

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.¹

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.² Hukum laut nasional merupakan perkembangan sebagai akibat dari perkembangan

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

² *Ibid*

Internasional yang memerlukan adanya bantuan-bantuan hukum laut yang dapat menjawab kebutuhan keadaan yang mendesak.³

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.⁴

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 gejolak sehingga kapal tersebut terbalik dalam hitungan menit.⁵

³ E. Kartini, 2015, Hukum Maritim, Akademi Maritim "Djadajat", hlm.5

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

⁵ Yangtze Ship Disaster, Chinese Salvagers Right Eastern Star, <http://www.bbe.com/news/world-asia-china-33011557>, diakses pada tanggal 22 Desember 2021 pukul 11.19 WIB

Salah satu kasus kecelakaan kapal penumpang yang menjadi bagian sejarah buruk pelayaran di Indonesia adalah terbakarnya Kapal Tampomas II yang terjadi di 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.⁶ 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.⁷ 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

⁶ 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-IITerbakar-Dekat-Kepulauan-Masalem>, diakses pada tanggal 22 Desember 2021 pukul 11.43 WIB

⁷ KNKT: Faktor Cuaca Penyebab Tenggelamnya KM Senopati, Tempo Interaktif 31 Desember 2006, diakses pada 22 Desember 2021 pukul 12.23 WIB

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 kasus kecelakaan kapal di tenah pelayaran yang menyebabkan korban meininggal atau luka berat.⁸

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 km².⁹ 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.

⁸ Kajian Evaluasi Pembangunan Bidang Transportasi di Indonesia, 2012, diakses <https://www.bappenas.go.id/files/ekps/2012/13.Kajian%20Evaluasi%20Pembangunan%20Bidang%20Transportasi%20di%20Indonesia.pdf>, pada tanggal 22 Desember 2021

⁹ 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 22 Desember 2021

Mutu kapal yang baik ditambah dengan kecakapan serta kerjasama yang baik dari seluruh berlayar. Untuk itu, terdapat syarat-syarat tertentu yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang harus dipenuhi oleh seluruh perangkat kapal.¹⁰

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.¹¹

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

¹⁰ 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-pengawasansyahbandar-dalam-upaya-mewujudkan-keselamatan-keamanan-dan-ketertiban.pdf>, hlm. 8 diakses pada 22 Desember 2021 pukul 12.23 WIB

¹¹ Andriansyah, 2015, Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori, Jakarta, Fakultas Hukum Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, h 51

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

Keadaan darurat dalam konteks hukum pidana adalah salah satu alasan penghapusan pidana yaitu alasan yang terdapat di dalam Pasal 48 KUHP. Alasan penghapusan 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 tertutup¹³. 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

¹² E. Utrecht, Rangkaian Sari Kuliah: Hukum Pidana I, (Bandung, Universitas Padjadjaran), 1958, h. 352

¹³ 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, h.121

pelayaran, seorang Syahbandar ikut bertanggungjawab karena ia memiliki kewenangan tertinggi untuk melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan 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 dalam Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 813 K/Pid/2020 bahwa ia terdakwa Sarludin Abd Razak pada waktu dan tempat sebagai mana tersebut diatas ketika terdakwa selaku nahkoda kapal Laut KM Ishar GT 89 yang hendak berlayar dari pelabuhan Fery Kota Kota kendari pada pukul 22.30 wita menuju Salabangka Provinsi Sulawesi Tengah.

Sebelum berangkat terdakwa selaku nahkoda kapal KM Ishar GT 89 melakukan pendataan terhadap para penumpang yang rencananya akan berkayar ke pulau Salabangka Sulawesi Tengah dan setelah dilakukan pengecekan terhadap para penumpang termasuk para ABK kapal selanjutnya terdakwa membuat manifest penumpang dimana pada saat jumlah penumpang yang terdapat dalam Manifest penumpang berjumlah 33 orang, Selanjutnya nahkoda kapal meyerahkan dokumen yang diperlukan kepada agen pelayaran berupa :

1. Surat permohonan penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB)
2. Daftar ABK (Crew list)
3. Manifet barang
4. Laporan kedatangan dan keberangkatan kapal.
5. Memorandum (kelengkapan Dokumen)

6. Manifest penumpang .

7. Surat pernyataan Nahkoda.

Untuk mendapatkan SPB (surat persetujuan berlayar) yang dikeluarkan oleh kantor KSOP pelabuhan kendari.

Adapun yang menahkodai kapal KM Ishar GT 89 adalah terdakwa sedangkan jumlah ABK kapal KM Ishar GT 89 adalah :

1. Said Zulkurnia sebagai KKM
2. Tauik sebagai juru mudi.
3. Dudung, Asgar, Praja Guslan, dan Herman masing masing sebagai kelasi kapal.

Sebelum KM ISHAR GT 89 berangkat berlayar dari syahbandar naik keatas kapal melakukan pengecekan atas nama saksi Liyammuddin,SE dan sekira jam 22.30 wita kapal KM ISHAR GT 89 meninggalkan palabuhan ferry kota kendari menuju pulau salabangka prov sulawesi tenggara, dan setelah berada di perairan antara pulau bokori dan Tupulaga Kec Soropiah Kab Konawe Selatan Prov. Sulawesi Tenggara tepatnya pada pukul 23.30 wita kapal yang nahkodai oleh terdakwa tiba tiba mengalami kebakaran yang berasal dari bagian mesin kapal sehingga mengakibatkan semua badan kapal habis terbakar dan para penumpang kapal yang diperkirakan berjumlah 80 orang menyelamatkan diri dengan cara ada yang melompat kelaut dan atas kejadian tersebut terdapat 10 orang yang meninggal Dunia karena diduga tenggelam di laut.

Kecelakaan transportasi laut yang penulis bahas dalam penulisan kali ini merupakan salah satu bentuk kecelakaan transportasi laut yang mungkin karena kelalaian atau adanya ketidak layakan terhadap alat transportasi yang digunakan, sehingga penulis mencoba membahas apa sebenarnya yang terjadi dalam putusan tersebut sebagai salah satu gambaran yang mungkin bisa jadi bahan pertimbangan dalam segala aspek transportasi laut.

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk meneliti lebih lanjut mengenai pidana dalam kecelakaan transportasi laut dengan judul tesis: **Analisis Hukum Atas Kelalaian Nahkoda Menyebabkan Kapal Terbakar Dan Mengakibatkan Penumpang Meninggal Dunia (Studi Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 813 K/Pid/2020).**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka ditentukan perumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana aturan keselamatan transportasi laut yang dibenarkan sehingga sebuah kapal transportasi dapat berlayar?
2. Bagaimana pertanggungjawaban atas terjadinya kecelakaan kapal saat melakukan pelayaran?
3. Bagaimana pertimbangan hakim atas kecelakaan kapal yang terjadi dalam Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 813 K/Pid/2020?

C. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan penelitian dalam penulisan tesis ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan menganalisa aturan keselamatan transportasi laut yang dibenarkan sehingga sebuah kapal transportasi dapat berlayar.
2. Untuk mengetahui dan menganalisa pertanggungjawaban atas terjadinya kecelakaan kapal saat melakukan pelayaran.
3. Untuk mengetahui dan menganalisa pertimbangan hakim atas kecelakaan kapal yang terjadi dalam Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 813 K/Pid/2020.

D. Manfaat Penelitian

Melalui Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis, normatif maupun praktis, yakni ;

1. Secara teoritis, hasil penelitian ini akan memberikan sumbang saran dalam khasanah ilmu pengetahuan hukum, khususnya di bidang hukum pelayaran.
2. Secara praktis, Praktis hasil penelitian ini akan memberikan sumbang saran dalam khasanah ilmu pengetahuan hukum, khususnya tentang kelalayan nahkoda dalam pelayaran.

E. Kerangka Teori dan Kerangka Konsep

1. Kerangka Teori

Kerangka teoritik dan sebagainya, berbagai istilah tersebut pada dasarnya sama maksud dan maknanya, mungkin ada yang lebih luas dan yang lain lebih sempit kajiannya, akan tetapi isi dari kerangka teoritik adalah konsepsi-konsepsi, teori-teori, pandangan-pandangan, dan penemuan yang relevan dengan pokok permasalahan.¹⁴

Kata teoritik atau teoritis atau *theoretical* berarti berdasarkan pada teori, mengenai atau menurut teori.¹⁵ Kata teori berasal dari kata *theoria* dalam bahasa Latin yang berarti perenungan. Kata *theoria* itu sendiri berasal dari kata *thea* yang dalam bahasa Yunani berarti cara atau hasil pandang.¹⁶ Dalam penelitian ilmiah, adanya kerangka teoritis adalah merupakan suatu kerangka dari mana suatu masalah dan hipotesis diambil atau dihubungkan.

Peter Mahmud Marzuki menyatakan bahwa: “Penelitian hukum dilakukan untuk menghasilkan argumentasi, teori ataupun konsep baru sebagai preskripsi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi.”¹⁷ Kedudukan teori dalam suatu penelitian hukum sangat penting, di mana

¹⁴ Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010, h. 92.

¹⁵ Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum Sebuah Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 2001, h. 156

¹⁶ Soetandyo Wigjosoebroto, *Hukum, Paradigma, Metode dan Dinamika Masalahnya*, Elsam HuMa, Jakarta, 2002, h. 184

¹⁷ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media, Jakarta, 2010, h. 35

teori membuat jelas nilai-nilai oleh postulat-postulat hukum sampai kepada landasan filosofisnya yang tertinggi.¹⁸

Teori hukum sendiri boleh disebut sebagai kelanjutan dari mempelajari hukum positif, setidak-tidaknya dalam urutan yang demikian itulah kita merekonstruksikan kehadiran teori hukum secara jelas.¹⁹

Satjipto Rahardjo berpendapat bahwa :

Dalam ilmu pengetahuan hukum, teori menempati kedudukan yang penting karena memberikan sarana untuk merangkum serta memahami masalah yang dibicarakan secara lebih baik. Hal-hal yang semula tampak tersebar dan berdiri sendiri bias disatukan dan ditunjukkan kaitannya satu sama lain secara bermakna. Teori dengan demikian memberikan penjelasan dengan cara mengorganisasikan dan mensistematisasikan masalah yang dibicarakan.²⁰

a. Teori Sistem hukum (*legal theorie system*)

Lawrence M. Friedman menyatakan bahwa berhasil atau tidaknya penegakan hukum bergantung pada: “substansi hukum, struktur hukum/pranata hukum dan budaya hukum.”²¹ Ketiga subsistem yang ada dalam system hukum saling berkaitan antara satu sama lainnya.

Substansi hukum adalah bagian substansial yang menentukan bisa atau tidaknya hukum itu dilaksanakan. Substansi juga berarti produk yang dihasilkan oleh orang yang berada dalam sistem hukum yang mencakup keputusan yang mereka keluarkan, atau aturan baru yang mereka susun.

¹⁸Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2010, h. 254.

¹⁹*Ibid.*, h. 253.

²⁰*Ibid.*

²¹ Lawrence W. Friedman, diterjemahkan dari buku aslinya *Legal Theory* oleh Muhammad Arifin, disunting oleh Ahcmad Nasir Budiman, dan Sulaiman Saqib, *Teori dan Filsafat Hukum : Idealisme Filosofis dan Problema Keadilan*, Rajawali Pers, Jakarta, 1990, h. 120.

Substansi juga mencakup hukum yang hidup (*living law*), bukan hanya aturan yang ada dalam kitab undang-undang (*law books*).

Sebagai negara yang masih menganut sistem *civil law sistem* atau sistem Eropa Kontinental (meski sebagian peraturan perundang-undangan juga telah menganut *Common Law Sistem* atau *Anglo Saxon*) dikatakan hukum adalah peraturan-peraturan yang tertulis sedangkan peraturan-peraturan yang tidak tertulis bukan dinyatakan hukum. Sistem ini mempengaruhi sistem hukum di Indonesia.²²

Soerjono Soekanto menjelaskan bahwa “proses pembangunan merupakan suatu perubahan yang harus diupayakan agar berjalan teratur dan berkelanjutan (*sustainable development*) disetiap sektor antara lain politik, ekonomi, demografi, psikologi, hukum, intelektual maupun teknologi.”²³

Suatu penelitian hukum difungsikan sebagai sarana untuk pembaharuan masyarakat (*Law as a tool of social engineering*) agar pembangunan benar-benar berjalan menurut garis kebijaksanaan yang diamanatkan oleh UUD Tahun 1945. Hal ini sesuai dengan pendapat yang dikemukakan oleh Mochtar Kusumaatmadja dengan menyesuaikan konsep dari Roscoe Pound terhadap hukum di Indonesia, kemudian oleh Romli Atmasasmita dikembangkan lagi dengan konsep *Bureucratic and Social Engineering*.

²²*Ibid.* h. 20.

²³ Soerjono Soekanto, *Kegunaan Sosiologi hukum Bagi Kalangan Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, h. 11.

Romli Atmasasmita mengemukakan, hukum harus memegang peranan dalam memberdayakan masyarakat dan birokrasi untuk mewujudkan masyarakat madani.²⁴ Kemudian Mochtar Kusumaatmadja memberikan pandangannya mengenai fungsi dan peranan hukum dalam pembangunan nasional, yang kemudian dikenal sebagai Teori Hukum Pembangunan. Di mana fungsi dan peran hukum diletakkan di atas premis atau prinsip sebagai berikut:²⁵

- a. Semua masyarakat yang sedang membangun selalu dicirikan oleh perubahan dan hukum berfungsi agar dapat menjamin bahwa perubahan itu terjadi dengan cara yang teratur. Perubahan yang teratur menurut Mochtar, dapat dibantu oleh perundang-undangan atau keputusan pengadilan atau kombinasi dari keduanya. Beliau menolak perubahan yang tidak teratur dengan menggunakan kekerasan semata-mata.
- b. Baik perubahan maupun ketertiban (atau keteraturan) merupakan tujuan awal dari masyarakat yang sedang membangun, maka hukum menjadi suatu sarana (bukan alat) yang tidak dapat diabaikan dalam proses pembangunan.
- c. Fungsi hukum dalam masyarakat adalah mempertahankan ketertiban melalui kepastian hukum dan juga (sebagai kaidah sosial) harus dapat mengatur (membantu) proses perubahan dalam masyarakat.

²⁴ Romli Atmasasmita, *Teori Hukum Integratif, Rekonstruksi Terhadap Teori Hukum Pembangunan dan Teori Hukum Progresif*, Genta Publishing, Yogyakarta, 2012, h. 64.

²⁵ *Ibid.*, h. 65-66.

- d. Hukum yang baik adalah hukum yang sesuai dengan hukum yang hidup (*the living law*) dalam masyarakat, yang tentunya sesuai pula atau merupakan pencerminan dari nilai-nilai yang berlaku dalam masyarakat itu.
- e. Implementasi fungsi hukum tersebut di atas hanya dapat diwujudkan jika hukum dijalankan oleh suatu kekuasaan, akan tetapi kekuasaan itu sendiri harus berjalan dalam batas rambu-rambu yang ditentukan di dalam hukum itu.

Hukum sangat diperlukan bagi proses perubahan termasuk perubahan yang cepat yang biasa diharapkan oleh masyarakat yang sedang membangun, apabila suatu perubahan itu hendak dilakukan dengan teratur dan tertib, maka hukum merupakan sarana yang tidak dapat diabaikan dalam proses pembangunan.²⁶

Struktur hukum mencakup wadah ataupun bentuk dari sistem tersebut, umpamanya menyangkut tatanan lembaga-lembaga hukum formal, hubungan antara lembaga-lembaga tersebut, hak-hak dan kewajiban-kewajibannya, dan seterusnya.²⁷ Struktur hukum disebut sebagai sistem struktural yang menentukan apakah suatu perbuatan dapat dijangkau oleh hukum.

Budaya/kultur hukum menurut Lawrence M. Friedman pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai-nilai yang merupakan konsepsi-konsepsi abstrak mengenai apa yang dianggap baik

²⁶ Emma Nurita. *Cybernotary Pemahaman Awal dan Konsep Pemikiran*. Refika Aditama, Jakarta, 2014, h. 96.

²⁷ Soerjono Soekanto, *Op. Cit.*, h. 59.

(sehingga dianuti) dan apa yang dianggap buruk sehingga dihindari. Nilai-nilai tersebut lazimnya merupakan pasangan nilai-nilai yang mencerminkan dua keadaan ekstrim yang harus diserasikan.²⁸ Menurut Jimly Asshiddiqie:

Substansi yang tercermin dalam peraturan perundang-undangan atau pun dalam putusan-putusan hakim selalu berasal dari budaya hukum, dan institusi hukum yang bekerja untuk membuat maupun menerapkan dan menegakkan hukum juga dipengaruhi oleh budaya hukum yang hidup dan mempengaruhi orang-orang yang bekerja di dalam setiap institusi itu. Karena itu, menurut Lawrence Friedmann, budaya hukum itulah yang menjadi komponen utama dalam setiap sistem hukum.²⁹

Budaya hukum juga dapat dipersepsikan sebagai sikap manusia terhadap hukum dan sistem hukum-kepercayaan, nilai, pemikiran, serta harapannya. Kultur hukum adalah suasana pemikiran sosial dan kekuatan sosial yang menentukan bagaimana hukum digunakan, dihindari, atau disalahgunakan.

Budaya hukum erat kaitannya dengan kesadaran hukum masyarakat. Semakin tinggi kesadaran hukum masyarakat maka akan tercipta budaya hukum yang baik dan dapat merubah pola pikir masyarakat mengenai hukum selama ini. Secara sederhana, tingkat kepatuhan masyarakat terhadap hukum merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum di masyarakat

²⁸ *Ibid.*, h. 59-50.

²⁹ Jimly Asshiddiqie, *Teori Hukum Hans Kelsen*, Komisi Yudisial, Jakarta, 2006, h. 21-22

b. Teori Pertanggungjawaban Pidana

Tanggung jawab seseorang ada seimbang dengan kerugian yang diakibatkan oleh perbuatannya yang bertentangan dengan hukum dari orang lain. Hal ini disebut tanggung jawab kualitatif, yaitu orang yang bertanggung jawab karena orang itu memiliki kualitas tertentu.³⁰

Setiap perbuatan yang dilakukan oleh subyek hukum yang berkaitan dengan perbuatan hukum tentunya berdasarkan sebab tertentu dan akan menimbulkan akibat tertentu pula. Sebab akibat yang muncul tidak serta merta dapat dilepaskan dari kewajiban seseorang atas apa yang telah dilakukan, dalam artian bahwa segala tindakan hukum dapat dimintakan tanggung jawab hukumnya. Teori tanggung jawab akan digunakan dalam penelitian ini.

Ada dua istilah yang menunjuk pada tanggung jawab dalam kamus hukum yaitu *liability* dan *responsibility*. *Liability* merupakan istilah hukum yang luas yang menunjuk hampir semua karakter risiko atau tanggung jawab. *Liability* meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual atau potensial seperti kerugian, ancaman, kejaHatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang. *Responsibility* berarti hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas suatu kewajiban, termasuk putusan, keterampilan, kemampuan dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggung jawab atas undang-undang yang dilaksanakan. Dalam pengertian dan penggunaan praktis, istilah *liability*

³⁰ W.Sommermeijer, *Tanggung Jawab Hukum*, Pusat Studi Hukum Universitas Parahyangan, Bandung, 2002, h. 23

menunjuk pada pertanggung jawaban hukum, yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subyek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada tanggung jawab politik.³¹

Menurut Hans Kelsen dalam bukunya *General Theory Of Law and State, Teori Umum Hukum dan Negara, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik* yang dikutip oleh Selly Masdalia Pertiwi, dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum menyatakan bahwa, “seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subyek berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan”.³² Dalam teori Perseroan Terbatas yang mutakhir mengenai kewajiban Pengurus Perseroan dianut dua pendapat bahwa Pengurus Perseroan memiliki 2 (dua) macam kewajiban yaitu kewajiban yang secara tegas ditentukan oleh Undang- undang (*statutory duties*) dan *fiduciary duties*.

Tanggung jawab individu adalah seorang individu bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukannya sendiri, sedangkan pada pertanggung jawaban kolektif seorang individu bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain. Suatu sanksi dapat dikenakan kepada seorang individu yang melakukan suatu perbuatan hukum bersama-sama dengan individu lainnya tetapi ia berposisi dalam

³¹ Ridwan H.R., *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, h. 335.

³² Selly Masdalia Pertiwi, *Tesis: Tanggung Jawab Notaris Terhadap Akta Otentik Yang Berakibat Batal Demi Hukum Pada Sat Berakhir Masa Jabatannya*, Program Studi Kenotariatan Pascasarjana Universitas Udayana Denpasar, 2014, h. 22.

suatu hubungan hukum dengan pelaku delik. Menurut teori tradisional pertanggung jawaban dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu pertanggung jawaban berdasarkan kesalahan (*based on fault*) dan teori pertanggung jawaban mutlak (*absolute responsibility*).³³ Pertanggung jawaban berdasarkan kesalahan yaitu seorang individu yang bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya dengan sengaja dan diperkirakan memiliki tujuan untuk menimbulkan kerugian. Pertanggung jawaban mutlak artinya seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena tidak sengaja dan tidak diperkirakan.³⁴

Menurut Abdulkadir Muhammad teori tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum (*tort liability*) dapat menjadi beberapa teori, yaitu :

- a. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (*intentional tort liability*), tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian.
- b. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (*negligence tort liability*), didasarkan pada konsep kesalahan (*concept of fault*) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (*intermingled*).

Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strict liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun demikian bukan kesalahannya tetap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul

³³ Hans Kelsen I, *Op.cit.*, Hal. 95

³⁴ Hans Kelsen II, *Op.cit.* , Hal. 149

akibat perbuatannya. Maka dengan adanya teori tanggung jawab sekiranya dapat sebagai pisau analisis sehingga dapat memberikan apa yang menjadi tanggung jawab dari para Direksi khususnya Direksi Utama terhadap perusakan lingkungan hidup.

c. Teori Sanksi Pidana

Masalah penentuan pidana tidak terlepas dari pembentukan suatu undang-undang, yang mana pada dasarnya merupakan suatu kebijakan politik negara atau kebijakan hukum yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat dan Presiden. Di sini hukum tidak dapat hanya dipandang sebagai pasal-pasal yang bersifat imperatif atau keharusan-keharusan yang bersifat *das sollen*, melainkan harus dipandang sebagai sub sistem yang dalam kenyataan (*das sein*) bukan tidak mungkin sangat ditentukan oleh politik, baik dalam perumusan materi dan pasal-pasalnya maupun dalam implementasi dan penegakannya.

Sudarto berpendapat bahwa politik hukum adalah usaha untuk mewujudkan peraturan-peraturan yang baik sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu saat dan kebijakan dari negara melalui badan-badan yang berwenang untuk menetapkan peraturan-peraturan yang dikehendaki yang diperkirakan bisa digunakan untuk mengekspresikan apa yang terkandung dalam masyarakat dan untuk mencapai tujuan apa yang dicita-citakan.³⁵

³⁵ Sudarto, 1983, *Hukum dan Hukum Pidana*, Bandung: Alumni. h. 20.

Kebijakan, dalam pengertian yang selama ini dipahami oleh masyarakat umum, terutama dalam bidang pemerintahan adalah *policy*, yang dapat diartikan sebagai *the general principle by which a government is guided in its management of public affairs, or the legislature in its measures* (sebuah prinsip umum yang mana digunakan sebagai pedoman oleh pemerintah dalam manajemen penyelenggaraan urusan publik atau dalam pembentukan perundang-undangan). Kebijakan penentuan pidana adalah prinsip umum yang digunakan oleh pembentuk undang-undang dalam menentukan pidana dengan dasar-dasar yang rasional, proporsional, fungsional, dan tetap mengacu pada asas yang ditetapkan dalam ketentuan umum, baik yang ditentukan dalam Buku I Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (yang selanjutnya disebut KUHP) maupun pedoman-pedoman umum untuk pembentukan peraturan perundangan yang berlaku. Peter Hoefnagels berpendapat, bahwa kebijakan penentuan pidana atau dikenal dengan *criminal policy* mempunyai ruang lingkup yang cukup luas, yang meliputi penerapan hukum pidana, pencegahan tanpa pidana, dan pengaruh pandangan masyarakat terhadap kejahatan dan pembedaan melalui massmedia.³⁶

Kebijakan penentuan pidana dapat diartikan sempit dan luas. Dalam arti sempit adalah keseluruhan asas dan metode yang menjadi dasar dari reaksi terhadap pelanggaran hukum yang berupa pidana. Kebijakan kriminal dalam arti luas adalah keseluruhan fungsi dari aparaturnya

³⁶ Packer, Herbert L., 1968, *The Limits of The Criminal Sanction*, California: Stanford University Press. h. 56 – 57.

hukum, termasuk di dalamnya cara kerja dari pengadilan dan polisi. Dalam arti yang paling luas adalah keseluruhan kebijakan yang dilakukan melalui perundang-undangan dan badan-badan resmi yang bertujuan untuk menegakkan norma dalam masyarakat jika terjadi pelanggaran.

Bila dilihat dari lingkup di atas, pada dasarnya penanggulangan kejahatan secara garis besar dapat dibagi menjadi dua, yakni lewat jalur penal atau hukum pidana dan lewat jalur nonpenal atau bukan hukum pidana. Jalur nonpenal meliputi pencegahan tanpa pidana, dan pengaruh pandangan masyarakat terhadap kejahatan dan pemidanaan melalui mass media. Jalur penal adalah melalui penerapan hukum pidana yang pada umumnya orang menyebut sebagai tindakan represif (penanganan atau penanggulangan). Selain mempunyai makna represif, jalur penal mempunyai makna preventif dalam artian luas. Di satu pihak pemidanaan itu dimaksudkan untuk memperbaiki sikap atau tingkah laku terpidana sehingga kelak tidak akan mengulangi lagi perbuatannya, dan di lain pihak, pemidanaan itu juga dimaksudkan untuk mencegah orang lain dari kemungkinan melakukan perbuatan yang serupa (pencegahan umum). Oleh karena itu, pandangan yang terakhir ini dianggap berorientasi ke depan (*forward-looking*).

Pada umumnya, pandangan yang terakhir di atas dianggap lebih ideal dalam rangka penerapan gagasan pemidanaan, dibandingkan dengan pandangan pertama yang masih dianggap *backward-looking*. Pandangan yang bersifat preventif atau pembinaan yang ada pada

dewasa ini dianggap lebih modern sehingga banyak mempengaruhi kebijakan penentuan pidana di berbagai negara-negara di dunia, termasuk Indonesia.

Sebagaimana dapat dipahami bahwa upaya dalam penanggulangan kejahatan melalui jalur nonpenal lebih bersifat tindakan pencegahan untuk terjadinya kejahatan, maka sasaran utamanya adalah menangani faktor-faktor kondusif penyebab terjadinya kejahatan. Faktor-faktor kondusif tersebut antara lain berpusat pada masalah atau kondisi sosial atau ekonomi yang mana secara langsung atau tidak langsung dapat menimbulkan kejahatan.

Dari gambaran tersebut di atas, pada dasarnya upaya nonpenal yang paling strategis adalah segala daya upaya untuk menjadikan masyarakat sebagai lingkungan sosial dan lingkungan hidup yang sehat, baik materiel maupun immateriel dari faktor-faktor kriminogen. Dengan demikian, masyarakat dengan seluruh potensinya harus dijadikan sebagai faktor penangkal kejahatan atau faktor "anti kriminogen" yang merupakan bagian integral dari keseluruhan kebijakan penentuan pidana. Beberapa negara di Eropa, misalnya, penentuan pidana mati sama sekali dilarang karena dinilai melanggar HAM dan penentuan pidana penjara disana sudah tidak sepopuler seperti di negara-negara berkembang.

Di Belanda, telah berkembang adanya pengaturan dan juga penerapan secara konsisten penyelesaian perkara di luar sidang pengadilan (*afdoening buiten process*). Disana, peran Jaksa Penuntut

Umum, dalam hal penyelesaian perkara di luar sidang pengadilan, diberikan tempat oleh undang-undangnya, untuk dapat menjatuhkan pidana denda bagi pelaku tindak pidana dalam kasus individual. Ada dua metode *diversi* dalam proses peradilan pidana di Belanda, yakni non penuntutan pidana, dan transaksi (tawar- menawar) dalam penyelesaian perkara di luar sidang pengadilan.

Transaksi dapat dipertimbangkan sebagai bentuk *diversi* yang oleh pelaku secara sukarela membayar sejumlah uang kepada negara, memenuhi satu atau lebih persyaratan finansial yang ditetapkan oleh penuntut umum dalam rangka menghindari penuntutan tindak pidana dan pengadilan lebih lanjut. Transaksi ini dikenal sejak 1838 pada kasus finansial (keuangan). Pada tahun 1983, pembayaran atau penetapan pada suatu kasus finansial semata-mata menanggukkan untuk pelanggaran ringan yang secara prinsip hanya dipidana dengan denda. Pasal 74 PC menentukan bahwa transaksi dapat dilakukan untuk tindak pidana yang diancam kurang dari 6 tahun, dengan syarat:

1. Pembayaran sejumlah uang ke negara, asalkan jumlah uang tersebut tidak kurang dari 5 *Gulden* dan tidak lebih dari maksimum denda yang ditentukan undang-undang;
2. Penyangkalan atas benda yang telah disita atau dalam penyitaan;
3. Penyerahan benda atas penyitaan atau pembayaran pada negara atas harga yang dinilai;

4. Pembayaran penuh kepada negara sejumlah uang atau mentransfer benda yang disita dari terdakwa, sebagian atau seluruhnya, taksiran-taksiran perolehan yang diperoleh (dengan memakai) atau berasal dari tindak pidana, termasuk biaya yang disimpan;
5. Seluruh atau sebagian kerugian atas kerusakan yang disebabkan oleh tindak pidana

Di Belanda, transaksi ini hampir sama dengan *a plea-bargaining system*, dan hampir 90% semua tindak pidana dibawa dalam lingkup transaksi. Lebih dari 35% semua tindak pidana diselesaikan berdasarkan transaksi oleh jaksa. Untuk meminimalisasi resiko, perhitungan dan keseragaman pelaksanaan transaksi dikeluarkan petunjuk pelaksanaan untuk tindak pidana biasa yang sering dilakukan transaksi, misalnya, pencurian ringan, transaksinya antara 45-350 Euro; pencurian sepeda, transaksinya 113-340 Euro. Tindak pidana yang sering ditransaksikan adalah mabuk di depan umum dan pengutil. Polisi juga dapat melakukan transaksi, namun jumlahnya dibedakan dengan jaksa, yakni maksimumnya 350 Euro, sedangkan jaksa maksimum transaksinya adalah 450.000 Euro.³⁷

Berdasarkan transaksi di atas, dewan jaksa penuntut umum (*Board of Prosecutor General*) mengeluarkan petunjuk pelaksanaan nasional. Petunjuk pelaksanaan tersebut didasarkan pada kepentingan umum, misalnya :

³⁷ *Ibid.*,h. 22.

1. Selain sanksi, hukuman yang dipandang lebih baik atau akan lebih efektif, misalnya, tindakan disiplin, administratif, dan juga tindakan perdata;
2. Penuntutan akan menjadi tidak proporsional, tidak adil, atau tidak efektif dikaitkan dengan jenis kejahatan yang tidak mengakibatkan kerugian dan tidak layak untuk dikenai hukuman;
3. Penuntutan akan menjadi tidak proporsional, tidak adil, atau tidak efektif bila dikaitkan dengan pelaku kejahatan, misalnya umurnya, kesehatan, prospek penyembuhan, atau pelaku pertama;
4. Penuntutan menjadi bertentangan dengan kepentingan negara, seperti halnya alasan keamanan, ketenteraman dan juga ketertiban, atau jika ada peraturan baru yang *diintrodusir*;
5. Penuntutan akan menjadi bertentangan dengan kepentingan korban, misalnya ganti kerugian telah dibayar.³⁸

Di Indonesia, Pasal 82 KUHP juga menganut penyelesaian perkara di luar peradilan. Pasal 82 ayat 1 KUHP berbunyi "Kewenangan menuntut pelanggaran yang diancam dengan pidana denda saja menjadi hapus, kalau dengan suka rela dibayar maksimum denda dan biaya-biaya yang telah dikeluarkan kalau penuntutan telah dimulai, atas kuasa pejabat yang ditunjuk untuk itu oleh aturan-aturan umum, dan dalam waktu yang ditetapkan olehnya".

Selanjutnya ayat 2 menentukan: "Jika di samping pidana denda ditentukan perampasan, maka barang yang dikenai perampasan harus diserahkan pula, atau harganya harus dibayar menurut taksiran pejabat sebagaimana dimaksud pada ayat 1".

Bila dihubungkan dengan perkembangan tujuan dan bentuk-bentuk pidana dan ppidanaan di atas, maka dengan pendekatan *restorative justice* (keadilan restoratif) akan lebih cocok jika diterapkan dalam hal memulihkan keseimbangan (*evenwicht, harmonie*) antara dunia lahir dan

³⁸ *Ibid.*,h. 21.

dunia gaib, antara golongan manusia seluruhnya dan juga orang perseorangan, antara persekutuan dan teman sejawatnya dalam kehidupan alam pikiran tradisional Indonesia yang bersifat kosmis. Pemikiran ini, salah satunya telah dikembangkan melalui pembentukan Undang-Undang tentang Sistem Peradilan Pidana Anak, yang minggu lalu telah disetujui oleh rapat Paripurna DPR-RI.

Barb Toews, dalam bukunya *The Little Book of Restorative Justice for People in Prison* mengatakan bahwa kebanyakan orang berpendapat bahwa keadilan mengharuskan adanya suatu pembalasan, hukuman, dan pemenjaraan. Sistem peradilan pidana terpadu sering merespon hal seperti itu karena sistem tersebut mempercayai bahwa masyarakat yang bersalah harus dihukum karena kejahatannya. Namun demikian, hasil dari penghukuman justru akan mengakibatkan kerugian kepada pelaku, korban, keluarga pelaku, dan masyarakat sekitar. Untuk itu, keadilan restoratif yang dapat menjawab permasalahan tersebut.³⁹ Lebih lanjut dikatakan bahwa keadilan restoratif menawarkan suatu respons keadilan yang mencari perbaikan individu, pemulihan hubungan, dan memajukan atau mendorong kebaikan.

Konsep keadilan restoratif bila dikaitkan dengan hukum adat di atas, sama dekatnya dengan konsep penyelesaian perkara di luar pengadilan (*afdoening buiten process*) yang hampir sama dengan paradigma penghukuman keadilan *restoratif* dimana pelaku didorong untuk

³⁹ *Ibid.*,h. 5.

memperbaiki kerugian yang telah ditimbulkannya kepada korban, keluarganya, dan juga masyarakat. *Suspended prosecution* atau di Belanda dikenal dengan istilah *sepponeering*, telah diterapkan di beberapa negara sebagai bentuk *diversi* yang mengarah pada model keadilan *restoratif*.

Hoefnagels mengingatkan bahwa "*Punishment in criminal law is limited not only by effectiveness and purposefulness but above all by legality*".⁴⁰ Jadi, selain efektif, kebijakan penentuan pidana juga harus mempunyai tujuan yang penuh makna secara mendalam sebagai dasar berpijak untuk lebih berorientasi pada falsafah pemidanaan dan tujuan pemidanaan.

Belanda, dalam kultur pemidanaan (*penal culture*), yang lebih spesifik lagi mengenai budaya penjatuhan pidana (*sentencing culture*), dalam beberapa hal berbeda dengan Inggris dan Wales. Sistem Inggris mempunyai tradisi penjeraan, sedangkan di Belanda lebih pada humanitarian (cinta kasih atau manusiawi) yang dikombinasi dengan suatu kesadaran yang besar dari dampak pelaksanaan pemenjaraan yang *destruktif*. Di Belanda, ide penghukuman hanya tujuan akhir sebagai *ultimum remedium*.⁴¹ Dalam perkembangannya, semua delik dalam KUHP Belanda dicantumkan ancaman pidana denda sebagai alternatif pidana penjara.

⁴⁰ *Ibid.*,h. 139.

⁴¹ *Ibid.*,h. 319.

Prospek pengaturan pidana denda tidak hanya memfokuskan diri pada substansi hukum pidana, tetapi juga melihat pada pelaksanaan proses peradilan sebagai ujung tombak terciptanya rasa akan keadilan dalam masyarakat. Pembenahan terhadap penataan institusi atau lembaga dan sistem manajemen atau tata laksana yang mendukung sistem peradilan pidana dalam makna proses hukum yang adil atau layak. Diskresi kelembagaan termasuk diperhitungkan untuk melaksanakan keadilan restoratif dengan persyaratan tertentu, yang mana dibarengi dengan pengawasan, keterbukaan informasi, dan akuntabilitas penegak hukum.

Pembentuk undang-undang di Indonesia kini hanya perlu memilih, apakah masih memilih pandangan *retributif* atau pembalasan (*retributive view*) yang mana mengandaikan pidana sebagai ganjaran negatif terhadap setiap perilaku menyimpang yang dilakukan oleh warga masyarakat ataukah pandangan utilitarian (*utilitarian view*) yang lebih melihat pidana itu dari segi manfaat atau kegunaannya. Pandangan *utilitarian* melihat situasi atau keadaan yang ingin dihasilkan dengan dijatuhkannya pidana dan penjatuhan pidana tersebut harus dilihat dari segi tujuan, manfaat, atau kegunaannya untuk perbaikan dan pencegahan. Jadi, di satu sisi pembedaan dimaksudkan untuk memperbaiki sikap atau tingkah laku terpidana sehingga kelak tidak akan mengulangi lagi perbuatan yang sama. Di sisi lain, pembedaan

dimaksudkan untuk mencegah orang lain dari kemungkinan melakukan perbuatan yang serupa.

Pada umumnya, pandangan *utilitarian* tersebut dianggap lebih ideal dalam rangka penerapan gagasan pemidanaan. Pandangan yang bersifat preventif dan pembinaan, dewasa ini dianggap lebih modern dan karena itu banyak mempengaruhi kebijakan penentuan pidana di berbagai negara. Selain pandangan di atas, Packer mempunyai pandangan lain yang disebut dengan pandangan *behaviorial*. Ia berpendapat bahwa pada dasarnya, *behaviorial* ini juga berorientasi ke depan, artinya pidana tidak dilihat sebagai pembalasan kepada penjahat, tetapi dilihat sebagai sarana untuk memperbaiki tingkah laku terpidana. Hanya saja, berbeda dengan pandangan utilitarian, pandangan kaum behaviorist ini didasari oleh paham *determinisme* yang ekstrem. Individu manusia dianggap sama sekali tidak mempunyai kehendak bebas dan karenanya tidak mungkin dituntut pertanggungjawaban moral yang tegas. Setiap perbuatan anti sosial yang dilakukan disebabkan oleh banyak faktor yang berada di luar kekuasaan individu itu sendiri.

Pandangan Muladi juga perlu dipertimbangkan dalam penentuan pidana karena Muladi mencoba melakukan integrasi antara ketiga pandangan tersebut yang disebut dengan teori tujuan pemidanaan yang integratif. Pandangan inilah yang dapat memenuhi fungsinya dalam rangka mengatasi kerusakan yang diakibatkan oleh tindak pidana (kemanusiaan dalam sistem Pancasila) (Muladi, 1992:53-54). Pilihan teori

integratif ini dilakukan karena adanya pendekatan multi dimensional yang bersifat mendasar terhadap dampak pemidanaan, baik dampak yang bersifat individual maupun dampak yang bersifat sosial.

Perlu diingat juga, bahwa ancaman hukuman yang ditentukan dalam suatu undang-undang, pada umumnya menimbulkan pemaksaan psikologis bagi mereka yang akan atau telah melakukan pelanggaran pidana. Teori pemaksaan psikologis dimaksudkan bahwa ancaman hukuman itu harus dapat mencegah niat orang untuk melakukan kejahatan, dalam arti orang harus menyadari bahwa jika melakukan suatu kejahatan itu mereka pasti akan dipidana. Jadi, tujuan utama pidana adalah memaksa penduduk secara psikologis agar mereka itu jangan sampai melakukan tindakan yang bersifat melanggar hukum.

Berdasarkan hal tersebut, Anselm von Feuerbach berpendapat bahwa asas yang penting bagi pemberian ancaman pidana yakni setiap penjatuhan pidana oleh hakim haruslah merupakan suatu akibat hukum dari suatu ketentuan menurut undang-undang dengan maksud menjamin hak-hak yang ada pada setiap orang. Undang-undang harus memberikan suatu ancaman pidana berupa suatu penderitaan kepada setiap orang yang melakukan pelanggaran hukum.⁴²

Tujuan pemidanaan yang dikembangkan oleh para pembentuk RUU KUHP tampaknya merupakan gabungan dari teori tujuan itu sendiri yakni pencegahan umum (*generale preventie*) terutama teori pencegahan

⁴² Lamintang, P.A.F., 1983, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: Sinar Baru. h. 127-128.

umum secara psikologis (*psychologische dwang*) dan pencegahan khusus (*speciale preventie*) yang mempunyai tujuan agar penjahat tidak mengulangi perbuatannya. Pelaku tindak pidana di kemudian hari akan menahan diri agar tidak berbuat seperti itu lagi, karena pelaku merasakan bahwa pidana merupakan penderitaan sehingga pidana itu berfungsi mendidik dan memperbaiki.

Dalam RUU KUHP, tujuan pemidanaan ditentukan sebagai berikut: mencegah dilakukannya tindak pidana dengan menegakkan norma hukum demi pengayoman masyarakat; memasyarakatkan terpidana dengan mengadakan pembinaan sehingga menjadi orang yang baik dan juga berguna; menyelesaikan konflik yang ditimbulkan oleh tindak pidana, memulihkan keseimbangan, dan mendatangkan rasa damai dalam masyarakat; dan membebaskan rasa bersalah pada para terpidana. Pemidanaan tersebut tidak ditujukan untuk menderitakan dan merendahkan martabat manusia.

2. Kerangka Konsep

Konsepsi berasal dari bahasa latin, *conceptus* yang memiliki arti sebagai suatu kegiatan atau proses berpikir, daya berfikir khususnya penalaran dan pertimbangan. Peranan konsep dalam penelitian adalah untuk menghubungkan dunia teori dan observasi, antara abstraksi dan realitas.

Konsepsi merupakan definisi operasional dari intisari obyek penelitian yang akan dilaksanakan. Pentingnya definisi operasional adalah

untuk menghindari perbedaan pengertian dan penafsiran dari suatu istilah yang dipakai. Selain itu dipergunakan juga untuk memberikan pegangan pada proses penelitian ini. Menghindari terjadinya perbedaan pengertian tentang konsep yang dipakai dalam penelitian ini, perlu dikemukakan mengenai pengertian konsep yang akan digunakan, sebagai berikut:

1. Lalai adalah lengah; kurang hati-hati; tidak mengindahkan (kewajiban, pekerjaan, dsb): karena, dompetnya tertinggal di laci; terlupa; tidak ingat krn asyik melakukan sesuatu.⁴³
2. Nahkoda Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
3. Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai, dsb);⁴⁴
4. Penumpang adalah orang yang berada di Kendaraan selain Pengemudi dan awak Kendaraan.⁴⁵
5. Meninggal dunia adalah keadaan insani yang diyakini oleh ahli kedokteran yang berwenang bahwa fungsi otak, pernafasan, dan atau denyut jantung seseorang telah berhenti.⁴⁶

⁴³ Pusat Bahasa, *Kamus Bahasa Indonesia*, Jakarta: Departemen Pendidikan Nasional, 2008, h. 799-800.

⁴⁴ *Ibid.*, h. 635.

⁴⁵ Pasal 1 Angka 25 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

F. Keaslian Penelitian

Berdasarkan penelusuran yang dilakukan di perpustakaan Universitas Islam Sumatera Utara dan browsing melalui internet terdapat beberapa penelitian yang telah dilakukan oleh penelitian terdahulu, yang berkaitan dengan judul dan permasalahan yang menjadi objek kajian dalam penulisan tesis ini. Adapun beberapa penelitian yang memiliki keterkaitan dengan objek penelitian ini adalah:

1. Tesis Ahmad Zazili, SH., NIM : B4A 006 004, mahasiswa Program Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Diponegoro Semarang 2008.

Judul Tesis yang menjadi topik/tema dalam penelitian ini adalah mengenai: **“Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Pada Transportasi Udara Niaga Berjadwal Nasional”**

Adapun yang menjadi permasalahan dalam tesis ini adalah Bagaimanakah pengaturan mengenai perlindungan hukum terhadap penumpang pada transportasi udara niaga berjadwal nasional, Upaya hukum apakah yang dapat ditempuh oleh penumpang yang mengalami kerugian dalam kegiatan transportasi udara niaga.

2. Tesis Rahmi Erwin, S.H., NPM : 1820112063 mahasiswa Program Magister Ilmu Hukum Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Andalas Padang 2020

⁴⁶ Pasal 1 Huruf g Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 1981 Tentang Budah Mayat Klinis Dan Bedah Mayat Anatomis Serta Transplantasi Alat Dan Atau Jaringan Tubuh Manusia

Judul penelitian: **“Tanggung Jawab Negara Untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kapal Di Laut Menurut Hukum Internasional Dan Hukum Nasional”**

Tidak ada permasalahan dalam publikasi tesis ini.

Berdasarkan peninjauan yang telah dilakukan, maka sejauh yang diketahui, penelitian tentang: **Analisis Hukum Atas Kelalaian Nahkoda Menyebabkan Kapal Terbakar Dan Mengakibatkan Penumpang Meninggal Dunia (Studi Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 813 K/Pid/2020)** belum pernah dilakukan baik dilihat dari judul maupun dari substansi permasalahan Sehingga penelitian ini adalah asli adanya. Artinya, secara akademik penulisan ini dapat dipertanggungjawabkan kemurniannya

G. Metode Penelitian

1. Spesifikasi Penelitian

Penelitian ini bersifat yuridis normatif dengan membandingkan atau menelaah suatu teori-teori dan peraturan hukum yang ada dan berlaku dengan metode pendekatan kualitatif terhadap putusan Pengadilan. Sehingga dalam hal melakukan penelitian,peneliliti akan melakukan kajian peninjauan kepustakaan agar mempermudah dalam memperoleh jawaban dari penelitian.

2. Metode Pendekatan

Pendekatan masalah merupakan sebuah metode untuk mempermudah peneliti dalam melakukan penelitian dapat memahami lebih kompleks tentang suatu permasalahan yang menjadi objek penelitian. Permasalahan dilapangan semakin kompleks dengan berbagai sumber data yang digunakan sebagai acuan untuk menemukan jawaban-jawaban dari proses yang dilakukan peneliti sehingga metode pendekatan masalah ini suatu sub metode agar mampu memecah suatu permasalahan. Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan dengan cara pendekatan yuridis normatif. Pendekatan yuridis normatif ialah suatu bentuk pendekatan dalam arti mengkaji teori dari kaidah-kaidah atau norma-norma dan aturanaturan melalui studi kepustakaan yaitu dengan cara membaca, mengutip, menyalin dan menelaah teori yang berkaitan erat dengan permasalahan dalam penelitian.⁴⁷

3. Objek Penelitian

Adapun objek penelitian dalam penulisan tesis ini adalah Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 813 K/Pid/2020.

4. Alat Pengumpulan Data

Dalam proses pencarian dan pengumpulan sebuah data penulis memerlukan data yang valid, sehingga akan memperkuat hasil yang

⁴⁷ <https://adoc.pub/metode-penelitian-pendekatan-masalah-dalam-penelitian-ini-di.html> diakses pada tanggal 12 Januari 2022 pukul 23.33 WIB

diperoleh selama penelitian. Pengumpulan data erat hubungannya dengan metode penelitian. Oleh karena itu, ada beberapa jenis alat pengumpulan data, yaitu studi kepustakaan atau studi dokumen.

Untuk mengumpulkan dan memperoleh sebuah data maka penulis menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

5. Prosedur Pengambilan dan Pengumpulan Data

a. Jenis Data

Adapun data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif. Data kualitatif, yaitu data yang disajikan dalam bentuk kata verbal bukan dalam bentuk angka. yang termasuk data kualitatif dalam penelitian ini yaitu gambaran umum obyek penelitian.⁴⁸

b. Sumber Data

Sumber penelitian adalah suatu informasi dalam cara perolehan atas suatu fakta peristiwa yang memuat berita akan suatu fenomena yang sedang atau telah terjadi. Sehingga dengan sumber akan memperkuat data perolehan atau hasil guna berlangsungnya dan atau hasil yang diperoleh dalam proses penelitian atas suatu kasus. Sumber data sangat penting untuk keperluan peneliti dalam melakukan proses penelitian.

- 1) Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum berupa peraturan perundang-undangan mengenai kecelakaan transportasi laut.

⁴⁸ Noeng Muhadjir, Metodologi Penelitian Kualitatif , (Yogyakarta : Rakesarasin, 1996), h. 2.

- 2) Bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer berupa buku-buku yang berhubungan dengan objek yang diteliti
- 3) Bahan hukum tertier yakni yang memberikan informasi lebih lanjut mengenai bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus hukum.

c. Alat Pengumpulan Data

Alat pengumpulan data merupakan landasan utama dalam menyusun tesis ini yang didasarkan atas : penelitian kepustakaan (*library research*); Dengan metode ini penulis dapat mengumpulkan bahan-bahan kepustakaan, berupa putusan dari pengadilan, buku-buku, majalah, dokumen-dokumen, serta sumber-sumber teoritis lainnya sebagai dasar penyelesaian permasalahan dalam tesis ini.

6. Analisis Data

Analisis data merupakan suatu metode atau cara untuk memproses suatu data menjadi informasi sehingga data tersebut menjadi mudah dipahami dan bermanfaat untuk digunakan menemukan solusi dari permasalahan pada penelitian. Peneliti melakukan penelitian menggunakan metode pendekatan yuridis normatif yaitu membandingkan putusan terhadap kenyataan dengan studi kepustakaan sehingga diharapkan peneliti dapat menganalisis dengan mudah sehingga menemukan solusi dari permasalahan tersebut.

Analisis data dalam penelitian dilakukan bertujuan untuk menyederhanakan hasil olahan data atau finalisasi, sehingga mudah dibaca atau diinterpretasi⁴⁹. Teknik analisis data wajarnya dilakukan setelah proses pengumpulan data selesai. Namun perlu diketahui bahwa pada beberapa kasus, terutama untuk penelitian kualitatif, pengumpulan data bisa dilakukan kembali apabila analisis yang dilakukan menunjukkan suatu kekurangan data.

Analisis data merupakan salah satu tahapan dalam penelitian dengan tujuan untuk menginvestigasi, mentransformasi, mengungkap pola-pola gejala sosial atau fenomena yang terjadi yang diteliti agar hasil penelitian dapat menunjukkan simpulan atau informasi atas hasil dari permasalahan sehingga menyediakan bahan rekomendasi untuk pembuat kebijakan dan para pemangku otoritas kepentingan pada periode berikutnya agar hasil dari penelitian sebagai suatu bentuk literasi untuk pertimbangan maupun acuan dalam menyusun sebuah aturan untuk mencapai kesejahteraan sosial.

⁴⁹ Ishaq, Metode Penelitian Hukum, (Bandung: Alfabeta, 2017), h. 129

BAB II

ATURAN KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT YANG DIBENARKAN SEHINGGA SEBUAH KAPAL TRANSPORTASI DAPAT BERLAYAR

A. Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi

Menurut Randy Y.C Aguw Pemanfaatan sarana bantu navigasi pelayaran adalah sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada di luar kapal yang berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya atau rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan berlayar.

- a. Untuk menjamin keselamatan dan keamanan angkutan perairan Pemerintah melakukan perencanaan, pengadaan, pengoperasian, pemeliharaan dan pengawasan sarana bantu navigasi pelayaran dan telekomunikasi pelayaran sesuai dengan ketentuan internasional serta menetapkan alur pelayaran dan perairan pandu;
- b. Untuk menjamin keselamatan dan keamanan sarana bantu navigasi pelayaran, pemerintah menetapkan zona keamanan dan keselamatan disekitar instalasi bangunan tersebut;⁵⁰

Selain untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dapat pula dipergunakan untuk kepentingan tertentu lainnya (Ayat 2), antara lain penandaan wilayah Negara di pulau terluar, diantaranya berupa Sarana Penunjang untuk Keselamatan Pelayaran Dalam upaya tercapainya sasaran SISTRANAS yaitu penyelenggaraan transportasi

⁵⁰ Randy Y.C. Aguw, "Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran", Jurnal Lex Administratum, Vol.I, No.1, Januari – Maret, 2013.

yang efektif (dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar, dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, dan populasi rendah) dan efisien (dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi) maka prioritas pembangunan SBNP dan sarana penunjangnya adalah bagian yang berkaitan langsung dengan pembangunan subsektor transportasi laut. Dalam hal ini peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi laut sebagai wujud implementasi dari salah satu kebijakan SISTRANAS.

1. Jenis-jenis Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)

a. Menara Suar

Menara suar adalah sarana bantu navigasi pelayaran tetap yang bersuar dan mempunyai jarak tampak sama atau lebih 20 mil laut yang dapat membantu untuk menunjukkan para navigator dalam menentukan posisi dan atau haluan kapal, menunjukkan arah daratan dan adanya pelabuhan serta dapat dipergunakan sebagai tanda batas wilayah negara

2) Rambu Suar

Rambu suar adalah sarana bantu navigasi pelayaran tetap yang bersuar dan mempunyai jarak tampak sama atau lebih 10 mil laut yang dapat membantu untuk menunjukkan para navigator adanya bahaya/rintangan navigasi antara lain karang, air dangkal, gosong, dan bahaya terpencil serta menentukan posisi dan/atau haluan kapal.

3) *Resilient Light Beacon*

Resilient light beacon (RLB) adalah sarana bantu navigasi pelayaran tetap yang bersuar dan mempunyai jarak tampak sama atau lebih 10 mil laut yang dapat membantu untuk menunjukkan para navigator adanya bahaya atau rintangan navigasi antara lain karang, air dangkal, gosong, dan bahaya terpencil serta menentukan posisi dan haluan kapal.

4) Pelampung Suar

Pelampung suar adalah sarana bantu navigasi pelayaran apung yang bersuar dan mempunyai jarak lebih kurang dari 6 mil laut yang dapat membantu untuk menunjukkan para navigator adanya bahaya/rintangan navigasi antara lain karang, air dangkal, gosong, kerangka kapal dan untuk menunjukkan perairan aman serta pemisah alur.

5) Suar Spot

Suar sport adalah suatu alat penerang (lensa, lampu dsb) yang mengeluarkan sorot sinar tak berputar, dipasang di atas bangunan sejenis menara di sepanjang pantai atau pelabuhan yang berfungsi untuk memberikan informasi kepada kapal-kapal yang beroperasi di sekitar daerah itu akan adanya benda-benda berbahaya dengan penyinaran atas karang atau tempat-tempat dangkal yang bersangkutan.

6) Suar Penuntun (*Landing Light*)

Suar penuntun (*landing light*) adalah suatu alat penerang (lensa, lampu dsb) yang mampu memberikan penerangan dengan sifat sinar tertentu, dipasang diatas bangunan sejenis menara di dalam pelabuhan atau selat yang berfungsi untuk memberikan informasi kepada kapal-kapal yang beroperasi di alur-alur pelayaran yang sulit dan sempit di pelabuhan atau selat.

7) Suar Pengarah

Suar pengarah adalah suatu alat penerang yang yang mampu sekaligus memberikan tiga jenis sinar yang berbeda dengan ciri tertentu. Dipasang diatas bangunan sejenis menara di dalam pelabuhan atau selat yang berfungsi untuk memberikan informasi kepada kapal-kapal yang beroperasi di alur-alur pelayaran yang sulit dan sempit dengan sinar putih ditengah diapit oleh sinar hijau dan sinar merah.

8) Indikator Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi dapat dijabarkan pada penempatan sarana dan prasarana Bantu Navigasi Pelayaran dalam menunjang Keselamatan Pelayaran

Berdasarkan Keputusan Presiden Republik Indonesia nomor 65 tahun 1980 tentang pengesahan "(*International Convention for the safety of live at Sea*) (Solus) 1974, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 25 tahun 2011 Tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor :

173/AL.401/PHB-84 tentang berlakunya (The IALA Maritime Buoyage System) untuk region A dalam Tata Sarana Bantu Navigasi Pelayaran di Indonesia. Pembagian wilayah sistem pelampungan adalah sebagai berikut :

- 1) Wilayah Sistem Pelampungan “ A “
- 2) Pemasangan lampu suar
- 3) Pemasangan tanda-tanda perairan dan tanda tengah alur atau pengenalan daratan

B. Tanggung Jawab Nakhoda

Nakhoda memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal. Secara umum tugas seorang Nakhoda kapal adalah bertanggung jawab ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggung jawab itu meliputi keselamatan seluruh penumpang atau barang yang ada dalam kapal. secara ringkas tanggung jawab nakhoda kapal dapat dirinci sebagai berikut memperlengkapi kapalnya dengan sempurna, mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur, membuat kapalnya layak laut (*Seaworthy*), bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran, bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada di atas kapalnya dan mematuhi perintah Pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundangundangan yang berlaku.⁵¹ Definisi

⁵¹ Lazuardi Elmara Mahendradipa. Sistem Informasi Pendistribusian Barang Melalui Transporter Pada Pt. Tiga Pilar Semarang. Jurnal Sistem Informasi 2013.

Nakhoda dirumuskan dalam Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Pelayaran Tahun 2008 (UUP 2008) yaitu: "Nakhoda adalah salah seorang Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang - undangan." Berdasarkan pengertian Nakhoda diatas dapat dilihat bahwa Nakhoda adalah pejabat yang memegang kekuasaan tertinggi di atas kapal secara keseluruhan, sehingga rasionalnya siapapun yang berada di atas kapal harus tunduk atas perintah - perintah Nakhoda untuk kepentingan keselamatan, keamanan dan ketertiban selama pelayaran, termasuk bila pengusaha kapal dari kapal tersebut sedang berada di atas kapal tidak terkecuali. Nakhoda setelah menandatangani sebuah perjanjian kerja laut menjadi buruh utama dari pengusaha kapal, ini dengan pengertian bahwa Nakhoda telah mengikatkan diri untuk dapat menyanggupi bekerja dibawah perintah pengusaha kapal (perusahaan pelayaran) serta diberi upah oleh pengusaha kapal tersebut.⁵² Karena itu Nakhoda memiliki kewajiban - kewajiban yang wajib untuk dipenuhi. Kewajiban Nakhoda secara umum diatur dan ditegaskan dalam KUHD dan UUP 2008, adapun kewajiban - kewajiban itu adalah :

- a. Nakhoda wajib bertindak dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan yang optimal dalam melakukan tugasnya sebagai pemimpin umum diatas kapal. Ia bertanggung jawab untuk segala

⁵² R. Subekti, 1989. Hukum Acara Perdata. Bandung: Bina Cipta, h. 42

kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang orang lain karena kesegajaan atau kesalahan yang besar sebagaimana dimaksud pada Pasal 342 ayat (1) KUHD, lalu pada Pasal 135 UUP 2008 menegaskan bahwa oleh sebab itu, seorang Nakhoda wajib memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional.

- b. Nakhoda diwajibkan mentaati dengan cermat segala peraturan yang lazim dan ketentuan - ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapalnya, keamanan para penumpang dan barang muatannya. Tidak dibenarkan Nakhoda menempuh suatu perjalanan, kecuali apabila kapal yang sanggup melaksanakan perjalanan itu, telah diperlengkapi sepatutnya dan dianakbuahi secukupnya sebagaimana dimaksud pasal 343 KUHD;
- c. Dalam hal terjadinya seorang penumpang meninggal dunia dalam pelayaran, maka Nakhoda wajib merawat barang - barang dari penumpang yang meninggal, dan dia harus membuat atau menyuruh membuat suatu daftar mengenai perincian dari barang - barang tersebut dengan disaksikan dan ditanda tangani oleh Nakhoda sebagaimana diatur dalam Pasal 346 KUHD.
- d. Nakhoda wajib menyimpan dan merawat semua surat - surat atau sertifikat –sertifikat yang harus ada di kapal, seperti pas kapal, surat ukur dan suatu ikhtisar dari register kapal, yang memuat semua permintaan tempat yang mengenai kapalnya sampai pada hari

keberangkatan dari suatu pelabuhan Indonesia, termasuk siji anak buah kapal, hal ini ditegaskan dalam KUHD pada Pasal 347.

- e. Nakhoda diwajibkan menyelenggarakan buku harian kapal, yang mana di dalam buku ini memuat catatan - catatan tentang segala peristiwa - peristiwa penting yang terjadi selama dalam pelayaran. Buku harian ini terdiri dari sebuah buku yang sesuai dengan ukuran kapal, antara lain buku harian dek, buku harian mesin dan buku harian radio sebagaimana diatur dalam Pasal 348 KUHD jo. Pasal 141 UUP 2008. Buku harian sebagaimana disebutkan diatas diwajibkan untuk diisi, ditanggali dan ditandatangani oleh Nakhoda selaku pemimpin diatas kapal dan juga para awak kapal yang diberikan tugas untuk mengisi buku harian tersebut. Nakhoda diwajibkan melaporkan buku harian kapal yang dibuat kepada Syahbandar dan atau atas permintaan pihak-pihak yang berwenang untuk memperlihatkan buku harian kapal dan atau memberikan salinannya, dan apabila terjadi suatu peristiwa yang menyebabkan permasalahan tersebut terbawa kedalam persidangan di pengadilan maka buku harian kapal ini dapat dijadikan alat bukti di persidangan.
- f. Nakhoda sebagaimana dimaksud Pasal 138 ayat (3) UUP 2008 wajib menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan;
- g. Jika seorang Nakhoda mengetahui adanya bahaya bagi keselamatan berlayar, seperti cuaca buruk, ada kerangka kapal yang dapat merusak

kapal, atau sarana navigasi tidak berfungsi sebagaimana mestinya, maka Nakhoda wajib mengambil tindakan pencegahan dan menyebarkan berita mengenai hal tersebut kepada pihak lain, hal ini sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 132 ayat (3) UUP 2008.

- h. Nakhoda wajib memasuki pelabuhan yang tidak berpihak yang paling dekat dan paling mudah untuk dimasuki, bila bendera kapal yang dibawanya tidak lagi bebas berlayar atau kapalnya berada dalam kepungan (Pasal 367 - 368 KUHD). Tindakan ini dimaksud agar kapal tersebut terselamatkan dari suatu upaya penghancuran atau penangkapan dari pihak lawan jika negaranya dalam keadaan berperang atau untuk menyelamatkan kapal tersebut dari daerah yang sedang terlibat konflik (berperang), dengan kata lain Nakhoda diperbolehkan melakukan penyimpangan rute pelayaran dengan alasan suatu tindakan penyelamatan atau untuk menolong jiwa manusia sesuai dengan batas kemampuannya, hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 139 UUP 2008.
- i. Dalam hal kapalnya diseret, ditahan atau disita, seorang Nakhoda wajib menuntut kembali kapal beserta muatannya, serta mengambil tindakan yang diperlukan untuk penuntutan tersebut. Perihal kejadian penyeretan / penahanan atau penyitaan terhadap kapal, sang Nakhoda berkewajiban untuk segera memberitahukan kepada perusahaan pelayaran (pengusaha kapal) atau pencarter, serta menanti instruksi - instruksi yang berkaitan dengan penuntutan tersebut (Pasal

369 KUHD). Perihal penuntutan kembalinya kapal beserta muatannya dalam pasal ini memiliki arti bahwa Nakhoda jika perlu bertindak di dalam persidangan sebagai pihak yang berperkara mewakili mereka yang berkepentingan atas muatan dan mewakili pengusaha kapal (perusahaan pelayaran) atas kapalnya. Pasal ini berkaitan dengan Pasal 367 dan 368 KUHD yang mewajibkan Nakhoda untuk menyelamatkan kapal, penumpang dan muatannya.

- j. Melaporkan dan meminta izin dari perusahaan pelayaran atau pencarter (jika kapal tersebut dicarter), jika Nakhoda membawa atau mengangkut barang barang atau apapun yang tidak lazim sebagai perlengkapan atau kelengkapan untuk tugas Nakhoda di kapal, seperti mengangkut barang dagangan atau penumpang (pasal 372 KUHD).
- k. Nakhoda wajib mendengarkan pembelaan atau penjelasan anak buah kapal yang telah melanggar peraturan dan perintah dari Nakhoda, sebelum Nakhoda menjatuhkan hukuman padanya. Dalam mendengar keterangan tersebut setidaknya dihadiri paling sedikit oleh dua orang perwira kapal untuk menjadi saksi, yang ditunjuk dari daftar anak kapal Pasal 390 ayat (1) KUHD. Perihal ini Nakhoda wajib mengadakan suatu register hukuman yang membukukan semua peristiwa – peristiwa penghukuman yang terjadi di atas kapal, dimana setiap pembukuan ini harus ditandatangani oleh Nakhoda dan perwira - perwira kapal yang ditunjuk untuk hadir tersebut.

Keselamatan seluruh penumpang secara umum merupakan fungsi pokok seluruh awak kapal terutama Nakhoda. Penerapan yang benar pada prosedur anjungan ataupun prosedur kamar mesin akan memastikan keselamatan operasi kapal, keselamatan penumpang dan awak kapal. Pengontrolan atau pengkoordinasian pergerakan penumpang oleh Nakhoda setiap waktu sangatlah penting untuk memastikan mereka merasakan pengalaman pelayaran yang tidak terlupakan dan aman.

1) Indikator Tanggung Jawab Nakhoda

Tanggung jawab atas pengontrolan penumpang dimulai sebelum mereka menaiki tangga/jembatan kapal. Jumlah penumpang harus diserahkan kepada Nakhoda ketika kapal meninggalkan pelabuhan karena Nakhoda harus mengetahui persis jumlah pasti penumpang dan awak kapal ketika kapal mulai berlayar. Nakhoda bertanggung jawab untuk mengumumkan informasi keselamatan sebelum kapal berlayar di perairan terbuka. Informasi keselamatan yang diumumkan pada penumpang seperti :

- a. Memperlengkapi kapal dengan sempurna.
- b. Mewakili kapalnya secara layak sesuai prosedurnya.
- c. Membuat kapalnya layak laut.⁵³

⁵³ Lazuardi Elmara Mahendradipa, *Loc.Cit.*

C. Aturan Keselamatan Pelayaran

Keselamatan pelayaran adalah segala hal yang ada dan dapat dikembangkan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat melaksanakan kerja di bidang pelayaran. Dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 butir 32 menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim. Pasal 1 butir 33 menyatakan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, permuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya awak kapal yang berkeahlian, berkemampuan dan terampil, dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan sesuai untuk melakukan tugasnya di atas kapal berdasarkan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran. UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 butir 40 awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperlukan di atas

kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya.⁵⁴

Menurut Malisan, peneliti madya bidang transportasi laut pada puslitbang perhubungan laut menyimpulkan bahwa peristiwa kecelakaan kapal yang terjadi di perairan Indonesia cenderung meningkat. Hal ini banyak dipengaruhi oleh buruknya penerapan manajemen keselamatan pelayaran.⁵⁵ Malisan (2009) juga menyebutkan bahwa kondisi kapal-kapal berbendera Indonesia masih banyak yang belum memenuhi (International Maritime Organization) (IMO) melalui implementasi variabel-variabel yang diatur dalam ISM Code oleh perusahaan dan nahkoda bersama awak kapal lainnya. Hasil evaluasi menunjukkan bahwa:

- a. Nahkoda belum sepenuhnya mengenal kebijakan perusahaan tentang keselamatan pelayaran.
- b. Anak buah kapal atau kru kapal belum sepenuhnya memahami penanganan tanggap darurat di kapal.
- c. Tugas dan tanggung jawab awak kapal belum sempurna dalam melaksanakan pendokumentasian.
- d. Instruksi/petunjuk penggunaan alat keselamatan ada di kapal belum sempurna baik penempatan maupun penjelasan.
- e. Perlunya perbaikan pada perencanaan dan implementasi (safety management) untuk mencegah kecelakaan.
- f. Perlunya peninjauan (*safety*) management untuk menilai kesesuaian dengan prosedur yang ditetapkan perusahaan.
- g. Diperlukan verifikasi secara rutin yang dilakukan terhadap peralatan keselamatan pelayaran.⁵⁶

⁵⁴ Malisan Y. 2004. Hubungan Panjang Bobot, Faktor Kondisi dan Kebiasaan Makanan Ikan Lencam (*Lethrinus lentjan* Lacepede, 1802) Di Perairan Pulau Sembilan, Kabupaten Sinjai. Skripsi Fakultas Ilmu Kelautan dan Perikanan. Universitas Hasanuddin. Makassar.

⁵⁵ Abdul Gafar, Lewi Malisan dan Irwansyah, 2017. "*Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Ketepatan Waktu Penyampaian Laporan Keuangan pada Perbankan yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia*". Forum Ekonomi, 19(1):42-52.

⁵⁶ *Ibid.*

Indonesia sebagai negara maritim dengan luas wilayah dua pertiga merupakan perairan, menjadikan transportasi laut sebagai tulang punggung yang perlu didukung oleh aspek keselamatan pelayaran yang tangguh. Sebagai negara maritim, transportasi laut berperan besar dalam fungsinya melayani mobilitas orang, barang, dan jasa baik lokal, regional, nasional, maupun internasional, serta peranannya sebagai pendukung pembangunan sektor lainnya.

Keselamatan pelayaran telah diatur oleh lembaga internasional yang mengurus atau menangani hal-hal yang terkait dengan keselamatan jiwa, harta laut, serta kelestarian lingkungan. Lembaga tersebut dinamakan (*International Maritime Organization*) (IMO) yang bernaung dibawah PBB. Salah satu faktor penting dalam mewujudkan keselamatan serta kelestarian lingkungan laut adalah keterampilan, keahlian dari manusia yang terkait dengan pengoperasian dari alat transportasi kapal di laut, karena bagaimanapun kokohnya konstruksi suatu kapal dan betapapun canggihnya teknologi baik sarana bantu maupun peralatan yang ditempatkan di atas kapal tersebut kalau dioperasikan manusia yang tidak mempunyai keterampilan atau keahlian sesuai dengan tugas dan fungsinya maka semua akan sia-sia. Sebuah dasar hukum telah menaungi jaminan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran, yakni UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut

angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Meskipun telah ada dasar hukum, berbagai kecelakaan di laut tetap tak bisa di hindari dan semakin marak terjadi.

Tantangan yang dihadapi adalah bagaimana meningkatkan penyediaan jaringan sarana dan prasarana transportasi yang menjamin kelancaran arus barang dan jasa serta penyeberangan arus investasi secara merata diseluruh daerah. Karena itu pembinaan dan pengembangan transportasi laut terus digalakan sampai mencapai tingkat pelayanan optimal bagimasyarakat pengguna jasa. Melalui transportasi laut, telah terbentuk jaringan pelayaran yang luas baik di dalam negeri maupun ke luar negeri. Jaringan pelayaran yang luas ini dapat terselenggara dengan baik apabila didukung oleh sistem keselamatan dan keamanan dan sumber daya manusia yang mengendalikan keberhasilan pelayanan ini.

Disamping itu masalah keamanan juga menjadi isu strategis internasional yang berkembang diakhir-akhir ini. Pemberlakuan ketentuan mengenai keamanan di kapal dan fasilitas pelabuhan yang disebut (internasioanl ship and port facilities security) (ISPS) code sejak 1 juni 2004 menuntut pembenahan besar-besaran serta mendasar dalam rangka penerapannya di Indonesia. dalam kegiatan ini tiga pihak yang tidak dapat dilepaskan dari penyelenggaraan keselamatan pelayaran yaitu (regulator, provider dan user), dibutuhkan sinergi diantara ketiga pihak

untuk mewujudkan transportasi laut yang mengutamakan keselamatan dan keamanan berlayar.

a. Regulator

Dari pihak regulator harus mampu menyediakan menyiapkan aturanaturan yang dapat mengantisipasi berbagai fenomena yang muncul

b. Provider

Provider bertugas menyediakan sarana dan prasarana transportasi laut sesuai dengan standar pelayaran secara efektif dan efisien.

c. User

Dalam hal ini diharapkan dapat memahami berbagai prosedur dan ketentuan terkait dengan keselamatan

1) Indikator Keselamatan Pelayaran Indikator keselamatan pelayaran meliputi :

a. Keamanan Alur Pelayaran.

b. Keamanan Perairan.

c. Kelancaran Lalu Lintas Kapal.