

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki ribuan pulau-pulau yang tersebar luas dalam jumlah lebih 13.000 yang termasuk di dalamnya pulau besar maupun pulau kecil, dengan garis pantai sepanjang 81.000 km yang memberikan ciri khas sebagai negara Indonesia.¹ Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki keanekaragaman potensi wisata di berbagai pulau-pulau yang tersebar di nusantara yang dimana untuk menjangkau pulau tersebut harus ditempuh dengan menggunakan angkutan laut.

Dalam negara kepulauan terutama di Indonesia transportasi laut merupakan salah satu cara untuk menyalurkan kebutuhan dari kebutuhan utama sampai dengan kebutuhan pelengkap atau penunjang. Tidak bisa dipungkiri bahwa sarana dan prasarana transportasi laut di negara kepulauan seperti Indonesia telah menjadi pendukung utama dalam pergerakan penyeluruan barang dalam jumlah besar dengan menggunakan kapal laut. Dari segi ekonomi dan bisnis penggunaan transportasi dengan kapal laut jauh lebih efektif dan besar manfaatnya. Dengan adanya sarana prasarana transportasi laut seperti kapal laut berguna untuk pemindahan barang-barang dan orang dari satu tempat ke tempat lainnya. Diharapkan dapat diikuti oleh aktifitas ekonomi masyarakat yang berdampak positif dalam peningkatan ekonomi di wilayah-wilayah Indonesia.

¹ M. Daud Silalahi, *Pengaturan Hukum Lingkungan Laut Indonesia dan Implementasinya Secara Regional*, Jakarta: Sinar Harapan, 1992, hlm.58

Faktor manusia yang seringkali mengabaikan standar keselamatan yang ada. Selain itu sosialisasi dalam berkeselamatan dalam transportasi sangat minim yang adanya berakibat kelalaian terhadap pengangkutan sungai dan darat. Akibat kecelakaan tersebut terkadang dirasakan teramat besar khususnya bagi para korban kecelakaan tersebut baik kerugian materi maupun kerugian jiwa.

Mengingat pentingnya peran transportasi laut maka segala kegiatan dilaut diatur negara dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mengatur segala ikhwal yang berkaitan dengan lalu lintas lewat laut, pengangkutan barang, dan orang melalui laut, maupun kegiatan navigasian. Perkapalan sebagai sarana transportasi laut termasuk aspek keselamatan serta penegakan hukumnya dan terjadi tindak pelayaran atau tindak pidana dilaut. Pertimbangan ditetapkannya Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa pelayaran yang terdiri dari atas angkutan di perairan,kepelabuhan,keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Salah satunya adalah transportasi kapal. Dengan memprioritaskan keselamatan penumpang sebenarnya sudah diatur secara tegas dalam Undang-Undang ini telah mengatur persyaratan perizinan, kelaikan kapal, dan pengawasan. Bahkan ada kewajiban menyampaikan informasi kepada para pemangku kepentingan mengenai angkutan.²

Kapal dianggap tidak laik laut karena terbukti tidak memenuhi persyaratan ketentuan yang ditetapkan demi keamanan dan keselamatan kapal. Adanya sertifikat

² Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran

kapal ada yang kadaluarsa, alat keselamatan kurang memadai, alat penampung yang minim, tanda pendaftaran kapal tidak dipasang, muatan yang berlebih/*over draft*, muatan tidak sesuai dengan dokumen muatan manifest dan sebagainya yang berakibat fatal jika tetap belayar. Jabatan tertinggi di antara anak buah kapal (ABK) ini sangat vital mengerjakan dokumentasi perizinan kapal, memastikan kelaikan kapal sebelum layar, sampai terjadinya kecelakaan. Nahkoda diberi tanggung jawab oleh UU Nomor 17 Tahun 2008 terkait keselamatan dan keamanan kapal. Sehingga apabila nahkoda melanggar ketentuan UU Nomor 17 Tahun 2008 dapat terancam pidana penjara dan pidana denda. Nahkoda wajib membuat buku catatan kapal (look book) yakni catatan yang berisi kondisi kapal terkait operasional kapal seperti kondisi kapal, kondisi teknis dari kapal yang meski diperbaiki kalau ada yang rusak. Apabila kondisi kapal diketahui tidak layak, nahkoda berhak melayarkan kapal begitu pula sebaliknya.

Dalam Pasal 138 ayat (3) UU Nomor 17 Tahun 2008 yaitu: Nahkoda berhak menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2). Nahkoda memberitahukannya kepada pejabat pemeriksa keselamatan kapal. Bisa diperlukan, pemilik, operator kapal, dan nahkoda diminta turut membantu proses, pemeriksaan-pemeriksaan dan pengujian kapal itu, tapi di sisi lain lazimnya si pemilik kapal kadangkala tidak menghiraukan hal ini. Namun pada Pasal 249 UU Nomor 17 Tahun 2008 dijelaskan: Kecelakaan kapal berdasarkan Pasal 245 UU Nomor 17 Tahun 2008 menjelaskan merupakan tanggung jawab Nahkoda kecuali dapat dibuktikan lain. Setiap kapal yang belayar mempunyai nahkoda yang mempunyai peran penting dalam perjalanan tugas nahkoda kapal sebagai pemimpin kapal yang

bertanggungjawab dalam membawa kapal belayar dari pelabuhan satu ke pelabuhan lain atau dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat, aman sampai tujuan terhadap penumpang dan segala muatannya.

Ancaman pidana tak hanya buat Nakhoda, pemilik kapal pun juga berpotensi menjadi pesakitan lantaran kuasanya sebagai empunya kapal, pemilik atau perusahaan diberi tanggungjawab dan ancaman sanksi mengenai keselamatan dan keamanan pada Pasal 40 huruf (a) dan (b) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 dijelaskan:

1. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
2. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Tidak hanya itu pada Pasal 305: “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 atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).” Selain dari pada Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran tersebut Pasal 58 Undang-undang Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan.

Tingkat kecelakaan lalu lintas dan angkutan laut di Indonesia saat ini masih cukup tinggi. Hal ini disebabkan karena tingginya tingkat kecelakaan sungai dan danau salah satunya adalah faktor manusia yang seringkali mengabaikan standar keselamatan yang ada. Selain itu sosialisasi dalam berkeselamatan dalam transportasi

sangat minim yang adanya berakibat kelalaian terhadap penggun angkutan sungai dan darat. Padahal kerugian akibat kecelakaan tersebut terkadang dirasakan teramat besar khususnya bagi para korban kecelakaan tersebut baik kerugian materi maupun kerugian jiwa.

Adapun salah kasus tindak pidana yang karena kealpaannya menyebabkan melakukan melayarkan kapal tidak layak laut yang menyebabkan kematian seseorang terdapat di dalam putusan nomor 70/Pid.Sus/2022/PN Plw. Di dalam kasus tersebut terdakwa yang bernama Ervandandi als Evan Bin Muhijul dinyatakan terbukti bersalah melakukan tindak pidana karena kealpaannya menyebabkan orang lain meninggal dunia menimbang karena semua unsur pasal 359 KUHP terpenuhi maka terdakwa dinyatakan terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana sebagaimana didakwakan dalam dakwaan alternatif. Tindak pidana yang dilakukan terdakwa Ervandani karena kelalaiannya dan kurang hati-hatian terdakwa ketika menahkodai kapal yang dimana kapal yang di nahkodai oleh terdakwa merupakan kapal jenis pompon milik orang tua terdakwa yang bernama Muhijul yang dimana pada hari Minggu tanggal 15 Agustus 2021 sekira pukul 13.00 WIB bertempat di Sungai Nilo Desa Kuala Terusan Kecamatan Pangkalan Kerinci Kabupaten Pelalawan. Saksi Muhijul sedang beristirahat lalu terkdakwa Ervandandi melihat kapal sedang tidak beroperasi lalu meminjam kapal kepada saksi Muhijul untuk mencari sewa, saat itu saksi Muhijul meminjamkan kapal kepada terdakwa yang hanya mempunyai (7) life buoy/Pelampung penumpang, sesampai terdakwa sampai di Dermaga tidak lama sdr.Dedi Supriadi (alm) berniat memesan kapal setelah bernegosiasi antara terdakwa dengan sdr Dedi Supriadi (alm) dengan membawa 7 penumpang lainnya lalu disepakati dengan tarif harga per orang adalah Rp 10.000 (sepuluh ribu rupiah) sebelum terdakwa melayarkan kapalnya terdakwa sudah menyadari kalau kapal yang diberangkatkan tersebut tidak memenuhi standar minimum antara lain persyaratan keselamatan kapal, pencegahan perairan kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan, dan pencegahan dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk belayar di perairan tertentu. Namun oleh karena iming-iming akan mendapatkan uang dari sdr.Dedi Supriadi (alm) dengan membawa 7 penumpang lainnya, terdakwa tidak memperhatikan keselamatan dan keamanan bagi kapal dan penumpang tersebut dan mengakibatkan salah satu penumpang kapal yang bernama sdr.Dedi Supriadi terjatuh ke sungai dan karena terdakwa tidak menyediakan alat keselamatan di kapalnya mengakibatkan sdr.Dedi Supriadi meninggal dunia.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik melakukan penelitian dalam bentuk Skripsi dengan judul, **“Analisis Yuridis Pertanggungjawaban Pidana Pelaku Yang Karena Ke Alpaannya Menyebabkan Melayarkan Kapal Tidak Layak Laut Mengakibatkan Kematian Seseorang (Studi Putusan No.70/Pid.Sus/2022/PN.Plw) ”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas maka dapat diambil suatu rumusan yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini, Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pertanggungjawaban pidana pelaku tindak pidana profesi dengan tanpa hak melayarkan kapal (nahkoda) tidak layak laut (Studi Putusan Nomor 70/PID.SUS/2022/PN Plw)?
2. Bagaimana dasar pertimbangan hukum hakim dalam menjatuhkan pemidaananaan kepada nahkoda yang dengan tanpa hak melayarkan kapal tidak layak laut (Studi Putusan Nomor 70/PID.SUS/2022/PN Plw)?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian rumusan masalah diatas, Adapun yang menjadi tujuan penelitian dalam skripsi ini yaitu sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui bagaimana pertanggungjawaban pidana pelaku tindak pidana profesi dengan tanpa hak melayarkan kapal tidak layak laut (Studi Putusan Nomor 70/PID.SUS/2022/PN Plw)
2. Untuk mengetahui bagaimana dasar pertimbangan hukum hakim dalam menjatuhkan pemidaananaan kepada nahkoda yang dengan tanpa hak

melayarkan kapal tidak layak laut (Studi Putusan Nomor 70/PID.SUS/2022/
PN Plw)

D. Manfaat Penelitian

Adapun yang menjadi manfaat penelitian ini dapat dikemukakan sebagai berikut :

1. Secara Teoritis

Berdasarkan hasil penelitian ini, diharapkan dapat memberikan manfaat sumbangan pemikiran dan pemahaman dalam perkembangan ilmu pengetahuan hukum terkhusus hukum pidana dan lebih khususnya yang berkaitan dengan tindak pidana pelayaran.

2. Secara Praktis

Hasil penulisan skripsi ini diharapkan dapat memberikan pemahaman kepada aparat penegak hukum dalam menanggapi dan memahami tindak pidana yang berkaitan Undang-Undang Pelayaran.

3. Bagi Diri Sendiri

a. Hasil penelitian ini diharapkan lebih memperdalam pengetahuan ilmu hukum kepada penulis khususnya dalam bidang hukum pidana.

b. Penulisan Skripsi ini juga sebagai salah satu syarat dalam meraih gelar Sarjana Hukum Program Studi Ilmu Hukum Bagian Hukum Pidana di Universitas HKBP Nommensen.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Pertanggungjawaban Pidana

1. Pengertian Pertanggungjawaban Pidana

Dalam hukum pidana konsep “*liability*” atau “pertanggungjawaban” merupakan konsep sentral yang dikenal dengan ajaran kesalahan. Dasar adanya tindak pidana adalah asas legalitas, sedangkan dasar dapat dipidananya pembuat adalah asas kesalahan. Ini berarti tindak pidana hanya akan dipidana jika ia mempunyai kesalahan dan melakukan tindak pidana tersebut. Oleh karena itu, pertanggungjawaban pidana adalah pertanggungjawaban orang terhadap tindak pidana yang dilakukannya. Pertanggungjawaban pidana pada hakikatnya merupakan suatu mekanisme yang dibangun oleh hukum pidana untuk bereaksi terhadap pelanggaran atas kesepakatan menolak suatu perbuatan tertentu.³

Hukum pidana dikenal istilah pertanggungjawaban, bahasa Belanda menyebutkan teorekenbaarheid, dalam bahasa Inggris *criminal responsibility* atau *criminalliability*, Suatu bentuk untuk menentukan apakah seorang tersangka atau terdakwa dipertanggungjawabkan atas suatu tindak pidana yang telah diperbuat. Aturan mengenai pertanggungjawaban pidana merupakan saringan pengenaan pidana, yaitu hanya dapat diterapkan terhadap mereka yang memiliki kesalahan dan pidana yang dikenakan sebatas kesalahannya tersebut.⁴

³ Mahrus Ali, *Asas-Asas Hukum Pidana Korporasi*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2013, hlm.94

⁴ Chairul Huda, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, Jakarta: Kencana, 2006, hlm.17

Menurut Van Hamel tidak memberikan definisi pertanggungjawaban pidana, melainkan memberi pengertian pertanggungjawaban pidana adalah suatu keadaan normal atau psikis serta kemahiran yang membawa 3 macam kemampuan, yaitu :⁵

- 1) Mampu untuk dapat mengerti makna serta akibat sungguh-sungguh dari perbuatan-perbuatan sendiri;
- 2) Mampu untuk menginsyafi bahwa perbuatan-perbuatan itu bertentangan dengan ketertiban masyarakat
- 3) Mampu untuk menentukan kehendak berbuat

Definisi mengenai pertanggungjawaban pidana dikemukakan oleh Simons sebagai suatu keadaan psikis, sehingga penerapan suatu ketentuan pidana dari sudut umum dan pribadi dianggap patut. Masih menurut Simons dasar tanggungjawab dalam hukum pidana adalah keadaan psikis tertentu pada orang yang melakukan perbuatan pidana dan adanya hubungan antara keadaan tersebut dengan perbuatan yang dilakukan yang sedemikian rupa sehingga orang itu dapat dicela karena melakukan perbuatan tadi.⁶

Berikut dasar adanya pertanggungjawaban dalam hukum pidana yang dikemukakan oleh simons, dapat ditarik kesimpulan bahwa inti pertanggungjawaban dalam hukum pidana adalah :⁷

- 1) Keadaan psikis atau jiwa seseorang dan

⁵ Eddy O.S. Hiariej, *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana*, Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka, 2004, hlm. 121

⁶ Teguh Prasetyo, *Hukum Pidana*, Depok: Raja Grafindo Persada, 2010, hlm.85

⁷ Eddy O.S. Hiariej, *Op. Cit*, hlm. 122

2) Hubungan antara keadaan psikis dengan perbuatan yang dilakukan Dalam kosa kata Belanda, Pertanggungjawaban dalam konteks keadaan psikis diterjemahkan menjadi *toerekeningsvatbaarheid* atau dapat dimintakan pertanggungjawaban atau kemampuan bertanggungjawab sedangkan dalam konteks hubungan antara keadaan psikis dengan perbuatan yang dilakukan, diterjemahkan menjadi *toerekenbaarheid* atau pertanggungjawaban.

Berbeda dengan Van Amel dan Simons, Vos tidak memberikan definisi pertanggungjawaban pidana, melainkan menghubungkan antara perbuatan dan pertanggungjawaban serta sifat dapat dicela. Vos menyatakan perbuatan yang dapat dipertanggungjawabkan kepada pelaku adalah kelakuan yang dapat dicela kepadanya. Celaan disini tidak perlu suatu celaan secara etis; tetapi cukup celaan secara hukum. Juga secara etis kelakuan-kelakuan yang dapat dipidana, Menurut norma hukum adalah sebagai pemaksa etika pribadi kita.⁸

Pertanggungjawaban pidana tanpa adanya kesalahan dari pihak yang melanggar tidak dapat dipertanggungjawabkan. Jadi orang yang tidak mungkin dipertanggungjawabkan dan dijatuhi pidana kalau tidak melakukan perbuatan pidana. tetapi meskipun ia melakukan perbuatan pidana tidak selalu ia dapat dipidana.⁹

Oleh karena itu, pertanggungjawaban pidana adalah pertanggungjawaban orang terhadap tindak pidana yang dilakukannya. Tegasnya, yang dipertanggungjawabkan orang itu adalah tindak yang dilakukannya. Terjadinya pertanggungjawaban pidana karena telah ada tindak pidana yang dilakukan oleh seseorang. Pertanggungjawaban

⁸ *Ibid.*

⁹ Aryo Fadlian, *Pertanggungjawaban Pidana dalam Suatu Kerangka Teoritis*, Vol 5, Jurnal Hukum Positum, 2020, hlm.14.

pidana pada hakikatnya merupakan suatu mekanisme yang dibangun oleh hukum pidana untuk bereaksi terhadap pelanggaran atas ‘kesepakatan menolak’ suatu perbuatan tertentu.¹⁰

Pertanggungjawaban pidana bertujuan untuk menentukan apakah seseorang dipertanggungjawabkan atas suatu tindak pidana yang terjadi atau tidak. Jika ia dipidana, harus terbukti bahwa tindakan yang dilakukan itu bersifat melawan hukum, dan terdakwa mampu bertanggungjawab yang memperlihatkan kesalahan dalam bentuk kesengajaan atau kealpaan.¹¹

2. Kesalahan

Kesalahan merupakan dasar penjatuhan pidana bagi orang yang melakukan tindak pidana. Dalam konteks hukum pidana, kesalahan haruslah dibuktikan, sehingga berlakulah yang lazim disebut dengan asas kesalahan yang menyatakan “tiada pidana tanpa kesalahan”.¹² Asas “tiada pidana tanpa kesalahan” (*asas culpabilitas: nulla poena sine culpa*) pada umumnya diakui sebagai prinsip umum diberbagai negara termasuk Indonesia. Biasanya perumusan asas ini terlihat dalam perumusan mengenai pertanggungjawaban pidana (*criminal responsibility*), khususnya yang berhubungan dengan masalah kesengajaan dan kealpaan.¹³

¹⁰ Kornelia Melansari D. Lewokwda, *Pertanggungjawaban Pidana, Tindak Pidana Terkait Pemberian Delegasi Kewenangan*, Jurnal Mimbar Keadilan, Volume 14 Nomor 28, Fakultas Hukum Universitas Airlangga

¹¹ Arief Irawan, Mu’ammam Habib dan Wahyu, “*Pertanggungjawaban Hukum Terhadap Pelaku Tindak Pidana Illegal Logging (pengangkutan kayu secara ilegal) yang ada Di Kalimantan Berdasarkan Undang-undang Nomor 18 Tahun 2013 Tentang Pencegahan dan Pemberantasan Perusakan Hutan*”, Jurnal Lex Suprema, Vol. III Nomor 1 Maret 2021, hlm.569

¹² Sabrina Hidayat, *Pembuktian Kesalahan: Pertanggungjawaban Pidana Dokter Atas Dugaan Malpraktik Medis*, Surabaya: Scopindo Media Pustaka, 2020, hlm.72

¹³ Barda Nawawi Arief, *Perbandingan Hukum Pidana*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2014, hlm.11

Istilah kesalahan dapat digunakan dalam arti psikologi maupun dalam arti normatif. Unsur kesalahan dalam arti psikologi adalah seseorang yang berhubungan dengan perbuatan yang ia lakukan yang sedemikian rupa sehingga berdasarkan keadaan tersebut perbuatan tersebut pelaku dapat dicela atas perbuatannya. Dalam hukum pidana di Indonesia, kesalahan normatif merupakan kesalahan yang dipandang dari sudut norma-norma hukum pidana, yaitu kesalahan kesengajaan dan kesalahan kealpaan. Terdapat 2 macam kesalahan dalam kajian hukum pidana yaitu kesengajaan (*dolus*) dan kealpaan (*culpa*) yaitu:

1. Kesengajaan, sesuai dengan teori hukum pidana Indonesia, kesengajaan terdiri dari tiga macam antara lain:
 - Kesengajaan sebagai maksud untuk mencapai tujuan, perbuatan yang dilakukan oleh sipelaku atau terjadinya suatu akibat dari perbuatan sipelaku adalah memang tujuannya.
 - Kesengajaan dengan sadar kepastian, apabila sipelaku dengan perbuatannya tidak bertujuan untuk mencapai akibat yang menjadi dasar dari perbuatan pidana. Tetapi ia tahu benar bahwa akibat itu pasti akan mengikuti perbuatannya tersebut
 - Kesengajaan sebagai kemungkinan yaitu suatu kesadaran untuk melakukan perbuatan yang telah diketahuinya bahwa akibat lain yang mungkin akan timbul dari perbuatan itu yang tidak ia inginkan dari perbuatannya, namun sipelaku tidak membatalkan niat untuk melakukannya.
2. Kealpaan (*culpa*), yang sering disebut juga dengan kelalaian dan kurang hati-hatian. Menurut Wirjono Prodjodikoro *culpa* didefinisikan sebagai kesalahan

pada umumnya, namun dalam ilmu pengetahuan hukum mempunyai arti teknis, yaitu suatu macam kesalahan pelaku tindak pidana yang tidak seberat kesengajaan yang disebabkan dari kurang berhati-hati sehingga akibat yang tidak disengaja terjadi.¹⁴

Adapun menurut Roeslan Saleh, unsur-unsur kesalahan itu tidak hanya kesengajaan atau kealpaan, tetapi juga kemampuan untuk bertanggungjawab.¹⁵ Dalam hukum acara pidana berkaitan dengan asas “ praduga tidak bersalah” kelalaian diartikan sebagai perbuatan telah melakukan tindak pidana, orang yang melakukan tindak pidana akan mempertanggungjawabkan perbuatan tersebut dengan pidana apabila dia mempunyai kesalahan. Seseorang yang mempunyai kesalahan apabila pada waktu melakukan perbuatan dilihat dari segi masyarakat menunjukkan pandangan normatif mengenai kesalahan yang telah dilakukan orang tersebut. Dalam menentukan kesalahan ada terdapat 3 (tiga) unsur yaitu :¹⁶

- Adanya kemampuan bertanggung jawab pada sipembuat
- Hubungan batin antara si pembuat dengan perbuatan yang berupa kesengajaan atau kealpaan yang disebut sebagai bentuk kesalahan tidak ada alasan penghapusan kesalahan atau tidak alasan pemaaf.
- Tidak adanya alasan penghapus kesalahan atau tidak ada alasan pemaaf.

3. Alasan Pemaaf

¹⁴ Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia*, Jakarta : PT Refika Aditama, 2003, hlm. 67

¹⁵ Hasbullah F. Sjawie, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Pada Tindak Pidana Korporasi*, Jakarta: Kencana, hlm.18

¹⁶ Muladi dan Dwidja Priyatno, *Pertanggungjawaban pidana korporasi*, Jakarta : Kencana Prenada Media Group, 2010, hlm.73

Dalam hukum pidana terdapat keadaan-keadaan yang membuat hakim tidak dapat mengadili seorang pelaku pidana, hingga hakim pun tidak dapat menjatuhkan hukuman terhadap pelaku tersebut atau yang disebut juga sebagai dasar-dasar yang meniadakan hukuman.¹⁷ Dalam “dasar-dasar yang meniadakan hukuman” terdapat alasan yang masuk ke dalam kategori tersebut, yaitu alasan pemaaf. Alasan pemaaf merupakan alasan penghapus pidana, yaitu alasan-alasan yang menyebabkan seseorang tidak dapat dipidana/dijatuhi hukuman. Alasan pemaaf adalah alasan yang meniadakan unsur kesalahan dalam diri pelaku. Pada umumnya, pakar hukum mengategorikan suatu hal sebagai alasan pemaaf, yaitu :¹⁸

1. Ketidakmampuan bertanggungjawab (Pasal 44 KUHP)
 - 1) Barang siapa melakukan perbuatan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya karena jiwanya cacat dalam pertumbuhan atau terganggu karena penyakit, tidak dipidana.
 - 2) Jika ternyata perbuatan itu tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada pelakunya karena pertumbuhan jiwanya cacat atau terganggu karena penyakit, maka hakim dapat memerintahkan supaya orang itu dimasukkan ke rumah sakit jiwa, paling lama satu tahun sebagai waktu percobaan.
 - 3) Ketentuan dalam ayat 2 hanya berlaku bagi Mahkamah Agung, Pengadilan Tinggi, dan Pengadilan Negeri.
2. Daya paksa (Pasal 48 KUHP)

Barangsiapa melakukan perbuatan karena pengaruh daya paksa, tidak dipidana.
3. Pembelaan terpaksa yang melampaui batas (Pasal 49 Ayat (2) KUHP)

Pembelaan terpaksa yang melampaui batas, yang langsung disebabkan oleh keguncangan jiwa yang hebat karena serangan atau ancaman serangan itu, tidak dipidana.
4. Menjalankan perintah jabatan tanpa wewenang (Pasal 51 Ayat (2) KUHP)

Perintah jabatan tanpa wewenang, tidak menyebabkan hapusnya pidana, kecuali jika yang diperintah mengira dengan itikad baik bahwa perintah diberikan dengan wewenang dan pelaksanaannya termasuk dalam lingkungan pekerjaannya

¹⁷ P.A.F Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*, Jakarta: Sinar Grafika, 2014, hlm. 391

¹⁸ Doddy Makanoneng, *Cacat Kejiwaan Sebagai Alasan Penghapus Pidana*, Jurnal Lex Crimen, Vol. V Nomor 4 April-Juni 2016, hlm. 132-133

B. Tinjauan Umum Tentang Tindak Pidana Pelayaran

1. Pengertian Tindak Pidana Pelayaran Dan Unsur-Unsur

Tindak pidana pelayaran adalah serangkaian perbuatan terlarang oleh Undang-Undang, dan tercela dalam kaitan dengan kegiatan pelayaran. Pelayaran yaitu suatu kesatuan sistem yang terdiri dari Angkutan perairan, Kepelabuhan, Keselamatan, dan keamanan pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antara Pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh satu dan lain dengan ketentuan yang berlaku.¹⁹

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 1 angka (1) mengatur bahwa :

“Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan diperairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim”.²⁰

Salah satu urgensi pembentukan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah karena perkembangan strategi nasional dan internasional yang menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai IPTEK, peran serta swasta dan persaingan usah, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggaraan Negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional.

Upaya penegakan hukum di laut khususnya berkaitan Undang-Undang Pelayaran yang dilaksanakan melalui suatu operasi patroli keamanan dan

¹⁹ Benny Berkiah Pandelaki, Erwin Sitinjak, *Pengaturan Pertanggungjawaban Hukum Terhadap Nahkoda yang Melakukan Tindak Pidana Dalam Melayarkan Kapal Tidak Laik Sehingga Menyebabkan Kecelakaan Kapal*, Jurnal Projudice, Vol 2 No 1 Oktober 2020, hlm. 19.

²⁰ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran

keselamatan laut, baik secara paraisal oleh berbagai pemangku kepentingan (*stake holder*) dilaut dan secara terkoordinasi yang diselenggarakan oleh kapal-kapal patroli milik direktorat jendral perhubungan laut yang ditempatkan diseluruh pangkalan penjaga laut dan pantai dan unit pelaksanaan Teknis didaerah seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, ada beberapa catatan dari hasil patroli keselamatan dan keamanan laut, yaitu kasus kapal yang memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar yang berwenang, namun ketika diadakan pemeriksaan ditengah laut oleh kapal patrol ternyata tidak laik laut.

Unsur-unsur tindak pidana adalah syarat-syarat untuk mengetahui apakah perbuatan tersebut masuk dalam kategori suatu perbuatan, tindakan yang melawan, atau melanggar hukum. Tindak pidana pelayaran adalah salah satu tindak pidana khusus yang diatur oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Oleh karena itu semua yang berhubungan dengan pelayaran yang memuat empat (4) unsur utama yaitu:

1. Angkutan diperairan
2. Kepelabuhan
3. Keselamatan dan keamanan pelayaran, dan
4. Perlindungan lingkungan maritim.

Dalam hal ini penulis tidaklah menjabarkan satu persatu isi dari setiap pasal demi pasal didalam Undang-Undang pelayaran tersebut, tetapi penulis lebih memfokuskan pada pasal-pasal terkait surat izin belayar (sijil) serta pasal-pasal mengenai pelanggaran-pelanggaran didunia pelayaran tersebut sehingga terintegrasi

dengan judul penelitian dari skripsi penulis sendiri terkait pertanggungjawaban pidana didunia pelayaran. Adapun isi dari pasal tersebut adalah :

Pasal 302 Ayat (1)

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).

Unsur-Unsur

1. Nahkoda
2. Yang melayarkan kapalnya
3. Sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut.

Penjelasan unsur-unsurnya

- 1) Nahkoda kapal ialah orang yang memegang kuasa dalam kapal (perahu) atau orang yang menggantikannya. Kata Nahkoda menunjukan kepada siapa orangnya harus bertanggungjawab atas perbuatan/kejadian yang didakwakan atau setiap orang yang harus jadi terdakwa. Jadi nahkoda disini ialah sebagai subjek hukum yang dapat dimintai pertanggungjawaban dalam setiap tindakannya sehingga secara historis kronologis manusia sebagai subjek hukum telah dengan sendirinya ada kemampuan bertanggungjawab kecuali secara tegas Undang-Undang menentukan lain. Oleh karena itu kemampuan bertanggungjawab tidak perlu dibuktikan lagi karena setiap subjek hukum melekat erat dengan kemampuan bertanggungjawab. Adapun yang dimaksud nahkoda kapal didaam pasal ini ialah nahkoda yang sedang berada dkapal tersebut.
- 2) Maksud dari unsur “yang melayarkan kapalnya” ialah nahkoda atau orang yang melayarkan kapal diwilayah perairan laut teritorial Indonesia.
- 3) Maksud dari unsur “sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut” ialah nahkoda atau orang yang melayarkan kapal tersebut mengetahui bahwasannya kapal tersebut tidak laik laut. Yang mana perbuatannya tersebut melanggar Undang-Undang tepatnya melanggar Undang-Undang tepatnya melanggar pasal 117 UU RI Nomor 2008 tentang pelayaran terkait aturan tentang terpenuhinya persyaratann keselamatan dan keamanan angkutan perairan.

Pasal 117 ayat (1)

Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan :

1. Kelaiklautan kapal; dan
2. Kenavigasian.

Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi :

- a. Keselamatan kapal

- b. Pencegahan pencemaran dari kapal
- c. Pengawasan kapal
- d. Paris muat kapal dan Kesehatan penumpang
- e. Kesejahteraan Awak Kapal dan Kesehatan penumpang
- f. Status hukum kapal
- g. Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; dan
- h. Manajemen keamanan kapal.

Penjelasan unsur-unsurnya :

1. Kelaiklautan kapal

Adapun yang dimaksud kelaiklautan kapal menurut Pasal 1 angka 33 UU RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan Kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar diperairan tertentu.

2. Suatu kapal dikatakan laik laut apabila telah memenuhi syarat-syarat yang telah datur dalam pasal ini.

Pasal 145

Setiap orang dilarang mempekerjakan seseorang dikapal dalam jabatan apa pun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan.

Unsur-Unsurnya :

1. Setiap orang
2. Dilarang mempekerjakan seseorang dikapal dalam jabatan apapun
3. Akan seseorang dikapal dalam jabatan apa pun
4. Tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen yang dipersyaratkan.

Penjelasan dan unsur-unsurnya :

1. Yang dimaksud unsur “setiap orang” adalah siapa saja sebagai subjek hukum publik yang terhadapnya terdapat persangkaan atau dengan melakukan suatu tindak pidana. Bahwa orang sebagai subjek hukum sebagaimana layaknya haruslah memenuhi kriteria kemampuan dan kecakapan bertanggungjawab secara hukum, atau disebut juga sebagai syarat subjektif dan syarat obyektif.
2. Unsur “yang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apapun” adalah orang yang bekerja diatas kapal dan kegiatan yang dilakukannya semua diatas kapal atau disebut awak kapal dapat sebagai anak buah kapal ataupun nahkoda.
3. Bahwa terhadap unsur ini majelis berpendapat bahwa unsur ini mengandung beberapa elemen didalamnya yang masing-masing berdiri sendiri-sendiri dimana elemen yang satu dapat mengesyampingkan elemen lainnya, yang berarti untuk terbuktinya unsur ini tidak harus keseluruhan dari elemen-elemen tersebut terbukti, sehingga bilamana salah satu atau lebih dari elemen-elemen tersebut terpenuhi maka unsur ini dinyatakan telah pula terbukti secara sah menurut hukum.

Pasal 217

Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal di Pelabuhan.

Unsur-Unsurnya :

1. Syahbandar
2. Berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal dipelabuhan

Penjelasannya unsur-unsur :

1. Yang dimaksud dengan syahbandar dalam unsur diatas ialah pejabat pemerintah dipelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.
2. Yang dimaksud dengan berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal dipelabuhan adalah syahbandar selaku pejabat pemerintah dipelabuhan memiliki kewenangan tertinggi untuk melakukan pemeriksaan dan kelaiklautan dan keamanan kapal dipelabuhan.

Syahbandar juga memiliki kewenangan untuk menegakan hukum di bidang perkapalan dan pelayaran, melalui keputusan Menteri Perhubungan Nomor.KM.109/HK.208/Phb-82 memberikan kewenangan kepada syahbandar melaksanakan pemilikan tertib bandar, tertib belayar dan mengeluarkan surat izin belayar serta menegakan hukum perkapalan dan pelayaran.²¹ Lembaga kesyahbandaran dibentuk sebagai instansi pemerintahan yang melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, dikepalai oleh syahbandar.²²

Pasal 219 Ayat (1)

Setiap kapal yang belayar wajib memiliki Surat Persetujuan Belayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar.

Unsur-Unsur :

1. Setiap kapal
2. Yang belayar wajib memiliki surat persetujuan belayar yang wajib dikeluarkan syahbandar

Penjelasan unsur-unsurnya :

1. Yang dimaksud dengan unsur setiap kapal ialah tiap-tiap kapal yang belayar diperairan Indonesia atau laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.
2. Yang dimaksud unsur yang “belayar wajib memiliki surat persetujuan belayar yang dikeluarkan syahbandar” ialah tiap-tiap kapal yang belayar diwilayah perairan Indonesia wajib memiliki surat ijin belayar (sijil) yaitu surat persetujuan belayar yang dalam kelaziman internasional disebut *port clearance* diterbitkan setelah dipenuhinya persyaratan kelaiklautan kapak dan kewajiban lainnya.

²¹ D.A. Lasse, *Keselamatan Pelayaran Di Lingkungan Teritorial Pelabuhan Dan Pemanduan Kapal*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2014. hlm.22

²² D.A . Lasse, *Manajemen Kepelabuhananan*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2014, hlm.64

Pasal 224 ayat (1)

1. Setiap orang
2. Yang bekerja di kapal dalam jabatan apapun
3. Harus memiliki kompetensi dokumen pelaut, dan disijil oleh syahbandar

Penjelasan unsur-unsurnya :

1. Setiap orang adalah siapa saja sebagai subjek hukum public yang terhadapnya terdapat persangkaan atau dugaan melakukan suatu tindak pidana. Bahwa orang sebagai subjek hukum sebagaimana layaknya haruslah memenuhi kriteria kemampuan dan kecakapan bertanggungjawab secara hukum, atau yang disebut juga sebagai syarat subyektif dan syarat obyektif.
2. Bahwa yang dimaksud dengan “yang mempekerjakan seseorang kapal dalam jabatan apapun” adalah orang yang bekerja diatas kapal dan kegiatan yang dilakukan semua diatas kapal atau disebut awak kapal dapat sebagaimana anak buah kapal atau nahkoda
3. Yang dimaksud dengan “harus memiliki kompetensi dokumen pelaut, dan disijil oleh syahbandar” adalah tiap-tiap orang yang bekerja dikapal baik nahkoda atau awak kapal wajib memiliki kompetensi dokumen identitas pelaut dan perjanjian kerja laut yang mana dokumen identitas pelaku tantara sijil yang dimasukkan dalam buku awak kapal yang dimaksud buku sijil yang berisi daftar awak kapal yang bekerja diatas kapal yang sesuai dengan jabatannya dan tanggal naik turunnya yang disyahkan oleh syahbandar.

Pasal 302 Ayat (1)

Nahkoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Psal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp 4000.000.000,00 (empat ratus juta rupiah)

Unsur-Unsur :

1. Nahkoda
2. Yang melayarkan kapal
3. Sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut.

Penjelasan unsur-unsurnya :

1. Nahkoda kapal ialah orang yang memegang kekuasaan dalam kapal (perahu) atau orang yang menggantikannya. Kata “nahkoda” menunjukan kepada siapa orangnya harus bertanggungjawab atas perbuatan/kejadian yang didakwakan atau siapa orang yang harus jadi terdakwa. Jadi nahkoda disini ialah sebagai subjek hukum telah dengan sendirinya ada kemampuan bertanggungjawab kecuali secara tegas undang-undang lain menentukan lain. Oleh karena itu kemampuan bertanggungjawab tidak perlu dibuktikan lagi karena setiap subjek hukum melekat erat dengan kemampuan bertanggungjawab. Adapun yang dimaksud nahkoda kapal dalam pasal ini ialah nahkoda yang sedang berada dalam kapal tersebut.
2. Maksud dari unsur “yang melayarkan kapalnya” ialah nahkoda atau orang yang melayarkan kapal diwilayah perairan laut teritorial Indonesia.
3. Maksud dari unsur “sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut. Yang mana perbuatannya terebut melanggar Undang-Undang tepatnya.

2. Jenis-Jenis Tindak Pidana Pelayaran

Tindak pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut.²³ Tindak pidana pelayaran tergolong dalam salah satu tindak pidana khusus yang diatur oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Adapun jenis-jenis tindak pidana pelayaran yaitu :

1. Penyelundupan atau peredaran ilegal
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 266 ayat (1) dan (2). Tindakan ini melibatkan pengangkutan atau perdagangan barang-barang ilegal seperti narkoba, senjata, manusia, atau barang-barang lainnya yang dilarang oleh hukum.
2. Perompakan laut (*piracy*)
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 383. Tindakan merampok kapal, muatan, atau penumpang yang berada di laut dengan tujuan untuk mencuri atau merugikan pihak lain.
3. Penyelundupan imigran atau pencari suaka
Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian, Pasal 122. Tindakan ilegal membawa orang-orang ke negara lain tanpa izin atau visa yang sah.
4. Pencurian atau pencurian kapal
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 386. Tindakan mencuri barang atau muatan di dalam kapal atau dari kapal lain.

²³ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta: PT Rineka Cipta, 2008, hlm 59.

5. Kegiatan teroris
Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2018 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme, Pasal 18. Tindakan menggunakan kekerasan atau ancaman kekerasan untuk tujuan politik, sosial, atau ekonomi di laut.
6. Pembajakan kapal
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 392. Tindakan menculik kapal atau penumpang dengan tujuan mendapatkan tebusan atau mencapai tujuan politik tertentu.
7. Penggunaan kapal untuk kejahatan
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 263 ayat (1) dan (2). Tindakan menggunakan kapal sebagai sarana untuk melakukan kejahatan seperti penyelundupan, pencurian, atau kegiatan kriminal lainnya.
8. Pelanggaran lingkungan
Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, Pasal 108. Tindakan yang menyebabkan pencemaran laut atau kerusakan ekosistem laut, seperti pembuangan limbah berbahaya atau pelanggaran aturan perikanan.
9. Kegiatan ilegal di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 308. Tindakan melibatkan aktivitas ilegal di wilayah laut yang berada di luar perairan nasional tetapi di bawah yurisdiksi suatu negara.
10. Tabrakan atau kelalaian kapal
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 366. Tindakan atau kelalaian yang menyebabkan tabrakan antara kapal, kecelakaan, atau kehilangan nyawa atau harta benda akibat kesalahan manusia atau kelalaian.

Semua jenis tindak pidana pelayaran tersebut merupakan pelanggaran serius dan dapat menghadapi tuntutan hukum serta sanksi berat. Penting bagi semua pihak yang terlibat dalam pelayaran untuk mematuhi hukum dan peraturan yang berlaku untuk mencegah terjadinya tindak pidana di laut.

3. Pengertian Kealpaan

Menurut doktrin, *schuld* yang sering diterjemahkan dengan “kesalahan” terdiri atas :²⁴

- a. Kesengajaan, dan

²⁴ Leden Marpaung, 2008, *Asas teori praktik Hukum Pidana*, Jakarta: Sinar Grafika, hlm.25

b. Kealpaan

Dalam kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Kelalaian biasanya disebut juga dengan kesalahan, kurang hati-hati, atau kealpaan. Hal ini dapat dilihat dalam penjelasan R.Soesilo Mengenai pasal 359 KUHP, dalam bukunya yang berjudul Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) serta komentar-komentarnya lengkap pasal demi pasal, yang mengatakan bahwa “karena kesalahannya” sama dengan kurang hati-hati, lalai, lupa, amat kurang perhatian.²⁵

Pasal 359 KUHP :²⁶

“Barangsiapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan hukum pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.”

Dalam hukum pidana kelalaian, kesalahan, kurang hati-hati, atau kealpaan disebut dengan *culpa* atau “kesalahan pada umunnya”, tetapi dalam ilmu pengetahuan hukum mempunyai pengertian arti teknis, yaitu suatu macam kesalahan si pelaku tindak pidana yang tidak seberat seperti kesengajaan, yaitu kurang berhati-hati sehingga akibat yang tidak sengaja terjadi.²⁷

Mengenai pengertian kealpaan (*culpa*) dan dasar pikiran dipandang perlunya mengenakan pidana terhadap orang yang dengan *culpa* tersebut, dijelaskan dalam risalah penjelasan rancangan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda sebagai berikut :

²⁵ R.Soesilo, 1991, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Serta Komentar Komentar Lengkap Pasal Demi Pasal*, Jakarta : Politeia, hlm. 23

²⁶ *Ibid*

²⁷ Wirjono Prodjodikoro, *Op.Cit*, hlm. 67

Pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan *wet* mengharuskan bahwa kehendak terdakwa ditujukan pada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana. Kecuali keadaan yang dilarang itu sedemikian besar berbahanya terhadap keamanan umum mengenai orang atau barang dan jika terjadi menimbulkan banyak kerugian, sehingga *wet* harus bertindak pula terhadap mereka yang tidak berhati-hati, yang teledor. Dengan pendek yang menimbulkan keadaan itu karena keadaan yang dilarang itu bukanlah menentang larangan-larangan tersebut, dia tidak menghendaki atau menyetujui timbulnya hal yang terlarang, tetapi kesalahannya, kekeliruannya dalam batin sewaktu ia berbuat sehingga menimbulkan hal yang dilarang itu ialah bahwa ia kurang mengindahkan larangan.

C. Tinjauan Umum Mengenai Dasar Pertimbangan Hakim

1. Pengertian Dasar Pertimbangan Hakim

Pertimbangan hakim adalah suatu tahap dimana majelis hakim mempertimbangkan fakta-fakta yang terungkap selama proses persidangan berlangsung. Pertimbangan hakim merupakan salah satu aspek terpenting dalam mewujudkan terwujudnya nilai dari suatu putusan hakim yang mengandung keadilan dan mengandung kepastian hukum, disamping itu juga mengandung kepastian hukum, disamping itu juga mengandung manfaat bagi para pihak yang bersangkutan sehingga pertimbangan hakim ini harus disikapi dengan teliti, baik, dan cermat maka putusan hakim yang berasal dari pertimbangan hakim tersebut akan dibatalkan oleh Pengadilan Tinggi/Mahkamah Agung.²⁸

²⁸ Mukti Arto, *Praktek Perkara Perdata pada Pengadilan Agama, cet V*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2004, hlm.140.

Dasar pertimbangan hakim adalah hal-hal yang menjadi dasar atau yang dipertimbangkan hakim dalam memutus suatu perkara tindak pidana. Sebelum memutus perkara tindak pidana, Maka hakim harus memperhatikan setiap hal-hal penting dalam suatu persidangan.

Pokok kekuasaan kehakiman diatur dalam Undang-Undang Dasar 1945 Bab IX Pasal 24 dan Pasal 25 serta didalam Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 Undang-Undang Dasar 1945 menjamin adanya suatu kekuasaan kehakiman yang bebas. Hal ini secara tegas dicantumkan dalam pasal 24, terutama penjelasan Pasal 24 ayat (1) Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009, yang menyebutkan kekuasaan kehakiman adalah kekuasaan negara yang merdeka untuk menyelenggarakan peradilan guna menegakan hukum dan keadilan berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Negara Republik Indonesia tahun 1945 demi terselenggaranya negara hukum Republik Indonesia.²⁹ Kekuasaan kehakiman merupakan kekuasaan yang merdeka dalam ketentuan ini mengandung pengertian bahwa kekuasaan kehakiman bebas dari segala campur tangan pihak kekuasaan ekstra yudisial, kecuali hal-hal sebagaimana disebut dalam UUD 1945. Kebebasan dalam melaksanakan wewenang yudisial bersifat tidak mutlak karena tugas hakim adalah menegakan hukum dan keadilan berdasarkan Pancasila, sehingga putusannya mencerminkan rasa keadilan rakyat Indonesia. Kemudian dalam Pasal 24 ayat (2) menegaskan bahwa : kekuasaan kehakiman dilakukan oleh sebuah Mahkamah Agung dari badan peradilan yang berada dibawahnya dalam lingkungan Peradilan Umum, lingkungan Peradilan

²⁹ *Ibid*

Agama, lingkungan Peradilan Militer, dan lingkungan Peradilan Tata Usaha Negara, dan oleh sebuah Mahkamah Konstitusi.³⁰

Seorang hakim dianggap tahu akan hukumnya sehingga tidak boleh menolak memeriksa dan mengadili suatu peristiwa yang diajukan kepadanya. Hal ini diatur dalam pasal 16 ayat (1) UU No.35 tahun 1990, UU No.48 Tahun 2009, yakni : “pengadilan tidak boleh menolak untuk memeriksa dan mengadili suatu perkara yang diajukan dengan dalil bahwa hukum tidak ada atau kuang jelas, melainkan wajib untuk memeriksa dan mengadilinya”.

2. Syarat-Syarat Pertimbangan Hakim

Hakim putusan hakim merupakan puncak klimaks dari suatu perkara yang sedang diperiksa dan diadili oleh seorang hakim. Hakim memberikan keputusannya mengenai hal-hal sebagai berikut :

1. Keputusan menurut peristiwanya, apakah terdakwa telah melakukan perbuatan yang dituduhkan kepadanya
2. Keputusan mengenai hukumnya, apakah perbuatan yang dilakukan terdakwa itu merupakan suatu tindak pidana dan apakah terdakwa bersalah dan dapat dipidana
3. Keputusan mengenai pidananya, apabila terdakwa memang dapat dipidana.³¹

Hakim dalam pemeriksaan suatu perkara juga memerlukan adanya pembuktian, dimana hasil dari pembuktian digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam memutus perkara. Pembuktian merupakan tahap yang paling penting dalam

³⁰ Ali Hamzah, *KUHP dan KUHP*, Jakarta : Rineka Cipta, 1996, hlm.94.

³¹ Sudarto, *Hukum dan Hukum Pidana*, Bandung: Alumni, 1986. Hlm. 74

pemeriksaan persidangan. Pembuktian bertujuan untuk memperoleh kepastian bahwa suatu peristiwa/fakta yang diajukan itu benar-benar terjadi, guna mendapatkan putusan hakim yang benar dan adil. Hakim tidak dapat menjatuhkan putusan sebelum nyata baginya bahwa peristiwa/fakta tersebut benar-benar terjadi, yakni dibuktikan kebenarannya, sehingga nampak adanya hubungan hukum antara para pihak.³²

Selain itu, pada hakikatnya pertimbangan hakim hendaknya memuat tentang hal-hal sebagai berikut :

- a. Pokok persoalan dan hal-hal yang diakui atau dalil-dalil yang tidak disangkal
- b. Adanya analisis secara yuridis terhadap putusan segala aspek menyangkut semua fakta/hal-hal yang terbukti dalam persidangan
- c. Adanya semua bagian dari petitumbangan penggugat harus dipertimbangkan/diadili secara satu demi satu sehingga hakim dapat menarik kesimpulan tentang terbukti/tidaknya tuntutan tersebut dalam amar putusan.³³

³² Mukti Arto, *Op.Cit*, hlm. 141.

³³ *Ibid*, hlm 142

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian hukum merupakan kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode sistematis dan pemikiran tertentu yang bertujuan mempelajari suatu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisisnya. Kegiatan ilmiah harus dilakukan dengan Analisa dan konstruksi yang baik dan benar yang dilakukan secara metodologis, sistematis, dan konsisten. Perlu dipertegas batasan dan ruang lingkup ini agar permasalahan yang diteliti tidak mengembang tetapi konsisten. Adapun ruang lingkup dalam penelitian ini adalah bagaimana pertanggungjawaban pidana pelaku tindak pidana profesi dengan tanpa hak melayarkan kapal (nahkoda) tidak layak laut (Studi Putusan Nomor 70 /Pid.Sus/2022/PN Plw) dan Bagaimana dasar pertimbangan hukum hakim dalam menjatuhkan dalam menjatuhkan pemidaanana kepada nahkoda yang dengan tanpa hak melayarkan kapal tidak layak laut (Studi Putusan Nomor 70/PID.SUS/2022/PN Plw).

B. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitisan ini ialah jenis penelitian hukum normatif (*Normative law research*) adalah metode yang dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan Pustaka, yaitu buku, jurnal, artikel-artikel resmi menelusuri doktrin-doktrin dan teori-teori hukum dari berbagai literatur dan peraturan Perundang-Undangan yang berlaku dan berkaitan dengan permasalahan yang dibahas.

C. Metode Pendekatan Masalah

Pada umumnya metode pendekatan masalah yang digunakan di dalam penelitian hukum adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan korporatif (*comparative approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).³⁴ Adapun metode pendekatan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Metode pendekatan Perundang-Undangan (*statute approach*)

Metode pendekatan perundang-undangan dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani. Adapun metode pendekatan perundang-undangan yang dilakukan oleh peneliti adalah peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan tindak pidana yang melayarkan kapal tidak layak sebagaimana diatur di dalam Undang-undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP).

2. Metode pendekatan kasus (*case approach*)

Metode pendekatan kasus dilakukan dengan cara melakukan telaah terhadap kasus-kasus yang berkaitan dengan isu yang dihadapi yang telah menjadi putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan yang tetap. Adapun kasus yang dianalisis oleh peneliti adalah Putusan Nomor 70/PID.SUS/2022/PN Plw.

³⁴ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenanda Media Group, 2014, hlm. 181

3. Metode pendekatan konseptual (*conceptual approach*)

Metode pendekatan ini berasal dari pandangan-pandangan dan doktrin doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum.

D. Sumber Bahan Hukum

Sumber bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah sumber bahan hukum sekunder yaitu dengan melakukan penelitian kepustakaan yang kemudian mengkaji bahan hukum yang diperoleh. Bahan hukum tersebut meliputi data primer, data skunder, data tersier dengan penjelasan sebagai berikut :

1. Data Hukum Primer

Data hukum primer adalah bahan hukum yang terdiri atas peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan. Data primer yang akan dipergunakan dalam penelitian ini yaitu :

- a. Kitab Undang-Udang KUHP
- b. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- c. Putusan Pengadilan Nomor 70 /Pid.Sus/2022/PN Plw
- d. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang angkutan di Perairan hukum

2. Data Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan lebih lanjut mengenai bahan hukum primer, seperti buku-buku, jurnal hukum, literature yang terkait, dan pendapat para ahli ataupun pakar hukum.

3. Data Hukum Tersier

Bahan hukum tersier yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder yaitu kamus hukum serta hal-hal yang bisa memberikan petunjuk yang erat hubungannya dengan masalah yang diteliti.³⁵

E. Metode Penelitian

Adapun jenis metode yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini adalah metode penelitian kepustakaan yaitu metode atau cara yang dipergunakan di dalam penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan Pustaka yang ada. Penelitian ini dilakukan dengan cara menelusuri atau menelaah dan menganalisis bahan Pustaka dan juga pendekatan terhadap perundang-undangan yang berlaku dalam kasus tersebut untuk menjawab permasalahan pada Studi Putusan Nomor 70/PID.SUS/2022/PN Plw.

F. Analisis Bahan Hukum

Analisis bahan hukum dilakukan secara yuridis normatif yaitu pendekatan yang menitikberatkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku sebagai pedoman pembahasan masalah dalam penelitian ini, juga dikaitkan pada pendekatan kasus dengan cara menelaah kasus yang berkaitan dengan isu hukum yang telah menjadi putusan pengadilan yang mempunyai hukuman tetap. Kemudian tidak terlepas juga dari pendekatan pandangan-pandangan, doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum memiliki pengaruh dalam penulisan skripsi ini.

³⁵ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Bandung: Kenacana Prenada Media Group, 2010, Hal 134

