

**PETANGGUNGJAWABAN PIDANA NAKHODA TERHADAP  
KECELAKAAN KAPAL BERDASARKAN UU NO.17 TAHUN 2008  
TENTANG PELAYARAN**



**SKRIPSI**

**Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar  
Sarjana Hukum Program Studi Ilmu Hukum**

**Oleh:**

**RAYMOND GAUTAMA MUHAMAD KAREL  
502018270**

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG  
FAKULTAS HUKUM**

**2022**

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG**  
**FAKULTAS HUKUM**

**PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI**

**Judul Skripsi : PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA NARKOTIKA  
TERHADAP KECELAKAAN KAPAL  
BERDASARKAN UU NO. 17 TAHUN 2008 TENTANG  
PELAYARAN**



**Nama : Muhammad Gautama Muhammad K**  
**NIM : 50 2018 270**  
**Program Studi : Hukum Program Sarjana**  
**Program Kekhususan : Hukum Pidana**

**Pembimbing :**

**1. Drs. Edy Kastro, M.Hum**

(  )

**2. Hj. Susiana, SH., MH**

(  )

**Palembang, 22 Februari 2022**

**PERSETUJUAN OLEH TIM PENGUJI :**

**Ketua : Dr. Mulyadi Tanzili, SH., MH**

(  )

**Anggota : 1. Yu distira Rusydi, SH., M.Hum**

(  )

**2. Drs. Serlika Aprita, SH., MH**

(  )

**Disahkan Oleh**  
**Dekan Fakultas Hukum**  
**Universitas Muhammadiyah Palembang**

  
**Dr. Nur Husni Emilson, SH., SpN., MH**  
**NBM/NIDN : 858994/0217084201**

## **PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Raymond Gautama Muhamad Karel  
Tempat/Tanggal Lahir : Padang/ 20 juli 1999  
Status : Mahasiswa Fakultas Hukum  
Universitas Muhammadiyah Palembang  
NIM : 502018287  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Program Kekhususan : Hukum Pidana

Menyatakan bahwa Skripsi penulis yang berjudul :

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA NAKHODA DALAM  
KECELAKAAN KAPAL BERDASARKAN UU NO.17 TAHUN 2008  
TENTANG PELAYARAN.**

Adalah bukan merupakan tulis orang lain, baik sebagian maupun keseluruhan, kecuali dalam bentuk kutipan yang telah saya sebutkan sumbernya.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya dan apabila pernyataan ini tidak benar, saya bersedia me ndapatkan sanksi akademik.

Palembang, 19 Februari 2022

Yang Menyatakan,



Raymond Gautama Muhamad Karel

**MOTTO :**

*“Kegagalan yang kita terima adalah bukti bahwa kita telah berusaha”*

**Skripsi ini kupersembahkan untuk :**

- ✧ **Kedua Orang Tua Tercinta**
- ✧ **Keluargaku**
- ✧ **Sahabat - Sahabatku**
- ✧ **Almamaterku**

## **ABSTRAK**

### **PETANGGUNGJAWABAN PIDANA NAKHODA TERHADAP KECELAKAAN KAPAL BERDASARKAN UU NO.17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN**

Penulisan skripsi ini dilatarbelakangi oleh pertanggungjawaban pidana nahkoda yang tertera di dalam UU No.17 tahun 2008 tentang pelayaran yang menyatakan bahwa satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.

Bertitik tolak dari latar belakang tersebut dirumuskan beberapa permasalahan yang akan dibahas dalam tulisan ini, yaitu bagaimana pertanggungjawaban terhadap nahkoda dalam kecelakaan kapal dan bagaimana penerapan sanksi pidana dalam tindak pidana kecelakaan kapal.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan normatif. Teknik pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan (*Statute approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*).

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan penulis maka dapat ditarik kesimpulan bahwa tidak semua nahkoda harus bertanggungjawab atas kecelakaan yang terjadi karena tidak semua kecelakaan terjadi karena kelalaian nahkoda.

**Kata Kunci** : Pertanggung Jawaban, Pidana Nahkoda, Kecelakaan Kapal

## KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr. Wb

Puji syukur kepada Allah SWT atas segala nikmat dan karunia-Nya lah sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “ Pertanggungjawaban Pidana Nahkoda Dalam Kecelakaan Kapal Berdasarkan UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ”. Dalam penulisan skripsi ini penulis telah mendapatkan bantuan, bimbingan, dan dukungan dari berbagai pihak sehingga skripsi dapat terselesaikan tepat pada waktunya. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terimakasih kepada :

1. Dr. Abid Djazuli, S.E., M.M., Selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Palembang.
2. Nur Husni Emilson, SH., SP.N., MH., selaku Dekan Fakultas Hukum.
3. Yudistira Rusydi, S.H., M.Hum., Selaku Ketua Program Studi Hukum.
4. Drs. Edy Kastro, M.Hum, selaku Dosen Pembimbing I. Terimakasih atas waktu yang diluangkan, perhatian, kesabaran, saran, dan kritik yang membangun penulis dari awal pembuatan proposal hingga skripsi ini.
5. HJ. Susiana Kifli, SH., MH, selaku Dosen Pembimbing II. Terima kasih selalu bersedia meluangkan waktu dan tenaga untuk membimbing penulis dari awal pembuatan proposal hingga skripsi ini.
6. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang yang selama ini telah memberikan ilmu pengetahuan kepada kami.
7. Seluruh staff tata usaha, staff perpustakaan dan staff keamanan Universitas Muhammadiyah atas segala bantuannya selama perkuliahan.
8. Mama dan Papa tercinta. Terimakasih telah memberikan dukungan, doa,

9. kasih sayang, dan semangat yang tiada hentinya.

10. Keluargaku tersayang : Adik Caca dan Richard, seluruh keluargaku atas dukungan yang tak pernah henti-hentinya.

11. KGGK, terimakasih atas kesenangan, canda tawa yang membahagiakan dan menjadi keluarga baru bagi penulis. *Special thanks* to Alief Bayu teman, sahabat sekaligus keluarga disaat susah maupun senang yang telah memberikan bantuan, dukungan, ide dalam menyelesaikan skripsi ini.

12. Sangat berterimakasih untuk Helen Aulia Putri yang telah menemani saya dan selalu mendukung saya selama ini.

Akhir kata penulis menyampaikan maaf yang sebesar- besarnya apabila terdapat kekurangan dalam skripsi ini, oleh karena itu kritik dan saran akan penulis terima dengan senang hati. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menjadi bahan informasi pada masa yang akan datang, khususnya bagi Mahasiswa/I di Universitas Muhammadiyah Palembang.

Palembang, 20 Februari 2022  
Penulis,

Raymond Gautama Muhamad Karel

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN</b> .....	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI</b> .....	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN ORISINIL SKRIPSI</b> .....	<b>iv</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>v</b>
<b>MOTO DAN PERSEMBAHAN</b> .....	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>ix</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	7
C. Tujuan Penelitian .....	7
D. Manfaat Penelitian .....	8
E. Ruang Lingkup Penelitian .....	9
F. Kerangka Teori .....	9
G. Metode Penelitian .....	10
1. Jenis Penelitian .....	10
2. Pendekatan Penelitian .....	11
3. Jenis Bahan Hukum .....	11
4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum .....	12
5. Teknik Pengolahan Bahan Hukum .....	12
6. Analisa Bahan Hukum .....	13
7. Penarikan Kesimpulan .....	13
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Tinjauan Umum Tentang Tindak Pidana Pelayaran .....	14
1. Pengertian Tindak Pidana .....	14
2. Tindak Pidana Pelayaran .....	17
3. Sanksi Pidana Tindak Pidana Pelayaran .....	24
B. Tujuan Umum Tentang Pertanggung Jawaban Pidana .....	27
1. Pengertian Umum Tentang Pertanggung Jawaban Pidana .....	27
2. Pertanggung Jawaban Nahkoda Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran .....	32
3. Pertanggung Jawaban Pidana Nahkoda Menurut Kitab ...	34



C. Tinjauan Umum Tentang Penegakan Hukum Pidana .....	35
1. Pengertian Penegakan Hukum Pidana .....	35
2. Tahap-tahap Penegakan Hukum Pidana .....	37

### **BAB III PEMBAHASAN**

A. Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Nahkoda, Dalam Kecelakaan Kapal Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran .....	40
1. Nahkoda Sebagai Subjek Tindak Pidana Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran .....	40
2. <i>Schuld</i> atau Kesalahan Terhadap Nahkoda yang Mengakibatkan Kecelakaan Kapal .....	47
B. Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Nahkoda Dalam Tindak Pidana Kecelakaan Kapal .....	52
1. Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Nahkoda Dalam Kecelakaan Kapal Tenggelamnya Kapal Motor (KM) Windu Karsa Di Pulau Lambasina Kolaka, Sulawesi Tenggara Putusan Mahkamah Agung Nomor 322/Pid.B/2011/PN.Klk .....	52
2. Penerapan Sanksi Pidana Dalam Kasus Kecelakaan Tubrukan Antara KM Tanto Sehati Dengan KMN (Kapal Motor Nelayan) Heru Jaya-II Di Perairan Laut Jawa Putusan Nomor 953/Pid.B/2009PN.Jkt.Ut .....	65

### **BAB IV PENUTUP**

A. Kesimpulan .....	74
B. Saran .....	75

### **DAFTAR PUSTAKA**

### **LAMPIRAN**

# **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 model transportasi laut termasuk aspek keselamatan maupun kegiatan-kegiatan yang berkaitan secara langsung dengan perdagangan melalui laut yang di atur dalam hukum perdata ataupun dagang maupun publik.<sup>1</sup> Hukum laut juga merupakan rangkaian peraturan dan kebiasaan hukum mengenai laut juga merupakan rangkaian praturan dan kebiasaan hukum mengai laut yang bersifat : keperdataan, menyangkut kepentingan program 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 berbatasan pada laut tersebut. Hukum Laut Nasional merupakan perkembangan sebagai akibat dari perkembangan internasional yang memerlukan adanya bantuan-bantuan hukum laut yang dapat menjawab kebutuhan keadaan yang mendesak.<sup>2</sup>

Berdasarkan pasal 309 KUHP, pengertian kapal adalah semua perahu,

---

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

<sup>2</sup> E. Kartini, 2015, *Hukum Maritim*, Akademi Maritim “Djadajat”, hkm.5

dengan nama apapun dan jenis apapun juga, kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal itu dianggap meliputi segala alat perlengkapan kemudi dalam pasal 309 ayat (3) dijelaskan bahwa perlengkapan itu bukan bagian dari kapal itu sendiri, namun dipergunakan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal, maka kapal menjadi rusak.<sup>3</sup> Pada awal bulan juni 2015, kapal eastern star mengalami kecelakaan yang mengakibatkan meninggalnya para penumpang di kapal tersebut lebih dari empat ratus jiwa yang terjadi di sungai Yangtze. Kecelakaan tersebut hanya menyisakan empat belas orang selamat, termasuk nakhoda dan kapal mesin kapal. Penumpang yang selamat mengatakan bahwa badai topan yang menyebabkan kapal tersebut mengalami gejala sehingga kapal tersebut tebalik dalam hitungan menit.<sup>4</sup>

Salah satu kasus kecelakaan kapal penumpang yang menjadi bagian sejarah buruk pelayaran di indonesia adalah terbakarnya kapal Tampomas II yang terjadi di Prairan Masalembu, yaitu Di laut Jawa pada bulan Januari tahun 1981. Kapal tersebut semua berada di Jakarta dan berlabuh menuju Ujung Padang (sekarang Makassar), membawa 1,05 penumpang di samping 82 awak kapal.<sup>5</sup> Diberitakan bahwa total korban yang dapat diselamatkan hanya sebanyak kurang lebih 400 orang dan sisanya hilang di tengah laut atau ditemukan meninggal. Kasus kecelakaan kapal di Indonesia lainnya yang menimbulkan luka dalam adalah tragedi tenggelamnya Kapal Motor (KM)

---

<sup>3</sup> H.M.N., Purwosutjipto, 1993, Pengertian Pokok Hukum Dagang 5: Hukum Pelayaran Laut dan Prairan Darat, Jakarta, Djambatan, hlm.16

<sup>4</sup> Yang Ship Disaster, Chinese Salvagers Right Eastern Star, <http://www.bbe.com/news/world-asia-china-33011557>.

<sup>5</sup> Kapal Tampomas II Terbakar Dekat Kepulauan Masalembu Membawa 1054 Penumpang dan 82 Awak Kapal, "Kompas", <http://print.kompas.com/baca/2015/06//25/Kapal-Tampomas-IITerbakar-Dekat-Kepulauan-Masalembu>

Senopati Nusantara yang terjadi pada tanggal 30 desember 2006 yang lalu. Peristiwa tersebut menelan korban jiwa manusia sebanyak 47 orang, korban selamat sebanyak 247 orang, dan selebihnya hilang. Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi, menyatakan bahwa penyebab utama KM senopati nusantara tenggelam adalah faktor cuaca.<sup>6</sup> Selain kecelakaan-kecelakaan besar kapal laut seperti Kapal Tampomas II dan KM Senopati Nusantara, di Indonesia cukup sering terjadi kecelakaan-kecelakaan kapal lain yang juga memakan puluhan korban jiwa.

Transportasi laut di Indonesia adalah modal transportasi yang penting yang penting karena Negara Indonesia berdasarkan keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia No. KEP. 18/MEN/2011 adalah sebesar 5,8 juta km.<sup>7</sup> Hal tersebut menyebabkan pentingnya peran perairan laut sebagai sarana transportasi antar pulau 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/nakhoda, peristiwa kapal, dan Anak Buah Kapal (ABK), serta pengawasan dan Syahbandar. Kapal sebagai alat pengangkut juga harus di kelola pemeriksaan secara teratur agar kapal selalu terjaga keselamatan dan untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan selama perjalanan di laut. Mutu kapal yang baik ditambah dengan kecakapan serta kerjasama yang baik dari seluruh berlayar.

---

<sup>6</sup> *KNKT: Faktor Cuaca Penyebab Tenggelamnya KM Senopati*, Tempo Interaktif 31 Desember 2006

<sup>7</sup> *Ibid*

Untuk itu, terdapat syarat-syarat tertentu yang di atur dalam peratauran perundang-undangan yang harus dienuhi oleh seluruh perangkap kapal.<sup>8</sup>

Transportasi udara dan transportasi laut harus sama sekali dibedakan dengan transportasi darat. Alat transportasi laut yaitu kapal laut pada umumnya membawa muatan yang besar, yaitu penumpang dan/atau barang. Faktor cuaca sebagai faktor alat sangat mempengaruhi keselamatan dari kapal laut, sehingga meskipun nakhoda dan seluruh awak kapal lainnya telah secara hati-hati menjalankan tugasnya sesuai dengan seharusnya, tetap ada kemungkinan terjadinya kecelakaan kapal akibat dari faktor cuaca tersebut. Kemajuan teknologi diakui sangat membantu dalam memperdiksi cuaca sehingga prediksi cuaca dapat meminimalisi resiko yang akan terjadi, namun resiko tetap akan ada.<sup>9</sup>

Selain faktor cuaca tersebut, faktor teknis yang dimulai dari pengadaan kapal juga sangat mempengaruhi keselamatan dan keamanan perjalanan kapal laut, dan faktor teknis juga dapat berpengaruh besar terhadap terjadinya suatu kecelakaan. Berdasarkan hal tersebut penulis memiliki pemikiran untuk mengangkat topik penelitian ini untuk mengamati lenih jauh lagi kasus kecelakaan yang terjadi di luar dari faktor kesalahan manusia (faktor alam dan faktor teknis) dan bagaimana pertanggung jawaban pidana faktor alam di dalam hukum pidana menurut van hattum termasuk keadaan darurat atau

---

<sup>8</sup> Julia Purnama Sari, 2007, *Pengawasan Syahbandar dalam Upaya Muwujutkan Admistrasi Negara*, Jakarta

<sup>9</sup> Andriansyah, 2015, *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*, Jakarta, Fakultas Hukum Ilmu SOSial dan Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, hlm 51

“*Noodtoestand*”.<sup>10</sup>

Keadaan darurat dalam konteks hukum pidana adalah salah satu alasan penghapusan pidana yaitu alasan yang terdapat di dalam pasal 48 KUHP. Alasan penghapusan pidana di dasari oleh pembuat, karena sesuatu yang berasal dari luar dirinya (dalam hal ini faktor alam), yang membuat kemungkinan untuk mencela pelaku yang tidak dapat berbuat lain menjadi sangat tertutup.<sup>11</sup> Berkaitan dengan teknis dalam pelayaran, kapal harus memenuhi semua persyaratan mengenai keamanan dan keselamatan untuk menjamin kapal beroperasi dengan aman. Syarat-syarat tersebut antara lain di atur di dalam konvensi internasional seperti SOLAS (*safety of life at sea*) 1974 pada Bab I sampai dengan V, LLC (*Load Line Convention*) 1966 yang mengatur persyaratan-persyaratan kapal untuk dapat dikatakan laik laut, dan peraturan internasional pencegahan tubrukan di laut (P2TL) atau *Collision Regulation* tahun 1972. dalam hal ini keamanan dan keselamatan pelayaran, seorang Syahbandar ikut bertanggungjawab terhadap dipenuhinya ketentuan pelayaran selain itu, anak buah kapal juga memegang peranan penting di dalam menjamin keselamatan dan pelayaran.

Pertanggungjawaban pidana terhadap nakhoda kapal ini juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, peraturan perundang-undangan ini mengatur secara jelas tentang pelayaran maupun tentang nakhoda, di atur pasal 302 ayat (1) berbunyi:

---

<sup>10</sup> E. Utrecht Rangkaian Sari Kuliah: *Hukum Pidana I*, (Bandung, Unniversitas Padjadjaran), 1958, hal.352

<sup>11</sup> Chairul Huda, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepala Tiada Pertanggungjawaban Pidana*, cet.3., (Jakarta Kecana Prenada Media Grup), 2011, hal.121

“Nakhoda yang melayarkan kepalanya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak lain laut sebagaimana dimaksud dalam pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp.400.000.00 (empat ratus juta rupiah).”

Beberapa kasus kecelakaan kapal di Indonesia yang dipengaruhi oleh faktor cuaca dan faktor teknis di luar kesalahan (kelalaian nakhoda) untuk mengetahui bentuk pertanggung jawaban nahkoda dimasing-masing kasus kecelakaan, salah satunya adalah kasus kecelakaan kapal motor windu karsa di pulau Labasina Kolaka, Sulawesi Tenggara dalam putusan dengan No. Perkara 322/Pid.B/2011/PN.KI.<sup>12</sup> Nakhoda Kapal yang bernama Muahmmad Risal dinyatakan terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “pelayaran” Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Telah dijatuhkan pidana selama 3 (tiga) tahun dikurangi selama terdakwa berada dalam masa penahanan, dengan denda Rp.50.000.00.-(lima puluh juta rupiah).

Dan satu kasus kecelakaan Kapal KM yang didapat cuaca buruk, kabut tebal dan hujan deres disertai dengan petir. Akibat faktor cuaca tersebut menabrak kapal nelayan KM. Akibat tabrakan antara KM. Tanto Sehati dan kapal KM mengakibatkan meninggalnya 4 (empat) orang. Dalam putusan No. Perkara 953/pd/B/2009/PN.jkt.Ut.<sup>13</sup> Nakhoda bernama Josafat Katiang,

---

<sup>12</sup> *Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia*, diakses di <http://putusan.mahkamaagung.go.id/putusan/855ad80be113538c41ca689bc0004389>

<sup>13</sup> *Direktor Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia*, diakses di <https://putusan.mahkamaagung.go.id/putusan/4b5670c900667f132d310580f1d230258>.

dinyatakan terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana karena kapalnya menyebabkan matinya orang lain secara bersama-sama, Josafat Kaitang dikenakan pasal 359 KUHP jo pasal 55 ayat (1) dengan menjatuhkan pidana kepada Josafat pidana penjara 1 (satu) tahun penjara dengan masa percobaan 2 (dua) tahun.

Pembahasan mengenai hal ini juga akan meninjau mengenai pertanggung jawaban pidana perusahaan kapal jika ternyata yang menjadi akar penyebab kecelakaan bukanlah kelelahan dari perangkat kapal namun merupakan kesalahan dari pengelolaan kapal yang melakukan suatu tindakan menyimpang. Seperti membeli kapal barang dan dijanjikan kapal tersebut, dan melewati proses pemeriksaan kelayakan belajar dari suatu kapal, atau bahkan membiarkan beroperasinya kapal tidak memenuhi persyaratan kelayakan.

## **B. Rumusan masalah**

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

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

## **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui dan menjelaskan pertanggungjawaban pidana yang



dilakukan oleh nakhoda apabila kelalaiannya yang menyebabkan suatu kecelakaan kapal yang mengakibatkan orang lain luka berat atau mati dipengaruhi oleh faktor luar seperti faktor teknis dan faktor alam.

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

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

Manfaat yang diharapkan dari dilakukannya penelitian ini adalah sebagai berikut

1. Manfaat Teoritis
  - a. Memberikan wawasan mengenai kerugian yang dialami hingga mengakibatkan kehilangan nyawa seseorang atas kelalaian oleh nakhoda;
  - b. Penelitian Skripsi ini diharapkan mampu berguna bagi ilmu pengetahuan maupun berguna bagi ilmu pengetahuan maupun dalam ilmu hukum pidana khususnya mengenai pertanggung jawaban pidana terhadap nakhoda kapal yang menyebabkan seorang kehilangan nyawa dan luka berat

2. Manfaat Praktis

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

## E. Ruang Lingkup Penelitian

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

## F. Kerangka Teori

Teori adalah serangkaian asumsi, konsep, konstruk, definisi dan proposisi untuk menerangkan suatu fenomena secara sistematis dengan cara merumuskan hubungan antara konsep.<sup>14</sup> Teori sebagai salah satu perangkat proposisi yang terigentasi secara sintakis yaitu mengikuti aturan-aturan tertentu yang dapat dihubungkan secara logis dengan lainnya dengan tata dasar yang dapat diamati dan berfungsi sebagai wahana untuk meramalkan dan menjelaskan pokok permasalahan yang sedang di kajian.<sup>15</sup>

### 1. Teori pertanggung jawaban pidana

Dalam penulisan skirpsi ini maka teori yang di gunakan ialah teori asas pertanggung jawaban, tindak pidana dan kealpan. Tindak pidana adalah perilaku yang ada pada waktu tertentu dalam konteks suatu budaya tidak dapat ditolerir dan harus diperbaiki dengan mendayagunakan saran-sran yang disediakan oleh hukum pidana, kealpaan menurut Prof. Mr. D. Simmons tidak berhati-hati melakukan suatu perbuatan di samping dapat menduga akibat perbuatan itu kealpan terdapat apabila seorang tetap melakukan perbuatan itu meskipun ia telah mengetahui atau menduga

---

<sup>14</sup> Fenti Hikmawati, 2017, *Metode Penelitian*, Jakarta, Rajawali Pers, hlm. 15

<sup>15</sup> Sncelbecker, Lexy J. Moleung, 2002, *Metologi Pnelitian Kualititatif*, Bandung, Remaja Rosdarkarya, hlm.34

akibatnya.<sup>16</sup>

## 2. Teori kausalitas

Teori kausalitas diperlukan untuk menentukan bahwa suatu tindakan atau kelakuan lah yang menjadi sebab timbulnya suatu akibat pidana. Ajaran kausalitas diperlukan dalam membahas mengenai pertanggung jawaban pidana karena dalam banyak kejadian dapat dikatakan bahwa antara tindakan atau kelalaian semula dan akibat yang sebenarnya tidak dikehendaki oleh pembuat Undang-Undang terdapat serangkaian yang terletas diluar kontrol si pelaku.<sup>17</sup>

## G. Metode Penelitian

Metode mempunyai beberapa pengertian, yaitu logika dari penelitian ilmiah dan studi terhadap prosedur dan teknik penelitian.<sup>18</sup> Metode penelitian merupakan logika dari penelitian ilmiah dan pembelajaran terhadap prosedur dan teknik penelitian.<sup>19</sup>

### 1. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini, metode penulisan yang digunakan oleh penulis adalah metode keputusan yang bersifat normatif, yaitu penelitian yang menggunakan bahan-bahan pustaka atau buku sebagai bahan utama atau sumber utama penelitian. Dilihat dari tipenya, penelitian ini termasuk

---

<sup>16</sup> Leden Marpaung, 2005, *Asas-Teori\_Praktik Hukum Pidana*, Jakarta Sinar Grafika, hlm. 25

<sup>17</sup> Jan Rimmelink, 2003, *Hukum Pidana: Komentar Atas Pasal-Pasal Terpenting Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda dan Pidananya Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia*, Jakarta, PT Gramedia Pustaka Utama, hlm. 125

<sup>18</sup> Zainudin Ali, 2012, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Bandung, hlm.19

<sup>19</sup> Soerjono Soekanto, 2010, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI pers, Jakarta, hlm.8

dalam penelitian deskriptif, yaitu penelitian yang bertujuan untuk memberikan data yang detail mungkin sifat individu, keadaan, gejala atau kelompok tertentu.

## 2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan yaitu :

### a. Pendekatan perundang-undangan (*statuta approach*)

Pendekatan ini dilakukan dengan menalaih semua peraturan perundang-undangan yang bersangkutan paut dengan permasalahan yang sedang dihadapi.

### b. Pendekatan kasus (*case approach*)

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

## 3. Jenis Bahan Hukum

Penelitian ini menggunakan data yang diperoleh dari penelitian keputusan dari penelitian ini dikumpulkan dan meliputi data sekunder. Menurut pendapat Prof. Peter. Mahmud Marzuki, dalam penelitian hukum tindaklah mengenal adanya data, walaupun data ini diistilahkan sebagai data sekunder.<sup>20</sup>

### a. Bahan hukum premier

Bahan hukum yang mengikat berupa Undang-Undang, yaitu

---

<sup>20</sup> Sri Mamudji et al., 2005, *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, Jakarta, Badan Penerbitan Fakultas Hukum Universitas Indonesia, hlm. 4.

Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, dan direktorat putusan mahkama agung No. 322/Pid.B/2011/PN.Klk dan No.953/pd/B/2009/PN.Jkt.

b. Bahan Hukum Sekunder.

Bahan hukmum yang memberikan penjelasan mengenai bahan-bahan hukum primer yang di peroleh dari studi kepustakaan berupa literature-literatur yang berkaitan dengan masalah penelitian.

c. Bahan Hukum Tersier

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

#### **4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum**

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

#### **5. Teknik Pengelolaan Bahan Hukum**

Bahan hukum sekunder diperbolehkan penulis dari studi kepustakaan, kemudian dijabarkan secara sistematis dan diolah

kepuustakaan, kemudian dijabarkan secara sistematis dan diolah dengan cara mengklasifikasi data yang diperoleh tersebut sesuai dengan cara mengklasifikasi data yang diperoleh tersebut sesuai dengan sub-nya masing-masing, adapun data tersebut dilakukan terlebih dahulu sebelumnya.

## **6. Analisa Bahan Hukum**

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

## **7. Penarikan Kesimpulan**

Penarikan kesimpulan pada skripsi ini akan menggunakan penalaran deduktif, yaitu suatu proses berpikir yang bertolak dari suatu yang bersifat umum menuju hal-hal yang bersifat lebih khusus untuk mencapai suatu kesimpulan deduksi dengan kata lain, apa yang dikemukakan dalam kesimpulan dengan kata lain, apa yang ditemukan dalam kesimpulan secara tersirat ada dipertanyakan itu jadi kesimpulan yang konsisten penulisan tidak dapat dipisahkan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Agus Rusianto, 2016, *Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Jakarta, Predanamedia, hlm. 11
- Andriansyah, 2015, *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*, Jakarta,
- Chairul Huda, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepala Tiada Pertanggungjawaban Pidana*, cet.3., (Jakarta Kecana Prenada Media Grup), 2011,
- E. Kartini, 2015, *Hukum Maritim*, Akademi Maritim “Djadajat”
- E. Utrecht Rangkaian Sari Kuliah: *Hukum Pidana I*, (Bandung, Unniversitas Padjadjaran), 1958,
- Fakultas Hukum Ilmu SOSial dan Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama,
- Fenti Hikmawati, 2017, *Metode Penelitian*, Jakarta, Rajawali Pers, H.M.N., Purwosutjipto, 1993, *Pengertian Pokok Hukum Dagang 5: Hukum Pelayaran Laut dan Prairan Darat*, Jakarta, Djembatan,
- Ijat Danajat, 2013, *Hukum Maritim*, Direktorat Pembinaan Sekolah Menengah Kejuruan Kementrian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia
- Jan Rimmelink, 2003, *Hukum Pidana: Komentar Atas Pasal-Pasal Terpenting dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda dan Padanannya dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia*, Jakarta, Gramedia Pustaka Utama, hlm. 214
- Julia Purnama Sari, 2007, *Pengawasan Syahbandar dalam Upaya Muwujutkan Admistrasi Negara*, Jakarta
- Muladi dan Dwidya Priyatno, 1991, *Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana*, Sekolah Tinggi Hukum Bandung, Cet I, , hlm. 50
- Roeslan, Saleh, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana: Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana*, Jakarta, Aksara Baru, 2005.
- Rimmelink, Jan, 2003, *Hukum Pidana: Komentar Atas Pasal-Pasal Terpenting Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda dan Pidananya Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia*, Jakarta, PT Gramedia Pustaka Utama

## **Perundang-Undangan**

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

## **Website**

*Kajian Evaluasi Pembangunan Bidang Transportasi di Indonesia,*

<https://www.bappenas.go.id/files/ekps/2012/13.Kajian%20Evaluasi%20Pembangunan%20Bidang%20Transportasi%20di%20Indonesia.pdf>, pada tanggal 1 November 2021

*Apa itu pengertian tindak pidana,*

<http://www.hukumsumberhukum.com/2014/06/apa-itu-pengertian-tindak-pidana.html>, pada tanggal 27 Januari 2022