

**PERTANGGUNG JAWABAN PIDANA NAKHODA KAPAL YANG
BERLAYAR TANPA MEMILIKI SURAT IZIN BERLAYAR
YANG MENGAKIBATKAN KEMATIAN (STUDI
PUTUSANNOMOR 228/PID.SUS/2022/PN.TTE)**

**Windi Syahfitri Br. Sembiring¹, Edi Yunara², Mirza Nasution³
Universitas Sumatera Utara, Medan**

e-mail: windi@gmail.com, edi.yunara@gmail.com, mirzanasution72@gmail.com

***Abstract:** Criminal liability is the existence of an unlawful act, there is no word of forgiveness, capable of being competent in law, there is an error, there is no justification. An unlawful act is an act carried out by a person or group that is contrary to applicable regulations, an error is an act carried out either intentionally or unintentionally, a violation is an act that violates legal provisions (administrative in nature). In this study aims to answer the problem of How is the legal regulation for ship captains who sail without having a sailing license in Indonesia, How is the criminal liability for ship captains who sail without having a sailing license and result in death, How is the judge's consideration in applying criminal sanctions to the defendant in decision number: 228 / Pid.Sus / 2022 / PN.TTE. The regulation of shipping crimes is regulated in the Criminal Code and Law Number 17 of 2008 concerning Shipping which confirms the criminal liability of the captain as the party with full authority over the ship. In Decision Number 228/Pid.Sus/2022/PN.TTE regarding the sinking of the KM Cahaya Arafah, the judge sentenced the passenger to 4 years and 8 months in prison and a fine of Rp 500,000,000, a lighter sentence than the legal penalty due to consideration of extreme weather as a force majeure factor and the defendant's efforts to rescue passengers. This decision reflects the application of Gustav Radbruch's theory, namely balancing legal certainty, justice, and expediency, thus demonstrating the judge's role not merely as a mouthpiece for the law but also as an assessment of the humanitarian aspects and the law's benefits to society.*

***Keyword:** Criminal Liability, Ship Captain, Ship Accident*

Abstrak: Pertanggung jawaban pidana itu adalah adanya perbuatan melawan hukum, tidak ada kata pemaaf, mampu cakap dalam hukum, adanya kesalahan, tidak ada alasan pembenar. perbuatan melawan hukum adalah tindakan yang dilakukans seseorang atau kelompok yang bertentangan dengan peraturan yang berlaku kesalahan adalah tindakan yang dilakukan baik sengaja maupun tidak sengaja pelanggaran adalah tindakan yang melanggar ketentua hukum (bersifat administratif). Dalam penelitian ini bertujuan untuk menjawab permasalahan Bagaimana pengaturan hukum terhadap nakhoda kapal yang berlayar tanpa memiliki surat ijin berlayar di Indonesia, Bagaimana pertanggung jawaban pidana terhadap nakhodah kapal yang berlayar tanpa memiliki surat ijin berlayar dan mengakibatkan kematian, Bagaimana pertimbangan hakim dalam menerapkan sanksi pidana terhadap terdakwa dalam putusan nomor: 228/Pid.Sus/2022/PN.TTE. Pengaturan tindak pidana pelayaran diatur dalam KUHP dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menegaskan pertanggungjawaban pidana nakhoda sebagai pihak yang berwenang penuh atas kapal. Dalam Putusan Nomor 228/Pid.Sus/2022/PN.TTE terkait tenggelamnya KM Cahaya Arafah, hakim menjatuhkan pidana 4 tahun 8 bulan penjara dan denda Rp500.000.000, lebih ringan dari ancaman undang-undang karena mempertimbangkan faktor cuaca ekstrem sebagai force majeure serta adanya upaya terdakwa menyelamatkan penumpang. Putusan ini mencerminkan penerapan teori Gustav Radbruch, yakni menyeimbangkan kepastian hukum, keadilan, dan kemanfaatan,

sehingga menunjukkan peran hakim tidak sekadar menjadi corong undang-undang tetapi juga menilai aspek kemanusiaan dan kemanfaatan hukum bagi masyarakat.

Kata Kunci: Pertanggungjawaban Pidana, Nakhoda Kapal, Kecelakaan Kapal

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara yang terbesar di dunia yang terdiri dari 17,499 pulau dari sabang hingga Merauke. Luas total wilayah Indonesia adalah 7,81 juta kilometer persegi yang terdiri dari 2,01 juta kilometer persegi daratan 3,25 juta kilometer persegi lautan, dan 2,55 juta kilometer persegi zona ekonomi eksklusif (ZEE). Kondisi Indonesia tersebut maka sudah sewajarnya pemerintah memperhatikan segala hal yang menyangkut mengenai sarana dan prasarana yang menunjang kemajuan dalam bidang transportasi laut itu sendiri guna mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila.

Fungsi pengangkutan sendiri adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Menurut pasal 466 KUHDagang yang di maksud dengan pengangkutan adalah seseorang atau satu badan yang berdasarkan suatu perjanjian-perjanjian itu berupa perjanjian lainnya, mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang melalui laut baik untuk seluruhnya maupun untuk sebagiannya. Pelayaran memiliki peranan sangat penting dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan undang-undang dasar negara republik Indonesia tahun 1945. Mewujudkan wawasan nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem pelayaran nasional, pengembangan wilayah dan memperkuat kedaulatan negara. Keberadaan kapal di laut sebagai sarana transportasi sangat penting pada pelayaran nasional untuk mendistribusikan barang maupun pengangkut penumpang antar wilayah Indonesia untuk mempermudah arus

ekspor dan impor barang keluar negeri, pemerintah melakukan berbagai upaya menunjang kelancaran pelayaran.

Guna mewujudkan keadaan tersebut, pemerintah melalui instansi kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan, melakukan pengelolaan pelayaran di Indonesia. Sesuai dengan bunyi Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran memberikan tanggung jawab kepada nakhoda sebagai pihak yang berperan penting dalam pengangkutan laut pasal 5 ayat (1) menyatakan : pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah, bentuk pembinaan yang dilakukan pemerintah berdasarkan undang-undang pelayaran pasal 5 ayat (3) adalah fungsi pengaturan, yakni meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis, antar lain penentuan norma, standar, pedoman, kinerja, perencanaan, dan prosedur termasuk, persyaratan, keselamatan, dan keamanan pelayaran serta perizinan.

Kapal merupakan syarat utama dalam keselamatan dan keamanan kapal sebagaimana di atur dalam pasal 117 ayat (1) Undang-Undang nomor 17 tahun tentang pelayaran. Adapun persyaratan keselamatan kapal sebagaimana diatur dalam pasal 124 ayat (2) antara lain: material konstruksi, bangunan, permesinan, dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan, serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal yang dibuktikan dari sertifikat lulusan pemeriksaan dan pengujian yang dikeluarkan oleh menteri.

Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran memberikan tanggung jawab kepada nakhoda sebagai pihak yang berperan penting dalam pengangkutan laut. Persyaratan keselamatan kapal yang mana harus memberitahukan kepada pejabat

pemeriksa keselamatan. Pengujian dan pemeriksaan yang dilakukan pejabat pemeriksaan keselamatan ini merupakan faktor penting untuk diperhatikan sebelum berlayar kapal berlayar.

Pasal 1 angka (41) Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran menjelaskan bahwa nakhoda kapal jenis adalah salah seseorang awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pasal 138 ayat (3) Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran menegaskan bahwa sebelum kapal berlayar, nakhoda wajib memastikan bahwa kapal telah memenuhi persyaratan kelaiklautan dan melaporkan hal tersebut kepada syahbandar.

Pasal 154 Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran mengemukakan bahwa status hukum kapal dapat ditentukan setelah melalui proses: a. pengukuran kapal; b. pendaftaran kapal; dan c. penetapan kebangsaan kapal. Selanjutnya pasal 219 ayat (1) juga mengemukakan bahwa surat persetujuan berlayar merupakan salah satu dokumen penting dan wajib yang dikeluarkan oleh syahbandar dan harus dimiliki oleh setiap kapal yang melakukan pelayaran meninggalkan pelabuhan.

Nakhoda setelah menandatangani sebuah perjanjian kerja laut menjadi pekerja 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 (perusahaan pelayaran) serta diberi upah oleh pengusaha kapal tersebut. Maka dari itu nakhoda memiliki kewajiban-kewajiban yang wajib untuk dipenuhi. Kewajiban nakhoda secara umum diatur dan ditegaskan dalam KUHD (Kitab Undang-Undang hukum Dagang).

Namun demikian, walaupun perhatian pemerintah cukup besar terhadap sarana dan prasarana transportasi laut dan sungai dalam rangka

memperlancar arus distribusi barang dan dalam rangka memperlancar, pengangkutan orang penumpang dari suatu tempat ke tempat yang lain yang dituju. Tetapi dari aspek keselamatan pelayaran perhatian pemerintah masih belum maksimal, hal ini terlihat masih lemahnya sistem pemeriksaan teknis dan laik lautan kapal dan pengawasan terhadap usaha pelayaran yang diprakarsai rakyat, sehingga mengakibatkan tidak terhindar sering terjadi kecelakaan kapal.

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

Kurangnya perhatian pemerintah terhadap sistem pemeriksaan teknis dan laik lautan kapal dan pengawasan terhadap usaha pelayaran mengakibatkan masih terdapatnya nakhoda kapal yang tidak memiliki surat ijin berlayar sehingga mengakibatkan kecelakaan kapal yang bahkan mengakibatkan kematian

METODE

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian Yuridis-Normatif (hukum normatif). Jenis penelitian ini pada dasarnya melakukan pengkajian hukum yang telah dikonsepsikan sebagai suatu norma atau akidah yang berlaku di dalam masyarakat, dan hal itu yang menjadi pedoman bagi perilaku setiap orang. Penelitian hukum normatif dapat disebut juga sebagai penelitian hukum doktrinal yang berarti bahwa hukum merupakan sesuatu yang telah tertulis di dalam

peraturan perundang-undangan

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengaturan Pidana Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (Kuhp)

Di dalam KUHPidana tentang tindak pidana pelayaran diatur dan terdapat dalam buku kedua tentang kejahatan mengenai kejahatan pelayaran mulai dari pasal 438 sampai dengan pasal 479 KUHPidana dan diatur juga buku ketiga tentang pelanggaran pelayaran, mulai dari pasal 560 hingga pasal 569 KUHPidana. Dalam ketentuan pasal 466 KUHPidana, dijelaskan:

Seorang nakhoda kapal Indonesia yang dengan maksud menguntungkan diri sendiri atau orang lain dengan melawan hukum atau untuk menutupi perbuatan itu menjual kapalnya, atau meminjam uang dengan mempertanggungkan kapalnya atau perlengkapan kapal itu atau perbekalannya, menjual, menggadaikan kapal itu beserta barang muatan, barang perbekalan kapal, ataupun tidak menjaga supaya buku-buku harian dikapal dipelihara dengan baik menurut undang-undang, ataupun tidak mengurus keselamatan surat-surat kapal ketika meninggalkan kapalnya, diancam dengan pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun.

Pemahaman tentang “Nakhoda kapal” adalah orang yang memegang kekuasaan dalam kapal. Kata nakhoda menunjukkan kepada siapa orangnya harus bertanggung jawab atas perbuatan/kejadian yang didakwakan atas siapa orang yang harus didakwa. Jika nakhoda sebagai subjek hukum yang dapat diminta pertanggung jawaban dalam setiap tindakannya oleh karena itu kemampuan bertanggung jawab tidak perlu dibuktikan lagi karena setiap subjek hukum melekat erat dengan kemampuan bertanggung jawab, terkecuali ditentukan lain dalam Undang-Undang.

Sedangkan perkataan dengan maksud menguntungkan diri sendiri atau orang lain dalam hukum pidana disebut

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

Seorang nakhoda kapal Indonesia yang di luar keharusan dan di luar pengetahuan lebih dahulu dari pemilik atau pengusaha kapal, melakukan atau membiarkan dilakukan perbuatan yang diketahuinya bahwa karena itu kapalnya atau muatannya kemungkinan di tangkap, ditahan atau dirintangi, diancam dengan pidana penjara paling lama satu tahun empat bulan atau pidana denda sebanyak-banyaknya sembilan ribu rupiah.

Pasal 469 ayat (1) KUHPidana di atas, mengatur tentang perbuatan/tindakan nakhoda kapal. Apabila nakhoda kapal melakukan atau membiarkan perbuatan yang diketahuinya, menyebabkan kapal perahunya tertangkap atau tertahan, maka tindakan nakhoda yang mengetahui tetapi tidak berbuat sesuatu apa-apa untuk menyelamatkan dan atau keamanan kapalnya, maka nakhoda dapat diminta pertanggung jawaban dan dapat dikenakan ancaman pidana selamalamanya 1 tahun 4 bulan dan denda sebanyak-banyaknya Sembilan ribu rupiah.

Pasal 560 yang mengatur tindak pidana pelayaran di dalam KUHPidana, sebagaimana yang tertuang di dalam menyatakan:

Seorang nakhoda kapal Indonesia yang berangkat sebelum dibikin dan ditandatangani daftar anak buah yang diharuskan oleh ketentuan Undang-Undang, diancam dengan pidana denda paling banyak seribu lima ratus rupiah.

Artinya, nakhoda kapal sebelum berangkat berlayar dengan kapal untuk memulai perjalanan, sebelumnya harus dibuat suatu perjanjian yang dinamakan *mosterrol* (kelautan), dimana tertulis syarat-syarat tentang segala sesuatu yang harus ditaati untuk dan selama dalam

perjalanan itu. Apabila sebelum *mosterrol* (kelautan) itu dibuat dan ditanda tangani nakhoda berangkat dengan kapalnya, nakhoda dapat dikenakan denda tersebut.

Pasal 561 KUHPidana diatur juga tentang nakhoda kapal, yang menyatakan: Seorang nakhoda kapal Indonesia yang tidak mempunyai di kapalnya kertas-kertas kapal, buku-buku dan surat-surat yang diharuskan oleh ketentuan Undang-Undang, diancam dengan pidana denda paling banyak seribu lima ratus rupiah. Maksudnya apabila nakhoda kapal dalam melakukan pelayaran tidak memiliki izin berlayar ataupun surat lainnya yang diharuskan dalam Undang-Undang, maka terhadap nakhoda kapal dapat dikenakan denda sebanyak seribu lima ratus rupiah.

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

Pengaturan Pidanadi Luar Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (Kuhp)

Sesuai dengan pokok bahasan mengenai pertanggung jawaban pidana nakhoda kapal, maka dalam tesis ini dibahas beberapa pasal yang mengatur perihal pertanggung jawaban tersebut, yaitu pasal 286, pasal 302, pasal 309, pasal 315, pasal 317, pasal 320, pasal 322, pasal 323, dan pasal 330 Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran. Dalam pasal 286 Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran disebutkan:

1. Nakhoda angkutan sungai dan danau yang melayarkan kapalnya ke laut tanpa izin dari syahbandar

sebagaimana dimaksud dalam pasal 18 ayat (6) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling bayak empat ratus juta rupiah.

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

Pertanggung jawaban pidana terhadap nakhoda kapal diatur juga dalam Pasal 302 Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 yang menyatakan:

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

Persoalan pertanggung jawaban pidana nakhoda diatur juga dalam pasal 309 Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 yang menyatakan:

Nakhoda yang sedang berlayar dan

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

Sedangkan dalam pasal 315 Undang-Undang nomor 17 tahun 2008, yang menyatakan:

Nakhoda kapal yang dalam pelayaran menggunakan dan mengibarkan bendera negara lain sebagai tanda kebangsaan sebagaimana dimaksud dalam pasal 167, terhadap perbuatan nakhoda kapal dapat dikenakan pidana penjara selama (1) tahun dan atau denda paling banyak dua ratus juta rupiah.

Analisis hukum terhadap pertimbangan Hakim dalam Menerapkan Sanksi Pidana Terhadap Terdakwa dalam Putusan Nomor: 228/Pid.Sus/2022/PN.TTE

Pertimbangan hakim merupakan suatu bagian terpenting dalam menentukan terwujudnya nilai dari suatu putusan hakim yang didalamnya mengandung keadilan (*ex aequo et bono*) serta mengandung kepastian hukum. Pertimbangan yang tidak termasuk dalam katagori pertimbangan secara yuridis namun didalamnya mengandung manfaat bagi para pihak yang bersangkutan mengharuskan pertimbangan hakim secara non yuridis dilakukan dengan cara yang lebih teliti, baik dan cermat, Ketika pertimbangan hakim secara non yuridis tidak dilakukan dengan cara yang lebih teliti, baik, dan cermat, maka pertimbangan hakim tersebut akan dapat dibatalkan oleh Pengadilan Tinggi Mahkamah Agung.

Hakim dalam melakukan suatu pertimbangan harus memperhatikan nilai-nilai yang menjadi tujuan dari terbentuknya suatu hukum. Nilai-nilai yang menjadi tujuan dari terbentuknya hukum yaitu terdiri dari tiga nilai yaitu kepastian hukum, keadilan hukum dan kemanfaatan hukum. Kepastian hukum,

keadilan hukum, dan kemanfaatan hukum menjadi hal yang harus dilakukan secara seimbang didalam setiap putusan pengadilan.

Dalam kasus saya ini sebenarnya nakhoda kapal memiliki sertifikat sebagai Nakhoda kapal akan tetapi sertifikat tersebut telah tenggelam bersama dengan tenggelamnya kapal KM Cahaya Arafah, tetapi rute atau trayet pelayaran kapal KM Cahaya Arafah darp Pelabuhan bastiong ternate tujuan Pelabuhan samo Kec Gane Barat Kab Halmahera selatan sebagaimana surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar ternate. Sebenarnya keluar dari Pelabuhan samo menuju Pelabuhan tokaka terdakwa tidak menggunakan dokumen apa-apa karena dipelabuhan samo tidak memiliki kantor syahbandar. menjadi penyebab kecelakaan tenggelamnya Kapal KM

Cahaya Arafah karena cuaca angin dan gelombang yang tiba-tiba, sehingga Terdakwa berupaya untuk menyelamatkan kapal dan penumpang, namun karena air sudah banyak masuk dalam kapal sehingga tenggelam bersama dengan barang –barang muatan.

Karena menjadi sorang nakhoda kapal harus sekolah dulu biar menjadi seorang nakhoda itu harus memiliki Pendidikan khusus tentang pelayara dan dari situlah pengetahuan yang diberikan dan dipelajari Jumlah penumpang pada kapal KM. Cahaya Arafah adalah sebanyak 88 orang namun 66 orang yang terdaftar pada manifes sedangkan 22 orang tidak terdaftar pada manifes dan berat barang/muatan seluruhnya yaitu sebanyak 21 (dua puluh satu) ton.

Keadilan, kepastian, dan kemanfaatan pada proses pelaksanaannya sering kali tidak dapat dilakukan secara seimbang antara nilai yang satu dengan nilai yang lain. Seperti yang terjadi pada Putusan Hakim pada Putusan No. 228/Pid.Sus/2022/PN.TTE, yang mana terdakwa yang telah terbukti melakukan suatu tindak pidana sebagaimana yang didakwa oleh penuntut umum dalam dakwaan ketiga yaitu perbuatan terdakwa tersebut diatur dan diancam pidana dalam

pasal 323 ayat (3) Jo pasal 219 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran atau kedua primair melanggar pasal 302 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia 17 tahun 2008 tentang pelayaran subsidair pasal 312 Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang pelayaran atau melanggar pasal 359 KUHP. Sanksi yang terdapat didalam pasal tersebut berupa sanksi dengan minimal 4 (empat) tahun dan 8 (delapan) bulan penjara dan denda paling sedikit Rp.500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) dengan ketentuan jika pidana denda tersebut.

Berdasarkan fakta-fakta hukum yang telah didapatkan selama proses pengadilan, hakim telah melihat bahwa perbuatan terdakwa merupakan suatu perbuatan tindak pidana yang dilakukan dengan tujuan tidak untuk berbuat suatu tindak kejahatan ataupun mencelakai orang lain, yang dalam hal ini disebabkan karena cuaca ekstrem yaitu berupa angin kencang dan gelombang yang tinggi yang datang tiba-tiba.

Asas kemanfaatan merupakan asas yang terletak pada urutan pertama, sehingga dalam setiap penanganan tindak pidana pelayaran, para penegak hukum ataupun pihak terkait harus lebih mendahulukan asas kemanfaatan bagi setiap pihak yang terlibat dalam perkara pelayaran dibandingkan dengan asas-asas yang lain. Maka, dalam hal ini hakim lebih mengutamakan untuk memperoleh nilai kemanfaatan hukum namun jugak tetap mempertimbangkan nilai-nilai yang lain guna tercapainya suatu tujuan hukum.

Perbuatan terdakwa jika dilihat secara prosedural dalam aturan tertulis, terdakwa telah terbukti melakukan perbuatan tindak pidana, yang mana terdakwa telah melakukan tindak pidana nakhoda kapal yang berlayar tanpa memiliki surat ijin berlayar yang mengakibatkan kematian, perbuatan terdakwa dalam kecelakaan kapal tersebut tidak disengaja atau bukan pula disebabkan kapal tidak layak laut atau kelebihan muatan atau tidak lengkap ijin, kecelakaan tersebut murni terjadi karena

Force Majeure (keadaan memaksa), terdakwa berupaya mengkandaskan kapal dengan cara memutar haluan kearah tepi pantai, namun sudah terlambat karena air sudah banyak masuk dalam kapal sehingga kapal tenggelam merupakan suatu perbuatan yang harus tetap dikenakan sanksi terhadap terdakwa. Adapun sanksi yang tepat untuk diberikan terhadap terdakwa ialah sanksi yang terdapat di dalam dakwaan alternatif kesatu yaitu pada pasal 323 ayat (3) Jo pasal 219 Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Berdasarkan pasal 323 ayat (3) Jo pasal 219 Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran terdakwa semestinya dihukum dengan pidana penjara minimum 10 tahun serta denda dengan nilai minimum Rp.1.500,000,000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah), pasal 219 dipidana penjara minimum 5 tahun serta denda dengan nilai minimum Rp. 600,000,000,00 (enam ratus juta rupiah). Namun hakim dalam putusan tidak memberikan sanksi hukuman yang sesuai dengan ketentuan yang terdapat pada pasal 323 ayat (3) Jo pasal 219 Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Hakim pada putusan Nomor 228/Pid.Sus/2022/PN.TTE telah menjatuhkan sanksi pidana penjara terhadap terdakwa hanya selama 4 (empat) tahun dan 8 (delapan) bulan beserta denda sebesar Rp. 500,000,000,00 (lima ratus juta rupiah) dan apabila denda tersebut tidak dibayar maka diganti pidana kurungan selama 4 (empat) bulan. Sanksi pidana yang dijatuhkan oleh hakim merupakan sanksi yang pada dasarnya tidak sesuai dengan ketentuan sanksi pidana yang terdapat di dalam pasal yang telah didakwa oleh penuntut umum.

Hakim merupakan pilar utama pada saat melakukan suatu penegakkan hukum dan keadilan di dalam suatu negara hukum. Hakim dalam melakukan penegakan hukum memiliki kebebasan untuk mengadili serta memutuskan

perkara berdasarkan keyakinan hakim namun tetap tidak boleh bertentangan dengan ketentuan hukum yang berlaku. Dalam Putusan Nomor. 228/Pid.Sus/2022/PN.TTE penjatuhan sanksi pidana diluar dakwaan penuntut umum yang dilakukan oleh hakim akan tetapi berlaku dan juga memiliki kekuatan hukum mengikat sesuai dengan asas atau prinsip kebebasan yang dimiliki oleh hakim dalam memeriksa dan memutus suatu perkara. Sehingga, terdakwa akan menjalani sanksi pidana sebagaimana yang telah dijatuhkan oleh hakim yaitu berupa pidana penjara selama 4 (empat) tahun dan 8 (delapan) bulan serta pidana denda sebesar Rp. 500,000,000,00 (lima ratus juta rupiah).

Menurut penulis, hakim jika dilihat dari aspek filosofis melakukan penjatuhan sanksi pidana penjara selama 4 (empat) tahun dan 8 (delapan) bulan karena mempertimbangkan perbuatan terdakwa yang melakukan tindak pidana sebagai nahkoda kapal yang berlayar tanpa memiliki surat ijin persetujuan berlayar yang mengakibatkan kecelakaan kapal dengan korban meninggal dunia, meskipun terdakwa sudah terbukti akan tetapi kecelakaan kapal tersebut tidak disengaja atau bukan pula disebabkan kapal tidak layak laut atau kelebihan muatan tetapi kecelakaan tersebut murni karena cuaca yang ekstrim yang tiba-tiba datang, terdakwa telah berusaha untuk semampunnya menyelamatkan kapal serta penumpang dan barang tetapi sudah terlambat karena air sudah banyak masuk kedalam kapal sehingga kapal tenggelam bersama barang dan penumpang yang mengakibatkan 1(satu) orang hilang dan 10 (sepuluh) orang meninggal dunia. Sedangkan, dari aspek sosiologi hakim menjatuhkan sanksi pidana penjara selama 4 (empat) tahun dan 8 (selapan) bulan hanya bertujuan untuk menjadikan sanksi yang dijatuhkan oleh hakim dapat digunakan sebagai edukasi setiap masyarakat guna mencegah terjadinya kembali hal yang seperti dilakukan oleh terdakwa bertujuan juga untuk memberikan pelajaran terhadap terdakwa

agar nantinya lebih berhati-hati dalam melayarkan kapal dikemuadian hari dan bijaksana dalam melakukan suatu tindakan. Sehingga, pada dasarnya penjatuhan sanksi pidana penjara yang dilakukan oleh hakim bukan bertujuan untuk melakukan balas dendam ataupun upaya untuk memberikan pelajaran bagi terdakwa.

Uraian diatas dapat dikaitkan dengan teori tujuan hukum yang dikemukakan oleh Gustav Radbruch, yang mengatakan bahwa tujuan hukum dapat diperoleh ketika telah terlaksananya tiga nilai, yaitu keadilan, kepastian, serta kemanfaatan hukum.

1. Nilai Keadilan Hukum

Gustav Radbruch menyatakan bahwa, hukum adalah pengembangan nilai keadilan, yang mana keadilan memiliki sifat normatif sekaligus konstitutif bagi hukum. Bersifat normatif karena kepada keadilanlah hukum positif berpangkal, dan bersifat konstitutif karena keadilan harus menjadi unsur yang mutlak bagi hukum, tanpa adanya keadilan, maka sebuah aturan tidak pantas untuk menjadi hukum.

Hukum sebagai hal yang mengemban nilai keadilan seperti yang dikemukakan oleh Gustav Radbruch menjadi ukuran bagi adil atau tidaknya suatu tata hukum, dan juga nilai keadilan menjadi dasar dari hukum sebagai suatu hukum

2. Nilai Kemanfaatan Hukum

Hukum bertujuan untuk mencapai suatu kesejahteraan yang mumpuni bagi setiap masyarakat, dan peninjauan ulang terhadap hukum dilakukan dengan berdasarkan akibat-akibat yang ditimbulkan dari adanya proses penerapan hukum, oleh sebab itu, setiap muatan yang terkandung di dalam hukum merupakan ketentuan mengenai pengaturan demi terciptanya kesejahteraan negara.

3. Nilai Kepastian hukum

Gustav Radbruch menyatakan bahwa nilai kepastian hukum merupakan

suatu upaya agar biasa membuat nilai keadilan dapat menjadi terwujud.

Adanya nilai-nilai di dalam teori tujuan hukum, seperti nilai keadilan hukum, kepastian hukum, serta kemanfaatan hukum telah menjadi pertimbangan yang digunakan oleh hakim dalam memutus perkara pada Putusan Nomor 228/Pid.Sus/2022/PN.TTE. Sehingga, hakim menjatuhkan suatu putusan yang akan biasa menjadi sebagai sarana edukasi dan binaan, bukan hanya bagi terdakwa akan tetapi juga bagi masyarakat.

Pertimbangan hakim yang menjatuhkan sanksi putusan pidana penjara dan pidana denda terhadap terdakwa sebagai sarana edukasi telah menjadi hal yang membuktikan bahwa, hakim dapat mewujudkan nilai kemanfaatan serta keadilan hukum bagi terdakwa tanpa harus meninggalkan nilai kepastian. Sehingga, ketiga nilai di dalam teori tujuan hukum dapat diterapkan di dalam Putusan Nomor 228/Pid.Sus/2022/PN.TTE. Selain itu, beberapa aspek seperti, aspek yuridis, aspek filosofis, serta aspek sosiologis, yang diterapkan oleh hakim dalam menimbang serta memutus penjatuhan sanksi pidana pada Putusan Nomor 228/Pid.Sus/2022/PN.TTE akan menjadi pijakan yang cukup kuat untuk bisa mewujudkan nilai-nilai di dalam tujuan hukum. Sehingga putusan yang diputus oleh hakim tersebut dapat menjadi sebuah putusan yang mampu untuk mewujudkan tujuan dibentuknya hukum sesuai dengan nilai-nilai teori tujuan hukum yang dikemukakan oleh Gustav Radbruch

SIMPULAN

Pengaturan tindak pidana pelayaran diatur dalam KUHP dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menegaskan pertanggungjawaban pidana nakhoda sebagai pihak yang berwenang penuh atas kapal. Dalam Putusan Nomor 228/Pid.Sus/2022/PN.TTE terkait

tenggelamnya KM Cahaya Arafah, hakim menjatuhkan pidana 4 tahun 8 bulan penjara dan denda Rp500.000.000, lebih ringan dari ancaman undang-undang karena mempertimbangkan faktor cuaca ekstrem sebagai *force majeure* serta adanya upaya terdakwa menyelamatkan penumpang. Putusan ini mencerminkan penerapan teori Gustav Radbruch, yakni menyeimbangkan kepastian hukum, keadilan, dan kemanfaatan, sehingga menunjukkan peran hakim tidak sekadar menjadi corong undang-undang tetapi juga menilai aspek kemanusiaan dan kemanfaatan hukum bagi masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Andi Hamzah, *Asas-asas Hukum Pidana*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2001).
- Anto suwarno, “Tindak Pidana Nakhoda yang Berlayar tanpa memiliki surat persetujuan berlayar dari syahbandar”, *Jurnal Pancasakti Law*, No. 2 Vol. 1 Desember 2023.
- Bunadi Hidayat, *Pemidanaan Anak di Bawah Umur*, (Bandung: P.T Alumni, 2010), hlm. 168.
- Deschi Ranteallo, *Pembelaan Terpaksa Melampaui Batas Pada Tindak Pidana Pembunuhan Oleh Polisi*, (Ponorogo: Uwais Inspirasi Indonesia, 2024),
- Elfrida R. Gultom, *Hukum Pengangkutan Laut*, (Jakarta: Mitra Wacana Media, 2020)
- Gemilang, *Peraturan Perundang-Undangan Perairan dan pelayaran*, (Jakarta: Indonesia legal center, 2018), Penjelasan Pasal 302 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran
- Hari Utomo, “Siapa yang bertanggung Jawab menurut hukum dalam kecelakaan kapal” *Jurnal, go.id*, No. 2 vol. 5 Desember 2018.
- Ishaq, *Metode Penelitian Hukum dan Penulisan Skripsi, Tesis, serta Disertasi*, (Bandung: Alfabeta, 2017),

- Lilik Mulyadi, *Hukum Acara Pidana*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2006),
Mahrus Ali, *Hukum Pidana dalam Teori dan Praktek* (Jakarta: Gramata Publishing, 2012).
- Mukti Arto, *Praktek Perkara Perdata pada Pengadilan Agama*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2004), hlm.140.
- PAF, Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*, (Bandung: Sinar baru, 2011),
- Penjelasan Pasal 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Penjelasan Pasal 315 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran
- Penjelasan Pasal 323 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa: “Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan kapal sehingga mengakibatkan kematian dipidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.500,000,000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah), Pasal 219 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 600.000,000,00 (enam ratus juta rupiah).
- Penjelasan Pasal 459 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2023 Tentang KUHPidana
- Penjelasan Pasal 469 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2023 Tentang KUHPidana.
- Penjelasan Pasal 560 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2023 Tentang KUHPidana
- Penjelasan Pasal 561 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2023 Tentang KUHPidana
- Satria Ramadhan, “Penyidikan Tindak Pidana Tanpa Surat Persetujuan Berlayar Oleh Kantor Syahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Rengat Berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008”, *Jurnal JOM Fakultas Hukum Unpan*, Vol. 3 No. 2,
- Soraya Parahdina, dkk, *Optimalisasi Mediasi Perkara Waris (Kajian Mendalam terhadap Sebuah Putusan Sela dan Puusan Pengadilan Tinggi Agama)*, (Pekalongan: PT. Nasya Expanding Management, 2022), <https://bisnisjakarta.ac.id/ksop-tarakan-dua-kasus-pelanggaran-pelayaran/>.
- Tumbur Palti D. Hutapea, “Optimalisasi Kewenangan Hakim Menerapkan Rehabilitasi Terhadap Penyalahguna Narkotika”, Prosiding Seminar Nasional (Dinamika Omnibus Law di Era New Normal: Peluang serta Tantangan Bagi Profesi Hukum), Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2020,