.⁹

Artinya terhadap tersangka saudara nakhoda *Aan Zari bin Zamri* kesalahannya terbukti dengan unsur sengaja menyalahgunakan izin angkut yang berupa kapal motor digunakan semestinya mengangkut barang, akan tetapi diikuti pula dengan melakukan pengangkutan penumpang/orang. Kesalahan lainnya dari tersangka nakhoda kapal motor Wicly Jaya Sakti (*Aan Zari bin Zamri*) dengan sengaja menggunakan awak kapal (anak buah kapal) yang secara teknis tidak memiliki skill/keahlian dalam bidangnya. Sehingga kondisi kapal tidak laik laut yang menyebabkan dalam menghadapi gelombang air laut yang cukup tinggi, kapal motor dan nakhoda termasuk anak buah kapal tidak mampu melakukan penyelamatan pelayaran, sehingga terjadinya musibah kecelakaan kapal yang mengakibatkan tenggelamnya kapal tersebut dan meninggalnya 5 (lima) orang penumpang di dalam kapal motor tersebut.

Kesalahan nakhoda kapal motor Wicly Jaya Sakti dengan unsur sengaja tidak mengindahkan ketentuan yang berlaku sebagaimana diamatkan pasal 117 ayat (2) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran mengakibatkan nakhoda kapal dapat diminta pertanggungjawaban pidana atas perbuatannya dengan melanggar ketentuan pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17

⁹P. Lumban Gaol, Ditpolairud Polda Jambi, *Metro Jambi.Com*, 25 Mei 2021, Halaman 1.

Tahun 2008, tentang Pelayaran, yang diancam dengan pidana penjara maksimal 10 (sepuluh) tahun dan denda maksimal satu setengah milyar rupiah.

Dari hasil proses penyidikan, penuntutan dan sidang pengadilan, terbukti tersangka/terdakwa Aan Zari bin Zamri melakukan perbuatan melawan hukum dan dikenakan sanksi pidana pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17

Tahun 2008, tentang Pelayaran, seperti :

Putusan Pengadilan Negeri Tanjung Jabung Timur Nomor 7/Pid.Sus/2021/PN Tjt, tertanggal 21 September 2021, dari fakta- fakta yang terungkap di persidangan dan berdasarkan keyakinan hakim dari alat dan barang bukti serta saksi- saksi dipersidangan, sehingga hakim pengadilan menjatuhkan vonis terhadap terdakwa Aan Zari bin Zamri selama 10 (sepuluh) bulan pidana penjara membayar denda sebesar Rp. 500.000.000,- (lima ratus juta rupiah) dan apabila denda yang dijatuhkan hakim tidak dibayar diganti dengan pidana kurungan selama 1 (satu) bulan, telah bersalah melakukan pelayaran kapal yang tidak laik laut sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal berupa tenggelamnya kapal di dasar laut wilayah perairan Tanjung Jabung, mengakibatkan 5 (lima) penumpang meninggal dunia. Perbuatan nakhoda kapal dinyatakan telah melanggar ketentuan pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran.¹⁰

Penjatuhan vonis terhadap pelaku tindak pidana atas kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang tenggelam di perairan Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur, permasalahan yang timbul dalam hal pertanggungjawaban pidana terhadap pelakunya, hanya terdakwa Nakhoda Aan Zari bin Zamri yang dijatuhi/ divonis pidana penjara selama 10 (sepuluh) bulan pidana penjara dengan denda sebanyak Rp. 500.000.000,- (lima ratus juta rupiah) dan apabila denda dimaksud tidak dibayar dikenakan pidana kurungan selama 1 (satu) bulan.

¹⁰Dokumen/Putusan Sidang Pengadilan Negeri Tanjung Jabung Timur Perkara Nomor : 7/Pid.Sus/2021/PN Tjt, 21 September 2021.

Dilihat dari aspek pertanggungjawaban pidana terhadap nakhoda kapal motor Wicly Jaya Sakti yang melakukan kesalahan dengan melanggar pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, ancaman hukuman pidana penjara pidana penjara maksimal 10 (sepuluh) tahun dan denda maksimal Rp. 1.500.000.000,- (satu milyar lima ratus juta rupiah). Tetapi hukuman yang dijatuhkan sangat ringan sekali hanya selama 10 (sepuluh) bulan pidana penjara tidak sampai 1 (satu) tahun lamanya. Penerapan pidana yang cukup ringan bagi terdakwa Aan Zari bin Zamri tentu sangat menciderai rasa keadilan yang hidup dan berkembang di tengah kehidupan masyarakat, apalagi sampai 5 (lima) orang penumpang yang meninggal dunia. Pidana yang cukup ringan ini tidak sejalan dengan upaya memberikan shock therapy terhadap nakhoda yang melakukan kesalahan agar insyaf dan tidak mengulangi lagi perbuatannya, yang lebih penting lagi dengan penerapan pidana ringan terhadap nakhoda kapal motor dimaksud, jelas tidak memberikan perlindungan masyarakat yang menjadi korban secara maksimal.

Permasalahan lainnya dalam hal pertanggungjawaban pidana terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi di wilayah perairan Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur, jika ditelusuri ada pihak- pihak lain yang semestinya dapat diminta pertanggungjawaban pidana sebagaimana yang diatur dalam Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, yaitu pihak kesyahbandaran, pemilik kapal (korporasi) dan anak buah kapal (ABK).

Para pihak tersebut di atas, selain nakhoda kapal, yaitu pihak korporasi (pemilik kapal), anak buah kapal (ABK) maupun yang memberi izin kapal ber-

layar (kesyahbandaran) yang kurang teliti dalam proses pemeriksaan kapal motor, yang semestinya dapat diminta ikut bertanggungjawab atas terjadinya kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti tersebut berdasarkan Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang pelayaran.

Berdasarkan latar belakang permasalahan tersebut di atas, sehingga hal inilah yang menarik minat penulis untuk menindak lanjuti dan menelitinya secara lebih mendalam dengan memilih judul, tentang *“Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Terhadap Kecelakaan Kapal Motor Wicly Jaya Sakti Yang Terjadi di Wilayah Perairan Laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur”*”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka dapat dikemukakan rumusan masalah yang dibahas, yaitu :

1. Bagaimanakah pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi di wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur ?
2. Permasalahan apakah yang ditemui dalam pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi di wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur ?
3. Bagaimana upaya mengatasi permasalahan yang ditemui dalam pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi di wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur ?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui dan memberikan penjelasan mengenai pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi di wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur.
2. Untuk mengetahui dan memberikan gambaran tentang permasalahan yang ditemui dalam pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi di wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur.
3. Untuk mengetahui dan memberikan solusi dalam upaya mengatasi permasalahan yang ditemui dalam pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi di wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur.

Sedangkan manfaat dari penelitian yang dilakukan, adalah :

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi pengembangan ilmu pengetahuan hukum pidana umumnya, khususnya yang berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi di wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur.
- b. Bagi pihak lainnya (aparatus penegak hukum, syahbandar, pemilik kapal, nakhoda dan anak buah kapal), hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai pedoman dalam upaya mengantisipasi dalam rangka memperkecil angka terjadinya

kecelakaan kapal motor yang terjadi di wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur.

D. Kerangka Konsep

Kerangka konsep sangat dibutuhkan untuk memperjelas dan mempertegas sesuatu objek yang diteliti, tentang “pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal Motor Wicly Jaya Sakti di perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur”, sehingga tidak menimbulkan salah persepsi dan penafsiran yang luas yang tidak sesuai dengan objek yang diteliti. Kerangka konsep yang dikemukakan sesuai dengan objek yang diteliti, yaitu :

1. Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana (*criminal responsibility*) mengandung makna orang yang melakukan tindak pidana atau perbuatan melawan hukum, sebagaimana yang dirumuskan dalam Undang-undang, maka orang tersebut patut mempertanggungjawabkan perbuatan sesuai dengan kesalahannya.¹¹ Kesalahan terdakwa terbukti, yaitu ;

- a. Melakukan perbuatan pidana (sifat melawan hukum),
- b. Diatas umur tertentu mampu bertanggungjawab,
- c. Mempunyai suatu bentuk kesalahan yang berupa kesengajaan atau kealpaan,dan
- d. Tidak ada alasan pemaaf.¹²

¹¹Andi Hamzah, *Azas- azas Hukum Pidana*, Rineka Cipta : Jakarta, 2001, Halaman 12.

¹²L. Moeljatno, *Azas- azas Hukum Pidana*, Rineka Cipta : Jakarta, 2002, Halaman 165.

Dengan demikian pertanggungjawaban pidana yang dimaksud disini, adalah terhadap siapa saja (orang maupun korporasi) melakukan perbuatan pidana yang dirumuskan dalam undang- undang, wajib mempertanggungjawabkan perbuatan, sepanjang perbuatan itu bersifat melawan hukum, diatas umur tertentu, mampu bertanggungjawab, memiliki kesalahan (kesengajaan ataupun kealpaan) dan tidak ada alasan pemaaf.

Konsep pertanggungjawaban pidana sesungguhnya tidak hanya menyangkut soal hukum semata- mata melainkan juga menyangkut soal nilai- nilai moral atau kesusilaan umum yg dianut oleh suatu masyarakat atau kelompok- kelompok dalam masyarakat, hal ini dilakukan agar pertanggungjawaban pidana itu dicapai demi memenuhi rasa keadilan.¹³ Pertanggungjawaban pidana suatu bentuk untuk menentukan apakah seseorang tersangka atau terdakwa dipertanggungjawabkan atas suatu tindak pidana yang telah terjadi. Dengan kata lain, pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk yang menentukan apakah seseorang tersebut dibebaskan atau dipidana.

2. Nakhoda

Menurut ketentuan pasal 1 angka (41) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, disebutkan “*Nakhoda*” adalah salah seorang awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan perundang- undangan.

¹³Hanafi Mahrus, *Sistem Pertanggungjawaban Pidana*, Rajawali Press : Jakarta, 2015, Halaman 16.

Artinya, nakhoda kapal sebagai pejabat yang memegang kekuasaan tertinggi di atas kapal secara keseluruhan, sehingga siapapun yang berada di atas kapal harus tunduk pada perintah- perintah nakhoda untuk kepentingan keselamatan, keamanan dan ketertiban selama dalam pelayaran.

Tanggungjawab nakhoda yang utama adalah menjaga keselamatan seluruh penumpang ataupun barang yang berada di atas kapal, mulai dari kegiatan melengkapi segala keperluan administrasi maupun teknis kapal secara keseluruhan, mengawaki kapal secara layak sesuai prosedur, menjaga kapal secara laiklaut dan lainnya.¹⁴

3. Kecelakaan Kapal

Berdasarkan pasal 245 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, disebutkan : “*Kecelakaan Kapal*”, merupakan suatu kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal da/atau jiwa manusia berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas. Faktor utama yang cukup dominan menentukan terjadinya kecelakaan kapal di laut dan di sungai disebabkan faktor manusia (human error), teknis dan faktor alam.

Faktor manusia yang cukup dominan menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal di laut dan atau di sungai, karena kecerobohan di dalam menjalankan kapal atau kurang mampuan awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam operasional kapal, ataupun secara

¹⁴Lazuardi S, *Tanggungjawab Nakhoda Kapal Cepat Angkutan penyeberangan Terhadap Kelaikanlautan Kapal Dalam Keselamatan dan keamanan Pelayaran*, Jurnal Ilmu Hukum Unsiyah, 2 November 2013, Halaman 4.

sadar mengangkut penumpang dan atau barang melebihi tonase muatan, sehingga kapal sarat dan mudah tenggelam.

Sedangkan faktor teknis biasanya terkait dengan kurang cermatan di dalam desain kapal, penelantaran perawatan kapal sehingga mengakibatkan kerusakan kapal atau bagian- bagian kapal yang menyebabkan kapal mengalami kecelakaan atau terbakarnya kapal karena kurang menguasai teknik pemadaman yang cepat dan akurat. Faktor alam karena cuaca buruk merupakan permasalahan yang seringkali dianggap sebagai penyebab utama dalam kecelakaan kapal di laut dan di sungai. Permasalahan yang biasanya dihadapi adalah terjadinya badai dahsyat yang menimpa kapal, arus gelombang yang cukup besar dan tinggi, ataupun kabut yang menyebabkan jarak pandang yang terbatas, mengakibatkan sering terjadi tabrakan kapal, kapal tenggelam dan lainnya.

Faktor lainnya yang cukup penting berkontribusi dalam hal terjadinya kecelakaan kapal dilaut dan di sungai adalah kurang cermatan dalam memperhatikan faktor keselamatan (keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, permesinan, kelistrikan, stabilitas,tata susunan serta perlengkapan/radio elektronik kapal yang dibukukan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan), faktor kelaiklautan (kondisi keselamatan kapal dan faktor pengawakan, pemuatan, pencegahan pencemaran laut dari kapal, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal dan penumpang serta status hukum kapal), faktor kenavigasian dan lainnya.

4. Wilayah Perairan Laut Kabupaten Tanjung Jabung Timur

Wilayah perairan laut kabupaten Tanjung Jabung Timur merupakan bagian dari alur pelayaran kapal nasional dan Internasional dari utara keselatan atau sebaliknya, sehingga dari sisi geografis Daerah Kabupaten Tanjung Jabung Timur sangat potensial untuk berkembang. Kabupaten Tanjung Jabung Timur secara geografis terletak pada 0°53- 1°41 Lintang Selatan dan 103°23-104°31 Bujur Timur dengan luas wilayah 5.445 km² dengan ketinggian Ibu-kota Kecamatan berkisar antara 1-5 m. Wilayah Kabupaten Tanjung Jabung Timur berbatasan sebagai berikut :

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan Laut Cina Selatan,
- b. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Muaro Jambi dan Provinsi Sumatera Selatan,
- c. Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Tanjung Jabung Barat dan Kabupaten Muaro Jambi, dan
- d. Sebelah Timur berbatasan dengan Laut Cina Selatan.

Kabupaten Tanjung Jabung Timur merupakan salah satu kabupaten dalam Wilayah Provinsi Jambi, merupakan wilayah pemekaran/pemecahan dari Kabupaten Tanjung Jabung dengan Undang- undang Nomor 54 Tahun 1999, dengan luas wilayah 5.445 km², terdiri dari 11 kecamatan 73 desa dan 20 ke-lurahan, dengan jumlah penduduk 232.048 jiwa.¹⁵

Wilayah perairan Kabupaten Tanjung Jabung Timur ini merupakan suatu *locus delicti* menjadi tempat terjadinya kecelakaan kapal berupa tengge-

¹⁵www.tanjabtj.co.id , Halaman 2.

lamnya kapal motor *Wicly Jaya Sakti* pada hari Sabtu tanggal 22 Mei 2021, pukul 12.45 wib karena diterjang gelombang, mengakibatkan 5 (lima) penumpang meninggal dunia.¹⁶

E. Kerangka Teori

Teori yang relevan dengan permasalahan pokok yang dibahas dalam tesis ini adalah “*Teori Pertanggungjawaban Pidana*”. Mempertanggungjawabkan seseorang dalam hukum pidana bukan hanya berarti sah menjatuhkan pidana terhadap orang itu, tetapi juga sepenuhnya dapat diyakini bahwa memang pada tempatnya meminta per-tanggungjawaban atas tin-dak pidana yang dilakukannya.

Di dalam sistem *Common Law* maupun dalam sistem *Civil Law* (Eropah Kontinental) umumnya pertanggungjawaban pidana dirumuskan secara negatif, dalam hal ini dipertanggungjawabkannya seseorang dalam hukum pidana berarti dipidana. Dengan demikian konsep pertanggungjawaban pidana merupakan syarat- syarat yang diperlukan untuk mengenakan pidana terhadap seseorang pembuat tindak pidana. Sementara berpangkal tolak pada gagasan *monodualistik (daad en dader strafrecht)*, proses wajar (*due process*) penentuan pertanggungjawaban pidana bukan hanya dilakukan dengan memperhatikan kepentingan masyarakat, tetapi juga pembuatnya sendiri, proses tersebut bergantung pada dapat dipenuhinya syarat dan keadaan dapat dicelanya pembuat tindak pidana.

Pemisahan tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana terutama dilakukan terhadap teori pertimbangan hukum putusan pengadilan, mengingat di dalamnya

¹⁶M. Luthfi, Humas Basarnas, *Surat Kabar Harian Kompas com*, 24 Mei 2021, Halaman 1.

dipertimbangkan tentang tindak pidana, pertanggungjawaban pidana pembuatnya dan pidana yang dijatuhkan. Sejauh ini aturan mengenai pertimbangan hukum ditentukan dalam pasal 197 ayat (1) huruf D KUHP.

Pasal tersebut menentukan bahwa putusan pengadilan di antaranya memuat “pertimbangan yang disusun secara ringkas mengenai fakta dan keadaan beserta alat pembuktian yang diperoleh dari pemeriksaan di sidang yang menjadi dasar penentuan kesalahan terdakwa”. Apabila ketentuan ini dikaitkan dengan teori pemisahan tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana, maka ‘fakta dan keadaan’ yang dimaksud dalam pasal tersebut, tentunya adalah yang berkenaan dengan ‘tindak pidana’ yang dilakukan dan kesalahan terdakwa.¹⁷

Tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana pada prinsipnya merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dalam sistem hukum pidana. Perbuatan pidana hanya menunjuk kepada perbuatan yang dilarang dan diancamnya perbuatan itu dengan suatu sanksi, sedangkan mengenai orang yang melakukan perbuatan itu dijatuhi sanksi atau tidak, dalam hal ini tentunya tergantung apakah di dalam melakukan perbuatan tersebut terdapat kesalahan. Pandangan dualistis, mengenai adanya kesalahan dan kemampuan bertanggungjawab bukan merupakan unsur tindak pidana.

Pertanggungjawaban pidana (*criminal responsibility*) yang menjurus kepada pemidanaan pelaku dengan maksud untuk menentukan apakah seseorang tersangka ataupun terdakwa dipertanggungjawabkan atas suatu tindak pidana yang terjadi

¹⁷Chairul Huda, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, Prenada Media : Jakarta, 2006, Halaman 163.

atau tidak. Pertanggungjawaban pidana itu sendiri adalah diteruskannya celaan yang objektif yang ada pada tindak pidana.¹⁸

Menurut Moeljatno, dipisahkannya rumusan tindak pidana (*criminal act*) dan pertanggungjawaban pidana (*criminal responsibility*), maka menyebabkan unsur kesalahan dikeluarkan dari rumusan tindak pidana dan ditempatkan sebagai faktor yang menentukan dalam pertanggungjawaban pidana.¹⁹ Dengan kata lain, kesalahan yang meliputi kesengajaan dan kelalaian, kemampuan beranggjawab dan tidak ada alasan pemaaf adalah merupakan syarat atau prinsip di dalam unsur pertanggungjawaban pidana. Pertanggungjawaban pidana pertama-tama merupakan keadaan yang ada pada diri pembuat ketika melakukan tindak pidana dan menghubungkan antara keadaan pembuat tersebut dengan perbuatan dan sanksi yang sepatutnya dijatuhkan.²⁰

Menurut Sudarto, dipidananya seseorang tidaklah cukup apabila orang itu telah melakukan perbuatan yang telah bertentangan dengan hukum atau bersifat melawan hukum. Pidanaan masih diperlukan syarat-syarat, bahwa orang yang melakukan perbuatan yang bertentangan dengan hukum tersebut haruslah mempunyai kesalahan atau bersalah, dengan berlaku azas “tiada pidana tanpa kesalahan” (*Green Straf Zonder Schuld/ nulla poena sine culpa*).²¹

¹⁸Mahmud Mulyadi Et, al, *Politik Hukum Pidana Terhadap Kejahatan Korporasi*, Sofmedia : Jakarta, 2010, Halaman 34.

¹⁹Moeljatno, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Dalam Hukum Pidana*, Bina Aksara : Jakarta, 1983, Halaman 10.

²⁰Mahmud Mulyadi, *Op, Cit*, Halaman 36.

²¹Sudarto, *Hukum Pidana I*, Fak. Hukum Undip, Semarang, 1987, Halaman 85.

Persoalan kesalahan sebaiknya dibahas mengenai hal yang berhubungan dengan penerapan hukum positif. Bahwa umumnya ciri- ciri dari kesalahan yang berhubungan dengan hukum positif, menurut Noyon adalah sebagai berikut :

- a. Bahwa pelaku mengetahui atau harus dapat mengetahui hakikat dari kelakuannya dan keadaan- keadaan yang bersamaan dengan kelakuan itu (sepanjang keadaan- keadaan itu ada hubungannya),
- b. Bahwa pelaku mengetahui atau patut harus menduga kelakuannya itu bertentangan dengan hukum,
- c. Bahwa kelakuannya itu dilakukan, bukan karena sesuatu keadaan jiwa yang tidak normal (Vide pasal 44 KUHP), dan
- d. Bahwa kelakuannya itu dilakukan, bukan karena pengaruh dari keadaan darurat atau paksa.²²

Selain itu, Simon menyatakan bahwa kemampuan bertanggungjawab dapat diartikan sebagai suatu keadaan psychis, yang membenarkan adanya penerapan sesuatu upaya pemidanaan baik dilihat dari sudut umum maupun orangnya. Seorang mampu bertanggungjawab, jika jiwanya sehat, apabila ;

1. Mampu untuk mengetahui atau menyadari bahwa perbuatannya bertentangan dengan hukum, dan
2. Dapat menentukan kehendaknya sesuai dengan kesadaran tersebut.²³

Kemampuan bertanggungjawab adalah suatu keadaan normalitas psikis dan kematangan (kecerdasan) yang membawa ada 3 (tiga) kemampuan, menurut Van Hammel di antaranya ;

²²E.Y. Kanter dan S.R. Sianturi, *Azas- azas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Storia Grafika : Jakarta, 2002, Halaman 162.

²³*Ibid*, 172.

- a. Mampu untuk mengerti nilai dari akibat perbuatannya sendiri,
- b. Mampu untuk menyadari bahwa perbuatannya itu menurut pandangan masyarakat tidak diperbolehkan, dan
- c. Mampu untuk menentukan kehendaknya atas perbuatannya itu.²⁴

Di dalam KUHPidana, tidak memberikan perumusan pertanggungjawaban pidana. Namun demikian hanya dapat ditemukan dalam *Memorie van toelichting* yang secara negatif, menyebutkan pengertian pertanggungjawaban itu, tidak ada kemampuan bertanggungjawab pada sipembuat. Dalam *Memorie van toelichting* hanya melihat 2 (dua) hal bahwa orang dapat menerima ‘*ontoerekeningsvabaareid*’ pada sipembuat, menurut *E. Utrecht* yaitu :

- 1) Dalam hal pembuat tidak diberikan kemerdekaan memilih antara berbuat atau tidak berbuat apa yang oleh undang- undang dilarang atau diperintah, dengan kata lain dalam hal perbuatan yang dipaksa, dan
- 2) Dalam hal ada di dalam suatu keadaan tertentu, sehingga ia tidak dapat menginsyafi bahwa perbuatannya itu bertentangan dengan hukum dan ia tidak mengerti akibat perbuatannya itu.²⁵

Dari pendapat yang diutarakan di atas, untuk melihat adanya kemampuan bertanggungjawab meliputi 2 (dua) hal, yaitu *Pertama*, Kemampuan untuk membedakan antara perbuatan yang baik dan yang buruk adalah merupakan faktor akal (*Intellectual factor*) yakni dapat membedakan perbuatan yang diperbolehkan dan yang tidak. *Kedua*, Kemampuan untuk menentukan kehendaknya menurut keinsyafan tentang baik buruknya perbuatan tersebut adalah merupakan faktor pera-

²⁴Sudarto, 1987, *Op, Cit*, Halaman 93.

²⁵E. Utrecht, *Hukum Pidana I*, Pustaka Tinta Mas : Jakarta, 1986, Halaman 292.

saan (volitional factor) yaitu dapat menyesuaikan tingkah lakunya dengan keinsyafan atas mana yang diperbolehkan dan mana yang tidak.

Melihat dari 2 (dua) hal di atas, maka orang yang tidak mampu menentukan kehendaknya menurut keinsyafan, maka orang yang demikian itu tidak dapat untuk dipertanggungjawabkan. Masalah kemampuan bertanggungjawab itu di dalam ketentuan KUHPidana terdapat pada pasal 44 ayat (1) KUHPidana, yang menyatakan : *“Barang siapa melakukan perbuatan yang tidak dipertanggungjawabkan kepadanya karena jiwanya cacat dalam pertumbuhan atau terganggu karena cacat, tidak dipidana”*. Tidak dapat dipertanggungjawabkan itu dikarenakan jiwanya tidak normal, maka harus memperhatikan apakah telah terpenuhi 2 (dua) syarat, yaitu ;

- a) Syarat *psychiatri*, yaitu pada terdakwa harus kurang sempurna akalnya atau sakit berubah akal yaitu keadaan kegilaan, yang mungkin ada sejak kelahiran atau karena suatu penyakit jiwa dan keadaan ini harus terus- menerus, dan
- b) Syarat *psychologis*, yaitu gangguan jiwa itu harus pada waktu sipelaku melakukan perbuatan pidana.²⁶

Pembuktian adanya unsur kesengajaan dalam diri pelaku yang melakukan tindakan melanggar hukum, perbuatannya itu dapat dipertanggungjawabkan kepada sipelaku, dikaitkan dengan keadaan yang menyertai serta tindakan sipelaku pada waktu ia melakukan perbuatan melanggar hukum yang dituduhkan kepadanya tersebut. Menurut sifatnya ada 2 (dua) jenis kesengajaan, yaitu :

²⁶<http://raspati.blogspot.com/2007/06/pertanggungjawaban>.

- a. *Dolus malus*, yaitu dalam hal seseorang melakukan tindak pidana, tidak saja hanya menghendaki tindakannya itu, tetapi juga menginsyafi bahwa tindakannya itu dilarang oleh undang-undang dan diancam dengan pidana, dan
- b. Kesengajaan yang tidak mempunyai sifat tertentu (*kleurloos begrip*), yaitu dalam hal seseorang melakukan suatu tindak pidana tertentu, cukuplah hanya Menghendaki tindakan itu.²⁷

F. Metode Penelitian

Penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mencari, menemukan dan menganalisisnya dari beberapa permasalahan yang dipersoalkan dan atau dipertanyakan di dalam rumusan masalah.²⁸ Di dalam melakukan penelitian digunakan metode- metode tertentu, yaitu :

1. Tipe penelitian

Tipe penelitian yang dipergunakan bersifat *juridic empiris (socio legal research)*,²⁹ yaitu suatu tipe penelitian yang sering disebut dengan penelitian lapangan, yaitu mengkaji ketentuan hukum yang berlaku dalam suatu peraturan perundang-undangan (Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pe-nyelenggaraan) kemudian dikaitkan dengan penerapan di dalam praktiknya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, dalam hal pertanggungjawaban pidana nahkoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi di wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur yang

²⁷E.Y. Kanter dan S.R. Sianturi, *Op, Cit*, Halaman 171.

²⁸Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press : Jakarta, 1981, Halaman 43.

²⁹*Ibid*, Halaman 44.

dijalankan penegakan hukumnya oleh aparat penyidik, penuntut umum dan hakim pengadilan.

Dengan kata lain, yang tidak hanya melihat dari aspek yuridis dari perspektif perundang-undangan yang mengatur pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal saja, akan tetapi melihat penerapan perundang-undangan tersebut dalam praktiknya. Apakah kasus kecelakaan kapal yang terjadi di wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur terhadap nakhoda kapal motor Wicly Jaya Sakti sudah diminta pertanggungjawaban pidananya dan sudah diterapkan norma hukumnya yang tertuang dalam peraturan perundang-undangan (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran) tersebut.

Penelitian yuridis empiris dilakukan terhadap keadaan sebenarnya/ keadaan nyata yang terjadi di dalam praktiknya, dengan maksud untuk mengetahui dan menemukan fakta-fakta dan data yang dibutuhkan, setelah fakta dan data yang dibutuhkan terkumpul dilakukan indentifikasi masalah yang pada akhirnya menuju kepada penyelesaian masalah sebagaimana yang termuat di dalam rumusan masalah yang dibahas.³⁰

2. Spesifikasi penelitian

Spesifikasi penelitian yang digunakan bersifat *deskriptif analitis*, yaitu suatu metode yang digunakan berfungsi untuk mendiskripsikan atau memberi gambaran terhadap objek yang diteliti secara objektif,³¹ tentang realitas yang

³⁰Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktik*, Sinar Grafika : Jakarta, 2012, Halaman 15.

³¹Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*, Alfa Beta :Bandung,2009, Halaman 29.

berhubungan dengan pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi di wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur.

Spesifikasi penelitian yang bersifat deskriptif analitis ini memberikan gambaran tentang realitas pada objek yang diteliti secara objektif berorientasi kepada pemecahan masalah (*problem solving*) dengan menggunakan satu variabel tentang ‘pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi di wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur’. Dengan mengidentifikasi siapakah yang dapat diminta pertanggungjawaban terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti dan bagaimana pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi di wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur sampai kepada solusi penyelesaian masalahnya.

3. Metode pendekatan

Dalam melakukan penelitian dapat digunakan beberapa pendekatan untuk mencari jawaban terhadap permasalahan yang dihadapi. Pendekatan yang dapat digunakan dalam melakukan penelitian ini adalah yang memiliki korelasi dan relevansi dengan permasalahan yang menjadi bahasan dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*).³² Pendekatan perundang-undangan dilakukan dengan menelaah semua kebijakan regulasi peraturan perundang-

³²Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Premedia Media Group : Jakarta, 2008, Halaman 29.

dengan (*statute approach*) yang berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti tersebut, seperti pasal 117 ayat (1) huruf a dan ayat (2) dan pasal 302 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran. Penelaahan bukan hanya terbatas pada bentuk peraturan perundang- undangan saja, akan tetapi perlu ditelaah menyangkut materi muatan dalam peraturan perundang- undangan tersebut, interpretasi sampai pada analisisnya dalam memberikan gambaran tentang pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor dimaksud.

Pendekatan kasus (*case approach*) digunakan didasarkan pada persoalan pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal dilaut dan di sungai, khususnya terhadap tenggelamnya kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur. Dalam penyelesaian dan penanggulangan terjadinya kecelakaan kapal motor tersebut, yang perlu mendapat perhatian dalam hal penerapan hukumnya sesuai atau tidak dengan materi/ substansi yang termuat di dalam peraturan perundang- undangan yang terkait dengan pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap terjadinya kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti dimaksud..

4. Sumber data

a. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Dalam penelitian kepustakaan data diperoleh baik melalui penelusuran peraturan perundang-undangan yang berkaitan, dokumen- dokumen

maupun literatur- literatur ilmiah dan penelitian para pakar yang sesuai serta berkaitan dengan objek penelitian. Data sekunder yang dijadikan sebagai sumber utama dalam penelitian ini terdiri dari 3 (tiga) jenis:

- 1) Bahan hukum primer antara lain; Undang-Undang Dasar 1945, Peraturan Perundang- undangan yang berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal, Peraturan Pemerintah serta Putusan- putusan Pengadilan yang berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal dimaksud dan telah memiliki kekuatan hukum,
- 2) Bahan hukum sekunder, antara lain berupa tulisan- tulisan dari para pakar yang berhubungan dengan permasalahan yang diteliti ataupun yang berkaitan dengan bahan hukum primer, meliputi literatur- literatur yang berupa buku, makalah, jurnal dan hasil penelitian yang berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal, dan
- 3) Bahan hukum tersier, antara lain berupa bahan-bahan yang bersifat menunjang bahan hukum primer dan sekunder seperti kamus hukum, kamus bahasa, artikel-artikel pada koran/surat kabar dan majalah- majalah.

b. Penelitian Lapangan (*Field Reseacrh*)

Sedangkan penelitian lapangan untuk mendapatkan data primer dilakukan peneliti dengan tehnik pengumpulan data baik melalui pengamatan (*observation*) maupun wawancara (*interview*). Dalam melakukan teknik wawancara dilakukan secara *porposive sampling*, yaitu dengan mengambil sampel yang ditentukan kreterianya berdasarkan jabatan /keahliannya sesuai dengan yang dibahas, yaitu ;

- 1) Penyidik Kepolisian Resort Tanjung Jabung Timur, sebanyak 2 orang,
- 2) Penuntut Umum Kejaksaan Negeri Tanjung Jabung Timur, 1 orang,
- 3) Hakim Pengadilan Negeri Tanjung Jabung Timur, sebanyak 1 orang,
- 4) Pelaku diambil sampelnya sebanyak 1 orang.

Teknik pengumpulan data, selain melalui pengamatan (observation) dan wawancara (interview) juga dilakukan teknik pengumpulan data melalui studi dokumen. Studi dokumen merupakan teknik pengumpulan data dengan cara memperoleh informasi dari berbagai macam sumber tertulis/dokumen resmi dari instansi/lembaga pemerintah berisikan berbagai jenis peraturan perundang-undangan, surat keputusan, putusan-putusan pengadilan, buku-buku teks, internet dan lainnya yang berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal, juga dari hasil wawancara dengan salah satu JPU (Jaksa Penuntut Umum) Kajari Tanjab Timur ***“Bahwa pernah menangani perkara kecelakaan kapal yg tidak laik laut dan juga terdapat korban jiwa dan harta benda dari hasil wawancara didapatkan keterangan kendala yang dialami oleh Nahkoda kapal barang pada saat berlayar seringkali dipelabuhan ada saja masyarakat yang berada dipesisir laut memaksa untuk menumpang dan menggunakan Kapal barang untuk transportasi sehari - harinya, dikarenakannya masih minim/kurangnya Kapal untuk transportsai penumpang di Perairan laut Wil. Prop. Jambi.***

5. Analisis data

Data yang diperoleh yang berasal dari hasil penelitian lapangan dan bahan kepustakaan yang berasal dari bahan-bahan hukum primer, sekunder, tersier terkait dengan pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal yang terjadi di wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur, dianalisis secara kualitatif sehingga menghasilkan suatu jawaban atas masalah penelitian, yang dijabarkan dalam bentuk deskripsi tergambar dalam penulisan ini, siapa yang dapat diminta pertanggungjawaban pidana atas terjadinya kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti,

bagaimana pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal dimaksud.

G. Sistematika Penulisan

Adapun sistematika penulisan tesis ini terdiri atas 5 (lima) bab, tiap-tiap bab dirinci ke dalam sub- sub bab dan sub- sub bab dirinci lagi ke dalam bagian terkecil sesuai dengan keperluan, yang terdiri- dari sebagai berikut :

Bab Pertama, merupakan *Pendahuluan* yang memberikan gambaran umum dan menyeluruh secara sistematis dari pembahasan tesis ini, yang terdiri dari latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, kerangka konseptual, kerangka teori, metode penelitian serta sistematika penulisan.

Bab kedua, menguraikan *Tinjauan Umum Tentang Tindak Pidana Pelayaran* yang meliputi sub bab pengertian tindak pidana, pengertian tindak pidana pelayaran, pengaturan tindak pidana pelayaran dan subjek tindak pidana pelayaran

Bab ketiga, menguraikan *Tentang Pertanggungjawaban Pidana Pada Umumnya*, yang meliputi pengertian pertanggungjawaban pidana, unsur- unsur pertanggungjawaban pidana dan subjek pertanggungjawaban pidana.

Bab keempat, merupakan *Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Terhadap Kecelakaan Kapal Motor Wicly Jaya Sakti Yang Terjadi di Wilayah Perairan Laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur*, yang mengkaji tentang pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi di wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung

Jabung Timur, permasalahan yang ditemui dalam pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti dan upaya mengatasi permasalahan yang ditemui dalam pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti tersebut.

Bab kelima, yaitu *Penutup* yang berisikan mengenai kesimpulan dan saran terhadap hasil penelitian dari pembahasan tesis ini.

BAB II

TINJAUAN UMUM TENTANG TINDAK PIDANA PELAYARAN

A. Pengertian Tindak Pidana Pada Umumnya

Istilah tindak pidana, di dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana dikenal dengan sebutan "*Strafbaarfeit*", di dalam kepustakaan hukum pidana sering dipergunakan dengan istilah "*Delik*", sedangkan pembuat undang-undang mempergunakan pula dengan istilah "Persitiwa Pidana atau Perbuatan Pidana atau Tindak Pidana". Menurut *Moelyatno* : "Perbuatan pidana, adalah perbuatan yang oleh aturan hukum pidana dilarang dan diancam dengan pidana, barang siapa yang melanggar larangan tersebut".³³

Sedangkan *Pompe* menyatakan sebagai berikut :

1. Definisi menurut teori memberikan pengertian *strafbaarfeit* adalah suatu pelanggaran terhadap norma, yang dilakukan karena kesalahan sipelanggar dan diancam dengan pidana untuk mempertahankan tata hukum dan menyelamatkan kesejahteraan umum dan
2. Definisi menurut hukum positif, merumuskan pengertian *strafbaarfeit* adalah suatu kejadian (*feit*) yang oleh para peraturan undang-undang dirumuskan sebagai perbuatan yang dapat dihukum.³⁴

Menurut *Simons* : "*Strafbaarfeit* adalah suatu perbuatan yang melawan hukum dengan kesalahan yang dilakukan oleh orang yang dapat diper-

³³M. Sudradjat Bassar, *Tindak-tindak Pidana Tertentu di Dalam KUHP*, Remadja Karya : Bandung, 2014, Halaman 3.

³⁴*Ibid*, Halaman 5.

tanggung jawabkan.³⁵

Moelyatno lebih menitik beratkan pada perbuatan- perbuatan yang sifat dan wujudnya melawan hukum dan sekaligus sangat merugikan masyarakat, atau perbuatan yang bertentangan dengan pergaulan hidup masyarakat yang dianggap baik dan adil. *Pompe*, membedakan *strafbaarfeit* dalam dua bagian yaitu menurut teori dan hukum positif. pendapat yang dikemukakan oleh *Pompe* ini mempunyai juga kesamaan dengan pendapat *Moelyatno*, yang mendasarkan pada perbuatan/kelakuan yang melanggar hukum yang merugikan tata kehidupan masyarakat dan diancam dengan pidana bagi sipelanggarnya menurut ketentuan undang-undang.

Simons, lebih memfokuskan pada batasan pengertian *strafbaarfeit* yang merupakan kesalahan seseorang yang melawan hukum dan terhadap seseorang yang dapat dipertanggung jawabkan. Artinya, orang yang melawan hukum itu adalah orang yang harus dapat dipertanggung jawabkan. Pengertian ini lebih luas jika dibanding dengan pendapat lainnya, *Moelyatno* dan *Pompe*.

Suatu perbuatan dapat dikatakan tindak pidana, apabila perbuatan itu memenuhi unsur-unsur

1. Melawan hukum,
2. Merugikan masyarakat,
3. Dilarang oleh aturan hukum pidana,
4. Pelakunya diancam dengan pidana,

³⁵Satochid Kartanegara, *Hukum Pidana Kumpulan Kuliah*, Balai Lektor Mhs : Jogjakarta, 2009, Halaman 74.

5. Pelakunya dapat dipertanggung jawabkan.

Dengan demikian "*tindak pidana*", adalah suatu perbuatan yang melawan hukum dan merugikan masyarakat, yang telah dirumuskan dalam suatu undang-undang dengan diancam hukuman pidana terhadap orang yang dapat dipertanggung jawabkan. Dengan kata lain pengertiannya adalah ;

1. *Perbuatan Melawan Hukum*

Perbuatan melawan hukum dimaksudkan tiada lain suatu perbuatan yang timbul karena adanya pembuatnya. Pentingnya ada pembuat berkaitan erat dengan penjatuhan hukuman. Oleh sebab itu orang yang melakukan tindak pidana akan dijatuhi hukuman, terkecuali bagi orang yang tidak dapat dipertanggung jawabkan.

Jelasnya, orang yang melakukan tindak pidana baru dapat dikenakan hukuman, bila mempunyai kesalahan, yang terkenal dengan ungkapan "*tidak dipidana tanpa kesalahan, atau tidak dipidana Mau tak ada kesalahan*". Di dalam ilmu hukum dikenal adanya dua macam perbuatan yang melawan hukum, yaitu perbuatan melawan hukum materil, bukan hanya dengan tegas diatur dan terdapat dalam Undang-undang tertulis (KUHPidana), melainkan juga termasuk Undang-undang tidak tertulis (hukum adat) dan perbuatan melawan hukum formal, yang yaitu suatu perbuatan yang dengan tegas hanya diatur dalam. Undang-undang tertulis saja (KUHPidana).

2. *Merugikan Masyarakat*

Merugikan masyarakat, berarti perbuatan dimaksud sungguh

sangat meresahkan, mengganggu keamanan dan ketertiban masyarakat. Jadi unsur yang merugikan karena perbuatan pidana itu mengganggu ketertiban masyarakat menjadi cemas, takut dan terganggu kesejahteraannya karena perbuatan pidana, seperti melanggar pasal 338 KUHP pembunuhan dan lainnya.

3. *Dilarang Oleh Aturan Hukum pidana*

perbuatan yang dilarang oleh aturan hukum pidana, dimaksudkan di sini adalah sesuai dengan prinsip yang dianut dalam perumusan pasal 1 ayat (1) KUHP, "*azas nullum delictum, nulls poena sine praevia lege poenah*". Artinya, tiada suatu perbuatan dapat dipidana, kecuali atas kekuatan aturan pidana dalam perundang-undangan yang telah ada sebelum perbuatan itu dilakukan.

Pada dasarnya, seseorang baru dapat dikenakan ancaman hukuman pidana, apabila perbuatan yang dilakukan itu dilarang dan diancam oleh aturan hukum pidana (KUHP).

4. *Pelakunya Diancam Dengan Pidana Yang Dapat Dipertanggung jawabkan*

Hakekatnya adalah suatu perbuatan pidana, tentu ada mereka yang menggerakkan atau melakukannya. Orang yang menggerakkan atau melakukannya dapat dikenakan ancaman hukuman. Orang yang dikenakan ancaman hukuman haruslah pula orang yang dapat diminta pertanggung jawabannya. Berarti orang tidak sehat akal pikirannya (gila) tidak dapat dikenakan ancaman hukuman, termasuk anak-anak

yang berusia di bawah 10 tahun karena mereka tidak dapat dipertanggung jawabkan perbuatan/kelakuannya, walaupun ia melakukan tindak pidana.

Tindak pidana itu pada dasarnya dapat dibedakan ke dalam beberapa jenis, yaitu :

1. *Tindak pidana materil* adalah suatu tindak pidana yang selesai dengan timbulnya akibat yang dilarang oleh Undang-undang, misalnya:
 - a. Pembunuhan (pasal 338 KUHP), yang dirumuskan sebagai perbuatan yang mengakibatkan matinya orang lain, tanpa dipersoalkan wujud dari perbuatannya.
 - b. Pembakaran rumah (pasal 187 KUHP), yang dirumuskan mengakibatkan kebakaran dengan sengaja, juga tanpa disebutkan wujud dari perbuatannya.
2. *Tindak pidana formil* merupakan suatu tindak pidana yang selesai dengan adanya perbuatan yang dilarang oleh Undang-undang contohnya :
 - a. Pencurian (pasal 362 KUHP), yang dirumuskan sebagai perbuatan yang berwujud mengambil barang orang lain, tanpa dipersoalkan akibat yang tertentu dari pengambilan barang tersebut, dan
 - b. Pemalsuan surat (pasal 263 KUHP), yang dirumuskan sebagai perbuatan yang terwujud membuat surat palsu, tanpa di sebutkan akibat tertentu dari penulisan surat palsu dimaksud.

3. *Commissie Delict*, adalah suatu tindak pidana yang dilakukan dengan cara berbuat atau menggerakkan badan secara aktif, misalnya membunuh, mencuri dan lainnya.
4. *Omissie Delict*, adalah melakukan suatu tindak pidana dengan tidak berbuat, misalnya :
 - a. Tidak datang menghadiri sidang pengadilan, setelah dipanggil secara patut sesuai dengan prosedur yang berlaku, dan
 - b. Seorang ibu tidak menyusui bayinya, sehingga mengakibatkan bayinya tersebut mati.
5. *Cequalificeerde Delict* istilah ini dipergunakan untuk suatu tindak pidana tertentu, yang sifatnya istimewa, misalnya pencurian *requalificeerde* (pasal 363 KUHP), apabila pencurian dilakukan dengan diikuti perbuatan lain, yaitu dengan cara merusak pintu.
6. *Voordurend Delict*, adalah suatu tindak pidana yang tiada henti-hentinya, contoh :
 - a. Pasal 169 KUHP, yang melarang turut serta dalam suatu perkumpulan yang bertujuan melakukan suatu kejahatan. Selama orang dimaksud menjadi anggota dari perkumpulan itu, selama itu pula secara tak henti-hentinya atau terus menerus ia melakukan suatu kejahatan, dan
 - b. Pasal 333 KUHP, disini dalam satu pasal dilarang sekaligus dua perbuatan, yang satu merupakan tindak pidana yang tiada hentinya (*voordurend*), dan yang lainnya merupakan tindak pidana biasa. Tindak pidana biasa yaitu menculi/merampas kemerdekaan orang lain

dengan sengaja, sedangkan yang merupakan tindak pidana yang tiada hentinya (*voordurend*) adalah menahan orang lain yang diculiknya itu.

Tindak pidana yang merupakan suatu perbuatan yang melawan hukum dan merugikan masyarakat, yang telah dirumuskan dalam suatu undang-undang dengan diancam hukuman pidana terhadap orang yang dapat dipertanggung jawabkan. Pada dasarnya dapat dibedakan tindak pidana pada dasarnya dapat diklasifikasikan ke dalam 2 (dua) bentuk, yaitu tindak pidana yang diatur dalam KUHPidana dan diatur di luar ketentuan KUHPidana.

1. Tindak Pidana Yang Diatur Dalam KUHP

Tindak pidana yang diatur dalam KUHP dapat dilihat pengaturannya dalam buku kedua yang terdiri dari 30 bab, mulai dari ketentuan pasal 104 hingga sampai dengan pasal 488 KUHP. 30 bab pengaturan tentang tindak pidana, di dalamnya mencakup adanya tiga kepentingan hukum, diantaranya yaitu :

- a. Tindak pidana terhadap kepentingan perorangan, yang terbagi atas:
 - 1) Kejahatan terhadap jiwa,
 - 2) Kejahatan terhadap badan/tubuh,
 - 3) Kejahatan terhadap kemerdekaan pribadi,
 - 4) Kejahatan terhadap kehormatan,
 - 5) Kejahatan terhadap harta benda/kekayaan.
- b. Tindak pidana terhadap kepentingan masyarakat, yang meliputi:
 - 1) Kejahatan terhadap ketertiban umum,
 - 2) Kejahatan perkelahian satu lawan satu,

- 3) Kejahatan pelayaran,
 - 4) Kejahatan sumpah palsu/keterangan palsu,
 - 5) Kejahatan pemalsuan mata uang dan uang kertas negara,
 - 6) Kejahatan memalsukan materai dan merek,
 - 7) Kejahatan memalsukan surat-surat.
- c. Tindak pidana terhadap kepentingan negara, yang terdiri dari:
- 1) Kejahatan terhadap keamanan negara,
 - 2) Kejahatan melanggar martabat kedudukan Presiden dan martabat Wakil Presiden,
 - 3) Kejahatan terhadap negara yang bersahabat dan terhadap Kepala Negara dan Wakil Kepala Negara yang bersahabat,
 - 4) Kejahatan terhadap kekuasaan umum, dan
 - 5) Kejahatan yang dilakukan dalam jabatan.

2. *Tindak Pidana Yang Diatur Di Luar KUHP*

Tindak pidana yang diatur berada di luar ketentuan KUHP, diakui eksistensi dan keberadaannya yang dirumuskan dalam pasal 103 KUHP, yang menyatakan bahwa di samping diatur tindak pidana secara tegas dalam KUHP, juga diakui pengaturannya berada di luar ketentuan KUHP.

Latar belakang yang mendorong lahirnya pelbagai peraturan-peraturan perundang-undangan yang berada diluar ketentuan KUHP, dapat terjadi mengingat KUHP tidak dapat menampung dari semua perbuatan/kelakuan yang timbul dan berkembang dalam kehidupan masyarakat, akibat kemajuan pembangunan diberbagai sektor kehidupan masyarakat,

berbangsa dan bernegara, serta ditopang adanya pengaruh perkembangan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi masa kini. Kenyataan ini jauh-jauh hari sudah diperkirakan oleh pembuat undang-undang hukum pidana itu sendiri, bahwa KUHP hanya memuat hal-hal yang pokok saja dari segala kejahatan dan pelanggaran. Sedangkan hal-hal lain yang muncul dan berkembang akibat modernisasi diberbagai sektor kehidupan manusia, yang belum sempat diatur dan diantisipasi dalam ketentuan KUHP, kesemuanya dapat ditampung dan diatur di luar ketentuan KUHP. Adanya ketentuan yang diatur di luar ketentuan KUHP tiada lain dimaksudkan adalah untuk saling melengkapi dan mengisi kekurangan yang terdapat dalam KUHP.

Adapun ketentuan-ketentuan tindak pidana yang diatur di luar KUHP, seperti Undang- Undang Nomor 8 Tahun 1999, tentang Perlindungan Konsumen, Undang- Undang Nomor 20 Tahun 2001, tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi, Undang- Undang Nomor 21 Tahun 2007, tentang Pemberantasan Tindak Pidana Perdagangan Orang (trafficking), Undang- Undang Nomor 32 Tahun 2009, tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, Undang- Undang Nomor 35 Tahun 2009, tentang Narkotika, Undang- Undang Nomor 8 Tahun 2010, tentang Tindak Pidana Pencucian Uang (money laundering), Undang- Undang Nomor 5 Tahun 2018, tentang Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme dan juga tersebar di berbagai peraturan perundang- undangan lainnya.

B. Pengertian Tindak Pidana Pelayaran

Kegiatan pelayaran dapat dibedakan ke dalam berbagai jenis, di antaranya adalah kegiatan pelayaran nusantara, pelayaran samudera, pelayaran khusus, pelayaran lokal, pelayaran rakyat dan pelayaran perintis.³⁶ Kegiatan pelayaran nusantara, diartikan sebagai suatu jenis pelayaran yang beroperasinya melayani hubungan antar pulau satu dengan yang lainnya. Pada kegiatan pelayaran samudera luas jangkauan operasionalnya melayani hubungan antar negara yang satu dengan negara yang lainnya.

Kegiatan pelayaran khusus terbatas pada pelayaran yang digunakan bagi pengangkutan barang-barang khusus, seperti pengangkutan barang berupa minyak bumi, batubara dan lainnya. Sedangkan pada pelayaran lokal suatu kegiatan pelayaran yang dipergunakan yang melayani hubungan antar tempat-tempat yang tidak terlalu jauh letaknya antara satu dengan yang lainnya di dalam satu wilayah. Pelayaran rakyat merupakan suatu pelayaran yang sifatnya tradisional yang tujuannya untuk menunjang pelayaran nusantara dan pelayaran lokal serta untuk menunjang tempat-tempat yang terpencil. Lain halnya dengan kegiatan pelayaran perintis suatu pelayaran yang melayani jalur pelayaran yang dinamika ekonominya lemah yang akses pelayarannya masih sangat terbatas.

Dari berbagai jenis pelayaran di atas yang termuat dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran dapat dikatakan pada dasarnya di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, terdapat

³⁶Eka Mandala, *Enam Golongan Pelayaran di Indonesia*, pinhome.id, 5 November 2013, Halaman 1.

beberapa perbuatan melawan hukum yang tidak hanya memberikan sanksi administratif, sanksi perdata melainkan juga tergolong ke dalam sanksi pidana, dengan memberikan sanksi pidana diperkirakan agar dapat efektif memberikan perlindungan atas keselamatan dan keamanan dalam pelayaran. Walaupun ketentuan sanksi pidana di dalam Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran itu sendiri sebenarnya dapat dikategorikan sebagai peraturan perundang- undangan administratif.

Menurut *Irwandy Syahputra*, Tindak pidana pelayaran dapat diartikan “Suatu perbuatan yang melanggar norma- norma hukum yang terdapat dalam Undang- Undang Pelayaran yang mencakup semua jenis pelayaran, kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia.³⁷ Keselamatan dan keamanan pelayaran diantaranya mencakup sarana dan prasarana dalam menunjang kegiatan pelayaran, sedangkan perlindungan lingkungan maritim diantaranya meliputi pencemaran perairan yang disebabkan oleh kecelakaan kapal.

Sedangkan pengertian lain dari tindak pidana pelayaran dijelaskan juga oleh *Hartono*, yang menyatakan :

Tindak pidana pelayaran merupakan suatu tindak pidana yang terjadi dalam lingkup pelayaran, yang diatur dalam Bab tersendiri Buku Kedua KUHPidana, tentang Kejahatan Bab XXIX mengenai kejahatan pelayaran, mulai dari pasal 438 sampai dengan pasal 479, Buku Ketiga KUHPidana pada Bab IX tentang Pelanggaran Pelayaran, mulai dari

³⁷Irwandy Syahputra, *Modul Tindak Pidana kelautan*, Program Studi Ilmu Hukum Fak. Sospol Univ. Maritim Raja Ali Haji, Tanjung Pinang Kepulauan Riau, 2020, Halaman 87.

pasal 560 hingga pasal 569 KUHPidana dan dalam Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran.³⁸

Dari pendapat di atas, terlihat secara jelas yang masuk dalam perbuatan tindak pidana pelayaran merupakan suatu tindak pidana yang terjadi dalam lingkup pelayaran, baik pelayaran nusantara, samudera, pelayaran khusus, lokal, pelayaran rakyat dan pelayaran perintis, yang semua perbuatannya diatur dalam Bab tersendiri Buku Kedua KUHPidana, tentang Kejahatan Bab XXIX mengenai kejahatan pelayaran, mulai dari pasal 438 sampai dengan pasal 479, Buku Ketiga KUHPidana pada Bab IX tentang Pelanggaran Pelayaran, mulai dari pasal 560 hingga pasal 569 KUHPidana dan dalam Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran. Sedangkan *Wen Wardhana*, menyatakan :

Tindak pidana pelayaran suatu perbuatan/tindakan yang melanggar norma- norma pelayaran sebagaimana termuat dalam Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 terjadi di wilayah perairan, yang berkaitan dengan perbuatan nakhoda kapal, anak buah kapal, pemilik kapal, kesyahbandaran dan lain sebagainya, yang bertanggungjawab dalam lalu lintas pelayaran.³⁹

Menurut *Wen Wardhana*, tindak pidana pelayaran merupakan suatu perbuatan/tindakan yang melanggar norma- norma pelayaran sebagaimana termuat dalam Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 terjadi di wilayah perairan, yang berkaitan dengan perbuatan nakhoda kapal, anak buah kapal, pemilik kapal ,kesyahbandaran dan lain sebagainya, yang bertanggungjawab dalam lalu lintas pelayaran. Dalam kesempatan lain, *H.K. Martono* menyatakan :

³⁸Hartono, *Penyidikan dan Penegakan Hukum Pidana Melalui Pendekatan Hukum Progresif*, Sinar Grafika : Jakarta, 2012, Halaman 36.

³⁹Wen Wardhana,*Kejahatan Pelayaran*, Academia.edu, Jakarta, 29 Juni 2015, Halaman 7.

Tindak pidana pelayaran merupakan suatu perbuatan yang melanggar berbagai aspek pelayaran, baik kenavigasian, kepelabuhan, perkapalan, angkutan, kecelakaan kapal, pencemaran oleh kapal dan lainnya, dimulai dari pengangkutan penumpang dan barang dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lain di dalam wilayah kedaulatan Republik Indonesia.⁴⁰

Menurut H.K. Martono, yang masuk dalam katagori tindak pidana pelayaran merupakan suatu tindakan/perbuatan seseorang yang melanggar berbagai aspek pelayaran, baik kenavigasian, kepelabuhan, perkapalan, angkutan, kecelakaan kapal, pencemaran oleh kapal dan lainnya, dimulai dari pengangkutan penumpang dan barang dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lain di dalam wilayah kedaulatan Republik Indonesia.

Dari batasan definisi yang dikemukakan para ahli di atas, maka dapatlah diketahui batasan pengertian tindak pidana pelayaran, adalah sebagai berikut ;

1. Merupakan suatu perbuatan/tindakan seseorang yang melanggar norma-norma hukum yang terdapat dalam Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran dan norma-norma hukum yang termuat di dalam KUHPidana,
2. Perbuatan/tindakan pelanggaran tersebut, meliputi kegiatan pelayaran baik pelayaran nusantara, pelayaran samudera, pelayaran khusus, pelayaran lokal, pelayaran rakyat dan pelayaran perintis,
3. Kegiatan pelayaran yang berkaitan dengan berbagai aspek pelayaran, baik kenavigasian, kepelabuhan, perkapalan, angkutan, kecelakaan kapal, pencemaran oleh kapal dan lainnya, dimulai dari pengangkutan

⁴⁰H.K.Martono, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang- Undang Nomor 17 tahun 2008*, Rajawali Press : Jakarta, 2011, Halaman 15.

penumpang dan barang dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lain di dalam wilayah kedaulatan Republik Indonesia, dan

4. Terhadap segala perbuatan nakhoda kapal, anak buah kapal, pemilik kapal, kesyahbandaran dan lain sebagainya, yang bertanggungjawab dalam lalu lintas pelayaran.

C. Pengaturan Tentang Tindak Pidana Pelayaran

1. Di dalam Kitab Undang- Undang Hukum Pidana (KUHP)

Di dalam KUHPidana tentang tindak pidana pelayaran diatur dan terdapat dalam Buku Kedua tentang Kejahatan Bab XXIX mengenai kejahatan pelayaran mulai dari pasal 438 sampai dengan pasal 479 KUHPidana dan Diatur juga Buku Ketiga tentang Pelanggaran Bab IX mengenai pelanggaran pelayaran, mulai dari pasal 560 hingga pasal 569 KUHPidana. Dalam ketentuan pasal 466 KUHPidana, dijelaskan :

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, ataupun menjual atau menggadaikan kapal itu beserta barang muatan atau barang perbekalan kapal, ataupun tidak menjaga supaya buku- buku harian dikapal dipelihara dengan baik menurut undang- undang, ataupun tidak mengurus keselamatan surat- surat kapal ketika meninggalkan kapalnya, diancam dengan pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun.

Ketentuan yang tertuang dalam pasal 466 KUHPidana, secara tegas dan jelas mengatur tentang nakhoda kapal. Artinya, terhadap nakhoda kapal dengan maksud untuk menguntungkan diri sendiri ataupun orang lain secara melawan hukum. Jika nakhoda kapal melakukan perbuatan

menjual kapal, meminjam uang dengan mempertanggungkan kapalnya, menjual ataupun menggadaikan kapal beserta barang muatan dan perbekalan kapal, tidak menjaga buku haian serta tidak mengurus keselamatan surat- surat kapal ketika meninggalkan kapal, maka terhadap nakhoda kapal dapat dijerat dengan pasal 466 KUHPidana, dengan ancaman hukuman pidana penjara maksimal selama 7 (tujuh) tahun.

Pemahaman tentang ‘nakhoda kapal’ adalah orang yang memegang kuasa dalam kapal. Kata nakhoda menunjukkan kepada siapa orangnya harus bertanggungjawab atas perbuatan/kejadian yang didakwakan atau siapa orang yang harus didakwa. Jika nakhoda sebagai subjek hukum yang dapat dimintai pertanggungjawaban dalam setiap tindakannya. Oleh karena itu kemampuan bertanggungjawab tidak perlu dibuktikan lagi karena setiap subjek hukum melekat erat dengan kemampuan bertanggungjawab, terkecuali ditentukan lain dalam Undang- Undang.

Sedangkan perkataan dengan maksud menguntungkan diri sendiri atau orang lain dalam hukum pidana disebut ‘*bijkomed oogmerk*’ yaitu maksud selanjutnya tidak perlu selalu tercapai pada waktu pelaku tindak pidana selesai melakukan tindak pidana dimaksud.⁴¹ Dengan demikian, yang dimaksud dengan unsur menguntungkan diri sendiri atau orang lain, yaitu sama artinya dengan mendapatkan untung untuk diri sendiri.

Makna melawan hukum yang dimaksud dalam ketentuan pasal 466 KUHPidana tersebut, adalah mencakup perbuatan melawan hukum da-

⁴¹PAF, Lamintang, *Dasar- Dasar Hukum Pidana*, Sinar Baru : Bandung, 2011, Halaman 196.

lam arti materil bukan sekedar melawan hukum formal yang diatur dalam Undang- Undang saja. Artinya, jika perbuatan itu tidak diatur dalam peraturan perundang- undangan, akan tetapi apabila perbuatan itu dianggap tercela dan melukai perasaan masyarakat dengan melanggar norma- norma sosial dan rasa keadilan yang hidup ditengah masyarakat, sehingga perbuatan itupun dapat dikenakan pidana. Selanjutnya di dalam ketentuan pasal 469 ayat (1) KUHPidana, disebutkan :

Nakhoda kapal Indonesia yang tidak karena terpaksa dan tidak dengan setahu yang punya atau peserta kongsi perkapalan itu, melakukan atau membiarkan perbuatan yang diketahuinya bahwa hal itu dapat menyebabkan kapal perahunya atau muatannya, jadi tertangkap, tertahan atau terhenti, dihukum penjara selama- lamanya 1 (satu) tahun 4 (empat) bulan atau denda sebanyak- banyaknya sembilan ribu rupiah.

Pasal 469 ayat (1) KUHPidana di atas, mengatur tentang perbuatan/tindakan nakhoda kapal. Artinya, apabila nakhoda kapal melakukan atau membiarkan perbuatan yang diketahuinya, menyebabkan kapal perahunya tertangkap atau tertahan, maka tindakan nakhoda yang mengetahui tetapi tidak berbuat sesuatu apa- apa untuk menyelamatkan dan atau keamanan kapalnya, maka nakhoda dapat diminta pertanggungjawaban dan dapat dikenakan ancaman pidana selama- lamanya 1 tahun 4 bulan dan denda sebanyak- banyaknya sembilan ribu rupiah. Pasal lainnya yang mengatur tindak pidana pelayaran di dalam KUHPidana, sebagaimana yang tertuang di dalam pasal 560 KUHPidana, yang menyatakan : “Nakhoda kapal Indonesia yang berangkat sebelum diperbuat dan ditanda tangani daptar orang kapal (*monsterrol*), yang diper-

lukan menurut undang- undang, dihukum denda sebanyak- banyak-nya seribu lima ratus rupiah”.

Artinya, nakhoda kapal sebelum berangkat berlayar dengan kapal untuk memulai perjalanan, sebelumnya harus dibuat suatu perjanjian yang dinamakan monsterrol, dimana tertulis syarat- syarat tentang segala sesuatu yang harus ditaati untuk dan selama dalam perjalanan itu. Apabila sebelum monsterrol itu dibuat dan ditanda tangani nakhoda berangkat dengan kapalnya, nakhoda dapat dikenakan denda tersebut.

Dalam pasal 561 KUHPidana diatur juga tentang nakhoda kapal, yang menyatakan : “Nakhoda kapal Indonesia yang dikawal tidak memegang segala surat kapal, buku atau surat lainnya yang semestinya oleh atau menurut peraturan perundang- undangan, dihukum denda sebanyak- banyaknya seribu lima ratus rupiah”. Maksudnya, apabila nakhoda kapal dalam melakukan pelayaran tidak memiliki izin berlayar (sijil) ataupun surat lainnya yang diharuskan dalam undang- undang, maka terhadap nakhoda kapal dapat dikenakan denda sebanyak seribu lima ratus rupiah.

Ketentuan yang terdapat dalam pasal 560 dan pasal 561 KUHPidana, tidak mengatur sanksi pidana, akan tetapi hanya mengatur pidana denda terhadap nakhoda yang mengabaikan tidak membuat perjanjian sebelum melakukan pelayaran dan nakhoda tidak memiliki surat izin berlayar dalam melakukan pelayaran di laut tersebut. Sedangkan di dalam ketentuan pasal 466 dan pasal 469 ayat (1) KUHPidana, di samping

nakhoda dikenakan sanksi pidana denda juga dapat dikenakan sanksi pidana penjara, apabila nakhoda kapal melanggar pasal dimaksud.

Pasal- pasal lain yang berhubungan dengan nakhoda kapal diatur dalam pasal 459 KUHPidana yang dinamakan '*insubordinasi*'. Maksudnya adalah apabila seorang penumpang atau seorang kelasi dari suatu kapal Indonesia menyerang nakhoda dengan kekerasan atau ancaman kekerasan ataupun menahannya, terhadapnya dapat dikenakan ancaman pidana paling lama 2 (dua) tahun 8 (delapan) bulan dan dinaikkan menjadi 4 (empat) tahun, apabila yang diancam mendapat luka- luka dan menjadi 8 (delapan) tahun 6 (enam) bulan apabila perbuatan itu menimbulkan luka berat dan apabila sampai meninggal matinya seseorang, diancam dengan pidana selama 12 (dua belas) tahun.

Begitu juga kecurangan- kecurangan yang dilakukan oleh nakhoda kapal, diatur dalam ketentuan pasal 466 hingga pasal 471 KUHPidana, yang kesemuanya mengatur perbuatan nakhoda yang dapat menimbulkan kerugian bagi pemilik kapal. Dalam pasal 466 KUHPidana, disebutkan :

Nakhoda kapal Indonesia, yang dengan maksud menguntungkan diri sendiri atau orang lain dengan melawan hak, baik dengan menjual kapal, meminjam uang dengan mempertanggungkan kapal, kelengkapan kapal atau barang perbekalana kapal, baik mengarang kerugian atau atau pengeluaran uang dengan dusta, baik tidak mengusahakan tidak dipegang buku harian yang diisi menurut peraturan perundang- undangan maupun tidak mengurus akan keselamatan surat kapal waktu ia meninggalkan kapalnya, dihukum penjara selama- lamanya 7 (tujuh) tahun pidana penjara.

Pasal 466 KUHPidana, mengancam terhadap nakhoda kapal yang sengaja menimbulkan kerugian terhadap pemilik kapal, dengan maksud menguntungkan diri sendiri atau orang lain dengan melawan hak, baik dengan menjual kapal, meminjam uang dengan mempertanggungkan kapal, kelengkapan kapal atau barang perbekalana kapal, baik mengarang kerugian atau atau pengeluaran uang dengan dusta, baik tidak mengusahakan tidak dipegang buku harian yang diisi menurut peraturan perundang- undangan maupun tidak mengurus akan keselamatan surat kapal waktu ia meninggalkan kapalnya, terhadap nakhoda yang bersangkutan dapat dikenakan pidana penjara selama- lamanya 7 (tujuh) tahun.

Sedangkan dalam pasal 472 KUHPidana, mengancam dengan pidana penjara selama 2 (dua) tahun 8 (delapan) bulan, terhadap barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum menghancurkan, merusak ataupun membuat tak dapat dipakai/ diper-gunakan lagi muatan, pembekalan atau barang keperluan yang ada dalam kapal.

Dalam ketentuan pasal 473 KUHPidana, mengancam bagi nakhoda yang memakai bendera atau tanda- tanda palsu, dengan ancaman pidana paling lama 1 (satu) tahun 4 (empat) bulan dan atau denda paling banyak tiga ratus rupiah. Sedangkan di dalam ketentuan pasal 474 KUHPidana, mengatur perbuatan nakhoda yang memakai tanda- tanda pada kapalnya sengaja menimbulkan kesan, seakan- akan kapalnya adalah kapal perang

Indonesia atau kapal angkutan laut, dengan ancaman pidana selama 4 (empat) bulan 2 (dua) minggu.

Dalam ketentuan pasal 477 KUHPidana, yang mengancam pidana selama 4 (empat) tahun bagi nakhoda kapal, yang membiarkan terpidana melarikan diri atau melepaskan seorang tersangka atau terdakwa atau memberikan bantuan terhadap terdakwa melepaskan diri padahal orang itu diterima di kapal atas permintaan berdasarkan undang-undang. Begitu juga dalam ketentuan pasal 478 KUHPidana, yang menyatakan : “Seorang nakhoda kapal Indonesia yang sengaja tidak memenuhi kewajibannya menurut ayat pertama pasal 358a untuk memberi pertolongan kalau kapalnya terlibat dalam suatu tabrakan, diancam dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun”. Pasal 478 KUHPidana di atas, yang mengancam pidana penjara selama 4 (empat) tahun bagi nakhoda yang sengaja tidak memberikan pertolongan jika kapalnya terlibat dalam suatu tabrakan.

2. *Di Luar Kitab Undang- Undang Hukum Pidana (KUHP)*

Tindak pidana pelayaran di samping diatur dalam KUHPidana juga diatur di luar ketentuan KUHPidana sebagaimana yang terdapat di dalam Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran. Di dalam Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, mengenai tindak pidana pelayaran diatur sebanyak 52 pasal, yang terdapat mulai dari pasal 284 hingga pasal 336 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008. Ketentuan yang terdapat dalam Undang- Undang Pelayaran dapat diklasifikasikan

ke dalam 2 (dua) bagian, yaitu berdasarkan subjek pelakunya dan berdasarkan pertanggungjawabannya.⁴²

Sesuai dengan pokok bahasan, mengenai pertanggungjawaban pidana nakhoda kapal, maka dalam tesis ini dibahas beberapa pasal yang mengatur perihal pertanggungjawaban tersebut, yaitu pasal 286, pasal 302, pasal 309, pasal 315, pasal 317, pasal 320, pasal 322, pasal 323 dan pasal 330 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran.

Di dalam ketentuan pasal 286 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, disebutkan :

- (1) Nakhoda angkutan sungai dan danau yang melayarkan kapalnya ke laut tanpa izin dari syahbandar sebagaimana dimaksud dalam pasal 18 ayat (6), dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak empat ratus juta rupiah,
- (2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak lima ratus juta rupiah, dan
- (3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mengakibatkan kematian seseorang, nakhoda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak satu milyar lima ratus juta rupiah.

Pasal 286 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, mengatur tentang perbuatan dan tindakan nakhoda kapal, jika nakhoda berlayar dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya, tanpa memiliki izin berlayar yang dike-luarkan syahbandar setempat, maka nakhoda dapat diancam pidana penjara maksimal 3 (tiga) tahun atau denda maksimal empat ratus juta rupiah. Jika perbuatan nakhoda tersebut, apabila menimbulkan kerugian

⁴²Indonesia Legal Center Publishing, *Peraturan Perundang- Undangan Perairan dan Pelayaran*, Karya Gemilang : Jakarta, 2018, Halaman 120.

harta benda milik orang lain yang dimuat dalam kapal, nakhoda dapat dikenakan pidana penjara maksimal 4 (empat) tahun atau denda paling banyak lima ratus juta rupiah, jika mengakibatkan maeninggalnya orang/ penumpang dalam kapal tersebut, sehingga nakhoda dapat dikenakan sanksi pidana maksimal 10 (sepuluh) tahun atau denda sebanyak satu milyar lima ratus juta rupiah.

Pertanggungjawaban pidana terhadap nakhoda kapal diatur juga dalam pasal 302 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, yang menyatakan :

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

Ketentuan yang tertuang dalam pasal 302 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran mengatur perihal nakhoda yang yang melayarkan kapalnya dari suatu tempat ke tempat lainnya yang dituju, tetapi nakhoda mengetahui bahwa kapal itu tidak laik laut, maka nakhoda dapat diminta pertanggungjawaban atas perbuatannya sesuai dengan ketentuan pasal 302 ayat (1) , nakhoda dapat dikenakan ancaman pidana penjara selama 3 (tiga) tahun atau denda sebanyak empat ratus

juta rupiah. Apabila perbuatan nakhoda itu menimbulkan kerugian harta benda sesuai dengan pasal 302 ayat (2), dapat dikenakan sanksi pidana selama 4 (empat) tahun atau denda sebanyak lima ratus juta rupiah. Jika perbuatan nakhoda itu mengakibatkan kematian seseorang, maka sesuai dengan pasal 302 ayat (3), dikenakan sanksi pidana selama 10 (sepuluh) tahun atau denda sebanyak satu milyar lima ratus juta rupiah.

Persoalan pertanggungjawaban pidana nakhoda diatur juga dalam pasal 309 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, yang menyatakan :

Nakhoda kapal yang sedang berlayar mengetahui adanya cuaca buruk yang membahayakan keselamatan berlayar, namun tidak menyebarkannya kepada pihak lain dan atau/instansi pemerintah sebagaimana dimaksud dalam pasal 132 ayat (3) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan atau denda paling banyak tiga ratus juta rupiah.

Dalam pasal 309 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, mengatur tentang nakhoda yang sedang berlayar mengetahui adanya cuaca buruk yang dapat mengancam keselamatan kapal dalam pelayaran, tetapi tidak memberitahukan/menyebarkannya pada pihak yang berwenang sebagaimana dimaksudkan dalam pasal 132 ayat (3), terhadap perbuatan nakhoda dimaksud dapat dikenakan pidana penjara selama 2 (dua) tahun dan atau denda paling banyak tiga ratus juta rupiah.

Sedangkan dalam pasal 315 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, mengatur pertanggungjawaban pidana nakhoda kapal yang dalam pelayaran menggunakan dan mengibarkan bendera negara lain sebagai tanda kebangsaan sebagaimana dimaksud dalam pasal 167, terhadap

perbuatan nakhoda kapal dapat dikenakan pidana penjara selama 1 (satu) tahun dan atau denda paling banyak dua ratus juta rupiah.

D. Subjek Tindak Pidana Pelayaran

Siapa- siapa (subjek hukum) yang dapat dikategorikan dapat diminta pertanggungjawaban pidana dalam lalu lintas pelayaran, jika terjadi sesuatu masalah dalam lalu lintas pelayaran, seperti terjadinya tabrakan kapal, tenggelamnya kapal dan lainnya. Subjek hukum terdiri dari orang- perorangan (pribadi) dan badan hukum/korporasi.

Dalam lalu lintas pelayaran yang dapat dijadikan sebagai subjek hukum adalah orang- perorangan dan badan hukum/korporasi. Orang- perorangan adalah nakhoda kapal dan anak buah kapal. Sedangkan badan hukum adalah pemilik kapal (perusahaan pelayaran) dan termasuk subjek hukum publik kesyahbandaran. Pengaturan tentang subjek dalam tindak pidana pelayaran dapat dilihat dalam Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010, tentang Angkutan Perairan dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2015, tentang Standar Keselamatan Pelayaran dan peraturan lainnya yang mengatur persoalan lalu lintas pelayaran, pengangkutan barang dan atau orang melalui perairan, kegiatan kenavigasian, perkapalan sebagai sarana transportasi dan termasuk aspek keselamatan dan penegakan hukumnya.⁴³

⁴³Hari Utomo, *Op, Cit*, Halaman 14.

Dalam ketentuan pasal 117 huruf a Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran disebutkan : “Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan ; 1. kelaiklautan kapal dan 2. kenavigasian”. Kondisi kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a, dijelaskan dalam pasal 1 ayat (2) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, yang menyatakan “Wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya meliputi ;

1. Keselamatan dan keamanan kapal,
2. Perhatian utama pencemaran dari kapal,
3. Pengendalian kapal,
4. Batas pemuat kapal dan pemuatan,
5. Kesejahteraan anak buah kapal dan kesehatan penumpang,
6. Status hukum kapal,
7. Pengaturan keselamatan dan perhatian pencemaran dari kapal, dan
8. Pengaturan keamanan kapal.

Di dalam ketentuan pasal 117 ayat (3) dijelaskan “semua standar persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal” Penegasan lebih lanjut diatur dalam ketentuan pasal 122 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, yang menyatakan “setiap pengendalian kapal dan pelabuhan harus memenuhi standar persyaratan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan laut”, hingga dikenakan sanksi pidana dan atau denda dalam pasal 303 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, yang menegaskan :

- (1) Setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud dalam pasal 122, dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau dengan paling banyak tiga ratus juta rupiah,

- (2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling lima ratus juta rupiah, dan
- (3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak satu setengah milyar rupiah.

Ketentuan yang tertuang dalam pasal 303 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, memberikan porsi pertanggungjawaban pidana terhadap subjek hukum nakhoda dalam lalu lintas pelayaran. Artinya, nakhoda dalam mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memperhatikan persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk kelaiklautan kapal sbagai- mana dimaksudkan dalam pasal 122 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, dapat diancam dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan atau denda paling banyak tiga ratus juta rupiah.

Apabila perbuatan itu mengakibatkan kerugian harta benda, nakhoda diancam pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak lima ratus juta rupiah. Jika perbuatan itu hingga mengakibatkan meninggalnya seseorang, nakhoda dapat diancam pidana penjara maksimal 10 (sepuluh) tahun dan denda sebanyak- banyaknya satu milyar lima ratus juta rupiah. Nakhoda memiliki peran yang cukup strategis dalam mengoperasionalkan kapal, nakhoda memiliki jabatan tertinggi di antara anak buah kapal, mulai dari dokumentasi perizinan kapal, memastikan kelaikan kapal sebelum melakukan pelayaran sampai terjadinya kecelakaan kapal, kesemuanya itu menjadi tanggungjawab nakhoda kapal dalam hal keselamatan dan keamanan kapal, jika nakhoda melalaikan tugas dan tanggungjawab

yang dibebankan kepadanya, maka terhadapnya dapat dikenakan ancaman sanksi administratif, pidana denda hingga sanksi pidana penjara. Tanggungjawab nakhoda itu meliputi juga membuat buku catatan kapal (*log book*) yaitu catatan berisi kondisi kapal terkait operasional, seperti kondisi kapal, kondisi teknis dari kapal yang mesti diperbaiki jika ada yang rusak. Jika diketahui nakhoda kondisi kapal tidak layak, nakhoda berhak untuk menolak melayarkan/memberangkatkan kapal.

Penolakan nakhoda atas kondisi kapal yang tidak layak untuk diberangkatkan dalam suatu pelayaran, diatur dalam ketentuan pasal 138 ayat (3), yang menyatakan :

Nakhoda berhak menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2). Nakhoda memberitahukan kepada pejabat pemeriksa keselamatan kapal, bila diperlukan pemilik, operator kapal dan nakhoda diminta turut membantu proses pemeriksaan dan pengujian kapal tersebut.

Di satu sisi, apabila nakhoda menolak untuk memberangkatkan kapal untuk berlayar karena kondisi kapal yang tidak layak sebagaimana diatur kewenangan itu dalam pasal 138 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran dan di sisi lain sipemilik kapal (perusahaan pelayaran) kadangkala tidak menghiraukan hal tersebut, maka berdasarkan ketentuan pasal 249 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, disebutkan “Kecelakaan kapal berdasarkan pasal 245 merupakan tanggungjawab nakhoda, terkecuali dapat dibuktikan lain”. Artinya, ancaman pidana penjara itu bukan saja terhadap nakhoda kapal, pemilik kapal dapat juga diminta pertanggungjawaban pidana apabila dia mengabaikan hal- hal yang berkaitan

dengan kondisi kapal yang tidak layak dilaporkan nakhoda, tetapi tidak menghiraukannya.

Ketentuan tentang tanggungjawab pemilik kapal dapat dilihat dalam ketentuan pasal 40 huruf a dan b Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, yang menyatakan :

- a. bertanggungjawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis Perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya, dan
- b. Perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Artinya, pemilik kapal (perusahaan pelayaran) dapat juga dikenakan sanksi pidana, apabila melalaikan kewajibannya terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya dan perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab juga terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Tanggungjawab nakhoda kapal bukan saja yang diatur dalam ketentuan pasal 40 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tetapi di dalam pasal 305 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, disebutkan juga tanggungjawab nakhoda dalam hal “setiap orang yang tidak memelihara kapalnya, sehingga tidak memenuhi sesuai persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud dalam pasal 130 ayat (1), maka pemilik kapal dapat dikenakan pidana paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak seratus juta rupiah”.

Pertanggungjawaban pemilik kapal diatur juga di dalam ketentuan pasal 58 Undang- Undang Nomor 51 Tahun 2002, tentang Perkapalan, menyatakan :

- (1) Pemilik, operator, nakhoda atau pemimpin kapal wajib memelihara dan merawat kapalnya, sehingga kapal selama dioperasikan tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal dan sesuai dengan data yang terdapat pada sertifikat kapal,
- (2) Setiap kapal wajib dilimbungkan sesuai jadwal yang ditentukan untuk pelaksanaan pemeliharaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dan
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemeliharaan dan perawatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Keputusan menteri.

Selain tanggungjawab dibebakan kepada nakhoda dan pemilik kapal (perusahaan pelayaran), kesyahbandaran diberikan juga pertanggungjawaban oleh Undang- Undang Nomor 17 tahun 2008, tentang Pelayaran. Tanggungjawab kesyahbandaran itu diatur dalam ketentuan pasal 208 Undang- Undang Nomor 17 tahun 2008, yang menyatakan “Dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan sebagaimana dimaksud dalam pasal 207 ayat (1) syahbandar mempunyai tugas :

1. Memperhatikan kelaikan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan,
2. Memperhatikan ketertiban perjalanan kapal di perairan pelabuhan dan lalu lintas pelayaran,
3. memperhatikan kegiatan- kegiatan alih batas muatan di perairan pelabuhan,
4. Memperhatikan kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air,
5. Memperhatikan kegiatan pemberhentian kapal,
6. memperhatikan pemanduan,
7. Memperhatikan turun naik muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun,
8. memperhatikan pengisian bahan bakar kapal,
9. memperhatikan ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang,
10. memperhatikan pengerusak dan reklamasi pulau,
11. Memperhatikan kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan untuk

- kapal,
12. Melaksanakan bantuan untuk pencaharian dan penyelamatan kecelakaan kapal,
 13. Memimpin regu penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan, dan
 14. Memperhatikan pelaksanaan perlindungan lingkungan kelautan.

Pertanggungjawaban tugas dan fungsi syahbandar sebagaimana yang diatur dalam pasal 208 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, harus dijalankan secara maksimal dan penuh tanggungjawab, dalam rangka untuk menjaga keselamatan dan keamanan orang/penumpang dan barang di dalam melakukan pelayaran di wilayah perairan Indonesia. Namun dalam kenyataannya, tugas dan fungsi ini terkesan hanya dilaksanakan dalam tataran formal menjalankan perintah Undang- Undang Nomor 17 tahun 2008, tanpa memperhatikan segi materil pemeriksaan kapal dengan cara seksama, ketat dan penuh tanggungjawab yang dilakukan oleh syahbandar.

Berbagai kasus kecelakaan kapal yang tenggelam, terbakar, tabrakan dan lainnya yang memakan korban jiwa manusia yang terjadi akhir akhir ini menunjukkan bahwa tugas dan fungsi syahbandar, nakhoda kapal beserta pemilik kapal belum berjalan secara maksimal dalam menjaga keselamatan dan keamanan kapal yang berlayar di wilayah perairan Indonesia, sebut saja seperti kasus di Danau Toba Sumatera Utara kecelakaan kapal KM Sinar Bangun yang tenggelam pada Senin, 18 Juni 2018. Kecelakaan ini cukup menyedot perhatian publik, karena terjadi dalam suasana saat masih lebaran Hari Raya Idul Fitri, 178 penumpang dinyatakan hilang, 3 penumpang tewas dan 21 lainnya selamat, jumlah penumpang tidak dapat dipastikan karena kapal tidak memiliki manifes. Kejadian yang sama menimpa pula . Kapal

Fungka Permata V yang tenggelam di perairan Banggai Laut Sulawesi tengah pada tanggal 14 September 2018.

Hal yang sama terjadi pula peristiwa pada kapal motor Arin Jaya, kapal karam pada hari Senin, 17 Juni 2019 di perairan Pulau Sapudi dan pulau Giliyang Sumenep Madura, 21 penumpang dinya-takan meninggal dunia. Terjadi pula pada Kapal MV Nur Allya yang karam 23 Agustus 2019 diperairan Kabupaten Halmahera Selatan Maluku Utara, 27 penumpang dinyatakan hilang. Kasus yang sama menimpa pula pada kapal motor Selgabadan Kamar Jaya, karam dan tenggelam di pulau Tragan Kepulauan Aru Maluku pada tanggal 22 Mei 2020, 6 penumpang tewas dan 10 orang selamat.

Kasus tenggelamnya kapal menimpa pula kapal motor Zahro Express yang melayani penyeberangan dari perairan Muara Angke ke pelabuhan Dishub Kaliadem Jakarta Utara menuju Pula Tidung Kepulauan Seribu yang tenggelam akibat kapal yang tidak laik untuk dioperasikan. Kasus yang sama terjadi pula pada kapal motor Tenggelamnya kapal motor Wicly Jaya Sakti pada pukul 12.45 wib, hari Sabtu tanggal 22 Mei 2021 terjadi saat melintas di perairan Tanjung Jabung, Kapal motor Wicly Jaya Sakti berangkat pukul 05.30 wib dengan rute Nipah Panjang Kabupaten Tanjung Jabung Timur hendak menuju Dabo Singkep Kabupaten Linngga Kepulauan Riau. Akibat tenggelamnya kapal motor Wicly 5 (lima) penumpang meninggal dunia. Dalam hal ini pertanggungjawaban pidana jika terjadi kecelakaan dalam lalu lintas pelayaran bukan saja nakhoda saja, tetapi pemilik kapal

(perusahaan pelayaran) dan termasuk syahbandar juga dapat diminta pertanggungjawaban, sesuai dengan ketentuan Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran.

BAB III

PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PADA UMUMNYA

A. Pengertian Pertanggungjawaban Pidana

Istilah pertanggung jawaban pidana, secara harfiah terdiri dari suku kata “ Pertanggung Jawaban dan Pidana”. Pertanggung jawaban di dalam lapangan hukum kepidanaan, identik dengan suatu “perbuatan pidana”. Apabila pertanggung jawaban pidana lebih mengarah kepada orang-orang (subjeknya), maka perbuatan pidana lebih mengarah kepada objeknya/tindakannya.

Di dalam kehidupan masyarakat sehari-hari, istilah “pertanggungjawaban”, sering diberi makna dan tafsir adalah kemampuan seseorang atau lebih untuk memikul beban dari segala tindak tanduk ataupun perbuatannya. Menurut *HS. Sastracarito*, menyatakan : “Pertanggung Jawaban keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (sesuatu hal, boleh dituntut, dipersalahkan, atau diperkirakan)”.⁴⁴ Demikian pula *S. Wojowasito*, menyatakan : “Pertanggung jawaban ialah menanggung segala apa yang terjadi berhubungan dengan kewajiban ataupun perbuatan”.⁴⁵

Apabila dicermati makna yang tersirat dalam batasan pengertian pertanggung jawaban yang telah dipaparkan tersebut di atas, terlihatlah secara

⁴⁴Hs. Sastracarito, *Kamus Pembinaan Bahasa Indonesia*, Teladan :Surabaya, 2005, Halaman 404.

⁴⁵S. Wojowasito, *Kamus Bahasa Indonesia*, Shinta Dharma : Bandung, 2001, Halaman 298.

jelas bahwa dalam pertanggung jawaban tersirat adanya suatu kewajiban yang harus dipenuhi/dipikul oleh seseorang atau lebih atas segala tingkah laku ataupun perbuatannya. Dengan demikian dapatlah dipahami makna pertanggung jawaban tertuju kepada orang (subjeknya).

Setelah dipahami batasan pengertian pertanggung jawaban, dipaparkan pula pula batasan pengertian dari pidana. Menurut pendapat *Bambang Poernomo* : “Pidana semata- semata memberikan suatu penderitaan pada orang yang melakukan kejahatan dan tindakan untuk melindungi masyarakat serta untuk memperbaiki orang yang melakukan kejahatan”.⁴⁶ Selain itu, *Roeslan Saleh* menyatakan : “Pidana merupakan reaksi atas delik, dan ini berwujud nestapa yang dengan sengaja ditimpakan negara kepada perbuatan delik tersebut”.⁴⁷ Dari rumusan batasan pengertian pidana yang dipaparkan ahli tersebut diatas, menunjukkan bahwa pidana itu pada dasarnya merupakan suatu penderitaan/nestafa yang diberikan oleh negara kepada seseorang.

Pertanggungjawaban pidana secara konkrit adalah suatu beban kewajiban yang harus dipenuhi ataupun dipikul oleh seseorang atau lebih sebagai konsekwensi dari segala tindak tanduk/perbuatannya, yang melanggar hukum, ketertiban, keamanan dan ketentraman masyarakat dan dapat menimbulkan kerugian materil dan immateril, baik yang di lakukan dengan sengaja ataupun karena kelalaiannya.

Pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk untuk menentukan apakah seseorang tersangka/terdakwa dipertanggungjawabkan atas suatu tindak

⁴⁶Bambang Poernomo, *Asas- asas Hukum Pidana*, Ghalia Indonesia : Jakarta,2000, Halaman 34.

⁴⁷Roeslan Saleh, *Stesel Pidana Indonesia*, Aksara Baru : Jakarta, 2006 , Halaman 5.

pidana yang telah terjadi. Dengan kata lain, pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk yang menentukan apakah seseorang tersebut dibebaskan dan/atau dipidana.

Menurut *Roeslan Saleh* dijelaskan : “Pertanggungjawaban pidana diartikan sebagai diteruskannya celaan yang objektif yang ada pada perbuatan pidana dan secara subjektif memenuhi syarat untuk dapat dipidana karena perbuatannya itu.⁴⁸

Apa yang dimaksud dengan celaan objektif adalah perbuatan yang dilakukan oleh seseorang tersebut merupakan perbuatan yang dilarang, perbuatan dilarang yang dimaksud disini adalah perbuatan yang memang bertentangan atau dilarang oleh hukum, baik hukum formil maupun hukum materil. Sedangkan yang dimaksud dengan celaan subjektif merujuk kepada sipembuat perbuatan terlarang tersebut atau dapat dikatakan celaan yang subjektif adalah orang yang melakukan perbuatan yang dilarang atau bertentangan dengan hukum. Apabila perbuatan yang dilakukan suatu perbuatan yang dicela/dilarang. Namun demikian, apabila di dalam diri seseorang tersebut ada kesalahan yang menyebabkan tidak dapat bertanggungjawab, maka pertanggungjawaban pidana tersebut tidak mungkin ada dan dipertanggungjawabkan.

Menurut *Chairul Huda*, bahwa “Dasar adanya tindak pidana adalah azas legalitas, sedangkan dapat dipidananya pembuat adalah atas dasar kesalahan. Hal ini berarti bahwa seseorang akan mempunyai pertanggungjawaban

⁴⁸Roeslan Saleh, *Pikiran-pikiran Tentang Pertanggungjawaban Pidana*, Ghalia Indonesia : Jakarta, 2002, Halaman 33.

pidana apabila ia telah melakukan perbuatan yang salah dan bertentangan dengan hukum”.⁴⁹ Pada hakikatnya pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk mekanisme yang diciptakan untuk bereaksi atas suatu perbuatan tertentu yang telah disepakati.

Pertanggungjawaban pidana sesungguhnya tidak hanya menyangkut persoalan hukum semata-mata, melainkan juga menyangkut persoalan nilai-nilai moral ataupun kesusilaan umumnya yang dianut oleh masyarakat atau kelompok-kelompok dalam masyarakat. Dipidananya seseorang tidaklah cukup, apabila orang/manusia itu telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan hukum atau yang bersifat melawan hukum. Persoalannya, walaupun perbuatannya memenuhi rumusan delik/tindak pidana dalam Undang-undang dan tidak dapat dibenarkan untuk dijatuhi hukuman sebelum memenuhi persyaratan yang cukup untuk itu. Untuk mempidana seseorang masih diperlukan adanya persyaratan bahwa orang itu yang melakukan perbuatan mempunyai kesalahan, baik dilakukan dengan sengaja ataupun kelalaian sebagaimana yang dirumuskan dalam Undang-undang.

Pertanggungjawaban pidana (*criminal responsibility*) mengandung makna orang yang melakukan tindak pidana atau perbuatan melawan hukum, sebagaimana yang dirumuskan dalam Undang-undang, maka orang tersebut patut mempertanggungjawabkan perbuatan sesuai dengan kesalahannya.⁵⁰ Kesalahan terdakwa terbukti, yaitu ;

⁴⁹Chairul Huda, *Dari Tindak Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, Kencana : Jakarta, 2006, Halaman 68.

⁵⁰Andi Hamzah, *Azas- azas Hukum Pidana*, Rineka Cipta : Jakarta, 2001, Halaman 12.

1. Melakukan perbuatan pidana (sifat melawan hukum),
2. Diatas umur tertentu mampu bertanggungjawab,
3. Mempunyai suatu bentuk kesalahan yang berupa kesengajaan atau kealpaan,dan
4. Tidak ada alasan pemaaf.⁵¹

Dengan demikian pertanggungjawaban pidana yang dimaksud disini, adalah terhadap siapa saja (orang maupun korporasi) melakukan perbuatan pidana yang dirumuskan dalam undang- undang, wajib mempertanggungjawabkan perbuatan, sepanjang perbuatan itu bersifat melawan hukum, diatas umur tertentu, mampu bertanggungjawab, memiliki kesalahan (kesengajaan ataupun kealpaan) dan tidak ada alasan pemaaf dan alasan pembenar.

B. Unsur- unsur Pertanggungjawaban Pidana

Orang tidak mungkin dipertanggung jawabkan dan dijatuhi pidana, apabila tidak melakukan suatu perbuatan pidana. Orang yang melakukan suatu perbuatan pidana baru akan dapat dikenakan pidana, jika ia mempunyai suatu kesalahan. Kapan orang dapat dikatakan mempunyai kesalahan ada beragam pendapat di antara para ahli. Menurut *Simons* : “Kesalahan adalah keadaan psychis orang yang melakukan perbuatan dan hubungannya dengan perbuatan dilakukan sedemikian rupa, sehingga orang itu dicela”.⁵²

⁵¹ Moeljatno, *Azas- azas Hukum Pidana*, Rineka Cipta : Jakarta, 2002, Halaman 165.

⁵² Simons Dalam Buku Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana Dan Pertanggung Jawaban Pidana*, Aksara baru : Jakarta, 2002, Halaman 78.

Pompe menyatakan : “Kesalahan menurut akibatnya dapat di cela, menurut hakekatnya dapat dihindari kelakuan yang melawan hukum itu, karena kehendak sipembuat terlihat pada kelakuan yang bersifat melawan hukum, maka ia dapat di cela”.⁵³

Apabila diperhatikan dari pendapat ahli tersebut diatas, maka yang tersirat dalam kesalahan adalah :

1. Keadaan bathin dari orang yang melakukan perbuatan itu,
2. Hubungan keadaan bathin dengan perbuatan yang dilakukan sedemikian rupa.

Hal yang pertama, keadaan bathin dari orang yang melakukan perbuatan lebih mengarah pada kemampuan bertanggung jawab. Di dalam rumusan pasal 44 KUHP, disebutkan : “*Apabila orang yang melakukan perbuatan pidana itu tidak dapat di pertanggung jawabkan disebabkan karena pertumbuhan yang cacat atau adanya gangguan karena penyakit dari pada jiwanya, maka orang itu tidak di pidana*”.

Apabila diperhatikan rumusan yang tertera dalam pasal 44 KUHP di atas, menunjukkan bahwa seseorang yang telah melakukan suatu perbuatan pidana, namun karena tidak mampu dipertanggung jawabkan karena pasal 44 KUHPidana (pertumbuhan yang cacat ataupun gangguan penyakit dari jiwanya), mereka sudah sewajarnya tidak dikenakan pidana.

Menurut *Roeslan Saleh*, orang dianggap mampu bertanggung jawab harus memenuhi kreteria yaitu :

⁵³*Ibid*, Halaman 77.

- a. Dapat menginsyafi makna dari pada perbuatannya,
- b. Dapat menginsyafi bahwa perbuatannya itu tidak dapat di pandang patut dalam pergaulan masyarakat, dan
- c. Mampu untuk menentukan niat atau kehendaknya dalam melakukan perbuatan.⁵⁴

Mampu bertanggung jawab adalah mampu untuk menginsyafi sifat melawan hukumnya perbuatan dan sesuai dengan keinsyafan itu untuk menentukan kehendaknya. Untuk menentukan adanya kemampuan untuk bertanggung jawab ada 2 (Dua) faktor, faktor pertama akal dan faktor kedua kehendak.

Akal yaitu dapat digunakan oleh seseorang untuk membedakan antara perbuatan yang diperbolehkan dan yang tidak diperbolehkan oleh hukum. Sedangkan kehendak, yaitu seseorang itu dapat menyesuaikan tingkah lakunya dengan keinsyafan atas mana diperbolehkan dan mana yang tidak diperbolehkan. Apabila seseorang dianggap mampu bertanggung jawab bukan hanya faktor akal dan kehendaknya, melainkan pula antara bathin dengan perbuatan yang di lakukan yang menjadi hal yang kedua.

Hubungan antara bathin dengan perbuatan, menurut *Mustafa Abdullah dan Ruben Achmad* adalah :

Dalam Hukum pidana Inggris dikenal dengan suatu azas diberi nama *actus reus*, yaitu sesuatu perbuatan tidak dapat membuat seseorang bersalah kecuali apabila dilakukan dengan niat jahat. Dengan demikian *actus reus* berarti kesengajaan ataupun kelalaian yang dilarang oleh hukum pidana.⁵⁵

Niat jahat (*actus reus*) untuk menentukan kemampuan bertanggung jawab seseorang, menurut *Mustafa Abdullah dan Ruben Achmad* : “ Harus

⁵⁴*Ibid*, Halaman 80.

⁵⁵Mustafa Abdullah Dan Ruben Achmad, *Intisari Hukum Pidana*, Ghalia Indonesia :Jakarta, 2002, Halaman 40.

dilengkapi dengan mens rea, niat jahat atau suatu kesengajaan untuk menimbulkan perkara yang di tuduhkan kepadanya”.⁵⁶

Mens rea itu merupakan unsur mental yang bervariasi dengan ber-bagai jenis peristiwa pidana misalnya dalam perkara pembunuhan. Mens rea merupakan niat jahat untuk meniadakan nyawa orang, begitu juga dalam perkara pencurian, mens reanya untuk mengambil dan memiliki barang orang lain, tanda bukti adanya mens rea dapat menyebabkan gagalnya tuntutan sesuatu perkara pidana.

Dengan demikian hubungan bathin dengan perbuatan yang dilakukan, seseorang dapat dianggap mampu bertanggung jawab, dikarenakan unsur :

1. Kesengajaan

Dalam bahasa belanda, disebutkan dengan istilah ‘opzet’, bahasa inggris dengan istilah ‘intention’ dan di dalam hukum pidana sering disebut dengan ‘dolus’. Menurut *Mustafa Abdullah dan Ruben Achmad*, kesengajaan (opzet) dapat di klasifikasikan ke dalam 3 (tiga) bagian, diantaranya adalah :

- a. Sengaja sebagai tujuan /arahan hasil perbuatan sesuai dengan maksud dari orangnya.
- b. Sengaja dengan kesadaran yang pasti mengenai tujuan atau akibat perbuatannya, dan
- c. Sengaja dengan kesadaran akan kemungkinan tercapainya tujuan atau akibat perbuatannya.⁵⁷

Kesengajaan dalam katagori huruf a, bahwa dengan kesengajaan yang bersifat tujuan, sipelaku dapat dipertanggungjawabkan dan mu-

⁵⁶*Ibid*, Halaman 41.

⁵⁷*Ibid*, Halaman 42.

dah dapat dimengerti oleh khalayak ramai. Apabila kesengajaan seperti ini ada pada suatu delik/tindak pidana, sipelaku pantas dikenakan hukuman pidana, karena dengan adanya kesengajaan yang bersifat tujuan itu, berarti sipelaku benar- benar menghendaki mencapai suatu akibat yang menjadi pokok alasan diadakannya ancaman hukuman itu.

Menghendaki sesuatu, ia bertindak dan menciptakan suatu akibat yang sesuai dengan apa yang dikehendaknya, misalnya : A memecah kaca estalase sebuah toko buah- buahan untuk mengambil buah- buahan yang berada di belakangnya, memecah kaca merupakan sengaja dengan maksud karena pecahnya kaca memang dikehendaki si A, untuk dapat mengambil buah- buahan. Motif A mengambil buah- buahan dan bukan pecahnya kaca merupakan akibat perbuatannya.

Kesengajaan yang masuk hurup b, kesengajaan ini ada apabila sipelaku dengan perbuatannya tidak bertujuan untuk mencapai akibat yang menjadi dasar dari delik/tindak pidana, tetapi ia tahu benar bahwa akibat itu pasti akan mengikuti perbuatannya. Menghendaki sesuatu tetapi terhalang oleh keadaan, tetapi ia bertekad memenuhi kehendaknya dengan menyingkirkan penghalang. Missalnya : Dengan membunuh si B maka A sebelumnya harus membunuh si C, karena si C pengawal B, antara A dan C sebelumnya tidak punya rasa dendam apapun hanyalah kebetulan si C pengawal B, A terpaksa tetapi sengaja membunuh si C terlebih dahulu, dan kemudian baru si B. Matinya si B

baru maksud si A tercapai, A yakin baru dapat membunuh B setelah membunuh C.

Sedangkan kesengajaan yang termasuk katagori hurup C, kesengajaan ini yang terang-terangan tidak disertai bayangan suatu kepastian akan terjadi akibat yang bersangkutan, melainkan hanya dibayangkan suatu kemungkinan belaka akan akibat itu, misalnya : seseorang penunggang kuda melarikan kudanya dengan kencang di jalan yang ramai, didepannya anak-anak sedang bermain, ia sadar kemungkinan anak itu terlanggar, jika ia terus melarikan kudanya, karena kegemarannya ia tidak menghiraukan nasib anak dimaksud, ia tetap melarikan kudanya dengan tidak menyelamatkan anak itu. Jika ada anak yang mati atau terluka karenanya tidak ia kehendaki. Namun ia tetap dipersalahkan dengan sengaja menyebabkan matinya atau lukanya anak itu.

2. *Kelalaian*

Dalam hukum pidana sering disebut dengan istilah 'culpa'. Culpa dapat di bedakan dengan : "culpa levis dan culpa lata".⁵⁸ Culpa levis adalah suatu kelalaian ringan, sedangkan culpa culpa lata merupakan suatu kelalaian berat yang termasuk culpa levis misalnya : pelanggaran tertib lalu lintas. Namun lain halnya dengan culpa lata misalnya : kelalaian yang menyebabkan matinya orang seperti menabrak seseorang hingga meninggal.

⁵⁸Sudarto, *Hukum Dan Hukum Pidana*, Alumni : Bandung, 2002, Halaman 216.

Kelalaian (*culpa*) terletak antara sengaja dan kebetulan, bagaimanapun juga culpa dipandang lebih ringan dibandingkan dengan sengaja, oleh karena itu delik culpa, culpa itu merupakan delik semu, sehingga diadakan pengurangan pidana. Delik culpa mengandung ada 2 (dua) jenis, yaitu delik kelalaian yang menimbulkan akibat dan delik kelalaian yang tidak menimbulkan akibat. Tetapi yang diancam dengan pidana ialah perbuatan dengan tidak kehati-hatian itu sendiri, perbedaan keduanya sangat mudah dipahami, yaitu kelalaian yang menimbulkan akibat dengan terjadinya akibat itu, maka diciptakanlah delik kelalaian. Sedangkan yang tidak menimbulkan sesuatu akibat dengan sendirinya sudah diancam dengan pidana.

Persyaratan yang harus termuat di dalam delik kealpaan, yaitu :

- a. Tidak mengadakan praduga- praduga sebagaimana diharuskan oleh hukum, adapun hal ini menunjuk kepada terdakwa berpikir bahwa akibat tidak akan terjadi karena perbuatannya, padahal pandangan ini kemudian tidak benar. Kekeliruan terletak pada salah pikir/pandangan yang seharusnya disingkirkan. Terdakwa sama sekali tidak punya pikiran bahwa akibat yang dilarang mungkin timbul karena perbuatannya. Kekeliruan terletak pada tidak mempunyai pikiran sama sekali bahwa akibat mungkin akan timbul hal mana sikap berbahaya, dan
- b. Tidak mengadakan kehati-hatian sebagaimana diharuskan oleh hukum, mengenai hal ini menunjuk pada tidak mengadakan penelitian kebijaksanaan, kemahiran/usaha pencegah ternyata dalam keadaan yang tertentu/dalam caranya melakukan perbuatan.⁵⁹

Seseorang akan dipertanggungjawabkan atas tindakan-tindakannya, apabila tindakan tersebut melawan hukum serta tidak ada alasan pembe-

⁵⁹Moeljatno, *Hukum Pidana*, Ghalia Indonesia : Jakarta, 2004, Halaman 49.

nar/peniadaan sifat melawan hukum untuk pidana yang dilakukannya. Dilihat dari sudut kemampuan bertanggungjawab, maka hanya seseorang yang mampu bertanggungjawab yang dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatannya. Tidak dipidana jika tidak ada kesalahan adalah merupakan azas pertanggungjawaban pidana, oleh sebab itu dalam hal dipidanya seseorang yang melakukan perbuatan sebagai-mana yang telah diancamkan, ini tergantung dari soal apakah dalam melakukan perbuatan ini dia mempunyai kesalahan.

Kemampuan bertanggungjawab merupakan unsur kesalahan, maka untuk membuktikan adanya kesalahan unsur tadi harus dibuktikan lagi, mengingat hal ini sukar untuk dibuktikan dan memerlukan waktu yang cukup lama, maka unsur kemampuan bertanggungjawab dianggap diam-diam selalu ada karena pada umumnya setiap orang normal bathinnya dan mampu bertanggungjawab. Kecuali, jikalau ada tanda-tanda yang menunjukkan bahwa terpidana atau terdakwa mungkin jiwanya tidak normal. Dalam hal ini, hakim memerintahkan pemeriksaan yang khusus terhadap keadaan jiwa terdakwa sekalipun tidak diminta oleh pihak terdakwa. Jika hasilnya masih meragukan hakim, itu berarti bahwa kemampuan bertanggungjawab terhenti, sehingga kesalahan dianggap tidak ada dan pidana tidak dapat dijatuhkan berdasarkan azas tidak dipidana jika tidak ada kesalahan.

Persoalan kesalahan sebaiknya dibahas mengenai hal yang berhubungan dengan penerapan hukum positif. Bahwa umumnya ciri- ciri dari kesalahan yang berhubungan dengan hukum positif, menurut *Noyon* adalah sebagai berikut :

- a. Bahwa pelaku mengetahui atau harus dapat mengetahui hakikat dari kelakuannya dan keadaan- keadaan yang bersamaan dengan kelakuan itu (sepanjang keadaan- keadaan itu ada hubungannya),
- b. Bahwa pelaku mengetahui atau patut harus menduga kelakuannya itu bertentangan dengan hukum,
- c. Bahwa kelakuannya itu dilakukan, bukan karena sesuatu keadaan jiwa yang tidak normal (vide pasal 44 KUHP), dan
- d. Bahwa kelakuannya itu dilakukan, bukan karena pengaruh dari keadaan darurat atau paksa.⁶⁰

Kemampuan bertanggungjawab dapat diartikan sebagai suatu keadaan psichis, yang membenarkan adanya penerapan sesuatu upaya pemidanaan baik dilihat dari sudut umum maupun orangnya. Seseorang mampu bertanggungjawab, jika jiwanya sehat, apabila ;

1. Mampu untuk mengetahui atau menyadari bahwa perbuatannya bertentangan dengan hukum, dan
2. Dapat menentukan kehendaknya sesuai dengan kesadaran tersebut.⁶¹

Kemampuan bertanggungjawab adalah suatu keadaan normalitas psikis dan kematangan (kecerdasan) yang membawa ada 3 (tiga) kemampuan, menurut *Van Hammel* di antaranya ;

⁶⁰E.Y. Kanter dan S.R. Sianturi, *Azas- azas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Storia Grafika : Jakarta, 2002, Halaman 162.

⁶¹*Ibid*, 172.

- a. Mampu untuk mengerti nilai dari akibat perbuatannya sendiri,
- b. Mampu untuk menyadari bahwa perbuatannya itu menurut pandangan masyarakat tidak diperbolehkan, dan
- c. Mampu untuk menentukan kehendaknya atas perbuatannya itu.⁶²

Tidak dapat dipertanggungjawabkan itu dikarenakan jiwanya tidak normal, maka harus memperhatikan apakah telah terpenuhi 2 (dua) syarat, yaitu ;

- a) Syarat *psychiatriis*, yaitu pada terdakwa harus kurang sempurna akalnya atau sakit berubah akal yaitu keadaan kegilaan, yang mungkin ada sejak kelahiran atau karena suatu penyakit jiwa dan keadaan ini harus terus- menerus, dan
- b) Syarat *psychologis*, yaitu gangguan jiwa itu harus pada waktu sipelaku melakukan perbuatan pidana.⁶³

Pembuktian adanya unsur kesengajaan dalam diri pelaku yang melakukan tindakan melanggar hukum, perbuatannya itu dapat dipertanggungjawabkan kepada sipelaku, dikaitkan dengan keadaan yang menyertai serta tindakan sipelaku pada waktu ia melakukan perbuatan melanggar hukum yang dituduhkan kepadanya tersebut. Menurut sifatnya ada 2 (dua) jenis kesengajaan dalam suatu tindak pidana, yaitu :

- a. *Dolus malus*, yaitu dalam hal seseorang melakukan tindak pidana, tidak saja hanya menghendaki tindakannya itu, tetapi juga menginsyafi bahwa tindakannya itu dilarang oleh undang- undang dan diancam dengan pidana, dan

⁶²Sudarto, 1987, *Op, Cit*, Halaman 93.

⁶³<http://raspati.blogspot.com/2007/06/pertanggungjawaban>.

- b. Kesengajaan yang tidak mempunyai sifat tertentu (*kleurloos begrip*), yaitu dalam hal seseorang melakukan suatu tindak pidana tertentu, cukuplah hanya Menghendaki tindakan itu.⁶⁴

C. Subjek Pertanggungjawaban Pidana

Pengertian subjek hukum yang di dalam istilah Belanda meliputi '*Persoon*' dan '*Rechtspersoon*' adalah manusia atau orang yang memiliki kewenangan untuk bertindak dalam lalu lintas lapangan hukum (khususnya hukum perdata). '*Rechtspersoon*' istilah badan hukum yang diberikan kewenangan oleh Undang-undang untuk dapat bertindak sebagaimana orang yang masuk dalam golongan '*persoon*'. Di Indonesia, badan hukum dapat berupa Perusahaan Umum (Perum), Perusahaan Jawatan (Perjan), Perseroan (Pesero), Perseroan Terbatas (PT), Yayasan dan Kooperasi. Diantara organisasi- organisasi tersebut, Perusahaan Terbatas (PT) adalah yang paling populer dan paling banyak digunakan manusia/orang atau kelompok orang alat oleh pengusaha untuk melakukan kegiatan di dalam bidang perekonomian.

Dengan demikian yang dapat dijadikan sebagai subjek hukum, selain manusia pribadi adalah badan hukum, begitu pula dalam lapangan hukum pidana. Subjek pertanggungjawaban dalam lapangan hukum pidana merupakan subjek tindak pidana, mengingat dari uraian yang dikemukakan di atas, bahwa yang akan mempertanggungjawabkan suatu tindak pidana adalah pelaku tindak pidana itu sendiri,

⁶⁴E.Y. Kanter dan S.R. Sianturi, *Op, Cit*, Halaman 171.

sehingga sudah barang tentu subjeknya haruslah sama antara pelaku tindak pidana dan yang akan mempertanggungjawabkan perbuatan pidananya.

Menurut *EY. Kanter dan SR. Sianturi*, yang dianggap sebagai subjek tindak pidana adalah manusia (*natuurlijke personen*), sedangkan yang lainnya tidak dianggap sebagai subjek, bahwa manusialah yang dianggap sebagai subjek tindak pidana. Kenyataan ini dapat disimpulkan antara lain dari ⁶⁵;

- a. Perumusan delik yang selalu menentukan subjeknya dengan istilah ; barang siapa, warga negara Indonesia, nakhoda, pegawai negeri dan lain sebagainya. Penggunaan istilah- istilah tersebut selain dari pada yang ditentukan dalam rumusan delik yang bersangkutan, ditemukan dasarnya dari pasal- pasal ; pasal 2 sampai dengan pasal 9 KUHPidana. Untuk istilah barang siapa, dalam pasal- pasal 2,3 dan pasal 4 KUHPidana digunakan istilah '*een ieder*' (dengan terjemahan 'setiap orang'),
- b. Ketentuan mengenai pertanggungjawaban pidana seperti diatur, terutama dalam pasal 44, 45 dan pasal 49 KUHPidana, yang antara lain mengisya-ratkan sebagai '*geestelijke vermogens*' dari petindak, dan
- c. Ketentuan mengenai pidana yang diatur dalam pasal 10 KUHPidana, terutama mengenai pidana denda, hanya manusialah yang mengerti nilai uang.

Di dalam perkembangan hukum pidana selanjutnya memang bukan manusia saja yang dianggap sebagai subjek. Penentuan atau perluasan badan hukum sebagai subjek tindak pidana, "adalah karena kebutuhan, terutama yang berkaitan dengan persoalan perpajakan, perekonomian dan keamanan negara, yang disesuaikan

⁶⁵*Ibid*, Halaman 253.

kan dengan perkembangan peradaban dan ilmu pengetahuan manusia”⁶⁶. Namun, pada hakekatnya, manusia yang merasakan/menderita pembedaan itu.

Manusia sebagai subjek tindak pidana dapat diminta pertanggungjawaban pidana sebagai pelaku tindak pidana. Pelaku adalah mereka (orang/manusia maupun korporasi/badan hukum) yang melakukan perbuatan pidana bersifat melawan hukum, sebagaimana yang dirumuskan dalam undang-undang.⁶⁷ Terhadap siapa saja yang dapat dikategorikan sebagai pelaku tindak pidana apabila dikaitkan dengan pasal 55 dan pasal 56 KUHPidana, dapat dianalisis sebagai berikut ;

a. Orang yang melakukan (*dader plegen*)

Orang ini bertindak sendiri untuk mewujudkan segala maksud dari tindak pidana yang dilakukannya,

b. Orang yang menyuruh melakukan (*doen plegen*)

Dalam melakukan tindak pidana minimal 2 (dua) orang, yaitu orang yang menyuruh melakukan dan orang yang disuruh melakukan, jadi bukan pelaku utama yang melakukan tindak pidana, tetapi dengan bantuan orang lain yang hanya merupakan alat saja,

c. Orang yang turut melakukan (*mede plegen*)

Turut melakukan artinya, disini adalah yang melakukan bersama-sama. Dalam tindak pidana ini pelakunya minimal 2 (dua) orang, yaitu yang melaksanakan (*dader plegen*) dan orang yang turut melaksanakan (*mede plegen*).

⁶⁶*Ibid*, Halaman 222.

⁶⁷Andi Hamzah, *Op, Cit*, Halaman 17.

d. Orang yang menganjurkan/membujuk orang lain (*uitloker*)

Orang yang dengan sengaja menganjurkan/membujuk orang lain dengan cara menghasut mempergunakan cara- cara memberi upah, perjanjian, penyalahgunaan kekuasaan atau martabat dan lain sebagainya.

e. Orang yang membantu melakukan (*medeplechtige*)

Orang yang membantu melakukan sebelum maupun sesudah tindak pidana itu dilaksanakan dengan memberikan bantuan atau kemudahan terhadap pelaku tindak pidana tersebut.

Selain manusia (pribadi) sebagai subjek dalam hukum pidana, dikenal pula subjek lain dalam hukum pidana, yaitu badan hukum (korporasi) yang dapat juga dijadikan sebagai subjek dalam hukum pidana. Memang diakui dalam hukum Pidana gambaran tentang pelaku tindak pidana masih sering dikaitkan dengan perbuatan yang secara fisik dilakukan oleh pelaku (*fysieke dader*). Sedangkan perbuatan korporasi selalu diwujudkan melalui perbuatan manusia (direksi, manajemen). Banyak pihak yang tidak mendukung pandangan bahwa badan hukum (korporasi) yang wujudnya semu dapat melakukan suatu tindak pidana serta memiliki *criminal intent* yang melahirkan pertanggungjawaban pidana.

Di samping itu, mustahil untuk dapat menghadirkan korporasi dengan fisik yang sebenarnya dalam ruang pengadilan dan duduk di kursi terdakwa guna menjalani proses peradilan. Terlebih lagi pengaturan mengenai pembedaan terhadap badan hukum (korporasi) sebagai subjek hukum tidak dapat kita temui dalam Kitab Undang- undang Hukum Pidana (KUHPidana). Di dalam KUHPidana yang dianggap sebagai subjek hukum pidana hanyalah orang perseorangan dalam ko-

notasi biologis yang alami, sehingga KUHPidana saat ini tidak bisa dijadikan sebagai landasan untuk pertanggungjawaban pidana yang dilakukan oleh badan hukum (korporasi), namun hanya dimungkinkan pertanggungjawaban pidana oleh pengurus korporasi. Hal ini bisa dilihat dalam ketentuan pasal 398 KUHPidana, yang menyatakan bahwa “jika seseorang pengurus atau komisaris perseroan terbatas atau perkumpulan koperasi yang dinyatakan dalam keadaan pailit atau diperintahkan penyelesaiannya oleh pengadilan, diancam dengan pidana penjara paling lama satu tahun empat bulan”.

Namun demikian, karena perkembangan zaman, teknologi dan kemajuan ekonomi sehingga dianggap korporasi dapat juga melakukan suatu kejahatan/ tindak pidana dalam berbagai bentuk dan modus operandinya, seperti memanipulasi pajak, sehingga pajak yang dibayarkan menjadi lebih kecil dari yang sesungguhnya, pencucian uang (*money laundering*) dengan mendirikan badan usaha untuk menutupi uang hasil kejahatan (penyeludupan, narkoba, korupsi) dan lain sebagainya, sehingga korporasi dapat juga diminta pertanggungjawaban pidana atas perbuatannya. Menurut *Muladi dan Dwidja Priyatno* melalui doktrin/ajaran, yaitu :

1. Teori *Identification Doctrine*, korporasi dapat dibebani pertanggungjawaban pidana, orang yang melakukan tindak pidana harus dapat diidentifikasi terlebih dahulu,
2. Teori *Vicarious Liability*, dikenal dengan teori peranggungjawaban pidana pengganti, dan
3. Teori *Strict Liability*, yaitu pertanggungjawaban mutlak/absolute liability dikenal dengan pertanggungjawaban pidana tanpa kesalahan.⁶⁸

⁶⁸Muladi dan Dwija Priyanto, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Kencana Prenada Media Group : 1991, Halaman 67.

Identification doctrine atau teori identifikasi pada dasarnya mengakui bahwa tindakan dari agen tertentu dari korporasi, selama tindakan itu berkaitan dengan korporasi, dianggap sebagai tindakan korporasi itu sendiri.⁶⁹ Sehingga apabila perbuatan tersebut mengakibatkan terjadinya tindak pidana yang menimbulkan kerugian, sesungguhnya perbuatan tersebut merupakan tindak pidana yang dilakukan korporasi. *Identification doctrine* adalah doktrin yang menyatakan bahwa perusahaan dapat melakukan sejumlah delik secara langsung lewat orang-orang yang berhubungan erat dengan perusahaan dan oleh karena itu pertanggungjawaban perusahaan tidak bersifat pertanggungjawaban pribadi.

Identification doctrine berpandangan bahwa korporasi dianggap sebagai *directing mind (alter ego)*. Artinya, perbuatan *mens rea* para individu itu kemudian dikaitkan dengan korporasi. Jika individu diberi kewenangan untuk bertindak atas nama dan selama menjalankan bisnis korporasi, *mens rea* para individu itu merupakan *mens rea* korporasi. Muncul doktrin ini dilatar belakangi oleh teori organ, dikarenakan orang-orang identik dengan korporasi sangat bergantung kepada jenis dan struktur organisasi. Organisasi dalam banyak hal disamakan dengan tubuh manusia. Korporasi sebagai sebuah organisasi memiliki otak dan pusat syaraf yang mengendalikan apa yang dilakukannya. Ia memiliki tangan yang memegang alat dan bertindak sesuai dengan arahan dari pusat syaraf. Beberapa orang di lingkungan korporasi itu hanyalah karyawan dan agen yang tidak

⁶⁹Mahrus Ali, *Hukum Pidana Dalam Teori dan Praktek*, Gramata Publishing, Jakarta, 2012, Halaman 78.

lebih dari tangan dalam melakukan pekerjaannya dan tidak bisa dikatakan sikap batin atau kehendak perusahaan.⁷⁰

Di sisi lain, direktur atau pejabat setingkatnya mewakili sikap batin yang mengarahkan, mewakili kehendak perusahaan dan mengendalikan apa yang dilakukan. Sikap batin mereka merupakan sikap batin korporasi. Artinya, doktrin ini diharapkan dapat mendorong pertanggungjawaban pidana dari korporasi atas *actus reus* dan *mens rea* dari pejabat berwenang (*controlling officers*), tetapi terbatas pada pejabat tersebut.

Dalam doktrin ini, pertanggungjawaban pidana yang dibebankan kepada korporasi harus memperhatikan dengan teliti siapa yang benar-benar menjadi aktor intelektualnya/pemegang kontrol operasional korporasi. Suatu perbuatan dapat dianggap sebagai tindak pidana yang dilakukan oleh korporasi, dinyatakan tindak pidana apabila dilakukan oleh pejabat yang memiliki kewenangan menerapkan kebijakan di dalam korporasi sebagai *directing mind*.⁷¹

Menurut *Barda Nawawi Arief*, *vicarious liability* adalah suatu konsep pertanggungjawaban seseorang atas kesalahan yang dilakukan oleh orang lain, seperti tindakan yang dilakukan yang masih berada dalam ruang lingkup pekerjaannya.⁷² Ajaran/doktrin pertanggungjawaban pidana pengganti (*vicarious liability*) ialah seseorang dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan/kesalahan orang lain. Teori pertanggungjawaban pidana pengganti hanya dapat diterapkan apabila

⁷⁰Muladi dan Dwidja Priyatno, *Op, Cit*, Halaman 91.

⁷¹ Andi Hamzah, *Op, Cit*, Halaman 120.

⁷²Barda Nawawi Arief, *Perbandingan Hukum Pidana*, Raja Grafindo Persada : Jakarta, 2004, Halaman 33.

benar- benar dapat dibuktikan bahwa ada hubungan atasan bawahan antara atasan dan bawahan yang melakukan tindak pidana.⁷³

Ajaran pertanggungjawaban pidana pengganti pada dasarnya adalah untuk menjawab pertanyaan, apakah terhadap seseorang dapat dikenakan pertanggungjawaban secara pidana atas tindak pidana yang dilakukan oleh orang lain. Pertanggungjawaban pidana yang umumnya hanya dapat terjadi apabila pada diri sipembuatnya terdapat unsur kesalahan, dengan *vicarious liability* diberikan pengecualian, di mana seorang lain bertanggungjawab atas perbuatan yang dilakukan oleh orang lain. Pengecualian ini terjadi apabila ada hubungan kerja sebagaimana antara pekerja dan majikan dalam suatu perusahaan. Majikan dapat diminta pertanggungjawaban pidana atas kesalahan pekerja yang bekerja padanya. Pertanggungjawaban pidana pengganti ini baru dapat diterapkan apabila teroenuhinya dua syarat, yang pertama terdapat adanya hubungan kerja, seperti antara pekerja dan majikan, dan syarat yang kedua tindak pidana yang dilakukan oleh pekerja tersebut harus berkaitan atau masih dalam ruang lingkup pekerjaannya.

Sedangkan Ajaran/ doktrin pertanggungjawaban ketat/mutlak (*strict liability*) merupakan suatu bentuk pertanggungjawaban pidana dapat dibebankan kepada pelaku tindak pidana yang bersangkutan dengan tidak perlu dibuktikan adanya kesalahan (kesengajaan dan/atau kealpaan) pada pelakunya. *Strict liability* ini merupakan konsep pertanggungjawaban tanpa kesalahan (*liability without fault*). Artinya, suatu bentuk pelanggaran dan/atau kejahatan yang di dalamnya tidak

⁷³ Andi Hamzah, *Op, Cit*, Halaman 124.

mensyaratkan adanya unsur kesalahan, tetapi hanya diisyaratkan adanya suatu perbuatan saja.

Menurut *Roeslan Saleh*, tindak pidana yang dilakukan dalam *strict liability* yang dibutuhkan hanyalah dugaan atau pengetahuan dari pelaku (terdakwa) dan hal ini cukup menuntut pertanggungjawaban dari padanya. Jadi, tidak dipersoalkan adanya *mens rea* karena unsur pokok dari *strict liability* adalah *actus reus* (perbuatan), sehingga yang harus dibuktikan adalah *actus reus* (perbuatan) dan bukan *mens rea* (kesalahan).⁷⁴

Doktrin pertanggungjawaban mutlak (*strict liability*) merupakan pembebanan pertanggungjawaban kepada korporasi atas tindak pidana yang dilakukan oleh seseorang yang bekerja pada korporasi tersebut. Dalam arti, suatu pertanggungjawaban pidana dapat dibebankan kepada pelaku tindak pidana tertentu, tanpa dibuktikan ada atau tidaknya unsur kesalahan. Hal ini dikarenakan korporasi tidak memiliki *mens rea*, karena korporasi itu sendiri tidak memiliki sikap kalbu. Sederhananya penentuan tindak pidananya orang-orang yang bertindak untuk dan atas nama korporasi dalam hal ini pengurus/ pegawainya yang memperoleh kewenangan untuk melakukan perbuatan hukum korporasi.

Ajaran pertanggungjawaban pidana mutlak tidak melihat atau tidak mempersoalkan ada atau tidaknya unsur kesalahan pada pelakunya, telah diterima dalam RUU KUHP 2012 yang dicantumkan dalam ketentuan pasal 35 ayat (2) dari RUU tersebut : “Bagi tindak pidana tertentu, undang-undang dapat menentukan bahwa seseorang dapat dipidana semata-mata karena telah dipenuhinya

⁷⁴Roeslan Saleh, *Pikiran-pikiran Tentang Pertanggungjawaban Pidana*, Ghalia Indonesia : Jakarta, 1999, Halaman 21.

unsur-unsur tindak pidana tersebut tanpa perlu memperhatikan adanya unsur kesalahan”. Di dalam penjelasan Pasal 35 ayat (2) RUU KUHP tersebut menyatakan :

Ketentuan dalam ayat ini juga merupakan suatu pengecualian seperti halnya ayat (2). Oleh karena itu, tidak berlaku juga bagi semua tindak pidana, melainkan hanya untuk pidana tertentu yang telah ditetapkan oleh undang-undang. Untuk tindak pidana tertentu tersebut, pembuat tindak pidananya telah dapat dipidana karena telah dipenuhinya unsur-unsur tindak pidana oleh pembuatnya. Disini kesalahan pembuat tindak pidana dalam melakukan perbuatan tersebut tidak lagi diperhatikan. Asas ini dikenal sebagai asas “strict liability”.

Dengan demikian, RUU KUHP tersebut berpendirian bahwa apabila terhadap suatu tindak pidana pelakunya akan dipertanggungjawabkan tanpa keharusan melakukan pembuktian terhadap adanya kesalahan (*mens rea*) pada pihak pelaku, haruslah itu dengan tegas ditentukan dalam undang-undang itu sendiri. Apabila tidak ditentukan secara tegas didalam undang-undang bahwa “seorang dapat dipidana semata-mata karena telah dipenuhinya unsur-unsur tindak pidana tersebut tanpa memperhatikan adanya kesalahan”, penuntut umum harus memperlakukan ketentuan Pasal 35 ayat (1) dan Pasal 36 ayat (1), yaitu harus dapat membuktikan bahwa pada saat pelaku melakukan tindak pidana yang dituduhkan itu terdapat kesalahan (*mens rea*) pada pelakunya.

Menurut *Barda Nawawi Arief*, perlunya pembatasan pemberlakuan doktrin *strict liability*, bahwa :

Karena Strict Liability ini sangat jauh menyimpang dari asas kesalahan maka para ahli hukum pidana membatasi penerapannya hanya pada delik-delik tertentu saja. Kebanyakan *strict liability* terdapat pada delik-delik yang diatur dalam undang-undang (*statutory offences, regulatory offences, mala prohibita*) pada umumnya merupakan delik-delik terhadap kesejahteraan umum (*public welfare offences*) termasuk *regulatory offences*, misalnya delik yang mengancam keselamatan manusia, seperti pence-

maran dan kerusakan lingkungan yang menyebabkan terjadinya polusi udara, air dan lainnya.⁷⁵

Selanjutnya *Barda Nawawi Arief*, memberikan kriteria batas-batas yang harus diperhatikan apabila akan menerapkan *strict liability* yang merupakan penyimpangan dari asas kesalahan. Batas-batas itu adalah :

1. Sejauh mana akibat-akibat yang ditimbulkan oleh perkembangan delik-delik baru ikut campur mengancam kepentingan umum yang sangat luas dan eksistensi pergaulan hidup sebagai totalitas, dan
2. Sejauh mana nilai-nilai keadilan berdasarkan Pancasila membenarkan asas ketiadaan kesalahan sama sekali.⁷⁶

Dengan demikian, penerapan *Strict liability* sangat erat kaitannya dengan ketentuan tertentu dan terbatas. Untuk lebih jelasnya apa yang menjadi landasan dan kriteria penerapan *strict liability crime* dapat dikemukakan beberapa patokan dasarnya , yaitu :

1. Perbuatan itu tidak berlaku umum terhadap semua jenis tindak pidana, tetapi sangat terbatas dan tertentu terutama mengenai kejahatan anti sosial atau yang membahayakan sosial.
2. Perbuatan itu benar-benar bersifat melawan hukum (*unlawfull*) yang bertentangan dengan kehati-hatian yang diwajibkan hukum dan kepatutan.
3. Perbuatan tersebut dilarang dengan keras oleh undang-undang karena dikategorikan sebagai aktivitas atau kegiatan yang sangat berpotensi mengandung bahaya kepada kesehatan, keselamatan, dan moral public (*a particular activity potencial danger of public health,safety or moral*); dan
4. Perbuatan atau aktivitas tersebut secara keseluruhan dilakukan dengan cara tidak melakukan pencegahan yang sangat wajar (*unreasonnable precausions*).⁷⁷

Patokan dasar dalam penerapan pertanggungjawaban pidana mutlak (*strict liability*) yang perlu diperhatikan perbuatan itu tidak berlaku umum terhadap se-

⁷⁵Barda Nawawi Arief, *Perbandingan Hukum Pidana*, Rajawali Pers :Jakarta, 1990, Halaman 29.

⁷⁶Barda Nawawi Arief, *Teori dan Kebijakan Pidana*, Alumni : Bandung1992, Halaman 141.

⁷⁷Sutan Remy Sjahdeini, *Op.Cit*, Halaman 109.

mua jenis tindak pidana, tetapi sangat terbatas dan tertentu terutama mengenai kejahatan anti sosial, perbuatan itu benar-benar bersifat melawan hukum (*unlawfull*) yang bertentangan dengan kehati-hatian yang diwajibkan hukum dan kepatutan. Perbuatan tersebut dilarang dengan keras oleh undang-undang karena dikategorikan sebagai aktivitas/kegiatan yang sangat berpotensi mengandung bahaya kepada kesehatan, keselamatan, dan moral publik dan perbuatan atau aktivitas tersebut secara keseluruhan dilakukan dengan cara tidak melakukan pencegahan yang sangat wajar.

A. Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Kapal Terhadap Kecelakaan Kapal Motor Wicly Jaya Sakti

Pertanggungjawaban pidana sesungguhnya tidak hanya menyangkut persoalan hukum semata- mata, melainkan juga menyangkut persoalan nilai- nilai moral ataupun kesusilaan umumnya yang dianut oleh masyarakat atau kelompok- kelompok dalam masyarakat. Dipidananya seseorang tidaklah cukup, apabila orang/manusia itu telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan hukum atau yang bersifat melawan hukum.

Namun demikian, mempidana seseorang masih diperlukan adanya persyaratan bahwa orang itu yang melakukan perbuatan mempunyai kesalahan sebagaimana yang dirumuskan dalam Undang- undang, maka orang tersebut patut mempertanggungjawabkan perbuatan sesuai dengan kesalahannya. Kesalahan terdakwa terbukti ; “Apabila terdakwa telah melakukan perbuatan pidana (sifat melawan hukum), diatas umur tertentu mampu bertanggung- jawab, mempunyai suatu bentuk kesalahan yang berupa kesengajaan atau kealpaan dan tidak ada alasan pemaaf”.⁷⁸

Kapan orang dapat dikatakan mempunyai kesalahan. Kesalahan adalah keadaan psychis orang yang melakukan perbuatan dan hubungannya dengan perbuatan dilakukan sedemikian rupa, sehingga orang itu dicela. Kesalahan menurut akibatnya dapat dicela, menurut hakekatnya dapat dihindari kela-

⁷⁸Moeljatno, *Azas- azas Hukum Pidana*, Rineka Cipta : Jakarta, 2002, Halaman 165.

kuan yang melawan hukum itu, karena kehendak sipembuat terlihat pada kelakuan yang bersifat melawan hukum, maka ia dapat di cela.⁷⁹ Dengan demikian tersirat dalam unsur kesalahan adanya keadaan bathin dari orang yang melakukan perbuatan itu dan hubungan keadaan bathin dengan perbuatan yang dilakukan sedemikian rupa, sehingga orang dengan kesalahannya itu dianggap mampu bertanggungjawab.

Menurut *Roeslan Saleh*, orang dianggap mampu bertanggung jawab harus memenuhi kreteria yaitu :

- a. Dapat menginsyafi makna dari pada perbuatannya,
- b. Dapat menginsyafi bahwa perbuatannya itu tidak dapat di pandang patut dalam pergaulan masyarakat, dan
- c. Mampu untuk menentukan niat atau kehendaknya dalam melakukan perbuatan.⁸⁰

Mampu bertanggung jawab adalah mampu untuk menginsyafi sifat melawan hukumnya perbuatan dan sesuai dengan keinsyafan itu untuk menentukan kehendaknya. Untuk menentukan adanya kemampuan untuk bertanggung jawab ada dua faktor, faktor pertama akal dan faktor kedua kehendak. Akal yaitu dapat digunakan oleh seseorang untuk membedakan antara perbuatan yang diperbolehkan dan yang tidak diperbolehkan oleh hukum. Sedangkan kehendak, yaitu seseorang itu dapat menyesuaikan tingkah lakunya dengan keinsyafan atas mana diperbolehkan dan mana yang tidak diperbolehkan.

Apabila seseorang dianggap mampu bertanggung jawab bukan hanya faktor akal dan kehendaknya, melainkan pula antara bathin dengan per-

⁷⁹*Ibid*, Halaman 77.

⁸⁰*Ibid*, Halaman 80.

buatan yang dilakukan yang sering disebut dengan istilah ‘*actus reus*’, yaitu sesuatu perbuatan tidak dapat membuat seseorang bersalah kecuali apabila dilakukan dengan ‘*mens rea*’ (niat jahat). *Mens rea* itu merupakan unsur mental yang bervariasi dengan berbagai jenis peristiwa pidana, Dalam kasus tindak pidana pelayaran yang berupa kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi di wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur. Menurut *M. Simbolon*, menyatakan :

Niat kurang baik/tercela (*mens rea*) dalam melakukan pelayaran menggunakan kapal motor Wicly Jaya Sakti dari Nipah Panjang Kabupaten Tanjung Jabung Timur hendak menuju Dabo Singkep Kabupaten Liningga Kepulauan Riau. terlihat nakhoda kapal motor menyalahi izin trayek yang diberikan, izin trayek yang diberikan dalam hal pengangkutan barang, akan tetapi dalam perjalanan digunakan juga mengangkut penumpang (orang), sehingga mengakibatkan kondisi kapal motor menjadi tidak laiklaut dari segi garis muat dan pemuatannya. Hal ini berdampak kapal mengalami musibah kecelakaan dan tenggelam di perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur. Niat kurang baik/tercela lainnya termasuk juga nakhoda kapal menyalahi prosedur dalam pelayaran dengan mengganti anak buah kapal (ABK) yang memiliki kompetensi/ keahlian standar bersertifikat pelayaran, dengan anak buah kapal yang tidak memiliki kompetensi/keahlian dalam pelayaran.⁸¹

Untuk menentukan pertanggungjawaban pidana pelaku (nakhoda) yang melakukan pelayaran, mengakibatkan kapal mengalami kecelakaan dan tenggelam di perairan laut Tanjung Jabung, menyebabkan kerugian harta benda dan hilangnya nyawa manusia sebanyak 5 (lima) orang. Pelaku (nakhoda) dapat dikatakan sudah memenuhi unsur delik/pidana, terlihat dari faktor akal dan kehendaknya dibarengi dengan antara batin (*mens rea*) dengan perbuatannya (*actus reus*) ditandai dengan perbuatan nakhoda kapal

⁸¹M. Simbolon, *Wawancara*, Penyidik Pol Air Kepolisian Resort Tanjung Jabung Timur, 6 Juni 2022.

menyalahi izin trayek yang diberikan hanya khusus mengangkut barang dan dalam perjalanan disalahgunakan juga mengangkut penumpang/orang, Mengganti anak buah kapal dalam perjalanan dari yang memiliki keahlian/skill dalam bidang pelayaran dengan anak buah kapal yang tidak memiliki keahlian/skill dalam bidang pelayaran.

Dalam kondisi ini jelas kapal motor Wicly Jaya Sakti dalam kondisi yang kurang laiklaut dari segi garis muat dan pemuatannya. Dengan tidak memperhatikan keselamatan barang dan penumpang sebagaimana yang ditetapkan dalam pasal 117 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran tersebut, mengakibatkan kapal dalam pelayaran ditimpa musibah kecelakaan di perairan laut Tanjung Jabung, yang mengakibatkan meninggalnya penumpang sebanyak 5 (lima) orang. Terhadap nakhoda didakwa melanggar pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran.

Mensrea dianggap secara diam- diam selalu ada karena pada umumnya setiap orang normal bathinnya, dianggap mampu bertanggungjawab. Kecuali, jikalau ada tanda- tanda yang menunjukkan bahwa terpidana atau terdakwa mungkin jiwanya tidak normal sebagaimana yang diatur dalam pasal 44 ayat (1) KUHPidana, sehingga dengan alasan pemaaf dianggap tidak mampu bertanggungjawab dan dibebaskan dari tuntutan pidana.

Sistem pertanggungjawaban dalam lapangan hukum pidana merupakan subjek tindak pidana, bahwa yang akan mempertanggungjawabkan suatu tindak pidana adalah pelaku tindak pidana itu sendiri, sehingga sudah barang

tentu subjeknya haruslah sama antara pelaku tindak pidana dan yang akan mempertanggungjawabkan perbuatan pidananya.

Terhadap tindak pidana pelayaran yang berupa kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti tenggelam diperairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur, yang melanggar ketentuan pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, persoalan pertanggungjawaban pidana merupakan hal yang penting untuk diperhatikan, apakah perbuatan seseorang dapat dipertanggungjawabkan atau tidak dalam melakukan suatu tindak pidana. Terhadap tindak pidana pelayaran yang berupa kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang tenggelam di perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur, yang mengakibatkan meninggalnya sebanyak 5 orang penumpang yang dilakukan tersangka/terdakwanya Aan Zari Bin Zamri dapat tidaknya seseorang dipertanggungjawabkan pidana haruslah dipenuhi unsur- unurnya dilihat dari beberapa aspek. Menurut *Esa Pratama Putra*, yaitu :

Untuk menentukan kriteria seseorang dianggap bersalah atau tidak dapat dilihat dari beberapa aspek, yang pertama didahului dengan adanya perbuatan (perbuatan aktif maupun perbuatan pasif), aspek kedua perbuatan itu mengandung unsur kesalahan (dengan sengaja atau kealpaan/kelalaian), aspek yang ketiga perbuatan itu diatur dan dilarang dalam undang- undang dan aspek lainnya terhadap pelaku yang dapat dipertanggungjawabkan (tidak ada alasan pemaaf).⁸²

Untuk menentukan kriteria seseorang dianggap bersalah atau tidak dalam kasus kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang tenggelam di perairan laut Tanjung Jabung mengakibatkan meninggalnya sebanyak 5

⁸²Esa Pratama Putra, *Wawancara*, Hakim Pengadilan Negeri Tanjung Jabung Timur, 7 Juni 2022.

(lima) orang penumpang dapat dilihat dalam berbagai aspek. Aspek yang pertama, harus ada perbuatan yang dilakukan untuk di-minta pertanggung-jawaban. Perbuatan itu dalam bentuk kesalahan yang dilakukan, baik karena unsur kesengajaan maupun karena unsur kelalaian. Jika dihubungkan dengan Perkara Nomor 71/Pid.Sus/2021/PN.Tjt pelakunya saudara Aan Zari Bin Zamri jelas perbuatan yang dilakukan mengandung *unsur kesalahan, dimana kesalahan pertama nakhoda kapal secara sengaja menyalahi izin trayek yang diberikan kapal motor Wicly Jaya Sakti izin diberikan dalam pengangkutan barang, tetapi dalam perjalanan digunakan untuk mengangkut penumpang. Kesalahan nakhoda kapal yang kedua, mengganti anak buah kapal (ABK) yang memiliki spesifikasi keahlian/skill di bidang pelayaran dengan anak buah kapal yang tidak memiliki keahlian/ skill dalam bidang pelayaran.* Jelas perbuatan nakhoda kapal motor Wicly Jaya Sakti unsur kesalahan dengan sengaja terbukti yang melanggar pasal 117 dan jo pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran.

Aspek yang kedua, untuk dapat dipertanggungjawabkan pidana terhadap pelakunya, perbuatan yang berupa kesalahan dengan unsur sengaja yang dilakukan Aan Zari Bin Zamri harus perbuatan kesalahan yang dirumuskan dalam peraturan perundang- undangan. Jika ditelaah dari berkas Perkara Nomor 71/Pid.Sus/2021/PN.Tjt, perbuatan kesalahan yang dilakukan dengan unsur sengaja menyalahi izin trayek yang diberikan, kapal motor hanya diberikan izin khusus mengangkut barang dalam perjalanan digunakan mngangkut orang/penumpang yang tidak sesuai dengan peraturan perun-

dang- undangan, yaitu ketentuan pasal 117 dan jo pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran.

Aspek yang ketiga perbuatan itu diatur dan dilarang dalam undang-undang, yaitu ketentuan sebagaimana yang termuat dalam pasal 117 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, yang menyatakan :

- (1) *Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan ;(1) kelaiklautan kapal dan (2) kenavigasian”.*
- (2) *Kelaiklautan kapal, Wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya meliputi ;*
 - a. *keselamatan dan keamanan kapal,*
 - b. *perhatian utama pencemaran dari kapal,*
 - c. *pengendalian kapal,*
 - d. *batas pemuat kapal dan pemuatan,*
 - e. *kesejahteraan anak buah kapal dan kesehatan penumpang,*
 - f. *status hukum kapal,*
 - g. *pengaturan keselamatan dan perhatian pencemaran dari kapal, dan*
 - h. *pengaturan keamanan kapal.*
- (3) *Terpenuhinya semua standar kelaiklautan kapal, dibuktikan dengan sertifikat dan surat izin trayek kapal.*

Ketentuan pasal 302 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, yang menyatakan :

- (1) *Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau dengan paling banyak Rp. 400.000.000,- (empat ratus juta rupiah),*
- (2) *Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp. 500.000.000,- (lima ratus juta rupiah), dan*
- (3) *Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.500.000.000,- (satu setengah milyar rupiah).*

Dengan demikian, perbuatan yang berupa kesalahan dengan unsur sengaja yang dilakukan nakhoda, membuat kapal motor Wicly Jaya Sakti tidak laiklaut adalah “*menyalahi izin trayek pengangkutan yang diberikan sehingga mengancam keselamatan dan keamanan kapal, tidak melakukan pengendalian kapal, menyalahi batas pemuat dan pemuatan kapal*” sebagaimana disebutkan dalam pasal 117 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran. Jelas perbuatan yang merupakan nakhoda kapal motor Wicly Jaya Sakti, dengan melanggar pasal 117 Undang- Undang Nomor 17 tahun 2008 yang membuat kapal dalam kondisi tidak laiklaut, sehingga kapal mengalami kecelakaan/musibah tenggelam di perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur, yang berakibat meninggalnya 5 (lima) orang penumpang. Jelas perbuatan nakhoda kapal melanggar pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran.

. Unsur- unsur dari ketentuan pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran meliputi unsur objektif maupun unsur subjektif. Unsur objektif, berupa perbuatan “*Nakhoda kapal dalam melakukan pelayaran mengetahui kondisi kapalnya tidak laiklaut (menyalahi izin trayek angkutan, tidak memperhatikan keselamatan dan keamanan kapal, tidak melakukan kapasitas muat dan pemuatan barang dengan baik, tidak melakukan pengendalian kapal)*” terpenuhi pada tersangka/terdakwa Aan Zari Bin Zamri, dengan kondisi kapal motor Wicly Jaya Sakti tidak laiklaut mengakibatkan kapal mendapat musibah kecelakaan dengan tengge-

lam di perairan laut Tanjung Jabung Timur. Sedangkan unsur subjektif berupa kesalahan “*yang dilakukan dengan sengaja*” membuat kapal motor tidak laiklaut, dengan modus menyalahi izin trayek yang diberikan mengangkut barang dan dipergunakan juga mengangkut penumpang, perbuatan ketidak laiklaut dapat mengancam keselamatan dan keamanan kapal dalam melakukan pelayaran, yang berakibat kapal mengalami musibah tenggelam dengan meninggalnya 5 (lima) orang penumpang. Artinya, baik unsur objektif maupun unsur subjektif terpenuhi dalam rumusan pasal 302 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran.

Perbuatan berupa kesalahan yang dilakukan dengan sengaja tersangka/terdakwa Aan Zari Bin Zamri, terbukti baik unsur objektif maupun unsur subjektifnya sebagaimana yang termuat dalam ketentuan pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran.

Perbuatan berupa kesalahan yang dilakukan dengan sengaja membuat kapal motor tidak laiklaut berakibat tenggelamnya kapal motor Wicly Jaya Sakti di perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur yang terpenuhi unsur objektif dan unsur subjektifnya harus diatur dalam suatu peraturan perundang- undangan, tiada lain menyangkut *azas legalitas* yang dicantumkan dalam ketentuan pasal 1 KUHPidana. Tiada suatu perbuatan dapat dipidana, kecuali ada suatu peraturan perundang- undangan yang mengaturnya yang terkenal dengan sebutan “*nullum delictum, nulla poena sine praevia lege poenali*”.

Aspek lainnya untuk mempertanggungjawabkan pidana terhadap pelaku tindak pidana pelayaran yang berupa kecelakaan kapal adalah terhadap pelaku yang berbuat kesalahan yang dilakukan dengan sengaja membuat kapal motor Wicly Jaya sakti tidak laiklaut disebabkan adanya perbuatan nakhoda meyalahi izin trayek yang diberikan dengan melanggar ketentuan pasal 117 dan pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, ditujukan kepada pelakunya Aan Zari Bin Zamri yang dapat diminta pertanggungjawaban. Artinya, perbuatan kesalahan yang dilakukan pelaku Aan Zari Bin Zamri tidak ada alasan pemaaf.

Aspek yang keempat, terhadap tersangka/terdakwa dalam melakukan perbuatan itu, tidak ada alasan pemaaf yaitu alasan yang menghapuskan kesalahan terdakwa. Walaupun perbuatan merupakan kesalahan yang bersifat melawan hukum, tetapi ia tidak dapat dihukum karena alasan pemaaf ini. Dalam hal ini, pelaku Aan Zari Bin Zamri tidak ada alasan pemaaf yang menghapuskan tuntutan pidananya, karena jiwa/psikisnya sehat dan tidak terganggu (penyakit jiwa), tidak dalam kapastitas menjalankan peraturan perundang- undangan, tidak melakukan dalam keadaan terpaksa (*overmach*). Dengan kata lain, tidak terpenuhinya alasan pemaaf sehingga pelakunya dapat diminta pertanggung-jawaban pidana.

Berdasarkan perkara Nomor 71/Pid.Sus/2021/PN.Tjt yang diputus oleh hakim Pengadilan Negeri Tanjung Jabung Timur tertanggal 21 September 2021 terhadap pelakunya Aan Zari Bin Zamri dapat diminta pertanggungjawaban pidana atas perbuatannya karena terpenuhi kreterianya, yaitu pertama

adanya perbuatan berupa kesalahan yang dilakukan dengan unsur sengaja. Unsur sengaja terbukti nakhoda kapal motor menyalahi izin trayek yang diberikan, yaitu khusus dalam hal pengangkutan barang akan tetapi dalam perjalanan pelayaran juga mengangkut orang/penumpang. Keadaan ini jelas dapat membuat kapal tidak laik laut, diikuti dengan tidak melakukan pemuatan yang tidak sesuai dengan kondisi kapal dengan baik, tidak memperhatikan keselamatan dan keamanan kapal.

Prihal yang kedua perbuatan itu berupa kesalahan yang dilakukan dengan unsur sengaja membuat kapal tidak laiklaut dalam perjalanan pelayarannya dari Nipah Panjang Tanjung Jabung Timur menuju Dabo Singkep Kabupaten Lingga Provinsi Kepulauan Riau, yang ketiga kesalahan itu diatur dan dirumuskan dalam peraturan perundang-undangan pasal 302 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, baik terpenuhi unsur objektif maupun unsur subjektifnya. Unsur yang keempat terhadap perbuatan berupa kesalahan yang dilakukan dengan sengaja membuat kapal motor Wicly Jaya Sakti tidak laiklaut yang dilakukan Aan Zari Bin Zamri sebagai pelakunya dapat dipertanggungjawabkan karena tidak ada alasan pemaaf pada diri/jiwa pela-ku, karena jiwanya sehat pikiran dan psikisnya, dan yang keempat pela-kunya Aan Zari Bin Zamri sudah dewasa berumur 38 tahun pada saat melakukan tindak pidana pelayaran yang berupa kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang tenggelam di perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur.

B. Permasalahan Yang Ditemui Dalam Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Kapal Terhadap Kecelakaan Kapal Motor Wicly Jaya Sakti

Dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya, jaksa selaku penuntut umum senantiasa bertindak berdasarkan hukum dengan mengindahkan norma-norma kagamaan, kesopanan, kesusilaan serta wajib menggali dan menjunjung tinggi nilai-nilai kemanusiaan yang hidup dalam masyarakat serta senantiasa menjaga kehormatan dan martabat profesinya, sehingga dalam keadaan jaksa selaku penuntut umum melaksanakan tindakan inkonsistensi dalam menuntut terdakwa telah memberikan ruang kepada masyarakat bahwa tindakan negara yang diwakili oleh jaksa penuntut umum tidak memberikan rasa kepastian hukum dan keadilan terhadap masyarakat yang menjadi korban dari kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang tenggelam di perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur, yang mengakibatkan korban harta benda dan nyawa yang meninggal sebanyak 5 (lima) orang. Menurut *Syarifah Zarima*, menyatakan :

Sebagai korban dari kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang mengalami kecelakaan dan tenggelam di perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur, berharap kepada aparat penegak hukum yang berwenang menangani kasus kecelakaan ini, untuk menuntut pelaku (nakhoda kapal) dihukum secara adil dan mendapat ganjaran hukuman yang seberat- beratnya.⁸³

Seharusnya, jaksa penuntut umum menjalankan secara konsisten dan konsekuen substansi norma-norma yang terdapat dalam pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran dengan menuntut terdakwa Aan Zari Bin Zamri dengan ancaman pidana paling lama 10 (se-

⁸³Syarifah Zarima, *Wawancara*, Korban Kecelakaan Kapal Motor Wicly Jaya Sakti di Perairan Laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur, 4 Juni 2022.

puluh) tahun dan denda paling banyak satu setengah milyar rupiah dan bukan menuntut terdakwa Aan Zari Bin Zamri selama 10 (sepuluh) bulan pidana penjara membayar denda sebesar Rp. 500.000.000,- (lima ratus juta rupiah) dan apabila denda yang dijatuhkan hakim tidak dibayar diganti dengan pidana kurungan selama 1 (satu) bulan.

Perlunya konsistensi jaksa penuntut umum dalam menuntut terdakwa Aan Zari Bin Zamri sesuai dengan substansi norma- norma yang termuat dalam pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, mengingat tuntutan pidana jaksa selaku penuntut umum, dijadikan sebagai dasar hakim dalam mempertimbangkan dan memutus perkara pidana terhadap terdakwa tersebut. Jarang sekali terjadi dalam praktiknya hakim memutus melebihi batas dari tuntutan pidana jaksa penuntut umum. Maksimal putusan hakim dalam menjatuhkan pidana terhadap terdakwa sama dengan tuntutan jaksa penuntut umum dan kadangkala kurang $\frac{1}{5}$ atau $\frac{1}{3}$ dari tuntutan jaksa penuntut umum, hakim memvonis terdakwa.

Minimalnya tuntutan pidana jaksa penuntut umum terhadap terdakwa Aan Zari Bin Zamri dengan tuntutan pidana 10 bulan penjara dan denda sebesar lima ratus juta rupiah dan apabila tidak dibayar diganti pidana kurungan selama 1 bulan, berimplikasi pada tahap pengambilan putusan hakim Pengadilan Negeri Tanjung Jabung Timur, walaupun terbukti terdakwa Aan Zari Bin Zamri bersalah melakukan tindak pidana pelayaran dalam kondisi kapal tidak laik laut, yang melanggar ketentuan pasal 117 ayat (2) dan pasal 302

ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran. Menurut *Nunung Kristiyani*, yang menyatakan :

Perbuatan terdakwa Aan Zari Bin Zamri terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana pelayaran dengan sengaja melakukan pelayaran kapal motor Wicly Jaya Sakti tidak laiklaut, sehingga terjadi insiden kecelakaan yang menenggelamkan kapal motor tersebut. Dengan korban meninggal sebanyak 5 (lima) orang. Jelas perbuatan nakhoda kapal Wicly Jaya Sakti telah melanggar unsur- unsur yang terdapat dalam pasal 117 ayat (2) dan pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran.⁸⁴

Perbuatan terdakwa Aan Zari Bin Zamri, telah terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana pelayaran dari proses persidangan di Pengadilan Negeri Tanjung Jabung Timur, yaitu ;

- a. Unsur "*Nakhoda yang melayarkan kapalnya*" bahwa yang dimaksud dengan nakhoda berdasarkan pasal 1 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, adalah 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,
- b. Unsur "*Mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laiklaut*". Bahwa yang dimaksud dengan kelaiklautan kapal, menurut pasal 1 angka 36 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, 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

⁸⁴Nunung Kristiyani, *Wawancara*, Hakim Pada Pengadilan Negeri Tanjung Jabung Timur, 9 Juni 2022.

hukum kapal, manajemen keselamatan dan keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu, dan

- c. Unsur “*Mengakibatkan kerugian harta benda dan nyawa*” bahwa dengan terjadinya kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang tenggelam di wilayah perairan Tanjung Jabung Timur, telah menimbulkan kerugian harta benda dan mengakibatkan hilangnya nyawa penumpang sebanyak 5 (lima) orang.

Dengan terpenuhinya unsur- unsur objektif nakhoda kapal membiarkan kapal dalam pelayaran tidak laiklaut dan unsur subjektif dengan sengaja melakukan pembiaran kondisi kapal tidak laiklaut dalam melakukan pelayaran dari Nipah Panjang Kabupaten Tanjung Jabung Timur menuju Dabo Singkep Kabupaten Lingga Provinsi kepulauan Riau. Jelas perbuatan nakhoda dapat diminta pertanggungjawaban pidana terkait dengan unsur kesalahan dengan sengaja yang dilakukannya.

Dalam pertanggungjawaban pidana terhadap terdakwa Aan Zari Bin Zamri dalam kasus tindak pidana pelayaran yang berupa terjadinya kecelakaan kapal yang menenggelamkan kapal motor Wicly Jaya sakti di perairan laut Tanjung Jabung Timur mengakibatkan korban meninggal dunia sebanyak 5 (lima) orang. Seharusnya majelis hakim Pengadilan Negeri Tanjung Jabung Timur memandang perkara Nomor : 71/Pid.Sus/2021/PN.Tjt adalah suatu tindak pidana pelayaran yang dikualifisir (tidak pidana yang diperberat) karena terdakwa Aan Zari Bin Zamri dengan sengaja membuat kapal tidak laiklaut dan memberikan keterangan palsu secara tertulis sebagai syarat

administrasi kepada Syahbandar atas surat Daftar Anak Buah Kapal (ABK) yang tidak memiliki keahlian/skill tertentu dalam bidang pelayaran.

Daftar anak buah kapal dapat dikategorikan sebagai akta otentik, dengan alasan bentuknya ditentukan oleh undang-undang dan dibuat oleh pejabat yang berwenang. Hal ini sejalan dengan ketentuan pasal 1868 KUHPerdara yang menyatakan : *“Suatu akta otentik ialah suatu akta yang dibuat dalam bentuk yang ditentukan oleh undang-undang, oleh atau di hadapan pegawai-pegawai umum yang berkuasa untuk itu tempat di mana akta dibuatnya”*.

Rujukan majelis hakim Pengadilan Negeri Tanjung Jabung Timur dalam memutus perkara tindak pidana pelayaran yang berupa terjadinya insiden kecelakaan kapal dengan menenggelamkan kapal Motor Wicly Jaya Sakti di perairan laut Tanjung Jabung Timur dengan meninggalnya 5 (lima) orang, terletak pada surat tuntutan dan dakwaan jaksa penuntut umum. Penjatuhan pidana terhadap terdakwa sepenuhnya bergantung pada penilaian dan keyakinan hakim terhadap alat bukti yang dikemukakan dalam persidangan dan fakta-fakta yang terungkap di persidangan. Hal ini sejalan dengan ketentuan pasal 193 ayat (1) KUHPidana, yang menyatakan *“Jika pengadilan berpendapat bahwa terdakwa bersalah melakukan tindak pidana, maka pengadilan menjatuhkan pidana kepadanya”*.

Kewenangan yang diberikan kepada hakim untuk mengambil suatu kebijaksanaan dalam memutus perkara, ditetapkan dalam ketentuan pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009, tentang Kekuasaan Kehakiman,

yang menyatakan “*Hakim wajib menggali, mengikuti dan memahami nilai-nilai hukum dan rasa keadilan yang hidup dalam masyarakat*”.

Dalam Perkara Nomor : 71/Pid.Sus/2021/PN.Tjt, hakim sangat cermat menguraikan unsur tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana, bahkan sebelum menjatuhkan putusannya, hakim memperhatikan dengan cara sesama ketentuan pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Peradilan dan Undang- Undang Nomor 8 Tahun 1981, tentang Kitab Undang- Undang Hukum Acara Pidana serta peraturan perundang- undangan lainnya yang terkait dengan tindak pidana pelayaran tersebut. Menurut *Esa Pratama Putra*, putusan majelis hakim Pengadilan Negeri Tanjung Jabung Timur Perkara Nomor 71/Pid.Sus/2021/PN.Tjt, adalah :

Menyatakan terdakwa Aan Zari Bin Zamri telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “melayarkan kapal tidak laiklaut, mengakibatkan kerugian harta benda dan nyawa manusia” sebanyak 5 (lima) orang, kemudian menjatuhkan pidana terhadap terdakwa oleh karena itu dengan pidana penjara selama 10 (sepuluh) bulan penjara, berikutnya menjatuhkan pidana denda sebesar Rp. 500.000.000,- (lima ratus juta rupiah) dan apabila denda tidak dibayar diganti dengan pidana kurungan selama 1 (satu) bulan, putusan berikutnya memerintahkan agar terdakwa ditahan, menetapkan barang bukti berupa 1 lembar asli grosse akta pendaftaran kapal, 1 lembar salinan persetujuan berlayar kapal beserta lampiran anak buah kapal dan manifest, 1 lembar salinan surat ukur dalam negeri, 1 lembar salinan surat sertifikat keselamatan dan 1 lembar salinan pas besar kapal, dan membebaskan kepada terdakwa untuk membayar perkara sejumlah lima ribu rupiah.⁸⁵

Dari pendapat di atas, terlihat amar putusan majelis hakim Pengadilan Negeri Tanjung Jabung Timur, setelah perkara pidana pelayaran yang mengakibatkan kecelakaan kapal dan menenggelamkan kapal Wicly Jaya

⁸⁵Esa Pratama Putra, *Wawancara*, Hakim Pada Pengadilan Negeri Tanjung Jabung Timur, 7 Juni 2022.

Sakti di perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur, sebagai berikut ;

- a. Menyatakan terdakwa Aan Zari Bin Zamri telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “melayarkan kapal tidak laiklaut”, mengakibatkan kerugian harta benda dan nyawa manusia sebanyak 5 (lima) orang,
- b. Menjatuhkan pidana terhadap terdakwa oleh karena itu dengan pidana penjara selama 10 (sepuluh) bulan penjara,
- c. Menjatuhkan pidana denda sebesar Rp. 500.000.000,- (lima ratus juta rupiah), apabila denda tidak dibayar diganti dengan pidana kurungan selama 1 (satu) bulan,
- d. Memerintahkan agar terdakwa ditahan,
- e. Menetapkan barang bukti berupa 1 lembar asli grosse akta pendaftaran kapal, 1 lembar salinan persetujuan berlayar kapal beserta lampiran anak buah kapal dan manifest, 1 lembar salinan surat ukur dalam negeri, 1 lembar salinan surat sertifikat keselamatan dan 1 lembar salinan pas besar kapal dikembalikan kepada H. Muhammad Ridwan Bin Yahya, dan
- f. Membebaskan kepada terdakwa membayar perkara sejumlah lima ribu rupiah.

Putusan majelis hakim Pengadilan Negeri Tanjung Jabung Timur dengan Perkara Nomor : 71/Pid.Sus/2021/PN.Tjt, diakui dari semua unsur dalam pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang pelayaran sudah terpenuhi dan putusan terhadap terdakwa Aan Zari Bin Zamri memenuhi

unsur dakwaan jaksa penuntut umum. Namun demikian, permasalahan yang dihadapi dalam hal pertanggungjawaban pidana terhadap terdakwa dalam pertimbangan hukumnya masih sangat lemah dan hukumannya masih sangat rendah dan inkonsistensi dan bersifat subjektif sekali dan tidak bersifat objektif, karena hanya mempertimbangkan sisi yang meringankan terdakwa saja, seperti ;

1. Terdakwa berlaku sopan dalam persidangan dan mengakui terus terang atas segala perbuatannya serta berjanji tidak mengulangi lagi perbuatan yang melanggar hukum tersebut,
2. Terdakwa belum pernah dihukum, dan
3. Terdakwa mempunyai tanggungan keluarga.

Tetapi dalam kenyataannya, hakim tidak mempertimbangkan dengan cara seksama hal- hal yang memberatkan terdakwa, bahwa perbuatan tindak pidana pelayaran yang berupa kecelakaan kapal yang mengakibatkan korban meninggal dunia sebanyak 5 (lima) orang dikualifisir (diperberat) di samping unsur adanya korban meninggal dunia juga ada unsur pemalsuan akta otentik atas daftar anak buah kapal yang ikut berlayar. Seharusnya, untuk mencapai keadilan berdasarkan pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang pelayaran, terdakwa Aan Zari Bin Zamri dihukum pidana penjara maksimal 10 (sepuluh) tahun dan denda maksimal Rp. 1.500.000.000,- (satu setengah milyar rupiah). Dalam hal ini, majelis hakim seharusnya mempertimbangkan bukan saja hal- hal yang meringankan terdakwa, akan tetapi patut pula dipertimbangkan hal- hal yang memberatkan. Dengan kata lain,

harus ada keseimbangan antara teori keadilan dan ratio decidendinya putusan hakim tersebut. Bukan dengan menjatuhkan pidana penjara sangat minimal sekali selama 10 (sepuluh) bulan pidana penjara terhadap terdakwa Aan Zari Bin Zamri tersebut.

Diharapkan majelis hakim Pengadilan Negeri Tanjung Jabung Timur, paling tidak menjatuhkan putusan pidana terhadap terdakwa Aan Zari Bin Zamri dengan pidana minimal 5 tahun pidana penjara, bukan 10 (sepuluh) bulan pidana penjara, untuk memberikan efek jera (*prevensi general dan prevensi special*) terhadap pelaku tindak pidana tersebut dan masyarakat umum (publik) agar mereka tidak melakukan tindak pidana pelayaran yang melanggar ketentuan pasal 302 ayat (3) Undang- Undang nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran. Sekalian pertimbangan hukum hakim itu, harus memberikan motivasi yang jelas dan terukur untuk menegakkan hukum (norma yang terdapat dalam pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran) dan memberikan keadilan bagi para pihak yang berperkara.

Memperhatikan pola dan perilaku hakim yang menangani perkara Nomor : 71/Pid.Sus/2021/PN.Tjt, dapat dipahami putusan yang dijatuhkan mengandung putusan yang bersifat *Ultra Petita* yang berdasarkan ketentuan pasal 178 ayat (3) HIR, ditentukan bahwa *Ultra Petita* harus dilaksanakan, seandainya azas ini dilaksanakan jika ada kemungkinan bertentangan dengan azas keadilan, maka azas keadilan yang harus dikedepankan. Artinya, hakim dituntut bukan hanya memperhatikan tegaknya hukum dan kepastian saja,

akan tetapi harus juga memperhatikan tegaknya hukum yang berdimensi keadilan terhadap para keluarga korban yang meninggal dunia, untuk mencari keadilan yang hakiki.

Permasalahan lain yang seringkali terlupakan, apabila terjadi kecelakaan kapal di perairan laut Tanjung Jabung Timur dengan tenggelamnya kapal motor Wicly Jaya Sakti, persoalan pertanggungjawaban pidana diletakkan selama ini dalam proses pemeriksaan perkara pidana kecelakaan kapal yang berakibat tenggelam dan hilangnya nyawa manusia ditujukan hanya kesalahan nakhoda semata- mata yang *human error* (kesalahan manusianya). Diakui secara terus terang, nakhoda tidak bisa melepaskan tanggungjawab atas menjaga keamanan dan keselamatan kapal yang sedang berlayar dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya yang dituju, termasuk jika terjadi kecelakaan kapal yang berakibat tenggelamnya kapal motor, nakhoda dapat diminta pertanggungjawaban pidananya.

Persoalan tidak akan pernah tuntas dan selesai terjadinya musibah kecelakaan kapal yang berakibat tenggelam dan mengorbankan nyawa manusia, jika penyelesaiannya digantungkan pertanggungjawaban pidana diletakkan pada dituntut pidana terhadap nakhoda kapal motor semata- mata. Perlu dilihat dari kejadian tenggelamnya kapal motor Wicly Jaya Sakti ini secara lebih luas, seharusnya menjadi tanggungjawab banyak pihak yang terkait dengan transportasi kapal. Bukan hanya menetapkan tersangka/terdakwanya nakhoda kapal saja yang diminta pertanggungjawaban, akan tetapi perlu juga pihak yang memberi izin keberangkatan kapal (pihak syahbandar) dan pemilik kapal,

tidak bisa lepas tangan dan harus diikut sertakan dalam hal pertanggungjawabannya.

Dalam melaksanakan tugas dan fungsi pokoknya menjaga keamanan dan keselamatan kapal dalam melakukan pelayaran, pemerintah dalam hal ini Syahbandar diberikan sejumlah tugas dan fungsinya sebagaimana yang diatur dalam ketentuan pasal 208 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, yang menyatakan :

Dalam melaksanakan fungsi keamanan dan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud dalam pasal 207 ayat (1) Undang- Undang Ini, Syahbandar mempunyai tugas dan fungsi pokoknya, adalah ;

- a. memperhatikan kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di plabuhan,
- b. perhatian pada tertib perjalanan kapal di perairan pelabuhan dan lalu lintas pelayaran,
- c. memperhatikan kegiatan- kegiatan alih batas muat di perairan pelabuhan,
- d. memperhatikan kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air,
- e. memperhatikan kegiatan pemberhentian kapal,
- f. memperhatikan pemanduan,
- g. memperhatikan turun naik muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dn beracun,
- h. memperhatikan pengisian bahan bakar kapal,
- i. memperhatikan ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang,
- j. memperhatikan pengerukan dan reklamasi pula,
- k. memperhatikan kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan untuk kapal,
- l. melaksanakan bantuan pencaharian dan penyelamatan kecelakaan kapal,
- m. memimpin regu penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan, dan
- n. memperhatikan pelaksanaan perlindungan lingkungan kelautan.

Tugas dan fungsi pokok Syahbandar, sebelum kapal motor berlayar dari suatu pelabuhan ke pelabuhan yang lainnya, petugas syahbandar seharusnya melakukan pengecekan turun langsung ke lapangan dimana tempat kapal motor itu berada di suatu pelabuhan, bukan pihak syahbandar sekedar mene-

rima laporan sebelum dilakukan pelayaran. Pihak syahbandar dituntut tanggungjawab yang lebih besar dan menjaga keamanan dan keselamatan barang dan atau penumpang. Syahbandar harus bersungguh- sungguh dalam menjalankan tugas dan wewenangnya dengan penuh tanggungjawab sebagaimana diamanatkan dalam pasal 208 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran. Artinya, pihak syahbandar tidak hanya melakukan pemeriksaan administratif sekedar menerima laporan saja kapal mau berlayar, tetapi harus melakukan pemeriksaan secara *on the spot* (turun langsung ke lapangan). Keselamatan pelayaran tidak terlepas dari peran Syahbandar karena persoalan terbesar terjadinya kecelakaan kapal yang berupa tenggelamnya kapal, diawali dari diabaikannya prosedur dalam pelayaran yang dilakukan dan tidak terlepas dari peran Syahbandar dalam melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan kapal.

Terjadinya musibah kecelakaan kapal dengan tenggelamnya kapal motor Wicly Jaya Sakti yang membawa korban harta benda dan nyawa manusia secara umum selalu diakibatkan oleh *human error* (kesalahan manusia) dan dari sekian banyak kecelakaan kapal publik tidak pernah mendengar adanya penegakan hukum dengan meminta pertanggungjawaban pidananya kepada pihak pemilik kapal dan Syahbandar. Jika diminta pertanggungjawaban hanya pada anak buah kapal dan nakhodanya saja. Pada hal di dalam ketentuan pasal 336 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, disebutkan :

- (1) Setiap pejabat yang melanggar suatu kewajiban khusus dan jabatannya atau pada waktu melakukan tindak pidana menggunakan kekuasaan, kesempatan atau sarana yang diberikan kepadanya karena

- jabatan dipidana dengan pidana penjara paling lama (1 (satu) tahun dan denda paling banyak 100.000.000,- (seratus juta rupiah), dan
- (2) Selain pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pelaku dapat dikenai pidana tambahan berupa pemberhentian secara tidak dengan hormat dari jabatannya.

Diakui sudah ada delik pidana bagi pihak Syahbandar yang tidak secara sungguh- sungguh dan lalai dalam menjalankan tugas dan fungsinya sebagaimana yang diatur dalam ketentuan pasal 208 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008. Artinya, pihak Syahbandar jika lalai dalam melakukan tugas dan fungsi pengawasan terhadap pemberian izin berlayar kapal, seperti memberikan izin berlayar terhadap kapal yang tidak laiklaut dan lainnya, maka pihak Syahbandar juga dapat diminta pertanggungjawaban pidana sebagaimana yang dirumuskan dalam pasal 336 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran. Bukan hanya terhadap nakhoda kapal motor saja. Ancaman pidana yang dimuat dalam pasal 336 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 terhadap pihak Syahbandar yang dalam menjalankan tugas pokok dan fungsinya lalai dalam melakukan pengawasan dan pemberian izin berkayar terhadap kapal yang kurangleik laut, sehingga mengakibatkan kapal tersebut terjadi kecelakaan yang berakibat tenggelamnya kapal, terjadinya kerugian harta benda dan nyawa manusia, maka terhadap pihak Syahbandar dapat dikenakan tuntutan pidana maksimal selama 1 tahun pidana penjara dan dikenakan denda maksimal sebesar seratus juta rupiah.

Seperti diketahui, Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran mengatur begitu banyak fungsi, tugas dan wewenang Syahbandar terkait keamanan dan keselamatan kapal. Hampir semua kegiatan pelayaran

dikendalikan dan tidak terlepas dari peran pemerintah dalam hal ini Syahbandar. Namun jika dikaitkan dengan kronologis kasus kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang tenggelam di perairan laut Tanjung Jabung Timur, terkesan secara jelas bahwa pihak Syahbandar tidak melakukan tugas dan fungsinya dengan maksimal dan baik dalam hal pengawasan sehingga kapal motor Wicly Jaya Sakti yang tidak laik laut bisa lolos untuk melakukan pelayaran.

Dalam hal untuk menentukan pertanggungjawaban kelalaian Syahbandar harus terpenuhi unsur- unsurnya, yaitu :

1. Melakukan perbuatan pidana dan memenuhi unsur- unsur pidana (sifat melawan hukum),
2. Memenuhi unsur- unsur tertentu untuk mampu bertanggungjawab,
3. Memiliki suatu bentuk kesalahan yang merupakan kesengajaan (dolus) dan kealpaan/kelalaian (culpa), dan
4. Tidak mempunyai alasan pemaaf.

Jika dihubungkan tugas, fungsi dan wewenang Syahbandar dengan unsur- unsur pertanggungjawaban pidana di atas dan dikaitkan dengan kasus kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang tenggelam di perairan laut Tanjung Jabung Timur, pihak Syahbandar telah memenuhi unsur kealpaan/ kelalaian (culpa) sebagaimana yang dirumuskan dalam pasal 359 KUHPidana, yang menyatakan “Barang siapa karena (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati diancam dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun”. Syahbandar sudah diberi tugas, fungsi

dan wewenang oleh Undang- Undang sebagaimana mestinya. Namun pihak Syahbandar tidak melakukannya, yaitu melakukan pengecekan dan pengawasan dengan sebaik mungkin, akibat kelalaiannya tersebut yang seharusnya ia menyadari risiko, jika tidak melakukan pengawasan dan pengecekan secara maksimal ia mengeluarkan izin berlayar, sehingga terjadi musibah kecelakaan kapal dengan tenggelamnya kapal motor Wicly Jaya Sakti, maka pihak Syahbandar dapat juga diikut sertakan dalam hal per-tanggungjawaban pidana, baik dengan menggunakan pasal 359 KUHPidana maupun pasal 336 Undang-Undang nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran.

Sedangkan pertanggungjawaban pidana terhadap pemilik kapal sudah dijabarkan dalam ketentuan pasal 103 Undang- undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran yang menyatakan :

- a. Setiap kapal yang sudah mendapatkan sertifikat sebagaimana dimaksud dalam pasal 126 ayat (1), wajib dipelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal,
- b. Menjaga dan pemeliharaan kapal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan secara berkala dan sewaktu- waktu, dan
- c. Dalam keadaan tertentu Menteri dapat memberikan pembebasan sebagian persyaratan yang ditetapkan dengan tetap memperhatikan keselamatan kapal.

Apabila ketentuan yang dirumuskan dalam ketentuan pasal 103 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tidak diindahkan dan dilaksanakan secara baik dan benar oleh pemilik kapal, maka terhadap pemilik kapal dapat diancam dengan pidana sebagaimana dimaksudkan dalam pasal 305 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang playaran, yaitu “Setiap orang yang tidak memelihara kapalnya, sehingga tidak memenuhi sesuai persyaratan kese-

lamatan kapal sebagaimana dimaksud dalam pasal 130 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan dan denda Rp. 100.000.000,-”.

C. Upaya Mengatasi Permasalahan Yang Ditemui Dalam Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Kapal Terhadap Kecelakaan Kapal Motor Wicly Jaya Sakti

Terhadap belum maksimalnya tuntutan dan dakwaan jaksa penuntut umum serta putusan hakim Pengadilan Negeri Tanjung Jabung Timur berdasarkan perkara Nomor 7/Pid.Sus/2021/PN.Tjt terhadap tersangka/ terdakwa Aan Zari Bin Zamri selaku nakhoda kapal motor Wicly Jaya Sakti, yang mendapat musibah kecelakaan dengan tenggelamnya kapal mengakibatkan kerugian harta benda dan korban nyawa manusia sebanyak 5 (lima) orang. Dimana tersangka/terdakwa Aan Zari Bin Zamri dijatuhi pidana hanya selama 10 (sepuluh) bulan pidana penjara dan denda sebesar Rp.500.000.000,- (lima ratus juta rupiah) dan apabila tidak dibayar diganti pidana penjara selama 1 (satu) bulan. Jelas, putusan itu sangat menciderai dan tidak mencerminkan rasa keadilan bagi korban dan keluarganya. Putusan pidana yang cukup ringan itu, tidak sejalan dengan ketentuan yang dituangkan dalam pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, yang mengancam pidana terhadap pelakunya (nakhoda kapal) dengan pidana penjara maksimal 10 (sepuluh) tahun dan denda maksimal Rp. 1.500.000.000,- (satu milyar lima ratus juta rupiah).

Untuk itu, perlu diselaraskan ancaman pidana yang ada dalam pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 dengan kenyataannya

dengan vonis hakim pengadilan. Minimal ancaman pidana terhadap nakhoda kapal yang dianggap bersalah melakukan pelanggaran pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, dijatuhi pidana minimal 4 tahun pidana penjara. Hal ini perlu dilakukan dalam rangka untuk mencapai efektivitas tujuan dari pidana dan pemidanaan. Tujuan utama pidana dan pemidanaan adalah dalam rangka pencegahan umum dan pencegahan khusus (prevensi general dan perevensi special). Pencegahan umum, dilakukan agar masyarakat (publik) tidak melakukan suatu perbuatan melanggar pasal 303 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan pencegahan secara khusus ditujukan kepada tersangka/terdakwa ataupun terpidana, supaya tidak mengulangi lagi perbuatannya dalam kasus tindak pidana pelayaran.

Sedangkan permasalahan lainnya, jika pihak Syahbandar selaku yang memiliki otoritas dalam melakukan pengawasan dan memberikan izin berlayar terhadap kapal tidak maksimal dalam menjalankan tugas dan fungsi pokoknya, selama itu pula tak dapat dihindari seringkali terjadinya kecelakaan kapal yang berakibat tenggelamnya kapal dan lainnya.

Untuk itu, perlu keberanian dan ketegasan aparat penegak hukum, jika memiliki bukti yang cukup kuat dan ada dugaan kuat kelalaian pihak petugas Syahbandar dalam memberikan izin berlayar terhadap kapal motor yang tidak laiklaut, untuk dapat meminta pertanggungjawaban pihak Syahbandar bukan hanya kepada nakhoda kapal motor saja. Terhadap Syahbandar yang memiliki kealpaan/lalai dalam menjalankan tugas, fungsi dan wewenangnya secara baik dan benar, dimungkinkan menggunakan ketentuan pasal 336 Undang- Undang

Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, yaitu “Setiap pejabat (Syahbandar) yang melanggar suatu kewajiban khusus dan jabatannya atau pada waktu melakukan tindak pidana menggunakan kekuasaan, kesempatan atau sarana yang diberikan kepadanya karena jabatan dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak 100.000.000,- (seratus juta rupiah), dan pidana tambahan yang berupa pemberhentian secara tidak dengan hormat dari jabatannya.

Dalam kasus terjadinya kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang tenggelam di perairan Tanjung Jabung Timur, persoalan pertanggungjawaban pidana saat ini terbatas kepada pihak nakhoda kapal motor saja Aan Zari Bin Zamri yang dijatuhi vonis pidana penjara selama 10 bulan penjara dan denda sebesar lima ratus juta rupiah, dan belum terlihat adanya kelalaian dan kesalahan yang dibebankan kepada pihak Syahbandar yang memiliki otoritas pengawasan dan mengeluarkan izin berlayar suatu kapal dan juga terhadap pemilik kapal.

Selain nakhoda kapal dan Syahbandar yang dapat dituntut dan diminta pertanggungjawaban pidana, pihak pemilik kapalpun dapat juga diikuti ser-takan dalam hal pertanggungjawaban. Hal ini dapat dilihat dalam ketentuan pasal 40 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, yang menyatakan :

- (1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap keamanan dan keselamatan penumpang dan atau barang yang diangkutnya, dan
- (2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam doku-

men muatan dan atau perjanjian/kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Selain tanggungjawab pemilik kapal sebagaimana diatur dalam pasal 40 Undang- undang Nomor 17 Tahun 2008, pemilik kapal bertanggungjawab pula memelihara kapalnya yang diatur dalam pasal 305 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008,yang menyatakan “Setiap orang yang tidak memelihara kapalnya, sehingga tidak memenuhi sesuai persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud dalam pasal 130 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda Rp. 100.000.000,-”.

BAB V

PENUTUP

Beberapa kesimpulan dan saran dari pembahasan tesis dengan judul “Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Terhadap kecelakaan Kapal Motor Wicly Jaya Sakti Yang Terjadi di Wilayah Perairan Laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur”, adalah sebagai berikut :

A. Kesimpulan

1. Pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi di wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur terpenuhi kriteria unsur delik/ pidana yang dilakukan tersangka/terdakwa Aan Zari Bin Zamri berdasarkan perkara Nomor 71/Pid.Sus/2021/PN.Tjt, sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 ttg Pelayaran divonis selama 10 (sepuluh) bulan pidana penjara dan denda sebanyak Rp.500.000.000,- (lima ratus juta rupiah) dan apabila tidak dibayar diganti pidana kurungan selama 1 (satu) bulan.
2. Permasalahan yang ditemui pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti adalah pihak Kepolisian dalam hal ini penyidik yang melakukan penyidikan terkendala dalam menegakan sanksi pidana yang diatur dalam pasal 302 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 ttg Pelayaran karena dalam hal penuntutan adalah kewenangan JPU dan penjatuhan Vonis terhadap terdakawa adalah

kewenangan hakim sehingga Vonis yang diberikan kepada Terdakwa dianggap kurang memberikan rasa keadilan kepada pihak korban kecelakaan..

3. Upaya untuk mengatasi permasalahan adalah agar jaksa penuntut umum dan hakim pengadilan konsisten dan konsekwen menjalankan amanat pasal 302 ayat (3) UU No. 17 Tahun 2008 ttg Pelayaran dengan memponis selama 4 (empat) tahun pidana penjara sehingga dianggap sesuai dengan ancaman pidana yang ada yaitu Pidana Penjara Maksimal 10 (Sepuluh) tahun dan Denda maksimal 1.500.0000 (satu milyar lima ratus ribu rupiah)

B. Saran- saran

Dari permasalahan yang ditemui dalam pertanggungjawaban pidana nakhoda terhadap kecelakaan kapal motor Wicly Jaya Sakti yang terjadi di wilayah perairan laut Tanjung Jabung Kabupaten Tanjung Jabung Timur, alternatif dalam upaya mengatasinya adalah ;

1. Diharapkan aparat penegak hukum, yaitu jaksa penuntut umum dan hakim pengadilan, bukan hanya menindak pelaku dengan menjatuhkan pidana selama 10 (sepuluh) bulan pidana penjara yang dianggap sangat ringan dan minim sekali, hanya memperhatikan hal- hal yang meringankan saja, akan tetapi harus juga memperhatikan hal- hal yang memberatkan tersangka/ terdakwa, tetapi perlu juga diselaraskan dengan ketentuan norma hukum yang dirumuskan dalam pasal 302 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, yang mengancam

pidana penjara selama 10 (sepuluh) tahun. Paling tidak vonis yang dijatuhkan minimal selama 4 (empat) tahun pidana penjara.

2. Diharapkan adanya revisi terhadap UU No 17 Tahun 2008 ttg Pelayaran Khususnya pada Pasal 302 ayat (3) dengan mencantumkan minimal anacamaman penjara untuk para pelaku sehingga tidak adanya lagi permainan dalam lembaga penegak hukum dalam menjatuhkan vonis terhadap para pelaku dugaan tindak pidana Pelayaran kedepannya.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

- Ali, Mahrus, *Hukum Pidana Dalam Teori dan Praktek*, Gramata Publishing, Jakarta, 2012.
- Hamzah, Andi, *Azas- azas Hukum Pidana*, Rineka Cipta : Jakarta, 2001.
- Huda, Chairul, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, Prenada Media : Jakarta, 2006.
- Kanter, E.Y,et, al, *Azas- azas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Storia Grafika : Jakarta, 2002.
- Lamintang, P.A.F, *Dasar- dasar Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Storia Grafika : Jakarta, 2012.
- Mahrus, Hanafi, *Sistem Pertanggungjawaban Pidana*, Rajawali Press : Jakarta, 2015.
- Moeljatno, L, *Azas- azas Hukum Pidana*, Rineka Cipta : Jakarta, 2002.
- _____, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Dalam Hukum Pidana*, Bina Aksara : Jakarta, 1983.
- Muladi dan Dwija Priyanto, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Kencana Prenada Media Group : 1991.
- Mulyadi, Mahmud, Et, al, *Politik Hukum Pidana Terhadap Kejahatan Korporasi*, Sofmedia : Jakarta, 2010.
- Poernomo, Bambang, *Azas- azas Hukum Pidana*, Ghalia Indonesia : Jakarta, 2006.
- Saleh, Roeslan, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Aksara Baru : Jakarta, 2002.
- Soekanto, Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum*, UIPress: Jakarta, 1981.
- Soesilo, R. *Kitab Undang-undang Hukum Pidana Beserta Komentarnya Pasal Demi Pasal*, Politeia : Bogor, 2008.
- Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*, Alfa Beta : Bandung, 2009.
- Sungkono, Bambang, *Metodologi Penelitian Hukum*, Grafindo Persada : Jakarta, 2006.
- Sudarto, *Hukum Pidana I*, Fak. Hukum Undip, Semarang, 1987.
- Umar, Husseyn, *Hukum Maritim dan Masalah- masalah Pelayaran di Indonesia*, Pustaka Sinar Harapan : Jakarta, 2001.
- Utrecht, E, *Hukum Pidana I*, Pustaka Tinta Mas : Jakarta, 1986.
- _____, Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981, tentang Kitab *Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP)*.
- _____, Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang *Pelayaran*.
- _____, *Deretan Kecelakaan Kapal di Indonesia*, nasional.okezone.com, Senin, 31 Mei 2021.
- _____, Laporan Tahunan Ditpolairud Polda Jambi, Januari 2022.

- _____ Lazuardi S, *Tanggungjawab Nakhoda Kapal Cepat Angkutan Penyeberangan Terhadap Kelaikanlautan Kapal Dalam Keselamatan dan keamanan Pelayaran*, Jurnal Ilmu Hukum Unsiyah, 2 November 2013.
- _____ Lumban Gaol,P, Ditpolairud Polda Jambi, *Metro Jambi.Com*, 25 Mei 2021.
- _____ Luthfi,M, Humas Basarnas, *Surat Kabar Harian Kompas com*, 24 Mei 2021.
- _____ Dokumen/Putusan Sidang Pengadilan Negeri Tanjung Jabung Timur Perkara Nomor : 7/Pid.Sus/2021/PN Tjt, 21 September 2021.