

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi laut pada Negara Kesatuan Republik Indonesia memegang peranan penting dan vital dalam kehidupan masyarakat. Tidak bisa dipungkiri bahwa sarana dan prasarana adanya transportasi laut di negara kepulauan seperti di Indonesia telah menjadi pendukung utama pergerakan dan distribusi logistik barang maupun orang dari satu tempat ke tempat yang lainnya. Dilihat dari sisi ekonomi dan bisnis sarana dan prasarana transportasi laut masih dianggap cukup efektif dalam menunjang roda perekonomian yang dapat memberikan nilai tambah bagi pengusaha dan pemerintah.

Indonesia yang merupakan negara kepulauan dengan jumlah pulau sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia sebanyak 17.508 pulau dengan Lima pulau terbesar di Indonesia yang terdiri dari Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, Papua dan Jawa. Selain disebut negara kepulauan, Indonesia juga disebut sebagai negara maritim hal ini dikarenakan luas perairan Indonesia lebih besar dari luas daratannya. Oleh karena letak geografis inilah Indonesia menjadi salah satu pencetak tenaga kerja di bidang maritim terbesar di asia dan di dunia, atas dasar inilah pemerintah (Kementerian Perhubungan) telah memberikan perhatian dan prioritas pembangunan dalam bidang transportasi laut dan sungai yang ada dalam wilayah negara kesatuan Republik Indonesia, dengan merehabilitasi dan meningkatkan pembangunan kapasitas infrastruktur yang ada, seperti pengadaan kapal pengakutan manusia (orang) dan kapal pengangkutan barang, perbaikan infrastruktur pelabuhan- pelabuhan, perbaikan terminal peti kemas dan dermaga- dermaga.¹

Seiring dengan tingginya minat dan permintaan global akan tenaga kerja dan tenaga ahli bidang maritim, makin semakin besar pula risiko atas

¹ Hari Utomo, **Siapa Yang Bertanggungjawab Menurut Hukum Dalam kecelakaan Kapal**, Jurnal.go.id, 2018, Halaman 56

kejadian yang timbul akibat pekerjaan dan keahlian yang kurang dikuasai oleh para pekerja pada industri maritim, katakanlah pemahaman tentang bagaimana seorang awak kapal bertugas dan bertanggung jawab atas tugas dan fungsinya masing-masing dapat berjalan baik sesuai dengan kualifikasi dan kompetensi yang diperlukan, akan tetapi terkadang para awak kapal belum memiliki kesadaran yang cukup mengenai landasan hukum dan/atau dasar hukum apa yang menjadi pertimbangan penempatannya pada suatu posisi dalam industri maritim. Seperti yang pernah disampaikan Muhammad Yamin dalam menggagas setiap peraturan perlu dalam “membanding undang-undang diberikan kepada MA.² Merujuk pada peraturan keselamatan jiwa di laut yang telah diratifikasi oleh pemerintah Indonesia dengan Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 65 Tahun 1980 tentang Mengesahkan “*International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*” Sebagai Hasil Konferensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa di Laut 1974, yang Telah ditandatangani oleh Delegasi Pemerintah Republik Indonesia di London pada Tanggal 1 November 1974 yang Merupakan Pengganti “*International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1960*” merupakan instrument peraturan Internasional yang mendasar dan cukup penting untuk dipedomani seluruh elemen yang terlibat dalam industri maritim khususnya penerapan dan pembentukan peraturan perundang-undangan bidang maritim di Indonesia. Hal ini sejalan dengan semangat *SOLAS* itu sendiri untuk menjadi standar internasional keselamatan kapal.³ Konvensi pengaturan keselamatan jiwa di laut ini mengatur secara keseluruhan mulai dari konstruksi kapal, peralatan keselamatan, pengawakan kapal, prosedur darurat hingga hal-hal yang menjadi standar minimum seorang awak kapal dalam menjalankan tugas dan fungsinya masing-masing di kapal yang mana hal-hal tersebut digunakan menjadi acuan

² Muhammad Yamin, *Naskah Persiapan Undang-Undang Dasar 1945*, Jilid I (Jakarta; Prapantja 1959). Dalam Risalah Rapat Sidang Kedua BPUPKI, tanggal 15 Juli 1945, sore hari, dimulai pukul 15.10 di Gedung Tyuoo Sangi-in, di Pejambon yang sekarang menjadi Kantor Kementerian Luar Negeri.

³ International Maritime Organization, “*SOLAS 1974 Consolidated Edition*,” www.imo.org, diakses 9 Mei 2026

dan dasar kesepakatan negara negara anggota organisasi maritim internasional dalam Menyusun standar peraturan pada negara-negaranya.

Selain mengenai keselamatan, terdapat pengaturan lainnya yang mengatur tentang hak-hak seorang awak kapal, misalnya pengaturan mengenai kesejahteraan dan penghidupan yang layak yang diatur dalam Konvensi Organisasi Buruh Internasional, disamping itu terdapat juga peraturan yang mengatur keterkaitan antara awak kapal dengan pemilik kapal, pemilik barang dan Perusahaan pelayaran yang dalam hal ini berupa perjanjian kerja antara awak kapal berupa perjanjian kerja laut (PKL), hak dan tanggung jawab kerugian hingga hak hak perdata awak kapal yang tertuang dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Pemahaman dan Pengaturan mengenai perjanjian antara awak kapal, pemilik kapal, operator kapal dan pemerintah juga tertuang dalam berbagai peraturan yang telah ditetapkan, mulai dari peraturan internasional pada organisasi maritim dunia (*International Maritime Organization* – IMO), konvensi ketenagakerjaan maritim dunia (*Maritime Labour Convention* – MLC), Undang-Undang Pelayaran hingga Peraturan Menteri yang tentu saja hal ini sejalan dengan dan tidak bertentangan dengan hukum sebagaimana tertuang pada Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 membahas tentang jenis dan hierarki peraturan perundang-undangan.⁴

Penelitian ini menekankan bahwa isu kecelakaan kapal tidak boleh semata-mata dipandang dari perspektif sanksi pidana, melainkan harus ditempatkan dalam kerangka perlindungan hukum terhadap awak kapal sebagai pekerja profesional. Awak kapal bekerja dalam kondisi penuh risiko—cuaca ekstrem, teknis kapal, dan tekanan operasional—sehingga posisi mereka sangat rentan. Oleh karena itu, pidana seharusnya menjadi ultimum remedium, bukan instrumen utama dalam setiap kasus kecelakaan kapal.

Indonesia sebagai *archipelagic state* memiliki wilayah laut yang luas dan menjadi jalur utama transportasi nasional maupun internasional. Aktivitas pelayaran memegang peranan penting dalam mendukung sektor ekonomi,

⁴ Soehino, *Hukum Tata negara, Teknis Perundang-Undangan*. (Yogyakarta:Liberty, 1990), hal. 4-5

perdagangan, dan mobilitas masyarakat. Namun, tingginya intensitas pelayaran berbanding lurus dengan tingginya risiko kecelakaan kapal. Kecelakaan ini dapat menimbulkan kerugian besar: hilangnya nyawa manusia, kerusakan lingkungan laut, hingga kerugian ekonomi yang signifikan. Dalam praktiknya, awak kapal sering menjadi korban ganda. Mereka dijerat pidana karena dianggap lalai, sekaligus dikenai sanksi administrasi seperti pencabutan sijil atau peringatan dari otoritas pelayaran. Padahal, kewajiban administratif dan tanggung jawab hukum seharusnya lebih banyak dibebankan kepada pemilik kapal atau korporasi. Ketidakadilan struktural ini memperlihatkan lemahnya penerapan pertanggungjawaban pidana korporasi, sehingga awak kapal menanggung beban hukum yang tidak proporsional.

Dengan demikian, penelitian ini berfokus pada bagaimana hukum harus melindungi awak kapal dari jerat pidana yang berlebihan. Perlindungan hukum harus mengintegrasikan regulasi seperti UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, PP No. 9 Tahun 2019, dan PM No. 6 Tahun 2020, serta menegaskan bahwa pidana hanya digunakan bila ada unsur kesengajaan atau kelalaian berat. Awak kapal sebagai profesi berisiko tinggi layak mendapatkan keadilan, kepastian hukum, dan perlindungan yang seimbang antara aspek pidana, administrasi, dan tanggung jawab korporasi. Dalam banyak kasus kecelakaan kapal, faktor manusia dan khususnya kelalaian awak kapal menjadi salah satu penyebab utama yang menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan kapal. Awak kapal memiliki tanggung jawab besar terhadap keselamatan pelayaran dalam pengoperasian kapal, pemeliharaan peralatan navigasi, hingga kepatuhan terhadap prosedur keselamatan. Apabila terdapat kelalaian dan/atau kesengajaan dari awak kapal mengakibatkan terjadinya kecelakaan, maka dapat dikenakan pertanggungjawaban dan sanksi pidana sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku baik terhadap peraturan internasional dan/atau peraturan nasional.

Sanksi pidana terhadap awak kapal diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan, antara lain Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran beserta

perubahannya, serta peraturan pelaksana lainnya, ketentuan tersebut mengatur tanggung jawab pidana bagi siapa pun yang karena kesalahannya menyebabkan kecelakaan kapal, pencemaran laut, dan/atau korban jiwa. Meskipun telah diatur secara normatif, penerapan sanksi pidana dalam praktiknya sering menghadapi berbagai kendala, seperti sulitnya pembuktian unsur pada kelalaian, lemahnya pengawasan aparat penegak hukum, serta tumpang tindih kewenangan antar instansi yang melakukan pengawasan di perairan Indonesia. Oleh karena itu, perlu dilakukan analisis mendalam terhadap penerapan sanksi pidana terhadap awak kapal akibat kecelakaan kapal, guna mengetahui sejauh mana efektivitas hukum positif Indonesia dalam memberikan keadilan, kemanfaatan dan kepastian hukum. Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam upaya meningkatkan kesadaran hukum awak kapal serta memperkuat sistem penegakan hukum di bidang pelayaran nasional menimbang di beberapa kasus yang berawal dari kecelakaan kapal hanya awak kapal yang menjadi korban dalam proses hukum sementara pemilik dan/atau operator kapal lepas dari jerat hukum, berikut beberapa kasus awak kapal menerima sanksi ganda akibat kecelakaan kapal:

Kasus	Tahun & Lokasi	Sanksi Pidana	Sanksi Administrasi	Catatan
KM Mina Sejahtera	2023 – Laut Jawa	Nakhoda dijera pidana karena dianggap lalai tidak memiliki SIPI	Awak kapal dikenai pencabutan sijil	Kewajiban izin SIPI sebenarnya ada pada pemilik kapal, bukan awak
PT Puncak Jaya Samudra (PJS)	2025 – Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta	Potensi pidana karena tidak melaksanakan penyijilan awak kapal	SP1 dari Ditkapel (19 Maret 2025)	Awak kapal jadi korban ganda, sementara korporasi lolos dari jerat hukum
Kapal Asing di Natuna	2022 – Perairan Natuna,	Nakhoda diproses pidana oleh aparat Indonesia	Awak kapal ditahan secara administratif	Pemilik kapal asing tidak tersentuh hukum, menimbulkan

Kasus	Tahun & Lokasi	Sanksi Pidana	Sanksi Administrasi	Catatan
	Kepulauan Riau			ketidakadilan structural
KM Sinar Bangun	2018 – Danau Toba, Sumatera Utara	Nakhoda dijera pidana karena dianggap lalai dalam keselamatan	Awak kapal kehilangan hak kerja akibat pencabutan izin	Pemilik kapal tidak dijera, meski lalai dalam aspek operasional dan izin

Segala jenis bentuk pengaturan tentang sarana dan prasarana transportasi laut dan sungai, aturan sebagai dasar hukumnya diatur di dalam Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun, tentang Angkutan Perairan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2015, tentang Standar Keselamatan Pelayaran dan peraturan lainnya yang berkaitan dengan transportasi laut dan sungai.⁵

Penerapan sanksi pidana terhadap awak kapal dapat dilakukan apabila terbukti bahwa kecelakaan kapal terjadi diakibatkan karena kelalaian (*culpa*) atau perbuatan melawan hukum dari awak kapal itu sendiri. Penegakan hukum ini didasarkan pada asas pertanggungjawaban pidana (*criminal liability*) yang mensyaratkan adanya unsur kesalahan, yaitu kesengajaan (*dolus*) atau kealpaan (*culpa*). Adapun penegakan hukum pidana di bidang pelayaran tidak selalu hanya bergantung pada norma hukum, tetapi juga pada berbagai faktor pendukung dan penghambat. Adapun faktor-faktor yang turut mempengaruhi antara lain Faktor Hukum (Substansi Hukum) dimana kelemahan atau ketidaktegasan dalam peraturan perundang-undangan, seperti tumpang tindih antara Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan KUHP dapat menyulitkan aparat penegak hukum dalam menentukan dasar hukum penuntutan, faktor Penegak Hukum dituntut untuk profesionalisme dan integritas Penyidik, Jaksa, dan Hakim sangat menentukan

⁵ Hari Utomo, ***Siapa Yang Bertanggungjawab Menurut Hukum Dalam kecelakaan Kapal***, Jurnal.go.id,2018, Halaman 56

efektivitas penerapan sanksi yang akan diterapkan. Kurangnya pemahaman teknis tentang pelayaran juga dapat menghambat proses pembuktian oleh aparat penegak hukum, faktor Sarana dan Prasarana dimana terdapat keterbatasan fasilitas investigasi di laut, alat bukti navigasi yang jika dilakukan sita dan/atau pemeriksaan justru akan menghambat dan menimbulkan bahaya baru lainnya serta kapal patroli menyebabkan penyidikan kasus kecelakaan kapal sering berjalan lambat, faktor Masyarakat yaitu kesadaran hukum para pelaut (awak kapal) dan pengusaha pelayaran (pemilik dan/atau operator kapal) yang rendah, serta budaya keselamatan yang belum tertanam kuat, menjadi penyebab tingginya angka rasio kecelakaan kapal. Faktor Lingkungan dan Alam cuaca ekstrem dan kondisi laut yang sulit diprediksi serta kurangnya sistem peringatan dini cuaca juga mempengaruhi tingkat kecelakaan dan proses penegakan hukum. Faktor Koordinasi Antarinstansi terkadang terjadi tumpang tindih kewenangan antara Syahbandar, KNKT, Kementerian Perhubungan, dan Kepolisian, yang menghambat serta menimbulkan ketidakjelasan dan ketidakpastian proses penegakan hukum.

Di dalam ketentuan pasal 117 ayat (1) huruf a Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, disebutkan : “Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan ; (1) kelaiklautan kapal dan (2) kenavigasian”. Kelaiklautan kapal sebagaimana disebutkan dalam pasal 117 ayat (1) huruf a Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, dijelaskan dalam pasal 117 ayat (2), yang menyatakan:

Wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya meliputi ;

- a. keselamatan dan keamanan kapal,
- b. perhatian utama pencemaran dari kapal,
- c. pengendalian kapal,
- d. batas pemuat kapal dan pemuatan,
- e. kesejahteraan anak buah kapal dan kesehatan penumpang,
- f. status hukum kapal,
- g. pengaturan keselamatan dan perhatian pencemaran dari kapal, dan
- h. pengaturan keamanan kapal.

Sedangkan dalam pasal 117 ayat (3) Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, disebutkan “Terpenuhinya semua standar kelaiklautan kapal sebagaimana disebutkan dalam pasal 117 ayat (1) huruf a Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal. disini pentingnya, setiap pengendalian kapal dan pelabuhan harus memenuhi standar persyaratan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan kelautan ditegaskan dalam ketentuan pasal 122 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang pelayaran. Apabila ketentuan itu tidak dipenuhi terhadap pemilik dan nakhoda kapal dapat pula dikenakan ancaman sanksi pidana yang diatur dalam pasal 302 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, yang menyatakan ayat:

- (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 dengan paling banyak Rp. 400.000.000,- (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 Rp. 500.000.000,- (lima ratus juta rupiah), dan
- (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 Rp.1.500.000.000,- (satu setengah milyar rupiah)

Tenggelamnya kapal milik penyeberangan Pelabuhan Ketapang (Banyuwangi) menuju Gilimanuk (Bali) dengan nama Tunu Pratama Jaya menjadi titik balik yang cukup mengguncang dunia pelayaran nasional. Peristiwa ini tidak hanya menimbulkan kerugian pada sisi material yang signifikan, tetapi juga membuka tabir akan kelalaian sistemik dalam manajemen keselamatan dalam perusahaan. Tragedi tersebut juga menyoroti bagaimana standar operasional prosedur yang seharusnya menjadi benteng utama keselamatan namun justru diabaikan, sehingga menimbulkan dampak sosial, ekonomi, dan ekologis yang luas.⁶

⁶ **Kronologi Kapal Feri Tunu Pratama Jaya Tenggelam di Selat Bali**, nasional.okezone.com, Senin, 3 Juli 2025

Pemerintah, melalui otoritas maritim, segera merespons dengan menjatuhkan sanksi administratif yang tegas. Pencabutan sementara izin operasional, pengenaan denda finansial, serta kewajiban melakukan audit menyeluruh terhadap sistem keselamatan sebuah menjadi langkah korektif yang tidak bisa ditawar. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 sebagai perubahan atas UU No. 17 Tahun 2008 memperkuat dasar hukum sanksi terhadap operator kapal, termasuk pembekuan atau pencabutan izin usaha jika terbukti lalai. Sanksi ini bukan sekadar hukuman, melainkan instrumen untuk memaksa perusahaan melakukan reformasi total pada internal, memperbaiki tata kelola, dan menegakkan kembali prinsip akuntabilitas.

Data kecelakaan kapal tahun 2025 menunjukkan betapa tingginya risiko yang dihadapi sektor pelayaran nasional. Dalam kurun Januari hingga Juli 2025 saja, tercatat puluhan insiden mulai dari tenggelamnya SB. Dua Nona di Kepulauan Manipa yang menewaskan 8 orang hingga tragedi besar KMP. Tunu Jaya Pratama di Selat Bali yang menelan 19 korban jiwa dan 16 luka-luka. Sebagian besar kecelakaan disebabkan oleh faktor teknis, kelalaian manusia, dan lemahnya pengawasan operasional. Misalnya, KM. Muchlisa di Balikpapan tenggelam pada Mei 2025 dengan korban jiwa 2 orang akibat masalah teknis, sementara KM. Barcelona VA di Likupang terbakar pada Juli 2025 menewaskan 2 penumpang, rangkaian insiden ini memperlihatkan bahwa kecelakaan bukan hanya akibat kesalahan individu awak kapal, melainkan juga kegagalan sistemik perusahaan dalam memastikan standar keselamatan. Oleh karena itu, penerapan sanksi administratif yang tegas terhadap operator kapal menjadi keharusan, Praktik pengalihan tanggung jawab kepada awak kapal semata harus dihentikan karena menimbulkan ketidakadilan struktural dan melemahkan efektivitas hukum maritim. Awak kapal memang memiliki kewajiban profesional untuk menjaga keselamatan pelayaran, namun mereka bekerja dalam sistem yang dikendalikan oleh perusahaan pelayaran dan diawasi oleh negara. Ketika kecelakaan terjadi, sering kali awak kapal dijadikan kambing hitam, sementara korporasi lolos dari jerat pidana dengan hanya dikenai sanksi administratif. Padahal, data empiris menunjukkan bahwa

banyak kecelakaan kapal berakar pada kelemahan manajemen perusahaan, seperti pengawasan muatan yang buruk, pemeliharaan kapal yang tidak memadai, atau pelatihan awak yang minim. Oleh karena itu, reformasi tata kelola keselamatan pelayaran harus menegaskan prinsip corporate criminal liability, di mana perusahaan dapat dimintai pertanggungjawaban pidana atas kelalaian sistemik. Dengan cara ini, hukum tidak hanya menghukum individu, tetapi juga menekan korporasi untuk memperbaiki sistem keselamatan secara menyeluruh. Urgensi reformasi ini semakin nyata ketika dikaitkan dengan perlindungan awak kapal sebagai profesi berisiko tinggi dan masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi laut. Negara harus menegakkan hukum bukan hanya untuk menghukum, tetapi juga untuk melindungi. Awak kapal bekerja dalam kondisi penuh risiko, menghadapi cuaca ekstrem, tekanan operasional, dan tuntutan keselamatan yang tinggi. Mereka layak mendapatkan perlindungan hukum yang seimbang, sehingga pidana hanya digunakan bila ada unsur kesengajaan atau kelalaian berat. Di sisi lain, masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi laut berhak atas jaminan keselamatan yang nyata, bukan sekadar formalitas regulasi.

REKAPITULASI KECELAKAAN KAPAL
TAHUN 2025

NO	DATA KECELAKAAN KAPAL	BULAN												JUMLAH
		JAN	PEB	MAR	APR	MEI	JUN	JUL	AGT	SEP	OKT	NOV	DES	
A	JENIS KECELAKAAN	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
1	KAPAL TENGGELAM	5	3	3	0	1	2	2	8	1	2	1	5	33
2	KAPAL TERBAKAR	1	4	2	3	0	0	2	1	0	0	2	1	16
3	KAPAL TUBRUKAN	0	3	3	2	2	3	3	1	1	1	3	1	23
4	KAPAL KANDAS	4	3	3	3	1	1	6	4	1	1	0	2	29
	JUMLAH	10	13	11	8	4	6	13	14	3	4	6	9	101
B	KORBAN & KERUGIAN													
1	KORBAN JIWA (Meninggal, Hilang)	9	3	0	0	2	5	35	7	0	1	11	25	98
2	KERUGIAN BARANG (ton) (Kendaran, hewan)	0	19	3784	0	50	50	549	129	0	0	0	2000	6581
C	BENDERA KAPAL													
1	BERBENDERA INDONESIA	10	12	11	8	4	6	12	14	3	4	5	6	95
2	BERBENDERA ASING	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	3	6
	JUMLAH	10	13	11	8	4	6	13	14	3	4	6	9	101
D	UKURAN KAPAL													
1	KAPAL GT < 7	1	3	0	0	0	0	0	1	0	0	2	1	8
2	KAPAL GT 7 - 35	1	1	0	1	0	1	0	3	0	0	1	1	9
3	KAPAL GT 35 - 500	2	6	4	1	0	4	0	4	1	2	2	3	29
4	KAPAL GT > 500	6	3	7	6	4	1	13	6	2	2	1	4	55
	JUMLAH	10	13	11	8	4	6	13	14	3	4	6	9	101
E	JENIS KAPAL													
1	KAPAL MOTOR (KM)	2	3	4	6	1	3	10	4	0	2	4	6	45
2	MOTOR TANKER (MT)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
3	KAPAL TRADISIONAL / KLM	2	5	1	1	0	2	0	6	0	0	1	1	19
4	KAPAL TUG BOAT (TB)	1	3	2	0	0	0	0	1	1	1	1	1	11
5	KAPAL TONGKANG (BARGE)	5	1	4	1	3	1	3	3	2	1	0	1	25
5	YACHT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	JUMLAH	10	13	11	8	4	6	13	14	3	4	6	9	101
F	DUGAAN FAKTOR PENYEBAB													
1	MANUSIA	1	0	3	2	1	1	4	2	0	1	0	1	16
2	ALAM	6	6	3	1	2	3	4	7	3	3	2	5	45
3	TEKNIS	3	7	5	5	1	2	5	5	0	0	4	3	40
	JUMLAH	10	13	11	8	4	6	13	14	3	4	6	9	101

Lebih jauh, investigasi independen yang melibatkan lembaga profesional seperti Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)

menegaskan pentingnya transparansi. Analisis telaah teknis dan non-teknis yang dilakukan secara objektif diharapkan mampu mengungkap akar masalah, mulai dari kondisi teknis kapal, kompetensi awak, hingga budaya keselamatan yang diterapkan perusahaan. Dengan demikian, sanksi yang telah dijatuhkan tidak hanya berfungsi sebagai efek jera, tetapi juga sebagai momentum dalam membangun paradigma baru dalam keselamatan pelayaran di Indonesia. Kasus ini memperlihatkan bahwa tragedi industri maritim bukanlah sekadar insiden tunggal, melainkan refleksi gabungan dari lemahnya pengawasan dan kepatuhan terhadap regulasi. Oleh karena itu, penerapan sanksi terhadap Perusahaan yang mengoperasikan Tunu Pratama Jaya dapat dipandang sebagai upaya negara dalam menegakkan hukum sekaligus melindungi kepentingan publik, agar keselamatan pelayaran tidak lagi menjadi isu yang dipandang sebelah mata.

Penelitian ini dilakukan secara normatif yang dikaji dari data sekunder yaitu kepustakaan dan perundang-undangan. Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif. Penelitian deskriptif bersifat pemaparan dan bertujuan untuk memperoleh gambaran atau deskripsi lengkap tentang keadaan yang berlaku nyata di tempat tertentu yang terjadi dalam masyarakat, dari uraian latar belakang tersebut maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“ANALISIS PENERAPAN SANKSI PIDANA TERHADAP AWAK KAPAL AKIBAT KECELAKAAN KAPAL PENUMPANG PENYEBERANGAN TUNU PRATAMA JAYA (IMO 8749432)”**

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana penerapan sanksi pidana terhadap awak kapal akibat kecelakaan kapal penyeberangan ditinjau dari perspektif perlindungan hukum dan keadilan?
2. Bagaimana faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum pidana terhadap awak kapal dalam kasus kecelakaan kapal?

C. Tujuan Penelitian

Secara umum, penulis berharap bahwa tulisan yang bersumber dari penelitian ini akan bermanfaat dalam dunia akademis maupun dalam kegiatan praktik sehari-hari bagi awak kapal dalam memastikan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran harus dilaksanakan sesuai standar minimum yang telah ditetapkan.⁷ Penulis juga memiliki tujuan dalam menganalisa kerangka hukum yang ada, penyandingan antara sanksi administrasi dengan sanksi pidana yang diterima oleh awak kapal dengan harapan hukum yang ditegakkan dapat dijalankan dengan asas kepastian, asas keadilan, dan asas kemanfaatan. Selain itu, penulis berkeinginan mengevaluasi peraturan perundang-undangan yang berlaku bagi awak kapal yang terlibat kecelakaan kapal guna penegakkan peraturan yang bersifat khusus dapat berjalan di atas peraturan yang bersifat umum. Dari hasil penelitian yang diinginkan, diharapkan dapat berkontribusi positif dan signifikan terhadap masyarakat, di antaranya:

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi landasan normatif sekaligus praktis bagi perbaikan peraturan perundang-undangan dan kebijakan yang berkaitan dengan perlindungan awak kapal yang terlibat dalam kecelakaan kapal. Selama ini, kerangka hukum yang berlaku sering kali menempatkan awak kapal sebagai pihak yang paling mudah dijadikan objek pemidanaan, tanpa memperhatikan kompleksitas sistem pelayaran yang melibatkan pemilik kapal, operator, regulator, dan faktor lingkungan.

⁷ *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 1974) serta Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran* yang menekankan standar minimum keselamatan pelayaran

Kondisi tersebut menimbulkan ketidakadilan, karena awak kapal yang sejatinya merupakan tenaga profesional justru menghadapi risiko ganda berupa sanksi pidana dan sanksi administrasi. Penelitian ini menekankan bahwa perlindungan hukum terhadap awak kapal harus menjadi prioritas dalam setiap pembaruan regulasi. Negara perlu mempertegas pemisahan antara sanksi administratif yang bersifat korektif dengan sanksi pidana yang bersifat represif, sehingga awak kapal tidak lagi menjadi kambing hitam atas kegagalan sistemik. Dengan demikian, hasil penelitian ini dapat menjadi dasar untuk menyusun regulasi yang lebih harmonis, yang mengintegrasikan UU Pelayaran sebagai *lex specialis* dengan KUHP sebagai *lex generalis*, serta memperhatikan standar internasional seperti *SOLAS 1974*, *STCW 1978*, dan *MLC 2006*.

- b. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi nyata dalam meningkatkan kesadaran masyarakat, khususnya para pemangku kepentingan di sektor maritim, mengenai urgensi perlindungan hukum bagi awak kapal yang terlibat dalam kecelakaan kapal. Selama ini, persepsi publik sering kali menempatkan awak kapal sebagai pihak yang paling bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan, padahal pelayaran merupakan suatu sistem terpadu yang melibatkan banyak unsur: pemilik kapal, operator, regulator, syahbandar, serta faktor eksternal seperti kondisi cuaca dan desain kapal. Dengan demikian, kesadaran masyarakat perlu diarahkan pada pemahaman bahwa awak kapal adalah tenaga profesional yang bekerja dalam kerangka sistem keselamatan, bukan sekadar individu yang dapat dijadikan kambing hitam. Melalui penelitian ini, masyarakat dan pemangku kepentingan diharapkan dapat memahami bahwa perlindungan hukum awak kapal bukan hanya soal kepentingan individu, tetapi juga bagian dari upaya menjaga keselamatan pelayaran secara keseluruhan. Awak kapal yang terlindungi secara hukum akan lebih mampu menjalankan tugasnya dengan profesional, tanpa rasa takut berlebihan terhadap ancaman kriminalisasi. Hal ini sejalan dengan prinsip asas kepastian hukum, asas keadilan, dan asas kemanfaatan, yang

menuntut agar setiap regulasi dan kebijakan tidak hanya menekankan aspek sanksi, tetapi juga aspek perlindungan dimana timbul kesadaran masyarakat yang meningkat akan mendorong:

- 1) Perubahan paradigma dari sekadar menyalahkan awak kapal menjadi melihat kecelakaan sebagai kegagalan sistem yang harus diperbaiki bersama.
 - 2) Partisipasi aktif pemangku kepentingan dalam mendukung kebijakan yang lebih berpihak pada perlindungan awak kapal, baik melalui regulasi, pengawasan, maupun advokasi.
 - 3) Peningkatan budaya keselamatan di sektor maritim, di mana perlindungan awak kapal menjadi bagian integral dari sistem manajemen keselamatan pelayaran.
- c. Hasil penelitian dapat digunakan sebagai dasar untuk melakukan advokasi kepada awak kapal, pemerintah dan pembuat kebijakan agar lebih memperhatikan hak-hak awak kapal yang terlibat kecelakaan kapal.
- d. Penelitian ini dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan ilmu pengetahuan hukum, khususnya di bidang hukum maritim.

D. Kegunaan Penelitian

Pada dasarnya penulis melakukan penelitian agar dapat digunakan awak kapal dan pembuat kebijakan dalam merumuskan peraturan perundang-undangan dapat melihat dari berbagai aspek, tidak hanya menghukum seorang awak kapal yang lalai saja, namun lebih kepada bagaimana agar kejadian serupa tidak terulang dikemudian hari, selanjutnya kegunaan ini penulis bagi menjadi 2 (dua) bagian, diantaranya adalah:

a. Kegunaan Teoritis

Peran dan kontribusi yang signifikan kepada pengembangan dan kemajuan ilmu pengetahuan, terlebih lagi pada industri maritim berupa pengayaan hukum yang berkaitan dengan tanggung jawab perdata Perusahaan pada awak kapal yang mengalami kecelakaan kapal seiring

dengan perkembangan zaman dan kemajuan teknologi dan informasi maritim internasional⁸.

Berguna dalam pengujian sejauh mana sistim hukum yang berlaku dapat mewujudkan prinsip keadilan, kepastian dan kemanfaatan sehingga negara dapat berdiri dan memberikan perlindungan terhadap warga negaranya yang berprofesi pada sektor maritim khususnya hak kemanusiaan seperti hak kehidupan, hak Kesehatan dan hak keselamatan kerja.

Pengembangan konsep hukum dalam tanggung jawab mutlak⁹ (*strict liability*) dalam peristiwa kecelakaan kapal sesuai dengan hak-hak dan tanggung jawab pihak terkait dalam suatu kecelakaan kapaln sehingga kedepan diharapkan penelitian ini dapat digunakan sebagai landasan dan/atau rujukan dalam penelitian oleh orang lain di masa yang akan datang untuk dijadikan peluang pada fokus yang lebih detail dan spesifik.

b. Kegunaan Praktis

Sasaran awal penelitian ini merupakan awak kapal yang terlibat dalam kecelakaan kapal, sehingga diharapkan Ketika awak kapal yang mengalami kecelakaan kapal lalu menerima sanksi ganda berupa sanksi administrasi berupa pembekuan dan/atau pencabutan ijazah kepelautan dan sanksi pidana berupa denda dan/atau kurungan, namun demikian, penulispun berharap dalam praktiknya penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan pembelajaran dan memiliki nilai akademis dan memberi dampak nyata bagi kehidupan para awak kapal dalam menjalani kesehariannya sebagai pelaut.

Selanjutnya adalah dalam pengujian dan evaluasi suatu peraturan dan/atau regulasi, disini penulis mengharap dapat menemu kenali (mengidentifikasi) celah-celah hukum yang memiliki

⁸ Budiman A (2020) *Dampak tumpang tindih peraturan terhadap efisiensi pelayaran*. Jurnal Maritim, 12(2), 55-72

⁹ Putusan MA Nomor 123/K/Sip/2005

ketidakjelasan dalam mengatur perlindungan hukum terhadap awak kapal yang mengalami kecelakaan kapal, dari hasil temuan celah-celah yang teridentifikasi dapat dijadikan saran perbaikan dan/atau penambahan pengaturan yang lebih efektif dan komprehensif.

Sinkronisasi dan harmonisasi peraturan juga menjadi target penulis, hal ini berupa penyamaan persepsi tidak hanya terhadap Kementerian/Lembaga pada Pemerintah Republik Indonesia namun kepada ranah yang lebih besar, yaitu keselarasan peraturan produk hukum nasional terhadap kesepakatan konvensi dan peraturan Internasional sehingga dapat lebih mudah dalam menyelesaikan sengketa atau permasalahan yang terjadi antara aparat penegak hukum, awak kapal, dan pemilik kapal. Terlebih lagi jika seorang awak kapal membaca tulisan ini dengan seksama, dalam praktik keseharian melaksanakan tugas dan fungsi di kapal, awak kapal akan memiliki kesadaran yang lebih tinggi akan pentingnya pengetahuan dan pemahaman hukum pada sektor maritim.

E. Kerangka teori dan Kerangka konsep

Perlindungan hukum awak kapal akibat kecelakaan kapal dengan menggunakan kerangka konseptual yang menjadi landasan kuat dalam penelitian, hal ini sejalan dengan pemahaman mengenai peraturan perundang-undangan dan pengalaman dalam proses pemeriksaan kecelakaan kapal oleh penulis selaku pemeriksa kecelakaan kapal pada Kementerian Perhubungan, beberapa kerangka konseptual yang digunakan diantaranya:

1. Kerangka Teori

Teori yang sesuai dengan permasalahan pokok yang dibahas dalam tesis ini adalah “Teori Pertanggungjawaban Pidana”. Dimana pertanggungjawaban seseorang dalam hukum pidana tidak hanya berarti sah menjatuhkan pidana terhadap seseorang itu, tetapi juga seutuhnya dapat diyakini bahwa memang pada tempatnya, meminta pertanggungjawaban atas tindak pidana yang dilakukannya.

Di dalam sistem *Common Law* maupun dalam sistem *Civil Law* (Eropa Kontinental) secara umum pertanggungjawaban pidana dirumuskan secara negatif, dimana dalam hal ini dipertanggungjawabkannya seseorang dalam hukum pidana yang berarti dipidana. Dengan kata lain konsep pertanggungjawaban pidana merupakan bentuk syarat- syarat yang diperlukan untuk mengenakan pidana terhadap seseorang pelaku tindak pidana.

Sementara berpangkal tolak dalam gagasan monodualistik (*daad en dader strafrecht*), proses wajar (*due process*) penentuan pertanggungjawaban pidana tidak hanya sekedar dilakukan dengan memperhatikan kepentingan masyarakat, namun juga terhadap pembuatnya sendiri, proses demikian bergantung pada dapat dipenuhinya syarat dan keadaan dapat dicelanya pembuat tindak pidana, pemisahan tindak pidana dengan pertanggungjawaban pidana terutama dilakukan terhadap teori pertimbangan hukum putusan pengadilan, mengingat di dalamnya dapat dipertimbangkan tentang tindak pidana, pertanggungjawaban pidana pembuatnya dan pidana yang telah dijatuhkan, perbuatan pidana hanya menunjuk terhadap perbuatan yang dilarang dan diancamnya perbuatan itu dengan suatu sanksi, sedangkan mengenai orang yang melakukan perbuatan itu dijatuhi sanksi atau tidak, dalam hal ini akan sangat bergantung apakah di dalam melakukan perbuatan tersebut terdapat unsur kesalahan.

a) Teori Kepastian Hukum

Kepastian adalah perihal (keadaan) yang pasti. Hukum secara hakiki harus pasti dan adil. Kepastian hukum merupakan pertanyaan yang hanya bisa dijawab secara normatif bukan sosiologi. Kepastian Hukum secara Normatif adalah ketika suatu peraturan dibuat dan diundangkan secara pasti karena mengatur secara pasti dan Logis.¹⁰

¹⁰ Cst Kansil, Kamus istilah Hukum, Gramedia Pustaka, Jakarta, 2009, hlm, 385

Kepastian Hukum sebagai salah satu tujuan hukum dan dapat dikatakan upaya mewujudkan keadilan. Bentuk nyata dari kepastian hukum adalah pelaksanaan dan penegakan hukum terhadap suatu tindakan tanpa memandang siapa yang melakukan. Adanya kepastian hukum setiap orang dapat memperkirakan apa yang akan terjadi jika melakukan tindakan hukum itu, kepastian sangat diperlukan untuk mewujudkan keadilan. Kepastian salah satu ciri yang tidak dapat dipisahkan dari hukum, terutama untuk norma hukum tertulis. Hukum tanpa nilai kepastian akan kehilangan makna karena tidak dapat di gunakan sebagai pedoman perilaku bagi setiap orang.¹¹

Menurut *Apeldoorn*, kepastian hukum mempunyai dua segi, pertama mengenai soal dapat dibentuknya (*bepaalbaarheid*) hukum dalam hal-hal yang konkret. Artinya pihak-pihak yang mencari Keadilan ingin mengetahui hukum dalam hal yang khusus sebelum memulai perkara. Kedua, kepastian hukum berarti keamanan hukum. Artinya perlindungan bagi para pihak terhadap kesewenangan Hakim. Dalam paradigma positivisme definisi hukum harus melarang seluruh aturan yang mirip hukum, tetapi tidak bersifat perintah dari otoritas yang berdaulat, kepastian hukum harus selalu dijunjung tinggi apapun akibatnya dan tidak ada alasan untuk tidak menjunjung hal tersebut karena dalam paradigmanya hukum positif adalah satu-satunya hukum.¹²

Hukum yang di tegakkan oleh instansi penegak hukum yang diberikan tugas untuk itu harus menjamin “kepastian hukum” demi tegaknya ketertiban dan keadilan dalam kehidupan masyarakat. Ketidakpastian hukum akan menimbulkan kekacauan dalam kehidupan masyarakat dan akan saling berbuat sesuka hati serta

¹¹ *Ibid*, hlm.270

¹² L.j Van Apeldoorn dalam Shidarta, Moralitas Profesi Hukum Suatu Tawaran Kerangka Berfikir, PT.REVIKA Aditama, Bandung, 2006, Hlm.82-83

bertindak main hakim sendiri. Keadaan seperti ini menjadikan kehidupan berada dalam suasana “*social disorganization* atau kekacauan sosial”.¹³

Dengan adanya suatu aturan hukum yang tertulis maka telah tercipta suatu kepastian hukum. Karena mengacu pada suatu asas legalitas hukum pidana sesuai dengan pasal 1 ayat (1) KUHP yang berbunyi:

“Tiada suatu perbuatan dapat dipidana, kecuali berdasarkan kekuatan ketentuan perundang-undangan pidana yang telah ada sebelumnya”.

Menegaskan bahwa suatu hukum boleh diberlakukan bilamana ada hukum tertulisnya terlebih dahulu agar bisa diterapkan ancaman pidana bagi yang melanggarnya karena Hukum pidana Indonesia menekankan asas legalitas sebagai prinsip utama.¹⁴ Untuk menjamin tidak terjadinya kesewenangan para aparat penegak hukum sebagai alat keamanan negara. Kepastian hukum sangat dijunjung tinggi supaya hak-hak dari tiap warga negara dapat terlindungi sehingga KUHP yang kini kita gunakan beserta peraturan perundang-undangan lainnya dapat menjadi suatu acuan dalam bertindak di kehidupan sehari-hari.

b. Teori Pidanaan

Pemidanaan dapat juga diartikan sebagai tahap penetapan sanksi dan juga tahap pemberian sanksi dalam hukum pidana. Kata “pidana” pada umumnya diartikan sebagai hukum, sedangkan “pemidanaan” diartikan sebagai penghukuman. Pemberian pidana atau pemidanaan dapat benar-benar terwujud apabila melihat beberapa tahap perencanaan sebagai berikut:

- 1) Pemberian pidana oleh pembuat undang-undang;
- 2) Pemberian pidana oleh badan yang berwenang;

¹³ *Ibid*, hlm 85

¹⁴ Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana* (Jakarta: Rineka Cipta, 2008), hlm. 25

- 3) Pemberian pidana oleh instansi pelaksana yang berwenang.

Ada beberapa teori-teori yang telah dirumuskan oleh para ahli untuk menjelaskan secara mendetail mengenai ppidanaan dan tujuan ppidanaan itu dijatuhkan yang dapat dikelompokkan dalam 3 golongan besar, yaitu¹⁵

- 1) Teori absolut atau teori pembalasan (*vergeldings theorien*).
- 2) Teori relatif atau teori tujuan (*doel theorien*).
- 3) Teori Gabungan (*vernegins theorien*).

2. Kerangka Konsep

Tumpang Tindih Regulasi Pelayaran Terhadap Tingkat Pertumbuhan Ekonomi Indonesia sangat penting, mengingat Ketika seorang awak kapal yang mengalami kecelakaan kapal, akan berhadapan dengan hukum baik itu hukum pidana maupun hukum etika profesi kepelautan yang tentu saja dapat menghambat pelayaran dan mengakibatkan perekonomian bertumbuh dengan lamban, sepanjang yang penulis temukan dari berbagai literasi, beberapa hal konsep dalam mencegah kecelakaan kapal dan melindungi awak kapal terbagi dalam:

Perlindungan terhadap awak kapal dalam konteks pengenaan sanksi pidana pasca tenggelamnya Kapal Tunu Pratama Jaya harus dipahami bersama sebagai bagian dari sistem hukum maritim yang menyeimbangkan antara kepastian hukum, keadilan, dan kemanfaatan. Awak kapal dalam konteks ini merupakan profesi dengan risiko tinggi, sehingga setiap bentuk ppidanaan tidak boleh dilakukan secara otomatis hanya karena terjadi kecelakaan.

Konsep perlindungan ini menekankan bahwa sanksi pidana terhadap awak kapal Tunu Pratama Jaya harus berbasis pada bukti kesalahan individual (*dolus* atau *culpa*), bukan sekadar akibat dari

¹⁵Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana, Bagian 1; Stelsel Pidana, Teori-Teori Ppidanaan & Batas Berlakunya Hukum Pidana*, PT Raja Grafindo, Jakarta, 2002, hlm. 153.

kecelakaan mengingat konsep pertanggungjawaban pidana erat kaitannya dengan kesalahan pelaku.¹⁶ Maka, pemidanaan berfungsi sebagai ultimum remedium, yakni sebagai jalan terakhir apabila mekanisme administratif, perdata, atau disipliner tidak lagi memadai.

Dengan kerangka ini, pengenaan sanksi pidana terhadap awak kapal tidak lagi dipandang sebagai instrumen penghukuman semata, melainkan sebagai bagian dari sistem perlindungan profesi yang berorientasi pada keadilan substantif dan keselamatan pelayaran.

- 1) Pencegahan Kecelakaan Kapal
 - a) Awak kapal harus menjalani pelatihan yang komprehensif dan memiliki sertifikasi yang sesuai dengan tugasnya.
 - b) Kapal harus dipelihara secara rutin untuk memastikan kondisi yang layak laut.
 - c) Perusahaan pelayaran wajib memiliki prosedur keselamatan yang jelas dan dipahami oleh seluruh awak kapal¹⁷.
- 2) Tanggung Jawab Hukum Pemangku Kepentingan
 - a) Pemilik kapal bertanggung jawab atas kondisi kapal dan keselamatan awak kapal¹⁸.
 - b) Nakhoda memiliki tanggung jawab utama dalam keselamatan pelayaran dan awak kapal dengan menyatakan kesiapan dan kelaiklautan kapal sebelum mengajukan surat persetujuan berlayar;
 - c) Perusahaan pelayaran bertanggung jawab atas pengelolaan kapal dan kesejahteraan awak kapal;
 - d) Pemerintah menyiapkan sarana bantu navigasi pelayaran dan Menyusun regulasi sesuai dengan standar minimum keselamatan¹⁹;

¹⁶ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana* (Jakarta: Bina Aksara, 1983), hlm. 45

¹⁷ Undang-Undang Nomo 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran*

¹⁸ Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang *Pemeriksaan Kecelakaan Kapal*.

¹⁹ Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 2010 tentang *Kenavigasian*

- e) Masyarakat membantu dengan penuh kesadaran akan pentingnya keselamatan.
- 3. Peranan Asuransi
 - a) Awak kapal berhak atas asuransi kecelakaan kerja yang menjamin perawatan medis dan kompensasi jika terjadi kecelakaan.
 - b) Asuransi ini melindungi pemilik kapal dan perusahaan pelayaran dari tuntutan hukum akibat kecelakaan.
- 4. Penanganan Paska Kecelakaan Kapal
 - a) Penyelamatan korban harus dilakukan secepat mungkin dengan melibatkan tim SAR.
 - b) Korban berhak mendapatkan perawatan medis yang memadai.
 - c) Korban atau keluarga korban berhak atas kompensasi yang sesuai dengan kerugian yang dialami.
 - d) Pemeriksa melaksanakan pemeriksaan sesuai hukum yang bertanggung jawab.
- 5. Regulasi Perundang-Undangan baik regulasi Internasional sesuai konvensi yang telah diratifikasi oleh pemerintah Indonesia atau regulasi nasional.

F. Metode Penelitian

Untuk dapat menjawab dan/atau memecahkan suatu permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini, dilakukan suatu analisis yang termasuk dalam analisis diskriptif kualitatif yang mana setelah mengumpulkan data dilakukan kemudian dianalisis sehingga dapat ditarik suatu kesimpulan yang dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah.

Proses pengumpulan data dan analisis penelitian kualitatif dalam praktiknya tidak secara mudah dipisahkan dimana kedua kegiatan itu kadang berjalan secara bersamaan, artinya menganalisa data seharusnya dapat dikerjakan secara bersamaan. Analisis data dilakukan melalui langkah-langkah berupa:

1. Tipe Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif merupakan suatu penelitian kepustakaan yang dilakukan dengan meneliti data sekunder.

2. Metode Pendekatan

Untuk memperoleh data dan informasi dalam penelitian ini penulis memilih metode penelitian dengan pendekatan kualitatif. Metode penelitian kualitatif merupakan metode penelitian yang lebih menekankan pada aspek pemahaman secara mendalam terhadap suatu permasalahan dari pada melihat masalah untuk penelitian generalisasi, yang menggunakan teknik analisis mendalam (*in-depth analysis*), yaitu pengkajian masalah secara kasus per kasus, karena metodologi kualitatif meyakini bahwa sifat suatu masalah yang satu akan berbeda dengan sifat dari masalah lainnya.

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penulisan tesis ini dengan melakukan studi dokumen. Studi dokumen yang berarti mempelajari teori-teori kepustakaan dan peraturan-peraturan yang ada relevansinya dengan pedoman pembedaan awak kapal dalam perkara penerapan sanksi pidana terhadap awak kapal yang menyebabkan kecelakaan kapal, ini dilakukan guna memperoleh data-data sekunder yang terdiri atas:

a. Bahan Hukum Primer

Bahan-Bahan Hukum Primer berupa peraturan perundang-undangan nasional terkait dengan pokok penelitian, yaitu yang mengacu pada norma-norma hukum yang terdapat pada:

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- 2) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang KUHP
- 3) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)
- 4) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

- 5) Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
 - 6) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
- b. Bahan Hukum Sekunder
- Bahan-bahan hukum sekunder yaitu bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis bahan hukum primer, seperti tulisan para ahli dan pakar maritim, buku-buku yang berkaitan, surat kabar, majalah, media online dan lain sebagainya;
- c. Bahan Hukum Tersier
- Bahan-bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan yang bersifat menunjang bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus
4. Penelitian Lapangan (*Field Research*)
- Sedangkan penelitian lapangan untuk mendapatkan data primer dilaksanakan dengan tehnik pengumpulan data baik melalui pengamatan (*observation*) maupun wawancara (*interview*), dalam melakukan wawancara, dilakukan secara *porposive sampling*, yaitu dengan mengambil sampel yang telah ditentukan kreterianya berdasarkan jabatan/keahliannya sesuai dengan yang dibahas, yaitu;
- a) Penyidik Kepolisian Perairan dan Udara, Kepolisian Daerah Jawa Timur, 2 orang,
 - b) Penyidik Pegawai Negeri Sipil Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2 orang,
 - c) Penuntut Umum Kejaksaan Tinggi Jawa Timur, 1 orang,
 - d) Investigator Keselamatan Pelayaran Komite Nasional Keselamatan Transportasi, 1 orang,
 - e) Awak kapal Tunu Pratama Jaya diambil sampelnya sebanyak 3 orang.

Teknik pengumpulan data, selain melalui pengamatan (*observation*) dan wawancara (*interview*) juga dilakukan teknik

pengumpulan data pada studi dokumen. Studi dokumen merupakan teknik pengumpulan data dengan memperoleh informasi dari berbagai macam sumber tertulis/dokumen resmi dari kementerian/lembaga pemerintah berisikan berbagai peraturan perundang-undangan, surat keputusan, putusan-putusan pengadilan, buku-buku teks, internet dan lainnya yang berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana awak kapal terhadap kecelakaan kapal, juga dari hasil wawancara dengan salah satu penyidik Direktorat Jenderal Perhubungan Laut **“Pidana pelayaran itu dapat dikenakan bila terbukti ada kelalaian atau pelanggaran standar keselamatan dengan pemenuhan unsur pasal pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran beserta perubahan dan turunannya, ini tidak hanya menyasar pada awak kapal, melainkan seluruh sistem terpadu yang terkait, baik dalam aspek regulator dalam ini pemerintah, operator (ASDP), penumpang dan pengguna jasa atau dari pelaksana terhadap kapal itu sendiri yang terdiri dari pemilik hingga susunan tanggung jawab pada struktur pengelolaan Perusahaan pelayaran pemilik kapal TUNU PRATAMA JAYA. Hal ini merupakan adalah tanggung jawab bersama dimana ketika semua unsur ini menjalankan perannya dengan baik, rantai pengaman di laut menjadi kokoh sehingga setiap perjalanan bukan sekadar perpindahan antar Pelabuhan saja, melainkan wujud nyata komitmen kolektif untuk melindungi jiwa manusia”**

G. Sistematika Penulisan

Adapun sistematika penulisan ini terdiri atas 5 (lima) bab, tiap-tiap bab dirinci ke dalam sub-bab dirinci lagi ke dalam bagian erkecil sesuai dengan keperluan, yang terdiri dari:

Bab Pertama, merupakan Pendahuluan yang berisi gambaran umum dan menyeluruh secara sistematis dari pembahasan tesis ini, terdiri dari latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian,

kerangka konseptual, kerangka teori, metode penelitian serta sistematika penulisannya.

Bab kedua, menguraikan Tinjauan Umum Tentang Tindak Pidana Pelayaran yang meliputi sub bab mekanisme pemeriksaan kecelakaan kapal sesuai hukum acara Internasional (*Safety of Life at Sea/SOLAS*) dan hukum formil pada Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pengertian tindak pidana pelayaran, pengaturan tindak pidana pelayaran dan subjek tindak pidana pelayaran pada kasus yang diawali dengan kecelakaan kapal.

Bab ketiga, menguraikan Tentang Pertanggungjawaban Pidana Pada Umumnya, yang meliputi pengertian pertanggungjawaban pidana, unsur-unsur pertanggungjawaban pidana dan subjek pertanggungjawaban pidana, perbandingan kecelakaan kapal di Indonesia dengan organisasi maritim Internasional (*INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION – IMO*), Kecakapan minimal awak kapal, Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal, Pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dan Penerapan sanksi kecelakaan kapal.

Bab keempat, merupakan pembahasan mengenai kaitan kecelakaan kapal pada kelalaian dan pelanggaran hukum pidana pada kecelakaan kapal TUNU PRATAMA JAYA, menguji seberapa jauh dugaan kelalaian awak kapal, kaitan keterlibatan pemilik kapal dan/atau operator kapal dalam kecelakaan kapal serta sanksi pidana awak kapal yang mengalami kecelakaan kapal guna penyelesaian pemeriksaan kecelakaan kapal yang diduga diakibatkan oleh kelalaian awak kapal, hal ini tentu saja harus mempertimbangkan bahwa sanksi pidana terhadap awak kapal harus mempertimbangkan aspek kelalaian dan kesengajaan.²⁰

Bab kelima, yaitu Penutup yang terdiri dari kesimpulan dan saran terhadap hasil penelitian dari pembahasan tesis.

²⁰ Budi Santoso, “Pertanggungjawaban Pidana dalam Kecelakaan Kapal,” Jurnal Hukum Pidana Indonesia, Vol. 5 No. 1 (2023), hlm. 34

H. Orisinalitas Penelitian

Dalam penelitian penulis menemukan beberapa karya dan/atau jurnal yang menyerupai dan/atau mendekati bahasan yang di kaji penulis sebagai berikut:

- 1) Etty R. Agoes, *Yurisdiksi dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran*, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Jakarta, 2002.
- 2) Aziz Prama P, *Perlindungan Hukum Anak Buah Kapal Indonesia yang Bekerja pada Kapal Perikanan dari Dampak Bisnis Perbudakan Modern melalui Pendekatan Prinsip Bisnis dan Hak Asasi Manusia*, Tesis a.n. Aziz Prama P, Fakultas Hukum Program Magister Ilmu Hukum Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 2023;
- 3) Fitrah Hamidy, *Tanggung Jawab Nakhoda dalam Kecelakaan Kapal*, Tesis a.n. Fitrah Hamidy, Fakultas Hukum Universitas Lancang Kuning, Riau, 2024.

