

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA  
NAHKODA DALAM KECELAKAAN KAPAL**



**SKRIPSI**

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Memperoleh Gelar  
Sarjana Hukum pada Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum  
Universitas Sriwijaya**

**Oleh:**

**M. MAHIR**

**02011381621279**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS SRIWIJAYA  
PALEMBANG**

**2020**

UNIVERSITAS SRIWIJAYA  
FAKULTAS HUKUM  
PALEMBANG

**HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI**

NAMA : M. MAHIR  
NIM : 02011381621279  
PROGRAM KEKHUSUSAN : HUKUM PIDANA

JUDUL SKRIPSI

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA  
NAHKODA DALAM KECELAKAAN KAPAL**

Telah diuji dan lulus dalam Sidang Ujian Komprehensif pada tanggal 28 Juli 2020 dan dinyatakan memenuhi syarat memperoleh Gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya

Mengesahkan,

Pembimbing Utama,



Dr. H. Ruben Achmad, S.H., M.H.  
NIP.195509021981031001

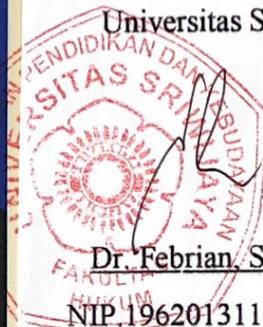
Pembimbing Pembantu,



Vera Novianti, S.H., M.Hum.  
NIP.197711032008012010



Dekan Fakultas Hukum  
Universitas Sriwijaya



Dr. Febrian, S.H., M.S.  
NIP.196201311989031001

## SURAT PERNYATAAN

**Nama Mahasiswa** : M. Mahir  
**Nomor Induk Mahasiswa** : 02011381621279  
**Tempat/Tgl. Lahir** : Palembang, 1 September 1998  
**Fakultas** : Hukum  
**Status Pendidikan** : S1  
**Program Studi** : Ilmu Hukum  
**Program Kekhususan** : Hukum Pidana

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah diajukan untuk memperoleh gelar di perguruan tinggi maupun tanpa mencantumkan sumbernya. Skripsi ini juga tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah dipublikasikan atau ditulis oleh siapapun tanpa mencantumkan sumbernya dalam teks.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya. Apabila terbukti telah melakukan hal-hal yang bertentangan dengan pernyataan ini saya bersedia menanggung segala akibat yang timbul dikemudian hari sampai dengan ketentuan yang berlaku.

Palembang, 28 Juli 2020



NIM.02011381621279

## **MOTTO DAN PERSEMBAHAN**

**Motto:**

**Tidak pernah rugi melakukan apapun dari hati,  
lakukan dan lihat hasilnya**

**yang penting yakin**

**#BELIEVEINGOD**

**(M. Mahir)**

**Skripsi ini kupersembahkan untuk :**

- ❖ Orang tua tercinta**
- ❖ Keluarga**
- ❖ Sahabat-Sahabatku**
- ❖ Almamaterku**

## KATA PENGANTAR



Dengan Mengucap syukur Alhamdulillah Kepada Tuhan Kita Allah Subhanahu Wa Ta'ala yang telah memberikan rahmat, karunia dan hidayah-Nya yang melimpah kepada Penulis sehingga dapat menyelesaikan penulisan Skripsi ini yang berjudul **“PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA NAHKODA DALAM KECELAKAAN KAPAL”** yang merupakan sebagian Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana Hukum Pada Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.

Penulis menyadari bahwa Skripsi ini masih belum dikatakan sempurna, akan tetapi dengan segala kekurangannya, skripsi ini dapat berguna bagi siapa saja yang membacanya terkhusus bagi Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya Serta dapat bermanfaat bagi perkembangan Ilmu Pengetahuan dibidang Ilmu Hukum.

Palembang, 28 Juli 2020

M. Mahir

02011381621279

## UCAPAN TERIMA KASIH

Pada kesempatan ini, dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak atas bantuan, bimbingan, dan saran yang telah diberikan dalam penulisan skripsi ini, antara lain :

1. Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat Rahmat serta Karunianya yang diberikan kepada saya sehingga saya selalu diberi kemudahan dan kelancaran dalam menuliskan skripsi ini.
2. Bapak Dr. Febrian, S.H., M.S, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
3. Bapak Dr. Mada Apriandi Zuhir, S.H., MCL., selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
4. Bapak Dr. Ridwan, S.H., M.Hum, selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
5. Bapak Drs. H. Murzal, S.H., M.Hum., selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
6. Bapak Dr. H. Ruben Achmad, S.H., M.H., selaku pembimbing utama yang banyak membantu dan bersedia membimbing saya tanpa lelah serta memberikan nasehat dan pengarahan sampai penulisan skripsi ini selesai;
7. Ibu Vera Novianti, S.H., M.Hum., selaku pembimbing pembantu yang banyak membantu dan bersedia membimbing saya tanpa lelah serta memberikan nasehat dan pengarahan sampai penulisan skripsi ini selesai;
8. Ibu Dr. Hj. Nashriana, S.H., M.Hum., selaku penasehat akademik yang telah memberikan arahan, dukungan, motivasi dan nasehat dari awal hingga

perkuliahan ini selesai;

9. Orang tua saya yang saya cintai, Ayah saya dan Ibu saya serta kakak saya dan Keluarga besar semuanya yang telah mendukung semuanya hingga terselesaikan;
10. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya yang dengan sabar memberikan ilmu kepada mahasiswa serta selalu memberi dukungan untuk mengejar cita-cita dan menjadi insan yang berguna di masa yang akan datang.
11. Seluruh staff dan pegawai Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya yang dengan sabar melayani mahasiswa, memberikan kemudahan dan kelancaran sarana prasarana menjalani perkuliahan.
12. Sahabat seperkuliahan dari awal perkuliahan berlangsung; sampai awal hingga akhir;
13. Sahabatku, keluarga besarku, BABAT SQUAD; Benjen, Ali, Bela , Kurdi, Deo, Aldo, Bobby, Zick, Yayan ,Wiwin, Emon, Law, Pando, Aheng, dll yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu, juga menemani saya dalam masa perkuliahan maupun diluar masa perkuliahan.
14. Keluarga besar organisasi ku tercinta, ALSA, *ASIAN LAW STUDENT ASSOCIATION* yang senantiasa dari awal perkuliahan memberikan pembelajaran mengenai arti kekeluargaan, juga menjadi mahasiswa hukum yang baik.
15. Serta semua pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu-persatu dalam skripsi ini, yang telah banyak membantu baik secara moril dan materil dalam menyelesaikan skripsi ini, nama kalian tetap tertulis di dalam hati saya.
16. Semoga amal baik yang diberikan semua pihak mendapatkan imbalan yang

setimpal dari Allah SWT. dan penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis, pembaca dan bagi pihak-pihak yang membutuhkannya

Palembang, 28 Juli 2020

M. Mahir

NIM. 02011381621279

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iii
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
UCAPAN TERIMA KASIH.....	vi
DAFTAR ISI.....	ix
ABSTRAK.....	xi
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	9
C. Tujuan Penelitian.....	9
D. Manfaat Penelitian.....	10
E. Ruang Lingkup Penelitian.....	11
F. Kerangka Teori.....	11
G. Metode Penelitian.....	12
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>17</b>
A. Tinjauan Umum Tentang Tindak Pidana Pelayaran.....	17
1. Pengertian Tindak Pidana.....	17
2. Tindak Pidana Pelayaran.....	22
3. Sanksi Pidana Tindak Pidana Pelayaran.....	30
B. Tinjauan Umum Tentang Pertanggungjawaban Pidana.....	33
1. Pengertian Pertanggungjawaban Pidana.....	33
2. Pertanggungjawaban Pidana Nahkoda dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.....	39
3. Pertanggungjawaban Pidana Nahkoda Menurut Kitab Undang- Undang Hukum Pidana.....	42
C. Tinjauan Umum Tentang Penegakan Hukum.....	43
1. Pengertian Penegakan Hukum Pidana.....	43
2. Tahap-Tahap Penegakan Hukum Pidana.....	46
<b>BAB III PEMBAHASAN.....</b>	<b>48</b>
A. Pengaturan Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Nahkoda Dalam	

<b>Kecelakaan Kapal .....</b>	<b>48</b>
<b>1. Nahkoda Sebagai Subjek Tindak Pidana dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran .....</b>	<b>48</b>
<b>2. <i>Schuld</i> atau Kesalahan Terhadap Nahkoda yang mengakibatkan Kecelakaan Kapal .....</b>	<b>57</b>
<b>3. PertanggungJawaban Pidana Secara Umum .....</b>	<b>61</b>
<b>B. Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Nahkoda Dalam Tindak Pidana Kecelakaan Kapal .....</b>	<b>64</b>
<b>1. Tenggelamnya Kapal Motor (KM) Windu Karsa di Pulau Lembasina Kolaka, Sulawesi Tenggara Putusan Mahkamah Agung Nomor 332/Pid.B/2011/PN.Klk .....</b>	<b>64</b>
<b>2. Sanksi Pidana Dalam Kasus Kecelakaan Tubrukan antara KM Tanto Sehati Dengan KMN (Kapal Motor Nelayan) Heru Jaya-II di Perairan Laut Jawa Putusan Nomor 953/Pid.B/2009/PN.Jkt.Ut .....</b>	<b>78</b>
<b>BAB IV PENUTUP .....</b>	<b>87</b>
<b>A. Kesimpulan .....</b>	<b>..87</b>
<b>B. Saran.....</b>	<b>..89</b>

## ABSTRAK

Pertanggungjawaban Pidana Nahkoda dalam kecelakaan kapal membahas Hukum Maritim dikenal dengan juga sebagai hukum kemaritiman atau hukum pelayaran. Skripsi ini membahas mengenai pertanggungjawaban pidana nahkoda yang mengakibatkan kecelakaan kapal, pertanggungjawaban pidana dan sanksi pidana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, terdapat dalam Pasal 302 ayat (1), Pasal 303, 305, 309 dan Pasal 316 ayat (2) UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sedangkan dalam KUHP diatur dalam Pasal 359 KUHP. Pada dasarnya Nahkoda bertanggungjawab atas keselamatan penumpang maupun awak kapal yang sedang berlayar, pada tahun 2008 sampai dengan tahun 2009 telah terjadi kecelakaan kapal yaitu di kolaka dan di Jakarta utara, kecelakaan kapal terjadi dikarenakan Nahkoda lalai atau sengaja untuk berlayar, untuk itu penulis membawa 2 (dua) rumusan permasalahan yaitu bagaimanakah pertanggungjawaban terhadap nahkoda dan penerapan sanksi pidana terhadap nahkoda itu sendiri, adapun Metode Penelitian yang penulis gunakan adalah Normatif-Yuridis yaitu menelaah peraturan perundang-undangan dan mengkaji suatu studi putusan pengadilan mengenai tindak pidana pelayaran yang dilakukan oleh Nahkoda, dalam Pembahasan skripsi ini dapat dikatakan bahwa pertanggungjawaban pidana merupakan kesalahan atau *schuld* dilihat dari Undang-Undang Pelayaran maupun Pertanggungjawaban Pidana secara umum, dan terakhir penutup bahwa pertanggungjawaban pidana diatur secara jelas dalam Undang-Undang Tentang Pelayaran, penerapan sanksi pidana terhadap nahkoda pada dua kasus yang dibahas dijerat Pasal 359 KUHP jo Pasal 55 ayat (1)

**Kata Kunci :** Nahkoda, Kapal, Kecelakaan Kapal.

Mengesahkan,

Palembang,

2020

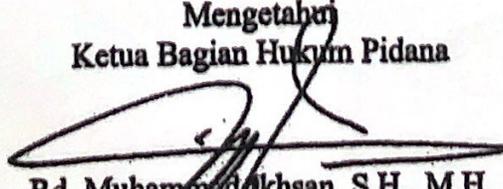
Pembimbing Utama,

  
Dr. H. Ruben Achmad, S.H., M.H.,  
NIP. 195509021981031001

Pembimbing Pembantu

  
Vera Novianti, S.H., M.Hum  
NIP. 197711032008012010

Mengetahui  
Ketua Bagian Hukum Pidana

  
Rd. Muhammad Ikhsan, S.H., M.H.  
NIP.196002021995121001

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Pengaturan Tentang Hukum Maritim merupakan hukum yang mengatur pelayaran yang dimana memiliki artian pengangkutan barang atau orang melalui laut, kegiatan perkapalan dan kenavigasian sebagai suatu sarana atau modal transportasi laut termasuk aspek keselamatan maupun kegiatan-kegiatan yang berkaitan secara langsung dengan perdagangan melalui laut yang di atur dalam hukum Perdata atau dagang maupun Publik.<sup>1</sup>

Hukum laut juga merupakan rangkaian peraturan dan kebiasaan hukum mengenai laut yang bersifat : keperdataan, menyangkut kepentingan perorangan dan publik menyangkut kepentingan umum. Dalam hal ini hukum laut terbagi menjadi dua bagian yaitu, hukum laut publik dan hukum laut Nasional. Hukum laut publik (kenegaraan), merupakan objek dari peraturan-peraturan dan kebiasaan-kebiasaan baik nasional maupun Internasional adalah laut dan berisikan hak-hak dan kewajiban bagi negara yang berbatasan pada laut tersebut.<sup>2</sup> Hukum laut nasional merupakan perkembangan sebagai akibat dari perkembangan Internasional yang memerlukan

---

<sup>1</sup> Ijat Danajat, 2013, *Hukum Maritim*, Direktorat Pembinaan Sekolah Menengah Kejuruan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, hlm. 1

<sup>2</sup> *Ibid*

adanya bantuan-bantuan hukum laut yang dapat menjawab kebutuhan keadaan yang mendesak.<sup>3</sup>

Berdasarkan Pasal 309 KUHP, pengertian kapal adalah semua perahu, dengan nama apapun dan jenis apapun juga, kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal itu dianggap meliputi segala alat perlengkapannya. Kemudian dalam Pasal 309 ayat (3) dijelaskan bahwa perlengkapan itu bukan bagian dari kapal itu sendiri, namun dipergunakan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal. Bagian dari kapal merupakan bangunan-bangunan yang menjadi satu dengan kerangka kapal, yang mana jika bangunan tersebut diambil atau dilepaskan dari kapal, maka kapal menjadi rusak.<sup>4</sup>

Pada awal bulan juni 2015, Kapal Eastern Star mengalami kecelakaan yang mengakibatkan meninggalnya para penumpang dikapal tersebut lebih dari empat ratus jiwa yang terjadi di Sungai Yangtze. Kecelakaan tersebut hanya menyisakan empat belas orang selamat, termasuk nahkoda dan kepala mesin kapal. Penumpang yang selamat mengatakan bahwa badai topan yang menyebabkan kapal tersebut mengalami gejala sehingga kapal tersebut terbalik dalam hitungan menit.<sup>5</sup>

Salah satu kasus kecelakaan kapal penumpang yang menjadi bagian sejarah buruk pelayaran di Indonesia adalah terbakarnya Kapal Tampomas II yang terjadi di

---

<sup>3</sup> E. Kartini, 2015, *Hukum Maritim*, Akademi Maritim “Djadajat”, hlm.5

<sup>4</sup> H.M.N., Purwosutjipto, 1993, *Pengertian Pokok Hukum Dagang 5: Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*, Jakarta, Djambatan, hlm.16

<sup>5</sup> *Yangtze Ship Disaster, Chinese Salvagers Right Eastern Star*, <http://www.bbe.com/news/world-asia-china-33011557>, diakses pada tanggal 3 September 2019 pukul 11.19 WIB

perairan Masalembu, yaitu di laut Jawa pada bulan Januari tahun 1981. Kapal tersebut semua berada di Jakarta dan berlabuh menuju Ujung Padang (Sekarang Makassar), membawa 1.054 penumpang di samping 82 awak kapal.<sup>6</sup> Diberitakan bahwa total korban yang dapat diselamatkan hanya sebanyak kurang lebih 400 orang dan sisanya hilang di tengah laut atau ditemukan meninggal. Kasus kecelakaan kapal di Indonesia lainnya yang menimbulkan luka dalam adalah tragedi tenggelamnya Kapal Motor (KM) Senopati Nusantara yang terjadi pada tanggal 30 Desember 2006 yang lalu. Peristiwa tersebut menelan korban jiwa manusia sebanyak 47 orang, korban selamat sebanyak 247 orang, dan selebihnya hilang. Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi, menyatakan bahwa penyebab utama KM Senopati Nusantara tenggelam adalah faktor cuaca.<sup>7</sup> Selain kecelakaan-kecelakaan besar kapal laut seperti Kapal Tampomas II dan KM Senopati Nusantara, di Indonesia cukup sering terjadi kecelakaan-kecelakaan kapal lain yang juga memakan puluhan korban jiwa.

Kapal merupakan alat transportasi yang biayanya terjangkau bagi masyarakat Indonesia dalam transportasi antar pulau dibandingkan dengan pesawat, sehingga banyak masyarakat yang lebih memilih untuk menggunakan kapal daripada pesawat udara. Namun dalam kurun waktu satu dasawarsa belakangan ini, melalui pemberitaan, baik televisi maupun surat kabar, dapat kita saksikan bahwa banyak

---

<sup>6</sup> Kapal Tampomas II Terbakar Dekat Kepulauan Masalembu Membawa 1054 Penumpang dan 82 Awak Kapal, "Kompas", <http://print.kompas.com/baca/2015/06/25/Kapal-Tampomas-II-Terbakar-Dekat-Kepulauan-Masalem>, diakses pada tanggal 3 September 2019 pukul 11.43 WIB

<sup>7</sup> KNKT: Faktor Cuaca Penyebab Tenggelamnya KM Senopati, Tempo Interaktif 31 Desember 2006, diakses pada 3 September 2019 pukul 12.23 WIB

kasus kecelakaan kapal di tengah pelayaran yang menyebabkan korban meninggal atau luka berat.<sup>8</sup>

Transportasi laut di Indonesia adalah modal transportasi yang penting karena Negara Indonesia berdasarkan keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia No. KEP. 18/MEN/2011 adalah negara maritim terbesar di dunia karena luas wilayah lautnya adalah sebesar 5,8 juta km<sup>2</sup>.<sup>9</sup> Hal tersebut menyebabkan pentingnya peran perairan laut sebagai sarana transportasi antarpulau di dalam sektor ekonomi dan perdagangan, dan juga pentingnya kapal sebagai alat transportasi utama untuk menghubungkan daerah-daerah yang dipisahkan oleh laut. Agar dapat beroperasi dengan baik, kapal harus memenuhi syarat keselamatan kapal dan mempunyai perangkat/perlengkapan seperti mengemudi kapal/nahkoda, perwira kapal, dan Anak Buah Kapal (ABK), serta pengawasan dan Syahbandar. Kapal sebagai alat pengangkut juga harus dikelola pemeriksaannya secara teratur agar kapal selalu terjaga keselamatannya dan untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan selama perjalanannya di laut. Mutu kapal yang baik ditambah dengan kecakapan serta kerjasama yang baik dari seluruh berlayar. Untuk itu, terdapat syarat-syarat tertentu

---

<sup>8</sup> *Kajian Evaluasi Pembangunan Bidang Transportasi di Indonesia*, 2012, diakses di <https://www.bappenas.go.id/files/ekps/2012/13.Kajian%20Evaluasi%20Pembangunan%20Bidang%20Transportasi%20di%20Indonesia.pdf>, pada tanggal 1 November 2019

<sup>9</sup> *Lihat di penjelasan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia*, 2010, diakses di <http://jdih.kkp.go.id/peraturan/per-06-men-2010.pdf>, pada tanggal 1 November 2019

yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang harus dipenuhi oleh seluruh perangkat kapal.<sup>10</sup>

Transportasi udara dan transportasi laut harus sama sekali dibedakan dengan transportasi darat. Alat transportasi laut yaitu kapal laut pada umumnya membawa muatan yang besar, yaitu penumpang dan/atau barang. Faktor cuaca sebagai faktor alam sangat mempengaruhi keselamatan dari kapal laut, sehingga meskipun nahkoda dan seluruh awak kapal lainnya telah secar hati-hati menjalankan tugasnya sesuai dengan yang seharusnya, tetap ada kemungkinan terjadinya kecelakaan kapal akibat dari faktor cuaca tersebut. Kemajuan teknologi diakui sangat membantu dalam memprediksi cuaca sehingga prediksi cuaca dapat meminimalisasi risiko yang akan terjadi, namun risiko tersebut tetap akan ada.<sup>11</sup>

Selain faktor cuaca tersebut, faktor teknis yang dimulai dari pengadaan kapal, kemampuan muatan kapal, dan pengoperasian kapal oleh seluruh awak kapal juga sangat mempengaruhi keselamatan dan keamanan perjalanan kapal laut, dan faktor teknis juga dapat berpengaruh besar terhadap terjadinya suatu kecelakaan. Berdasarkan hal tersebut, penulis memiliki pemikiran untuk mengangkat topik penelitian ini untuk mengamati lebih jauh lagi kasus kecelakaan yang terjadi di luar dari faktor kesalahan manusia (faktor alam dan faktor teknis) dan bagaimana

---

<sup>10</sup> Julia Purnama Sari, 2007, *Pengawasan Syahbandar dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, dan Keamanan dan Ketertiban Penumpang di Pelabuhan Tembilahan, Riau*, Jurnal Ilmu Administrasi Negara, diakses di <https://media.neliti.com/media/publications/31545-ID-pengawasan-syahbandar-dalam-upaya-mewujudkan-keselamatan-keamanan-dan-ketertiban.pdf>, hlm. 8

<sup>11</sup> Andriansyah, 2015, *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*, Jakarta, Fakultas Hukum Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, hlm 51

pertanggungjawaban pidananya. Faktor alam di dalam hukum pidana menurut Van Hattum termasuk keadaan darurat atau “*Noodtoestand*”.<sup>12</sup>

Keadaan darurat dalam konteks hukum pidana adalah salah satu alasan penghapus pidana yaitu alasan yang terdapat di dalam Pasal 48 KUHP. Alasan penghapus pidana ini didasari oleh pembuat, karena sesuatu yang berasal dari luar dirinya (dalam hal ini faktor alam), yang membuat kemungkinan untuk mencela pelaku yang tidak dapat berbuat lain menjadi sangat tertutup<sup>13</sup>. berkaitan dengan teknis dalam pelayaran, kapal harus memenuhi semua persyaratan mengenai keamanan dan keselamatan untuk menjamin kapal beroperasi dengan aman. Syarat-syarat tersebut antara lain diatur di dalam konvensi internasional seperti *SOLAS (Safety of Life at Sea)* 1974 pada bab I sampai dengan V, *LLC (Load Line Convention)* 1966 yang mengatur persyaratan-persyaratan kapal untuk dapat dikatakan laik laut, dan Peraturan Internasional Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) atau *Collision Regulation* tahun 1972. Dalam hal ini keamanan dan keselamatan pelayaran, seorang Syahbandar ikut bertanggungjawab karena ia memiliki kewenangan tertinggi untuk melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan

---

<sup>12</sup> E. Utrecht, *Rangkaian Sari Kuliah: Hukum Pidana I*, (Bandung, Universitas Padjadjaran), 1958, hal.352

<sup>13</sup> Chairul Huda, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepala Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan: Tinjauan Kritis Terhadap Teori Pemisahan Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana, cet.3.*, (Jakarta Kencana Prenada Media Group), 2011, hal.121

pelayaran. Selain itu, anak buah kapal juga memegang peranan penting di dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Pertanggungjawaban pidana terhadap Nahkoda ini juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Peraturan Perundang-Undangan ini mengatur secara jelas tentang Pelayaran maupun tentang Nahkoda, diatur Pasal 302 ayat (1) berbunyi:

“Nahkoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp.400.000.000.00 (empat ratus juta rupiah).”

Adapun Pasal 302 ayat (3) berbunyi:

“Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak RP.1.500.000.000.00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).”

Adapun peraturan yang mengatur tentang pertanggungjawaban pidana diatur dalam Pasal 303, 305, 309, 316 ayat (2), Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Beberapa kasus kecelakaan kapal di Indonesia yang dipengaruhi oleh faktor cuaca dan faktor teknis di luar kesalahan (kelalaian nahkoda) untuk mengetahui

bentuk pertanggungjawaban nahkoda di masing-masing kasus kecelakaan, salah satunya adalah kasus kecelakaan kapal Kapal Motor Windu Karsa di Pulau Labasina Kolaka, Sulawesi Tenggara. Dalam putusan dengan No. perkara 322/Pid.B/2011/PN.Klk<sup>14</sup> Nahkoda yang bernama Muhammad Risal dinyatakan terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “pelayaran” sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam Pasal 303 ayat (2) dan (3) Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Telah dijatuhkan pidana selama 3 (tiga) tahun dikurangi selama terdakwa berada dalam masa penahanan, dengan denda Rp.50.000.000.- (lima puluh juta rupiah).

Dan satu kasus kecelakaan kapal KM yang didapati cuaca buruk, kabut tebal dan hujan deras disertai dengan petir. Akibat faktor cuaca tersebut menabrak kapal nelayan KM. akibat tabrakan antara KM. Tanto Sehati dan kapal KM mengakibatkan meninggalnya 4 (empat) orang. Dalam putusan No. perkara 953/pd/B/2009/PN.Jkt.Ut,<sup>15</sup> Nahkoda bernama Josafat Katiang, dinyatakan terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana karena kealpaannya Menyebabkan Matinya Orang Lain Secara bersama-sama, Josafat Katiang dikenakan Pasal 359 KUHP jo Pasal 55 ayat (1) dengan menjatuhkan pidana kepada Josafat pidana penjara 1 (satu) tahun penjara dengan masa percobaan 2 (dua) tahun.

---

<sup>14</sup> *Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia*, diakses di <https://putusan.mahkamahagung.go.id/putusan/855ad80be113538c41ca689bc0004389>, pada tanggal 1 November 2019

<sup>15</sup> *Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia*, diakses di <https://putusan.mahkamahagung.go.id/putusan/4b5670c09067f132d310580f1d230258>, pada tanggal 1 November 2019

Pembahasan mengenai hal ini juga akan meninjau mengenai pertanggungjawaban pidana perusahaan kapal jika ternyata yang menjadi akar penyebab kecelakaan bukanlah kelalaian dari perangkat kapal namun merupakan kesalahan dari pengelola kapal yang melakukan suatu tindakan menyimpang. Seperti membeli kapal barang dan dijadikan kapal penumpang, memaksakan muatan kapal melebihi kapasitas maksimal dari kapal tersebut, dan melewatkan proses pemeriksaan kelayakan berlayar dari suatu kapal, atau bahkan membiarkan beroperasinya kapal tidak memenuhi persyaratan kelayakan kapal.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang dan pokok permasalahan yang telah diuraikan, maka pokok permasalahan dari penelitian ini adalah:

1. Bagaimanakah pertanggungjawaban pidana terhadap nahkoda dalam kecelakaan kapal?
2. Bagaimanakah penerapan sanksi pidana dalam tindak pidana kecelakaan kapal?

## **C. Tujuan Penelitian**

1. untuk mengetahui dan menjelaskan pertanggungjawaban pidana yang dilakukan oleh nahkoda apabila kelalaiannya yang menyebabkan suatu kecelakaan kapal yang mengakibatkan orang lain luka berat atau mati dipengaruhi oleh faktor luar seperti faktor teknis dan faktor alam.

2. Untuk mengetahui dan menjelaskan penerapan sanksi pidana dalam tindak pidana kecelakaan kapal

#### **D. Manfaat Penelitian**

Manfaat yang diharapkan dari dilakukannya penelitian ini adalah sebagai berikut:

##### 1. Manfaat Teoritis

- a. Memberikan wawasan mengenai kerugian yang dialami hingga mengakibatkan kehilangan nyawa seseorang atas kelalaian oleh Nahkoda;
- b. penelitian skripsi ini diharapkan mampu berguna bagi ilmu pengetahuan maupun berguna bagi ilmu pengetahuan mapun dalam ilmu hukum pidana khususnya mengenai pertanggungjawaban pidana terhadap Nahkoda kapal yang menyebabkan seseorang kehilangan nyawa dan luka berat

##### 2. Manfaat Praktis

Penelitian skripsi ini diharapkan dapat menjadi bahan dan referensi dalam bidang hukum pidana serta dapat dijadikan pedoman bagi praktis hukum, dosen pengajar, mahasiswa maupun pihak yang berkepentingan dalam pertanggungjawaban terhadap Nahkoda.

## **E. Ruang Lingkup Penelitian**

Adapun penelitian ini yaitu pertanggungjawaban terhadap kelalaian Nahkoda yang mengakibatkan kehilangan nyawa atau luka berat, dan penerapan penjatuhan sanksi pidana kepada nahkoda kapal.

## **F. Kerangka Teori**

Teori adalah serangkaian asumsi, konsep, konstruk, definisi dan proposisi untuk menerangkan suatu fenomena secara sistematis dengan cara merumuskan hubungan antara konsep.<sup>16</sup> Teori sebagai salah satu perangkat proposisi yang terintegrasi secara sintaksis yaitu mengikuti aturan-aturan tertentu yang dapat dihubungkan secara logis dengan lainnya dengan tata dasar yang dapat diamati dan berfungsi sebagai wahana untuk meramalkan dan menjelaskan pokok permasalahan yang sedang dikaji.<sup>17</sup>

### **1. Teori Pertanggungjawaban Pidana**

Dalam penulisan skripsi ini maka teori yang digunakan ialah teori asas pertanggungjawaban, tindak pidana dan kealpaan. Tindak pidana adalah perilaku yang ada pada waktu tertentu dalam konteks suatu budaya tidak dapat ditolerir dan harus diperbaiki dengan mendayagunakan sarana-sarana yang disediakan oleh hukum pidana, kealpaan menurut Prof. Mr. D. Simmons tidak berhati-hati melakukan

---

<sup>16</sup> Fenti Hikmawati, 2017, *Metode Penelitian*, Jakarta, Rajawali Pers, hlm. 15

<sup>17</sup> Snelbecker, Lexy J. Moleong, 2002, *Metodelogi Penelitian Kualitatif*, Bandung, Remaja Rosdarkarya, hlm.34

suatu perbuatan di samping dapat menduga akibat perbuatan itu. Kealpaan terdapat apabila seseorang tetap melakukan perbuatan itu meskipun ia telah mengetahui atau menduga akibatnya.<sup>18</sup>

## 2. Teori Kausalitas

Teori Kausalitas diperlukan untuk menentukan bahwa suatu tindakan atau kelakuan lah yang menjadi sebab timbulnya suatu akibat pidana. Ajaran kausalitas diperlukan dalam membahasmengeni pertanggungjawaban pidana karena dalam banyak kejadian dapat dikatakan bahwa antara tindakan atau kelalaian semula dan akibat yang sebenarnya tidak dikehendaki oleh pembuat undang-undang terdapat serangkaian kejadian yang terletak diluar kontrol si pelaku.<sup>19</sup>

## G. Metode Penelitain

Metode mempunyai beberapa pengertian, yaitu logika dari penelitian ilmiah dan studi terhadap prosedur dan teknik penelitian, dan c suatu sistem dari prosedur dan teknik penelitian.<sup>20</sup> Metode penelitian merupakan logika dari penelitain ilmiah dan pembelajaran terhadap prosedur dan teknik penelitian.<sup>21</sup>

---

<sup>18</sup> Leden Marpaung, 2005, *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, Jakarta, Sinar Grafika, hlm.25

<sup>19</sup> Jan Rimmelink, 2003, *Hukum Pidana: Komentar Atas Pasal-Pasal Terpenting Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda dan Pidananya Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia*, Jakarta, PT Gramedia Pustaka Utama, hlm.125

<sup>20</sup> Zainuddin Ali, 2012, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Bandung, hlm.19

<sup>21</sup> Soerjono Soekanto, 2010, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI pers, Jakarta, hlm.8

### 3. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini, metode penulisan yang digunakan oleh penulis adalah metode kepustakaan yang bersifat normatif, yaitu penelitian yang menggunakan bahan-bahan pustaka atau buku sebagai bahan utama atau sumber utama penelitian. Dilihat dari tipenya, penelitian ini termasuk dalam penelitian deskriptif, yaitu penelitian yang bertujuan untuk memberikan data yang detail mungkin sifat suatu individu, keadaan, gejala atau kelompok tertentu.<sup>22</sup>

### 2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan yaitu

#### a. pendekatan Perundang-undangan (*Statuta Approach*),

pendekatan ini dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan yang bersangkutan paut dengan permasalahan yang sedang dihadapi.

#### b. Pendekatan Kasus (*Case Approach*).

Pendekatan ini dilakukan dengan melakukan telaah pada kasus-kasus yang berkaitan dengan isu hukum yang dihadapi. Kasus yang ditelaah merupakan kasus yang telah memperoleh putusan pengadilan berkekuatan hukum tetap.

### 3. Jenis dan Bahan Hukum

---

<sup>22</sup> Sri Mamudji et al., 2005, *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, Jakarta, Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, hlm. 4.

Penelitian ini menggunakan data yang diperoleh dari penelitian kepustakaan. Dari penelitian ini dikumpulkan data meliputi data sekunder.

Menurut pendapat Prof. Peter Mahmud Marzuki, dalam penelitian hukum tidaklah mengenal adanya data, walaupun data itu diistilahkan sebagai data sekunder.<sup>23</sup>

#### Data Sekunder

a. Bahan hukum Primer

Bahan Hukum yang mengikat berupa Undang-Undang, yaitu Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, dan Direktorat Putusan Mahkamah Agung No. 322/Pid.B/2011/PN.Klk dan No.953/pd/B/2009/PN.Jkt.Ut

b. bahan hukum sekunder,

Bahan Hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan-bahan hukum primer yang diperoleh dari studi kepustakaan berupa literature-literature yang berkaitan dengan permasalahan penelitian.

---

<sup>23</sup> Abdul Kadir Muhammad, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung, Citra Aditya Bakti, hlm.123.

a. Bahan hukum Tersier

Yaitu petunjuk atau penjelasan mengenai bahan hukum primer atau bahan hukum sekunder yang berasal dari kamus, majalah, surat kabar, dan sebagainya. Dan berupa kamus baik Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) maupun kamus hukum, ensiklopedia, dan ilmu lain yang terkait.

4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Studi pustaka merupakan studi pengumpulan data berdasarkan literatur kepustakaan yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti, serta untuk dapat dianalisis dengan menyesuaikan berdasarkan bahan hukum dan teori-teori hukum yang beraku dimana kesemuanya merupakan bahan acuan dalam pembahasan dan mencari solusi bagi permasalahan yang ada.

5. Teknik Pengolahan Bahan Hukum

Bahan Hukum Sekunder diperoleh penulis dari studi kepustakaan, kemudian dijabarkan secara sistematis dan diolah dengan cara mengklasifikasikan data yang diperoleh tersebut sesuai dengan sub-nya masing-masing, adapun data tersebut dilakukan validasi terlebih dahulu sebelumnya.

## 6. Analisis Bahan Hukum

Analisis yang digunakan setelah seluruh data terkumpul kemudian dianalisis. Adapun analisis yang digunakan adalah analisis kualitatif, yaitu penelitian yang bersifat deksriptif. Yaitu pengolahan data menjadi sesuatu yang dapat diutarakan secara jelas dan tepat.

## 7. Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan pada skripsi ini akan menggunakan penalaran deduktif, yaitu suatu proses berpikir yang bertolak dari sesuatu yang bersifat umum menuju hal-hal yang bersifat lebih khusus untuk mencapai suatu kesimpulan. Deduksi dimulai dari suatu pernyataan dasar untuk menarik kesimpulan. Dengan kata lain, apa yang dikemukakan dalam kesimpulan secara tersirat ada dipernyataan itu. Jadi, kesimpulan yang konsisten penulisan tidak dapat dipisahkan\

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

Abidin, Z., Farid, 1995, *Hukum Pidana I*, Jakarta, Sinar Grafika

Amrani, Hanafi dan Ali, Mahrus, 2015, *Sistem Pertanggung Jawaban Pidana Perkembangan Dan Penerapan*, Jakarta, Sinar Grafika.

Andrisman, Tri, 2009, *Asas-Asas dan Dasar Aturan Hukum Pidana Indonesia*, Universitas Bandar Lampung, Bandar Lampung.

Anwar, Moch., 1986, *Hukum Pidana bagian Khusus (KUHP Buku II): Jilid I*, Bandung, Penerbit Alumni.

Andriansyah, 2015, *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*, Jakarta, Fakultas Hukum Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama,.

Chazawi, Adami, 2002, *Pelajaran Huukm Pidana Bagian 2*, Jakarta, Raja Grafindo Persada.

-----, 2011, *Pelajaran Hukum Pidana I*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Chairul, Huda, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalhan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pudana Tanpa Kesalahan: Tinjauan Kritis Terhadap Teori Pemisahan Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana. Cet. 3.* Jakarta, Kencana Prenada Media Group, 2011.

- D. Schaffmeister, *Hukum Pidana Bagian 2*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, 2002.
- E, Kartini., *Hukum Maritim*, Jakarta, Akademi Maritim “Djadajat”, 2015.
- E, Utrecht, *Hukum Pidana I*, Bandung, Universitas Padjadjaran, 1958
- Gosita, Arif, 1983, *Hukum dan Hak-Hak Anak*, Bandung, Rajawali.
- Hikmawati, 2017, *Metode Penelitian Hukum*, Rajawali Pers.
- Kargonegoro, 2009, *Diktat Kuliah Hukum Pidana*, Jakarta, Balai Lektur Mahasiswa.
- Kelsen, Hans, 2006, *Pengantar Teori Hukum*, Nusa Media, Jakarta.
- Marpaung, Leden, 2005, *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, Jakarta, Sinar Grafika.
- Masriani, Y., Tiena, 2004, *Pengantar Hukum Indonesia*, Jakarta, Sinar Grafika.
- Mardjono Reksodiputro, 1994, *Sistem Peradilan Pidana Indonesia, Melihat Kejahatan dan Penegakan Hukum dalam Batas-batas Toleransi*, Jakarta, Pusat Keadilan dan Pengabdian Hukum.
- Muhammad, A., Kadir, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung, Citra Aditya Bakti,
- Moeljatno, 1983, *Perbuatan dan PertanggungJawaban Dalam Hukum Pidana*, Jakarta, PT. Grafindo Persada.
- Moeljatno, 2008, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta, Rineka Cipta.
- Moch. Anwar, 1986, *Hukum Pidana Bagian Khusus (KUHP Buku II): Jilid I*, Bandung, Penerbit Alumni,

Ijat Danajat, *Hukum Maritim*, Jakarta, Penerbit Direktorat Pembinaan Sekolah Menengah Kejuruan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, 2013.

Ilyas, Amir, 2012, *Asas-asas Hukum Pidana Memahami Tindak Pidana dan Pertanggung Jawaban Pidana sebagai Syarat Pemidanaan*, Yogyakarta, Rangkang Education.

Remmelink, Jan, 2003, *Hukum Pidana: Komentar Atas Pasal-Pasal Terpenting Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda dan Pidananya Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia*, Jakarta, PT Gramedia Pustaka Utama

Roeslan, Saleh, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana: Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana*, Jakarta, Aksara Baru, 2005.

Utrecht, E, 1958, *Hukum Pidana I*, Bandung, Universitas Padjajaran.

Umar, M. Husseyn, 2001, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia: Buku I*, Jakarta, Pustaka Sinar Harapan Bekerja.

Saleh, Roeslan, 1983, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana, Jakarta, Aksara Baru.

Shant Dellyana, 1988, *Konsep Penegakan Hukum*, Yogyakarta, Liberty.

Soesilo, R., 1990, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Jakarta, Alumni Ahaem-Petehaem.

Sudarto, R., 1990, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Serta Komentar-Komentarnya Lengkap Demi Pasal*, Bogor, Politeia.

Sudarsono, 2007, *Kamus Hukum Cetakan Kelima*, PT. Rineka Cipta, Jakarta

Sri, Mamudji, Et. Al., *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, Jakarta, Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005.

P.A.F. Lamintang, 1998, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Jakarta, Citra Aditya Bakti.

Poerwadinata, W. J. S., 1987, *Kamus Bahasa Indonesia*, Jakarta, Balai Pustaka.

Purnama, Juli Sari, *Pengawasan Syahbandar dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, dan Keamanan dan Ketertiban Penumpang di Pelabuhan Tembilahan*, Riau, Jurnal Ilmu Administrasi Negara, 2007.

## **Artikel**

“Kapal Tampomas II Terbakar Dekat Kepulauan Masalembu Membawa 1054 Penumpang dan 82 Awak Kapal” *Kompas*. 26 Juni 2015  
<http://print.kompas.com/baca/2015/06/25/Kapal-Tampomas-II-Terbakar-Dekat-Kepulauan-Masalem>. Diakses pada 3 September 2019

“KNKT: Faktor Cuaca Penyebab Tenggelamnya KM Senopati” *Tempo Interaktif*. 31 Desember 2006,

<http://m.tempo.co/read/news/2006/12/31/05590332/knkt-faktor-cuaca-penyebab-tenggelamnya-km-senopati> diakses pada 3 September 2019

“Yangtze Ship Disaster: Chinese Salvagers Right Eastern Star” *BBC*  
<http://www.bbc.com/news/world-asia-china-33011557>. Diakses pada Tanggal 3 September 2019

Armandhanu, Denny. “*Setahun Tenggelam, Feri Sewol Masih Teronggok di Dasar Laut*” CNN Indonesia.

<http://www.cnnindonesia.com/internasional/20150416123041-113-47105/setahun-tenggelam-feri-sewol-masih-teronggok-di-dasar-laut/>

Park, Madison dan Paula Hancocks. “*Sewol Ferry Disaster: One Year On, Grieving Families Demand Answers*” CNN,

<http://edition.cnn.com/2015/04/15/asia/sewol-ferry-korea-anniversary/>

Diakses pada 3 September 2019

Julia Purnama Sari, 2007, *Pengawasan Syahbandar dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, dan Keamanan dan Ketertiban Penumpang di Pelabuhan Tembilahan, Riau, Jurnal Ilmu Administrasi Negara*, diakses di <https://media.neliti.com/media/publications/31545-ID-pengawasan-syahbandar-dalam-upaya-mewujudkan-keselamatan-keamanan-dan-ketertiban.pdf>

### **Perundang-Undangan**

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

### **Website**

*Kajian Evaluasi Pembangunan Bidang Transportasi di Indonesia*, 2012, diakses di <https://www.bappenas.go.id/files/ekps/2012/13.Kajian%20Evaluasi%20Pembangunan%20Bidang%20Transportasi%20di%20Indonesia.pdf>, pada tanggal 1 November 2019

*Apa itu pengertian tindak pidana*, diakses di <http://www.hukumsumberhukum.com/2014/06/apa-itu-pengertian-tindak-pidana.html>, pada tanggal 27 Januari 2020.