

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Keadaan geografis Indonesia terdiri dari daratan yang membentuk beribu-ribu pulau, baik besar maupun kecil yang sebagian besar wilayahnya adalah perairan. Keadaan geografis tersebut didukung dengan adanya perluasan pembangunan yang dilaksanakan oleh pemerintah, yang salah satunya mencakup bidang perhubungan, maka di Indonesia dimungkinkan melakukan pengangkutan melalui darat, laut dan udara, sehingga dengan adanya pengangkutan, akan tercipta suatu sarana dan prasarana yang efektif dan efisien dalam berhubungan dan berkomunikasi. Sesuai dengan wilayah di Indonesia yang terdiri darat, laut dan udara, maka pengangkutan dapat dilakukan dengan menggunakan mobil, bus, kereta api, kapal laut maupun pesawat terbang.¹

Indonesia sebagai negara Kepulauan yang memiliki struktur pulau-pulau yang tersebar luas dalam jumlah lebih dari 13.000 yang termasuk didalamnya pulau besar maupun pulau kecil, dengan garis pantai sepanjang 81.000 Km. Memberikan ciri khas sebagai negara Indonesia. Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki keanekaragaman potensi wisata di berbagai pulau-pulau yang tersebar di nusantara dimana untuk menjangkau pulau tersebut harus ditempuh dengan menggunakan angkutan laut. Di Indonesia, transportasi laut seharusnya menjadi primadona, karena terdapat

¹ *Elfrida R. Gultom, 2020, Hukum Pengangkutan Laut, Jakarta: Mitra Wacana Media, hlm 1*

pulau-pulau yang hanya dapat dihubungkan melalui transportasi laut.²

Ketentuan pasal 1 angka 1 Undang Undang No 17 Tahun 2008 tentang pelayaran menyebutkan bahwa: Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Hal ini menunjukkan bahwa pelayaran tidak hanya menyangkut mengenai pengangkutan laut saja namun lebih luas lagi mencakup mengenai sarana dan prasarana yang ada serta jaminan atas keselamatan, keamanan, serta perlindungan selama berada di lingkungan maritim Indonesia dan membutuhkan sarana penunjang, pengawasan, serta perawatan sarana dan prasarana pelayaran untuk menjamin keselamatan kapal sebagai jaminan terhadap keselamatan, keamanan, serta perlindungan di lingkungan maritim.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 51 Tahun 2002 tentang perkapalan menyatakan bahwa setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang meliputi (keselamatan kapal, pengawakan kapal, manajemen keselamatan kapal, pemuatan dan status hukum kapal) dan setiap kapal haruslah memiliki sertifikasi kapal yang meliputi (Sertifikasi keselamatan kapal, sertifikasi keselamatan radio, dan

² Vicky Hanggara Alexandro & Mety Rahmawati, *Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Kapal Akibat Tidak Laik Laut*, *Jurnal Hukum Adigama*, hlm 17

sertifikasi garis muat) hal ini diperlukan agar kapal memiliki standarisasi dan izin yang resmi agar dapat berlayar.

Kecelakaan kapal yang sering terjadi di laut menimbulkan korban jiwa, harta benda, serta pencemaran lingkungan, faktor keselamatan kapal perlu dijaga dan dilaksanakan. Kapal merupakan suatu alat angkut transportasi yang sangat vital untuk mengangkut barang, Adapun yang dimaksud dengan keselamatan pelayaran adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan, baik material, konstruksi, bangunan, permesinan, perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan kapal termasuk radio elektronika dan GMDSS (*Global Maritime Distres Safety Syistem*) yang dibuktikan dengan sertifikat.³

Saat ini banyak pemberitaan mengenai kecelakaan kapal terutama kapal feri atau kapal tradisional dan menyebabkan sejumlah kematian yang amat besar dan meninggalkan kesedihan bagi para keluarga korban. Sistem pemantauan pada kapal penumpang masihlah kurang seperti komunikasi kapal dengan pelabuhan hanya melalui radio, dan tidak semua kapal memiliki radio atau alat yang baik agar dapat memberikan informasi dimana kapal itu berada saat berlayar dan apabila terjadinya kecelakaan, pemantauan jumlah maksimal penumpang pada kapal yang masihlah kurang karena kapal terkadang masih sering dipaksakan dalam pengangkutan penumpang, dan belum adanya alat untuk peringatan dini bila terjadinya kebocoran, kecelakaan, atau masalah pada lambung kapal saat berlayar karena jaranganya dilakukan pengecekan ketika berlayar.

Kecelakaan kapal sendiri biasanya banyak disebabkan oleh, kelebihan

³ Agus Santosa, *peran tanggung jawab nakhoda dan syahbandar terhadap keselamatan pelayaran melalui pemanfaatan sarana bantu navigasi di pelabuhan tanjung emas semarang, Jurnal Saintek Maritim, Volume 20 Nomor 1, September 2019, hlm 30*

muatan, menabrak karang, kebocoran dan kondisi kapal sendiri yang sebenarnya tidak layak jalan tetapi masih sering dipaksakan oleh para pemilik kapal. Kematian pada kecelakaan kapal motor juga biasanya terjadi karena lambatnya informasi pemberitahuan kecelakaan, keadaan kapal saat terjadinya kecelakaan, penumpang yang melebihi muatan dan tidak mengetahui pasti letak saat kapal terjadi kecelakaan sehingga lambatnya penyelamatan para korban. Seharusnya ketidaktahuan posisi saat kapal kecelakaan dapat dihindari bila terdapat suatu sistem yang dapat memantau posisi kapal yang berlayar dan kondisi kapal secara berkala agar bisa langsung melakukan tindak penyelamatan para korban bila terjadi kecelakaan. Agar terhindar dari kecelakaan, maka diperlukan peranan Nakhoda untuk memberikan motivasi kerja kepada anak buah kapal sangat dibutuhkan untuk memberikan dorongan dalam melaksanakan tugas dan pekerjaan di atas kapal dan tidak terjadi penundaan dan penumpukan dan sekaligus dalam pengecekan kapal layak atau tidak dalam berlayar.⁴

Nakhoda memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal. Secara umum tugas seorang Nakhoda adalah bertanggung jawab ketika mengoperasikan sebuah kapal dalam pelayaran dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggung jawab itu meliputi keselamatan kapal serta seluruh muatan yang ada di dalamnya baik berupa barang maupun penumpang, secara ringkas tanggung jawab nakhoda kapal dapat dirinci sebagai berikut memperlengkapi kapalnya dengan sempurna, mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur, membuat kapalnya layak

⁴ *Firdaus Sitepu, peranan nakhoda dalam memotivasi semangat kerja kru di atas kapal KN. Bima Sakti, Jurnal Dinamika Bahari Vol. 7 No. 2 Edisi Mei 2018, hlm 219*

laut (*Seaworthy*), bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran, bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada diatas kapalnya dan mematuhi perintah Pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.⁵

Menurut Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa 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, 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 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 RI dan Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Selain itu itu syahbandar sebagai pejabat tertinggi dalam pelabuhan tentunya memiliki kewenangan yang besar sesuai Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, maka Syahbandar memiliki tugas mengawasi

⁵ Agus Santosa, *op.cit*, hlm 31

kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban pelabuhan. Tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur pelayaran, kegiatan alih muat diperairan pelabuhan, pemanduan, mengawasi kegiatan penundaan kapal. kegiatan bawah air dan salvage, bongkar muat barang berbahaya. Pengisian bahan bakar, pengerukan dan reklamasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan. Hal ini tercantum dalam ketentuan Pasal 117 Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang menyebutkan bahwa:

- (1) Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan:
 - 1) kelaiklautan kapal; dan
 - 2) kenavigasian.
- (2) Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf
 - 1) Wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi:
 - 1) keselamatan kapal;
 - 2) pencegahan pencemaran dari kapal;
 - 3) pengawakan kapal;
 - 4) garis muat kapal dan pemuatan;
 - 5) kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;
 - 6) status hukum kapal;
 - 7) manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; dan
 - 8) manajemen keamanan kapal.
- (3) Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.

Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa setiap kapal harus memenuhi kewajiban dan persyaratan berlayar oleh setiap nahkoda kapal. Apabila tidak memenuhi persyaratan tersebut akan dikenakan sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 302 Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang menyebutkan bahwa:

- (1) Nahkoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp400.000.000,00 (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 banyak Rp500.000.000,00 (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 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).

Ketentuan tersebut di atas dapat dipahami bahwa: *Pertama*, setiap nahkoda kapal yang berlayar mengetahui bahwa kapal tersebut tidak layak untuk berlayar dengan ancaman pidana 3 tahun penjara, *Kedua*, Kapal tersebut mengakibatkan kerugian harga benda saja dengan ancaman 4 tahun penjara dan; *Ketiga*, mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dengan ancaman 10 tahun penjara. Hal ini menunjukkan bahwa setiap nahkoda harus memperhatikan kelayakan kapal sebelum berlayar untuk menjaga keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal dan pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal dan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keamanan kapal.

Namun dalam realitasnya ada nahkoda yang tidak mematuhi persyaratan yang diatur dalam ketentuan pasal 117 Undang Undang No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran dengan sanksi pidana yang diatur dalam ketentuan Pasal 302 Undang Undang No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran, hal ini dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 1.
Putusan Tindak Pidana Nahkoda Yang Berlayar Dengan Kapal Yang Tidak Layak Berlayar

No.	No.Putusan	Terdakwa	Pasal Dakwaan	Tuntutan JPU	Amar Putusan	Ket
1.	Nomor 217/Pid.B/2022/PN Pal	Yusef Muzakar	<p>Primair Perbuatan terdakwa sebagaimana diatur dan diancam pidana berdasarkan Pasal 323 Ayat (1) jo Pasal 219 Ayat (1) Undang-Undang Nomor.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.</p> <p>Subsida Pasal 302 ayat (1) jo Pasal 117 ayat (2) UU Nomor.17 tahun 2008 tentang Pelayaran</p> <p>Lebih Subsida Perbuatan terdakwa sebagaimana diatur dan diancam pidana Pasal 57 angka 58 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja yang mengubah pasal 297 Ayat (2) jo Pasal 339 Ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menyatakan terdakwa Yusef Muzakar telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "Nahkoda yang melayarkan kapalnya tidak laik laut sebagaimana dimaksud pasal 117 ayat (2) UURI No.17 tahun 2008 tentang pelayaran", sebagaimana dalam dakwaan pertama subsidier melanggar pasal 302 ayat (1) jo Pasal 117 ayat (2) UU Nomor.17 tahun 2008 tentang Pelayaran. 2. Menjatuhkan pidana penjara terhadap terdakwa Yusef Muzakar dengan pidana penjara selama 6 (enam) bulan. di kurangi selama terdakwa berada dalam tahanan sementara dengan perintah terdakwa tetap di tahan. 3. Menyatakan barang bukti berupa: 4. Menetapkan supaya terdakwa dibebani membayar biaya perkara sebesar Rp. 2.000,- (dua ribu) rupiah. 	<p style="text-align: center;">MENGADILI:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Menyatakan Terdakwa Yusef Muzakar tidak terbukti secara secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana sebagaimana dalam dakwaan Primair Penuntut Umum; 2. Membebaskan Terdakwa Yusef Muzakar dari dakwaan Primair Penuntut Umum; 3. Menyatakan Terdakwa Yusef Muzakar telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "Nahkoda yang melayarkan Kapal nya yang tidak laik laut" sebagaimana dalam dakwaan subsidair Penuntut Umum; 4. Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa Yusef Muzakar berupa pidana penjara selama 4 (empat) bulan; 5. Menetapkan masa penangkapan dan penahanan yang telah dijalani Terdakwa dikurangkan seluruhnya dari pidana yang dijatuhkan; 6. Menetapkan Terdakwa tetap berada dalam tahanan; 7. Menetapkan barang bukti berupa : 8. Membebaskan kepada Terdakwa untuk membayar biaya perkara sejumlah sebesar Rp.2.000,00 (dua ribu rupiah). 	IN KR AC HT
2.	Nomor 69/Pid.B/2023/PN Mrh	Anang sukri bin alm. Abdul wahid;	<p>Pasal 302 ayat (1) Jo pasal 117 ayat (2) huruf d Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menyatakan Terdakwa Anang Sukri Bin Alm. Abdul Wahid terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "Nahkoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut "sebagaimana diatur dan diancam pidana Pasal 302 ayat (1) Jo pasal 117 ayat (2) huruf d Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 	<p style="text-align: center;">MENGADILI:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Menyatakan Terdakwa Anang Sukri Bin Alm. Abdul Wahid tersebut di atas, terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana nahkoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut; 	IN KR AC HT

			Perbuatan terdakwa diatur dan diancam pidana dalam Pasal 312 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran	<p>tentang Pelayaran sebagaimana dalam dakwaan Jaksa Penuntut Umum;</p> <ol style="list-style-type: none"> Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa Anang Sukri bin alm. Abdul Wahid dengan pidana denda sebesar Rp. 9.000.000,- (sembilan juta rupiah) dengan ketentuan apabila terdakwa tidak dapat membayar uang denda maka terdakwa menjalani pidana pengganti denda dengan Pidana 3 (tiga) bulan kurungan; Menyatakan Barang bukti berupa : Menetapkan supaya terdakwa dibebani membayar biaya perkara sebesar Rp. 5.000,- (lima ribu rupiah); 	<ol style="list-style-type: none"> Menjatuhkan pidana kepada Terdakwa oleh karena itudengan pidana denda sejumlah Rp 8.000.000,00 (delapan juta rupiah) dengan ketentuan apabila pidana denda tersebut tidak dibayar, maka diganti dengan pidana kurungan selama 3 (tiga) bulan; Menetapkan barang bukti berupa: 1 (satu) buah Kapal KM. ANDHIKA NUGRAHA; 1 (satu) bundel dokumen Kapal KM. ANDHIKA NUGRAHA; Membebaskan kepada Terdakwa membayar biaya perkara sejumlah Rp.5.000,00 (lima ribu rupiah); 	
3	Nomor 634/Pid.Sus/2023/PN Jkt Utr	Azhari	<p>Pasal 302 Ayat (1) Jo. Pasal 117 Ayat (2) Undang-Undang RI No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran</p>	<ol style="list-style-type: none"> Menyatakan Terdakwa AZHARI telah terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan Tindak Pidana “Pelayaran” sebagaimana diatur dan diancam Pidana dalam Pasal 302 Ayat (1) Jo. Pasal 117 Ayat (2) Undang-Undang RI No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sebagaimana dalam Dakwaan Penuntut Umum Menjatuhkan pidana terhadap diri Terdakwa dengan pidana 3 (tiga) bulan Menetapkan barang bukti yaitu; Menetapkan agar Terdakwa membayar biaya perkara sebesar Rp. 5.000,00 (lima ribu Rupiah); 	<p style="text-align: center;">MENGADILI:</p> <ol style="list-style-type: none"> Menyatakan Terdakwa Azhari tersebut diatas, terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana ”Pelayaran” sebagaimana dalam dakwaan tunggal; Menjatuhkan pidana kepada Terdakwa oleh karena itu dengan pidana penjara selama 3 (tiga) bulan; Menetapkan pidana tersebut tidak usah dijalani kecuali jika dikemudian hari ada putusan hakim yang menentukan lain disebabkan karena Terpidana melakukan suatu tindak pidana sebelum masa percobaan selama 6 (enam) bulan berakhir; Menetapkan barang bukti berupa Membebaskan kepada Terdakwa membayar biaya perkara sejumlah Rp.5.000,00 (lima ribu Rupiah); 	IN KR AC HT
4.	Nomor 129/Pid.B/2023/PN Tpg	Muhammad Idris	<p>Perbuatan terdakwa diatur dan diancam pidana dalam Pasal 302 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;</p> <p>Perbuatan terdakwa diatur dan diancam pidana dalam Pasal 312 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran</p>	<ol style="list-style-type: none"> Menyatakan Terdakwa MUHAMMAD IDRIS telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan Tindak Pidana “yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut yang mana wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi Keselamatan Kapal, Pencegahan pencemaran kapal, Pengawwakan Kapal, Garis muat Kapal dan pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan Kesehatan 	<p style="text-align: center;">MENGADILI:</p> <ol style="list-style-type: none"> Menyatakan terdakwa Muhammad idris tersebut diatas, telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana melayarkan kapal yang diketahuinya kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dalam dakwaan kesatu; Menjatuhkan pidana kepada Terdakwa oleh karena itu dengan pidana denda sejumlah Rp 150.000.000,00 	IN KR AC HT

			Pelayaran;	<p>penumpang status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan dari kapal dan manajemen keamanan kapal” yang didakwakan pada dakwaan Alternative yakni Dakwaan Kesatu yang melanggar Pasal 302 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;</p> <ol style="list-style-type: none"> Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa Muhammad Idris dengan pidana denda sebesar Rp300.000.000,- (tiga ratus juta rupiah) subsider 6 (enam) bulan kurungan; Menetapkan barang bukti berupa: Menetepkan supaya terdakwa dibebani membayar biaya perkara sebesar Rp. 5.000 (lima ribu rupiah) 	<p>(seratus lima puluh juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tersebut tidak dibayar maka diganti dengan pidana kurungan selama 3 (tiga) bulan;</p> <ol style="list-style-type: none"> Menetapkan barang bukti berupa: Membebaskan biaya perkara kepada Terdakwa sejumlah Rp.5.000,00 (lima ribu rupiah); 	
5.	Nomor 189/Pid.B/2023/PN Tbh	Sahran als. Ran bin M. Arsyad	Pasal 302 ayat (1) dan ayat (3) UU RI Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran	<ol style="list-style-type: none"> Menyatakan Terdakwa Sahran Als. Ran Bin M. Arsyad telah terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana “Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut yang mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda” melanggar pasal 302 ayat (1) dan ayat (3) UU RI Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah dengan Pasal 57 UU RI Nomor 06 tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 02 tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang- Undang sebagaimana dalam dakwaan Alternatif Pertama; Menjatuhkan pidana penjara kepada Terdakwa sahran als. Ran bin M. Arsyad selama 3 (tiga) tahun dikurangi selama Terdakwa berada dalam tahanan dan denda sebesar Rp.100.000.000,- (seratus juta rupiah) dengan ketentuan apabila Terdakwa tidak membayar denda tersebut diganti dengan pidana kurungan selama 3 (tiga) bulan dengan perintah Terdakwa tetap ditahan; Menetapkan barang bukti berupa: Menetapkan agar Terdakwa dibebani membayar Biaya Perkara sebesar Rp. 5.000,- (lima ribu rupiah); 	<p style="text-align: center;">MENGADILI:</p> <ol style="list-style-type: none"> Menyatakan Terdakwa Sahran als. Ran bin M. Arsyad, tersebut di atas, terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana, “Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut yang mengakibatkan kematian dan kerugian harta benda” sebagaimana dalam dakwaan alternatif pertama; Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa oleh karena itu dengan pidana penjara selama 5 (lima) tahun dan denda sejumlah Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tidak dibayar akan diganti dengan pidana kurungan selama 3 (tiga) bulan; Menetapkan masa penangkapan dan penahanan yang telah dijalani Terdakwa dikurangkan seluruhnya dari pidana yang dijatuhkan; Menetapkan agar Terdakwa tetap berada dalam tahanan; Menetapkan barang bukti berupa: Membebaskan kepada Terdakwa membayar biaya perkara ini sejumlah Rp5.000,00 (lima ribu rupiah); 	IN KR AC HT

Sumber: Direktori Putusan Mahkamah Agung

Tabel di atas menunjukkan bahwa: *Pertama*, tindak pidana oleh pelaku nahkoda bagi kapal yang tidak layak berlayar. *Kedua* Pelaku nahkoda telah dijatuhkan pidana bagi pelaku. Namun permasalahannya adalah hakim menjatuhkan pidana bagi pelaku ada yang bersifat pidana, ada yang bersifat percobaan dan denda bagi pelaku. Hal ini penulis terdorong untuk mengkaji tentang: **Tanggungjawab Nahkoda Terhadap Pelayaran Kapal Tanpa Laik Layar**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan pada latar belakang diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimanakah tanggungjawab pidana nahkoda terhadap pelayaran kapal tanpa laik layar?
2. Bagaimanakah bentuk nahkoda melakukan pelayaran kapal tanpa laik layar?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui tanggungjawab pidana nahkoda terhadap pelayaran kapal tanpa laik layar.
2. Untuk mengetahui bentuk nahkoda melakukan pelayaran kapal tanpa laik layar.

D. Kegunaan Penelitian

Kegunaan Penelitian ini adalah :

1. Secara teori untuk memberikan pengetahuan dan pemahaman bagi penulis dan masyarakat yang ingin membacanya.
2. Secara praktis untuk memberikan sumbangsih akademis yang ingin meneliti tentang tanggungjawab pidana nahkoda terhadap pelayaran kapal tanpa laik layar.

E. Keaslian Penelitian

Untuk mengetahui keaslian penulisan, maka sebelum melakukan penelitian untuk mencegah terjadinya plagiat, maka perlu penelusuran penulisan-penulisan sebelumnya agar terhindar dari plagiat dalam penulisan skripsi ini. Berdasarkan pada penelusuran judul skripsi di Fakultas Hukum Universitas Kristen Artha Wacana Kupang ditemukan beberapa penulisan antara lain:

1) Nama : Marthinus Lapitonung

NIM : 18310378

Judul: Deskripsi tentang terjadinya tindak pidana pelayaran tanpa surat persetujuan berlayar oleh nahkoda kapal

Rumusan Masalah: Faktor - faktor apakah yang menyebabkan nahkoda kapal melakukan tindak pidana pelayaran tanpa surat persetujuan berlayar?

2) Nama : Thomas I. Bire

NIM : 12310138

Judul: Pelaksanaan pelayaran kapal motor penyeberangan yang dikelola perusahaan daerah flobamor dikupang oleh anak buah kapal (ABK) yang belum memenuhi standar pelayaran.

Rumusan Masalah: Mengapa dalam melakukan pelayaran kapal motor penyeberangan yang dikelola oleh PD Flobamor masih diawasi oleh anak buah kapal (ABK) yang belum memenuhi standar pelayaran?

3) Nama : Ardy Bernadus Riwu

NIM : 15310228

Judul: Kajian Yuridis terhadap penyitaan dokumen kapal dalam tindak pidana pemalsuan dokumen di Ditpolairud Polda NTT (studi kasus pemalsuan surat keterangan kecakapan 60 mil)

Rumusan Masalah: Mengapa penyidik Polairud Polda NTT tidak hanya melakukan penyitaan terhadap SKK 60 Mil sebagai barang bukti tindak pidana, tetapi melakukan penyitaan terhadap seluruh dokumen kapal dan akibat akibat yang timbul dari penyitaan seluruh dokumen kapal?

4) Penulis : Leonard M. Ndolu

NIM : 0531244

Judul: Peranan Syahbandar kupang dalam pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran

Rumusan Masalah: Permasalahan penelitian ini dibatasi pada peran syahbandar kupang dalam pengawasan keselamatan dan keamanan angkutan perairan yang meliputi pengawasan terhadap ketidaklautan kapal dan pengawasan terhadap sistem kenavigasian kapal?

5) Penulis : Golief

E. Manafe NIM

: 16310348

Judul: Kajian Yuridis tentang pengangkutan kendaraan Roda dua oleh KM Express Bahari PT. PSIM Pelayaran Kupang Rote berdasarkan Undang Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Rumusan Masalah: Mengapa KM Express Bahari PT PSIM Pelayaran Kupang Rote mengangkut sepeda Motor dan Akibat Hukumnya?

Berdasarkan pada penelitian sebelumnya, maka dapat dilihat dari rumusan masalah dan putusan pengadilan negeri yang dilakukan oleh penulis memiliki keaslian tersendiri yang dapat di pertanggungjawabkan.