

**REKONSTRUKSI REGULASI TANGGUNG JAWAB PEKERJA KAPAL
DALAM MEWUJUDKAN PERLINDUNGAN HUKUM KEPADA
PENGUSAHA BERBASIS NILAI KEADILAN**

OLEH

**ARIEF NURTJAHJO
10302000012**

DISERTASI

**Untuk Memperoleh Gelar Doktor Dalam Bidang Ilmu Hukum Pada
Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA)**



**PROGRAM DOKTOR (S3) ILMU HUKUM (PDIH)
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG (UNISSULA)
SEMARANG
2022**

**LEMBAR PENGESAHAN
REKONSTRUKSI REGULASI TANGGUNG JAWAB PEKERJA KAPAL DALAM
MEWUJUDKAN PERLINDUNGAN HUKUM KEPADA PENGUSAHA BERBASIS
NILAI KEADILAN**

OLEH

**ARIEF NURTJAIJO
10302000012**

Telah Disetujui oleh Promotor dan Co Promotor

Promotor

Co Promotor

Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., S.E., Akt., M.Hum. Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, S.H., M.Hum.



Mengetahui

**Ketua Program Doktor Ilmu Hukum
Universitas Islam Sultan Agung Semarang**



Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, S.H., M.Hum.

PERNYATAAN ORIGINALITAS PENELITIAN

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Karya tulis saya, disertasi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik Doktor baik Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang (UNISSULA) maupun perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini adalah murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri tanpa bantuan pihak lain selain Tim Promotor dan masukan dari Tim Penelaah.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar Pustaka
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan atau ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku pada perguruan tinggi ini.

Semarang, Februari 2023

Yang Membuat Pernyataan



Arief Nurtjahjo, S.T., S.H., M.H.,
M.M
NIM. 10302000012

MOTTO

Ubi Ius Ibi Societas

PERSEMBAHAN

**Disertasi ini saya persembahkan untuk Negara dan Bangsa Indonesia,
Agama dan Keluarga Tercinta.**



KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Puji syukur kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan penulisan disertasi yang berjudul **“REKONSTRUKSI REGULASI TANGGUNG JAWAB PEKERJA KAPAL DALAM MEWUJUDKAN PERLINDUNGAN HUKUM KEPADA PENGUSAHA BERBASIS NILAI KEADILAN”** dengan baik dan lancar. Disertasi ini merupakan tugas akhir sebagai syarat untuk memperoleh gelar Doktor Ilmu Hukum pada Program Doktor (S3) Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang.

Penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tidak terhingga kepada:

1. Prof Dr Gunarto S.H, M.Hum selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, beserta segenap jajarannya yang telah memberikan kesempatan yang sangat berharga kepada penulis untuk menimba ilmu di Program Doktor (S3) Ilmu Hukum.
2. Prof. Dr Bambang T Bawono S.H, M.H, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, beserta segenap jajarannya yang telah memberikan kesempatan yang sangat berharga kepada penulis untuk menimba ilmu di Program Doktor (S3) Ilmu Hukum.
3. Prof, Dr. Hj. Anis Masdhurohatun, S.H, M.Hum., selaku Ketua Program Doktor (S3) Ilmu Hukum (PDIH) UNISSULA Semarang, yang telah memberikan masukan dan kemudahan penulis dalam menempuh studi dan telah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan, arahan, dan masukan-masukan dalam penyusunan disertasi ini, yang senantiasa memberikan dukungan dan dorongan serta wejangan keilmuan yang sangat berharga. Dengan segala kesabaran dan ketelitiannya sehingga tidak mungkin dapat penulis balas dengan sesuatu apapun, kecuali dengan mengucapkan terima kasih yang tulus dari dasar lubuk hati yang paling dalam dan semoga beliau beserta keluarganya senantiasa dalam lindungan Allah SWT.
4. Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., S.E., Akt., M.Hum selaku promotor yang senantiasa memberikan dukungan dan dorongan serta wejangan keilmuan yang sangat berharga. Peran beliau dalam proses bimbingan studi hingga penulisan disertasi ini, dengan segala kesabaran dan ketelitiannya sehingga tidak mungkin dapat penulis balas dengan sesuatu apa pun, kecuali dengan mengucapkan terimakasih yang tulus dari dasar lubuk hati yang dalam, dan semoga beliau beserta keluarganya senantiasa dalam rahmat dan ridha AllahS.W.T
5. Prof, Dr. Hj. Anis Masdhurohatun, S.H. M.Hum., selaku co-promotor, yang senantiasa memberikan dukungan dan dorongan serta wejangan keilmuan yang sangat berharga.

Peran beliau dalam proses bimbingan studihingga penulisan disertasi ini, dengan segala kesabaran dan ketelitiannya sehingga tidak mungkin dapat penulis balas dengan sesuatu apa pun, kecuali dengan mengucapkan terimakasih yang tulus dari dasar lubuk hati yang dalam, dan semoga beliau beserta keluarganya senantiasa dalam rahmat dan ridha Allah S.W.T

6. Bapak dan Ibu Dosen / Guru Besar Program Doktor (S3) Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang yang telah memberikan sumbangsih keilmuan, juga kepada staf/ karyawan administrasi Program Doktor (S3) Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang yang telah memberikan pelayanan yang baik sehingga dapat memperlancar tugas-tugas penulis dalam studi dan tercapainya gelar doktor ini.
 7. Teman-teman seangkatan belajar di Program Doktor Ilmu Hukum (PDIH-17) Unissula Semarang dan teman teman yang tidak dapat penulis sebut satu persatu yang secara bergantian atau bersama-sama telah membantu penulis dalam pengumpulan data, dalam berdiskusi dan dalam penyelesaian Disertasi ini.
 8. Kepada Istri dan kedua putra yang senantiasa mendukung dan memberi semangat
- Disertasi ini jauh dari sempurna dan tidak lepas dari kekurangan, sehingga kritik dan saran akan penulis terima untuk penyempurnaan disertasi ini. Semoga disertasi ini dapat memberikan manfaat terhadap perkembangan ilmu hukum dan masyarakat, bangsa dan negara Indonesia. Amin.

Penulis

ARIEF NURTJAHJO
NIM. 10302000012

REKONSTRUKSI REGULASI TANGGUNG JAWAB PEKERJA KAPAL DALAM MEWUJUDKAN PERLINDUNGAN HUKUM KEPADA PENGUSAHA BERBASIS

NILAI KEADILAN

ABSTRAK

Disertasi ini mengkaji tentang **Rekonstruksi Regulasi Tanggung Jawab Pekerja Kapal Dalam Mewujudkan Perlindungan Hukum Kepada Pengusaha Berbasis Nilai Keadilan**. Penelitian ini bertujuan menganalisis regulasi, kelemahan-kelemahan, dan rekonstruksi regulasi terhadap Tanggung Jawab Pekerja Kapal yang selama ini dipandang belum berkeadilan terutama bagi perlindungan hukum pengusaha kapal, karena belum adanya pengaturan tegas mengenai tanggung jawab pekerja kapal yang meninggalkan kapal tanpa izin.

Penelitian ini menggunakan paradigma konstruktivisme, jenis penelitian berupa hukum nondoktrinal, dan pendekatan yuridis-empiris. Jenis dan sumber bahan hukum terdiri atas data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui studi lapangan dan studi pustaka. Teknik analisis pengolahan data dilakukan dengan metode kualitatif menggunakan logika deduksi.

Hasil penelitian ini adalah 1) Pengaturan terkait tanggung jawab Pekerja kapal diatur dalam KUH Dagang mulai dari Pasal 375 sampai dengan Pasal 392 serta dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 142 dan 143. Anak buah kapal wajib mentaati nakhoda atau pemimpin kapal secara tepat dan cermat dan dilarang meninggalkan kapalnya tanpa izin nakhoda atau pemimpin kapal 2) Kelemahan-kelemahan dalam regulasi tanggung jawab pekerja kapal saat ini terdiri dari kelemahan hukum dalam segi substansi hukum dimana pertanggungjawaban pekerja kapal belum diatur secara tegas dalam Undang-Undang pelayaran, kelemahan dalam segi struktur hukum yaitu Pemahaman Hukum Aparat Penegak Hukum Masih Kurang dalam Tindak Pidana Pelayaran, Belum Adanya Peradilan Khusus Tindak Pidana Pelayaran, SDM Aparat Penegak Hukum Tindak Pidana Pelayaran Masih Kurang. Sedangkan dalam segi budaya hukum kelemahannya adalah Belum Adanya pemahaman hukum pelayaran yang dimiliki Pekerja Kapal, Penanggung Jawab di Kapal Dibebankan kepada Nahkoda, Belum adanya Kesadaran Hukum dari Anak Buah Kapal 3) Rekonstruksi regulasi tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum pengusaha kapal berbasis keadilan adalah dengan merekonstruksi Pasal 143 UU Pelayaran, Pasal 385 dan 387 KUH Dagang. Dengan rekonstruksi yang dilakukan dalam pasal-pasal tersebut diharapkan dapat memberikan jaminan perlindungan hukum kepada pengusaha kapal, karena tindakan pelanggaran yang dilakukan oleh pekerja kapal pertanggungjawabannya menjadi tanggungan pekerja kapal tersebut.

Kata Kunci: Pekerja Kapal, Pengusaha Kapal, Keadilan

DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Lembar Pengesahan.....	ii
Lembar Pernyataan.....	iii
Kata Pengantar	iv
Motto dan Persembahan	v
Abstrak	vi
Daftar Isi.....	viii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.	1
B. Rumusan Masalah.....	13
C. Tujuan Penelitian	14
D. Kegunaan Penelitian	14
E. Kerangka Teori	15
1. Grand Theory : Teori Keadilan.	18
2. Middle Theory : Teori Pertanggungjawab Pidana.....	20
3. Applied Theory : Teori Perlindungan Hukum.....	31
F. Kerangka Konseptual.....	35
G. Orisinalitas Penelitian.....	52
H. Metode Penelitian	53
I. Sistematika Penulisan.....	59
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	61
A. Tinjauan Tentang Hukum Pelayaran	61
Pelayaran.....	61
Asas dan Tujuan Pelayaran.....	65
Jenis Jenis Pelayaran.....	67
B. Tinjauan Tentang Pekerja Kapal.....	70
Anak Buah Kapal	70
Nahkoda	74
C. Tinjauan Tentang Tanggung Jawab Pidana.....	77
Teori Teori Pertanggungjawaban Pidana.....	81
Unsur Unsur Pertanggungjawaban Pidana.....	82
D. Tinjauan Tentang Pengusaha Kapal.....	91
Pengertian Perlindungan Hukum	91
Pengertian Tenaga Kerja.....	96
Perlindungan Hukum Tenaga Kerja.....	98
Perlindungan Hukum Perjanjian Kerja	101
BAB III TANGGUNGJAWAB PEKERJA KAPAL DALAM MEWUJUDKAN PERLINDUNGAN HUKUM KEPADA PENGUSAHA BELUM BERBASIS NILAI KEADILAN	114
A. Pengaturan Pekerja Kapal Dalam Hukum Positif Indonesia	114
B. Pengaturan Tanggung Jawab Pidana Pekerja Kapal dalam Hukum Positif.....	119
C. Tanggung Jawab terhadap Tindak Pidana Pelayaran Masih Banyak Dibebankan Kepada Nahkoda	126
BAB IV KELEMAHAN HUKUM SEHINGGA TANGGUNG JAWAB PEKERJA KAPAL DALAM MEWUJUDKAN PERLINDUNGAN HUKUM KEPADA PENGUSAHA BERBASIS NILAI KEADILAN.....	132
A. Kelemahan dalam Segi Substansi Hukum	132

Pengaturan Tanggung Jawab Anak Buah Kapal Belum Diatur Secara Tegas Dalam Undang Undang Pelayaran	132
Disharmonis Pengaturan Tindak Pidana Pelayaran dalam KUHP dan dalam Undang Undang Pelayaran.....	136
Sanksi Pidana Yang Tidak Tegas Terhadap Tindak Pidana Pelayaran	139
B. Kelemahan dalam Segi Struktur Hukum	142
Pemahaman Hukum Aparat Penegak Hukum Masih Kurang Dalam Tindak Pidana Pelayaran	142
Belum adanya Peradilan Khusus Tindak Pidana Pelayaran.....	144
Sumber Daya Manusia Aparat Penegak Hukum Tindak Pidana Pelayaran masih kurang	146
C. Kelemahan dalam Segi Budaya Hukum	150
Belum Adanya Pemahaman Tentang Hukum Pelayaran yang Dimiliki Pekerja Kapal	150
Penanggung Jawab di Kapal dibebankan kepada Nahkoda	155
Belum Adanya Budaya Hukum dari Anak Buah Kapal.....	162
BAB V REKONSTRUKSI REGULASI TANGGUNG JAWAB PEKERJA KAPAL DALAM MEWUJUDKAN PERLINDUNGAN HUKUM KEPADA PENGUSAHA BERBASIS NILAI KEADILAN.....	167
A. Perbandingan Hukum dengan Negara Singapura.....	167
B. Pengaturan Tanggung Jawab Pekerja Kapal	169
C. Perlindungan Pengusaha Kapal Terhadap Tindak Pidana yang Dilakukan Pekerja Kapal.....	173
D. Keamanan dan Keselamatan Kapal	175
E. Standar International Keselamatan Kapal	178
F. Kelaiklautan Kapal	181
G. Pertanggungjawaban Nahkoda, Anak Buah Kapal dan Pengusaha Kapal dalam Hukum Positif.....	182
H. Tanggung Jawab Nahkoda	183
I. Tanggung Jawab Anak Buah Kapal	186
J. Tanggung Jawab Pengusaha Kapal	187
K. Rekonstruksi Regulasi Tanggung Jawab Pekerja Kapal dalam Mewujudkan Perlindungan Hukum Kepada Pengusaha Berdasarkan Nilai Keadilan	189
Nilai Keadilan dalam Rekonstruksi Regulasi Pekerja Kapal	189
Rekonstruksi Regulasi Tanggung Jawab Pekerja Kapal Dalam Mewujudkan Perlindungan Hukum Kepada Pengusaha Berdasarkan Nilai Keadilan	191
BAB VI PENUTUP	194
A. KESIMPULAN.....	194
B. SARAN	195
C. IMPLIKASI	195
DAFTAR PUSTAKA	196

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia adalah negara kepulauan dengan jumlah pulau kurang lebih 17.508,¹ merupakan suatu anugerah dan tantangan terutama dalam penyediaan transportasi laut. Perkembangan jasa transportasi laut nasional sampai saat ini mengalami pasang dan surut seiring dengan pengaruh yang diakibatkan perubahan kebijakan pemerintah dan juga pemangku kepentingan dalam penyediaan transportasi laut.

Sampai dengan awal tahun 2020, banyak ditemui kapal-kapal berbendera asing berlalu lalang di perairan Indonesia. Mereka mengambil bagian dalam pengangkutan komoditas antar-pulau yang mestinya menjadi porsi perusahaan-perusahaan pelayaran nasional. Namun, sejak diterbitkan Inpres Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional kondisinya mulai berbalik. Industri pelayaran Nasional berkembang dengan pesat, ditandai dengan bertambahnya jumlah Kapal Indonesia.

Dalam rangka mengoptimalkan pelaksanaan kebijakan Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, dengan ini menginstruksikan untuk menerapkan asas *cabotage* secara konsekuen dan merumuskan kebijakan serta mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai kewenangan masing-masing guna memberdayakan industri pelayaran nasional.²

Kebijakan tentang asas *cabotage* tersebut mencakup 6 (enam) bidang yang meliputi bidang perdagangan, bidang keuangan, bidang perhubungan, bidang

¹ <http://en.wikipedia.org/wiki/Indonesia>.

² Lihat Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005.

perindustrian, bidang energi dan sumber daya mineral dan bidang pendidikan dan latihan. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian mengkoordinasi pelaksanaan Instruksi Presiden ini dan melaporkan secara berkala kepada Presiden.

Pelaksanaan kebijakan tersebut di bidang perhubungan berhasil mendorong industri pelayaran Nasional berkembang dengan pesat ditunjukkan dengan hasil pendataan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan INSA (Asosiasi Pengusaha Pelayaran Seluruh Indonesia) tentang jumlah kapal Indonesia dengan hasil sebagai berikut: pada tahun 2019 ada 6.400 kapal Indonesia yang mengangkut komoditas perdagangan dalam negeri, dan di tahun 2020 terdapat 11.495 kapal sehingga ada peningkatan signifikan sebesar 90 % dilihat dari segi jumlah kapal.³

Penambahan jumlah Kapal Indonesia tersebut di atas jika diakumulasi jumlah kapasitas angkutan pelayaran seluruh Indonesia sebesar 280 juta ton/tahun, dengan tujuh jenis pelayaran seperti angkutan tongkang, penumpang-kendaraan, muatan cair, curah kering, barang umum, angkutan kontainer, dan angkutan lepas pantai.

Sebagai konsekuensi logis dari hal tersebut adalah peningkatan kebutuhan awak kapal (pelaut) di dalam negeri, dan sesuai Inpres maka kapal berbendera Indonesia harus diawaki oleh pelaut Indonesia. Namun demikian yang terjadi saat ini bahwa kapal-kapal Indonesia sangat kekurangan awak kapal. Kekurangan awak kapal dikarenakan pelaut Indonesia lebih menyukai untuk bekerja di kapal asing daripada di Kapal-kapal Indonesia. Sebagian besar lulusan pelaut di tingkat perwira maupun ABK lebih senang bekerja di kapal asing ketimbang di kapal berbendera Merah Putih milik perusahaan pelayaran nasional, masalah gaji dan tunjangan menjadi penyebab utamanya.⁴

Sebagai negara maritim dengan wilayah lautan seluas sepertiga dari luas wilayah keseluruhan, Indonesia dapat dikatakan mempunyai keistimewaan sendiri disektor kelautan dibandingkan dengan negara lainnya, baik itu dalam bidang perdagangan ataupun usaha jasa. Kedua bidang tersebut berkaitan erat dengan

³ Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan INSA (Asosiasi Pengusaha Pelayaran Seluruh Indonesia) Tahun 2005.

⁴ Boby R. Mamahit, *Krisis SDM Masih Belum Bisa Teratasi*, Harian Suara Karya, 26 Januari 2011, hlm 1.

pekerja dan pemberi kerja baik di sektor formal ataupun informal. Pekerja sektor formal adalah pekerja yang dipekerjakan oleh suatu perusahaan yang berbadan hukum, yang mempunyai aturan tertulis yang jelas seperti Kontrak, Peraturan Perusahaan, Perjanjian Kerja, dan Perjanjian Kerja Bersama. Sedangkan pekerja sektor informal adalah pekerja yang dipekerjakan oleh perseorangan yang tidak berbadan hukum dan umumnya pengikatan tidak didasari pada aturan tertulis.

Meningkatnya jumlah kapal Indonesia tentu saja harus diikuti dengan peningkatan jumlah pekerja kapal yang cukup signifikan, dalam kenyataannya seperti dijelaskan dalam penjelasan sebelumnya bahwa pelaut Indonesia lebih tertarik untuk bekerja di kapal bendera asing. Saat ini untuk mengatasi kekurangan pekerja kapal di atas kapal berbendera Indonesia terutama kekurangan jumlah perwira kapal dan nakhoda kapal maka dilakukan sesuatu yang melanggar peraturan dari sisi keselamatan kapal yaitu fenomena Nakhoda Terbang.⁵

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan bahwa Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.⁶ Pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut yang menjadi suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional.⁷

⁵ Dedi Darmawan, *Perusahaan Pelayaran Nasional Diimbau Aktif Mengembangkan Tenaga Pelaut*, Berita Pusat Komunikasi Publik Kementerian Perhubungan, 13 April, 2010, hlm. 1.

⁶ Pasal 1 butir 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

⁷ Bambang Prihartono, *Pengembangan Tol Laut dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015*. Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia, Jakarta, 2015, hlm. 43

Pekerja Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.⁸ Pekerja laut mempunyai keunikan tersendiri dibandingkan pekerja pada umumnya. Menurut data terbaru yang dihimpun dari Badan Pusat Statistik, keadaan ketenagakerjaan Indonesia sampai dengan Februari 2019, jumlah buruh/karyawan/pegawai berjumlah 50,62 juta orang. Sedangkan pekerja yang bekerja dilaut sebesar 1.143.290 orang dengan rincian 1.120.462 dengan jenis berjenis kelamin laki dan sebanyak 22.828 dengan jenis 7 kelamin perempuan.⁹ Melihat jumlah tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa pelaut merupakan pekerja minoritas bila dibandingkan pekerja pada umumnya yang berada di darat.

Pada bagian kesembilan mengenai Sijil Awak Kapal Pasal 224 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa:

- (1) Setiap orang yang bekerja di kapal dalam jabatan apa pun harus memiliki kompetensi, dokumen pelaut, dan disijil oleh Syahbandar.
- (2) Sijil Awak Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan tahapan:
 - a. Penandatanganan perjanjian kerja laut yang dilakukan oleh pelaut dan perusahaan angkutan laut diketahui oleh Syahbandar; dan
 - b. Berdasarkan penandatanganan perjanjian kerja laut, Nakhoda memasukkan nama dan jabatan Awak Kapal sesuai dengan kompetensinyake dalam buku sijiil yang disahkan oleh Syahbandar.

Oleh karena itu setiap orang yang bekerja dilaut harus juga mendapatkan perlindungan sehingga perlu adanya Perjanjian kerja laut antara pengusaha dengan Pekerja Kapal. Perjanjian Kerja Laut adalah perjanjian hukum antara pengusaha kapal disatu pihak dan Pekerja Kapal dipihak lain, dimana Pekerja kapal berjanji.

⁸ Pasal 1 butir 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

⁹ <https://pelaut.dephub.go.id/>. diakses pada tanggal 4 November 2021 pukul 20.00 wib

untuk bekerja dibawah pengusaha kapal sebagai pekerja kapal dengan imbalan upah atau gaji. Pengusaha disini diwakili oleh Nakhoda. Pengusaha kapal: adalah seseorang atau badan hukum yg mengusahakan kapal untuk pelayaran dilaut dengan melakukan sendiri atau menyuruh orang lain melakukan pelayaran itu sebagai Nakhoda. Nakhoda adalah salah seorang dari Pekerja Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.¹⁰

Kondisi keselamatan pelayaran yang diharapkan adalah mewujudkan Nakhoda kapal *zero accident*. Nakhoda mempunyai kekuasaan di kapal atas semua penumpang, mereka wajib menaati perintah yang diberikan oleh nakhoda untuk kepentingan keamanan atau untuk mempertahankan ketertiban dan disiplin, walaupun nakhoda berkedudukan sebagai buruh utama pengusaha kapal, dia memegang pimpinan kapal yang pada setiap peristiwa tertentu, nakhoda wajib bertindak sesuai dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya.

Nakhoda wajib menaati dengan seksama peraturan yang lazim dan ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya, nakhoda tidak akan melakukan perjalanan kecuali bila kapalnya memenuhi persyaratan, dan dilengkapi sepantasnya serta diberi anak buah kapal secukupnya. Persyaratankeselamatan kapal pelayar dan muatan tercantum dalam Ordonansi Kapal 1935 dan sanggup melaksanakan perjalanan dimaksud. Nakhoda kapal di sini sebagai

¹⁰ Pasal 1 butir 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

laik laut, unsur-unsur laik laut adalah stabilitas harus memadai, tindakan-tindakan pengamanan terhadap muatan, tata pemompaan harus berfungsi dan palka-palka harus ditutup kedap air.¹¹

Kewajiban umum yang harus ditaati seorang nakhoda adalah wajib mentaati peraturan-peraturan sebagai jaminan kelaikan dan keselamatan kapal para pelayarnya maupun muatannya. Kewajiban hukum ini dibebankan kepada nakhoda secara pribadi, perintah-perintah dari pengusaha kapal tidak dapat membebaskannya, nakhoda tidak terikat dengan perintah-perintah tersebut jika hal itu bertentangan dengan kewajiban-kewajibannya menurut perundang-undangan.

Tanggung jawab perusahaan pelayaran dalam hubungan kerja di bidang transportasi laut, kita mengenal adanya 3 kelompok orang, yaitu pengusaha kapal atau perusahaan pelayaran, nakhoda dan anak buah kapal, baik sebagai perwira kapal ataupun klasi. Tiap-tiap orang yang terlibat bekerja dalam kapal harus bekerja sama dengan baik agar tujuan dari pelayaran itu terpenuhi. Ketiga pihak yang terlibat tersebut, umumnya terikat oleh suatu perjanjian tertentu, dan harus memiliki izin tertentu untuk dapat bekerja sama dalam sebuah usaha pelayaran. Ini tentu saja dimaksudkan agar tiap-tiap pihak dapat bekerja dengan penuh tanggung jawab, sesuai dengan apa yang telah tertuang dalam surat izin ataupun perjanjian tersebut. Sehingga apabila terjadi suatu masalah dalam pelayaran yang disebabkan oleh human error, maka akan dengan langsung dapat diketahui dan diantisipasi, sehingga tidak menyebabkan terjadinya masalah yang lebih besar.¹²

¹¹ Badaruddin, Ruslan Renggong, Abd. Haris Hamid, *Analisis Tanggung Jawab Hukum Nakhoda Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Wilayah Kesyahbandaran Utama Makassar*, Indonesian Journal of Legality of Law, Vol. 3(2) : 79-87, Juni 2021, hlm. 80

¹² *Ibid*, hlm. 85

Bagaimanapun kecakapan seluruh pekerja kapal dalam menempuh suatu pelayaran, resiko akan terjadinya kecelakaan kapal ditengah laut tetap ada. Sehingga dibutuhkan pengawasan yang baik dan ketat atas sebuah kapal dalam pelayaran. Pengawasan terhadap keselamatan (*safety*) dari Perusahaan Pelayaran terhadap kapal yang berlayar telah diatur dalam *International Safety Management Code* (ISM Code) yaitu merupakan aturan standar internasional tentang manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan/ pengendalian pencemaran lingkungan. Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang/cargo dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka IMO mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan ISM Code yang juga dikonsolidasikan dalam SOLAS Convention.

Pada dasarnya ISM Code mengatur adanya manajemen terhadap keselamatan (*safety*) baik Perusahaan Pelayaran maupun kapal termasuk SDM yang menanganinya. Untuk Perusahaan Pelayaran, harus ditunjuk seorang setingkat Manajer yang disebut DPA (*Designated Person Ashore*/Orang yang ditunjuk di darat). Ia bertanggung jawab dan melakukan pengawasan terhadap keselamatan (*safety*) dari Perusahaan Pelayaran tersebut. Manajer penanggung jawab ini harus bertanggung jawab dan mempunyai akses langsung kepada Pimpinan tertinggi (Direktur Utama/Pemilik Kapal) dari Perusahaan Pelayaran tersebut.

Peran Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dalam penanggulangan keselamatan pelayaran. Berdasarkan visi komite nasional keselamatan transportasi adalah meningkatnya keselamatan transportasi dengan berkurangnya kecelakaan oleh penyebab serupa, sedangkan misi yang diemban adalah :

1. Melaksanakan kegiatan investigasi dan penelitian yang meliputi analisis dan evaluasi sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi.
2. Melaksanakan penyusunan rekomendasi sebagai bahan masukan bagi perumusan kebijakan keselamatan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi; dan
3. Melaksanakan penelitian penyebab kecelakaan transportasi dengan bekerja sama dengan organisasi profesi yang berkaitan dengan penelitian penyebab kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan visi KNKT.

Pasal 256 tentang Investigasi Kecelakaan, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran kapal dinyatakan bahwa:

1. Investigasi kecelakaan kapal dilakukan oleh komite nasional keselamatan transportasi untuk mencari fakta guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama;
2. Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap setiap kecelakaan kapal; dan
3. Investigasi yang dilakukan oleh komite nasional keselamatan transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan kapal.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), bertanggung jawab untuk melakukan investigasi atas kecelakaan transportasi baik darat, laut maupun udara kemudian memberikan usulan-usulan perbaikan agar kecelakaan yang sama tidak lagi terjadi pada masa depan. KNKT melakukan investigasi kecelakaan didasarkan pada aspek legalitas berupa Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999, yang didalamnya mengatur tugas pokok dan fungsinya:

1. Melakukan investigasi dan penelitian yang meliputi analisis dan evaluasi sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi;
2. Memberikan rekomendasi bagi penyusunan perumusan kebijaksanaan keselamatan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi;
3. Melakukan penelitian penyebab kecelakaan transportasi dengan bekerja sama dengan organisasi profesi yang berkaitan dengan penelitian penyebab kecelakaan transportasi.

Untuk melaksanakan tugas tersebut, KNKT mempunyai wewenang antara lain: memasuki tempat kejadian kecelakaan, mengumpulkan barang bukti, mengamankan *On Board Recording* (OBR), memanggil dan meminta keterangan saksi, menentukan penyebab kecelakaan transportasi dan membuat rekomendasi keselamatan transportasi agar kecelakaan dengan penyebab yang sama tidak terjadi lagi. Wewenang dalam melakukan investigasi oleh KNKT kecelakaan transportasi secara eksplisit sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Sebelumnya secara yuridis perbuatan-perbuatan yang termasuk kedalam tindak pidana dibidang pelayaran diatur secara eksklusif didalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP), yakni dalam buku kedua, Bab XXIX tentang kejahatan pelayaran, Pasal 438 sampai dengan Pasal 479, meliputi pembajakan, keterangan palsu isi surat ijin berlayar, pelanggaran perjanjian, dan penyerangan nakhoda. Namun sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran pengaturan mengenai tindak pidana di bidang Pelayaran delik pidana bertambah dan pelakunya bukan hanya manusia tetapi juga dapat dilakukan oleh korporasi.

Hal ini Sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 333 Undang-Undang Pelayaran, bahwa Tindak pidana di bidang pelayaran dianggap dilakukan oleh korporasi apabila tindak pidana tersebut dilakukan oleh orang-orang yang bertindak untuk dan/atau atas nama korporasi atau untuk kepentingan korporasi, baik berdasarkan hubungan kerja maupun hubungan lain, bertindak dalam lingkungan korporasi tersebut baik sendiri maupun bersama-sama". Dimana penyidikan, penuntutan, pemidanaan terhadap tindak pidana di bidang pelayaran yang dilakukan oleh korporasi dapat dilakukan terhadap korporasi maupun pengurusnya. Selain itu penjatuhan pidana denda juga dapat diperberat sampai 3 kali penjatuhan denda yang diatur dalam undang-undang pelayaran. Meskipun terdapat perluasan subjek dalam Undang-Undang Pelayaran, akan tetapi Undang- Undang Pelayaran tidak mengatur mengenai tindak pidana pembajakan sebagaimana yang diatur didalam KUHP.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur bahwa setiap kapal yang memasuki pelabuhan wajib menyerahkan surat, dokumen, dan warta kapal kepada Syahbandar saat itu juga pada ketika tiba di pelabuhan. Nakhoda, pemilik kapal, serta operator kapal juga melapor kepada Syahbandar mengenai kedatangan itu. Khusus untuk warta kapal, Nakhoda wajib mengisi, menandatangani, sampai menyampaikannya sendiri kepada Syahbandar. Namun, mesti dicatat, Pasal 137 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa Nakhoda tidak bertanggung jawab atas keabsahan maupun kebenaran materil dokumen terkait muatan kapal.

Nakhoda wajib mentaati dengan seksama peraturan yang lazim dan ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya. Ia tidak akan melakukan perjalanannya, kecuali bila kapalnya untuk melaksanakan itu memenuhi syarat, dilengkapi sepantasnya dan diberi anak buah kapal secukupnya. Nakhoda wajib memberi pertolongan kepada orang-orang yang ada dalam bahaya yang berada dalam kapal.¹³

Nakhoda tidak boleh meninggalkan kapalnya selama pelayaran atau bila ada bahaya mengancam. tugas dan tanggung jawab nakhoda kapal sangat banyak dan berat baik sebelum maupun selama pelayaran. Bahkan menurut hukum Internasional, nakhoda dapat bertindak untuk dan atas nama negara bendera kapal yang berwenang untuk memutuskan segala sesuatu yang berkaitan dengan keselamatan navigasi maupun keamanan pelayaran antara lain meminta izin kepada negara pantai dalam kaitannya menggunakan hak lintas damai, memasuki selat-selat sempit yang sesuai dengan karakteristik kapalnya.¹⁴

¹³ *Ibid*, hlm. 80

¹⁴ *Ibid*, hlm. 85

Nakhoda kapal mempunyai peranan penting dalam kapal, karena yang mengemudikan kapal tersebut selamat sampai tempat tujuan. Nakhoda kapal memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal. Tugas seorang Nakhoda kapal adalah bertanggung jawab ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran, baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat.

Tugas dari seorang nakhoda antara lain sebagai pemegang Kewibawaan Umum, artinya semua orang yang berada di atas kapal, siapapun dia tanpa kecuali wajib patuh kepada perintah-perintah yang di berikan oleh seorang Nakhoda, hal ini demi terciptanya keamanan serta ketertiban di atas kapal. Sehingga tidak ada satu alasan apapun yang dibuat oleh orang-orang yang ada di atas kapal untuk menentang dari perintah yang diberikan oleh seorang Nakhoda kapal selama perintah itu masih sesuai dengan aturan serta tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan. Jika terdapat penentangan terhadap perintah dari Nakhoda, hal ini merupakan pelanggaran hukum, dan ini sesuai dengan Pasal 459 dan 460 KUHP.¹⁵

Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bahwa perbuatan pidana yang mungkin dapat dilakukan oleh nakhoda kapal diantaranya adalah :

1. Mengemudikan kapal dan menyebabkan tubrukan dengan kapal laut lainnya.
2. Memberikan perintah kepada awak kapal untuk melakukan kejahatan.
3. Mengambil keputusan dalam kapal dengan putus asa sehingga kapal laut diabaikan.

¹⁵ *Ibid*, hlm. 85

4. Mengemudikan kapal laut, sedangkan sertifikat khusus untuk mengemudikan kapal tidak punya.
5. Mengabaikan aturan sarana bantu navigasi.
6. Memaksakan kapal dijalankan ketika berlabuh tanpa persetujuan Syahbandar; dan
7. Nakhoda mengabaikan dan meninggalkan kapal laut tanpa seijin pemilik kapal laut.

Pengaturan terkait tanggung jawab pekerja kapal diatur dalam KUH Dagang mulai dari Pasal 375 sampai dengan Pasal 392 serta dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 142 dan 143. Anak buah kapal wajib mentaati nakhoda atau pemimpin kapal secara tepat dan cermat dan dilarang meninggalkan kapalnya tanpa izin nakhoda atau pemimpin kapal. Namun dengan pelanggaran kewajiban pekerja kapal dapat dikenakannya tindakan tidak diberikan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

Oleh karena itu, diperlukan adanya reconstruksi hukum terhadap KUH Dagang dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran untuk membuat pengaturan yang tegas disertai sanksi pidana terhadap larangan Anak Buah Kapal (ABK) meninggalkan kapal sebagai bentuk perlindungan hukum kepada pengusaha kapal.

Berdasarkan permasalahan di atas penulis tertarik untuk menjadikannya sebuah karya ilmiah berbentuk disertasi dengan judul **Rekonstruksi Regulasi Tanggung Jawab Pekerja Kapal Dalam Mewujudkan Perlindungan Hukum Kepada Pengusaha Berbasis Nilai Keadilan.**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, maka permasalahan yang akan dibahas adalah sebagai berikut :

1. Mengapa regulasi tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum kepada pengusaha belum berbasis nilai keadilan ?
2. Apa kelemahan regulasi tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum kepada pengusaha berbasis nilai keadilan ?
3. Bagaimana rekonstruksi regulasi tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum kepada pengusaha berbasis nilai keadilan ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan di atas, maka tujuan penelitian yang akan dibahas adalah sebagai berikut :

1. Untuk menganalisis dan mengetahui regulasi tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum kepada pengusaha belum berbasis nilai keadilan.
2. Untuk menganalisis dan mengetahui kelemahan regulasi tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum kepada pengusaha berbasis nilai keadilan.
3. Untuk menganalisis dan mengetahui serta merumuskan rekonstruksi regulasi tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum kepada pengusaha berbasis nilai keadilan.

D. Kegunaan Penelitian

Kegiatan penelitian disertasi ini diharapkan dapat memberi kegunaan baik secara teoretis maupun praktis.

1. Secara Teoretis

- a. Penelitian ini diharapkan untuk lebih memperkaya khasanah ilmu pengetahuan bagi penulis baik di bidang hukum pertanahan khususnya mengenai rekonstruksi regulasi tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum kepada pengusaha berbasis nilai keadilan.
- b. Penelitian ini bermanfaat memberikan sumbangan pemikiran dalam rangka pengembangan ilmu hukum, khususnya tentang rekonstruksi regulasi tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum kepada pengusaha berbasis nilai keadilan.

2. Secara Praktis

- a. Secara praktis hasil penelitian ini diharapkan bermanfaat sebagai bahan masukan kepada pihak terkait dengan rekonstruksi regulasi tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum kepada pengusaha berbasis nilai keadilan.
- b. Hasil penelitian ini secara praktis juga diharapkan bisa bermanfaat bagi masyarakat untuk bisa lebih mengetahui rekonstruksi reulasi tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum kepada pengusaha berbasis nilai keadilan.

E. Kerangka Teori

Kerangka teoritis adalah konsep-konsep yang sebenar-benarnya merupakan abstraksi dari hasil pemikiran atau kerangka dan acuan yang pada dasarnya

bertujuan mengadakan kesimpulan terhadap dimensi-dimensi. Setiap penelitian selalu disertai dengan pemikiran-pemikiran teoritis, hal ini karena adanya hubungan timbal balik yang erat antara teori dengan kegiatan pengumpulan, pengolahan, analisis, dan kontruksi data.

Teori didefinisikan sebagai seperangkat konsep, asumsi, dan generalisasi, yang digunakan untuk menjelaskan suatu gejala atau fenomena tertentu. Teori adalah serangkaian bagian atau variabel, definisi, dan dalil yang saling berhubungan yang menghadirkan sebuah pandangan sistematis mengenai fenomena dengan menentukan hubungan antara variabel, dengan maksud menjelaskan fenomena alamiah.

Teori adalah untuk menerangkan atau menjelaskan mengapa gejala spesifik atau proses tertentu terjadi, kemudian teori ini harus diuji dengan menghadapkan fakta-fakta yang menunjukkan ketidakbenaran, guna menunjukkan bangunan berfikir yang tersusun sistematis, logis (rasional), empiris (kenyataan), juga simbolis.¹⁶

Secara umum, teori adalah sebuah sistem konsep abstrak yang mengindikasikan adanya hubungan diantara konsep-konsep tersebut yang membantu kita memahami sebuah fenomena. Teori merupakan salah satu konsep dasar penelitian sosial. Secara khusus, teori adalah seperangkat konsep, konstruk, defenisi dan proposisi yang berusaha menjelaskan hubungan sistematis suatu fenomena, dengan cara memerinci hubungan sebab-akibat yang terjadi. Sehingga bisa dikatakan bahwa suatu teori adalah suatu kerangka kerja konseptual untuk

¹⁶ Otje Salman dan anton F Susanto, *Teori Hukum Mengingat, Mengumpul dan Membuka Kembali*, Refika Aditama Press, Jakarta, 2004, hlm. 21

mengatur pengetahuan dan menyediakan sesuatu untuk melakukan beberapa tindakan selanjutnya. Tiga hal yang perlu diperhatikan jika kita ingin mengenal lebih lanjut tentang teori yaitu :

1. Teori merupakan suatu proporsi yang terdiri dari konstrak yang sudah didefinisikan secara luas sesuai dengan hubungan unsur-unsur dalam proporsi tersebut secara jelas.
2. Teori menjelaskan hubungan antar variabel sehingga pandangan yang sistematis dari fenomena yang diterangkan variabel-variabel tersebut dapat jelas.
3. Teori menerangkan fenomena dengan cara menspesifikasikan variabel yang saling berhubungan.

Dengan demikian, teori memiliki tiga fungsi dalam penelitian ilmiah, yaitu *explanation*, *prediction*, dan *control* atau pengendalian terhadap suatu gejala. Teori merupakan seperangkat proposisi yang menggambarkan suatu gejala terjadi seperti itu. Proposisi-proposisi yang terkandung dan yang membentuk teori terdiri atas beberapa konsep yang terjalin dalam bentuk hubungan sebab-akibat. Namun, karena di dalam teori juga terkandung konsep teoritis, berfungsi menggambarkan realitas dunia sebagaimana yang dapat diobservasi. Dalam konteks ilmiah, suatu teori berfungsi:

1. Memperjelas dan mempertajam ruang lingkup variabel.
2. Memprediksi untuk menemukan fakta untuk kemudian dipakai guna merumuskan hipotesis dan menyusun instrumen penelitian.

3. Mengontrol dan membahas hasil penelitian untuk kemudian dipakai dalam memberikan saran.

Berdasarkan proses penelitian dalam penelitian kuantitatif, teori memiliki fungsi untuk memperjelas persoalan, menyusun hipotesis, menyusun instrumen dan pembahasan hasil analisis data. Penelitian dengan paradigma kuantitatif merupakan mencari data untuk dibandingkan dengan teori.¹⁷ Manfaat teori secara umum adalah sebagai berikut:

1. Hakikat dan makna dari sesuatu yang diteliti.
2. Menjelaskan hubungan sesuatu yang diteliti dengan hal lainnya.
3. Landasan untuk menyusun hipotesis penelitian.
4. Dasar untuk menyusun instrumen penelitian.
5. Acuan untuk membahas hasil penelitian.

Fungsi teori dalam penelitian kualitatif ialah untuk memperkuat peneliti sebagai *human instrument*, sehingga peneliti memiliki *skill* untuk menggali data penelitian secara lengkap dan mendalam serta mampu melakukan konstruksi temuannya ke dalam tema dan hipotesis. Karena itu, dalam penelitian kualitatif peneliti mencari teori untuk menjelaskan data penelitian yang diperoleh.¹⁸

Adapun kerangka teori yang akan dijadikan landasan untuk menjawab rumusan masalah dalam penulisan tesis ini yaitu:

1. **Grand Theory : Teori Keadilan**

Keadilan merupakan suatu tujuan dari adanya kepastian hukum, dalam hal tersebut untuk menjamin sebuah kepastian hukum, hal tidak boleh terlepas

¹⁷ <http://www.forum.kompas.com/alternatif>, Makalah tentang Pengertian Teori Menurut Pakar diakses pada tanggal 5 November 2021 pukul 20.00 WIB

¹⁸ http://id.wikipedia.org/wiki/Manfaat_dan_Fungsi_dari_Teori diakses pada tanggal 5 November 2021 pukul 20.00 WIB

ialah terkait keadilan. Dalam hal tersebut dapat dilihat apakah sebuah hukum telah dirasakan adil atau belum.

Secara analitis keadilan dapat dibagi dalam komponen prosedural dan substantif atau keadilan formil dan keadilan materil. Komponen prosedural atau keadilan formil berhubungan dengan gaya suatu sistem hukum seperti *rule of law* dan negara hukum (*rechtsstaat*), sedangkan komponen substantif atau keadilan materil menyangkut hak-hak sosial yang menandai penataan politik, ekonomi di dalam masyarakat.¹⁹ Prosedural *justice* atau keadilan formil atau keadilan prosedural, diekspresikan dalam penerapan prosedur penyelesaian sengketa atau prosedur pengambilan keputusan. Tolak ukurnya jelas ketaatan kepada hukum beracara.²⁰ Artinya keadilan prosedural merupakan keadilan yang terjadi apabila seseorang melaksanakan perbuatan sesuai dengan tata cara yang diharapkan.

Menurut Prof. Subekti bahwa hukum mengabdikan pada tujuan negara yang dalam pokoknya ialah mendatangkan kemakmuran dan kebahagiaan bagi rakyatnya. Tujuan negara tersebut dengan menyelenggarakan keadilan dan ketertiban, syarat-syarat yang pokok untuk mendatangkan kemakmuran dan kebahagiaan. Artinya, bahwa keadilan dapat digambarkan sebagai suatu keadaan keseimbangan yang membawa ketentraman dalam hati seseorang, dan jika diusik atau dilanggar akan menimbulkan kegelisahan atau kegoncangan.

Dengan demikian maka dapat kita lihat bahwa hukum tidak

¹⁹ Maidin Gultom, *Perlindungan Hukum Terhadap Anak dalam Sistem Peradilan Pidana Anak di Indonesia*, cet. ke-1, Refika Aditama, Bandung, 2008, hlm. 22

²⁰ I Dewa Gede Atmadja, *Filsafat Hukum Dimensi Tematis dan Historis*, cet. ke-1, Setara Press, Surabaya, 2013, hlm. 76

saja harus mencari keseimbangan antara pelbagai kepentingan yang bertentangan satu sama lain, untuk mendapatkan keadilan tetapi pada pokoknya harus juga mendapatkan keseimbangan antara tuntutan keadilan tersebut dengan tuntutan ketertiban atau kepastian hukum.²¹

Prof. Mr J. van Kan juga berpendapat serupa dengan menyatakan bahwa hukum bertujuan untuk menjaga kepentingan tiap-tiap manusia supaya kepentingan-kepentingan itu tidak dapat diganggu. Jelas disini, bahwa hukum memiliki tugas untuk menjamin adanya kepastian hukum dalam masyarakat.²² Sedangkan dalam teori utilitarianisme menyatakan bahwa tujuan hukum adalah untuk menciptakan ketertiban masyarakat, disisi yang lain untuk memberikan keadilan dan kemanfaatan sebesar-besarnya kepada masyarakat.²³ Hal ini berarti bahwa hukum merupakan pencerminan dari keadilan untuk menciptakan ketertiban dan kepastian hukum bagi masyarakat.

2. Middle Theory :

a. Teori Pertanggungjawab Pidana

Pertanggungjawaban dalam hukum pidana merupakan pertanggungjawaban menurut hukum pidana. Setiap orang bertanggung jawab atas segala perbuatannya, hanya kelakuannya yang menyebabkan hakim menjatuhkan hukum yang dipertanggungjawabkan pada pelakunya. Pertanggungjawab ini adalah pertanggungjawaban pidana.

Bambang Purnomo menyatakan bahwa : Pertanggungjawaban pidana adalah seseorang itu dapat dipidana atau tidaknya karena kemampuan dalam mempertanggungjawabkan perbuatannya. Dalam bahasa asing dikenal dengan

²¹ C.S.T. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1986, hlm. 41.

²² *Ibid*, hlm. 44-45

²³ Sukarno, Aburaera, dkk, *Filsafat Hukum Teori dan Praktik*, cet. ke-1, Kencana, Jakarta, 2013, hlm. 111

istilah toerekeningsvatbaarheid dan terdakwa akan dibebaskan dari tanggung jawab jika itu tidak melanggar hukum.²⁴

Menurut teori pertanggungjawaban pidana, Roeslan Saleh dalam arti luas mempunyai tiga bidang, yaitu :²⁵

- a. Kemampuan bertanggung jawab orang yang melakukan perbuatan;
- b. Hubungan batin (sikap psikos) orang yang melakukan perbuatan dengan perbuatannya: Perbuatan yang ada kesengajaan, atau Perbuatan yang ada alpa, lalai, kurang hati-hati;
- c. Tidak ada alasan penghapus pertanggungjawaban pidana bagi pembuat.

Konsep pertanggungjawaban hukum bagi seseorang yang telah melakukan perbuatan melawan hukum di Indonesia tidak terlepas dari konsep negara hukum yang menjadi dasar utama dalam penegakan hukum di Indonesia. Amandemen Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, dalam perubahan keempat pada tahun 2002, konsepsi negara hukum yang sebelumnya hanya tercantum dalam Penjelasan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, dirumuskan dengan tegas dalam Pasal 1 ayat (3) yang menyatakan bahwa Negara Indonesia adalah Negara Hukum.

Prinsip Negara Hukum, *the rule of law not of man* yang disebut pemerintahan pada pokoknya adalah hukum sebagai sistem, bukan orang per orang yang hanya bertindak sebagai obyek dari sistem yang mengaturnya.²⁶

Gagasan Negara Hukum itu dibangun dengan mengembangkan perangkat hukum itu sendiri sebagai sistem yang fungsional dan berkeadilan,

²⁴ Bambang Purnomo, *Teori Pertanggungjawaban Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta, 2016, hlm. 54

²⁵ Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Aksara Baru, Jakarta, 2009, hlm. 93

²⁶ Darji Darmodiharjo dan Shidarta, *Pokok-Pokok Filsafat Hukum: Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum di Indonesia*, Ed. V, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2012, hlm. 29

dikembangkan dengan menata supra struktur dan infra struktur kelembagaan politik, ekonomi dan sosial yang tertib dan teratur, serta dibina dengan membangun budaya dan kesadaran hukum yang nasional dan impersonal dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara. Untuk itu sistem hukum perlu dibangun (*law making*) dan ditegakan (*law enforcing*) sebagaimana mestinya, dimulai dengan konstitusi sebagai hukum yang paling tinggi kedudukannya.²⁷

Hukum pidana sebagai salah satu bagian independen dari Hukum Publik merupakan salah satu instrumen hukum yang sangat urgen eksistensinya sejak jaman dahulu. Hukum pidana sangat penting eksistensinya dalam menjamin keamanan masyarakat dari ancaman tindak pidana, menjaga stabilitas negara dan bahkan merupakan lembaga moral yang berperan merehabilitasi para pelaku pidana. Hukum pidana terus berkembang sesuai dengan tuntutan tindak pidana yang ada di setiap masanya.²⁸

Hukum pidana terdiri dari norma-norma yang berisi keharusan- keharusan dan larangan-larangan undang-undang (oleh pembentuk undang- undang) telah dikaitkan dengan suatu sanksi berupa hukuman, yakni suatu penderitaan yang bersifat khusus.

Hukum pidana merupakan suatu sistem norma-norma yang menentukan terhadap tindakan-tindakan yang mana (hal melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu di mana terdapat suatu keharusan untuk melakukan sesuatu) dan dalam keadaan- keadaan bagaimana hukum itu dapat dijatuhkan, serta hukuman yang bagaimana yang dapat dijatuhkan bagi tindakan-tindakan tersebut.²⁹

Hukum pidana adalah bagian dari hukum positif yang berlaku di suatu negara dengan memperhatikan waktu, tempat dan bagian penduduk, yang

²⁷ R. Tresna, *Politik Hukum Pidana*, Pustaka Tinta Mas, Surabaya, 2013, hlm. 42

²⁸ Adami Chazawi, *Penafsiran dan Penegakan Hukum Pidana*, Raja Grafindo, Jakarta, 2012, hlm. 36

²⁹ P. A. F. Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2007, hlm. 39

memuat dasar-dasar dan ketentuan-ketentuan mengenai tindakan larangan atau tindakan keharusan dan kepada pelanggarnya diancam dengan pidana, menentukan pula bilamana dan dalam hal apa pelaku pelanggaran tersebut dipertanggungjawabkan, serta ketentuan-ketentuan mengenai hak dan cara penyidikan, penuntutan, penjatuhan pidana dan pelaksanaan pidana demi tegaknya hukum yang bertitik berat kepada keadilan.³⁰

Pidana memiliki pengertian perbuatan yang dilakukan setiap orang/subyek hukum yang berupa kesalahan dan bersifat melanggar hukum ataupun tidak sesuai dengan perundang-undangan, sedangkan tindak pidana adalah perbuatan melakukan atau tidak melakukan sesuatu yang oleh peraturan perundang-undangan dinyatakan sebagai perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana, untuk dinyatakan sebagai tindak pidana, selain perbuatan tersebut dilarang dan diancam pidana oleh peraturan perundang-undangan, harus juga bersifat melawan hukum atau bertentangan dengan kesadaran hukum masyarakat. Setiap tindak pidana selalu dipandang bersifat melawan hukum, kecuali ada alasan pembenar.³¹

Tindak pidana adalah suatu bentuk tingkah laku yang bertentangan dengan moral kemanusiaan, merugikan masyarakat, asosial, melanggar hukum serta undang-undang pidana. Unsur-unsur yang mengakibatkan dipidanya seorang terdakwa adalah mampu bertanggung jawab.

Tujuan dipidanya seorang terdakwa bukanlah suatu pembalasan melainkan pembinaan bagi terdakwa yang telah berbuat salah dan agar dapat mempertanggungjawabkan perbuatannya. Syarat-syarat seorang mampu bertanggung jawab adalah faktor akal dan faktor kehendak. Faktor akal yaitu dapat membedakan antara perbuatan yang diperbolehkan dan perbuatan yang tidak diperbolehkan. Faktor kehendak yaitu menyesuaikan tingkah lakunya dengan keinsafan atas mana diperbolehkan dan yang tidak.³²

³⁰ Andi Hamzah, *Hukum Pidana dan Acara Pidana*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2006, hlm. 27

³¹ Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2002, hlm. 35

³² M. Solly Lubis, *Penegakan Hukum Pidana*, Mandar Maju, Bandung, 2009, hlm. 63

Seseorang yang melakukan perbuatan pidana akan mempertanggungjawabkan perbuatannya tersebut dengan pidana, apabila ia mempunyai kesalahan. Seseorang mempunyai kesalahan apabila pada waktu melakukan perbuatan, dilihat dari segi masyarakat menunjukkan pandangan yang normatif mengenai kesalahan yang telah dilakukan oleh orang tersebut.

Menurut Lili Rasdjidi dan Ira Rasjidi perbuatan pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barang siapa melanggar larangan tersebut. Pertanggungjawaban pidana atau kesalahan seseorang dapat tidaknya ia dipidana harus memenuhi rumusan sebagai berikut :³³

- a. Kemampuan bertanggungjawab orang yang melakukan perbuatan;
- b. Hubungan batin (sikap psikis) orang yang melakukan perbuatan dengan perbuatannya, berupa kesengajaan (dolus) atau kealpaan (culpa);
- c. Tidak ada alasan yang menghapus pertanggungjawaban pidana atau kesalahan bagi pembuat.

Dipidananya seseorang tidaklah cukup dengan membuktikan bahwa orang itu telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan hukum atau bersifat melawan hukum. Untuk dapat dipertanggungjawabkan orang tersebut perlu adanya syarat bahwa orang yang melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau bersalah.³⁴ Selanjutnya menurut teori pertanggungjawaban pidana Roeslan Saleh dalam hukum pidana dikenal dengan adanya tiga unsur pokok, yaitu :³⁵

1) Unsur perbuatan

³³ Lili Rasdjidi dan Ira Rasjidi, *Dasar-Dasar Filsafat dan Teori Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2012, hlm. 74

³⁴ Nikmah Rosidah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Pustaka Magister, Semarang, 2011, hlm. 40

³⁵ Roeslan Saleh, *Op.cit.*, hlm. 52

Unsur pertama adalah perbuatan atau tindakan seseorang. Perbuatan orang ini adalah titik penghubung dan dasar untuk pemberian pidana;

2) Unsur orang atau pelaku.

Orang atau pelaku adalah subyek tindak pidana atau seorang manusia. Hubungan unsur orang atau pelaku mengenai hal kebatinan, yaitu hal kesalahan si pelaku tindak pidana. Hanya dengan hubungan batin ini, perbuatan yang dilarang dapat dipertanggungjawabkan pada si pelaku dan baru akan tercapai apabila ada suatu tindak pidana yang pelakunya dapat dijatuhi hukuman.

3) Unsur pidana, melihat dari pelaku

Pidana adalah penderitaan yang sengaja dibebankan kepada orang yang melakukan perbuatan yang memenuhi syarat tertentu itu.³⁶

Menurut Titik Triwulan bahwa pertanggungjawaban harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum bagi seseorang untuk menuntut orang lain untuk memberi pertanggung jawabannya. dalam hukum perdata dasar pertanggungjawaban dibagi menjadi dua macam, yaitu kesalahan dan risiko. Dengan demikian dikenal dengan pertanggungjawaban atas dasar kesalahan (*liability without based on fault*) dan pertanggungjawaban tanpa kesalahan yang dikenal (*liability without fault*), sedangkan tanggung jawab risiko atau tanggung jawab mutlak dikenal dengan (*strict liability*).

Prinsip dasar pertanggung jawaban atas dasar kesalahan mengandung arti bahwa seseorang harus bertanggung jawab karena ia melakukan kesalahan karena merugikan orang lain. sebaliknya prinsip tanggung jawab risiko adalah, bahwa konsumen penggugat tidak diwajibkan lagi melainkan produsen tergugat langsung bertanggung jawab sebagai risiko usahanya.³⁷

Menurut Abdul Kadir Muhammad tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum (*tort liability*) dibagi menjadi beberapa teori, yaitu :³⁸

³⁶ Roeslan Saleh, *Op.cit*, hlm. 52

³⁷ Titik Triwulan dan Shinta Febrian, *Perlindungan Hukum Bagi Pasien*, Prestasi Pustaka, Jakarta, 2010, hlm. 43

³⁸ *Ibid*, hlm. 42

- a. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (*intentional tort liability*), tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian.
- b. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (*negligence tort liability*), didasarkan pada konsep kesalahan (*concept of fault*) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (*intermingled*).
- c. Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strict liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun bukan kesalahannya tetap bertanggung jawab atas kerugian yang timbulkan artinya meskipun bukan bertanggung jawab atas kerugian yang timbulkan.

Pertanggungjawaban pidana dalam istilah asing disebut dengan *teorekenbaarheid* atau *criminal responsibility* yang menjurus kepada pemidanaan pelaku dengan maksud untuk menentukan seseorang terdakwa atau tersangka dapat dipertanggungjawabkan atas suatu tindakan pidana yang terjadi atau tidak.³⁹ Pertanggungjawaban dalam hukum pidana (*Criminal Responsibility*) artinya : Orang yang melakukan suatu tindak pidana belum tentu harus dipidana, tapi harus mempertanggungjawabkan atas perbuatannya yang telah dilakukan. Seseorang yang melakukan atau tidak melakukan perbuatan yang dilarang oleh undang-undang dan tidak dibenarkan oleh masyarakat. Untuk adanya pertanggungjawaban pidana harus jelas terlebih dahulu siapa yang dapat dipertanggungjawabkan, ini berarti harus dipastikan dahulu yang dinyatakan sebagai pembuat suatu tindak pidana.

Pertanggungjawaban pidana (*criminal liability*) diartikan sebagai suatu kewajiban hukum pidana untuk memberikan pembalasan kepada pelaku

³⁹ Amir Ilyas, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Renggang Education Yogyakarta, Yogyakarta, 2012, hlm. 20.

tindak pidana karena ada orang lain yang dirugikan. Pertanggungjawaban pidana menyangkut pemberian pidana karena sesuatu perbuatan yang bertentangan dengan hukum pidana. Kesalahan (*schuld*) menurut hukum pidana mencakup kesengajaan dan kelalaian. Kesengajaan (*dolus*) merupakan bagian dari kesalahan.

Kesalahan pelaku berkaitan dengan kejiwaan yang erat kaitannya dengan suatu tindakan terlarang karena unsur penting dalam kesengajaan adalah adanya niat (*mens rea*) dari pelaku itu sendiri. Ancaman pidana karena kesalahan lebih berat dibandingkan dengan kelalaian atau kealpaan (*culpa*). Bahkan ada beberapa tindakan tertentu jika dilakukan dengan kealpaan tidak merupakan tindak pidana, lain hal jika dilakukan dengan sengaja, maka hal itu merupakan suatu tindak pidana.

Tindak pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum yang disertai dengan ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu bagi barangsiapa yang melanggar aturan hukum yang berlaku. Dampak dari suatu kejahatan dan pelanggaran adalah pertanggungjawaban pidana. Adapun definisi dari pertanggungjawaban pidana adalah suatu yang dipertanggungjawabkan secara pidana terhadap seseorang yang melakukan perbuatan pidana atau tindak pidana. Perbuatan yang telah memenuhi rumusan delik atau tindak pidana dalam undang-undang belum tentu dapat dipidana karena harus dilihat dulu orang atau pelaku tindak pidana tersebut.

Pertanggungjawaban pidana menjurus kepada pembedaan pelaku, jika melakukan suatu tindak pidana dan memenuhi unsur-unsur yang telah

ditentukan oleh undang-undang. Dilihat dari terjadinya perbuatan yang dilarang, seseorang akan diminta pertanggungjawaban apabila perbuatan tersebut melanggar hukum. Pertanggungjawaban pidana lahir dengan diteruskannya celaan (*vewijbaarheid*) yang objektif terhadap perbuatan yang dinyatakan sebagai tindak pidana yang berlaku, dan secara subjektif kepada pembuat tindak pidana yang memenuhi persyaratan untuk dapat dikenai pidana karena perbuatannya.

Dari sudut kemampuan bertanggung jawab maka hanya orang yang mampu bertanggung jawab yang dapat diminta pertanggungjawaban. Umumnya pertanggungjawaban pidana dirumuskan secara negatif. Hal ini berarti dalam hukum pidana Indonesia, Undang-undang justru merumuskan keadaan-keadaan yang dapat menyebabkan pembuat tidak dipertanggungjawabkan. Perumusan pertanggungjawaban pidana secara negatif dapat terlihat dari ketentuan Pasal 44, 48, 49, 50, dan 51 KUHP (Kitab Undang-Undang Hukum Pidana). Seluruhnya merumuskan hal-hal yang dapat mengecualikan pembuat dari pengenaan pidana kepada pelaku tindak pidana kejahatan.⁴⁰

Pertanggungjawaban (pidana) menjurus kepada pemidanaan, jika telah melakukan suatu tindak pidana dan memenuhi unsur-unsurnya yang telah ditentukan dalam undang-undang. Dilihat dari sudut terjadinya suatu tindakan yang terlarang (diharuskan), seseorang akan dipertanggungjawab-pidanakan atas tindakan-tindakan tersebut apabila tindakan tersebut bersifat melawan hukum (dan tidak ada peniadaan sifat melawan hukum atau *rechtsvaardigingsgrond* atau alasan pembenar) untuk itu.

Pengertian pertanggung jawaban pidana menurut Andi Hamzah, dikatakan: Pengertian pertanggung jawaban dalam hukum pidana, yang dinamakan *criminal liability* atau *responsibility*, adalah merupakan kelanjutan dari pengertian perbuatan pidana. Jika orang telah melakukan perbuatan pidana, belum tentu dapat dijatuhi pidana, sebab masih harus dilihat pula apakah

⁴⁰ Leden Marpaung, *Asas Teori Praktik Hukum Pidana*, Cet. Ketujuh, Sinar Grafika, Jakarta, 2011, hlm. 22.

orang tersebut dapat dipersalahkan atas perbuatan yang telah dilakukannya sehingga orang tersebut dapat dipertanggungjawabkan dalam hukum pidana. Dengan demikian bahwa orang yang telah melakukan perbuatan pidana tanpa adanya kesalahan, maka orang tersebut tidak dapat dipidana, sesuai dengan asas hukum yang tidak tertulis, asas *geen straf zonder schuld*, yang artinya tidak ada pidana jika tidak ada kesalahan.⁴¹

Berkaitan dengan harus adanya unsur kesalahan jika seseorang melakukan suatu tindak pidana maka dapat dipertanggungjawabkan perbuatannya sesuai dengan aturan yang berlaku.

Bahwa dapat dipidananya seseorang terlebih dahulu harus ada dua syarat yang menjadi satu keadaan, yaitu perbuatan yang bersifat melawan hukum sebagai sendi perbuatan pidana, dan perbuatan yang dilakukan itu dapat dipertanggungjawabkan sebagai sendi kesalahan. Putusan untuk menjatuhkan pidana harus ditentukan adanya perbuatan pidana dan adanya kesalahan yang terbukti dari alat bukti dengan keyakinan hakim terhadap seorang tertuduh yang dituntut di muka pengadilan.⁴²

Dalam suatu pertanggungjawaban pidana maka tidak terlepas dari teori pertanggungjawaban. Adapun teori pertanggungjawaban pidana tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Teori pertanggungjawaban mutlak (*strict liability*) adalah pertanggungjawaban tanpa kesalahan, dimana pembuat sudah dapat dipidana apabila sudah terbukti untuk melakukan perbuatan pidana.

Asas ini diartikan dengan istilah *without fault* yang berarti bahwa seseorang dapat dipidana jika telah melakukan suatu perbuatan pidana. Jadi unsur dari *strict liability* adalah perbuatan (*actus reus*) sehingga yang dibuktikan hanya *actus reus* dan *mens rea*.

⁴¹ Andi Hamzah, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, CV Artha Jaya, Jakarta, 2014, hlm. 76-77.

⁴² Bambang Poernomo, *Asas-asas Hukum Pidana Indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2015, hlm. 134

Penerapan *strict liability* sangat eratkaitannya dengan ketentuan tertentu dan terbatas. Untuk lebih jelasnya penerapan *strict liability* tersebut terdapat beberapa patokan sebagai berikut :⁴³

- 1) Tidak berlaku umum terhadap semua jenis perbuatan pidana, tetapi sangat terbatas dan tertentu terutama mengenai kejahatan anti sosial atau yang membahayakan sosial.
- 2) Perbuatan yang dilakukan benar-benar melawan hukum (*unlawful*) yang sangat bertentangan dengan kehati-hatian yang diwajibkan hukum dengan kepatutan.
- 3) Perbuatan tersebut dilarang keras oleh undang-undang karena dianggap perbuatan-perbuatan yang potensial mengandung bahaya.
- 4) Perbuatan tersebut dilakukan dengan cara tidak melakukan pencegahan yang wajar (*unreasonable precautions*).

Dalam perspektif *ius constituendum*, sistem pertanggungjawaban sudah dirumuskan didalam Rancangan Konsep KUHP yang berbunyi : Sebagian pengecualian dari asas kesalahan undang-undang dapat menentukan bahwa untuk tindak pidana tertentu pembuat dapat dipidana semata-matatelah dipenuhinya unsur tindak pidana oleh perbuatannya, tanpa memperhatikan lebih jauh kesalahan dalam melakukan tindak pidanatersebut.

Pasal ini merupakan suatu pengecualian karena tidak berlaku untuk semua tindak pidana akan tetapi untuk hal yang tertent dan terbatas. Untuk tindak pidana tertentu tersebut, pelakunya sudah dapat dipidana karena telah terpenuhinya unsur perbuatan pidana oleh perbuatannya. Disini kesalahan pembuat dalam melakukan perbuatan tersebut tidak lagi diperhatikan.

⁴³ M. Yahya Harahap, *Beberapa Tinjauan tentang Permasalahan Hukum*, Cet. Pertama, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1997, hlm. 37-38.

- b. Teori pertanggungjawaban pengganti (*vicarious liability*) adalah pertanggungjawaban seseorang tanpa melakukan kesalahan pribadi, bertanggungjawab atas tindakan orang lain (*a vicarious liability is one where in one person, thought without personal fault, is more liable for the conduct of another*).

Ada dua syarat penting yang harus dipenuhi dengan pertanggungjawaban pengganti (*vicarious liability*) yaitu : Adanya suatu hubungan antara yang satu dengan yang lain, dan Perbuatan yang dilakukan harus berkaitan dengan ruang lingkup dimana perbuatan itu terjadi.⁴⁴

Teori Sistem Hukum Lawrence M. Friedmann

Lawrence M. Friedman menyatakan bahwa hukum itu terdiri dari komponen struktur, substansi dan kultur.

- a) Komponen struktur yaitu kelembagaan yang diciptakan oleh sistem hukum itu dengan berbagai macam fungsi dalam rangka mendukung bekerjanya sistem tersebut. Komponen ini dimungkinkan melihat bagaimana sistem hukum itu memberikan pelayanan terhadap penggarapan bahan-bahan hukum secara teratur.
- b) Komponen substantif, yaitu sebagai output dari sistem hukum, berupa peraturan-peraturan, keputusan-keputusan yang digunakan baik oleh pihak yang mengatur maupun yang diatur.
- c) Komponen kultur, yaitu terdiri dari nilai-nilai, sikap-sikap, persepsi, *custom, ways of doing, ways of thinking, opinion* yang mempengaruhi bekerjanya hukum oleh Lawrence M. Friedman disebut sebagai kultur hukum. Kultur hukum inilah yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan antara peraturan hukum dengan tingkah laku hukum seluruh warga masyarakat

Teori ini digunakan untuk mengetahui konsep rekonstruksi tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum pengusaha kapal, baik dalam aspek substansi, struktur, dan kultur.

3. Applied Theory :

a. Teori Perlindungan Hukum

Menurut Fitzgerald seperti dikutip Satjipto Raharjo, awal mula munculnya teori perlindungan hukum berasal dari teori hukum alam atau aliran hukum alam. Aliran ini dipelopori oleh Plato, Aristoteles (murid Plato), dan Zeno (pendiri aliran Stoic).

Menurut aliran hukum alam, menyatakan bahwa hukum berasal dari Tuhan, yang bersifat universal dan abadi, dan bahwa hukum dan moral tidak dapat dipisahkan. Penganut aliran ini berpandangan bahwa hukum dan akhlak merupakan cerminan dan pengaturan lahir batin manusia yang diwujudkan melalui hukum dan akhlak.⁴⁵

Fitzgerald menjelaskan teori perlindungan hukum Salmond bahwa hukum bertujuan untuk mengintegrasikan dan mengkoordinasikan berbagai kepentingan dalam masyarakat karena dalam lalu lintas

⁴⁴ *Ibid*, hlm. 40

⁴⁵ Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2010, hlm. 53

kepentingan, perlindungan kepentingan tertentu hanya dapat dilakukan dengan membatasi berbagai kepentingan di pihak lain.

Kepentingan hukum adalah mengurus hak dan kepentingan manusia, sehingga hukum mempunyai kewenangan tertinggi untuk menentukan kepentingan manusia yang perlu diatur dan dilindungi. Perlindungan hukum harus melihat tahapan-tahapan, yaitu perlindungan hukum yang lahir dari suatu ketentuan hukum dan segala peraturan hukum yang diberikan oleh masyarakat yang pada dasarnya merupakan kesepakatan masyarakat untuk mengatur hubungan perilaku antara anggota masyarakat dan antara individu dengan pemerintah yang dianggap mewakili kepentingan masyarakat.⁴⁶

Sebagai bagian dari berbagai upaya yang dilakukan oleh pemerintah di suatu negara melalui jalur hukum yang tersedia. Termasuk membantu subjek hukum untuk mengenali dan memahami hak dan kewajibannya serta dalam menghadapi kesulitan dalam memperoleh sarana dan prasarana untuk memperoleh haknya. Pemerintah yang mewakili negara, serta tujuan negara itu sendiri, pemerintah harus menjamin terselenggaranya hak dan kewajiban, serta melindungi segenap bangsa dalam suatu negara dan mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat negara itu termasuk dalam pengertian perlindungan hukum.

Perlindungan hukum adalah memberikan perlindungan terhadap hak asasi manusia yang telah dirugikan oleh orang lain dan perlindungan ini diberikan kepada masyarakat agar mereka dapat menikmati semua hak yang diberikan oleh hukum. Indonesia adalah negara hukum, yang diakui secara konstitusional dalam Pasal 1 ayat (3) UUD 1945. Dengan demikian, negara menjamin hak-hak hukum warga negaranya dengan

⁴⁶ *Ibid*, hlm. 54

memberikan perlindungan hukum kepada setiap warga negara. Beberapa definisi, tentang perlindungan hukum menurut para ahli, antara lain:

Menurut Satjipto Rahardjo, perlindungan hukum adalah upaya untuk melindungi kepentingan seseorang dengan cara mengalokasikan suatu kekuasaan kepadanya untuk bertindak dalam rangka kepentingannya.⁴⁷

Menurut CST Kansil, Perlindungan hukum adalah berbagai upaya hukum yang harus diberikan oleh aparat penegak hukum untuk memberikan rasa aman, baik mental maupun fisik dari gangguan dan berbagai ancaman dari pihak manapun. Sedangkan menurut Muktie A. Fadjar, perlindungan hukum merupakan penyempitan arti dari perlindungan, dalam hal ini hanya perlindungan oleh hukum.

Perlindungan yang diberikan oleh hukum juga berkaitan dengan hak dan kewajiban, dalam hal ini yang dimiliki oleh manusia sebagai subjek hukum dalam interaksinya dengan sesama manusia dan lingkungannya. Manusia sebagai subjek hukum mempunyai hak dan kewajiban untuk melakukan perbuatan hukum.

Perlindungan hukum adalah sesuatu yang melindungi subjek hukum melalui peraturan perundang-undangan yang berlaku dan ditegakkan pelaksanaannya dengan menggunakan sanksi. Perlindungan hukum dibagi menjadi dua, yaitu perlindungan hukum preventif dan perlindungan hukum represif. Perlindungan hukum preventif diberikan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mencegah pelanggaran sebelum terjadi. Hal ini tertuang dalam peraturan perundang-undangan dengan tujuan untuk mencegah terjadinya pelanggaran dan memberikan rambu-rambu dalam menjalankan kewajiban. Perlindungan hukum represif adalah perlindungan terakhir berupa sanksi berupa denda, kurungan, dan

⁴⁷ Satjipto Rahardjo, *Sisi-Sisi Lain dari Hukum di Indonesia*, Jakarta, Kompas, 2013, hlm, 121.

hukuman tambahan yang diberikan jika telah terjadi sengketa atau telah dilakukan pelanggaran.⁴⁸

Perlindungan hukum adalah upaya hukum untuk melindungi hak-hak manusia serta hak dan kewajiban yang timbul dari hubungan hukum antara manusia sebagai subjek hukum. Konsep perlindungan hukum bagi masyarakat barat didasarkan pada konsep pengakuan, perlindungan hak. Ia menerapkan konsepsi barat sebagai kerangka pemikiran dengan Pancasila sebagai ideologi dan landasan filosofis.

Sehingga asas perlindungan hukum bagi bangsa Indonesia adalah asas pengakuan dan perlindungan harkat dan martabat manusia yang berdasarkan Pancasila dan asas negara hukum yang berdasarkan Pancasila. Pendapat tersebut dijadikan sebagai sumber dalam penerapan perlindungan hukum di Indonesia, agar penerapan perlindungan hukum di Indonesia tidak menyimpang dari norma dasar yaitu Pancasila yang merupakan dasar ideologis bangsa Indonesia.⁴⁹

F. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara konsep-konsep khusus, yang merupakan kumpulan dalam arti yang berkaitan dengan istilah yang ingin tahu akan diteliti. Adapun kerangka konseptual yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Rekonstruksi Hukum

Secara terminologi rekonstruksi memiliki banyak pengertian, dalam perencanaan pembangunan nasional sering dikenal dengan istilah rekonstruksi. Rekonstruksi memiliki arti bahwa *re* berarti pembaharuan sedangkan *konstruksi* sebagaimana penjelasan diatas memiliki arti suatu sistem atau bentuk.⁵⁴ Beberapa pakar mendefinisikan rekonstruksi dalam berbagai interpretasi. B. N Marbun mendefinisikan secara sederhana penyusunan atau penggambaran kembali dari bahan-bahan yang ada dan disusun kembali

sebagaimana adanya atau kejadian semula.⁵⁵ Sedangkan menurut James P. Chaplin, *reconstruction* merupakan penafsiran data psikoanalitis sedemikian rupa, untuk menjelaskan perkembangan pribadi

yang telah terjadi, beserta makna materinya yang sekarang ada bagi individu yang bersangkutan.⁵⁶

Yusuf Qardhawi menyebutkan rekonstruksi itu mencakup tiga poin penting, yaitu *Pertama*, memelihara inti bangunan asal dengan tetap menjaga watak dan karakteristiknya. *Kedua*, memperbaiki hal-hal yang telah runtuh dan memperkuat kembali sendi-sendi yang telah lemah. *Ketiga*, memasukkan beberapa pembaharuan tanpa mengubah watak dan karakteristik aslinya. Dari sini dapat dipahami bahwa pembaharuan bukanlah menampilkan sesuatu yang benar-benar baru, namun lebih tepatnya merekonstruksi kembali kemudian menerapkannya dengan realita saat ini.⁵⁷

Berdasarkan di atas maka dapat disimpulkan maksud rekonstruksi dalam penelitian ini adalah pembaharuan sistem atau bentuk. Berhubungan dengan rekonstruksi hukum tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum kepada pengusaha berbasis nilai keadilan maka yang perlu dibaharui adalah sistem yang lama digantikan dengan sistem yang baru. Rekonstruksi tersebut inilah yang nantinya akan menjadi pedoman atau panduan dalam perencanaan pembuatan rancangan peraturan yang baru.

r

k

a

n

u

r

a

D

n

2. Tanggung Jawab

Pengertian tanggung jawab sangat luas, menurut Peter Salim tanggung jawab dapat dikelompokkan menjadi tiga dalam arti *accountability*, *responsibility*, dan *liability*. Tanggung jawab dalam arti *accountability* biasanya berkaitan dengan keuangan atau pembukuan atau yang berkaitan dengan pembayaran. Disamping itu *accountability* dapat diartikan sebagai kepercayaan. Tanggung jawab dalam arti *responsibility* dapat diartikan sebagai ikut memikul beban, akibat suatu perbuatan. Tanggung jawab dalam arti *responsibility* juga dapat diartikan sebagai kewajiban memperbaiki kesalahan yang pernah terjadi.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia tanggung jawab dalam arti *responsibility* dapat diartikan sebagai wajib menanggung segala sesuatunya, jika terjadi apa dapat disalahkan, dituntut, dan diancam hukuman oleh penegak hukum di depan pengadilan, menerima beban akibat tindakan sendiri atau orang lain.⁵⁸ Tanggung jawab dalam arti *liability* dapat pula berarti menanggung segala sesuatu kerugian yang terjadi akibat perbuatannya atau perbuatan orang lain yang bertindak untuk dan atas namanya. Tanggung jawab *liability* dapat diartikan kewajiban membayar ganti kerugian yang diderita.⁵⁹

⁵⁶ BJames P. Chaplin, Kamus Lengkap Psikologi, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2017

⁵⁷ Yusuf Qardhawi, *Problematika Rekonstruksi Ushul Fiqih, Al-Fiqh Al-Islâmi bayn AlAshâlah wa At-Tajdîd*, Tasikmalaya, 2014, hlm. 56.

Pertanggungjawaban pidana mengandung makna bahwa setiap orang yang melakukan tindak pidana atau melawan hukum, sebagaimana dirumuskan dalam undang-undang, maka orang tersebut patut mempertanggungjawabkan perbuatan sesuai dengan kesalahannya.

Dengan kata lain orang yang melakukan perbuatan pidana akan mempertanggungjawabkan perbuatan tersebut dengan pidana apabila ia mempunyai kesalahan, seseorang mempunyai kesalahan apabila pada waktu melakukan perbuatan dilihat dari segi masyarakat menunjukkan pandangan normatif mengenai kesalahan yang telah dilakukan orang tersebut.⁶⁰

Pertanggungjawaban pidana diterapkan dengan ppidanaan, yang bertujuan untuk untuk mencegah dilakukannya tindak pidana denganmenegakkan norma hukum demi pengayoman masyarakat; menyelesaikan konflik yang ditimbulkan tindak pidana; memulihkan keseimbangan; mendatangkan rasa damai dalam masyarakat; memasyarakatkan terpidana dengan mengadakan pembinaan sehingga menjadi orang baik dan membebaskan rasa bersalah pada terpidana.

⁵⁸ Hasan Alwi, *Op.cit*, hlm. 1295

⁵⁹ K. Martono, *Hukum Angkutan Udara Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011, hlm. 217

⁶⁰ Moeljatno, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Dalam Hukum Pidana*, Bina Aksara, Yogyakarta, 2002, hlm. 41

Pertanggungjawaban pidana harus memperhatikan bahwa hukum pidana harus digunakan untuk mewujudkan masyarakat adil dan makmur meratamateriil dan spirituil. Hukum pidana tersebut digunakan untuk mencegah atau menanggulangi perbuatan yang tidak dikehendaki. Selain itu penggunaan sarana hukum pidana dengan sanksi yang negatif harus memperhatikan biaya dan kemampuan daya kerja dari insitusi terkait, sehingga jangan sampai ada kelampauan beban tugas (*overbelasting*) dalam melaksanakannya.⁶¹

Perbuatan agar dapat dipertanggungjawabkan secara pidana, harus mengandung kesalahan. Kesalahan tersebut terdiri dari dua jenis yaitu kesengajaan (*opzet*) dan kelalaian (*culpa*).

a. Kesengajaan (*opzet*)

Sesuai teori hukum pidana Indonesia, kesengajaan terdiri dari tiga macam, yaitu sebagai berikut :⁶²

- 1) Kesengajaan yang bersifat tujuan
Bahwa dengan kesengajaan yang bersifat tujuan, si pelaku dapat dipertanggungjawabkan dan mudah dapat dimengerti oleh khalayak ramai. Apabila kesengajaan seperti ini ada pada suatu tindak pidana, si pelaku pantas dikenakan hukuman pidana. Karena dengan adanya kesengajaan yang bersifat tujuan ini, berarti si pelaku benar-benar menghendaki mencapai suatu akibat yang menjadi pokok alasan diadakannya ancaman hukuman ini.
- 2) Kesengajaan secara keinsyafan kepastian
Kesengajaan ini ada apabila si pelaku, dengan perbuatannya tidak bertujuan untuk mencapai akibat yang menjadi dasar dari delik, tetapi ia tahu benar bahwa akibat itu pasti akan mengikuti perbuatan itu.
- 3) Kesengajaan secara keinsyafan kemungkinan
Kesengajaan ini yang terang-terang tidak disertai bayangan suatu kepastian akan terjadi akibat yang bersangkutan, melainkan hanya

⁶¹ *Ibid*, hlm. 46

⁶² *Ibid*, hlm. 23

dibayangkan suatu kemungkinan belaka akan akibat itu. Selanjutnya mengenai kealpaan karena merupakan bentuk dari kesalahan yang menghasilkan dapat dimintai pertanggungjawaban atas perbuatan seseorang yang dilakukannya.

b. Kelalaian (*culpa*)

Kelalaian (*culpa*) terletak antara sengaja dan kebetulan, bagaimanapun juga culpa dipandang lebih ringan dibanding dengan sengaja, oleh karena itu delik culpa, culpa itu merupakan delik semu (*quasidelict*) sehingga diadakan pengurangan pidana.

Delik culpa mengandung dua macam, yaitu delik kelalaian yang menimbulkan akibat dan yang tidak menimbulkan akibat, tapi yang diancam dengan pidana ialah perbuatan ketidak hati-hatian itu sendiri, perbedaan antara keduanya sangat mudah dipahami yaitu kelalaian yang menimbulkan akibat dengan terjadinya akibat itu maka diciptalah delik kelalaian, bagi yang tidak perlu menimbulkan akibat dengan kelalaian itu sendiri sudah diancam dengan pidana.⁶³

Syarat-syarat elemen yang harus ada dalam delik kealpaan yaitu :⁶⁴

- 1) Tidak mengadakan praduga-praduga sebagaimana diharuskan oleh hukum, adapun hal ini menunjuk kepada terdakwa berpikir bahwa akibat tidak akan terjadi karena perbuatannya, padahal pandangan itu kemudian tidak benar. Kekeliruan terletak pada salah piker/pandang yang seharusnya disingkirkan. Terdakwa sama sekali tidak punya pikiran bahwa akibat yang dilarang mungkin timbul karena perbuatannya. Kekeliruan terletak pada tidak mempunyai pikiran sama sekali bahwa akibat mungkin akan timbul hal mana sikap berbahaya.
- 2) Tidak mengadakan penghati-hatian sebagaimana diharuskan oleh hukum, mengenai hal ini menunjuk pada tidak mengadakan penelitian kebijaksanaan, kemahiran/usaha pencegahan yang ternyata dalam keadaan yang tertentu/dalam caranya melakukan perbuatan.

Seseorang akan dipertanggungjawabkan atas tindakan-tindakan tersebut, apabila tindakan tersebut melawan hukum serta tidak ada alasan pembenar atau peniadaan sifat melawan hukum untuk pidana yang

⁶³ *Ibid*, hlm. 48

⁶⁴ *Ibid*, hlm. 49

dilakukannya. Dilihat dari sudut kemampuan bertanggung jawab maka hanya seseorang yang mampu bertanggung jawab yang dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatannya. Tindak pidana jika tidak ada kesalahan adalah merupakan asas pertanggungjawaban pidana, oleh sebab itu dalam hal dipidanya seseorang yang melakukan perbuatan sebagaimana yang telah diancamkan, ini tergantung dari soal apakah dalam melakukan perbuatan ini dia mempunyai kesalahan.

Kemampuan bertanggung jawab merupakan unsur kesalahan, maka untuk membuktikan adanya kesalahan unsur tadi harus dibuktikan lagi. Mengingat hal ini sukar untuk dibuktikan dan memerlukan waktu yang cukup lama, maka unsur kemampuan bertanggung jawab dianggap diam-diam selalu ada karena pada umumnya setiap orang normal bathinnya dan mampu bertanggung jawab, kecuali kalau ada tanda-tanda yang menunjukkan bahwa terdakwa mungkin jiwanya tidak normal. Dalam hal ini, hakim memerintahkan pemeriksaan yang khusus terhadap keadaan jiwa terdakwa sekalipun tidak diminta oleh pihak terdakwa. Jika hasilnya masih meragukan hakim, itu berarti bahwa kemampuan bertanggung jawab tidak berhenti, sehingga kesalahan tidak ada dan pidana tidak dapat dijatuhkan berdasarkan asas tidak dipidana jika tidak ada kesalahan.⁶⁵

Masalah kemampuan bertanggung jawab ini terdapat dalam Pasal 44 Ayat (1) KUHP yang mengatur: “Barangsiapa melakukan perbuatan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya karena jiwanya cacat dalam pertumbuhan atau terganggu karena cacat, tidak dipidana”. Menurut Moeljatno, bila tidak dipertanggungjawabkan itu disebabkan hal lain, misalnya jiwanya tidak normal dikarenakan dia masih muda, maka Pasal tersebut tidak dapat dikenakan apabila hakim akan menjalankan Pasal 44 KUHP, maka sebelumnya harus memperhatikan apakah telah dipenuhi dua syarat yaitu syarat psikiatris dan syarat psikologis.

⁶⁵ *Ibid*, hlm. 49

- a. Syarat psikiatris yaitu pada terdakwa harus ada kurang sempurna akalnya atau sakit berubah akal, yaitu keadaan kegilaan (*idiote*), yang mungkin ada sejak kelahiran atau karena suatu penyakit jiwa dan keadaan ini harus terus menerus.
- b. Syarat psikologis ialah gangguan jiwa itu harus pada waktu si pelaku melakukan perbuatan pidana, oleh sebab itu suatu gangguan jiwa yang timbul sesudah peristiwa tersebut, dengan sendirinya tidak dapat menjadi sebab terdakwa tidak dapat dikenai hukuman.⁶⁶

Kemampuan untuk membeda-bedakan antara perbuatan yang baik dan yang buruk, adalah merupakan faktor akal (*intelektual factor*) yaitu dapat membedakan perbuatan yang diperbolehkan dan yang tidak. Kemampuan untuk menentukan kehendaknya menurut keinsyafan tentang baik buruknya perbuatan tersebut adalah merupakan faktor perasaan (*volitional factor*) yaitu dapat menyesuaikan tingkah lakunya dengan keinsyafan atas mana yang diperbolehkan dan mana yang tidak. Sebagai konsekuensi dari dua hal tersebut maka orang yang tidak mampu menentukan kehendaknya menurut keinsyafan tentang baik buruknya perbuatan, dia tidak mempunyai kesalahan kalau melakukan tindak pidana, orang demikian itu tidak dapat dipertanggungjawabkan.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa bahwa pertanggungjawaban pidana mengandung makna bahwa setiap orang yang melakukan tindak pidana atau melawan hukum, sebagaimana dirumuskan dalam undang-undang, maka orang tersebut patut mempertanggungjawabkan perbuatan sesuai dengan kesalahannya. Orang yang melakukan perbuatan pidana akan mempertanggung-jawabkan perbuatan tersebut dengan pidana apabila ia mempunyai kesalahan,

⁶⁶ *Ibid*, hlm. 51

seseorang mempunyai kesalahan apabila pada waktu melakukan perbuatan dilihat dari segi masyarakat menunjukkan pandangan normatif mengenai kesalahan yang telah dilakukan orang tersebut.

3. Pekerja Kapal

Setiap kapal yang berlayar selalu dipekerjai oleh Tim yang terdiri dari beberapa orang (tergantung dari besar kecilnya kapal), yang didalam undang-undang pelayaran tim tersebut dinamakan awak kapal. Pekerja kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil. Yang termasuk Pekerja Kapal yaitu Nakhoda Kapal, Anak Buah Kapal (ABK), Perwira dan Kelasi.

Nakhoda Kapal adalah salah seorang dari Pekerja Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik. Nakhoda pada dasarnya merupakan orang yang paling bertanggung jawab terhadap semua hal yang terjadi di kapal. Dia dituntut untuk mengetahui dan memahami semua karakteristik tiap-tiap unit di kapal yang bersangkutan, baik yang secara langsung berkaitan dengan pengoperasian kapal maupun yang hanya bersifat membantu pelayaran. Disamping itu Nakhoda harus paham benar mengenai jumlah penumpang maupun muatan kapal serta barang-barang lain sebagai kelengkapan kapal.

Nakhoda wajib mentaati dengan seksama peraturan yang lazim dan ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya. Ia tidak akan melakukan perjalanannya, kecuali bila kapalnya untuk melaksanakan itu memenuhi syarat, dilengkapi sepantasnya dan diberi anak buah kapal secukupnya. Nakhoda wajib memberi pertolongan kepada orang-orang yang ada dalam bahaya yang berada dalam kapal. Nakhoda tidak boleh meninggalkan kapalnya selama pelayaran atau bila ada bahaya mengancam. Tugas dan tanggung jawab Nakhoda Kapal sangat banyak dan berat baik sebelum maupun selama pelayaran. Bahkan menurut hukum Internasional, Nakhoda dapat bertindak untuk dan atas nama negara bendera kapal yang berwenang untuk memutuskan segala sesuatu yang berkaitan dengan keselamatan navigasi maupun keamanan pelayaran antara lain: meminta izin kepada negara pantai dalam kaitannya menggunakan hak lintas damai, memasuki selat-selat sempit yang sesuai dengan karakteristik kapalnya.

4. Perlindungan Hukum

Perlindungan hukum merupakan perlindungan yang diberikan oleh hukum agar tidak dicerai oleh aparat penegak hukum dan juga bisa berarti perlindungan yang diberikan oleh hukum terhadap sesuatu perbuatan maupun peristiwa. Hukum pada hakikatnya harus memberikan perlindungan terhadap semua pihak sesuai dengan status hukumnya karena setiap orang memiliki kedudukan yang sama dihadapan hukum. Untuk memberikan perlindungan hukum, aparat penegak hukum harus menjalankan tugas dan kewajiban dalam

menegakkan hukum maka dengan sendirinya hukum telah memberikan perlindungan terhadap semua aspek kehidupan masyarakat yang diatur oleh hukum.

Perlindungan hukum dapat diartikan sebagai perlindungan oleh hukum atau perlindungan dengan menggunakan pranata dan sarana hukum. Hukum dalam memberikan perlindungan dapat melalui cara-cara tertentu, yaitu dengan :

- a. Membuat peraturan (*by giving regulation*), bertujuan untuk:
 - 1) Memberikan hak dan kewajiban.
 - 2) Menjamin hak-hak para subyek hukum.
- b. Menegakkan peraturan (*by law enforcement*), melalui:
 - 1) Hukum administrasi negara yang berfungsi untuk mencegah (*preventif*) terjadinya pelanggaran hak-hak konsumen dengan perjanjian dan pengawasan.
 - 2) Hukum pidana yang berfungsi untuk menanggulangi (*repressive*) pelanggaran hak-hak konsumen listrik, dengan mengenakan sanksi pidana dan hukuman.
 - 3) Hukum perdata berfungsi untuk memulihkan hak (*curative; recovery; remedy*), dengan membayar kompensasi atau ganti kerugian.

Perlindungan hukum bertujuan mengintegrasikan dan mengkoordinasikan berbagai kepentingan dalam masyarakat karena dalam suatu lalu lintas kepentingan, perlindungan terhadap kepentingan tertentu dapat dilakukan dengan cara membatasi berbagai kepentingan di lain pihak.⁶⁸ Kepentingan hukum adalah mengurus hak dan kepentingan manusia sehingga hukum memiliki otoritas tertinggi untuk menentukan kepentingan manusia yang perlu diatur dan dilindungi.⁶⁹

⁶⁷ Wahyu Sasongko, *Ketentuan-Ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen*, Penerbit UNILA, Bandar Lampung, 2007, hlm. 30

⁶⁸ Satijipto Raharjo, *Op.cit*, hlm. 53

⁶⁹ *Ibid*, hlm. 69

Perlindungan hukum harus melihat tahapan yakni perlindungan hukum lahir dari suatu ketentuan hukum dan segala peraturan hukum yang diberikan oleh masyarakat yang pada dasarnya merupakan kesepakatan masyarakat tersebut untuk mengatur hubungan perilaku antara anggota-anggotamasyarakat dan antara perseorangan dengan pemerintah yang dianggap mewakili kepentingan masyarakat.⁷⁰

Menurut Satijipto Raharjo, Perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman terhadap hak asasi manusia (HAM) yang dirugikan orang lain dan perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.⁷¹ Menurut Lili Rasjidi dan I.B Wya Putra bahwa hukum dapat difungsikan untuk mewujudkan perlindungan yang sifatnya tidak sekedar adaptif dan fleksibel, melainkan juga predektif dan antipatif.⁷²

Perlindungan hukum merupakan gambaran dari bekerjanya fungsi hukum untuk mewujudkan tujuan-tujuan hukum, yakni keadilan, kemanfaatan dan kepastian hukum. Perlindungan hukum adalah suatu perlindungan yang diberikan kepada subyek hukum sesuai dengan aturan hukum, baik itu yang bersifat preventif maupun dalam bentuk yang bersifat represif, baik yang secara tertulis maupun tidak tertulis dalam rangka menegakkan peraturan hukum.⁷³

Pada hakikatnya, setiap orang berhak mendapatkan perlindungan dari hukum. Hampir seluruh hubungan hukum harus mendapat perlindungan dari hukum. Oleh karena itu terdapat banyak macam perlindungan hukum. Selama ini, pengaturan perlindungan korban belum menunjukkan pola yang jelas.

⁷⁰ *Ibid*,

⁷¹ *Ibid*, hlm. 54

⁷² Lili Rasjidi dan I.B Wya Putra, *Hukum Sebagai Suatu Sistem*, Remaja Rusdakarya, 2003, hlm. 118

⁷³ *Ibid*,

Dalam hukum pidana positif yang berlaku pada saat ini, perlindungan korban lebih banyak merupakan “perlindungan abstrak” atau “perlindungan tidak langsung”. Artinya berbagai rumusan tindak pidana dalam Peraturan Perundang-undangan selama ini pada hakikatnya telah ada perlindungan *in abstracto* secara langsung terhadap kepentingan hukum dan hak asasi korban.⁷⁴

Perlindungan secara tidak langsung dalam peraturan hukum positif tersebut belum mampu memberikan perlindungan secara maksimal. Hal ini karena realitas di Indonesia menunjukkan bahwa hukum yang berlaku secara pasti belum mampu menjamin kepastian dan rasa keadilan.⁷⁵ Perlindungan hukum apabila dijelaskan secara harfiah dapat menimbulkan banyak persepsi. Perlindungan hukum bisa berarti perlindungan yang diberikan terhadap hukum agar tidak ditafsirkan berbeda dan tidak di cederai oleh aparat penegak hukum dan juga bisa berarti perlindungan yang diberikan oleh hukum terhadap sesuatu.⁷⁶

Hukum harus memberikan perlindungan terhadap semua pihak sesuai dengan status hukumnya karena setiap orang memiliki kedudukan yang sama di hadapan hukum. Aparat penegak hukum wajib menegakkan hukum dan dengan berfungsinya aturan hukum, maka secara tidak langsung pula hukum akan memberikan perlindungan pada tiap hubungan hukum atau segala aspek dalam kehidupan masyarakat yang diatur oleh hukum.

Perlindungan hukum dalam hal ini sesuai dengan teori interprestasi hukum sebagaimana dikemukakan oleh Sudikno Mertokusumo, bahwa

⁷⁴ Barda Nawawi Arief, *Perlindungan Korban Kejahatan Dalam Proses Peradilan Pidana*, Jurnal Hukum Pidana Dan Kriminologi, Vol. I/No.I/1998), hlm. 16-17

⁷⁵ *Ibid*,

⁷⁶ Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2009, hlm. 38

interpretasi atau penafsiran merupakan salah satu metode penemuan hukum yang memberi penjelasan yang gamblang mengenai teks Undang-undang agar ruang lingkup kaidah dapat ditetapkan sehubungan dengan peristiwa tertentu.

Penafsiran oleh hakim merupakan penjelasan yang harus menuju kepada pelaksanaan yang dapat diterima oleh masyarakat mengenai peraturan hukum terhadap peristiwa konkret. Metode interpretasi ini adalah sarana atau alat untuk mengetahui makna Undang-Undang. Pembenaannya terletak pada kegunaan untuk melaksanakan ketentuan yang konkret dan bukan untuk kepentingan metode itu sendiri.⁷⁷

Penafsiran sebagai salah satu metode dalam penemuan hukum (*rechtsvinding*), berawal dari pemikiran bahwa pekerjaan kehakiman memiliki karakter logikal. Interpretasi atau penafsiran oleh hakim merupakan penjelasan yang harus menuju kepada pelaksanaan yang dapat diterima oleh masyarakat mengenai peraturan hukum terhadap peristiwa yang konkret. Metode interpretasi ini adalah sarana atau alat untuk mengetahui makna Undang-undang.⁷⁸ Perlindungan hukum dalam konteks Hukum Administrasi Negara merupakan gambaran dari bekerjanya fungsi hukum untuk mewujudkan tujuan-tujuan hukum, yakni keadilan, kemanfaatan dan kepastian hukum. Perlindungan hukum adalah suatu perlindungan yang diberikan kepada subyek hukum sesuai dengan aturan hukum, baik itu yang bersifat preventif (pencegahan) maupun dalam bentuk yang bersifat represif (pemaksaan), baik yang secara tertulis maupun tidak tertulis dalam rangka

⁷⁷ *Ibid*, hlm. 39

⁷⁸ *Ibid*, hlm. 40

menegakkan peraturan hukum.⁷⁹

Perlindungan hukum bagi rakyat meliputi dua hal, yakni :⁸⁰

- a. Perlindungan hukum preventif, yakni bentuk perlindungan hukum di mana kepada rakyat diberi kesempatan untuk mengajukan keberatan atau pendapat sebelum suatu keputusan pemerintah mendapat bentuk yang definitif.
- b. Perlindungan hukum represif, yakni bentuk perlindungan hukum di mana lebih ditujukan dalam penyelesaian sengketa.

Perlindungan hukum yang diberikan bagi rakyat Indonesia merupakan implementasi atas prinsip pengakuan dan perlindungan terhadap harkat dan martabat manusia yang bersumber pada Pancasila dan prinsip negara Hukum yang berdasarkan Pancasila. Setiap orang berhak mendapatkan perlindungan dari hukum. Hampir seluruh hubungan hukum harus mendapat perlindungan dari hukum.

5. Nilai Keadilan

Keadilan menurut pandangan Aristoteles dibagi kedalam dua macam keadilan, keadilan *distributief* dan keadilan *commutatief*.

Keadilan distributif ialah keadilan yang memberikan kepada tiap orang porsi menurut pretasinya. Keadilan distributif menurut Aristoteles berfokus pada distribusi, honor, kekayaan, dan barang-barang lain yang sama-sama bisa didapatkan dalam masyarakat. Keadilan komutatif memberikan sama banyaknya kepada setiap orang tanpa membeda-bedakan prestasinya dalam hal ini berkaitan dengan peranan tukar menukar barang dan jasa.⁸¹

John Rawls berpendapat bahwa keadilan adalah kebijakan utama dari hadirnya institusi-institusi sosial (social institutions). Akan tetapi, kebijakan bagi seluruh masyarakat tidak dapat mengesampingkan atau menggugat rasa

⁷⁹ *Ibid*,

⁸⁰ *Ibid*, hlm. 41

⁸¹ Pan Mohamad Faiz, *Teori Keadilan John Rawls*, dalam Jurnal Konstitusi, Volume 6 Nomor 1, 2009, hlm. 135

keadilan dari setiap orang yang telah memperoleh rasa keadilan. Khususnya masyarakat lemah pencari keadilan.⁸²

Pandangan Rawls memposisikan adanya situasi yang sama dan sederajat antara tiap-tiap individu di dalam masyarakat. Tidak ada perbedaan status, kedudukan atau memiliki posisi lebih tinggi antara satu dengan yang lainnya, sehingga satu pihak dengan lainnya dapat melakukan kesepakatan yang seimbang, itulah pandangan Rawls sebagai suatu “posisi asli” yang bertumpu pada pengertian *ekulibrium reflektif* dengan didasari oleh ciri rasionalitas (*rationality*), kebebasan (*freedom*), dan persamaan (*equality*) guna mengatur struktur dasar masyarakat (*basic structure of society*). Sementara konsep “selubung ketidaktahuan” diterjemahkan oleh John Rawls bahwa setiap orang dihadapkan pada tertutupnya seluruh fakta dan keadaan tentang dirinya sendiri, termasuk terhadap posisi sosial dan doktrin tertentu, sehingga membutuhkan adanya konsep atau pengetahuan tentang keadilan yang tengah berkembang. Dengan konsep itu Rawls menggiring masyarakat untuk memperoleh prinsip persamaan yang adil dengan teorinya disebut sebagai “*Justice as fairness*.”⁸³

Dalam pandangan John Rawls terhadap konsep “posisi asli” terdapat prinsip-prinsip keadilan yang utama, diantaranya prinsip persamaan, yakni setiap orang sama atas kebebasan yang bersifat universal, hakiki dan kompitabel dan ketidaksetaraan atas kebutuhan sosial, ekonomi pada diri masing-masing individu.

John Rawls menegaskan pandangannya terhadap keadilan bahwa program penegakan keadilan yang berdimensi kerakyatan haruslah memperhatikan dua prinsip keadilan, yaitu, pertama, memberi hak dan kesempatan yang sama atas kebebasan dasar yang paling luas seluas kebebasan yang sama bagi setiap orang. Kedua, mampu mengatur kembali kesenjangan sosial ekonomi yang terjadi sehingga dapat memberi keuntungan yang bersifat timbal balik.

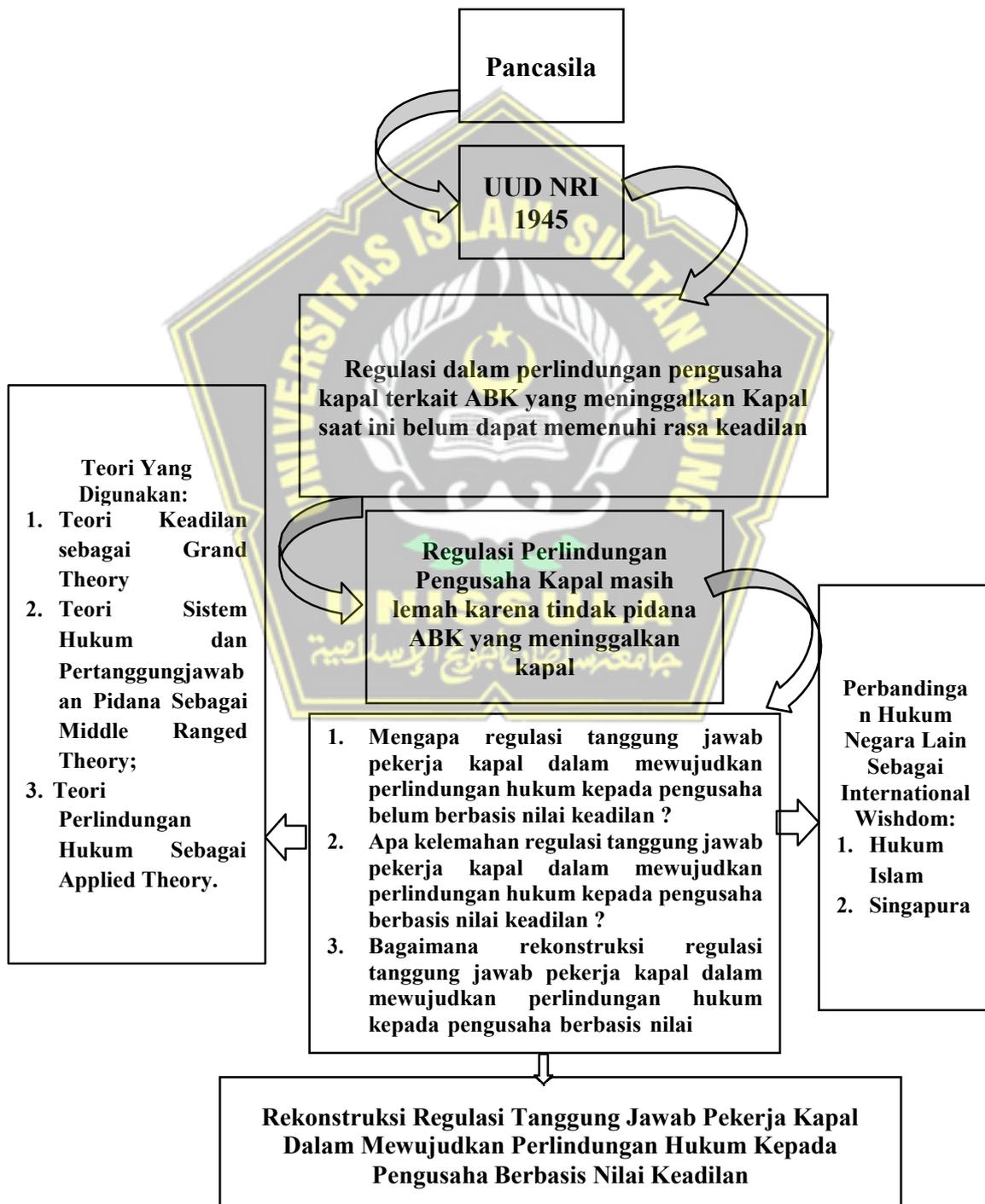
⁸² *Ibid*, hlm. 140

⁸³ Uzair Fauzan dan Heru Prasetyo, *Teori Keadilan*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2006, hlm. 9



Dengan demikian, prinsip perbedaan menuntut diaturnya struktur dasar masyarakat sedemikian rupa sehingga kesenjangan prospek mendapat hal-hal utama kesejahteraan, pendapatan, otoritas diperuntukkan bagi keuntungan orang-orang yang paling kurang beruntung

G. Kerangka Pemikiran



H. Orisinalitas Penelitian

Secara akademis, pembahasan tentang Rekonstruksi Hukum Tanggung Jawab Pekerja Kapal Dalam Mewujudkan Perlindungan Hukum Kepada Pengusaha Berbasis Nilai Keadilan merupakan kajian yang baru. Namun juga terdapat penelitian terkait hal itu juga telah banyak dilakukan oleh para penulis sebelumnya, antara lain :

1. Tri Cahyadi, Unissula, 2017, dengan judul *Perlindungan Hukum Pelaut Di Kapal Indonesia Berbasis Nilai Keadilan*.

Penelitian ini berfokus pada perlindungan hukum pelaut di Indonesia saat ini, problematika perlindungan hukum pelaut di Kapal Indonesia saat ini, rekonstruksi perlindungan hukum pelaut di Kapal Indonesia berbasis nilai keadilan.

2. Nurhanisah, UIN Alauddin Makassar, 2017, dengan judul *Peranan Transportasi Laut Dalam Mendukung Pemenuhan Kebutuhan Barang Logistic Pada Pulau Sebatik Provinsi Kalimantan*.

Penelitian ini berfokus pada peranan transportasi laut dalam mendukung pemenuhan barang logistik pada pulau Sebatik, strategi pengembangan transportasi laut dalam mendukung pemenuhan barang logistik pada pulau Sebatik.

3. Dennis Agusdianto, Universitas Kristen Petra, Surabaya, 2017, dengan judul *Analisa Pengelolaan operasional ekspedisi angkutan laut pada PT. Karunia Utama Asia Timur*.

Penelitian ini berfokus pada *Organizing for Quality* pengelolaan operasional ekspedisi angkutan laut, *Directing for Quality* pengelolaan operasional ekspedisi angkutan laut, *Controlling for Quality* pengelolaan operasional ekspedisi angkutan laut.

4. Syafril dan Feronika S P., Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, Jakarta Pusat, 2017, dengan judul *Pengembangan Transportasi Laut Dalam Upaya Meningkatkan Konektivitas Di Wilayah Nusa Tenggara Timur*.

Penelitian ini berfokus pada pengembangan transportasi laut, upaya meningkatkan konektivitas transportasi laut.

5. Dr. Johny Malisan, Puslitbang Transportasi SDP, Jakarta Pusat, 2017, dengan judul *Analisis Tingkat Pelayanan Terminal Penumpang Pelabuhan Balikpapan*.

Penelitian ini berfokus pada penunjang pelayanan terminal penumpang pelabuhan, tingkat pelayanan terminal penumpang pelabuhan Balikpapan.

Dari kajian-kajian terdahulu di atas, belum ada yang menunjukkan tentang *Rekonstruksi Hukum Tanggung Jawab Pekerja Kapal Dalam Mewujudkan Perlindungan Hukum Kepada Pengusaha Berbasis Nilai Keadilan*. Karenanya, di sinilah letak perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya.

I. Metode Penelitian

Metode penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum guna untuk menjawab permasalahan hukum yang dihadapi. Penelitian hukum dilakukan untuk menghasilkan argumentasi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi.

Untuk mendapatkan bahan serta pemecahan masalah mengenai rekonstruksi hukum tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum kepada pengusaha berbasis nilai keadilan. Adapun metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan jenis penelitian yuridis normatif yaitu penelitian kepustakaan terhadap sejumlah literatur hukum yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas.

Penelitian ini juga menggunakan pendekatan yuridis empiris oleh karena itu difokuskan pada penelaahan hukum empiris terhadap peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan rekonstruksi hukum tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum kepada pengusaha berbasis nilai keadilan.

Metode penelitian merupakan suatu upaya atau usaha yang dilakukan oleh peneliti dengan cara mengkaji, menanggapi, menganalisa suatu masalah. Untuk menghasilkan suatu jawaban atau solusi dari masalah yang akan diteliti. Kemudian disusun dalam sebuah data ilmiah.⁸⁴

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat *deskriptif analitik*, yaitu penelitian yang bertujuan untuk mendeskripsikan suatu data yang terkumpul untuk kemudian dianalisis.

3. Metode Pendekatan

Pendekatan penelitian tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum kepada pengusaha berbasis nilai keadilan ini dilakukan dengan metode penelitian hukum empiris yang merupakan suatu metode penelitian hukum yang menggunakan fakta-fakta empiris yang diambil dari perilaku manusia, baik perilaku verbal yang didapat dari wawancara maupun perilaku nyata yang dilakukan melalui pengamatan langsung.

⁸⁴Ridwan, *Belajar Mudah Penelitian*, Alfabeta, Bandung, 2011, hlm. 69.

4. Sumber Data Penelitian

Sumber data dalam penelitian adalah subjek dari mana data diperoleh. Sumber data yang digunakan peneliti untuk mendapatkan data-data yang tersebut di atas adalah sumber data yang bersifat; a) sumber data primer, yakni pengambilan data yang dihimpun langsung oleh peneliti. b) sumber data sekunder, yakni sumber data yang digunakan untuk data-data yang dihimpun dari sumber data primer.⁸⁵ Selain itu, didukung oleh data sekunder yang terdiri dari buku-buku terkait dengan penelitian penulis. Oleh karena penelitian ini tergolong dalam jenis penelitian kepustakaan, maka digunakan data sekunder dalam penelitian ini yaitu :⁸⁶

- a. Bahan hukum primer yaitu bahan hukum yang mempunyai kekuatan mengikat secara umum (peraturan perundang-undangan) atau mempunyai kekuatan mengikat bagi para pihak (kontrak, konvensi, dokumen hukum dan putusan hakim).
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang memberi penjelasan terhadap bahan hukum primer (buku ilmu hukum, jurnal hukum, laporan hukum dan media cetak dan elektronik).

Bahan hukum sekunder adalah seluruh informasi tentang hukum yang berlaku atau yang pernah berlaku atau semua informasi yang relevan dengan permasalahan hukum. Jadi bahan hukum sekunder adalah hasil kegiatan teoretis akademis yang mengimbangi kegiatan-kegiatan praktik legislatif (atau praktik yudisial juga).⁸⁷

- c. Bahan hukum tersier yaitu bahan hukum yang memberi penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder

⁸⁵Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Rineka Cipta, Jakarta, 2012, hlm. 202.

⁸⁶ Bambang Sunggono, *Op.cit*, hlm. 35

⁸⁷ Soetandyo Wignjosoebroto, *Op.cit*, hlm.

5. Teknik Pengumpulan Data

Guna memperoleh dan mengumpulkan data yang akurat dan lengkap teknik pengumpulan data sebagai berikut :

- a. Studi kepustakaan (*library reserach*), yaitu studi yang penulis lakukan dengan jalan membaca buku, majalah serta sumber data yang lain yang ada di perpustakaan.

Studi kepustakaan merupakan kegiatan menghimpun data dengan penelaahan bahan kepustakaan atau data sekunder yang meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tertier yang ada hubungannya dengan masalah yang diteliti.⁸⁸ Yaitu :

- 1) Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang mempunyai kekuatan mengikat secara umum (perundang-undangan) atau mempunyai kekuatan mengikat bagi pihak-pihak berkepentingan (kontrak, konvensi, dokumen hukum dan putusan hakim).⁸⁹ Bahan hukum primer dalam penelitian ini yakni:
 - a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 - b) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Kitab Undang-undang Hukum Pidana;
 - c) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- 2) Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang memberi penjelasan

⁸⁸ Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta, 1996, hlm 14.

⁸⁹ Abdul Kadir Muhammad, *Op, Cit*, hlm 81.

terhadap bahan hukum primer (buku ilmu hukum, jurnal hukum, laporan hukum dan media cetak atau elektronik).⁹⁰ Bahan hukum sekunder dalam penelitian ini yaitu buku-buku hasil karya para sarjana yang menguraikan tentang perlindungan hukum bagi kreditur terhadap tidak dipenuhinya putusan penundaan kewajiban pembayaran utang

- 3) Bahan hukum tertier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus, kamus hukum, dan ensklopedia.⁹¹

6. Analisis Data

Dalam penelitian ini, analisis data dilakukan secara kualitatif dengan cara mendiskripsikan penelitian, kemudian melakukan komparatif antara data dengan teori hukum, ahli hukum dan peraturan perundang-undangan, dimana analisis dimulai dari pengumpulan data, pengolahan data dan terakhir penyajian data. Sedangkan penarikan kesimpulan akan digunakan metode deduktif, yaitu penulis mengambil data, keterangan, pendapat, yang bersifat umum kemudian ditarik kesimpulan secara khusus.

Analisis data terhadap penelitian ini didasarkan pada metode penelitian kualitatif. Analisis data berfungsi untuk menginterpretasikan data-data yang ada kemudian di analisa dengan menggunakan metode kualitatif, yaitu analisis yang ditujukan terhadap data yang bersifat kualitas, mutu, dan sifat fakta atau gejala-gejala yang berlaku.⁹²

Dengan demikian, penelitian kualitatif ialah penelitian dengan cara mengumpulkan data-data terkait, selanjutnya dianalisis dengan disesuaikan

⁹⁰ *Ibid*, hlm 102.

⁹¹ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Op, Cit*, hlm 13.

⁹² Hilman Hadi Kusuma, *Metode Pembuatan Kertas atau Skripsi Ilmu Hukum*, Mandar Maju, Bandung, 2005, hlm. 99

terhadap akuratnya suatu data satu dengan hasil lainnya. Selanjutnya menggunakan metode induktif, yaitu metode penarikan kesimpulan.

I. Sistematika Penulisan

Sistematika dalam penyusunan penelitian ini dibagi menjadi enam bab yang saling berkaitan antara bab yang satu dengan yang lain.

Untuk memberikan gambaran yang lebih jelas mengenai disertasi ini, penulisan disertasi ini direncanakan terdiri dari enam bab. Disertasi ini akandisusun dengan mengupayakan adanya hubungan kesenyawaan dalam penulisan dan pembahasannya antara satu sama lainnya setiap bab, dengan sistematika pembahasan sebagai berikut :

Bab pertama, merupakan Pendahuluan yang berisikan Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Kegunaan Penelitian, Kerangka Teori, Orisinalitasi Penelitian, Kerangka Pemikiran, Metode Penelitian, dan Sistematika Penulisan.

Bab kedua merupakan bab mengenai Tinjauan Pustaka, Bab ketigamengenai tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum kepada pengusaha belum berbasis nilai keadilan. Bab keempat, yaitu kelemahan hukum sehingga tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum kepada pengusaha berbasis nilai keadilan. Bab kelima, rekonstruksi hukum tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum kepada pengusaha berbasis nilai keadilan.

Bab keenam, merupakan bab penutup yang akan menyimpulkan hasil penelitian, yang kemudian akan diikuti dengan pemberian saran-saran atau rekomendasi terhadap hasil-hasil penemuan penelitian disertasi ini.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Tentang Hukum Pelayaran

Pelayaran

Sebagai suatu bentuk kegiatan yang mempengaruhi kehidupan masyarakat, maka dunia pelayaran memerlukan regulasi yang mengatur mengenai usaha pelayaran karena Indonesia adalah negara hukum dan segala sesuatu harus diatur dalam Undang-undang. Maka untuk mengatur itu semua Pemerintah melahirkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Sebagai hukum positif, Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tersebut mengatur hal-hal yang didalamnya terdapat faktor-faktor penting transportasi di perairan. Pasal 1 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa pelayaran satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan yang maritim.¹

Berbicara tentang pelayaran dalam arti luas, tidak bisa terlepas dari aspek angkutan di perairan (dalam arti kapal), aspek kepelabuhanan, serta aspek keamanan dan keselamatannya, sedangkan pelayaran dalam arti sempit hanya menyangkut pada aspek angkutannya saja.²

Pelayaran diselenggarakan tentu harus memberi manfaat kepada semua pihak, dalam melakukan kegiatan usaha di bidang pelayaran menggunakan persaingan yang sehat, dan juga tidak menimbulkan pencemaran lingkungan.

Sesuai dengan Pasal 3 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dapat diketahui bahwa pelayaran diselenggarakan dengan tujuan:

¹ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1

² Wirjono Projodikoro. 1983. *Hukum Dagang, Hukum Pelayaran Laut dan Pelayaran Darat*, Bandung h. 23

- I. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- II. Membina jiwa kebahaarian;
- III. Menjunjung kedaulatan negara;
- IV. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional;
- V. Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- VI. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara;
- VII. Meningkatkan ketahanan nasional.³

Indonesia adalah Negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia. Laut-laut yang berada diantara pulau – pulau dalam wilayah Indonesia bukanlah faktor pemisah, melainkan merupakan faktor penentu dalam mewujudkan kepulauan nusantara sebagai satu kesatuan politik, sosial-budaya, ekonomi, dan pertahanan-keamanan, yang realisasinya diwujudkan dalam kegiatan pelayaran. Sehingga laut tidak dapat dipisahkan dari daratan, karena antara laut dengan daratan merupakan satu kesatuan yang utuh.

Pelayaran di Indonesia dikuasai dan diselenggarakan oleh negara dan dibina oleh pemerintah dalam wujud aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Wujud aspek pengaturan inilah yang menjadi dasar hukum diselenggarakannya pelayaran.

Dasar hukum yang mengatur mengenai pelayaran di Indonesia adalah Undang-undang RI No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UUP), dan Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) Buku II, dimana dalam Bab V diatur mengenai perjanjian carter kapal, Buku II Bab V A tentang pengangkutan barang, Buku II Bab V B tentang pengangkutan penumpang.

³ Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 3

Dalam Pasal 1 angka 1 UUP dijelaskan mengenai pengertian pelayaran, yakni :
“Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim”.

Pengertian pelayaran ini tidak termasuk di dalamnya penyelenggaraan pelayaran yang berada di bawah kekuasaan pemerintah dan ABRI. Dilihat dari pengertian pelayaran dalam pasal 1 angka 1 diatas mencakup dua kegiatan, yaitu kegiatan angkutan diperairan dan kegiatan ke pelabuhan. Selain itu termasuk juga di dalam pengertian pelayaran tersebut keamanan dan keselamatan dari penyelenggaraan pelayaran.

Hukum laut dalam arti luas mencakup segala aspek penggunaan atau pemanfaatan laut dan sumber-sumber yang terdapat di lautan. Dalam literatur hukum di negara-negara kontinental seperti negeri Belanda, hukum laut umumnya diartikan pula sebagai hukum pelayaran yang terutama berfokus pada pengaturan penyelenggaraan pengangkutan melalui laut dan hal-hal yang berhubungan dengan itu. Di negara-negara yang menganut sistem anglo-saksis dikenal istilah hukum maritim sebagai ketentuan-ketentuan hukum yang berfokus pada pengangkutan melalui laut yang berhubungan dengan perdagangan internasional. Dapatlah dikatakan bahwa hukum perlayaran atau hukum maritim pada hakekatnya merupakan bagian yang khusus dari hukum laut dalam arti yang luas.⁴

Sebagai negara maritim, wilayah Indonesia sebagian besar berupaya lautan (sekitar 65% dari total wilayah Indonesia), yang terdiri dari laut teritorial (0,3 juta km²), serta perairan laut pedalaman (internal waters, dan kepulauan (*archipelagic waters*) seluas 2,8 juta km². Selain itu, sejak diundangkannya Hukum Laut Internasional (*UNCLOS-United Nation Convention on the Law of the Sea*) tahun 1982, Indonesia mendapatkan tambahan wilayah yang menjadi kewenangannya yang biasa dikenal dengan ZEEI (Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia), seluas 2,7 juta km². Dengan demikian, masalah transportasi atau perhubungan laut menjadi sangat penting dan mendasar guna menjembatani antar pulau di wilayah

⁴ Hussyen Umar. 2001. *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa : Buku I*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, hlm. 9.

nusantara.⁵

Indonesia sebagai negara kepulauan tentu harus pengangkutan laut yang mumpuni. Hal ini mengingat pengangkutan laut memiliki peran penting dalam menjembatani kegiatan perekonomian dari satu pulau ke pulau lainnya. Pengangkutan laut terbagi menjadi dua bagian yakni keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim. Keselamatan pelayaran diantaranya melingkupi sarana dan prasarana dalam menunjang kegiatan pelayaran. Perlindungan lingkungan maritim diantaranya mencakup mengenai pencemaran perairan yang disebabkan oleh kecelakaan kapal.

Pelayaran berdasarkan Pasal 1 butir (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Maka, tidak heran jika undangundang tersebut secara pokok-pokok memuat ketentuan-ketentuan mengenai berbagai aspek pelayaran, yaitu kenavigasian, kepelabuhanan, perkapalan, angkutan, kecelakaan kapal, pencarian dan pertolongan (*search and secure*), pencegahan dan pencemaran oleh kapal, disamping dimuatnya ketentuan-ketentuan mengenai pembinaan, sumber daya manusia, penyidikan dan ketentuan pidana.⁶

Pasal 8 ayat (1). Penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional tersebut dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas cabotage untuk melindungi kedaulatan (*sovereignty*) dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara serta memberi kesempatan berusaha seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan nasional untuk memperoleh pangsa pasar, karena itu kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah laut teritorial beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman. Asas *cabotage* adalah hak untuk melakukan pengangkutan penumpang, barang, dan pos secara komersial dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain di dalam

⁵ Chandra Motik. 2003. *Menyongsong Ombak Laut*, Jakarta: Genta Sriwijaya, hlm. 17-18.

⁶ Hussyen Umar. 2001. *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa* : Buku II, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, hlm. 25.

wilayah kedaulatan Republik Indonesia.⁷

Berdasarkan pasal 8, pasal 9, pasal 10 UUP, penyelenggaraan angkutan dalam negeri diselenggarakan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia. Tetapi dengan tidak mengurangi ketentuan ini, maka dalam keadaan dan persyaratan tertentu, pemerintah dapat menetapkan penggunaan kapal berbendera asing untuk angkutan dalam negeri yang dioperasikan oleh badan hukum Indonesia. Kapal yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan laut tersebut harus memenuhi syarat keselamatan. Yang dimaksud dengan keadaan tertentu itu adalah belum terpenuhinya ruang kapal bagi angkutan laut dalam negeri dan jika dalam kurun waktu tertentu ruang kapal sudah terpenuhi maka angkutan laut dalam negeri dilaksanakan oleh kapal berbendera Indonesia.

Daerah pelayaran kawasan Indonesia, yaitu daerah pelayaran yang meliputi daerah yang dibatasi oleh garis-garis yang ditarik dari titik lintang 100 00'00" Utara di Pantai Barat Malaysia, sepanjang Pantai Malaysia, Singapura, Thailand, Kamboja dan Vietnam Selatan di Tanjung Tiwan dengan Tanjung Baturumpon di Philipina, sepanjang Pantai Selatan Philipina sampai tanjung San Augustin ke titik lintang 020 35' 00" Selatan dan Bujur 1410 00' 00" Timur ditarik keselatan hingga ke titik 090 10' 00" Selatan dan Bujur 1410 00' 00" Timur, ke titik Lintang 100 00' 00" selatan dan Bujur 1400 00' 00" Timur ketitik Lintang 100 11' 00" Selatan dan Bujur 1210 00' 00" Timur, ke titik lintang 090 30' 00" Selatan dan Bujur 0940 00' 00" sampai dengan Titik lintang 060 30' 00" Utara dan Bujur 0940 00' 00" sampai dengan titik Lintang 100 00' 00" Utara di Pantai barat Malaysia atau Near Coaslaj Voyage.

Angkutan di Perairan

Berdasarkan pasal 1 angka 2 UUP, perairan Indonesia adalah laut territorial Indonesia beserta perairan kepulauan, dan perairan pedalaman. Sedangkan pengertian angkutan di perairan itu sendiri meliputi:

⁷ H.K. Martono. 2011. *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Jakarta:Rajawali Press, hlm. 14-15.

- a) Angkutan laut, yaitu meliputi angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, dan angkutan laut pelayaran rakyat;
- b) Angkutan sungai dan danau, meliputi angkutan di waduk, rawa, anjir, kanal, dan terusan;
- c) Angkutan penyebrangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang terputus karena adanya perairan.

Dalam pengertian angkutan di perairan ini terdapat angkutan yang bersifat perintis, yaitu kegiatan pelayaran yang menghubungkan daerah-daerah terpencil dan belum berkembang.

Asas dan Tujuan Pelayaran

Didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, definisi pelayaran menjadi sebuah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim. Secara umum dapat dikatakan bahwa undang-undang ini mengandung muatan ketentuan-ketentuan yang sangat komprehensif dibandingkan dengan undang-undang pelayaran yang sebelumnya. Hal paling terlihat adalah dari jumlah pasal yang terkandung dalam undang-undang pelayaran baru yang lebih banyak, yakni sebanyak 355 pasal sedangkan undang-undang pelayaran sebelumnya hanya memuat sebanyak 132 pasal.⁸

Asas-asas mengenai pelayaran dinyatakan didalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 bahwa pelayaran diselenggarakan berdasarkan :

- a) Asas manfaat;
- b) Asas usaha bersama dan kekeluargaan;
- c) Asas persaingan sehat;
- d) asas adil dan merata tanpa diskriminasi;

⁸ M. Husseyn Umar. 2008. *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim* (Bab 14 : Beberapa Catatan Atas UU No. 17/2008), Jakarta: Ind-Hilco, hlm. 220.

- e) Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- f) Asas kepentingan umum;
- g) Asas keterpaduan;
- h) Asas tegaknya hukum;
- i) Asas kemandirian;
- j) Asas berwawasan lingkungan hidup;
- k) Asas kedaulatan negara; dan
- l) Asas kebangsaan.

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran terdapat beberapa ketentuan yang jauh lebih jelas dibandingkan dengan undang-undang sebelumnya, seperti ruang lingkup berlakunya undang-undang yang dirumuskan secara tegas, yaitu berlaku untuk semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan, dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia, juga berlaku bagi kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia dan untuk semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia (Pasal 4).⁹

Jenis-Jenis Kegiatan Pelayaran

Berdasarkan Pasal 5 Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969, jenis-jenis pelayaran dapat dibagi menjadi tiga kelompok besar, yakni “pelayaran dalam negeri”, “pelayaran luar negeri” dan “pelayaran khusus” yang dapat diperinci sebagai berikut:

- 1) Pelayaran Dalam Negeri
 - a) Pelayaran Nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh, satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
 - b) Pelayaran Lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia, yang ditujukan untuk menunjang kegiatan

⁹ *Ibid.* hal. 222.

pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri dengan mempergunakan kapal-kapal yang berukuran dibawah 500m3.

- 2) Pelayaran Luar Negeri
 - a) Pelayaran Samudera Dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhanpelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3000 mil laut dari pelabuhan terluar di Indonesia, tanpa memandang jurusan.
 - b) Pelayaran Samudera, yaitu pelayaran ke dan dari luar negeri yang bukan merupakan pelayaran samudera dekat.
- 3) Pelayaran Khusus, yaitu pelayaran dalam dan luar negeri dengan menggunakan kapal-kapal pengangkut khusus untuk pengangkutan hasil industri, pertambangan dan hasil-hasil usaha lainnya yang bersifat khusus.

Didalam Pasal 6 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, kegiatan pelayaran dibedakan berdasarkan jenis angkutan di perairan, yang terdiri dari:

- 1) Angkutan laut;
- 2) Angkutan sungai dan danau; dan
- 3) Angkutan penyeberangan.

Sedangkan dalam Pasal 7, jenis angkutan laut dikembangkan lagi klasifikasinya menjadi:

- 1) Angkutan laut dalam negeri;
- 2) Angkutan laut luar negeri;
- 3) Angkutan laut khusus; dan
- 4) Angkutan laut pelayaran-rakyat.

Bentuk-bentuk kegiatan pelayaran juga dapat dilihat dari pengusahaannya kapalnya. Pengusaha kapal yang menjalankan usaha sebagai *reder* dapat memiliki bentuk-bentuk usaha pelayaran yang dikehendaki. Bentuk-bentuk usaha pelayaran tersebut dapat dibedakan sebagi

berikut:¹⁰

1) Menurut luasnya wilayah operasi kapal

Berdasarkan luas wilayahnya operasi kapal, dikenal adanya bentuk-bentuk usaha pelayaran sebagai berikut :

a) Pelayaran lokal, merupakan usaha pelayaran yang bergerak dalam batas daerah atau lokal tertentu, didalam suatu provinsi atau dua provinsi perbatasan di Indonesia.

b) Pelayaran pantai, merupakan pelayaran antarpulau atau pelayaran nusantara. Wilayah operasi perusahaan pelayaran meliputi seluruh perairan di Indonesia tetapi tidak sampai menyeberang ke perairan internasional atau perairan negara lain. Dalam hubungan dengan pelayaran nusantara ini, dapatlah dikemukakan tentang adanya Pelayaran Rakyat.

Pelayaran rakyat adalah pelayaran yang menggunakan kapal atau perahu rakyat, yang terdiri dari perahu-perahu layar, pinisi, dan lain-lain. Pelayaran ini operasinya tidak menentu, dalam arti tidak ada pembatasan wilayah lokal atau pantai lokal, melainkan boleh beroperasi dimana saja di seluruh Indonesia.

c) Pelayaran samudera, merupakan pelayaran yang beroperasi dalam perairan internasional, bergerak antara satu negara ke negara lainnya. Berhubungan dengan sifat operasi pelayaran samudera ini, banyak negara yang tidak sama ketentuan-ketentuan hukumnya sehingga pengusaha pelayaran samudera harus memperhatikan hukum dan konvensi-konvensi internasional yang berlaku.

2) Menurut sifat usaha pelayaran

Menurut sifat usaha pelayaran dikenal dua bentuk usaha pelayaran yaitu sebagai berikut :

¹⁰ Sudjatmiko. 1979. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Jakarta: Bharata Karya Aksara, hlm. 32- 36.

- a) Pelayaran tetap (*Linier Service*), merupakan pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, dalam hal keberangkatan, kedatangan, trayek (daerah operasi), tarif uang, syarat-syarat dan perjanjian pengangkutan. Tegasnya sebuah perusahaan pelayaran yang menjalankan usaha *Linier Service* haruslah memenuhi syarat-syarat mempunyai trayek pelayaran dan perjalanan kapal yang tertentu dan teratur, daftar tarif angkutan tetap yang berlaku umum, syarat-syarat dan perjanjian pengangkutan tetap yang berlaku umum.
- b) Pelayaran *tramp*, merupakan bentuk usaha pelayaran bebas, yang tidak terikat oleh ketentuan-ketentuan formal apapun. Kapal-kapal yang diusahakan dalam pelayaran *tramp* tidak mempunyai trayek tertentu. Jadi, kapal itu berlayar kemana saja dan membawa muatan apa saja.

B. Tinjauan Tentang Pekerja Kapal

Anak Buah Kapal

Anak Buah Kapal (ABK) atau Pekerja Kapal adalah semua orang yang bekerja di kapal, yang bertugas mengoperasikan dan memelihara serta menjaga kapal dan muatannya, terkecuali Nahkoda. Pekerja Kapal ini terdiri dari beberapa bagian, dan masing-masing mempunyai tugas dan tanggung jawab sendiri, ABK ini bertanggung jawab terhadap perwira kapal tergantung department masing-masing. Pimpinan tertinggi ABK atau Pekerja Kapal ini adalah (*Chief Officer*) pada *Deck Department* sedangkan itu sendiri bertanggung jawab terhadap Nahkoda, namun kebanyakan di atas kapal ABK belum mengetahui tugasnya masing-masing .

Menurut undang-undang Republik Indonesia nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran pasal 1 ayat 14 bahwa yang dimaksud dengan Anak Buah Kapal (ABK) adalah semua orang yang berada dan bekerja di kapal kecuali Nahkoda, baik sebagai perwira, bawahan (kelasi) yang tercantum dalam siji anak buah kapal dan telah menandatangani perjanjian kerja laut dengan perusahaan pelayaran.

Perlindungan hukum terhadap ABK ini menjadi tanggung jawab negara tempat ABK bekerja, dan negara pelabuhan. Aturan hukum yang mengatur tentang perlindungan para ABK dalam hukum nasional diatur dalam Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri. Dalam konsideran juga disebutkan bahwa tenaga kerja Indonesia di Luar Negeri sering dijadikan objek perdagangan manusia, dan pelanggaran serta kejahatan lainnya. Sayangnya dalam Undang-Undang tersebut belum mengatur secara jelas perlindungan yang akan diberikan negara terhadap para ABK, karena dalam Undang-Undang tersebut hanya menjelaskan tentang TKI yang bekerja di luar negeri secara umum, padahal perlu ada pengaturan secara khusus mengenai tenaga kerja ABK ini.

Sedangkan menurut Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 40, "*Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji*". Semua posisi di kapal dari Nakoda sampai dengan Juru mudi atau juru oli adalah awak kapal. Dalam ayat 41 disebutkan bahwa "*Nahkoda adalah salah seorang dari pekerja kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, dan pada ayat 42 Nahkoda cukup di istimewakan oleh Undang-Undang Negara yang berbunyi, "Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nahkoda"*". Jabatan diatas kapal dibagi dua yaitu Perwira kapal dan Anak Buah Kapal (ABK):

- a) Perwira kapal, terdiri dari *Captain, Chief Officer, Second Officer*, dan *Third Officer* untuk bagian *deck*. Sedangkan untuk bagian *engine* adalah *Chief Engineer, First Engineer, Second Engineer, Third Engineer*.
- b) Anak Buah Kapal, terdiri dari *Bosun, Able Seaman (AB), Ordinary Seaman (OS), Mess Boy, Chief Cook* untuk bagian *deck*. Sedangkan untuk bagian *engine* adalah *Oiler* dan *Wiper*.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pekerja kapal adalah seseorang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil yang dibagi menjadi dua bagian kedudukan yaitu perwira kapal dan Anak Buah Kapal.

Adapun syarat-syarat wajib yang harus dipenuhi untuk dapat bekerja sebagai anak buah kapal sesuai dengan Pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kelautan, antara lain:

- 1) Memiliki sertifikat keahlian pelaut dan/atau sertifikat keterampilan pelaut;
- 2) Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun;
- 3) Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu.

Setiap Anak Buah Kapal pada dasarnya memiliki hak, mengenai hak-hak anak buah kapal, baik itu Nahkoda, kelasi adalah sama, walaupun ada perbedaan sedikit namun tidak begitu berarti. Hak disebutkan dalam pasal 18 ayat 3 Peraturan Pemerintah No.7 tahun 2000 tentang Kepelautan antara lain:

- 1) Hak atas Upah

Besarnya upah yang diperoleh anak buah kapal didasarkan atas perjanjian kerja laut, sepanjang isinya tidak bertentangan dengan Undang-undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, tidak bertentangan dengan Peraturan Pemerintah nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan, dan tidak bertentangan dengan Peraturan gaji pelaut.

- 2) Hak atas tempat tinggal dan makan

Peraturan mengenai hak tempat tinggal dan makan bagi anak buah kapal diatur pada pasal 436-438 Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Pasal 13 *Schepelingen Ongevalien* (S.O) 1935.

Nahkoda

Nahkoda memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal. Secara umum tugas seorang Nahkoda kapal adalah bertanggung jawab ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggung jawab itu meliputi keselamatan seluruh penumpang atau barang yang ada dalam kapal. secara ringkas tanggung jawab Nahkoda kapal dapat dirinci sebagai berikut memperlengkapi kapalnya dengan sempurna, mengpekerjai kapalnya secara layak sesuai prosedur, membuat kapalnya layak 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.

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

- a) Nahkoda wajib bertindak dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan yang optimal dalam melakukan tugasnya sebagai pemimpin umum di atas kapal. Ia bertanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain karena kesegajaan atau kesalahan yang besar sebagaimana dimaksud pada Pasal 342 ayat (1) KUHD, lalu pada Pasal 135 UUP 2008 menegaskan bahwa oleh sebab itu, seorang Nahkoda wajib memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional.
- b) Nahkoda diwajibkan mentaati dengan cermat segala peraturan yang lazim dan ketentuan-ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapalnya, keamanan para penumpang dan barang muatannya. Tidak dibenarkan Nahkoda menempuh suatu perjalanan, kecuali apabila kapal yang sanggup melaksanakan perjalanan itu, telah diperlengkapi sepatutnya dan dianakbuahi secukupnya sebagaimana dimaksud pasal 343 KUHD;
- c) Dalam hal terjadinya seorang penumpang meninggal dunia dalam pelayaran, maka Nahkoda wajib merawat barang-barang dari penumpang yang meninggal, dan dia harus membuat atau menyuruh membuat suatu daftar mengenai perincian dari barang-barang tersebut dengan disaksikan dan ditanda tangani oleh Nahkoda sebagaimana diatur dalam Pasal 346 KUHD.
- d) Nahkoda wajib menyimpan dan merawat semua surat-surat atau sertifikat-sertifikat yang harus ada di kapal, seperti pas kapal, surat ukur dan suatu ikhtisar dari register kapal, yang memuat semua permintaan tempat yang mengenai kapalnya sampai pada hari keberangkatan dari suatu Pelabuhan Indonesia, termasuk siji anak buah kapal, hal ini ditegaskan dalam KUHD pada Pasal 347.
- e) Nahkoda diwajibkan menyelenggarakan buku harian kapal, yang mana di dalam buku ini memuat catatan - catatan tentang segala peristiwa - peristiwa

penting yang terjadi selama dalam pelayaran. Buku harian ini terdiri dari sebuah buku yang sesuai dengan ukuran kapal, antara lain buku harian dek, buku harian mesin dan buku harian radio sebagaimana diatur dalam Pasal 348 KUHD jo. Pasal 141 UUP 2008. Buku harian sebagaimana disebutkan diatas diwajibkan untuk diisi, ditanggali dan ditandatangani oleh Nahkoda selaku pemimpin diatas kapal dan juga para pekerja kapal yang diberikan tugas untuk mengisi buku harian tersebut. Nahkoda diwajibkan melaporkan buku harian kapal yang dibuat kepada Syahbandar dan/atau atas permintaan pihak-pihak yang berwenang untuk memperlihatkan buku harian kapal dan/atau memberikan salinannya, dan apabila terjadi suatu peristiwa yang menyebabkan permasalahan tersebut terbawa kedalam persidangan di pengadilan maka buku harian kapal ini dapat dijadikan alat bukti di persidangan.

- f) Nahkoda sebagaimana dimaksud Pasal 138 ayat (3) UUP 2008 wajib menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan;
- g) Jika seorang Nahkoda mengetahui adanya bahaya bagi keselamatan berlayar, seperti cuaca buruk, ada kerangka kapal yang dapat merusak kapal, atau sarana navigasi tidak berfungsi sebagaimana mestinya, maka Nahkoda wajib mengambil tindakan pencegahan dan menyebarluaskan berita mengenai hal tersebut kepada pihak lain, hal ini sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 132 ayat (3) UUP 2008.
- h) Nahkoda wajib memasuki pelabuhan yang tidak berpihak yang paling dekat dan paling mudah untuk dimasuki, bila bendera kapal yang dibawanya tidak lagi bebas berlayar atau kapalnya berada dalam kepungan (Pasal 367-368 KUHD). Tindakan ini dimaksud agar kapal tersebut terselamatkan dari suatu upaya penghancuran atau penangkapan dari pihak lawan jika negaranya dalam

keadaan berperang atau untuk menyelamatkan kapal tersebut dari daerah yang sedang terlibat konflik (berperang), dengan kata lain Nahkoda diperbolehkan melakukan penyimpangan rute pelayaran dengan alasan suatu tindakan penyelamatan atau untuk menolong jiwa manusia sesuai dengan batas kemampuannya, hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 139 UUP 2008.

- i) Dalam hal kapalnya diseret, ditahan atau disita, seorang Nahkoda wajib menuntut kembali kapal beserta muatannya, serta mengambil tindakantindakan yang diperlukan untuk penuntutan tersebut. Perihal kejadian penyeretan / penahanan atau penyitaan terhadap kapal, sang Nahkoda berkewajiban untuk segera memberitahukan kepada perusahaan pelayaran (pengusaha kapal) atau pencarter, serta menanti instruksi - instruksi yang berkaitan dengan penuntutan tersebut (Pasal 369 KUHD). Perihal penuntutan kembalinya kapal beserta muatannya dalam pasal ini memiliki arti bahwa Nahkoda jika perlu bertindak di dalam persidangan sebagai pihak yang berperkara mewakili mereka yang berkepentingan atas muatan dan mewakili pengusaha kapal (perusahaan pelayaran) atas kapalnya. Pasal ini berkaitan dengan Pasal 367 dan 368 KUHD yang mewajibkan Nahkoda untuk menyelamatkan kapal, penumpang dan muatannya.
- j) Melaporkan dan meminta izin dari perusahaan pelayaran atau pencarter (jika kapal tersebut dicarter), jika Nahkoda membawa atau mengangkut barang barang atau apapun yang tidak lazim sebagai perlengkapan atau kelengkapan untuk tugas Nahkoda di kapal, seperti mengangkut barang dagangan atau penumpang (pasal 372 KUHD).
- k) Nahkoda wajib mendengarkan pembelaan atau penjelasan anak buah kapal yang telah melanggar peraturan dan perintah dari Nahkoda, sebelum Nahkoda menjatuhkan hukuman padanya. Dalam mendengar keterangan. tersebut setidaknya dihadiri paling sedikit oleh dua orang perwira kapal untuk menjadi

saksi, yang ditunjuk dari daftar anak kapal Pasal 390 ayat (1) KUHD. Perihal ini Nahkoda wajib mengadakan suatu register hukuman yang membukukan semua peristiwa-peristiwa penghukuman yang terjadi di atas kapal, dimana setiap pembukuan ini harus ditandatangani oleh Nahkoda dan perwira-perwira kapal yang ditunjuk untuk hadir tersebut.

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

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

- a) Memberitahukan tentang lokasi jaket pelampung.
- b) Memberitahukan tentang pengertian tanda - tanda informasi keselamatan dan poster.
- c) Memberitahukan untuk tetap tenang dalam keadaan darurat.

C. Tinjauan Tentang Tanggung Jawab Pidana

Dalam bahasa Inggris pertanggungjawaban pidana disebut sebagai *responsibility*, atau *criminal liability*. Konsep pertanggungjawaban pidana sesungguhnya tidak hanya menyangkut soal hukum semata-mata melainkan juga menyangkut soal nilai-nilai moral atau kesusilaan umum yang dianut oleh suatu masyarakat atau kelompok-kelompok dalam masyarakat, hal ini dilakukan agar pertanggungjawaban pidana itu dicapai dengan memenuhi

keadilan.¹¹ Pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk untuk menentukan apakah seorang tersangka atau terdakwa dipertanggungjawabkan atas suatu tindak pidana yang telah terjadi. Dengan kata lain pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk yang menentukan apakah seseorang tersebut dibebaskan atau dipidana.

Menurut Roeslan Saleh pertanggungjawaban pidana diartikan sebagai diteruskannya celaan yang objektif yang ada pada perbuatan pidana dan secara subjektif memenuhi syarat untuk dapat dipidana karena perbuatannya itu¹². Apa yang dimaksud dengan celaan objektif adalah perbuatan yang dilakukan oleh seseorang tersebut merupakan perbuatan yang dilarang, perbuatan dilarang yang dimaksud adalah perbuatan yang memang bertentangan atau dilarang oleh hukum baik hukum formil maupun hukum materil. Sedangkan yang dimaksud dengan celaan subjektif merujuk kepada si pembuat perbuatan terlarang tersebut, atau dapat dikatakan celaan yang subjektif adalah orang yang melakukan perbuatan yang dilarang atau bertentangan dengan hukum. Apabila perbuatan yang dilakukan suatu perbuatan yang dicela atau suatu perbuatan yang dilarang namun apabila di dalam diri seseorang tersebut ada kesalahan yang menyebabkan tidak dapat bertanggungjawab maka pertanggungjawaban pidana tersebut tidak mungkin ada.

Dalam pertanggungjawaban pidana makan beban pertanggungjawaban dibebankan kepada pelaku pelanggaran tindak pidana berkaitan dengan dasar untuk menjatuhkan sanksi pidana. Seseorang akan memiliki sifat pertanggungjawaban pidana apabila suatu hal atau perbuatan yang dilakukan olehnya bersifat melawan hukum, namun seseorang dapat hilang sifat bertaanggungjawabnya apabila di dalam dirinya ditemukan suatu unsur yang menyebabkan hilangnya kemampuan bertanggungjawab seseorang.

Menurut Chairul Huda bahwa dasar adanya tindak pidana adalah asas legalitas, sedangkan dapat dipidananya pembuat adalah atas dasar kesalahan, hal ini berarti bahwa seseorang akan mempunyai pertanggungjawaban pidana bila ia telah melakukan perbuatan

¹¹ Hanafi, Mahrus, *Sisitem Pertanggung Jawaban Pidana, Cetakan pertama*, Jakarta, Rajawali Pers, 2015, hlm-16.

¹² Roeslan saleh, *Pikiran-Pikiran Tentang Pertanggung Jawaban Pidana, Cetakan Pertama*, Jakarta, Ghalia Indonesia, hlm-33.

yang salah dan bertentangan dengan hukum. Pada hakikatnya pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk mekanisme yang diciptakan untuk bereaksi atas pelanggaran suatu perbuatan tertentu yang telah disepakati.¹³

Pertanggungjawaban pidana dalam *common law system* selalu dikaitkan dengan *mens rea* dan pemidanaan (*punishment*). Pertanggungjawaban pidana memiliki hubungan dengan kemasyarakatan yaitu hubungan pertanggungjawaban dengan masyarakat sebagai fungsi, fungsi disini pertanggungjawaban memiliki daya penjatuhan pidana sehingga pertanggungjawaban disini memiliki fungsi kontrol sosial sehingga didalam masyarakat tidak terjadi tindak pidana. Selain hal itu pertanggungjawaban pidana dalam *common law system* berhubungan dengan *mens rea*, bahwa pertanggungjawaban pidana dilandasi oleh keadaan suatu mental yaitu sebagai suatu pikiran yang salah (*a guilty mind*). *Guilty mind* mengandung arti sebagai suatu kesalahan yang subjektif, yaitu seseorang dinyatakan bersalah karena pada diri pembuat dinilai memiliki pikiran yang salah, sehingga orang tersebut harus bertanggungjawab. Adanya pertanggungjawaban pidana dibebankan kepada pembuat maka pembuat pidana harus dipidana. Tidak adanya pikiran yang salah (*no guilty mind*) berarti tidak ada pertanggungjawaban pidana dan berakibat tidak dipidanya pembuat.

Kitab Hukum Undang-Undang Pidana tidak menyebutkan secara jelas mengenai system pertanggungjawaban pidana yang dianut. Beberapa Pasal dalam KUHP sering menyebutkan kesalahan baik berupa kesengajaan ataupun kealpaan, namun sayangnya mengenai pengertian kesalahan kesengajaan maupun kealpaan tidak dijelaskan pengertiannya oleh Undang-undang. tidak adanya penjelasan lebih lanjut mengenai kesalahan kesengajaan maupun kealpaan, namun berdasarkan doktrin dan pendapat para ahli hukum mengenai pasal-pasal yang ada dalam KUHP dapat disimpulkan bahwa dalam pasal-pasal tersebut mengandung unsur-unsur kesalahan kesengajaan maupun kealpaan yang harus dibuktikan oleh pengadilan, sehingga untuk mempidanakan pelaku yang melakukan perbuatan tindak

¹³ Chairul Huda, *Dari Tindak Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggung jawab Pidana Tanpa Kesalahan*, Cetakan ke-2, Jakarta, Kencana, 2006, hlm-68.

pidana, selain telah terbukti melakukan tindak pidana maka mengenai unsur kesalahan yang disengaja ataupun atau kealpaan juga harus dibuktikan.¹⁴ Artinya dalam hal pertanggungjawaban pidana ini tidak terlepas dari peranan hakim untuk membuktikan mengenai unsur-unsur pertanggung jawaban pidana itu sendiri sebab apabila unsur-unsur tersebut tidak dapat dibuktikan kebenarannya maka seseorang tidak dapat dimintakan pertanggungjawaban.

Teori-Teori Pertanggungjawaban Pidana

Ada dua istilah yang menunjuk pada pertanggungjawaban dalam kamus hukum, yaitu *liability* dan *responsibility*. *Liability* merupakan istilah hukum yang luas yang menunjuk hampir semua karakter risiko atau tanggung jawab, yang pasti, yang bergantung atau yang mungkin meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual atau potensial seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang. *Responsibility* berarti hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas suatu kewajiban, dan termasuk putusan, ketrampilan, kemampuan dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggung jawab atas undang-undang yang dilaksanakan. Dalam pengertian dan penggunaan praktis, istilah *liability* menunjuk pada pertanggungjawaban hukum, yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subyek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada pertanggungjawaban politik.¹⁵

Dalam hukum pidana terhadap seseorang yang melakukan pelanggaran atau suatu perbuatan tindak pidana maka dalam pertanggungjawaban diperlukan asas-asas hukum pidana. Salah satu asas hukum pidana adalah asas hukum *nullum delictum nulla poena sine pravia lege* atau yang sering disebut dengan asas legalitas, asas ini menjadi dasar pokok yang tidak tertulis dalam menjatuhkan pidana pada orang yang telah melakukan perbuatan pidana “tidak dipidana jika tidak ada kesalahan”. Dasar ini adalah mengenai dipertanggungjawabkannya seseorang atas perbuatan yang telah dilakukannya. Artinya

¹⁴ Hanafi Amrani, Mahrus Ali, 2015, *Sistem Pertanggungjawaban Pidana*, Jakarta, Rajawali Pers, hlm-52.

¹⁵ Ridwan H.R., *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, hlm. 335-337.

seseorang baru dapat diminta pertanggungjawabannya apabila seseorang tersebut melakukan kesalahan atau melakukan perbuatan yang melanggar peraturan perundang-undangan. Asas legalitas ini mengandung pengertian, tidak ada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana kalau hal itu terlebih dahulu belum dinyatakan dalam suatu aturan perundang-undangan. Maksud dari hal tersebut adalah seseorang baru dapat dimintakan pertanggungjawabannya apabila perbuatan itu memang telah diatur, tidak dapat seseorang dihukum atau dimintakan pertanggungjawabannya apabila peraturan tersebut muncul setelah adanya perbuatan pidana. Untuk menentukan adanya perbuatan pidana tidak boleh menggunakan kata kias, serta aturan-aturan hukum pidana tersebut tidak berlaku surut.

Unsur-Unsur Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban adalah bentuk untuk menentukan apakah seseorang akan dilepas atau dipidana atas tindak pidana yang telah terjadi, dalam hal ini untuk mengatakan bahwa seseorang memiliki aspek pertanggungjawaban pidana maka dalam hal itu terdapat beberapa unsur yang harus terpenuhi untuk menyatakan bahwa seseorang tersebut dapat dimintakan pertanggungjawaban. Unsur-unsur tersebut ialah:

- 1) Adanya suatu tindak pidana

Unsur perbuatan merupakan salah satu unsur yang pokok pertanggungjawaban pidana, karena seseorang tidak dapat dipidana apabila tidak melakukan suatu perbuatan dimana perbuatan yang dilakukan merupakan perbuatan yang dilarang oleh undang-undang hal itu sesuai dengan asas legalitas yang kita anut. Asas legalitas *nullum delictum nulla poena sine praevia lege poenali* artinya tidak dipidana suatu perbuatan apabila tidak ada Undang-Undang atau aturan yang mengatur mengenai larangan perbuatan tersebut.¹⁶

Dalam hukum pidana Indonesia menghendaki perbuatan yang konkret atau perbuatan yang tampak, artinya hukum menghendaki perbuatan yang tampak kelaur,

¹⁶ Moeljalento, 2008, *Asas-Asas Hukum Pidana, Edisi revisi*, Jakarta, Renika Cipta, hlm-25.

karena didalam hukum tidak dapat dipidana seseorang karena atas dasar keadaan batin seseorang, hal ini asas cogitationis poenam nemo patitur, tidak seorang pun dipidana atas yang ada dalm fikirannya saja¹⁷.

2) Unsur kesalahan

Kesalahan yang dalam bahasa asing disebut dengan schuld adalah keadaan psikologi seseorang yang berhubungan dengan perbuatan yang ia lakukan yang sedemikian rupa sehingga berdasarkan keadaan tersebut perbuatan tersebut pelaku dapat dicela atas perbuatannya¹⁸. Pengertian kesalahan di sini digunakan dalam arti luas. Dalam KUHP kesalahan digunakan dalam arti sempit, yaitu dalam arti kealpaan sebagaimana dapat dilihat dalam rumusan bahasa Belanda yang berada dalam pasal 359 dan 360.

Istilah kesalahan dapat digunakan dalam arti psikologi maupun dalam arti normatif. Kesalahan psikologis adalah kejahatan yang sesungguhnya dari seseorang, kesalahan psikologis ini adalah kesalahan yang ada dalm diri seseorang, kesalahn mengenai apa yang orang itu pikirkan dan hatinya rasakan, kesalahan psikologis ini sulit untuk dibuktikan karena bentuk nya tidak real, kesalahan psikologis susah dibuktikan karena wujudnya tidak dapat diketahui.¹⁹ Dalam hukum pidana di Indonesia sendiri yang digunakan adalah kesalahan dalam arti normatif. Kesalahan normatif adalah kesalahan adalah kesalahan dari sudut pandang orang lain mengenai suatu perbuatan seseornag. Kesalah normatif merupakan kesalahan yang dipandang dari sudut norma-norma hukum pidana, yaitu kesalahan kesengajaan dan kesalahan kealpaan. Dari suatu perbuatan yang telah terjadi maka orang lain akan menilai menurut hukum yang berlaku apakah terhadap perbuatan tersebut terdapat kesalahan baik disengaja maupun karena suatu kesalahan kealpaan.

¹⁷ Frans Maramis, 2012, *Hukum Pidana Umum dan Tertulis di Indonesia*, Jakarta, RajaGrafindo Persada, hlm-85.

¹⁸ *Ibid*, hlm-114.

¹⁹ *Ibid*, hlm-115.

a) Kesengajaan

Dalam tindak pidana kebanyakan di Indonesia memiliki unsur kesengajaan atau opzettelijk bukan unsur i. Hal ini berkaitan bahwa orang yang lebih pantas mendapatkan hukuman adalah orang yang melakukan hal tersebut atau melakukan tindak pidana dengan unsur kesengajaan. Mengenai unsur kesalahan yang disengaja ini tidak perlu dibuktikan bahwa pelaku mengetahui bahwa perbuatannya diancam oleh undang-undang, sehingga tidak perlu dibuktikan bahwa perbuatan yang dilakukan oleh pelaku merupakan perbuatan yang bersifat "jahat". Sudah cukup dengan membuktikan bahwa pelaku menghendaki perbuatannya tersebut dan mengetahui konsekuensi atas perbuatannya. Hal ini sejalan dengan adagium fiksi, yang menyatakan bahwa setiap orang dianggap mengetahui isi undang-undang, sehingga dianggap bahwa seseorang mengetahui tentang hukum, karena seseorang tidak dapat menghindari aturan hukum dengan alasan tidak mengetahui hukum atau tidak mengetahui bahwa hal itu dilarang. Kesengajaan telah berkembang dalam yurisprudensi dan doktrin sehingga umumnya telah diterima beberapa bentuk kesengajaan, yaitu :²⁰

I. Sengaja sebagai maksud

Sengaja sebagai maksud dalam kejahatan bentuk ini pelaku benar-benar menghendaki (*willens*) dan mengetahui (*wetens*) atas perbuatan dan akibat dari perbuatan yang pelaku perbuat. Diberi contoh A merasa dipermalukan oleh B, oleh karena itu A memiliki dendam khusus terhadap B, sehingga A memiliki rencana untuk mencelakai B, suatu hari A membawa sebilah pisau dan menikam B, menyebabkan B tewas, maka perbuatan A tersebut dapat dikatakan adalah perbuatan yang benar-benar ia kehendaki. Matinya B akibat tikaman pisau A juga dikehndaki

²⁰ *Ibid*, hlm-121.

olehnya.²¹

Hal mengetahui dan menghendaki ini harus dilihat dari sudut pandang kesalahan normatif, yaitu berdasarkan peristiwa-peristiwa konkret orang-orang akan menilai apakah perbuatan tersebut memang dikehendaki dan diketahui oleh pelakunya. Kesalahan dengan kesengajaan sebagai maksud sipelaku dapat dipertanggungjawabkan, kesengajaan sebagai maksud ini adalah bentuk yang mudah dimengerti oleh khalayak masyarakat. Apabila kesengajaan dengan maksud ini ada pada suatu tindak pidana dimana tidak ada yang menyangkal maka pelaku pantas dikenakan hukuman pidana yang lebih berat apabila dapat dibuktikan bahwa dalam perbuatan yang dilakukan oleh pelaku benar-benar suatu perbuatan yang disengaja dengan maksud, dapat dikatakan sipelaku benar-benar menghendaki dan ingin mencapai akibat yang menjadi pokok alasan diadakannya ancaman hukum pidana.

II. Sengaja sebagai suatu keharusan

Kesengajaan semacam ini terjadi apabila sipelaku dengan perbuatannya tidak bertujuan untuk mencapai akibat dari perbuatannya, tetapi ia melakukan perbuatan itu sebagai keharusan untuk mencapai tujuan yang lain. Artinya kesengajaan dalam bentuk ini, pelaku menyadari perbuatan yang ia kehendaki namun pelaku tidak menghendaki akibat dari perbuatan yang telah ia perbuat.²²

Diberi contoh A ingin mengambil tas yang berada dibelakang estalase toko, untuk mencapai tas tersebut maka A perlu memecahkan kaca estalase, maka pecahnya kaca tersebut bukan kehendak utama yang ingin dicapai oleh A, namun perbuatan itu dilakukannya demi mencapai tujuan yang

²¹ *Ibid*, hlm-122.

²² *Ibid*, hlm-122.

lain. kesengajaan menghancurkan kaca merupakan sengaja dengan kesadaran tentang keharusan.²³

III. Sengaja Sebagai kemungkinan

Dalam sengaja sebagai kemungkinan, pelaku sebenarnya tidak menghendaki akibat perbuatannya itu, tetapi pelaku sebelumnya telah mengetahui bahwa akibat itu kemungkinan juga dapat terjadi, namun pelaku tetap melakukan perbuatannya dengan mengambil resiko tersebut. Scaffrmeister mengemukakan contoh bahwa ada seorang pengemudi yang menjalankan mobilnya ke arah petugas polisi yang sedang memberi tanda berhenti. Pengemudi tetap memacu mobil dengan harapan petugas kepolisian tersebut melompat ke samping, padahal pengemudi menyadari resiko dimanda petugas kepolisian dapat saja tertabrak mati atau melompat kesamping.

b) Kealpaan (*culpa*)

Dalam pasal-pasal KUHPidana sendiri tidak memberikan definisi mengenai apa yang dimaksud dengan kealpaan. Sehingga untuk mengerti apa yang dimaksud dengan kealpaan maka memerlukan pendapat para ahli hukum. Kelalaian merupakan salah satu bentuk kesalahan yang timbul karena pelakunya tidak memenuhi standar yang telah ditentukan, kelalian itu terjadi karena perilaku dari orang itu sendiri.

Moeljatno mengatakan bahwa kealpaan adalah suatu struktur gecompliceerd yang disatu sisi mengarah kepada perbuatan seseorang secara konkret sedangkan disisi lain mengarah kepada keadaan batin seseorang. Kelalain terbagi menjadi dua yaitu kelalaian yang ia sadari (*alpa*) dan kelalain yang ia tidak sadari (*lalai*).

Kelalaian yang ia sadari atau *alpa* adalah kelalain yang ia sadari, dimana pelaku menyadari dengan adanya resiko namun tetap melakukan dengan mengambil resiko dan berharap akibat buruk atau resiko buruk tidak akan terjadi. Sedangkan yang

²³*ibid*

dimaksud dengan kelalaian yang tidak disadari atau lalai adalah seseorang tidak menyadari adanya resiko atau kejadian yang buruk akibat dari perbuatan ia lakukan pelaku berbuat demikian dikarenakan anatar lain karena kurang berpikir atau juga bisa terjadi karena pelaku lengah dengan adanya resiko yang buruk.

Kelalaian yang disadari adalah kelalaian yang disadari oleh seseorang apabila ia tidak melakukan suatu perbuatan maka akan timbul suatu akibat yang dilarang oleh hukum pidana, sedangkan yang dimaksud dengan kealpaan yang ia tidak sadri adalah pelaku tidak memikirkan akibat dari perbuatan yang ia lakukan dan apabila ia memikirkan akibat dari perbuatan itu maka ia tidak akan melakukannya.

3) Adanya pembuat yang dapat bertanggung jawab

Kemampuan bertanggungjawab selalu berhubungan dengan keadaan psycis pembuat. Kemampuan bertanggungjawab ini selalu dihubungkan dengan pertanggungjawaban pidana, hal ini yang menjadikan kemampuan bertanggungjawaban menjdai salah satu unsur pertanggungjawaban pidana. Kemampuan bertanggung jawab merupakan dasar untuk menentukan pemidanaan kepada pembuat. Kemampuan bertanggung jawab ini harus dibuktikan ada tidaknya oleh hakim, karena apabila seseorang terbukti tidak memiliki kemampuan bertanggung jawab hal ini menjadi dasar tidak dipertanggungjawabkannya pembuat, artinya pembuat perbuatan tidka dapat dipidana atas suatu kejadian tindak pidana.

Andi Zainal Abidin mengatakan bahwa kebanyakan Undnag- Undang merumuskan syarat kesalahan secara negatif. Kitab Undang- Undang Hukum Pidana tidak mengatur tentang kemampuan bertanggung jawab namun yang diatur dalam KUHP sendiri justru kebalikan dari kemampuan bertanggung jawab.²⁴ Pasal yang mengatur tentang kebalikan dari kemampuan bertanggung jawab adalah pasal 44 KUHP yang berbunyi:

²⁴ Andi Zainal Abidin, 2007, *Hukum Pidana I*, cetakan ke-2, Jakarta, Sinar Grafika, hlm-260.

1. Barang siapa melakukan perbuatan yang tidak dapat dipertanggung jawabkan padanya, disebabkan karena jiwanya cacat dalam tumbuhnya (gebrekkige ontiwikkeling) atau terganggu karena penyakit, tidak dipidana
2. Jika ternyata bahwa perbuatan tidak dapat dipertanggung jawabkan padanya disebabkan karena jiwanya cacat dalam tumbuhnya atau terganggu karena penyakit, maka hakim dapat memerintahkan supaya orang itu dimasukkan kedalam rumah sakit jiwa, paling lama satu tahun sebagai waktu percobaan.

Dalam pasal 44 ini seseorang yang melakukan tindak pidana tidak dapat bertanggung jawab atas perbuatan yang telah ia lakukan apabila tidak memiliki unsur kemampuan bertanggung jawab, ketidak mampuan untuk bertanggung jawab apabila didalam diri pelaku terdapat kesalahan, kesalahan tersebut ada 2 yaitu:

1. Dalam masa pertumbuhan pelaku, pelaku mengalami cacat mental, sehingga hal itu mempengaruhi pelaku untuk membedakan antara perbuatan yang baik dan buruk.
2. Jika jiwa pelaku mengalami gangguan kenormalan yang disebabkan suatu penyakit, sehingga akalnya kurang berfungsi secara optimal atau akalnya tidak berfungsi secara optimal untuk membedakan hal-hal yang baik dan buruk.

Kemampuan bertanggung jawab juga berhubungan dengan umur tertentu bagi pelaku tindak pidana. Artinya hanya pelaku yang memenuhi batas umur tertentu yang memiliki kemampuan bertanggung jawab serta memiliki kewajiban pertanggung jawaban atas perbuatan yang telah dilakukan, hal ini dikarenakan karena pada umur tertentu secara psikologi dapat mempengaruhi seseorang untuk melakukan suatu perbuatan. Pada dasarnya anak pada umur tertentu belum dapat menyadari dengan baik apa yang telah dilakukan, artinya anak pada umur tertentu juga tidak dapat

memisahkan mana yang baik dan mana yang salah tentu juga hal ini mempengaruhi anak tidak dapat menginsafkan perbuatannya. Apabila anak pada tertentu melakukan tindak pidana dan oleh karena perbuatannya dilakukan proses pidana maka secara psikologi anak tersebut akan terganggu dimasa dewasanya.²⁵

Dalam proses pembedaan nya hakim wajib mencari dan membuktikan apakah pelaku memiliki unsur kemampuan bertanggung jawab, sebab apabila pelaku tidak memiliki kemampuan bertanggung jawab baik karena usia yang belum cukup umur, atau dikarenakan keadaan psikologi seseorang terganggu maka orang tersebut tidak dapat diminta pertanggung jawabannya.

4) Tidak ada alasan pemaaf

Dalam keadaan tertentu seseorang pelaku tindak pidana, tidak dapat melakukan tindakan lain selain melakukan perbuatan tindak pidana, meskipun hal itu tidak di inginkan. Sehingga dengan perbuatan tersebut pelaku nya harus menghadapi jalur hukum. Hal itu tidak dihindari oleh pelaku meskipun hal itu tidak di inginkan oleh dirinya sendiri. Hal itu dilakukan oleh seseorang karena faktor-faktor dari luar dirinya.²⁶

Faktor-faktor dari luar dirinya atau batinnya itulah yang menyebabkan pembuat tindak pidana tidak dapat berbuat lain yang mengakibatkan kesalahannya menjadi terhapus. Artinya, berkaitan dengan hal ini pembuat tindak pidana terdapat alasan penghapusan pidana, sehingga pertanggungjawaban berkaitan dengan hal ini ditunggukan sampai dapat dipastikan ada tidaknya unsur alasan pemaaf dalam diri pelaku pembuat tindak pidana tersebut. Dalam hal ini sekalipun pelaku pembuat tindak pidana dapat dicela namun celaan tersebut tidak dapat dilanjutkan kepadanya karena pembuat tindak pidana tidak dapat berbuat lain selain melakukan tindak pidana

²⁵ Agus Rusianto, 2016, *Tindak Pidana dan Pertanggung Jawaban Pidana*, Prenadamedia Group, Jakarta, hlm-80.

²⁶ Chairul Huda, *Op.cit*, hlm-116.

tersebut.²⁷

Dalam doktrin hukum pidana alasan pemaaf dan alasan pembenar, alasan pembenar adalah suatu alasan yang menghapus sifat melawan hukumnya suatu perbuatan. Alasan pembenar dan alasan pemaaf ini dibedakan karena keduanya memiliki fungsi yang berbeda. Adanya perbedaan ini karena alasan pembenar adalah suatu alasan “pembenaran” atas suatu tindak pidana yang melawan hukum sedangkan alasan pemaaf berujung pada “pemaafan” terhadap seseorang sekalipun telah melakukan pelanggaran hukum atas tindak pidana yang telah diperbuat.²⁸

Dalam hukum pidana yang termasuk alasan pembenar seperti keadaan darurat, pembelaan terpaksa, Menjalankan peraturan perundang-undangan, menjalankan perintah jabatan yang sah. Keadaan darurat merupakan salah satu alasan pembenar, yaitu suatu alasan karena seseorang menghadapi dilema situasi untuk memilih suatu tindakan. Keadaan darurat ini sebagai salah satu bentuk *via compulsive* terjadi dalam tiga kemungkinan. Kemungkinan Pertama terjepit diama seseorang memilih diantara dua kepentingan yang sama-sama penting, diberi contoh seseorang yang berada ditengah laut bersama ketiga orang temannya, alat penyelamat saat itu hanyalah satu papan yang hanya dapat menampung dua orang saja, dalam hal ini seseorang tidak dapat silahkan apabila salah satu teman tersebut tidak dapat diselamatkan. Kemungkinan yang Kedua yaitu seseorang terjepit diantara kepentingan dan kewajiban. Kemungkinan yang ketiga adalah seseorang ditempatkan pada situasi terjepit diantara dua kewajiban.²⁹

Pembelaan Terpaksa berada dalam pasal 49 ayat 1 KUHP ditentukan syarat-syarat dimana melakukan suatu delik untuk membela diri dapat dibenarkan. Untuk itu undang-undang menentukan syarat- syarat yang sangat ketat, meneurut pasal 49 ayat 1 KUHP untuk pepbelaan terpaksa disyaratkan adanya serangan mendadak atau

²⁷ *ibid*

²⁸ Hanafi Amrani, Mahrus Ali, Op.Cit, hlm-45

²⁹ *ibid*

seketika itu terhadap raga, kehormatan kesusilaan atau harta benda, serangan itu bersifat melawan hukum, dalam hal ini pembelaan adalah suatu keharusan. Pembelaan terpaksa ini dimaksudkan adalah pembelaan yang dilakukan ketika ada suatu serangan yang akan terjadi. Pembelaan terpaksa ini terjadi apabila seseorang tidak melakukan pembelaan diri maka suatu hal yang buruk akan terjadi atau apabila tidak melakukan pembelaan maka menepatkan seseorang dalam keadaan yang merugikan dan membahayakan.³⁰

Menjalankan Peraturan Perundang-undangan, hal ini terjadi apabila seseorang dihadapkan dalam dua kewajiban, dalam hal ini seseorang harus melakukan suatu perbuatan sesuai keadaan yang terjadi dan tidak mengabaikan Undang-Undang. contohnya apabila ada seseorang yang melanggar lalu lintas maka petugas kepolisian diperbolehkan menghentikan pelaku pelanggar lalu lintas tersebut namun dilarang untuk menembak orang tersebut, jika keadaannya berubah seseorang yang melanggar lalu lintas tersebut adalah tersangka utama yang ada dalam pengejaran kepolisian maka petugas diperbolehkan menembak seseorang tersebut.³¹

Menjalankan Perintah Jabatan Yang Sah. Suatu perintah jabatan mengandaikan suatu hubungan hukum publik antara yang memerintah dan yang diperintah. Hal ini artinya seseorang dalam menjalankan perintah jabatan tidak dapat dihukum, karena seseorang tersebut melakukan suatu perbuatan dengan perintah dan sarana yang patut.³²

Dalam hukum pidana yang dimaksud dengan alasan pemaaf adalah hukum pidana adalah tidak mampu bertanggungjawab, daya paksa, pembelaan terpaksa melampaui batas,³³ mengenai ketidakmampuan bertanggung jawab telah dijabarkan sebelumnya, hal ini berkaitan dengan keadaan seseorang dapat atau tidak diri seorang

³⁰ Schaffmeister, Keijzer, Sutorius, 1995, *Hukum Pidana*, Cetakan Pertama, Liberty, Yogyakarta, hlm- 59.

³¹ *Ibid.*

³² *Ibid.*

³³ *ibid*

pelaku tersebut melakukan pertanggungjawaban mengenai suatu hal yang telah diperbuat.

Daya paksa, dalam KUHP daya paksa diatur didalam pasal 48 yang menyatakan “barang siapa seseorang yang melakukan suatu tindak pidana karena atas dorongan daya paksa, maka tidak dapat dipidana”. Pada kata dorongan hal itu mengisyaratkan bahwa seseorang yang melakukan tindak pidana tersebut dalam keadaan paksaan secara psikologis. Tekanan psikologi tersebut dapat ada karena tindakan sekita seseorang atau tekanan atau dorongan tersebut memang telah lama ada dan dalam suatu waktu tekanan tersebut meledak.³⁴

Pembelaan terpaksa melampaui batas, apabila pembelaan terpaksa merupakan salah satu alasan pembeda maka dalam pembelaan terpaksa melampaui batas masuk dalam alasan pemaaf, hal ini karena pembelaan terpaksa melampaui batas dapat dicela namun tidak dapat dipidana. Diberi contoh seseorang yang sedang memasak di dapur dihadapkan maling dirumahnya yang memegang pisau maka untuk membela dirinya orang tersebut menusuk maling tersebut dengan pisau hingga meninggal. Berkaitan dengan hal ini hakim harus menggali apakah seseorang tersebut tidak pidana karena suatu alasan pemaaf atau karena alasan pembeda.³⁵

D. Tinjauan Tentang Perlindungan Hukum Tenaga Kerja

Pengertian Perlindungan Hukum

Undang-Undang Dasar 1945 Amandemen ke empat Pasal 1 ayat (3) yang berisi:

‘Negara Indonesia adalah Negara hukum, maka sudah sewajarnya Negara Republik Indonesia menjunjung tinggi hukum dan memberikan rasa keadilan bagi seluruh warganya khususnya bagi mereka yang

³⁴ Hanafi Amrani, Mahrus Ali, *Op.Cit*, hlm-47

³⁵ Schaffmeister, Keijzer, Sutorius, *Op.Cit*, hlm-69

mebutuhkan perlindungan hukum’

Berdasarkan isi Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 amandemen ke empat tersebut di atas, maka seluruh warga Negara Indonesia berhak mendapat perlindungan hukum. Mereka yang berhak mendapatkan perlindungan hukum tidak hanya korban saja tapi juga pelaku kejahatan agar terhindar dari tindakan main hakim sendiri (*eigen reichteing*) dari masyarakat sehingga kesejahteraan umum dapat tercapai.

Sudah lazim untuk diketahui bahwa suatu negara akan terjadi suatu hubungan timbal balik antara warga negaranya sendiri. Dalam hal tersebut akan melahirkan suatu hak dan kewajiban satu sama lain. Perlindungan hukum akan menjadi hak tiap warga negaranya. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia Perlindungan berasal dari kata lindung yang memiliki arti mengayomi, mencegah, mempertahankan, dan membentengi. Sedangkan Perlindungan berarti konservasi, pemeliharaan, penjagaan, asilun, dan bunker. Beberapa unsur kata Perlindungan ;

- 1) Melindungi: menutupi supaya tidak terlihat/tampak, menjaga, memelihara, merawat, menyelamatkan;
- 2) Perlindungan: proses, cara, perbuatan tempat berlindung, hal (perbuatan) memperlindungi (menjadikan atau menyebabkan berlindung);
- 3) Pelindung: orang yang melindungi, alat untuk melindungi;
- 4) Terlindung: tertutup oleh sesuatu hingga tidak kelihatan;
- 5) Lindungan: yang dilindungi, tempat berlindung, perbuatan;
- 6) Memperlindungi: menjadikan atau menyebabkan berlindung;
- 7) Melindungi: membuat diri terlindungi.

Perlindungan hukum adalah suatu perlindungan yang diberikan kepada subyek hukum ke dalam bentuk perangkat baik yang bersifat preventif maupun yang bersifat represif, baik yang lisan maupun yang tertulis.

Dengan kata lain dapat dikatakan bahwa perlindungan hukum sebagai suatu gambaran tersendiri dari fungsi hukum itu sendiri, yang memiliki konsep bahwa hukum memberikan suatu keadilan, ketertiban, kepastian, kemanfaatan dan kedamaian.

Aristoteles mengatakan bahwa manusia adalah “*zoon politicon*”, makhluk sosial atau makhluk bermasyarakat, oleh karena tiap anggota masyarakat mempunyai hubungan antara satu dengan yang lain. Sebagai makhluk sosial maka sadar atau tidak sadar manusia selalu melakukan perbuatan hukum (*rechtshandeling*) dan hubungan hukum (*rechtsbetrekkingen*) (Soeroso, 2006: 49). Perbuatan hukum (*rechtshandeling*) diartikan sebagai setiap perbuatan manusia yang dilakukan dengan sengaja/atas kehendaknya untuk menimbulkan hak dan kewajiban yang akibatnya diatur oleh hukum. Perbuatan hukum terdiri dari perbuatan hukum sepihak seperti pembuatan surat wasiat atau hibah, dan perbuatan hukum dua pihak seperti jual-beli, perjanjian kerja dan lain-lain.

Hubungan hukum (*rechtsbetrekkingen*) diartikan sebagai hubungan antara dua atau lebih subyek hukum, hubungan mana terdiri atas ikatan antara individu dengan individu, antara individu dengan masyarakat atau antara masyarakat yang satu dengan masyarakat yang lain. Dalam hubungan hukum ini hak dan kewajiban pihak yang satu berhadapan dengan hak dan kewajiban pihak yang lain”

Tiap hubungan hukum tentu menimbulkan hak dan kewajiban, selain itu masing- masing anggota masyarakat tentu mempunyai hubungan kepentingan yang berbeda-beda dan saling berhadapan atau berlawanan, untuk mengurangi ketegangan dan konflik maka tampil hukum yang mengatur dan melindungi kepentingan tersebut yang dinamakan perlindungan hukum.

Perlindungan hukum adalah suatu perlindungan yang diberikan terhadap subyek hukum dalam bentuk perangkat hukum baik yang bersifat preventif maupun yang bersifat represif, baik yang tertulis maupun tidak tertulis. Dengan

kata lain perlindungan hukum sebagai suatu gambaran dari fungsi hukum., yaitu konsep dimana hukum dapat memberikan suatu keadilan, ketertiban, kepastian, kemanfaatan dan kedamaian

Perlindungan hukum selalu dikaitkan dengan konsep *rechtstaat* atau konsep *Rule of Law* karena lahirnya konsep-konsep tersebut tidak lepas dari keinginan memberikan pengakuan dan perlindungan terhadap hak asasi manusia, konsep *rechtsct* muncul di abad ke-19 yang pertama kali dicetuskan oleh Julius Stahl. Konsep *rechtstaat* menurut Julius Stahl secara sederhana dimaksudkan dengan negara hukum adalah negara yang menyelenggarakan kekuasaan pemerintahannya didasarkan pada hukum. Konsep Negara hukum atau Rechtsataat menurut Julius Stahl mencakup 4 elemen, yaitu :

- 1) Perlindungan hak asasi manusia;
- 2) Pembagian kekuasaan;
- 3) Pemerintahan berdasarkan undang-undang;
- 4) Peradilan tata usaha Negara.³⁶

Negara hukum pada dasarnya bertujuan untuk memberikan perlindungan hukum bagi rakyat terhadap tindakan pemerintah dilandasi dua prinsip negara hukum, yaitu :

- 1) Perlindungan hukum yang preventif

Perlindungan hukum kepada rakyat yang diberikan kesempatan untuk mengajukan keberatan (*inspraak*) atau pendapatnya sebelum suatu keputusan pemerintah menjadi bentuk yang menjadi definitife.

- 2) Perlindungan hukum yang represif

Perlindungan hukum yang represif bertujuan untuk menyelesaikan sengketa.

Kedua bentuk perlindungan hukum diatas bertumpu dan bersumber pada

³⁶ Hadjon , Philipus M. 1987. *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Di Indonesia. Sebuah Studi Tentang Prinsip-prinsipnya. Penanganannya oleh Pengadilan dalam Lingkungan Peradilan Umum dan Pembentukan Peradilan Administrasi Negara*, Surabaya: PT.Bina Ilmu, Hlm.14

pengakuan dan perlindungan hak asasi manusia serta berlandaskan pada prinsip Negara hukum.

Pengertian Tenaga Kerja

Tenaga kerja merupakan penduduk yang berada dalam usia kerja. Menurut Undang - Undang Nomor 13 tahun 2003 Bab I pasal 1 ayat 2 disebutkan bahwa tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat. Secara garis besar penduduk suatu negara dibedakan menjadi dua kelompok, yaitu tenaga kerja dan bukan tenaga kerja

Sedangkan menurut DR Payaman Siamanjuntak dalam bukunya “Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia” tenaga kerja adalah penduduk yang sudah atau sedang bekerja, yang sedang mencari pekerjaan, dan yang melaksanakan kegiatan lain seperti bersekolah dan mengurus rumah tangga. Secara praktis pengertian tenaga kerja dan bukan tenaga kerja menurut dia hanya dibedakan oleh batas umur.

Jadi yang dimaksud dengan tenaga kerja yaitu individu yang sedang mencari atau sudah melakukan pekerjaan yang menghasilkan barang atau jasa yang sudah memenuhi persyaratan ataupun batasan usia yang telah ditetapkan oleh Undang-Undang yang bertujuan untuk memperoleh hasil atau upah untuk kebutuhan hidup sehari-hari.

a. Klasifikasi Tenaga Kerja

Klasifikasi adalah penyusunan bersistem atau berkelompok menurut standar yang di tentukan. Maka, klasifikasi tenaga kerja adalah pengelompokan akan ketenaga kerjaan yang sudah tersusun berdasarkan kriteria yang sudah di tentukan. Yaitu⁷:

a) Berdasarkan penduduknya

1) Tenaga kerja

Tenaga kerja adalah seluruh jumlah penduduk yang dianggap dapat bekerja dan sanggup bekerja jika tidak ada permintaan kerja. Menurut Undang-Undang Tenaga Kerja, mereka yang dikelompokkan sebagai tenaga kerja yaitu mereka yang berusia antara 15 tahun sampai dengan 64 tahun.

2) Bukan tenaga kerja

Bukan tenaga kerja adalah mereka yang dianggap tidak mampu dan tidak mau bekerja, meskipun ada permintaan bekerja. Menurut Undang-Undang Tenaga Kerja Nomor 13 Tahun 2003, mereka adalah penduduk di luar usia, yaitu mereka yang berusia di bawah 15 tahun dan berusia di atas 64 tahun. Contoh kelompok ini adalah para pensiunan, para lansia (lanjut usia) dan anak-anak.

b) Berdasarkan batas kerja

1) Angkatan kerja

Angkatan kerja adalah penduduk usia produktif yang berusia 15-64 tahun yang sudah mempunyai pekerjaan tetapi sementara tidak bekerja, maupun yang sedang aktif mencari pekerjaan.

2) Bukan angkatan kerja

Bukan angkatan kerja adalah mereka yang berumur 10 tahun ke atas yang kegiatannya hanya bersekolah, mengurus rumah tangga dan sebagainya. Contoh kelompok ini adalah: anak sekolah dan mahasiswa, para ibu rumah tangga dan orang cacat, dan para pengangguran sukarela.

c) Berdasarkan kualitasnya

1) Tenaga kerja terdidik

Tenaga kerja terdidik adalah tenaga kerja yang memiliki suatu keahlian atau kemahiran dalam bidang tertentu dengan cara sekolah atau pendidikan formal dan nonformal. Contohnya: pengacara, dokter, guru, dan lain-lain.

2) Tenaga kerja terlatih

Tenaga kerja terlatih adalah tenaga kerjayang memiliki keahlian dalam bidang tertentu dengan melalui pengalaman kerja. Tenaga kerja terampil ini dibutuhkan latihan secara berulang-ulang sehingga mampu menguasai pekerjaan tersebut. Contohnya: apoteker, ahli bedah, mekanik, dan lain-lain.

3) Tenaga kerja tidak terdidik dan tidak terlatih

Tenaga kerja tidak terdidik dan tidak terlatih adalah tenaga kerja kasar yang hanya mengandalkan tenaga saja. Contoh: kuli, buruh angkut, pembantu rumah tangga, dan sebagainya.

Salah satu masalah mendasar yang dihadapi Indonesia di sepanjang perjalanan menjadi bangsa yang merdeka adalah masalah pengangguran, dimana pemerintah dengan berbagai upaya yang telah dilakukan untuk mengurangi akan tingkat pengangguran. Upaya yang ditempuh pemerintah dalam persoalan pengangguran dari waktu ke waktu ditempuh melalui berbagai pendekatan pembangunan bertumpu pada pertumbuhan ekonomi (*production- contered development*). Namun pada kenyataanya masalah ketenagakerjaan di Indonesia masih banyak yang belum bisa diatasi oleh pemerintah.

Perlindungan Hukum Tenaga Kerja

Secara umum Pelaksanaan Perlindungan Hukum terhadap pekerja telah diatur dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Namun belakangan ini dalam masyarakat banyak terjadi keresahan terutama tentang pekerja yang melakukan pekerjaan dengan sistem kontrak. Keresahan dari masyarakat itu timbul karena dalam kenyataannya terdapat perbedaan kesejahteraan yang sangat mencolok yang diterima oleh pekerja dengan sistem kontrak jika dibandingkan dengan pekerja tetap.

Pada kenyataannya sekarang ini di tengah adanya keresahan dari masyarakat tersebut, justru banyak perusahaan-perusahaan yang mempunyai kecenderungan untuk memakai para pekerja dengan sistem kontrak tersebut, dan pada umumnya dilakukan melalui pihak ketiga atau dikenal dengan istilah perusahaan penyedia jasa tenaga kerja. Jadi perusahaan yang membutuhkan pekerja baru untuk bekerja di perusahaannya dapat meminta kepada perusahaan penyedia jasa tenaga kerja untuk mencarikan pekerja sesuai dengan kriteria yang diinginkannya.

Banyaknya perusahaan yang berminat untuk memakai pekerja melalui perusahaan penyedia jasa tenaga kerja, menurut Ketua Umum Dewan Pengurus Nasional Apindo adalah Karena cara tersebut lebih efisien, dimana perusahaan yang memakai jasa penyedia jasa tenaga kerja tidak perlu memberikan tunjangan dan jaminan-jaminan lain, misalnya tunjangan pendidikan, tunjangan hari kerja, jaminan kesehatan dan sebagainya. Karena dengan memakai pekerja dari perusahaan penyedia jasa tenaga kerja, perusahaan hanya perlu membayar upah pekerja sesuai dengan kontrak saja.³⁷

Menurut Soepomo dalam Asikin yang dikutip oleh Abdul Hakim, perlindungan tenaga kerja dapat dibagi menjadi tiga macam, yakni :³⁸

I. Perlindungan Ekonomis

Yaitu perlindungan tenaga kerja dalam bentuk penghasilan yang cukup, termasuk apabila tenaga kerja tersebut tidak mampu bekerja di luar kehendaknya.

II. Perlindungan Sosial

Yaitu perlindungan tenaga kerja dalam bentuk jaminan kesehatan kerja, kebebasan berserikat dan perlindungan untuk berorganisasi.

III. Perlindungan Teknis

Yaitu perlindungan tenaga kerja dalam bentuk keamanan dan keselamatan kerja.

³⁷ Sofjan Wanandi. 2004. *Ketua Umum Dewan Pengurus Nasional Apindo*. Hlm.34

³⁸ Abdul Hakim. 2003. *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti. Hlm. 61-62.

Perlindungan tenaga kerja sebagaimana yang telah diatur dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan bertujuan untuk menjamin berlangsungnya hubungan kerja yang harmonis antara pekerja dengan pengusaha tanpa disertai adanya tekanan-tekanan dari pihak yang kuat kepada pihak yang lemah. Oleh karena itu pengusaha yang secara sosio-ekonomi memiliki kedudukan yang kuat wajib membantu melaksanakan ketentuan perlindungan tersebut sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan peraturan pelaksanaannya telah diatur berbagai perlindungan terhadap pekerja, termasuk pekerja yang memakai Perjanjian Kerja Waktu Tertentu (PKWT). Untuk lebih jelasnya berikut penulis akan kemukakan beberapa perlindungan terhadap pekerja yang memakai Perjanjian Kerja Waktu Tertentu (PKWT) sebagaimana telah diatur dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan peraturan pelaksanaannya, yaitu :

1) Perlindungan Terhadap Pekerjaan Yang Bersifat Permanen

Dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan telah diatur secara tegas, bahwa terhadap pekerja yang bekerja dengan sistem Perjanjian Kerja Waktu Tertentu (PKWT) hanya dapat dilakukan untuk pekerjaan tertentu.

Pekerjaan tertentu tersebut adalah sebagaimana diatur pada Pasal 59 ayat (1) Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan yang berbunyi : Perjanjian Kerja untuk waktu tertentu hanya dapat dibuat untuk pekerjaan tertentu yang menurut jenis dan sifat atau kegiatan pekerjaannya akan selesai dalam waktu tertentu, yaitu :

- a) Pekerjaan yang sekali selesai atau yang sementara sifatnya;
- b) Pekerjaan yang diperkirakan penyelesaiannya dalam waktu yang tidak terlalu lama dan paling lama 3 (tiga) tahun;

c) Pekerjaan yang bersifat musiman; atau

Pekerjaan yang berhubungan dengan produk baru, kegiatan baru, atau produk tambahan yang masih dalam percobaan atau penjajakan.

Perlindungan Hukum Perjanjian Kerja

Adanya perbedaan yang prinsip antara perjanjian pada umumnya dengan Perjanjian Kerja, merupakan suatu kenyataan yang tidak bisa dipungkiri. Hal ini disebabkan jika di dalam suatu perjanjian antara pihak yang membuatnya mempunyai derajat dan kondisi yang sama serta mempunyai hak dan kewajiban yang seimbang. Namun tidak demikian halnya dalam ketentuan tentang Perjanjian Kerja, karena antara para pihak yang mengadakan Perjanjian Kerja, walaupun pada prinsipnya mempunyai kedudukan dan derajat yang sama dan seimbang, akan tetapi dikarenakan berbagai aspek yang melingkari di sekelilingnya, maka kenyataan menunjukkan bahwa kedudukan dan derajat bagi para pihak yang mengadakan Perjanjian Kerja tersebut menjadi tidak seimbang. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan Pasal 1 point ke 14 memberikan pengertian Perjanjian Kerja adalah suatu perjanjian antara pekerja dan pengusaha atau pemberi kerja yang memuat syarat-syarat kerja hak dan kewajiban kedua belah pihak.

Istilah Perjanjian Kerja menyatakan bahwa perjanjian ini mengenai kerja, yakni dengan adanya Perjanjian Kerja timbul salah satu pihak untuk bekerja. Jadi berlainan dengan perjanjian perburuhan yang tidak menimbulkan hak atas dan kewajiban untuk melakukan pekerjaan tetapi memuat syarat-syarat tentang perburuhan. Dengan demikian adalah kurang tepat bila Mr. Wirjono Prodjodikoro menggunakan istilah perburuhan untuk menunjuk istilah Perjanjian Kerja. Sedangkan untuk Perjanjian Kerja beliau menggunakan istilah persetujuan perburuhan bersama Mr. R. Subekti juga menggunakan secara kurang tepat istilah persetujuan perburuhan untuk Perjanjian Kerja sedangkan perjanjian perburuhan diberinya nama persetujuan

perburuhan kolektif.³⁹

Berdasarkan pengertian Perjanjian Kerja di atas dapat ditarik beberapa unsur dan Perjanjian Kerja yaitu:

a) Adanya unsur Pekerjaan (*work*)

Dalam suatu Perjanjian Kerja harus ada pekerjaan yang diperjanjikan (objek perjanjian). Pekerjaan tersebut haruslah dilakukan sendiri oleh pekerja dan hanya dengan seizin majikanlah pekerja dapat menyuruh orang lain. Hal ini dijelaskan dalam KUHPerdara Pasal 1603 a yang berbunyi: "*Buruh wajib melakukan sendiri pekerjaannya; hanya dengan seizin majikan is dapat menyuruh orang ketiga untuk menggantikannya.*"

Sifat pekerjaan yang dilakukan oleh pekerja itu sangat pribadi karena bersangkutan dengan keterampilan/keahliannya. Maka menurut hukum jika pekerja meninggal dunia, Perjanjian Kerja tersebut putus demi hukum.

b) Adanya unsur Perintah

Manifestasi dari pekerjaan yang diberikan kepada pekerja oleh pengusaha adalah pekerja yang bersangkutan harus tunduk pada perintah pengusaha untuk melakukan pekerjaan yang diperjanjikan. Di sinilah perbedaan hubungan kerja dengan hubungan lainnya, misalnya hubungan antara dokter dengan pasien dan pengacara dengan kliennya. Hubungan tersebut bukan merupakan hubungan kerja karena dokter dan pengacara tidak tunduk pada perintah pasien dan klien, serta dokter dan pasiennya atau pengacara dengan kliennya, merupakan hubungan untuk melakukan jasa tertentu

c) Adanya Waktu Tertentu

Dalam melakukan pekerjaan haruslah dilakukan sesuai dengan waktu yang ditentukan dalam Perjanjian Kerja atau peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu dalam melakukan pekerjaannya tidak boleh sekehendak hati dari majikan atau

³⁹ Imam Soepomo. 2003. *Pengantar Hukum Perburuhan*, Jakarta: Djambatan Edisi Revisi, Hlm. 70.

dilakukan seumur hidup. Pekerjaan harus dilakukan sesuai dengan waktu yang ditentukan pada Perjanjian Kerja atau peraturan perusahaan dan pelaksanaannya tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, kebiasaan dan ketertiban umum.

d) Adanya upah

Upah memegang peranan penting dalam hubungan Perjanjian Kerja. Bahkan dapat dikatakan tujuan utama seorang pekerja bekerja pada pengusaha adalah untuk memperoleh upah. Sehingga jika tidak ada unsur upah maka suatu hubungan tersebut bukanlah merupakan hubungan kerja. Seperti seorang narapidana yang diharuskan untuk melakukan pekerjaan tertentu atau seorang mahasiswa perhotelan yang sedang melakukan praktek di sebuah hotel, Upah ini merupakan kompensasi yang didapat oleh pekerja yang diberikan oleh pengusaha.

Upah ini merupakan teken prestasi atas imbalan jasa/pekerjaan yang diberikan oleh buruh kepada pengusaha dalam Pasal 50 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan menyatakan bahwa hubungan kerja terjadi karena adanya perjanjian kerja antara pengusaha dan pekerja.

Selanjutnya dalam Pasal 51 dinyatakan bahwa:

- 1) Perjanjian kerja dibuat secara tertulis atau lisan.
- 2) Perjanjian kerja yang dipersyaratkan secara tertulis dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Perjanjian kerja dapat dibuat dalam bentuk lisan dan atau tertulis. Secara normatif bentuk tertulis menjamin kepastian hak dan kewajiban para pihak sehingga jika terjadi perselisihan akan sangat membantu proses pembuktian.

Namun tidak dapat dipungkiri masih banyak perusahaan-perusahaan yang tidak atau belum membuat Perjanjian Kerja secara tertulis disebabkan karena ketidakmampuan sumber daya manusia maupun karena kelaziman sehingga atas dasar

kepercayaan membuat Perjanjian Kerja secara lisan. Dalam Pasal 52 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan menyatakan bahwa :

- 1) Perjanjian kerja dibuat atas dasar:
 - a) kesepakatan kedua belah pihak;
 - b) kemampuan atau kecakapan melakukan perbuatan hukum;
 - c) adanya pekerjaan yang diperjanjikan; dan
 - d) pekerjaan yang diperjanjikan tidak bertentangan dengan ketertiban umum, kesusilaan, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- 2) Perjanjian kerja yang dibuat oleh para pihak yang bertentangan dengan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a dan b dapat dibatalkan.
- 3) Perjanjian kerja yang dibuat oleh para pihak yang bertentangan dengan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf c dan d batal demi hukum.

Perjanjian kerja yang dibuat secara tertulis sekurang-kurangnya memuat keterangan ;

- a) Nama, alamat perusahaan serta jenis usaha;
- b) Nama, jenis kelamin, umur dan alamat pekerja;
- c) Jabatan atau jenis pekerjaan;
- d) Tempat pekerjaan;
- e) Besarnya upah dan cara pembayaran;
- f) Syarat-syarat kerja yang memuat hak dan kewajiban pengusaha dan pekerja;
- g) Mulai dan jangka waktu berlakunya Perjanjian Kerja;
- h) Tempat dan tanggal perjanjian dibuat;
- i) Tanda tangan para pihak dalam Perjanjian Kerja;

Selain hal-hal di atas terdapat juga beberapa hal lainnya yang perlu diatur dalam suatu Perjanjian Kerja yaitu :⁴⁰

- a) Macam pekerjaan;
- b) Cara-cara pelaksanaannya;
- c) Waktu atau jam kerja;
- d) Tempat kerja;
- e) Besarnya imbalan kerja, macam-macamnya serta cara pembayarannya;
- f) Fasilitas-fasilitas yang disediakan majikan/perusahaan bagi pekerja/ buruh/ pegawai
- g) Biaya kesehatan/pengobatan bagi buruh/pegawai/pekerja;
- h) Tunjangan-tunjangan tertentu;
- i) Perihal cuti;
- j) Perihal izin meninggalkan pekerjaan;
- k) Perihal hari libur;
- l) Perihal jaminan hidup dan masa depan pekerja;
- m) Perihal pakaian kerja;
- n) Perihal jaminan perlindungan kerja;
- o) Perihal penyelesaian masalah-masalah kerja;
- p) Perihal uang pesangon dan uang jasa;
- q) Berbagai masalah yang dianggap perlu.

Jangka waktu Perjanjian Kerja dapat dibuat untuk jangka waktu tertentu bagi hubungan kerja yang dibatasi jangka waktu berlakunya (PKWT) dan waktu tidak

⁴⁰Idwan Halim. 1990. *Hukum Perburuhan Dalam Tanya Jawab*, Jakarta: Ghalia Indonesia, Hlm. 23.

tertentu (PKWTT) bagi hubungan kerja yang tidak dibatasi jangka waktu berlakunya atau selesai pekerjaan tertentu.

Kewajiban pihak pekerja dalam suatu perjanjian umumnya disebut prestasi. Dalam hal prestasi ini Soebekti menulis: "suatu pihak yang memperoleh hak dari perjanjian itu juga menerima kewajiban yang merupakan kebalikan dari hak yang diperolehnya dan sebaliknya suatu pihak yang memikul kewajiban- kewajiban juga memperoleh yang dianggap sebagai kebalikannya dan sebaliknya apa yang menjadi hak pengusaha akan menjadi kewajiban pekerja".⁴¹

Perjanjian kerja yang dibuat antara pekerja menghasilkan hubungan kerja. Hubungan kerja adalah hubungan antara pekerja dengan pengusaha yang terjadi setelah adanya Perjanjian Kerja. Secara normatif pengertian hubungan kerja adalah hubungan antara pengusaha dengan pekerja berdasarkan Perjanjian Kerja yang mempunyai unsur pekerjaan, upah dan perintah.¹⁸ Dengan demikian jelaslah bahwa hubungan kerja terjadi karena adanya Perjanjian Kerja antara pengusaha dengan pekerja. Perjanjian Kerja yang dibuat tidak boleh bertentangan dengan perjanjian perburuhan atau Kesepakatan Kerja Bersama (KKB)/Perjanjian Kerja Bersama (PKB). Demikian pula Perjanjian Kerja tersebut tidak boleh bertentangan dengan peraturan perusahaan yang dibuat oleh pengusaha.

Dalam Perjanjian Kerja, karena merupakan salah satu dari bentuk khusus perjanjian, apa yang dikemukakan oleh Soebekti di atas berlaku juga. Artinya apa yang menjadi hak pekerja akan menjadi kewajiban pengusaha dan sebaliknya apa yang menjadi hak pengusaha akan menjadi kewajiban pekerja.

Pekerja yang baik adalah buruh yang menjalankan kewajibankewajibannya dengan baik, yang dalam hal ini kewajiban untuk melakukan atau tidak melakukan segala sesuatu yang dalam keadaan yang sama, seharusnya dilakukan atau tidak

⁴¹ Ashadie, Zaeni. 2007. *Hukum Ketenagakerjaan Bidang Hubungan Kerja*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, Hlm. 60.

dilakukan.

Selain itu Pekerja yang melakukan hubungan kerja harus mentaati peraturan perusahaan, secara normatif peraturan perusahaan adalah peraturan yang dibuat secara tertulis oleh pengusaha yang memuat syarat-syarat kerja dan tata tertib perusahaan. Dengan pengertian tersebut, jelas bahwa peraturan perusahaan dibentuk oleh dan menjadi tanggung jawab pengusaha dengan memperhatikan saran dan pertimbangan dari wakil pekerja di perusahaan yang bersangkutan..

Apabila peraturan perusahaan tersebut telah terbentuk, pengusaha diwajibkan untuk memberitahukan dan menjelaskan isi peraturan perusahaan yang berlaku di perusahaan yang bersangkutan. Peraturan perusahaan sekurang- kurangnya memuat:

- a) Hak dan kewajiban pengusaha;
- b) Syarat kerja
- c) Tata tertib perusahaan;
- d) Jangka waktu berlakunya peraturan perusahaan.

Jangka waktu berlakunya peraturan perusahaan paling lama dua (2) tahun dan wajib diperbaharui setelah habis masa berlakunya. Ketentuannya tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

E. Tinjauan Tentang Pengusaha Kapal

Pengusaha Kapal atau bisa disebut dengan Perusahaan pelayaran adalah Badan Usaha Milik Negara atau swasta, berbentuk Perusahaan Negara, Persero, Perseroan Terbatas (PT), Perseroan Comanditer (CV), dan lain-lain yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang) dan barang (dagangan) dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri (*interinsulair*) maupun luar negeri (*ocean going shipping*).

Menurut Pasal 1320 KUHD, Pengusaha Kapal adalah seseorang yang mengusahakan kapal untuk pelayaran di laut dengan melakukan sendiri pelayaran itu,

ataupun menyuruh melakukannya oleh seorang Nahkoda yang bekerja padanya. Pada lazimnya seorang pengusaha dalam menjalankan usahanya mempunyai tujuan untuk mencari keuntungan yang sebesar-besarnya dengan biaya dan tenaga atau modal yang sekecil-kecilnya. Dalam praktik sering terjadi pemilik kapal menyewakan kapalnya pada orang lain yang akan bertindak sebagai pengusaha kapal, atau dapat juga menjalankan sendiri kapalnya dan ia bertindak sebagai Nahkoda.

Pelayaran niaga adalah usaha dibidang jasa dalam penyediaan ruang pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dagangan dari suatu pelabuhan asal (muat) kepelabuhan tujuan (bongkar), baik dalam negeri maupun luar negeri. Pelayaran Niaga (Merchant Marine) ialah usaha pengangkutan barang (khususnya barang dagangan) atau penumpang melalui laut, baik yang dilakukan antar pelabuhan dalam wilayah sendiri maupun antar negara.

Perusahaan pelayaran tidak lepas dari perkembangan industri angkutan laut. Data BPS mengenai Laju Pertumbuhan Kumulatif menunjukkan pada tahun 2010 sampai dengan tahun 2014 untuk lapangan usaha angkutan laut mengalami kenaikan yang cukup besar, dari angka 2,95% di semester I tahun 2010 menjadi 13,42% di semester I tahun 2014. Begitu juga angka laju pertumbuhan kumulatif yang menunjukkan 3,30% di semester IV tahun 2010, mengalami kenaikan cukup besar menjadi 6,95% (angka sementara) di semester IV tahun 2014.

Menurut data BPS, golongan usaha angkutan laut ini terdiri dari usaha penyediaan jasa transportasi baik antar pelabuhan di dalam negeri maupun dengan pelabuhan di luar negeri. Salah satu perusahaan jasa yang masuk kategori di atas adalah perusahaan angkutan laut nasional yang menurut Kepmen Perhubungan no. KM 33 Tahun 2001 pasal 1 angka 7 adalah perusahaan angkutan laut yang berbadan hukum Indonesia melakukan kegiatan angkutan laut di dalam wilayah perairan Indonesia dan atau dari dan ke pelabuhan di luar negeri.

Pelayaran dilihat dari kegiatannya ada dua macam, yaitu:

- 1) Pelayaran Niaga (*Shipping Business, commercial shipping* atau *merchant marine*) adalah usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dagangan dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik didalam negeri (*interinsulair*) maupun luar negeri (*ocean going shipping*).
- 2) Pelayaran bukan niaga, yaitu pelayaran angkatan perang, pelayaran dinas pos, pelayaran dinas penambang, pelayaran penjagaan pantai, pelayaran hidrografi, dan sebagainya.

Terdapat beberapa jenis kegiatan perusahaan niaga, di antaranya sebagai berikut:

a) Usaha Pokok Pelayaran

Mengangkut barang atau penumpang, khususnya barang dagangan dari suatu pelabuhan pemuatan untuk di sampaikan ke pelabuhan pembongkaran (tujuan) dengan kapal milik sendiri, mencarter, atau kerja sama dengan pihak-pihak ketiga.

b) Usaha Keagenan

Adalah mengageni perusahaan pelayaran asing / lain atau *principal* dengan memberikan jasa dalam pengurusan segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal, muatan, *container*, dan *freight* dari *principal*.

c) Usaha Sampingan

Adalah kegiatan di luar tersebut diatas, tetapi menunjang usaha pelayaran baik dalam bentuk fisik atau keuntungan yang di peroleh.

Beberapa jenis kegiatan jasa terkait dengan angkutan di perairan menurut PP 20 tahun 2010 yaitu:

- a) Bongkar muat barang;
- b) Jasa pengurusan transportasi;
- c) Angkutan perairan Pelabuhan;

- d) Penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut;
- e) *Tally* mandiri;
- f) Depo peti kemas;
- g) Keagenan kapal; dan
- h) Perawatan dan perbaikan kapal.

Sebagai contoh pengusaha kapal dapat dilihat dari usaha yang dilakukan oleh PT. Bintang Samudra Utama adalah salah satu perusahaan pelayaran nasional di Indonesia yang didirikan sejak tahun 1997 dengan melakukan kegiatan usaha pelayarannya sebagai shipping agency atau keagenan kapal baik keagenan kapal asing maupun kapal nasional dengan sebaran principals luar negeri sebesar 95% dan sisanya 5% principals dalam negeri. Untuk kapal asing yang melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan Indonesia rata-rata 85% adalah kargo milik Pertamina dan sisanya 5% milik non Pertamina seperti AKR, Shell, Solaris dan yang lainnya. Untuk menunjang peningkatan pelayanan keagenan kapal dan menekan biaya operasional perusahaan, PT. Bintang Samudra Utama mendirikan cabang-cabang yang bertempat di beberapa wilayah pelabuhan besar di Indonesia yang sekarang sudah mencapai 14 cabang yang sudah didirikan.

Macam-macam pengusaha kapal atau perusahaan pelayaran di tinjau dari sifat usahanya perusahaan pelayaran dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

- a) Pelayaran tetap (*Linier Service*).

Pelayaran tetap mempunyai ciri sebagai berikut:

- 1) Jalur pelayaran (*trade line*) dan perjalanan kapal tertentu dan teratur, menyinggahi pelabuhan yang di tetapkan sebelumnya dengan fekruensi yang tetap dan mempunyai sailing schedule tertentu yang semuanya di umumkan kepada semua *cargo owner* (pemilik muatan).
- 2) Umumnya pelayaran tetap dapat menerima semua jenis muatan.

- 3) Pelayaran tetap menawarkan *freight rate* (daftar tariff angkutan) yang telah ditetapkan dan berlaku umum.
 - 4) *Carrier* (pengusaha pelayaran) harus mempunyai peraturan atau syarat-syarat pengangkutan yang dicantumkan pada lembar formulir *Bill of Lading* (B/L) atau mungkin ada perjanjian khusus antara *carrier* dan *shipper*.
- b) Pelayaran Tidak Tetap (*Tramper Service*).

Pelayaran *tramper service* merupakan pelayaran bebas yang tidak terikat ketentuan formal, tidak mempunyai jalur pelayaran tetap, dan kapal dapat berlayar kemana saja. Kapal membawa muatan apa saja dan sering membawa muatan sejenisnya. Pelayaran tramp tidak mempunyai jadwal yang diumumkan sebelumnya. Syarat pengangkutan dan uang tambang (*freight rate*) dalam pelayaran *tramp* merupakan hasil permufakatan kedua belah pihak.

Berikut ini adalah beberapa keuntungan *tramper service*:

- 1) Kapal hanya menyinggahi pelabuhan yang mempunyai prospek yang bermuatan cukup.
- 2) Pelabuhan yang disinggahi kurang, tetapi muatan yang diangkut cukup banyak.
- 3) Organisasi perusahaan cukup sederhana, yang penting ada unit armada.
- 4) Selain keuntungan *tramper service* juga memiliki kerugian-kerugian sebagai berikut.
- 5) Tidak mudah untuk mendapatkan *employment* kapal karena tidak mempunyai *customer* yang tetap.
- 6) Ada kemungkinan berlayar dalam keadaan kosong menuju satu pelabuhan muat atau tidak memperoleh muatan balik.

F. Tanggung Jawab Pidana Dalam Perspektif Hukum Islam

Dalam hukum Islam, pertanggungjawaban pidana yaitu manusia harus bertanggungjawab atas akibat dari perbuatan haram yang dilakukannya ketika ia memiliki

kebebasan berkehendak (tidak dipaksa) dan mengetahui arti serta akibat perbuatan tersebut. Maka dari itu, orang yang melakukan suatu perbuatan yang dilarang, padahal ia tidak menghendakinya, misalnya orang yang dipaksa tidak dituntut untuk bertanggungjawabkan perbuatan tersebut. Demikian pula orang yang melakukan suatu perbuatan haram dan ia memang menghendakinya, tetapi ia tidak mengerti arti perbuatan tersebut, seperti anak-anak atau orang gila, maka dia tidak bertanggungjawab atas perbuatannya tersebut.

Jadi, pertanggungjawaban pidana dalam hukum Islam terdiri atas tiga dasar:

- 1) Perbuatan haram yang dilakukan oleh pelaku
- 2) Si pelaku memilih pilihan (tidak dipaksa)
- 3) Si pelaku memiliki pengetahuan (*idrak*).

Apabila ketiga dasar ini ada, pertanggungjawaban pidana harus ada, tetapi jika salah satu diantaranya tidak ada, pertanggungjawaban tidak ada. Dengan demikian orang gila, anak di bawah umur, orang yang dipaksa dan terpaksa tidak dibebani pertanggungjawaban, karena dasar pertanggungjawaban pada mereka ini tidak ada. Pembebasan pertanggungjawaban terhadap mereka ini didasarkan kepada hadis Nabi dan al-Quran.

Para *fuqaha* menetapkan dua kaidah untuk menentukan apakah pelaku tindak pidana karena kesalahan dibebani pertanggungjawaban atau tidak. Dua kaidah tersebut adalah sebagai berikut.

- 1) Setiap perbuatan yang menimbulkan kerugian kepada pihaklain dikenakan pertanggungjawaban atas pelakunya apabila kerugian tersebut dapat dihindari dengan jalan hati-hati dan tidak lalai. Apabila kerugian tersebut tidak mungkin dihindari secara mutlak, pelaku perbuatan itu tidak dibebani pertanggungjawaban. Sebagai contoh dapat dikemukakan, seseorang yang mengendarai mobil di jalan umum, kemudian ia menabrak orang sehingga mati maka ia dikenakan pertanggungjawaban, karena ia bisa hati-hati, dan kemungkinan

menghindari akibat tersebut masih bisa, tetapi ia tidak melakukannya. Akan tetapi, jika seseorang mengendarai mobil dan debunya yang terbang karena angin yang ditimbulkan oleh lajunya kendaraan tersebut mengenai mata orang yang lewat, sampai mengakibatkan buta maka pengendara tersebut tidak dibebani pertanggungjawaban, karena menghindari debu dari kendaraan yang berjalan, sulit dilakukan oleh pengendara itu.

- 2) Apabila suatu perbuatan tidak dibenarkan oleh syara' dan dilakukan tanpa darurat yang mendesak, hal itu merupakan perbuatan yang melampaui batas tanpa darurat (alasan), dan akibat yang timbul daripadanya dikenakan pertanggungjawaban bagi pelakunya, baik akibat tersebut mungkin bisa dihindari atau tidak. Sebagai contoh dapat dikemukakan, apabila seseorang memarkir kendaraan di pinggir (bahu) jalan yang disana terdapat larangan parkir, dan akibatnya jalan tersebut menjadi sempit, sehingga terjadilah tabrakan antara kendaraan yang lewat dan di antara penumpang ada yang mati maka pemilik kendaraan yang parkir di tempat terlarang tersebut dapat dikenakan pertanggungjawaban, karena perbuatan memarkir kendaraan di tempat tersebut tidak dibenarkan oleh peraturan yang berlaku.

Dalam ensiklopedi hukum pidana Islam menjelaskan bahwa hukum Islam mensyaratkan pelaku harus memiliki pengetahuan dan pilihan. Oleh karena itu, manusia yang menjadi objek pertanggungjawaban pidana karena hanya dia makhluk yang memiliki dua syarat tersebut, sedangkan hewan dan benda mati mustahil menjadi objek pertanggungjawaban pidana karena keduanya tidak memiliki dua syarat tersebut.

Manusia menjadi objek pertanggungjawaban pidana adalah yang masih hidup, sedangkan yang sudah mati tidak mungkin menjadi objek karena dua syarat tersebut tidak lagi terdapat pada dirinya. Lebih dari itu, kaidah syarak (hukum Islam) menetapkan bahwa

kematian menggugurkan taklif (pembebanan hukum). Manusia yang dibebani tanggung jawab pidana dan yang memenuhi dua syarat tersebut adalah orang yang berakal, balig, dan memiliki kebebasan berkehendak sempurna. Berdasarkan hal ini, anak kecil, orang gila, orang idiot, atau orang yang dipaksa tidak dibebani tanggung jawab pidana.

Salah satu prinsip dasar dalam hukum Islam menetapkan bahwa pertanggungjawaban pidana bersifat personal. Artinya, seseorang tidak bertanggungjawab kecuali terhadap tindak pidana yang diperbuatnya sendiri; seseorang tidak bertanggungjawab atas perbuatan orang lain, bagaimanapun dekatnya tali kekeluargaan atau tali persahabatan antara keduanya.

Prinsip “keseorangan hukuman” diterapkan oleh hukum Islam secara total sejak kemunculannya. Prinsip umum ini hanya memiliki satu pengecualian, yaitu membebankan hukuman diat (ganti rugi dengan harta) kepada ‘aqilah (penanggung jawab bayaran diat [keluarga dekat terpidana dari pihak ayah]) pembunuh pada kasus pembunuhan semi sengaja dan pembunuhan tidak disengaja. Pengecualian ini bertujuan untuk mewujudkan keadilan mutlak. Tujuan tersebut sama dengan tujuan yang mendasari prinsip “keseorangan hukuman” karena apabila prinsip keseorangan hukuman diterapkan dalam pembayaran diat pada kasus pembunuhan semi sengaja dan pembunuhan tersalah, keadilan yang mutlak mustahil dapat diwujudkan, tetapi justru akan menyebabkan kelaliman.

Meskipun demikian, ada sebagian *fuqaha* yang menganggap bahwa pembebanan diat kepada ‘aqilah bukanlah sebuah pengecualian atas prinsip keseorangan hukuman. Mereka memandang bahwa hukuman diat tidak diwajibkan pada ‘aqilah lantaran menanggung perbuatan terpidana karena kewajiban membayar diat dibebankan kepada si terpidana tersebut. Selain itu, ‘aqilah hanya bersifat menghibur dan bukan sebuah keharusan bagi mereka untuk menanggung dosa pelaku.

BAB III
TANGGUNGJAWAB PEKERJA KAPAL DALAM MEWUJUDKAN
PERLINDUNGAN HUKUM KEPADA PENGUSAHA BELUM BERBASIS
NILAI KEADILAN

A. Pengaturan Pekerja Kapal Dalam Hukum Positif Indonesia

Nakhoda adalah pemimpin kapal, yang setiap ada peristiwa tertentu harus mengambil sikap dan bertindak sesuai dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan, sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya (Pasal 342 ayat (1) KUHD). Sebagai pemimpin kapal, Nakhoda harus mempertanggung jawabkan segala tindakannya terhadap kapal dan muatannya dalam segala peristiwa yang terjadi di laut.⁴²

Kewajiban Nakhoda secara umum diatur dan ditegaskan dalam KUHD dan UUP 2008, adapun kewajiban-kewajiban itu adalah :

- 1) Nakhoda wajib bertindak dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan yang optimal dalam melakukan tugasnya sebagai pemimpin umum diatas kapal. Ia bertanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain karena kesegajaan atau kesalahan yang besar sebagaimana dimaksud pada Pasal 342 ayat (1) KUHD, lalu pada Pasal 135 UUP 2008 menegaskan bahwa oleh sebab itu, seorang Nakhoda wajib memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional.
- 2) Nakhoda diwajibkan mentaati dengan cermat segala peraturan yang lazim dan ketentuan-ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapalnya, keamanan para penumpang dan barang muatannya. Tidak dibenarkan Nakhoda menempuh suatu perjalanan, kecuali apabila kapal yang

⁴² Marthen Nober, 2015, *Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Nakhoda Dalam Pengangkutan Barang Di Laut*, Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion, Sulawesi Tengah. Hal: 1

sanggup melaksanakan perjalanan itu, telah diperlengkapi sepatutnya dan dianakbuahi secukupnya sebagaimana dimaksud pasal 343 KUHD;

- 3) Dalam hal terjadinya seorang penumpang meninggal dunia dalam pelayaran, maka Nakhoda wajib merawat barang-barang dari penumpang yang meninggal, dan dia harus membuat atau menyuruh membuat suatu daftar mengenai perincian dari barang-barang tersebut dengan disaksikan dan ditanda tangani oleh Nakhoda sebagaimana diatur dalam Pasal 346 KUHD.
- 4) Nakhoda wajib menyimpan dan merawat semua surat-surat atau sertifikat-sertifikat yang harus ada di kapal, seperti pas kapal, surat ukur dan suatu ikhtisar dari register kapal, yang memuat semua permintaan tempat yang mengenai kapalnya sampai pada hari keberangkatan dari suatu pelabuhan Indonesia, termasuk siji anak buah kapal, hal ini ditegaskan dalam KUHD pada Pasal 347.
- 5) Nakhoda diwajibkan menyelenggarakan buku harian kapal, yang mana di dalam buku ini memuat catatan-catatan tentang segala peristiwa-peristiwa penting yang terjadi selama dalam pelayaran. Buku harian ini terdiri dari sebuah buku yang sesuai dengan ukuran kapal, antara lain buku harian dek, buku harian mesin dan buku harian radio sebagaimana diatur dalam Pasal 348 KUHD. Pasal 141 UUP 2008. Buku harian sebagaimana disebutkan diatas diwajibkan untuk diisi, ditanggali dan ditandatangani oleh Nakhoda selaku pemimpin diatas kapal dan juga para pekerja kapal yang diberikan tugas untuk mengisi buku harian tersebut. Nakhoda diwajibkan melaporkan buku harian kapal yang dibuat kepada Syahbandar dan/atau atas permintaan pihak-pihak yang berwenang untuk memperlihatkan buku harian kapal dan/atau memberikan salinannya, dan apabila terjadi suatu peristiwa yang menyebabkan permasalahan tersebut terbawa kedalam persidangan di pengadilan maka buku harian kapal ini dapat dijadikan alat bukti di persidangan.

- 6) Nakhoda sebagaimana dimaksud Pasal 138 ayat (3) UUP 2008 wajib menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan;
- 7) Nakhoda wajib memasuki pelabuhan yang tidak berpihak yang paling dekat dan paling mudah untuk dimasuki, bila bendera kapal yang dibawanya tidak lagi bebas berlayar atau kapalnya berada dalam kepungan (Pasal 367-368 KUHD). Tindakan ini dimaksud agar kapal tersebut terselamatkan dari suatu upaya penghancuran atau penangkapan dari pihak lawan jika negaranya dalam keadaan berperang atau untuk menyelamatkan kapal tersebut dari daerah yang sedang terlibat konflik (berperang), dengan kata lain Nakhoda diperbolehkan melakukan penyimpangan rute pelayaran dengan alasan suatu tindakan penyelamatan atau untuk menolong jiwa manusia sesuai dengan batas kemampuannya, hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 139 UUP 2008.
- 8) Nakhoda berkewajiban untuk memperhatikan persediaan bahan makanan yang cukup baik dan mengatur tempat tinggal bagi anak buah kapal yang sesuai dengan persyaratan kesehatan sebagaimana diatur dalam Pasal 438 ayat (2) dan 439 ayat (2) KUHD.
- 9) Nakhoda wajib mengatur pekerjaan anak buah kapal sebaikbaiknya sesuai dengan ketentuan yang berlaku, dan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan dan peraturan umum yang dibuat oleh perusahaan pelayaran (pengusaha kapal), hal ini ditegaskan dalam Pasal 441 KUHD.
- 10) Nakhoda setelah menyelesaikan tugasnya dalam suatu pelayaran, maka Nakhoda wajib menyerahkan semua dokumen-dokumen kapal (surat-surat dan sertifikat-sertifikat kapal) kepada perusahaan pelayaran (pengusaha kapal) dengan mendapat tanda terima sebagaimana disebutkan dalam Pasal 432 KUHD. Namun apabila akhir perjalanan /pelayaran tersebut bukanlah merupakan akhir dari perjanjian kerja laut Nakhoda, maka penyerahan dokumen-dokumen tersebut

tidak perlu dilakukan, tapi jika Nakhoda langsung digantikan maka penyerahan dilakukan kepada penggantinya.⁴³

Tugas Nakhoda kapal yang diatur oleh peraturan dan perundangundangan yaitu :

- a. Nakhoda sebagai Pemimpin dan Pemegang Kewibawaan Umum di Kapal (Pasal 384,385 KUHD serta Pasal 137 ayat (1) UUP 2008).

Nakhoda selaku pemimpin umum kapal, memiliki tanggung jawab untuk mengoperasikan kapal dalam menyeberangkan dan menghentikan kapal, membawa kapal ke tempat yang dituju dan juga mengurus kapal beserta penumpang dan muatan. Setiap orang yang ada di atas kapal baik itu penumpang maupun anak buah kapal itu sendiri wajib menuruti segala perintah dan peraturan yang dikeluarkan/dibuat oleh Nakhoda demi keselamatan dan keamanan di dalam pelayaran.

Nakhoda haruslah merupakan pembawa kapal yang cakap, selain itu Nakhoda juga merupakan koordinator dan administrator di dalam organisasi di atas kapal, sehingga norma-norma dan juga peraturan perundang-undangan dapat terlaksana sebagaimana mestinya agar misi utama dapat terwujud sesuai dengan tujuan. Nakhoda berdasarkan kekuasaan yang dimiliki sebagaimana dijelaskan diatas, memiliki kewenangan dalam hal mengambil tindakan-tindakan pengamanan terhadap anak buah kapal maupun penumpang yang melanggar perintahnya.

- b. Nakhoda sebagai Penegak Hukum (Pasal 341 KUHD)

Di saat sedang melakukan pelayaran dan terjadi suatu peristiwa kejahatan di atas kapalnya maka Nakhoda tersebut berwenang dan wajib menyelidiki atau mengusut peristiwa kejahatan yang terjadi di atas kapal, baik dugaan kejahatan yang dilakukan oleh penumpang ataupun dugaan kejahatan yang dilakukan oleh anak buah

⁴³ Saputra Lazuradi, dkk, 2013, *Tanggung Jawab Nakhoda Kapal Cepat Angkutan Penyeberangan Terhadap Kelaiklautan Kapal Dalam Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran*, Vol 2, Jurnal Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas Syiah Kuala, Aceh, Hal: 21

kapalnya sendiri.

Pengertian anak buah kapal dapat dilihat pada Pasal 1 (42) UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi "Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda". Bertolak dari rumusan tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa untuk mengusahakan pelayaran kapal harus ada daftar awak kapal (Monsterrol) yang dibuat dan disahkan oleh syahbandar. Kewajiban ini terdapat dalam Pasal 145 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu "Setiap orang dilarang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apa pun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan". Harus dibuat suatu daftar dari semua orang yang melakukan dinas sebagai anak buah kapal dan pengawas yang berwenang dalam hal ini adalah syahbandar.⁴⁴

Anak buah kapal wajib mentaati nakhoda atau pemimpin kapal secara tepat dan cermat dan dilarang meninggalkan kapalnya tanpa izin nakhoda atau pemimpin kapal. Hubungan hukum antara pengusaha kapal yang berkedudukan sebagai majikan dengan anak buah kapal yang berkedudukan sebagai buruh adalah didasarkan pada perjanjian kerja laut yang telah disepakati bersama.⁴⁵

Untuk itu bagi anak buah kapal yang hendak bekerja di atas kapal, khususnya para perwira kapal dituntut memiliki pengetahuan, ketrampilan dan keahlian dalam bidang masing-masing, agar dapat menjamin keamanan dan keselamatan kapal dalam pelayaran. Dengan demikian jelaslah bahwa anak buah kapal adalah buruh pada pihak pengusaha kapal yang berkedudukan sebagai perwira atau kelasi dan juga merupakan salah satu faktor bagi kelayakan kapal yang berlayar.⁴⁶

⁴⁴ Nurmiati Muhiddin, 2016, *Op.Cit*, Hal: 70

⁴⁵ *Ibid*.

⁴⁶ Aguw Randy Y.C., 2013, *Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari UU Pelayaran No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. Hal: 47

B. Pengaturan Tanggung Jawab Pidana Pekerja Kapal Dalam Hukum positif

Peristiwa terjadinya kecelakaan kapal di laut dapat mengakibatkan kerugian baik secara materil maupun hilangnya nyawa orang. Atas peristiwa tersebut haruslah ada orang yang harus memikul tanggungjawab, terkecuali karena sesuatu yang bersifat faktor alam yang tidak dapat di cegah oleh manusia, misalnya terjadinya badai besar saat pelayaran. Peristiwa kecelakaan pelayaran secara umum disebabkan oleh faktor kesalahan manusia diantaranya Pemilik/Pengusaha Kapal; Syahbandar, nakhoda maupun pihak-pihak lain yang dapat mengakibatkan kecelakaan kapal.

Suatu peristiwa dikatakan sebagai tindak pidana dan dapat dipertanggung jawabkan kepada pelakunya apabila perbuatan tersebut telah dirumuskan dalam suatu peraturan perundangan yang berlaku. Atau dengan kata lain “Tindak Pidana adalah suatu perbuatan yang dilakukan dalam keadaan dan situasi yang tertentu oleh undang undang dinyatakan terlarang, yang karenanya telah terjadi dapat mengakibatkan penghukuman badan dan atau denda kepada pelakunya”.

Sebelum adanya Undang-undang Pelayaran Nomor 21 tahun 1992 yang sekarang telah diganti dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Secara yuridis perbuatan-perbuatan yang termasuk kedalam tindak pidana dibidang pelayaran diatur secara eksklusif didalam Kitab Undangundang Hukum Pidana (KUHP), yakni dalam Buku Kedua, Bab XXIX Tentang Kejahatan Pelayaran, Pasal 438 sampai dengan Pasal 479, meliputi Pembajakan, Keterangan palsu isi surat ijin berlayar, Pelanggaran Perjanjian, dan Penyerangan Nakhoda. Namun sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pengaturan mengenai Tindak Pidana di bidang Pelayaran delik pidana bertambah dan pelakunya bukan hanya manusia tetapi juga dapat dilakukan oleh korporasi.

Hal ini sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 333 undang-undang pelayaran, bahwa “Tindak pidana di bidang pelayaran dianggap dilakukan oleh korporasi apabila tindak pidana tersebut dilakukan oleh orang-orang yang bertindak untuk dan/atau atas

nama korporasi atau untuk kepentingan korporasi, baik berdasarkan hubungan kerja maupun hubungan lain, bertindak dalam lingkungan korporasi tersebut baik sendiri maupun bersama-sama". Dimana penyidikan, penuntutan, pemidanaan terhadap tindak pidana di bidang pelayaran yang dilakukan oleh korporasi dapat dilakukan terhadap korporasi maupun pengurusnya. Selain itu penjatuhan pidana denda juga dapat diperberat sampai 3 kali penjatuhan denda yang diatur dalam undang-undang pelayaran. Meskipun terdapat perluasan subjek dalam undang-undang pelayaran, akan tetapi undang-undang pelayaran tidak mengatur mengenai tindak pidana pembajakan sebagaimana yang diatur didalam KUHP.

Tindak pidana bidang pelayaran, adalah serangkaian perbuatan yang dilarang oleh undang undang, dan tercela dalam kaitan dengan kegiatan pelayaran. Sedangkan yang dimaksud pelayaran adalah satu kesatuan system yang terdiri atas angkutan diperairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritime.

Ketentuan tentang tindak pidana di bidang pelayaran, berjumlah 52 pasal, dan terdapat dalam pasal 284, sampai dengan pasal 336, Undang- Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, yang untuk memudahkan dalam pemahamannya di bagi dalam 2 (dua) kategori yaitu : berdasarkan subyek pelaku dan berdasarkan pertanggungjawaban pidana.

Dari segi subyek hukum pelaku perseorangan, atau pelaku kelompok orang maupun badan swasta, terdapat dalam ketentuan masing-masing sebagai berikut :

- 1) Dipidana setiap orang yang mengoperasikan kapal asing yang mengangkut penumpang atau barang antar pulau di wilayah perairan Indonesia, tanpa izin pemerintah.
- 2) Dipidana setiap orang yang melayani angkutan laut khusus yang mengangkut muatan barang milik pihak lain atau muatan barang umum pihak lain tanpa izin pemerintah.

- 3) Dipidana nakhoda angkutan danau dan sungai yang melayarkan kapalnya kelaut tanpa izin kesyahbandaran. Dan yang mengakibatkan kerugian barang maupun mengakibatkan kematian seseorang.
- 4) Dipidana setiap orang WNI atau badan usaha yang mengoperasikan kapal pada angkutan perairan tanpa izin usaha dari pemerintah.
- 5) Dipidana setiap orang mengoperasikan kapal pada angkutan penyeberangan tanpa persetujuan pengoperasian dari menteri/gubernur/bupati/walikota bagi masing-masing kapal untuk melayani lintas pelabuan di masing-masing wilayah antar provinsi dan antar Negara/antar kabupaten atau dalam wilayah kabupaten/kota yang bersangkutan.
- 6) Dipidanakan setiap orang yang menyelenggarakan jasa usaha angkuta di perairan, danau dan sungai tanpa izin pemerintah.
- 7) Dipidana setiap orang yang tidak melaksanakan kewajibannya untuk mengangkut penumpang atau barang terutama angkutan pos.
- 8) Dipidanakan setiap orang termasuk penyedia jasa angkutan multimoda, yang tidak mengasuransikan tanggungjawabnya sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah/hilang/ rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang /barang yang diangkut, kerugian pihak ketiga.
- 9) Dipidana perusahaan angkutan perairan yang tidak memberikan fasilitas khusus dan kemudahan untuk tidak dikenakan biaya tambahan, bagi penumpang cacat, wanita hamil, lanjut usia dan anak dibawah usia lima tahun.
- 10) Dipidana setiap orang yang mengangkut barang khusus dan barang berbahaya yang tidak sesuai persyaratan pengemasan dan penumpukan di pelabuhan, pengenaan tanda keselamatan atau tidak memberi tanda peringatan barang berbahaya, yang sesuai peraturan standar nasional maupun internasional, dan yang mengakibatkan kerugian harta benda atau kematian seseorang.

- 11) Dipidana setiap orang yang membangun dan mengoperasikan pelabuan sungai dan danau yang memanfaatkan garis pantai untuk melakukan kegiatan tambat kapal, bongkar muat barang atau menaikkan atau menurunkan penumpang untuk kepentingan sendiri diluar kegiatan di pelabuan/diterminal khusus/terminal untuk kepentingan diri sendiri, juga menggunakan terminal khusus untuk kepentingan umum, tanpa izin pemerintahan.
- 12) Dipidana setiap orang termasuk badan usaha yang melaksanakan kegiatan dipelabuhan, yang tidak memberikan jaminan ganti rugi atas pelaksanaan kegiatan di pelabuhan yang mengakibatkan kerusakan bangunan atau fasilitas pelabuhan.
- 13) Dipidana setiap orang yang mengoperasikan terminal khusus untuk melayani perdagangan dari dan ke luar negeri tanpa memenuhi persyaratan dan belum ada penetapan dari pemerintah.
- 14) Dipidana nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan diketahuinya jika kapal itu tidak layak laut yang mengakibatkan kerugian harta benda atau kematian seseorang.
- 15) Dipidana setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritime.
- 16) Dipidana setiap orang yang mengoperasikan kapal yang tidak memenuhi persyaratan kelengkapan navigasi/navigasi elektronik kapal. Termasuk yang mengoperasikan kapal yang tidak dilengkapi peralatan komunikasi radio dan kelengkapan, juga peralatan metereologi.
- 17) Dipidana nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui cuaca buruk yang membahayakan keselamatan berlayar, namun tidak menyebarluaskan kepada pihak lain dan atau kepada pemerintah.

- 18) Dipidana setiap orang yang memperkerjakan pekerja kapal yang tidak memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional, juga yang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apapun tanpa ijin dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta tanpa dokumen kepelautan yang dipersyaratkan.
- 19) Dipidana setiap orang yang menghalanghalangi nakhoda dalam menjalankan kewajibannya berada di kapal selama berlayar.

Bahwa pertanggungjawaban pidana dimaksud adalah kesalahan pelaku yang terdiri atas kesengajaan sebagai niat, dan sengaja karena insyaf akan kemungkinan terjadi atau tidak terjadinya sesuatu, juga kelalaian serta sikap batin yang tercela maupun kekhilafan dari pelaku perbuatan yang diuraikan dalam peraturan pidana, dengan kata lain terdapat alasan pembenar dan alasan pemaaf dalam lingkup perbuatan yang diuraikan dalam suatu peraturan pidana apabila tidak terdapat unsur kesalahan di dalamnya maupun sikap batin yang tercela sebagai kepatutan yang mendekati keadilan dan kebenaran yang telah diterima dan diakui oleh masyarakat.

Bahwa pelaku usaha bongkar muat barang dalam contoh tersebut, meskipun belum memiliki izin usaha khusus namun berdasarkan perjanjiannya dengan perusahaan pemilik usaha kepelabuhanan dianggap telah menerima pelimpahan kuasa melakukan kegiatan nyata usaha bongkar muat barang kedalam atau keluar perusahaan pemegang izin usaha pelabuhan tersebut, adalah harus dianggap dikecualikan untuk dipidana. Masih terdapat banyak contoh kasus penerapan peraturan pidana di bidang pelayaran yang tentunya harus mempertimbangkan kejadian serta hal-hal yang melingkupinya sebagai keadaan tertentu yang mempengaruhi terjadi-tidaknya suatu perbuatan pidana pelayaran.

Di dalam Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 ada beberapa pasal yang secara langsung membahas mengenai pertanggungjawaban pidana nakhoda, diantaranya adalah pasal 286, 302, 309, 315, 317, 320, 322, 323 dan 330.

Sekarang penulis akan mengutip pasal-pasal tersebut satu persatu.

Pasal 286 dari Undang-Undang Pelayaran No. 17 tahun 2008 berbunyi sebagai berikut:

(1) Nakhoda angkutan sungai dan danau yang melayarkan kapalnya ke laut tanpa izin dari Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (6) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp 400.000.000,00,- (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 Rp 500.000.000,00,- (lima ratus juta rupiah).

(3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mengakibatkan kematian seseorang, Nakhoda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp 1.500.000.000,00,- (satu milyar lima ratus juta rupiah).⁴⁷

Sedangkan pasal 302 berbunyi sebagai berikut:

(1) Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp 400.000.000,00,- (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 Rp 500.000.000,00,- (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 Rp 1.500.000.000,00,- (satu milyar lima ratus juta rupiah).

⁴⁷ Indonesia Legal Center Publishing, 2009, *Peraturan Perundang-Undangan Perairan dan Pelayaran*, Jakarta: CV. Karya Gemilang, cet. Kedua, hlm. 121.

Pasal 309 berbunyi sebagai berikut:

Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui adanya cuaca buruk yang membahayakan keselamatan berlayar namun tidak menyebarkanluaskannya kepada pihak lain dan/atau instansi Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 132 ayat (3) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp 300.000.000,00,- (tiga ratus juta rupiah).

Pasal 315 berbunyi sebagai berikut:

Nakhoda yang mengibarkan bendera Negara lain sebagai tanda kebangsaan dimaksud dalam pasal 167 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 200.000.000,00,- (dua ratus juta rupiah).

Pasal 317 berbunyi sebagai berikut:

Nakhoda yang tidak mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam pasal 193 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp 200.000.000,00,- (dua ratus juta rupiah).

Pasal 320 berbunyi sebagai berikut:

Pemilik kapal dan/atau Nakhoda yang tidak melaporkan kerangka kapalnya yang berada di perairan Indonesia kepada instansi yang berwenang sebagaimana dimaksud dalam pasal 202 ayat (1) dipidanakan dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp 100.000.000,00,- (seratus juta rupiah).

Pasal 322 berbunyi sebagai berikut:

Nakhoda yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alihmuat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkat muat barang berbahaya tanpa persetujuan dari Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 100.000.000,00,- (seratus juta rupiah).

Pasal 323 berbunyi sebagai berikut:

(1) Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki surat persetujuan berlayar yang

dikeluarkan oleh syahbandar sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 219 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp 600.000.000,00,- (enam ratus juta rupiah).

(2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mengakibatkan kecelakaan kapal sehingga mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan hukuman penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

(3) Jika perbuatan yang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mengakibatkan kecelakaan kapal sehingga mengakibatkan kematian dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp 1.500.000.000,00,- (satu miliar lima ratus juta rupiah).

Pasal 330 berbunyi sebagai berikut:

Nakhoda yang mengetahui adanya bahaya dan kecelakaan di kapalnya, kapal lain, atau setiap orang yang ditemukan dalam keadaan bahaya, yang tidak melakukan tindakan pencegahan dan menyebarkan berita mengenai hal tersebut kepada pihak lain, tidak melaporkan kepada Syahbandar atau Pejabat Perwakilan RI terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila bahaya dan kecelakaan terjadi di luar wilayah perairan Indonesia serta sebagaimana dimaksud dalam pasal 244 ayat (3) dan ayat (4),²⁰ pasal 247 dan pasal 248 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp 400.000.000,00,- (empat ratus juta rupiah).

C. Tanggung Jawab terhadap Tindak Pidana Pelayaran Masih Banyak Dibebankan Kepada Nakhoda

Setiap kapal yang berlayar selalu dipekerjai oleh Tim yang terdiri dari beberapa orang (tergantung dari besar kecilnya kapal), yang didalam undangundang pelayaran tim tersebut dinamakan pekerja kapal. Pekerja kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di

atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji. Yang termasuk Pekerja Kapal yaitu Nakhoda Kapal, Anak Buah Kapal (ABK), Perwira dan Kelasi. Nakhoda Kapal adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik. Nakhoda pada dasarnya merupakan orang yang paling bertanggung jawab terhadap semua hal yang terjadi di kapal. Dia dituntut untuk mengetahui dan memahami semua karakteristik tiap-tiap unit di kapal yang bersangkutan, baik yang secara langsung berkaitan dengan pengoperasian kapal maupun yang hanya bersifat membantu pelayaran. Disamping itu Nakhoda harus paham benar mengenai jumlah penumpang maupun muatan kapal serta barang-barang lain sebagai kelengkapan kapal.

Nakhoda wajib mentaati dengan seksama peraturan yang lazim dan ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya. Ia tidak akan melakukan perjalanannya, kecuali bila kapalnya untuk melaksanakan itu memenuhi syarat, dilengkapi sepantasnya dan diberi anak buah kapal secukupnya. Nakhoda wajib memberi pertolongan kepada orang-orang yang ada dalam bahaya yang berada dalam kapal. Nakhoda tidak boleh meninggalkan kapalnya selama pelayaran atau bila ada bahaya mengancam. Tugas dan tanggung jawab Nakhoda Kapal sangat banyak dan berat baik sebelum maupun selama pelayaran. Bahkan menurut hukum Internasional, Nakhoda dapat bertindak untuk dan atas nama negara bendera kapal yang berwenang untuk memutuskan segala sesuatu yang berkaitan dengan keselamatan navigasi maupun keamanan pelayaran antara lain: meminta izin kepada negara pantai dalam kaitannya menggunakan hak lintas damai, memasuki selat-selat sempit yang sesuai dengan karakteristik kapalnya.

Nakhoda kapal mempunyai peranan penting dalam kapal, karena yang mengemudikan kapal tersebut selamat sampai tempat tujuan. Nakhoda kapal memikul

tanggung jawab penting dalam sebuah kapal. Tugas seorang Nakhoda kapal adalah bertanggung jawab ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran, baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggung jawab itu meliputi keselamatan seluruh penumpang atau barang yang ada dalam kapal. Jika di lihat dari Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan Pasal 341.b KUHD dengan tegas menyatakan bahwa Nakhoda adalah pemimpin kapal, kemudian dengan menelaah Pasal 341 KUHD, maka definisi dari Nakhoda ialah seseorang yang sudah menanda tangani Perjanjian Kerja Laut (PKL) dengan pengusaha kapal dimana dinyatakan dalam PKL sebagai Nakhoda, serta memenuhi syarat sebagai Nakhoda dalam arti cakap untuk memimpin kapal sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku

Pasal 342 KUHD secara ekplisit menyatakan bahwa tanggung jawab atas kapal hanya berada pada tangan Nakhoda, tidak ada yang lain. Jadi apapun yang terjadi diatas kapal menjadi tanggung jawab Nakhoda, kecuali perbuatan kriminal. Contoh mualim sedang bertugas dianjungan sewaktu kapal mengalami kekandasan. Meskipun pada saat itu Nakhoda tidak berada di anjungan kapal, akibat kekandasan itu tetap menjadi tanggung jawab Nakhoda kapal. Contoh yang lain seorang masinis sedang bertugas di kamar mesin ketika tiba-tiba terjadi kebakaran dari kamar mesin. Maka akibat yang terjadi karena kebakaran kapal itu tetap menjadi tanggung jawab Nakhoda. Kalau melihat hal tersebut di atas maka secara ringkas singkat tanggung jawab dari seorang Nakhoda kapal adalah sebagai berikut :

- 1) memperlengkapi kapalnya dengan sempurna;
- 2) mengpekerjai kapalnya secara layak sesuai prosedur/aturan;
- 3) membuat kapalnya layak laut (seaworthy);
- 4) bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran;
- 5) bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada diatas kapalnya; dan
- 6) mematuhi perintah pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundangundangan yang berlaku.

Adapun tugas dari seorang nakhoda antara lain sebagai pemegang Kewibawaan Umum, artinya semua orang yang berada di atas kapal, siapapun dia tanpa kecuali wajib patuh kepada perintah-perintah yang di berikan oleh seorang Nakhoda, hal ini demi terciptanya keamanan serta ketertiban di atas kapal. Sehingga tidak ada satu alasan apapun yang dibuat oleh orang-orang yang ada di atas kapal untuk menentang dari perintah yang diberikan oleh seorang Nakhoda kapal selama perintah itu masih sesuai dengan aturan serta tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan. Jika terdapat penentangan terhadap perintah dari Nakhoda, hal ini merupakan pelanggaran hukum, dan ini sesuai dengan pasal 459 dan 460 KUH. Pidana. Jadi jika menentang perintah dari atasan bagi pekerja kapal dianggap menentang perintah Nakhoda karena atasan itu bertindak untuk dan atas nama Nakhoda. Adapun tugas seorang Nakhoda kapal sebagai pemimpin kapal adalah bertanggung jawab pada saat sedang membawa kapal untuk berlayar dari pelabuhan yang satu menuju ke pelabuhan yang lain, atau dari tempat yang satu menuju ke tempat lain dengan selamat aman sampai tujuan terhadap semua penumpang dan semua barang muatannya.

Tugas lain seorang Nakhoda dapat pula menjadi penegak hukum di atas kapal dan hal-hal lain yang berkaitan dengan kepentingan para penumpang kapal selaku warga negara (sesuai bendera kapal). Contoh ekstrim yang dapat disajikan dalam naskah ini adalah apabila dalam sebuah kapal terjadi peristiwa kelahiran atau kematian maka seorang Nakhoda kapal berwenang untuk bertindak selaku Pegawai Catatan Sipil. Oleh karenanya Nakhoda berwenang untuk membuat Berita Acara Kelahiran maupun Kematian dan mencatatnya dalam Buku Harian Kapal untuk selanjutnya menyerahkan Berita Acara tersebut kepada Kantor Catatan Sipil di pelabuhan pertama yang disinggahi. Apabila hal tersebut terjadi di luar perairan negara bendera kapal, maka berita acara kelahiran maupun kematian tersebut diserahkan kepada kantor Kedutaan Besar negara bendera yang berada di negara yang disinggahi.

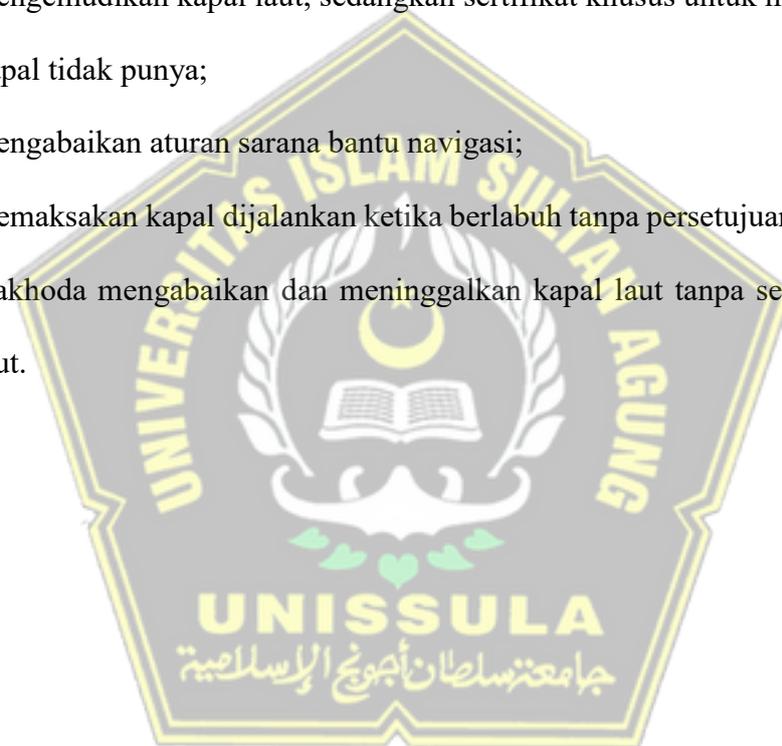
Uraian di atas menunjukkan betapa banyak dan berat tugas seorang nakhoda di atas kapal. Pertanyaan, apakah ada tindakan-tindakan nakhoda yang dapat dikategorikan sebagai perbuatan pidana yang dapat dipertanggung jawabkan secara pidana? Pertanggungjawaban pidana dalam bahasa asing di sebut sebagai “toerekenbaarheid,” “criminal reponsibility,” “criminal liability,” dimaksudkan untuk menentukan apakah seseorang (nakhoda) dapat di pertanggungjawabkan atasnya pidana atau tidak terhadap tindakan yang di lakukannya itu. Asas yang tidak tertulis mengatakan, “tidak ada pidana jika tidak ada kesalahan,” merupakan dasar dari pada di pidananya si pembuat. Dengan demikian, seseorang mendapatkan pidana tergantung pada dua hal, yaitu harus ada perbuatan yang bertentangan dengan hukum, atau dengan kata lain, harus ada unsur melawan hukum dan terhadap pelakunya ada unsur kesalahan dalam bentuk kesengajaan dan atau kealpaan, sehingga perbuatan yang melawan hukum tersebut dapat di pertanggungjawabkan kepadanya.

Dalam hal kemampuan bertanggungjawab bila di lihat dari keadaan batin orang yang melakukan perbuatan pidana merupakan masalah kemampuan bertanggungjawab dan menjadi dasar yang penting untuk menentukan adanya kesalahan, yang mana keadaan jiwa orang yang melakukan perbuatan pidana haruslah sedemikian rupa sehingga dapat dikatakan normal, sebab karena orang yang normal, sehat inilah yang dapat mengatur tingkah lakunya sesuai dengan ukuran-ukuran yang di anggap baik oleh masyarakat. Telah di maklumi bahwa perbuatan pidana memiliki konsekuensi pertanggungjawaban serta penjatuhan pidana.

Dipidannya seseorang tidaklah cukup orang itu telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan hukum. Untuk itu pembedaan masih perlu adanya syarat, yaitu bahwa orang yang melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau bersalah (subjective guilt). hal ini tergantung pada “apakah dalam melakukan perbuatan ini orang tersebut mempunyai kesalahan, “Tidak di pidana jika tidak ada kesalahan (geen straf zonder schuld:actus non facit reum nisi mens sir rea)”, apakah perbuatan tersebut

dilakukan secara sengaja atau kelalaian. Tentunya kalau ditinjau dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bahwa perbuatan pidana yang mungkin dapat dilakukan oleh nakhoda kapal diantaranya adalah :

- a. mengemudikan kapal dan menyebabkan tubrukan dengan kapal laut lainnya;
- b. memberikan perintah kepada awak kapal untuk melakukan kejahatan;
- c. mengambil keputusan dalam kapal dengan putus asa sehingga kapal laut diabaikan;
- d. mengemudikan kapal laut, sedangkan sertifikat khusus untuk mengemudikan kapal tidak punya;
- e. mengabaikan aturan sarana bantu navigasi;
- f. memaksakan kapal dijalankan ketika berlabuh tanpa persetujuan Syahbandar; dan
- g. Nakhoda mengabaikan dan meninggalkan kapal laut tanpa seijin pemilik kapal laut.



BAB IV

KELEMAHAN HUKUM SEHINGGA TANGGUNG JAWAB PEKERJA KAPAL

DALAM MEWUJUDKAN PERLINDUNGAN HUKUM KEPADA

PENGUSAHA BERBASIS NILAI KEADILAN

A. Kelemahan Dalam Segi Substansi Hukum

1. Pengaturan Tanggung Jawab Pekerja Kapal Belum Diatur Secara Tegas Dalam UU Pelayaran

Penambahan jumlah Kapal Indonesia tersebut di atas jika diakumulasi jumlah kapasitas angkutan pelayaran seluruh Indonesia sebesar 280 juta ton/tahun, dengan tujuh jenis pelayaran seperti Angkutan Tongkang, Penumpang-kendaraan, muatan cair, Curah kering, Barang umum, angkutan Kontainer, dan angkutan Lepas Pantai.⁴⁸ Sebagai konsekwensi logis dari hal tersebut adalah peningkatan kebutuhan pekerja kapal (pelaut) di dalam negeri, dan sesuai Inpres maka kapal berbendera Indonesia harus dipekerjai oleh pelaut Indonesia. Namun demikian yang terjadi saat ini seperti yang dijelaskan oleh INSA bahwa kapalkapal Indonesia sangat kekurangan pekerja kapal. Kekurangan pekerja kapal tersebut dikarenakan pelaut Indonesia lebih menyukai untuk bekerja di kapal asing daripada di kapal-kapal Indonesia.⁴⁹

Di bidang transportasi laut, penerapan K3 juga sangat diperlukan karena keselamatan adalah indicator utama untuk mengukur keberhasilan transportasi di laut. Di era kemajuan tekhnologi dan komunikasi saat ini, kapal-kapal yang digunakan sebagai sarana pengangkut telah banyak disentuh oleh teknologi dan dilengkapi sarana navigasi yang memadai demi kepentingan kenyamanan dan keselamatan dalam perjalanan melalui laut. Walaupun demikian kecelakaan kapal laut masih sering terjadi sehingga semakin menambah dalam keprihatinan terhadap dunia transportasi

⁴⁸ Soehatman Ramli, *Advanced Fire Fighting, Seri manajemen K3, Sistem Manajemen Keselamatan*, (Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran, 2010).

⁴⁹ Hardijan Rusli, *Hukum Ketenagakerjaan*, (Bogor: Ghalia Indonesia, 2011).

laut lemahnya sistem keselamatan di laut menjadi penyebab potensial besarnya korban kecelakaan di laut (Sumamur, 2013). Di bidang transportasi laut, penerapan K3 juga sangat diperlukan karena keselamatan adalah indikator utama untuk mengukur keberhasilan transportasi di laut.⁵⁰

Di era kemajuan teknologi dan komunikasi saat ini, kapal-kapal yang digunakan sebagai sarana pengangkut telah banyak disentuh oleh teknologi dan dilengkapi sarana navigasi yang memadai demi kepentingan kenyamanan dan keselamatan dalam perjalanan melalui laut. Walaupun demikian kecelakaan kapal laut masih sering terjadi sehingga semakin menambah dalam keprihatinan terhadap dunia transportasi laut. Lemahnya sistem keselamatan di laut menjadi penyebab potensial besarnya korban kecelakaan di laut.

Pada umumnya semua perlengkapan di kapal menggunakan peralatan atau mesin mesin yang berasal dari mesin mesin diesel dan peralatan atau instalasi listrik merupakan hal yang paling diutamakan. Sehingga sebelum melakukan pelayaran semua tersebut harus terkontrol dan dalam kondisi baik serta normal. Seorang tenaga kerja yang bekerja di kapal apabila mengalami kecelakaan yang berakibat cacat total atau cacat sementara tidak mampu bekerja atau bahkan mengakibatkan meninggal dunia, maka mereka atau para ahli warisnya akan mendapatkan ganti kerugian atau jaminan sosial sebagaimana diatur dalam SOR 1940 dan sepanjang tidak ada faktor kesengajaan. Demikian halnya, apabila kecelakaan kapal yang disebabkan kebakaran, tubrukan, atau bahaya-bahaya laut lainnya dan mengakibatkan banyak korban meninggal dunia, maka seorang Nahkoda dan/atau penggantinya dapat diajukan ke Mahkamah Pelayaran untuk dimintai pertanggungjawaban selama melakukan pelayaran dan upayaupaya yang telah dilakukannya dalam penyelamatan kapal beserta muatannya.

Dasar hukum perlindungan pekerja di Indonesia antara lain :

⁵⁰ Subagyo, P. Joko, S.H, *Hukum laut*, (Jakarta: PT Asdi Mahasatya, 2010).

- 1) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan
- 2) Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2003 Tentang Pengesahan ILO Convention No. 81 Concerning Labour Inspection in industry and Commerce (Pengawasan Ketenagakerjaan Dalam Industri dan Perdagangan)
- 3) Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2000 Tentang Serikat Pekerja dan Serikat Buruh
- 4) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2011 Tentang Badan Penyelenggaraan Jaminan Sosial

Berkaitan dengan uraian diatas, sangat diperlukan tenaga kerja dikapal yang bertanggung jawab dan disiplin , karena 2 (dua) sifat tersebut yang tidak dimiliki oleh pelaut, maka maraknya kasus kecelakaan kerja sering kali terjadi di kapal. Keselamatan kerja telah menjadi perhatian di kalangan pemerintah dan bisnis. Faktor keselamatan kerja menjadi penting karena sangat terkait dengan kinerja karyawan maupun perusahaan. pekerjaan bawah air adalah pekerjaan yang berhubungan dengan instalasi, konstruksi atau kapal yang dilakukan di bawah air atau pekerjaan dibawah air yang bersifat khusus. Perlindungan terhadap keselamatan kerja di sini sangat penting dalam menjalankan keselamatan kerja disuatu perusahaan, salah satu perusahaan yang rentan terhadap kecelakaan adalah pelayaran, khususnya karyawan yang ada diatas kapal, dikarenakan mereka terlibat langsung dengan alam setiap bekerja (berlayar).

Seperti yang tertulis dalam Undang Undang Republik Indonesia No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran,dan perlindungan lingkungan maritime, merupakan merupakan bagian dari sistem nasional yang harus di kembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Perlindungan terhadap pekerja kapal termaksud didalamnya.

Transportasi laut merupakan sarana utama bagi negara kepulauan. Indonesia

sendiri memiliki jumlah pulau yang tersebar luas disetiap daerah kelautan, sehingga sangat membutuhkan sarana transportasi laut yang memadai. Akan tetapi masih banyaknya kekurangan yang menyebabkan transportasi laut kita berjalan kurang optimal. Salah satunya banyaknya kecelakaan yang terjadi di atas kapal. Kondisi tersebut juga diperparah dengan lemahnya tingkat pengawasan dari para pemangku

kebijakan di Indonesia sendiri sudah ada ketentuan tentang perlindungan dan keselamatan di laut yaitu di dalam Undang Undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam pengoperasian kapal di temukan banyaknya pekerja kapal yang beresiko tinggi terhadap kecelakaan kerja, seperti insiden di kamar mesin, di deck dan sebagainya yang mempunyai resiko kecelakaan kerja yang lebih tinggi dari biasanya.

Keahlian atau keterampilan yang dimiliki oleh seorang pekerja kapal, dari waktu ke waktu perlu dibina keseimbangannya antara jumlah kesediaan dengan jumlah kebutuhan pelaut. Bahwa untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya pekerja kapal yang berkeahlian, berkemampuan dan terampil, dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus dipekerjai dengan pekerja kapal yang cukup dan cakap untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran.⁵¹

Mengingat tugas sebagai pekerja kapal memiliki ciri khusus yang antara lain meninggalkan keluarga dalam waktu yang relatif lama, saat terjadi kerusakan kapal harus menangani sendiri tanpa batas waktu, jam kerja, dan bekerja pada segala cuaca, maka diperlukan adanya pengaturan (Hanitijito, 1995). Atas dasar hal-hal tersebut maka disusunlah peraturan pemerintah yang mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan pendidikan, pelatihan, perijasaan, kewenangan serta hak dan kewajiban pelaut. (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan INSA Asosiasi Pengusaha Pelayaran Seluruh Indonesia Tahun 2005). Peraturan Pemerintah yang berkait dengan

⁵¹ Iman Soepomo, *Pengantar Hukum Perburuhan*, (Jakarta: Djambatan, 1981).

Hak dan Kewajiban Pekerja kapal adalah:

- 1) Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kelautan.
- 2) UU RI No. 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.
- 3) UU RI No. 39 tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri.
- 4) UU RI Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran.
- 5) UU RI No. 1 tahun 2008 tentang pengesahan ILO Convention No.185 Concerning Revising The Seafarers' Identity Documents Convention, 1958 (Konvensi ILO No. 185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1958)
- 6) KUHD (Kitab Undang-undang Hukum Dagang) Buku Kedua.

Disharmonisasi Pengaturan Tindak Pidana Pelayaran Dalam KUHP dan Undang Undang Pelayaran

Sebelum adanya Undang-undang Pelayaran Nomor 21 tahun 1992 yang sekarang telah diganti dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Secara yuridis perbuatan-perbuatan yang termasuk kedalam tindak pidana dibidang pelayaran diatur secara eksklusif didalam Kitab Undangundang Hukum Pidana (KUHP), yakni dalam Buku Kedua, Bab XXIX Tentang Kejahatan Pelayaran, Pasal 438 sampai dengan Pasal 479, meliputi Pembajakan, Keterangan palsu isi surat ijin berlayar, Pelanggaran Perjanjian, dan Penyerangan Nakhoda. Namun sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pengaturan mengenai Tindak Pidana di bidang Pelayaran delik pidana bertambah dan pelakunya bukan hanya manusia tetapi juga dapat dilakukan oleh korporasi. Hal ini sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 333 undang-undang pelayaran, bahwa "Tindak pidana di bidang pelayaran dianggap dilakukan oleh korporasi apabila tindak pidana tersebut dilakukan oleh orang-orang yang bertindak untuk dan/atau atas nama korporasi atau untuk kepentingan korporasi, baik berdasarkan hubungan kerja maupun hubungan

lain, bertindak dalam lingkungan korporasi tersebut baik sendiri maupun bersama-sama". Dimana penyidikan, penuntutan, pemidanaan terhadap tindak pidana di bidang pelayaran yang dilakukan oleh korporasi dapat dilakukan terhadap korporasi maupun pengurusnya. Selain itu penjatuhan pidana denda juga dapat diperberat sampai 3 kali penjatuhan denda yang diatur dalam undang-undang pelayaran. Meskipun terdapat perluasan subjek dalam undang-undang pelayaran, akan tetapi undang-undang pelayaran tidak mengatur mengenai tindak pidana pembajakan sebagaimana yang diatur didalam KUHP. Beberapa tindak pidana yang tercantum dalam KUHP dan RKUHP dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tindak Pidana yang Tercantum dalam KUHP dan RKUHP⁵²

Perbuatan	KUHP	RKUHP	KUHP	RKUHP
Perampasan barang – barang		Ketentuan Umum, Pasal 40		
Menghancurkan, merusak, mengambil atau memindahkan, atau menyebabkan dipasang anda yang keliru tanda untuk keamanan sehingga pelayaran terganggu, tenggelam/ terdamparnya kapal, berakibat kematian seseorang		Buku II Kejahatan, Pasal 197	366, 367	
Kejahatan Pembajakan		Kejahatan Pelayaran, Bab XXIX Pasal 438, 439, 440, 441 – 450	Pasal 690 sampai dengan Pasal 694	
Keterangan palsu isi surat ijin		Pasal 451 – 452	697 - 699	

⁵² Melly Setyawati, *Penal Code Reform "Tindak Pidana Pelayaran (Melihat UU berkaitan dengan Pelayaran, KUHP dan RKUHP"* (Jakarta: Elsam, 2013).

berlayar

Pelanggaran Perjanjian Pasal 453 – 458

Penumpang menyerang Nahkoda/ Pasal 459, 460 Pasal 701

insubordinasi

Pemberontakan dalam Kapal Pasal 461 Pasal 703, 704

Perมุ fakatan Jahat Tidak Pasal 462, 463

melakukan pekerjaan

Pidana bagi penumpang yang tidak Pasal 464 Pasal 702

menuruti perintah Nahkoda , tidak

memberikan pertolongan dan

insubordinasi

Nahkoda kapal Indonesia yang Pasal 466, 467 Pasal 696, 700, 705,

dengan maksud menguntungkan 706

diri sendiri atau orang lain secara

melawan hukum atau untuk

menutupi perbuatan

Nakhoda kapal Indonesia yang Pasal 468

bukan karena terpaksa atau

bertentangan dengan hukum

meninggalkan kapal

melakukan atau membiarkan Pasal 469 707

kapalnya atau muatannya

kemungkinan ditangkap, ditahan

atau dirintangi

Seorang nakhoda kapal Indonesia Pasal 470

yang bukan karena terpaksa sengaja

tidak memberi kepada penumpang

kapalnya apa yang wajib diberikan

kepadanya

Membuang barang muatan bukan Pasal 471 Pasal 709

karena terpaksa dan bertentangan

dengan hukum

Perusakan barang muatan dan Pasal 472 Pasal 715

keperluan kapal

penumpang gelap Pasal 472 bis

Menyalahgunakan dengan bendera Pasal 473 Pasal 710

Indonesia

Menyerupai Kapal Perang Pasal 474 Pasal 711

Menjalankan profesi sebagai Pasal 475 Pasal 716, 717

pekerja kapal yang bukan

pekerjaannya

Pengangkutan atau Barang untuk Pasal 476, Pasal 477 Pasal 713, 714

Peradilan

Nakhoda tidak memberi Pasal 478

pertolongan apabila kapal tabrakan

Sanksi Pidana Yang tidak Tegas Terhadap Tindak Pidana Pelayaran

Subtansi Hukum Perlu dipahami bahwa Substansi hukum menurut Friedman adalah:⁵³ “Another aspect of the legal system is its substance. By this is meant the actual rules, norm, and behavioral patterns of people inside the system ...the stress here is on living law, not just rules in law books”.

Aspek lain dari sistem hukum adalah substansinya. Substansi di sini adalah

⁵³ Lawrence M. Friedman, American Law: An invaluable guide to the many faces of the law, and how it affects our daily lives, (New York: W.W. Norton & Company, 1984), hlm. 5-6

Aturan, Norma, dan Pola Perilaku nyata manusia yang berada dalam system itu. Jadi substansi hukum menyangkut peraturan perundang-undangan yang berlaku yang memiliki kekuatan yang mengikat dan menjadi pedoman bagi aparat penegak hukum.

Permasalahan yang sering terjadi pada aspek substansi hukum menyangkut penyelesaian permasalahan kesejahteraan pekerja kapal di kapal Indonesia masih terjadi karena pedoman peraturannya masih multitafsir dan tidak langsung dapat menjawab permasalahan yang terjadi di lapangan. Diantaranya adalah:

- 1) Pengaturan kesejahteraan mengenai gaji dan tunjangan masih bersifat umum belum ada standar yang baku tentang besaran gaji / upah minimum serta tunjangan kerja pelaut.

Sesuai dengan Pasal 151 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, disebutkan bahwa: kesejahteraan pelaut meliputi gaji, jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan karier, pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman, pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja.⁵⁴

Semua hal yang menyangkut kesejahteraan masih diatur secara umum dan belum ada acuan dasar. Pemerintah memang sudah menetapkan Upah Minimum Kota/ Kabupaten untuk tenaga kerja secara umum, namun demikian hal tersebut tidak dapat dijadikan acuan untuk gaji serta tunjangan yang harus dibayarkan kepada pelaut. Selain kesenjangan yang cukup besar antara perusahaan dalam negeri dan perusahaan asing, dapat dimengerti bahwa bekerja di kapal mengandung resiko yang cukup tinggi sehingga memerlukan pengetahuan dan keterampilan khusus yang memadai. "Kesejahteraan pelaut itu mencakup sebelas

⁵⁴ Pasal 151 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

aspek meliputi: gaji dan tunjangan, permakanaan yang baik, tempat tinggal yang layak, waktu istirahat, kesempatan untuk cuti, perawatan kesehatan, santunan bila terjadi kecelakaan, pemulangan kembali ke tempat asal, pesangon bila kapal dijual kepada pihak lain, ganti rugi barang kita bila kapal tenggelam dan adanya jaminan pelaksanaan kerja yang mengedepankan unsure keselamatan”.

Bahwa aspek tersebut mutlak harus dipenuhi semua, sehingga para pelaut, melaksanakan tugas dengan baik dan sempurna, sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya masing-masing. Selain itu juga para pelaut merasakan ketenangan hati dalam menjalankan tugas, tentunya ketenangan tersebut berpengaruh kepada semangat dan motivasi kerja, sehingga hasil yang diharapkan sesuai harapan. Peraturan tentang gaji dan tunjangan tersebut diharapkan dapat menjadi acuan besaran nominal gaji dan tunjangan yang ideal, dalam arti tidak terlalu berbeda jauh dengan standar internasional menyangkut gaji dan tunjangan. Penulis mengulas bahwa: perbedaan gaji yang rentangnya yaitu sampai empat atau lima kali lipat, serta kurang memenuhi gaji para pelaut yang di atas kapal indonesia, sebagaimana hasil wawancara “Gaji tertinggi di kapal tersebut adalah sekitar sebelas juta rupiah dan gaji terendah sekitar satu juta lima ratus ribu rupiah.” Selain itu pula sama - sama bekerja dengan resiko tinggi sehingga para pelaut cenderung berharap untuk menjadi pelaut di kapal asing.

- 2) Belum diratifikasinya Maritime Labour Convention (MLC) oleh pemerintah Indonesia.

Dari hasil sidang umum The International Labour Organization (ILO) tanggal 7 Pebruari 2006 di Geneva, diputuskan tentang proposal dari Maritime Labour Conventions (MLC).⁵⁵ Hal ini berisi tentang konvensi-konvensi ILO sebelumnya yang masih terpisah satu sama lain. Sedangkan di dalam MLC semua konvensi yang menyangkut tenaga kerja pelaut dikumpulkan menjadi satu,

⁵⁵ “Maritime Labour Convention”, 7 February, 2006.

sehingga bila suatu negara menyatakan meratifikasi dari konvensi ini berarti akan memberlakukan semua isi konvensi yang ada di dalamnya.

Mengingat hal tersebut maka untuk memastikan kesejahteraan pekerja kapal yang bekerja di atas kapal, sudah seharusnya pemerintah segera diratifikasi tentang konvensi tersebut. Hal ini dilakukan demi terwujudnya perlindungan kesejahteraan tenaga kerja dalam hal ini pekerja kapal.

B. Kelemahan Dalam Segi Struktur Hukum

Pemahaman Hukum Aparat Penegak Hukum Masih Kurang dalam Tindak Pidana Pelayaran

Aparat penegak hukum yang masih berparadigma positivisme dalam mengambil keputusan di lembaga peradilan. Diakui maupun tidak bahwa hukum sebagai alat untuk mengubah masyarakat atau rekayasa sosial tidak lain hanya merupakan ideide yang ingin diwujudkan oleh hukum itu. Untuk menjamin tercapainya fungsi hukum sebagai rekayasa masyarakat kearah yang lebih baik, maka bukan hanya dibutuhkan ketersediaan hukum dalam arti kaidah atau peraturan, melainkan juga adanya jaminan atas perwujudan kaidah hukum tersebut ke dalam praktek hukum, atau dengan kata lain, jaminan akan adanya penegakan hukum (law enforcement) yang baik.⁵⁶ Jadi bekerjanya hukum bukan hanya merupakan fungsi perundangundangannya belaka, melainkan aktifitas birokrasi pelaksanaannya.⁵⁷

Dalam perkembangannya saat ini maka dirasakan para penegak hukum dalam mengambil keputusan hanya berdasarkan aturan atau legal formal atau berparadigma positivisme. Karena memang sebagian besar kurikulum yang disampaikan kepada mahasiswa hukum mengacu paradigma positivisme, semuanya harus berdasarkan aturan yang ada dan tertulis. Karena sejak awal dididik dengan metode demikian maka

⁵⁶ Munir Fuady, *Perseroan Terbatas Paradigma Baru*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2003), hlm.40.

⁵⁷ Achmad Ali, *Menguak Tabir Hukum Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis*, (Jakarta: PT. Gunung Agung Tbk, 2002), hlm. 97

pada saat nanti para penegak hukum terjun di lapangan pekerjaan juga masih membawa paradigma yang dia pelajari selama ini bahwa hukum itu adalah peraturan yang tertulis, sehingga dalam pemecahan kasus dia juga berpedoman pada pasal-pasal yang ada. Selain itu, beberapa persoalan lain, diantaranya:

a. Obyek Penegak Hukum Sulit Ditembus Hukum

- 1) Pelaku disini adalah Oknum Pejabat Penyelenggara Negara, Oknum Aparat Penegak Hukum atau Oknum Pegawai Negeri Sipil yang tidak diatur secara khusus dalam UU.
- 2) Penerapan Pasal 56 ayat (1) KUHP yang mengkualifikasikan pelaku tindak pidana sebagai orang yang melakukan, yang menyuruh melakukan dan yang turut serta melakukan perbuatan pidana dapat juga diterapkan dalam kejahatan IUU Fishing, sedangkan peranan pelaku utamanya sulit untuk ditemukan.

b. Lemahnya Koordinasi Antar Penegak Hukum

- a) Lemahnya koordinasi antar instansi penegak hukum, sehingga dapat menimbulkan tumpang tindih kewenangan dan kebijakan masing-masing instansi sangat rawan menimbulkan konflik kepentingan
- b) Penegakan hukum yang tidak terkoordinasi, koordinasi antar berbagai Instansi tersebut sangat menentukan keberhasilan dalam penegakan hukum pidana terhadap kejahatan Illegal Fishing yang merupakan kejahatan terorganisir yang memiliki jaringan yang sangat luas mulai dari penangkapan ikan secara ilegal, transshipment ikan ditengah laut hingga ekspor ikan secara ilegal.
- c) Proses peradilan mulai dari penyidikan hingga ke persidangan membutuhkan biaya yang sangat besar, proses hukum yang sangat panjang dan sarana/prasarana yang sangat memadai membutuhkan keahlian khusus dalam penanganan kasus tersebut.

- d) Dalam satu Instansi tentu tidak memiliki semua komponen, data/informasi ataupun sarana dan prasarana yang dibutuhkan dalam rangka penegakan hukum.

Belum Adanya Peradilan Khusus Tindak Pidana Pelayaran

Berkenaan dengan struktur hukum Friedman menjelaskan:⁵⁸ “To begin with, the legal system has the structure of a legal system consist of elements of this kind: the number and size of courts; their jurisdiction ...Structure also means how the legislature is organized ...what procedures the police department follow, and so on. Structure, in way, is a kind of cross section of the legal system...a kind of still photograph, with freezes the action. Artinya: Struktur dari sistem hukum terdiri atas unsur berikut ini, jumlah dan ukuran pengadilan, yurisdiksinya (termasuk jenis kasus yang berwenang mereka periksa), dan tata cara naik banding dari pengadilan ke pengadilan lainnya. Struktur juga berarti bagaimana badan legislative ditata, apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan oleh presiden, prosedur apa yang diikuti oleh kepolisian dan sebagainya. Jadi struktur (legal struktur) terdiri dari lembaga hukum yang ada dimaksudkan untuk menjalankan perangkat hukum yang ada.

Di Indonesia misalnya jika kita berbicara tentang struktur sistem hukum Indonesia, maka termasuk di dalamnya struktur institusi-institusi penegakan hukum seperti kepolisian, kejaksaan dan pengadilan.⁵⁹ Problematika yang terjadi pada aspek struktur hukum menyangkut penyelesaian permasalahan kesejahteraan pekerja kapal di kapal Indonesia masih terjadi karena belum ada lembaga peradilan khusus yang menangani hal tersebut. Diantaranya adalah Penyelesaian perselisihan hubungan industrial pelaut di Pengadilan Hubungan Industrial belum mampu menyelesaikan permasalahan yang terjadi. Struktur adalah Pola yang menunjukkan tentang bagaimana hukum dijalankan menurut ketentuanketentuan formalnya. Struktur ini

⁵⁸ Lawrence M. Friedman, 1984, Op.Cit., hlm. 5-6

⁵⁹ Achmad Ali, 2002, Menguak Tabir Hukum Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis, PT. Gunung Agung Tbk, Jakarta, hlm.8

menunjukkan bagaimana pengadilan, pembuat hukum dan badan serta proses hukum itu berjalan dan dijalankan. Dalam istilah penyelesaian perselisihan ada beberapa hal penting, yaitu: Perselisihan Hubungan Industrial, Perselisihan hak dan Perselisihan kepentingan.⁶⁰ Perselisihan Hubungan Industrial adalah perbedaan pendapat yang mengakibatkan pertentangan antara pengusaha atau gabungan pengusaha dengan pekerja/buruh atau serikat pekerja/serikat buruh karena adanya perselisihan mengenai hak, perselisihan kepentingan, perselisihan pemutusan hubungan kerja dan perselisihan antar serikat pekerja/serikat buruh dalam satu perusahaan.

Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial (PHI) hanya mengatur hubungan industrial secara umum, khususnya tenaga kerja yang bekerja di darat, sedangkan pelaut yang bekerja di kapal tidak diatur secara khusus. Permasalahan tentang pengaturan tempat bekerja dan tempat terjadinya perselisihan akan menjadi polemik yang serius. Di dalam Perjanjian Kerja Laut telah diatur mengenai tempat bekerja yaitu di atas kapal dengan lokasi yang selalu berpindah-pindah. Bila selama bertugas di atas kapal dengan tempat yang selalu berpindah-pindah maka kepastian tempat perselisihan juga menjadi masalah tersendiri. Hal ini sangat berpengaruh terhadap ketentuan yang dijadikan dasar oleh Pengadilan Hubungan Industrial dalam menentukan misalnya masalah Gaji, yaitu mengacu pada aturan setempat atau aturan di mana PKL ditandatangani. Sebagai contoh, misalnya PKL ditandatangani di Jakarta, kemudian kapal berlayar ke Sorong dan selama pelayaran terjadi perselisihan. Penyelesaian masalah tersebut tentu saja akan dilakukan di PHI Sorong, bukan di Jakarta.

Dari uraian di atas maka di dalam tubuh Pengadilan Hubungan Industrial perlu dilakukan pembidangan khusus untuk menangani permasalahan hubungan industrial antara pelaut dan pengusaha kapal. Penataan kembali tata kelola dari PHI diperlukan

⁶⁰ "Undang – Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan", Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 9.

untuk dapat mengakomodir semua permasalahan hukum ketenagakerjaan yang dinamis sesuai dengan perkembangan jaman.

Sumber Daya Manusia Aparat Penegak Hukum Tindak Pidana Pelayaran

Masih Kurang

Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut dalam menjalankan tugasnya mempunyai 3 (tiga) peranan penting yaitu peran pada bidang militer, peran dalam bidang polisionil dan peran dalam bidang diplomasi. Peran militer, peran polisionil, dan peran diplomasi merupakan peran yang sifatnya universal yang dimiliki oleh TNI Angkatan Laut. Dalam implementasinya, bahwa ketiga peran yang secara yuridis telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tugas TNI Angkatan Laut. Salah satu bentuk tugas yang harus dijalankan TNI AL telah dituangkan dalam Pasal 9 Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004. Sedangkan tugas penegakan hukum serta sebagai penjaga keamanan secara jelas diatur dalam Pasal 1 ayat (22) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004. Kemudian penegakan hukum yang dilakukan oleh TNI AL juga secara jelas telah dijelaskan dalam Penjelasan pasal Pasal 9 huruf b Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004.

Terkait dengan dasar kewenangan TNI AL dalam menjalankan tugasnya yaitu menegakkan hukum di laut dan diseluruh wilayah perairan Indonesia telah diatur dengan jelas dalam Pasal 9 huruf b Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI. Di samping itu bahwa dasar kewenangan TNI AL didalam melaksanakan tugas memberantas terjadinya tindak pidana yang terjadi di ZEEI telah dinyatakan dengan jelas dan tegas pada peraturan dan perundangan lain yang mengatur tentang ZEEI (Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia) serta secara khusus yang mengatur tentang terjadinya tindak pidana tertentu yang terjadi di wilayah perairan Indonesia.

Ketentuan yang mengatur tentang kewenangan yang diberikan kepada Perwira TNI untuk melaksanakan tindakan penyidikan terhadap tindak pidana yang terjadi di wilayah laut ZEEI telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983, Pasal

14. Ketentuan-ketentuan tentang kewenangan TNI AL dalam melaksanakan tugas penyidikan terhadap tindak pidana di wilayah perairan Indonesia semakin kuat dengan diterbitkannya Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, serta hasil konvensi internasional di antaranya adalah UNCLOS 1982. Di dalam Pasal 24 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia telah disebutkan dengan tegas tentang proses penegakan hukum atas tindak pidana di wilayah perairan Indonesia. Di dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS 1982) yang kemudian ditindaklanjuti oleh pemerintah Indonesia dengan melakukan ratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985. Kewenangan TNI AL yang terdapat dalam UNCLOS 1982 terdapat dalam Pasal 111 ayat (5). Sesuai dengan ketentuan dalam dalam Pasal 111 ayat (5) UNCLOS 1982, bahwa TNI AL mempunyai kewenangan untuk melakukan penegakan atas keutuhan kedaulatan negara juga memiliki kewenangan dalam menegakkan hukum yang sesuai dengan yuridiksi negara atas wilayah perairan lautnya.

Untuk menjaga keutuhan wilayah NKRI (Negara Kesatuan Republik Indonesia) merupakan kewajiban segenap komponen bangsa dengan cara meningkatkan keamanan dan stabilitas negara di segala bidang. Untuk mewujudkan hal tersebut, maka TNI (Tentara Nasional Indonesia) sebagai komponen utama pertahanan mata laut harus berada di garis depan untuk mengamankan dan mempertahankan seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Diberikannya kewenangan pada institusi lain untuk terlibat dalam proses penyidikan sejatinya telah memiliki dasar pijakan yuridis, baik dalam Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) maupun Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pada Pasal 6 ayat (1) KUHAP. Sedangkan pada Pasal 3 ayat (1) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia. Sebagai implementasi dari undang-undang di atas, telah banyak institusi lain yang juga diberi wewenang untuk melakukan

penyidikan antara lain:

- a. Aparat Kejaksaan sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 30 ayat (1) huruf d. Undang-undang No. 16 Tahun 2004 tentang Kejaksaan, yang menyebutkan: Di bidang pidana, kejaksaan mempunyai tugas dan wewenang melakukan penyidikan terhadap tindak pidana tertentu berdasarkan undang-undang.
- b. Perwira TNI AL, sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 14 ayat (1) Undang-undang No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif, khususnya Pasal 14 ayat (1) yang menyebutkan: Aparatur penegak hukum di bidang penyidikan di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia adalah Perwira Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut yang ditunjuk oleh Panglima Angkatan Bersenjata Republik Indonesia.
- c. Undang-undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan Pasal 31 ayat (1) juga menunjuk Perwira Tentara Nasional Indonesia (TNI AL) sebagai penyidik dalam tindak pidana di area Zone Ekonomi Eksklusif.
- d. Pejabat Bea dan Cukai sebagai penyidik berdasarkan Pasal 112 ayat (1) Undang-undang No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan.

Memperhatikan koordinasi penegakan hukum antar institusi di Indonesia yang belum sesuai dengan harapan, maka perlu dirumuskan kebijakan sebagai berikut: “Mewujudkan koordinasi yang sinergis antar institusi penegak hukum melalui peningkatan sumber daya manusia, perbaikan koordinasi antar institusi penegak hukum serta pembentukan dan perbaikan perundang-undangan terkait dengan penegakan hukum, sebagai upaya membangun kemitraan (partnership building)”. Dari kebijakan tersebut diperlukan strategi untuk mewujudkan melalui upaya yang dapat dilakukan oleh kelembagaan negara yaitu Kementerian Koordinator Maritim, Kementerian Perikanan, Polri, Kejaksaan, Mahkamah Agung, TNI Angkatan Laut sebagai berikut:

- a. Meningkatkan kualitas aparat penegak hukum dalam mewujudkan aparat penegak hukum yang profesional melalui pendidikan formal dan pelatihan bersama.
- b. Meningkatkan koordinasi antar institusi penegak hukum guna terciptanya hubungan lintas institusi secara sinergis melalui satu kendali operasi operasi (Kodalops).
- c. Mengupayakan pembentukan dan atau perbaikan peraturan perundang-undangan terkait penegakan hukum guna mewujudkan kepastian hukum melalui kajian akademis khususnya dari perguruan tinggi sebagai masukan yang konstruktif dan positif.

Dalam rangka mewujudkan strategi yang telah ditentukan, maka upaya yang dapat dikembangkan oleh masing-masing instansi pemerintah secara harmonis dan integrasi dalam hal ini Kementerian Koordinator Maritim, Kementerian Perikanan, Polri, Kejaksaan, Mahkamah Agung, TNI Angkatan Laut antara lain:

- a. Memberikan kesempatan pada aparat penegak hukum Polri, TNI AL, Kejaksaan dan Pengadilan untuk mengikutsertakan personelnnya dalam pendidikan dan pelatihan bersama.
- b. Menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan antar sesama aparat penyidik serta studi kasus-kasus tertentu agar diperoleh informasi, pengalaman, persamaan persepsi dalam penanganan kasus pidana.
- c. Kerjasama dengan perguruan tinggi melalui pendidikan formal dan pelatihan guna meningkatkan pengetahuan aparat penyidik terkait pelaksanaan tugas.
- d. Melakukan pemetaan terhadap masalah-masalah yang timbul terkait koordinasi antar instansi.
- e. Membentuk lembaga pengawas bersama yang bertugas mengawasi pelaksanaan tugas masing-masing institusi, sehingga dapat terhindar dari praktik penyalahgunaan wewenang oleh aparat penegak hukum, baik pada tingkat pengawas, penyidik, jaksa dan hakim.

- f. Melakukan integrasi dan sinkronisasi pelayanan masyarakat agar dapat berjalan dengan sederhana cepat dan tidak tumpang tindih.
- g. Membangun kerjasama dan komando pengendalian operasi secara bersama dan pembagian sektor operasi sesuai kewenangannya masing-masing sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- h. Membangun jaringan informasi dan teknologi guna mendapatkan informasi dan data inteligen yang berkaitan dengan: potensi sumber daya perikanan, administrasi perizinan kapal, keselamatan pelayaran, sistem pelaporan, dan proses penegakan hukum.
- i. Meningkatkan forum koordinasi antar aparat penegak hukum yang bertujuan untuk memperoleh kesamaan pandang dalam melaksanakan tugas sebagai penyidik hingga di Pengadilan.

C. Kelemahan Dalam Segi Budaya Hukum

Belum Adanya Pemahaman Hukum Pelayaran Yang Dimiliki Pekerja Kapal

Mengenai budaya hukum Friedman menjelaskan Komponen ketiga dari sistem hukum, budaya hukum. Dengan ini dimaksudkan sikap masyarakat terhadap hukum dan sistem hukum kepercayaan mereka, dengan kata lain, adalah climate pemikiran sosial dan kekuatan sosial menentukan bagaimana hukum digunakan, dihindari, atau disalahgunakan.⁶¹ Kultur hukum menyangkut budaya hukum yang merupakan sikap manusia terhadap hukum dan sistem hukum. Sebaik apapun penataan struktur hukum untuk menjalankan aturan hukum yang ditetapkan dan sebaik apapun kualitas substansi hukum yang dibuat tanpa didukung budaya hukum oleh orang-orang yang terlibat dalam sistem dan masyarakat maka penegakan hukum tidak akan berjalan secara efektif. Adapun faktor-faktor yang menjadi Problematika yang terjadi pada aspek budaya hukum menyangkut penyelesaian permasalahan kesejahteraan pekerja kapal di kapal Indonesia adalah:

⁶¹ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI Press, Jakarta, 1986).

- 1) Kurangnya kesadaran dan pemahaman Pelaut Indonesia tentang Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Salah satu faktor penting dalam implementasi UndangUndang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah peran serta masyarakat utamanya pelaut dalam penegakan aturan sesuai Undang-Undang yang berlaku. Untuk mewujudkan hal tersebut tentusaja para pelaut harus sadar dan yakin bahwa fungsi Undang-Undang pelayaran salah satunya adalah memberikan perlindungan hukum bagi para pelaut tersebut. Maka penulis menambahkan bahwa faktor pertama agar seseorang sadar dan yakin tentang sebuah norma hukum adalah dia paham tentang aturan norma tersebut. Masih rendahnya pemahaman pelaut tentang Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menjadi salah satu kendala implementasinya. Perlu dilaksanakan sosialisasi tentang Undang-undang pelayaran secara periodik sehingga pelaut lebih memahami tentang isi dan manfaat peraturan tersebut. Faktor kedua adalah kurangnya kepedulian dari pelaut yang sudah mempunyai
- 2) Pemahaman tentang undang – undang pelayaran. Bila pelaut tersebut sadar dan yakin kepada peraturan yang ada maka dibuktikan dengan perilaku yang mencerminkan ketaatan dan kepatuhan terhadap hukum tersebut. Rendahnya kesadaran untuk melaporkan setiap pelanggaran terhadap peraturan adalah cermin dari ketidak patuhan terhadap hukum.⁶² Adanya Hambatan yang sering timbul dari pihak tenaga kerja adalah Kurangnya kesadaran hukum para tenaga kerja di kapal atau anak buah kapal (ABK). Dalam hal ini ada beberapa hambatan dan kurangnya kesadaran hukum yang sering dilakukan anak buah kapal di kapal, antara lain:⁶³
 - a) Anak buah kapal (ABK) melanggar isi perjanjian kerja laut (khusus tenaga kerja non organik)

⁶² Djoko Triyanto, *Bekerja Di Kapal*, (Bandung:Mandar Maju 2005), hlm. 1.

⁶³ Ibid. hlm 5

b) Anak buah kapal (ABK) sering melakukan pelanggaran-pelanggaran yang mengakibatkan terhambatnya proses berlayar, misalnya

- Meninggalkan tugas atau kapal tanpa ijin Nahkoda
- Mangkir
- Melakukan perbuatan asusila di atas kapal dan Melakukan perjudian atau berkelahi dengan sesama anak buah kapal
- Serikat pekerja yang dikuasai oleh pihak perusahaan atau tenaga kerja di darat

Ada juga Hambatan yang timbul dari pihak pemerintah. Hal ini dapat dilihat dari sikap Pemerintah pusat yang pasif dalam merespon permasalahan yang terjadi di lingkungan khususnya masalah yang timbul antara perusahaan pelayaran dengan tenaga kerja di kapal atau anak buah kapal (ABK). Pihak Pemerintah yang dimaksud adalah pemerintah pusat. Perlindungan hukum terhadap tenaga kerja di kapal mengalami hambatan. Upaya untuk mengatasi hambatan pelaksanaan perlindungan hukum bagi pekerja kapal:

1) Pihak tenaga kerja

Mempunyai tingkat kesadaran hukum yang tinggi. Kesadaran hukum yang diinginkan dalam sebuah hubungan kerja adalah sikap mental yang artinya kesadaran hukum bahwa sebuah peraturan yang dibuat baik di darat maupun di laut adalah mempunyai kekuatan hukum yang pasti, memiliki sanksi, dan wajib ditaati atau tidak boleh dilanggar oleh siapapun tanpa terkecuali. Dalam hal ini tenaga kerja di kapal atau anak buah kapal (ABK) harus mengetahui dan memahami dengan jelas semua peraturan yang telah ditentukan atau dibuat.

2) Pihak Pemerintah Dalam hal cara mengatasi dari pihak Pemerintah

Merespon terhadap permasalahan ketenagakerjaan pihak pemerintah dalam hal ini menempati posisi dan peran sebagai pengayom bagi seluruh pihak dalam masyarakat dan pihak yang bersangkutan dalam proses berlayar. Usaha

tersebut dilakukan sebagai tindakan represif yang berupa pemberian sanksi terhadap setiap pelanggaran ketenagakerjaan yang terjadi baik sanksi pidana maupun sanksi administratif berdasarkan (Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan). Meningkatkan kinerja dinas Perhubungan laut. Dalam hal ini meningkatkan kinerja dinas perhubungan laut artinya lebih memaksimalkan penyuluhan tentang segala hal yang berkaitan dengan keselamatan dan kinerja para anak buah kapal (ABK).

Mengenai budaya hukum Friedman menjelaskan⁶⁴ *“The third component of legal system, of legal culture. By this we mean people’s attitudes toward law and legal system their belief ...in other word, is the climate of social thought and social force which determines how law is used, avoided, or abused”*. Artinya: Komponen ketiga dari sistem hukum, budaya hukum. Dengan ini dimaksudkan sikap masyarakat terhadap hukum dan sistem hukum kepercayaan mereka, dengan kata lain, adalah climate pemikiran sosial dan kekuatan sosial menentukan bagaimana hukum digunakan, dihindari, atau disalahgunakan.

Kultur hukum menyangkut budaya hukum yang merupakan sikap manusia terhadap hukum dan sistem hukum. Sebaik apapun penataan struktur hukum untuk menjalankan aturan hukum yang ditetapkan dan sebaik apapun kualitas substansi hukum yang dibuat tanpa didukung budaya hukum oleh orang-orang yang terlibat dalam sistem dan masyarakat maka penegakan hukum tidak akan berjalan secara efektif.

Problematika yang terjadi pada aspek budaya hukum menyangkut penyelesaian permasalahan kesejahteraan pekerja kapal di kapal Indonesia adalah:

- 1) Kurangnya kesadaran dan pemahaman Pelaut Indonesia tentang Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.⁶⁵

⁶⁴ Lawrence M. Friedman, Loc. Cit.,

⁶⁵ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Salah satu faktor penting dalam implementasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah peran serta masyarakat utamanya pelaut dalam penegakan aturan sesuai Undang-Undang yang berlaku. Untuk mewujudkan hal tersebut tentusaja para pelaut harus sadar dan yakin bahwa fungsi Undang-Undang pelayaran salah satunya adalah memberikan perlindungan hukum bagi para pelaut tersebut.

Maka penulis menambahkan bahwa faktor pertama agar seseorang sadar dan yakin tentang sebuah norma hukum adalah dia paham tentang aturan norma tersebut. Masih rendahnya pemahaman pelaut tentang Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menjadi salah satu kendala implementasinya. Perlu dilaksanakan sosialisasi tentang Undang-undang pelayaran secara periodik sehingga pelaut lebih memahami tentang isi dan manfaat peraturan tersebut. Faktor kedua adalah kurangnya kepedulian dari pelaut yang sudah mempunyai pemahaman tentang undang-undang pelayaran. Bila pelaut tersebut sadar dan yakin kepada peraturan yang ada maka dibuktikan dengan perilaku yang mencerminkan ketaatan dan kepatuhan terhadap hukum tersebut. Rendahnya kesadaran untuk melaporkan setiap pelanggaran terhadap peraturan adalah cermin dari ketidakpatuhan terhadap hukum.

2) Kurangnya kompetensi pendidikan formal pelaut

Pelaut Indonesia banyak dihadapkan pada berbagai tantangan dan permasalahan. Kemampuan yang dimiliki tenaga pelaut Indonesia untuk menembus pasar global terancam bakal tersingkir. Hal ini disebabkan karena etos kerja pelaut Indonesia di luar negeri dinilai telah menurun. Tetapi penilaian tersebut, kini telah berubah karena berbagai tindakan tidak disiplin, di antaranya sering berbuat onar dan tidak ada penegakan hukum dari

pemerintah maupun oleh asosiasi pelaut di Indonesia.⁶⁶

Selain itu juga terjadi kesenjangan sosial antara pelaut Indonesia yang diperkerjakan pada kapal asing dan pada kapal Indonesia, adanya perbedaan diantaranya adalah tentang kesejahteraan, selain mengalami penurunan pada tenaga pelaut yang dikapal asing, juga terjadi penurunan kinerja pada kapal Indonesia, hal tersebut dikarenakan kesejahteraan tersebut tidak berimbang antara kerja dan reward, maka dari itu perlu adanya harmonisasi perlindungan hukum pada pelaut Indonesia.

- 3) Rendahnya kedisiplinan pelaut untuk mengelola pendapatan hasil bekerja di laut.

Pengelolaan keuangan menjadi salah satu kunci dalam mewujudkan kesejahteraan keluarga. Besarnya pendapatan tidak akan ada artinya tanpa pengelolaan keuangan yang baik. Hal ini pula yang terjadi dengan sebagian besar pelaut di Indonesia, rendahnya kedisiplinan dalam pengelolaan pendapatan sangatlah penting untuk menjamin kehidupan di hari tua.

Penanggung Jawab di Kapal dibebankan kepada Nahkoda

Setiap kapal yang berlayar selalu dipekerjai oleh Tim yang terdiri dari beberapa orang (tergantung dari besar kecilnya kapal), yang didalam undangundang pelayaran tim tersebut dinamakan pekerja kapal. Pekerja kapal adalah orang yang bekerja atau diperkerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil. Yang termasuk Pekerja Kapal yaitu Nakhoda Kapal, Anak Buah Kapal (ABK), Perwira dan Kelasi. Nakhoda Kapal adalah salah seorang dari Pekerja Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab

⁶⁶ Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan INSA Asosiasi Pengusaha Pelayaran Seluruh Indonesia Tahun 2005.

tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik. Nakhoda pada dasarnya merupakan orang yang paling bertanggung jawab terhadap semua hal yang terjadi di kapal. Dia dituntut untuk mengetahui dan memahami semua karakteristik tiap-tiap unit di kapal yang bersangkutan, baik yang secara langsung berkaitan dengan pengoperasian kapal maupun yang hanya bersifat membantu pelayaran. Disamping itu Nakhoda harus paham benar mengenai jumlah penumpang maupun muatan kapal serta barang-barang lain sebagai kelengkapan kapal. Nakhoda wajib mentaati dengan seksama peraturan yang lazim dan ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya. Ia tidak akan melakukan perjalanannya, kecuali bila kapalnya untuk melaksanakan itu memenuhi syarat, dilengkapi sepantasnya dan diberi anak buah kapal secukupnya. Nakhoda wajib memberi pertolongan kepada orang-orang yang ada dalam bahaya yang berada dalam kapal. Nakhoda tidak boleh meninggalkan kapalnya selama pelayaran atau bila ada bahaya mengancam. Tugas dan tanggung jawab Nakhoda Kapal sangat banyak dan berat baik sebelum maupun selama pelayaran. Bahkan menurut hukum Internasional, Nakhoda dapat bertindak untuk dan atas nama negara bendera kapal yang berwenang untuk memutuskan segala sesuatu yang berkaitan dengan keselamatan navigasi maupun keamanan pelayaran antara lain: meminta izin kepada negara pantai dalam kaitannya menggunakan hak lintas damai, memasuki selat-selat sempit yang sesuai dengan karakteristik kapalnya.

Dalam hal ini dapat dicontohkan peristiwa pengusiran kapal penumpang MV Lusitania Expresso oleh Satgas Gugus Tempur Laut di perairan sebelah selatan Timor Timur (tahun 1992). Pengusiran tersebut dilakukan karena MV Lusitania Expresso (membawa penumpang dari beberapa negara) diduga akan melakukan propaganda yang dapat mengancam kedaulatan NKRI di Timor Timur. Pada saat Nakhoda MV

Lusitania Expresso berbicara melalui radio dengan Komandan Satgas Gugus Tempur Laut dan diminta untuk segera meninggalkan perairan teritorial RI, maka terdapat tanggung jawab Nakhoda selaku pemimpin kapal untuk memutuskan apakah melanjutkan pelayaran ke pelabuhan Timor Timur ataukah kembali ke perairan Australia. Tentunya Nakhoda akan menanggung segala akibat dari pemilihan keputusan tersebut. Apabila melanjutkan pelayaran, kapal MV Lusitania Expresso akan ditangkap dan diperiksa oleh Pemerintah Indonesia dan apabila kembali ke Australia maka Nakhoda harus menghadapi tuntutan (klaim) dari para penumpang. Pada saat itu Nakhoda memutuskan untuk kembali ke perairan Australia meskipun misinya untuk mengantar para penumpang ke pelabuhan Timor Timur pada waktu itu belum terlaksana.

Nakhoda kapal mempunyai peranan penting dalam kapal, karena yang mengemudikan kapal tersebut sampai tempat tujuan. Nakhoda kapal memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal. Tugas seorang Nakhoda kapal adalah bertanggung jawab ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran, baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggung jawab itu meliputi keselamatan seluruh penumpang atau barang yang ada dalam kapal. Jika dilihat dari Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan Pasal 341.b KUHD dengan tegas menyatakan bahwa Nakhoda adalah pemimpin kapal, kemudian dengan menelaah Pasal 341 KUHD, maka definisi dari Nakhoda ialah seseorang yang sudah menanda tangani Perjanjian Kerja Laut (PKL) dengan pengusaha kapal dimana dinyatakan dalam PKL sebagai Nakhoda, serta memenuhi syarat sebagai Nakhoda dalam arti cakap untuk memimpin kapal sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 342 KUHD secara eksplisit menyatakan bahwa tanggung jawab atas kapal hanya berada pada tangan Nakhoda, tidak ada yang lain. Jadi apapun yang terjadi diatas kapal menjadi tanggung jawab Nakhoda, kecuali perbuatan kriminal.

Contoh mualim sedang bertugas dianjungan sewaktu kapal mengalami kekandasan. Meskipun pada saat itu Nakhoda tidak berada di anjungan kapal, akibat kekandasan itu tetap menjadi tanggung jawab Nakhoda kapal. Contoh yang lain seorang masinis sedang bertugas di kamar mesin ketika tiba tiba terjadi kebakaran dari kamar mesin. Maka akibat yang terjadi karena kebakaran kapal itu tetap menjadi tanggung jawab Nakhoda. Kalau melihat hal tersebut di atas maka secara ringkas singkat tanggung jawab dari seorang Nakhoda kapal adalah sebagai berikut:

- 1) memperlengkapi kapalnya dengan sempurna;
- 2) mengpekerjai kapalnya secara layak sesuai prosedur/aturan;
- 3) membuat kapalnya layak laut (seaworthy);
- 4) bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran;
- 5) bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada diatas kapalnya; dan
- 6) mematuhi perintah pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundangundangan yang berlaku.

Adapun tugas dari seorang nakhoda antara lain sebagai pemegang kewibawaan umum, artinya semua orang yang berada di atas kapal, siapapun dia tanpa kecuali wajib patuh kepada perintah-perintah yang di berikan oleh seorang Nakhoda, hal ini demi terciptanya keamanan serta ketertiban di atas kapal. Sehingga tidak ada satu alasan apapun yang dibuat oleh orang-orang yang ada di atas kapal untuk menentang dari perintah yang diberikan oleh seorang Nakhoda kapal selama perintah itu masih sesuai dengan aturan serta tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan. Jika terdapat penentangan terhadap perintah dari Nakhoda, hal ini merupakan pelanggaran hukum, dan ini sesuai dengan pasal 459 dan 460 KUH. Pidana. Jadi jika menentang perintah dari atasan bagi pekerja kapal dianggap menentang perintah Nakhoda karena atasan itu bertindak untuk dan atas nama Nakhoda. Adapun tugas seorang Nakhoda kapal sebagai pemimpin kapal adalah bertanggung jawab pada saat sedang membawa kapal untuk berlayar dari pelabuhan

yang satu menuju ke pelabuhan yang lain, atau dari tempat yang satu menuju ke tempat lain dengan selamat aman sampai tujuan terhadap semua penumpang dan semua barang muatannya.

Tugas lain seorang Nakhoda dapat pula menjadi penegak hukum di atas kapal dan halhal lain yang berkaitan dengan kepentingan para penumpang kapal selaku warga negara (sesuai bendera kapal). Contoh ekstrim yang dapat disajikan dalam naskah ini adalah apabila dalam sebuah kapal terjadi peristiwa kelahiran atau kematian maka seorang Nakhoda kapal berwenang untuk bertindak selaku Pegawai Catatan Sipil. Oleh karenanya Nakhoda berwenang untuk membuat Berita Acara Kelahiran maupun Kematian dan mencatatnya dalam Buku Harian Kapal untuk selanjutnya menyerahkan Berita Acara tersebut kepada Kantor Catatan Sipil di pelabuhan pertama yang disinggahi. Apabila hal tersebut terjadi di luar perairan negara bendera kapal, maka berita acara kelahiran maupun kematian tersebut diserahkan kepada kantor Kedutaan Besar negara bendera yang berada di negara yang disinggahi.

Uraian di atas menunjukkan betapa banyak dan berat tugas seorang nakhoda di atas kapal. Pertanyaan, apakah ada tindakan-tindakan nakhoda yang dapat dikategorikan sebagai perbuatan pidana yang dapat dipertanggung jawabkan secara pidana? Pertanggungjawaban pidana dalam bahasa asing di sebut sebagai “toerekenbaaerheid,” “criminal reponsibility,” “criminal liability,” dimaksudkan untuk menentukan apakah seseorang (nakhoda) dapat di pertanggungjawabkan atasnya pidana atau tidak terhadap tindakan yang di lakukannya itu. Asas yang tidak tertulis mengatakan, “tidak ada pidana jika tidak ada kesalahan,” merupakan dasar dari pada di pidananya si pembuat. Dengan demikian, seseorang mendapatkan pidana tergantung pada dua hal, yaitu harus ada perbuatan yang bertentangan dengan hukum, atau dengan kata lain, harus ada unsur melawan hukum dan terhadap pelakunya ada unsur kesalahan dalam bentuk kesengajaan dan atau kealpaan, sehingga perbuatan yang melawan hukum tersebut dapat di pertanggungjawabkan kepadanya.

Dalam hal kemampuan bertanggungjawab bila di lihat dari keadaan batin orang yang melakukan perbuatan pidana merupakan masalah kemampuan bertanggungjawab dan menjadi dasar yang penting untuk menentukan adanya kesalahan, yang mana keadaan jiwa orang yang melakukan perbuatan pidana haruslah sedemikian rupa sehingga dapat dikatakan normal, sebab karena orang yang normal, sehat inilah yang dapat mengatur tingkah lakunya sesuai dengan ukuran-ukuran yang di anggap baik oleh masyarakat. Telah di maklumi bahwa perbuatan pidana memiliki konsekuensi pertanggungjawaban serta penjatuhan pidana.

Dipidannya seseorang tidaklah cukup orang itu telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan hukum. Untuk itu pemidanaan masih perlu adanya syarat, yaitu bahwa orang yang melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau bersalah (subjective guilt). hal ini tergantung pada “apakah dalam melakukan perbuatan ini orang tersebut mempunyai kesalahan, “Tidak di pidana jika tidak ada kesalahan (geen straf zonder schuld: actus non facit reum nisi mens sir rea)”, apakah perbuatan tersebut dilakukan secara sengaja atau kelalaian. Tentunya kalau ditinjau dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bahwa perbuatan pidana yang mungkin dapat dilakukan oleh nakhoda kapal diantaranya adalah:

- 1) mengemudikan kapal dan menyebabkan tubrukan dengan kapal laut lainnya;
- 2) memberikan perintah kepada pekerja kapal untuk melakukan kejahatan;
- 3) mengambil keputusan dalam kapal dengan putus asa sehingga kapal laut diabaikan;
- 4) mengemudikan kapal laut, sedangkan sertifikat khusus untuk mengemudikan kapal tidak punya;
- 5) mengabaikan aturan sarana bantu navigasi;
- 6) memaksakan kapal dijalankan ketika berlabuh tanpa persetujuan Syahbandar; dan
- 7) Nakhoda mengabaikan dan meninggalkan kapal laut tanpa seizin pemilik kapal laut.

Menurut Titik Triwulan bahwa pertanggungjawaban harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum bagi seseorang untuk menuntut orang lain untuk memberi pertanggung jawabannya. dalam hukum perdata dasar pertanggungjawaban dibagi menjadi dua macam, yaitu kesalahan dan risiko. Dengan demikian dikenal dengan pertanggungjawaban atas dasar kesalahan (lilability without based on fault) dan pertanggungjawaban tanpa kesalahan yang dikenal (lilability without fault) , sedangkan tanggung jawab risiko atau tanggung jawab mutlak dikenal dengan (strick liabiliy). Prinsip dasar pertanggung jawaban atas dasar kesalahan mengandung arti bahwa seseorang harus bertanggung jawab karena ia melakukan kesalahan karena merugikan orang lain. sebaliknya prinsip tanggung jawab risiko adalah, bahwa konsumen penggugat tidak diwajibkan lagi melainkan produsen tergugat langsung bertanggung jawab sebagai risiko usahanya.

Menurut Abdul Kadir Muhammad tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum (tort liability) dibagi menjadi beberapa teori, Yaitu: Pertama; tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (intertional tort liability), tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian. Kedua; tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (negligence tort lilability), didasarkan pada konsep kesalahan (concept of fault) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (interminglend). Ketiga; adalah tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (stirck liability), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun bukan kesalahannya tetap bertanggung jawab atas kerugian yang timbulkan artinya meskipun bukan bertanggung jawab atas kerugian yang timbulkan.

Dapat disimpulkan bahwa secara hukum, tanggung jawab hukum di atas kapal dipegang oleh Nahkoda kapal atas keselamatan dalam pelayaran. Dalam pelaksanaan

tanggung jawab belum sepenuhnya dilaksanakan dengan memadai. Faktor yang menyebabkan tidak terlaksananya tanggung jawab hukum Nakhoda kapal berupa kurangnya skill dari nakhoda itu sendiri,serta mental dan disiplin yang kurang dalam menjalankan tugas selama pelayaran serta kurangnya pemahaman terhadap undang-undang pelayaran dan pengawasan dari pihak yang berwenang masih kurang terlaksana dengan baik dan kondisi alam seperti cuaca yang buruk yang menyebabkan nakhoda tidak bisa berkonsentrasi dalam pengambilan keputusan

Belum Adanya Kesadaran Hukum dari Anak Buah Kapal

Kesadaran hukum yang diinginkan dalam sebuah hubungan kerja adalah sikap mental yang artinya kesadaran hukum bahwa sebuah peraturan yang dibuat baik di darat maupun di laut adalah mempunyai kekuatan hukum yang pasti, memiliki sanksi, dan wajib ditaati atau tidak boleh dilanggar oleh siapapun tanpa terkecuali. Dalam hal ini tenaga kerja di kapal atau anak buah kapal (ABK) harus mengetahui dan memahami dengan jelas semua peraturan yang telah ditentukan atau dibuat.

Pelaut merupakan salah satu profesi sektor maritim yang memiliki peran penting bagi setiap kapal yang berlayar di wilayah Indonesia. Setiap kapal yang berlayar memegang tanggung jawab yang besar baik terhadap pekerja kapal, penumpang dan muatan barang yang dibawa, oleh karena itu tidak jarang pekerjaan sebagai seorang pelaut harus bertaruhan dengan nyawa.

Resiko pekerjaan pelaut saat berlayar tentu saja dapat diminimalisir dengan berbagai pencegahan dini dan proteksi yang maksimal saat pelaut bekerja baik di luar atau diatas kapal. Oleh karena itu sangat penting bagi pemerintah untuk menyediakan suatu standardisasi tertentu bagi pelaut supaya dapat bekerja dengan kondusif, kondusif dalam arti tersedia lingkungan yang baik bagi pelaut sehingga pelaut dapat fokus berlayar, aman berarti adanya proteksi bagi pelaut dan kapal supaya dapat berlayar dengan bebas tanpa gangguan sehingga selamat sampai ke tempat tujuan ,

sedangkan terjamin berarti adanya perlindungan secara utuh berupa jaminan dapat kembalinya pelaut ke empat asal setelah melaksanakan tugasnya berlayar ke tempat tujuan kekosongan hukum dan peraturan perundang-undangan yang belum komprehensif menyebabkan banyaknya kasus kapal Indonesia yang ditahan oleh Port State control . Beberapa kapal Indonesia yang terkena sanksi oleh PSC di pelabuhan asing akibat tidak diimplementasikannya ketentuan-ketentuan Maritime Labour Convention 2006 sebagai standart internasional bagi pelaut.

Kemudian, dalam rentang waktu tahun 2010 hingga tahun 2014 saja, masih banyak kasus yang korbannya terdiri dari para pekerja asal Indonesia yang berkutut di industri pelayaran seperti permasalahan upah. Upah para ABK tersebut tak kunjung dibayarkan, dengan dalih, bahwa dalam klausul kontrak telah dinyatakan bahwa pembayaran upah akan dilakukan pada saat kapal bersandar di pelabuhan, tetapi pada kenyataannya, kapal yang mereka tumpangi jarang sandar, karena kapal tidak memiliki jadwal operasi (long lane) yang di dalamnya juga berisi jadwal kapan saja kapal akan bersandar, sehingga upah yang seharusnya menjadi hak atas hasil jerih payah mereka tidak dapat terpenuhi. Lalu, perlakuan kasar yang kerap kali diterima oleh mereka. Nahkoda dan Mandor kapal tidak segan untuk memukul para ABK tersebut dengan balok, dikarenakan hasil kerja para ABK yang tidak memenuhi ekspektasi mereka. Jelas saja hasil kerja para ABK tidak memuaskan, karena memang pada dasarnya mereka tidak memiliki pengalaman kerja di laut. Bekerja sepanjang hari, 20 jam dalam sehari, atau 140 jam seminggu tanpa hari libur walau sehari pun. Akibatnya, para ABK tersebut menderita *back pain injury* yang disebabkan oleh terlalu lama berdiri.

Melihat berbagai permasalahan hukum diatas dengan adanya perlindungan terhadap pelaut di Indonesia yang belum komprehensif, adanya berbagai kualifikasi yang berbeda terhadap kelayakan kapal dan pelaut yang boleh berlayar dari satu Negara ke Negara lain, maka sangat penting bagi Indonesia dan berbagai Negara

untuk menyediakan instrument hukum yang mampu mengakomodir segala permasalahan hukum. Salah satu instrument hukum internasional yang memuat standardisasi kerja pelaut adalah MLC 2006. Konvensi ini memuat standardisasi minimum bagi pelaut saat bekerja baik di kapal / saat diluar kapal, pengaturan atas jaminan kesejahteraan pelaut termasuk lingkungan disekitarnya bahkan hingga polusi yang ditimbulkan kapal pelaut bekerja yang dapat mengancam kesejahteraan pelaut Maka MLC 2006 dianggap mampu memberikan dampak yang besar bagi sector maritime di Indonesia.

MLC 2006 adalah sebuah konvensi internasional yang mengatur secara komprehensif mengenai kesejahteraan pelaut secara internasional. Hal tersebut dapat terlihat dari misi utama MLC 2006 secara umum yakni:

- 1) Persyaratan Minimal Pelaut Yang Bekerja di Kapal
- 2) Kondisi Kerja
- 3) Akomodasi, Fasilitas Rekreasi, Makan dan Catering
- 4) Perlindungan dan Perawatan Kesehatan, Kesejahteraan.
- 5) Penerapan dan Pelaksanaan.

Sedangkan pada saat ini banyak pekerja kapal termasuk kapal yang tidak memenuhi standart untuk melakukan pelayaran. Sehingga hal ini berdampak pada kesejahteraan kerja bagi pekerja kapal

Seperti yang diamanatkan oleh konvensi STCW 1978 Amandemen 2010, pelaut diharapkan untuk mendapatkan pengalaman akademis dan pengalaman berlayar yang cukup sebelum mereka dapat melanjutkan ke tingkat pelatihan berikutnya.

- a. Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Maritim (PPM) memiliki peran penting terhadap proses ini.

Penilaian metode instruksi dalam lembaga PPM diperlukan agar ada kesesuaian konvensi internasional. Hasil interviu dari seorang Perwira Siswa

sebagai berikut: menurut responden, efektivitas metode instruksi di lembaga PPM belum maksimal karena masih ada perbedaan materi yang diajarkan di kampus dengan keadaan sesungguhnya di atas kapal. Bilamana lembaga PPM dapat bekerja secara maksimal maka akan menghasilkan output yang berkualitas dalam hal ini pelaut yang memenuhi standar internasional serta memiliki kemampuan yang optimal. Seharusnya perusahaan pelayaran dalam negeri maupun luar negeri sebagai pengguna pelaut ini, tidak perlu lagi melakukan pengujian terhadap para pelaut tersebut tetapi perusahaan pelayaran masih belum percaya sepenuhnya kepada alumni yang telah mendapatkan pendidikan dan pelatihan yang telah ditentukan sesuai dengan standar internasional.

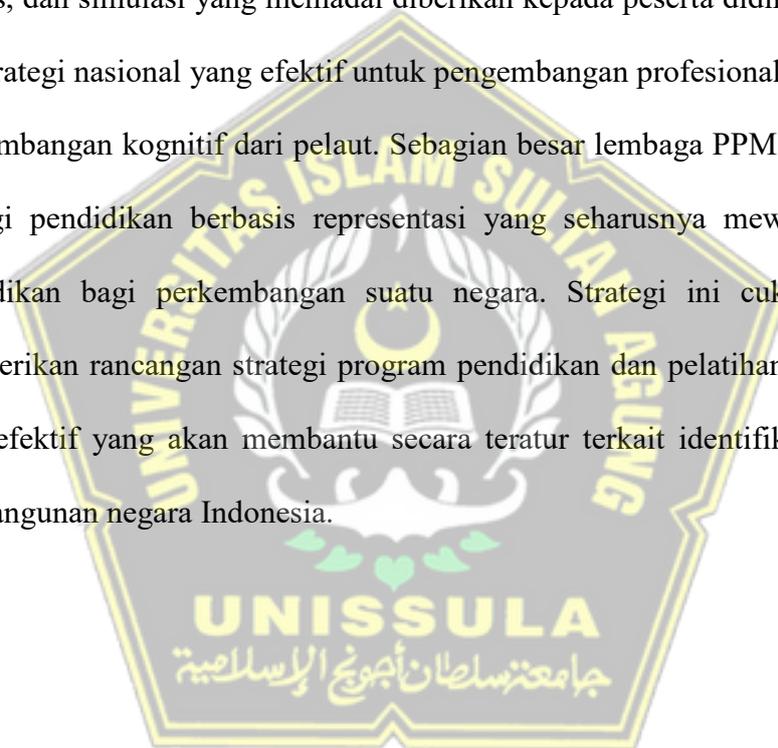
- b. Lembaga PPM dan administrasi maritim perlu memastikan bahwa pelaut menerima pelatihan terbaik untuk menjalankan tugasnya dengan kompeten

Setiap lembaga PPM telah memberikan pelatihan dan pendidikan yang dibutuhkan setiap peserta didik sesuai dengan tugas dan tanggung jawab yang ditunjukkan kepadanya. Terlepas dari belum sempurnanya sistem pada lembaga PPM diakui bahwa ketidakmampuan para pelaut untuk bersaing tidak terjadi di dunia maritim.

- c. Mengidentifikasi masalah yang menghalangi pencapaian pendidikan dan pelatihan berkualitas bagi pelaut di Indonesia

Amandemen Konvensi STCW 1978 tahun 2010 diadopsi tentang menyadari pentingnya menetapkan standar kompetensi wajib yang terperinci dan ketentuan wajib lainnya yang diperlukan untuk memastikan bahwa semua pelaut harus dididik dan dilatih dengan benar, cukup berpengalaman, terampil dan kompeten untuk melakukan tugas pelaut dengan cara yang memberikan keselamatan hidup, kapal dan keamanan di laut serta perlindungan lingkungan laut. Pemahaman tentang tantangan diperlukan dalam membuat rekomendasi untuk meningkatkan kualitas pelatihan dan pendidikan pelaut

Lembaga PPM dapat di tingkatkan melalui investasi yang dilakukan secara progresif dalam pemberian pelatihan maritim dan infrastruktur pendidikan melalui penyediaan teknologi modern dan kapal latih. Selain itu kurikulum dalam pendidikan perguruan tinggi pelayaran niaga harus disederhanakan untuk memastikan bahwa metode pengajaran yang dilakukan cukup efektif dalam membekali para peserta didik untuk memenuhi pasar pelaut internasional. Berangkat dari hal ini langkah progresif harus dilakukan melalui penciptaan sebuah implementasi pelatihan berbasis teori, praktis, dan simulasi yang memadai diberikan kepada peserta didik. Selain itu, harus ada strategi nasional yang efektif untuk pengembangan profesionalitas bagi pelatihan pengembangan kognitif dari pelaut. Sebagian besar lembaga PPM sering merancang strategi pendidikan berbasis representasi yang seharusnya mewakili keseluruhan pendidikan bagi perkembangan suatu negara. Strategi ini cukup sesuai dalam memberikan rancangan strategi program pendidikan dan pelatihan maritim nasional yang efektif yang akan membantu secara teratur terkait identifikasi dalam bidang pembangunan negara Indonesia.



BAB V

REKONSTRUKSI REGULASI TANGGUNG JAWAB PEKERJA KAPAL DALAM MEWUJUDKAN PERLINDUNGAN HUKUM KEPADA PENGUSAHA BERBASIS NILAI KEADILAN

A. Perbandingan Hukum Dengan Negara Singapura

Terkait dengan perlindungan kapal dan protokol dalam keselamatan kapal di Singapura sebagian besar mengadopsi pada aturan hukum konvensi internasional yaitu IMO Resolution Article 1047 (27) mengenai Peraturan Daftar Susunan Anak Buah Kapal (*Prinsipal of Minimum Safe Manning*).

Sertifikat pengawakan adalah sertifikat yang dikeluarkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut untuk pekerja kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional yang menerangkan jumlah pekerja kapal yang diwajibkan dan sertifikat keahlian. Kecelakaan di laut yang terjadi dan diperlakukan sebagai sebuah rahasia dengan beberapa ulasan. Untuk itu perlu diperhatikan upaya pencegahan kecelakaan kapal dengan memeriksa kelengkapan pada kapal. Bahwa untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya awak kapal yang memiliki keahlian, kemampuan dan terampil, dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus dipekerjai dengan awak kapal yang cukup dan cakap untuk melakukan tugasnya diatas kapal sesuai dengan jabatannya dengan mempertimbangkan tonase kapal, tata susunan permesinan kapal dan daerah pelayaran sesuai dengan aturan-aturan internasional lainnya. Maka di terbitkannya sertifikat safe manning untuk mengetahui apakah yang berkerja diatas kapal tersebut sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku, karena untuk menjamin keselamatan suatu kapal tersebut harus dengan orang yang berkopetensi sesuai dengan aturan yang berlaku didalam *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) 2010 Chapter V*.

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) 1978 telah diamandemenkan untuk pertama kalinya tahun 1995 yang pada intinya menekankan pada tiga bidang, yakni:

- a) tanggung jawab perusahaan pelayaran
- b) keseragaman standar kompetensi
- c) tanggung jawab pemerintah. Namun dalam keterkaitan proses penerbitan ini adalah tentang Tanggung jawab pemilik kapal.

Sebagai jalan keluar dari ketidakberdayaan STCW 1978 mengatasi berbagai kelemahan atau kekurangan kompetensi awak kapal, maka amandemen 1995 telah menetapkan batas tanggung jawab perusahaan pelayaran/operator kapal. Dalam regulasi 1/14 tentang *Responsibilities of companies*, dinyatakan bahwa setiap perusahaan pemilik/operator kapal bertanggung jawab dan menjamin:

- 1) Setiap pelaut yang dipekerjakan diatas kapal yang dioperasikannya memiliki sertifikat keahlian sesuai menurut ketentuan konvensi dan peraturan pemerintah negara bendera
- 2) Kapal-kapalnya dipekerjai sesuai menurut persyaratan keselamatan pengawakan dari pemerintah negara bendera`
- 3) Ketersediaan dokumen dan data rinci semua pekerja kapal tersimpan baik diatas kapal serta dapat dilihat, termasuk dokumen dan data pengalaman, penelitian, data rekaman kesehatan dan kompetensi sesuai jabatannya.
- 4) Para pelaut yang dipekerjakan di kapalnya mengenal/memahami tugas-tugasnya dan seluk buluk lingkungan kapal, instalasi, peralatan, tata kerja, dan karakteristik kapal yang terkait pada tugas rutin maupun keadaan tanggap darurat.
- 5) Pekerja kapal selengkapnya dapat secara efektif mengoordinasikan aktivitas-aktivitasnya dalam situasi tanggap darurat dan menjalankan fungsi-fungsi utama keselamatan, mencegah atau menanggulangi pencemaran.

Sertifikat Pengawakan (*Safe Manning Certificate*) memiliki beberapa unsur syarat yang telah sesuai dengan peraturan dan telah diperiksa oleh *Marine Inspector*. Menurut KM 70 Tahun 1998 Bab 1 pasal 1 tentang Pengawakan Kapal Niaga yang berbunyi Awak kapal adalah orang yang berkerja atau diawakkan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum didalam sijiil.

Maka dari itu diharuskan terdapat sertifikat *Safe Manning* disetiap kapal, Karna untuk memastikan bahwa kapal-kapal mereka memiliki crew dengan persyaratan yang sesuai dan telah benar – benar terlatih dan bersertifikat. Adapun referensi yang penulis ambil dalam proses penerbitan *Safe Manning* yaitu berikut dokumen pelengkap untuk memenuhi persyaratan dalam pengajuan *Safe Manning* adalah sebagai berikut:

- 1) Surat Permohonan dari Perusahaan : Surat Permohonan dari perusahaan berisikan tentang permohonan untuk menerbitkan *Safe Manning* dengan melampirkan nama kapal dan jenis berserta *Tonnage* kapal yang akan dibuatkan *Safe Manning*.
- 2) Melampirkan *Safe Manning* yang sudah *expired*.
- 3) Sertifikat Keselamatan Konstruksi Keselamatan Kapal Barang
- 4) Surat Ukur
- 5) Surat laut
- 6) Melampirkan *Crew List*
- 7) Sertifikat Keahlian dan Keterampilan *Crew List*

B. Pengaturan Tanggung Jawab Pekerja Kapal

Anak Buah Kapal (ABK) atau Pekerja Kapal adalah semua orang yang bekerja di kapal, yang bertugas mengoperasikan dan memelihara serta menjaga kapal dan muatannya, terkecuali Nahkoda. Pekerja Kapal ini terdiri dari beberapa bagian, dan masing-masing mempunyai tugas dan tanggung jawab sendiri, ABK ini bertanggung jawab terhadap perwira kapal tergantung department masing-masing. Pimpinan tertinggi

ABK atau Awak Kapal ini adalah Mualim 1 (*Chief Officer*) pada *Deck Department*. Mualim 1 itu sendiri bertanggung jawab terhadap Nahkoda. Tenaga kerja yang melakukan pekerjaan dikapal dapat menduduki posisi sebagai berikut:

- 1) Perwira umum
- 2) Perwira dinas gladak
- 3) Perwira Dinas Mesin
- 4) Perwira Dinas Radio
- 5) Perwira Dinas Perbekalan
- 6) Pelaut rendahan umum
- 7) Pelaut Dinas gladak
- 8) Pelaut Dinas Mesin
- 9) Pelaut Dinas Perbekalan

Adapun syarat-syarat wajib yang harus dipenuhi untuk dapat bekerja sebagai awak kapal sesuai pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 Tentang Kepelautan, antara lain, memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut dan/atau Sertifikat Ketrampilan pelaut, Berumur sekurang-kurangnya 18 (delapan belas) tahun, Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu, Mendapat sijil dari syahbandar.

Hak-hak yang dimiliki tenaga kerja pelaut disamping diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata serta peraturan yang sifatnya khusus di lingkungan pelayaran, diatur juga dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan yaitu dengan menggunakan istilah Kesejahteraan awak kapal dan Akomodasi awak kapal, diatur mulai Pasal 21 sampai dengan pasal 40.

Awak kapal disamping memiliki hak-hak, mereka juga mempunyai kewajiban yang harus dipenuhi selama melakukan hubungan kerja dengan perusahaan pelayaran sebagaimana diatur dalam pasal Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Adapun kewajibannya sebagai berikut:

- 1) Melakukan tugas tambahan atau lembur jika dianggap perlu oleh Nahkoda (pasal 441-442 KUHD)
- 2) Melakukan tugas-tugas di dalam membuat Surat Keterangan Kapal selama tiga hari setelah berakhirnya perjanjian kerja laut (Pasal 425b KUHD)
- 3) Bersedia untuk menjadi cadangan TNI-AL atau wajib militer, sebagai kewajiban warga negara.
- 4) Mempelajari situasi atau keadaan kapalnya, terlebih terhadap sarana dan prasarana keselamatan, misalnya sekoci penolong

Tindakan indisipliner adalah perbuatan atau tindakan yang dilakukan oleh pekerja kapal dalam melakukan kewajibannya tidak sesuai dengan yang terdapat dalam perjanjian kerja laut, dan Nahkoda mempunyai hak untuk menjatuhkan sanksi atau hukuman terhadapnya. Ketentuan Pasal 386 Kitab Undang-undang Hukum Dagang menyebutkan, bahwa Nahkoda mempunyai kekuasaan untuk melaksanakan tata tertib terhadap pekerja kapal. Untuk mempertahankan kekuasaan itu dapatlah mengambil tindakan-tindakan yang selayaknya diperlukan. Hukuman disiplin yang dapat dijatuhkan oleh Nahkoda terhadap anak buah kapal sebagaimana dimaksudkan Pasal 386 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang adalah tindakan yang dapat dijatuhi hukuman denda apabila anak buah kapal:

- a) Meninggalkan kapal tanpa izin
- b) Kembali ke kapal tidak tepat pada waktunya
- c) Menolak perintah Nahkoda
- d) Menjalankan pekerjaan tidak sempurna
- e) Melakukan perbuatan tidak senonoh kepada Nahkoda maupun penumpang lainnya
- f) Mengganggu ketertiban Umum

Hukuman denda yang dapat dijatuhkan Nahkoda terhadap anak buah kapal adalah maksimum sepuluh hari upah atau sepertiga dari upah untuk seluruh perjalanan. Uang

denda tersebut tidak boleh dipergunakan atau menjadi keuntungan dari perusahaan pelayaran atau Nahkoda, akan tetapi harus digunakan untuk suatu kepentingan dari anak buah kapal. Sebelum Nahkoda melanjutkan hukuman denda, Nahkoda wajib mendengarkan alasan-alasan anak buah kapal yang bersangkutan serta saksi-saksi, dan jika dimungkinkan dari dua perwira kapalnya yang ditunjuk untuk itu dalam daftar bahari. Dari pemeriksaan tersebut dibuat berita acara yang ditandatangani Nahkoda dan dua orang perwira kapal yang hadir. Pelanggaran dalam pembahasan ini tidak hanya dilakukan oleh anak buah kapal saja, tetapi dapat hanya dilakukan oleh nahoda, yaitu tidak dipenuhinya kewajiban-kewajiban sebagaimana telah diperjanjikan dalam masing-masing perjanjian kerja laut.

Ketentuan Pasal 413 Kitab Undang-undang Hukum Dagang antara lain menyebutkan bahwa, pada suatu waktu menurut perjanjian kerja laut hubungan kerja akan dimulai dan pekerja kapal tidak menyediakan diri pada perusahaan pelayaran untuk ditempatkan sebagai pelaut di kapal tersebut dalam perjanjian, maka kepada mereka dapat diancam dengan tindakan pidana sebagaimana dimaksudkan dalam Pasal: 454 dan 455 Kitab Undang-undang Hukum Pidana. Sedangkan pasal 454 Kitab Undang-undang Hukum Pidana menyebutkan “Diancam, karena melakukan desersi, dengan pidana penjara paling lama satu tahun empat bulan, seorang kelasi yang bertentangan dengan kewajibannya menurut persetujuan kerja, menarik diri dari tugasnya di kapal Indonesia, jika menurut keadaan di waktu melakukan perbuatan, ada kekhawatiran, timbul bahaya bagi kapal penumpang atau muatan kapal itu”.

Tindak pidana yang dilakukan oleh pekerja kapal, baik sebagai Nahkoda maupun anak buah kapal dapat menjadi lebih berat sanksi pidananya. Sanksi yang demikian dapat dijatuhkan bila memenuhi ketentuan-ketentuan Pasal 462 dan 465 Kitab Undang-undang Hukum Pidana. Sedangkan pasal 462 Kitab Undang-undang Hukum Pidana menyebutkan: “Penolakan kerja oleh dua orang anak buah kapal Indonesia atau lebih,

yang dilakukan bersekutu atau akibat permufakatan jahat, diancam dengan pidana penjara paling lama dua tahun delapan bulan”.

C. Perlindungan Pengusaha Kapal Terhadap Tindak Pidana yang dilakukan Pekerja Kapal

Pada umumnya seorang pengusaha dalam menjalankan usahanya mempunyai tujuan untuk mencari keuntungan yang sebesar-besarnya dengan biaya dan tenaga atau modal yang sekecil-kecilnya. Dalam praktik sering terjadi pemilik kapal menyewakan kapalnya pada orang lain yang akan bertindak sebagai pengusaha kapal, atau dapat juga ia menjalankan sendiri kapalnya dan ia bertindak sebagai Nahkoda.

Namun dalam perkembangan seperti sekarang ini sudah tidak mungkin dilakukan seorang pemilik atau pengusaha kapal bertindak seperti itu, karena sejak keluarnya Peraturan Pemerintah Nomor 2 tahun 1969 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut mengharuskan antara lain pengusaha kapal harus berbentuk badan hukum.

Menurut Pasal 15 Peraturan Pemerintah Nomor 2 tahun 1969 yang berisi ketentuan mengenai pengusahaan pelayaran harus memenuhi syarat-syarat:

- a. Izin pengusahaan pelayaran nusantara dikeluarkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya..
- b. Untuk mendapatkan izin pengusahaan pelayaran nusantara harus dipenuhi syarat-syarat sebagai berikut:
 - (1) Merupakan perusahaan milik negara atau, merupakan perusahaan milik daerah sesuai ketentuan perundangundangan yang berlaku atau merupakan badan hukum berbentuk perseroan terbatas, menurut ketentuan perundangundangan yang berlaku
 - (2) Memiliki satuan kapal lebih dari satu unit dengan jumlah minimal 3.000 m³ isi kotor dengan memperhatikan syarat-syarat teknis/nautis dan perhitungan untung rugi;

(3) Tersedianya modal kerja yang cukup untuk kelancaran usaha atas dasar norma-norma ekonomi perusahaan

(4) Melaksanakan kebijakan umum pemerintah dibidang penyelenggaraan angkutan laut nusantara.

c. Hal-hal mengenai persyaratan pelayaran nusantara diterapkan oleh pejabat yang ditunjuk untuk itu

Sedangkan dalam pengaturan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008, menyebutkan syarat badan usaha pelayaran diatur dalam Pasal 69 yang berisi terkait dengan:

- 1) Ijin usaha pengangkutan dilakukan harus dengan ijin pemerintah
- 2) Usaha angkutan dapat dilakukan badan hukum Indonesia atau warga negara indonesia yang bergerak khusus di bidang angkutan perairan
- 3) Untuk menunjang usaha tertentu dapat dilakukan angkutan untuk kepentingan sendiri

Bila persyaratan sebagaimana tersebut di atas sudah dipenuhi, maka perusahaan pelayaran dikenai kewajiban-kewajiban, antara lain:

- 1) melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan dalam surat perijinan;
- 2) mengumumkan kepada umum mengenai peraturan perjalanan kapal, tarif dan syarat-syarat pengangkutan;
- 3) menerima pengangkutan penumpang, barang, hewan dan pos satu dan lain sesuai dengan persyaratan teknis kapal;
- 4) memberikan prioritas kepada pengangkutan barang-barang sandang pangan lain sesuai dengan persyaratan teknik bahan-bahan industri dan ekspor
- 5) memberitahukan kepada pejabat yang di tunjuk oleh Menteri Perhubungan, tarif pengangkutan yang dipergunakan, manifest dan keanggotan *Conference* atau bentuk kerja sama lainnya

- 6) hal-hal lain yang ditentukan oleh Menteri Perhubungan atau pejabat yang ditunjuknya

Dengan adanya Peraturan Pemerintah dan Undang-undang pelayaran tersebut, maka dalam pembuatan perjanjian kerja laut hanya ada pengusaha pelayaran yang berbadan hukum dan tidak bisa bertindak sebagai nakhoda ataupun pemilik perseorangan dengan seorang atau beberapa orang tenaga kerja kapal yang akan bertindak sebagai nakhoda, perwira kapal, atau anak buah kapal (kelasi). Jadi ketentuannya dalam Pasal 320 Kitab Undang-undang Hukum Dagang sudah tidak sesuai dan tidak berlaku sekarang ini.

D. Keamanan dan Keselamatan Kapal

Terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran menyangkut keadaan angkutan di perairan, terpenuhinya rambu-rambu pelayaran dari dan ke pelabuhan, dan kondisi lingkungan maritim. Dalam rangka meningkatkan keselamatan kerja dan keselamatan pelayaran, PBB dalam konferensinya pada tahun 1948 telah menyetujui untuk membentuk suatu badan Internasional yang khusus menangani masalah-masalah kemaritiman. Badan tersebut dibentuk pertama kali dengan nama *International Govermental Maritime Consultative Organization* (IMCO).

Selanjutnya organisasi ini berubah nama menjadi *International Maritime Organization* (IMO) sejak tanggal 22 Mei 1982 yang melahirkan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) yaitu peraturan yang mengatur keselamatan maritim yang dilatar belakangi oleh semakin bertambah banyaknya kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa. Yang menjadi fokus peraturan ini adalah hal-hal yang berkaitan dengan peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan keselamatan lainnya.

Keselamatan pelayaran dapat juga terkait dengan keselamatan kapal itu sendiri pada saat berlayar dan sampai atau tiba dengan selamat di pelabuhan tujuan, selamat dalam arti baik itu kondisi kapal sendiri, pekerja kapal yang bekerja diatas kapal dan beserta muatan kapal itu sendiri sedangkan keamanan pelayaran dapat diartikan kapal berlayar

di lalu lintas pelayaran berlayar dengan aman. Kondisi pelaksanaan selamatnya kapal sebagaimana yang diharapkan tidak terlepas atau berkaitan dengan penerapan kebijakan Negara bendera, terkait dengan pengendalian dibidang administrasi kapal sesuai dengan persyaratan administrasi kapal. Namun faktanya masih adanya pengendalian bidang administrasi kapal yang tidak dilaksanakan sepenuhnya aturan yang mengatur keselamatan kapal, diakibatkan masih banyaknya kelemahan SDM petugas pemeriksa dalam pemenuhan dan pengendalian administrasi kapal.

Ketentuan Pasal 1 angka 34 Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, keselamatan kapal dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian, bahwa Sertifikat keselamatan diberikan kepada semua jenis kapal yang berukuran lebih dari 7 GT, kecuali untuk kapal perang, kapal negara dan kapal yang digunakan untuk keperluan olah raga. Adapun persyaratan keselamatan kapal ini berlaku untuk setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta saat pengoperasian kapal di perairan Indonesia. Terhadap kapal dengan jenis dan ukuran tertentu, kapal wajib diklasifikasikan pada badan klasifikasi untuk dilakukan pemeriksaan dan pengujian, sehingga kapal dinyatakan memenuhi syarat keselamatan dan diberikan sertifikat.

Kapal yang telah memperoleh sertifikat dilakukan penilikan secara terus menerus sampai kapal tidak digunakan lagi artinya sertifikat-sertifikat kapal tersebut tidak berlaku bilamana masa berlaku sertifikat telah berakhir atau kapal tidak melaksanakan pengukuhan sertifikasi (endorsement) atau kapal rusak dan dinyatakan tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal atau kapal berubah nama atau kapal berganti bendera atau kapal tidak sesuai lagi dengan data teknis dalam sertifikat keselamatan kapal atau kapal mengalami perombakan yang mengakibatkan perubahan konstruksi kapal, perubahan ukuran utama kapal, perubahan fungsi atau jenis kapal serta kapal tenggelam atau hilang atau kapal ditutuh (scrapping). Sertifikat kapal juga dapat dibatalkan apabila keterangan dalam dokumen kapal yang digunakan untuk penerbitan sertifikat ternyata tidak sesuai

dengan keadaan sebenarnya atau kapal sudah tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal, atau sertifikat diperoleh secara tidak sah

Sertifikat keselamatan ini sebelumnya dikenal dengan istilah *Seaworthiness Certificate* tapi berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran diubah menjadi sertifikat keselamatan kapal penumpang, sertifikat keselamatan kapal barang, yang terdiri dari sertifikat konstruksi kapal barang, sertifikat keselamatan perlengkapan kapal barang, dan sertifikat keselamatan radio kapal barang serta sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan. Adapun prosedur penerbitan sertifikat keselamatan kapal, pemilik kapal mengajukan permohonan dengan sebelumnya terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan terhadap nautis, teknis dan kondisi kapal oleh petugas pemerintah yaitu pemeriksaan mengenai kondisi kapal, peralatan keselamatan, radio dan mesin kapal. Jika kondisi kapal dianggap baik maka permohonan dilengkapi dengan dokumen atau persyaratan sebagai berikut:

- 1) surat permohonan asli dari perusahaan
- 2) surat ukur tetap
- 3) surat laut/pas tahunan/gross akte
- 4) laporan pemeriksaan kapal yang terdiri dari konstruksi kapal, perlengkapan kapal, radio, Fitness/IMDG/SBC (peruntukannya), dock dari galangan
- 5) sertifikat klas yang terdiri dari sertifikat lambung (*hull*), sertifikat mesin (*Machinery*), sertifikat garis muat *load line*
- 6) rekomendasi pengesahan gambar

Apabila semua persyaratan sudah lengkap maka sertifikat diterbitkan. Sertifikat keselamatan ini hanyalah salah satu persyaratan dari kelaiklautan kapal, karena masih banyak hal-hal lain yang masih harus dipenuhi agar kapal dinyatakan laik laut. Sementara di pasar asuransi sendiri bermacam definisi dipakai untuk menjelaskan kondisi seaworthiness ini. Bahkan pada akhirnya jika kapal memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar maka kapal sudah dianggap seaworthy. Perlu diingat

bahwa Surat Persetujuan Berlayar hanya berlaku 24 jam setelah persetujuan berlayar diberikan dan surat ini juga dapat dicabut jika terbukti bahwa persyaratan kelaik lautan kapal dilanggar.

E. Standart Internasional keselamatan kapal

Kapal yang kondisinya laik laut, akan lebih aman menyeberangkan orang dan barang, namun sebaliknya kapal yang diragukan kondisinya cenderung menemui hambatan saat dalam pelayaran. Tentunya tidak mudah untuk mempertahankan kondisi kapal yang memenuhi persyaratan dan keselamatan, pencegahan pencemaran laut, pengawasan pemuatan, kesehatan, dan kesejahteraan ABK, karena ini semua memerlukan modal yang cukup besar.

Dalam standard Internasional terdapat tiga organisasi dunia yang mengatur tentang keselamatan kapal yaitu IMO (*International Maritime Organization*), ILO (*International Labour Organization*) dan ITU (*International Telecommunication Union*). Indonesia sebagai salah satu anggota dari ketiga organisasi tersebut telah meratifikasi konvensi-konvensi dimaksud. Sehingga sebagai konsekwensinya Indonesia harus melaksanakan aturan tersebut dengan baik dan dibuktikan secara kongkrit dalam suatu sertifikasi yang independent dan selalu dievaluasi setiap 5 tahun. Konvensi-konvensi Internasional yang mengatur tentang keselamatan kapal meliputi :

- (1) SOLAS 1974 (*Safety Of Life At Sea*) yaitu salah satu konvensi internasional yang berisikan persyaratan-persyaratan kapal dalam rangka menjaga keselamatan jiwa di laut untuk menghindari atau memperkecil terjadinya kecelakaan di laut yang meliputi kapal, crew dan muatannya. Untuk dapat menjamin kapal beroperasi dengan aman harus memenuhi ketentuan-ketentuan di atas khususnya konvensi internasional tentang SOLAS 1974 yang mencakup tentang desain konstruksi kapal, permesinan dan instalasi listrik, pencegah kebakaran, alatalat keselamatan dan alat komunikasi dan keselamatan navigasi.⁵ Dalam penerapannya implementasinya perlu

dibuktikan dengan sertifikat yang masih berlaku yaitu sertifikat keselamatan kapal penumpang yang mencakup persyaratan-persyaratan pada chapter II-1, II-2, III, IV & V dan bab lain dalam SOLAS.

- (2) MARPOL (*Marine Pollution*) 1973/1978. Marpol mengatur tentang pencegahan dan penanggulangan pencemaran di laut baik berupa minyak, muatan berbahaya, bahan kimia, sampah, kotoran (*sewage*) dan pencemaran udara yang terdapat dalam annex Marpol tersebut. Dalam hal ini kapal jenis penumpang sangat erat kaitannya dengan tumpahan minyak, kotoran dan sampah dalam menjaga kebersihan lingkungan laut. Adapun Sertifikat yang berhubungan dengan konvensi tersebut yaitu sertifikat pencegahan pencemaran disebabkan oleh minyak (*oil*), sertifikat pencegahan pencemaran yang disebabkan oleh kotoran (*sewage*), sertifikat pencegahan pencemaran yang disebabkan oleh sampah (*garbage*). Dalam hubungannya dengan kecelakaan kapal, Marpol memegang peranan penting terutama mengenai limbah yang dibuang yang berbentuk minyak kotor, sampah dan kotoran (*sewage*). Untuk mengetahui bahwa kapal tersebut telah memenuhi konvensi internasional mengenai Marpol 73/78 dibuktikan dengan adanya sertifikasinya.
- (3) *Load Line Convention* 1966. Kapal yang merupakan sarana angkutan laut mempunyai beberapa persyaratan-persyaratan yang dapat dikatakan laik laut. Persyaratan-persyaratan kapal tersebut diantaranya *Certificate Load Line* yang memenuhi aturan pada *Load Line Convention* (LLC 1966). Pada umumnya semua armada telah memiliki *Certificate Load Line* baik yang berupa kapal barang maupun kapal penumpang. Prosedur untuk mendapatkan *Certificate Load Line* tersebut adalah kapal harus melalui pemeriksaan dan pengkajian yang telah diatur dalam Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Kapal yang telah diuji dan diperiksa tersebut, apabila telah memenuhi persyaratan keselamatan kapal dapat diberikan *Certificate Load*

Line yang diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang berlaku secara nasional. Sertifikat tersebut juga berlaku secara internasional sesuai dengan SOLAS 1974.

- (4) *Collreg 1972 (Collision Regulation)*. Konvensi tentang Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut Internasional 1972. Salah satu inovasi yang paling penting dalam 1972 *COLREGs* adalah pengakuan yang diberikan kepada skema pemisah lalu lintas-Peraturan 10 memberikan panduan dalam menentukan kecepatan aman, risiko tabrakan dan pelaksanaan kapal yang beroperasi di atau dekat skema pemisah lalu lintas. Pertama skema pemisah lalu lintas tersebut didirikan di Selat Dover pada tahun 1967
- (5) *Tonnage Measurement 1966*, Konvensi yang mengatur tentang pengukuran kapal standar internasional
- (6) *STCW 1978 Amandemen 95*. merupakan konvensi yang berisi tentang persyaratan minimum pendidikan atau pelatihan yang harus dipenuhi oleh ABK untuk bekerja sebagai pelaut
- (7) *ILO Convention No. 147 Tahun 1976* tentang Minimum Standar Kerja bagi Awak Kapal Niaga
- (8) *ILO Convention No. 185 Tahun 2008* tentang *SID (Seafarers Identification Document)* yang telah diratifikasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

F. Kelaikan Kapal

Standar kelaikan/kelayakan merupakan aspek, yang pasti karena bahaya laut dapat saja terjadi secara tidak diduga, oleh karena itu sangatlah penting mengedepankan kelayakan kapal tersebut sebelum berlayar. Yang dimaksudkan dengan kelengkapan kapal adalah segala benda yang “bukan suatu bagian daripada kapal” itu sendiri, namun diperuntukkan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal itu. Kata “bukan suatu bagian

daripada kapal” di atas menunjukkan bahwa perlengkapan ini merupakan jenis prasarana pengangkutan melalui laut. Karena yang dimaksud dengan bagian kapal adalah bagian-bagian dari kapal yang apabila bagian itu dipisah maka akan menyebabkan kapal itu menjadi rusak. Contoh perlengkapan kapal yaitu bendera, jangkar, kompas, sekoci dan pelampung. Sedangkan yang termasuk bagian kapal yaitu lambung kapal, haluan kapal, anjungan kapal, buritan kapal, dek kapal dan lain-lain.

Setiap kapal harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang dibuktikan dengan adanya sertifikat. Secara internasional kelaiklautan kapal diatur pada Code International Safety Management (ISM Code). ISM Code dimaksudkan untuk memastikan keselamatan di laut, mencegah cedera manusia atau hilangnya nyawa, dan menghindari kerusakan lingkungan, khususnya lingkungan laut, dan properti. Kode ini menjadi acuan setiap negara dalam mengatur upaya pencegahan dini kecelakaan pelayaran, atas kesepakatan negara peserta maka kode ini telah menjadi bagian dari Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) 1974, dan memiliki akibat hukum bagi setiap Negara. Hal ini ditujukan untuk mewujudkan suatu standar internasional untuk pengelolaan yang aman dalam pengoperasian kapal serta pencegahan polusi laut, sehingga setiap Kapal harus memiliki berbagai sertifikat dan alat-alat keselamatan yang harus diperiksa setiap tahun untuk mengetahui bahwa kondisi dari alat keselamatan tersebut tetap baik. Bagian-bagian lain yang harus diperiksa *steering gear controls*, bagian luar lambung kapal bagian struktur kapal, sistim bongkar muat dan pipa bahan bakar. Disamping itu semua kapal dapat diperiksa sewaktu-waktu oleh Badan yang berwenang selama sertifikat tersebut masih berlaku untuk menjamin bahwa kapal dan peralatannya tetap dalam kondisi yang baik dan dapat digunakan dengan aman.

G. Pertanggungjawaban Nahkoda, Pekerja Kapal dan Pengusaha Kapal dalam Hukum Positif

Problematika terkait dengan adanya tindak pidana dalam hukum pelayaran selama ini banyak dibebankan kepada Nahkoda kapal, sebagai penanggung jawab penuh

terhadap kapal, padahal apabila kita telaah dalam hukum pelayaran terdapat 3 (tiga) subjek hukum yang dapat dikenai sanksi apabila terjadi pelanggaran hukum dalam pelayaran.

Dalam hubungan kerja di bidang transportasi laut, kita mengenal adanya 3 kelompok orang, yaitu pengusaha kapal atau perusahaan pelayaran, nakhoda dan anak buah kapal, baik sebagai perwira kapal ataupun klasi. Tiap-tiap orang yang terlibat bekerja dalam kapal harus bekerja sama dengan baik agar tujuan dari pelayaran itu terpenuhi. Ketiga pihak yang terlibat tersebut, umumnya terikat oleh suatu perjanjian tertentu, dan harus memiliki izin tertentu untuk dapat bekerja sama dalam sebuah usaha pelayaran. Ini tentu saja dimaksudkan agar tiaptiap pihak dapat bekerja dengan penuh tanggung jawab, sesuai dengan apa yang telah tertuang dalam surat izin ataupun perjanjian tersebut. Sehingga apabila terjadi suatu masalah dalam pelayaran yang disebabkan oleh human error, maka akan dengan langsung dapat diketahui dan diantisipasi, sehingga tidak menyebabkan terjadinya masalah yang lebih besar.

Bagaimanapun kecakapan seluruh pekerja kapal dalam menempuh suatu pelayaran, resiko akan terjadinya kecelakaan kapal ditengah laut tetap ada. Sehingga dibutuhkan pengawasan yang baik dan ketat atas sebuah kapal dalam pelayaran. Pengawasan terhadap keselamatan (*safety*) dari Perusahaan Pelayaran terhadap kapal yang berlayar telah diatur dalam *International Safety Management Code* (ISM Code) yaitu merupakan aturan standar internasional tentang manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan/ pengendalian pencemaran lingkungan. Sesuai dengan kesadaran terhadap pentingnya faktor manusia dan perlunya peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang/ cargo dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka IMO mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal & perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan *ISM Code* yang juga dikonsolidasikan dalam *SOLAS Convention*.

Pada dasarnya *ISM Code* mengatur adanya manajemen terhadap keselamatan (*safety*) baik Perusahaan Pelayaran maupun kapal termasuk SDM yang menanganinya. Untuk Perusahaan Pelayaran, harus ditunjuk seorang setingkat Manajer yang disebut DPA (*Designated Person Ashore/Orang yang ditunjuk di darat*). Ia bertanggung jawab dan melakukan pengawasan terhadap keselamatan (*safety*) dari Perusahaan Pelayaran tersebut. Manajer penanggung jawab ini harus bertanggung jawab dan mempunyai akses langsung kepada Pimpinan tertinggi (*Direktur Utama/Pemilik Kapal*) dari Perusahaan Pelayaran tersebut.

H. Tanggung Jawab Nahkoda

Nakhoda merupakan pemimpin di atas kapal yang bertanggung jawab penuh atas keselamatan kapal, penumpang, dan barang muatan selama proses pelayaran dari pelabuhan pemuatan sampai di pelabuhan tujuan. Untuk menegakkan tanggung jawab tersebut, diperlukan sanksi pidana dan sanksi itu telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (UU Pelayaran).

Berdasarkan Pasal 1 angka 36 UU Pelayaran, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah

Pengertian Nahkoda dapat dilihat pada Pasal 1 angka 41 UU Pelayaran, yaitu Nakhoda kapal adalah salah seorang dari Pekerja Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Oleh karena Nahkoda bertanggung jawab atas keselamatan kapalnya, sudah seharusnya Nahkoda memeriksa keselamatan dan keamanan kapalnya sebelum berlayar. Hal ini tercantum pada Pasal 117 UU Pelayaran, yaitu:

- 1) Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan kelaikan kapal dan kenavigasian
- 2) Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi:
 - a. keselamatan kapal
 - b. pencegahan pencemaran dari kapal
 - c. pengawakan kapal
 - d. garis muat kapal dan pemuatan
 - e. kesejahteraan Pekerja Kapal dan kesehatan penumpang
 - f. status hukum kapal;
 - g. manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal;
 - h. manajemen keamanan kapal

Selain harus memeriksa keselamatan dan keamanan kapal sebelum berlayar, seorang Nahkoda juga harus melakukan upaya dalam hal kapal mengalami bahaya. Hal ini diatur pada Pasal 244 ayat (2) UU Pelayaran, yaitu setiap orang yang mengetahui kejadian bahaya terhadap kapal dan/atau orang wajib segera melakukan upaya pencegahan, pencarian dan pertolongan serta melaporkan kejadian kepada pejabat berwenang terdekat atau pihak lain. Ayat (3) kemudian menyatakan Nakhoda wajib melaporkan bahaya kepada:

- 1) Syahbandar pelabuhan terdekat apabila bahaya terjadi di wilayah perairan Indonesia;
- 2) Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila bahaya terjadi di luar wilayah perairan Indonesia

Apabila Nahkoda melayarkan kapalnya tanpa menghiraukan keselamatan dan keamanan kapal sehingga menyebabkan kecelakaan pada kapal, maka kecelakaan tersebut murni merupakan tanggung jawab sang Nahkoda. Hal ini sesuai dengan Pasal

249 UU Pelayaran bahwa kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 245 UU Pelayaran merupakan tanggung jawab Nakhoda kecuali dapat dibuktikan sebaliknya. Dengan demikian, beban pembuktian ada pada sang Nakhoda. Seorang Nakhoda yang baik pun bertanggung jawab meninggalkan kapalnya paling terakhir setelah semua penumpang keluar.

Kecelakaan kapal yang tercantum di Pasal 245 UU Pelayaran merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:

- (1) kapal tenggelam;
- (2) kapal terbakar;
- (3) kapal tubrukan; dan
- (4) kapal kandas

Nakhoda yang lalai dalam menjalankan tugasnya dapat dikenakan sanksi pidana oleh karena perbuatannya. Sanksi pidana tersebut dapat dilihat pada Pasal 302 UU Pelayaran:.

- 1) Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp 400.000.000,00 (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 Rp 500.000.000,00 (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 Rp 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).

I. Tanggung Jawab Anak Buah Kapal

Bahwa untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya awak kapal yang berkeahlian, berkemampuan dan terampil, dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus dipekerjai dengan pekerja kapal yang cukup dan cakap untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran

Mengingat tugas sebagai pekerja kapal memiliki ciri khusus yang antara lain meninggalkan keluarga dalam waktu yang relatif lama, saat terjadi kerusakan kapal harus menangani sendiri tanpa batas waktu dan jam kerja, dan bekerja pada segala cuaca, maka diperlukan adanya pengaturan perlindungan kerja tersendiri. Atas dasar hal-hal tersebut maka disusunlah peraturan pemerintah yang mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan pendidikan, pelatihan, perijasaan, kewenangan serta hak dan kewajiban pelaut

Berkaitan dengan tanggung jawab pekerja kapal dalam pelayaran, tentu saja melekat dengan kewajiban yang dimiliki oleh pekerja kapal. Kewajiban pekerja kapal adalah:

- 1) Bekerja sekuat tenaga, wajib mengerjakan segala sesuatu yang diperintah oleh Nahkoda
- 2) Tidak boleh membawa atau memiliki minuman keras, membawa barang terlarang, senjata di kapal tanpa izin Nahkoda (Pasal 391 Kitab Undang-undang Hukum Dagang)
- 3) Keluar dari kapal selalu dengan ijin Nahkoda dan pulang kembali tidak terlambat (Pasal 385 Kitab Undang-undang Hukum Dagang)
- 4) Wajib membantu memberikan pertolongan dan penyelamatan muatan dengan menerima upah tambahan (Pasal 52c Kitab Undang-Undang Hukum Dagang)
- 5) Menyediakan diri untuk Nahkoda selama 3 hari setelah habis kontraknya, untuk kepentingan membuat kisah kapal

- 6) Taat kepada atasan, teristimewa menjalankan perintah-perintah Nahkoda (Pasal 384 Kitab Undang-undang Hukum Dagang)

Tanggung jawab pidana pekerja kapal dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 belum diatur secara tegas. Karena menadi tanggung jawab penuh Nahkoda kapal. Awak kapal bertanggung jawab kepada nahkooda dalam hukum pelayaran.

J. Tanggung Jawab Pengusaha Kapal

Pada umumnya seorang pengusaha dalam menjalankan usahanya mempunyai tujuan untuk mencari keuntungan yang sebesar-besarnya dengan biaya dan tenaga atau modal yang sekecil-kecilnya. Dalam praktik sering terjadi pemilik kapal menyewakan kapalnya pada orang lain yang akan bertindak sebagai pengusaha kapal, atau dapat juga ia menjalankan sendiri kapalnya dan ia bertindak sebagai Nahkoda.

Namun dalam perkembangan seperti sekarang ini sudah tidak mungkin dilakukan seorang pemilik atau pengusaha kapal bertindak seperti itu, karena sejak keluarnya Peraturan Pemerintah Nomor 2 tahun 1969 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut mengharuskan antara lain pengusaha kapal harus berbentuk badan hukum. Pasal 15 Peraturan Pemerintah Nomor 2 tahun 1969 yang berisi ketentuan mengenai pengusahaan pelayaran harus memenuhi syarat-syarat:

- 1) Izin pengusahaan pelayaran nusantara dikeluarkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuknya
- 2) Untuk mendapatkan izin pengusahaan pelayaran nusantara harus dipenuhi syarat-syarat sebagai berikut:
 - a. Merupakan perusahaan milik negara atau
 - b. merupakan perusahaan milik daerah sesuai ketentuan perundangundangan yang berlaku atau
 - c. merupakan badan hukum berbentuk perseroan terbatas, menurut ketentuan perundang-undangan yang berlaku;

- i. Memiliki satuan kapal lebih dari satu unit dengan jumlah minimal 3.000 m³ isi kotor dengan memperhatikan syarat-syarat teknis/nautis dan perhitungan untung rugi;
- ii. Tersedianya modal kerja yang cukup untuk kelancaran usaha atas dasar norma-norma ekonomi perusahaan
- iii. Melaksanakan kebijakan umum pemerintah dibidang penyelenggaraan angkutan laut nusantara

Terkait dengan adanya pidana dalam hukum pelayaran, ancaman pidana itu tak hanya buat Nakhoda, pengusaha kapal pun juga berpotensi menjadi pesakitan lantaran kuasanya sebagai empunya kapal. Salah satunya ancaman pidana penjara paling lama dua tahun dan denda paling banyak Rp 300 juta rupiah lantaran menghalangi Nakhoda melaksanakan kewajibannya yakni saat menolak melayarkan kapal si pemilik akibat dinilai tidak memenuhi kelaikan. Selain karena alasan itu, ada ancaman pidana lainnya buat si pemilik kapal lantaran misalnya memperkerjakan ABK yang tidak memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi yang ditetapkan dalam regulasi baik regulasi tingkat nasional maupun internasional. Pemilik terancam dipidana penjara paling lama dua tahun dan denda paling banyak Rp 300 juta rupiah.

Patut diketahui, Pasal 145 UU Nomor 17 Tahun 2008 tegas mengatur bahwa pengusaha kapal dilarang memperkerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apapun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan. 'Disijil', berarti dimasukkan dalam buku daftar awak kapal yang disebut buku sijil dimana berisi daftar awak kapal yang bekerja di atas kapal sesuai dengan jabatan dan tanggal naik turunnya yang disahkan oleh Syahbandar.

K. Rekonstruksi Regulasi Tanggung Jawab Pekerja Kapal Dalam Mewujudkan Perlindungan Hukum Kepada Pengusaha Berbasis Nilai Keadilan.

Nilai Keadilan dalam Rekonstruksi Regulasi Pekerja Kapal

Perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggara negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional.

Untuk memenuhi harapan tersebut, maka perhubungan angkutan laut makin mendapat perhatian yang besar baik kalangan pemerintah maupun pihak swasta yang ingin berpartisipasi dalam pembangunan khususnya dalam bidang angkutan laut. Sejalan dengan upaya pencapaian tujuan pembangunan di bidang ekonomi dan sosial yaitu untuk meningkatkan taraf hidup yang lebih baik secara material maupun spiritual, maka diperlukan khusus terhadap faktor Sumber Daya Manusia (SDM), khususnya dalam pertindungan dan kesejahteraan tenaga kerja anak buah kapal.

Dalam kaitannya dengan pembangunan perhubungan laut, maka upaya perlindungan dan keselamatan tenaga kerja yang bekerja di laut, akan tentunya dalam suatu perjanjian kerja yang disebut dengan perjanjian kerja laut. Sebagai dasar terjadinya hubungan kerja antara pekerja/buruh dengan pengusaha/majikan kapal, maka keberadaan perjanjian kerja laut diharapkan mampu menjamin hak dan kewajiban para pihak dalam perjanjian tersebut. Secara umum diketahui bahwa dalam suatu perjanjian terdapat dua orang atau dua pihak yang mengadakan hubungan hukum untuk melaksanakan suatu prestasi, jadi dalam suatu perjanjian senantiasa melibatkan lebih dari satu orang atau pihak yaitu pihak ketiga dengan kedudukan tertentu pula. Demikian halnya dengan perjanjian kerjalaut, dengan melihat pengertian perjanjian Laut yang telah penulis kemukakan dapat ditentukan dua pihak yang menyelenggarakan perjanjian kerja laut yaitu:

- a) Pengusaha kapal selaku majikan di satu pihak,
- b) Nakhoda dan anak buah kapal selaku buruh dipihak lain.

Perjanjian kerja laut yang dilakukan antara pengusaha kapal dengan anak buah kapal atau kelasi disyaratkan harus diselenggarakan dihadapan seorang pegawai yang ditunjukkan oleh pihak yang berwenang. Sedangkan, yang dimaksud dengan wakil pemerintah yang berwenang disini adalah yang ikut terlibat dalam proses pembuatan dan pelaksanaan perjanjian kerja laut. Jadi dengan demikian pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian kerja laut adalah:

- a) Pemilik selaku pengusaha kapal;
- b) Nakhoda
- c) Anak Buah Kapal
- d) Syahandar

Sehingga dengan demikian hubungan hukum antara pengusaha kapal dengan okapal dapat terjadi karena adanya perjanjian kerja laut. Menurut Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008, menyatakan bahwa perjanjian kerja laut merupakan salah satu kewajiban yang harus dipenuhi oleh pengusaha kapal dalam mempekerjakan Pekerja Kapal. Dengan berlandaskan kepada perjanjian kerja laut ini akan menimbulkan adanya hak dan kewajiban antar pihak dalam hubungan perdata, serta adanya hak dan kewajiban dalam ranah hukum publik dalam pelaksanaan pelayaran nasional.

Setiap kapal yang hendak melakukan pelayaran atau sementara berlayar ditinjau dari sudut keamanan dan keselamatannya harus dipekerjai secukupnya dengan Pekerja Kapal yang cakap untuk melakukan tugasnya masing-masing. Kecakapan dan keterampilan Pekerja Kapal, dikualifikasikan atas beberapa jenis ijazah yang diharuskan dan sah sesuai dengan ukuran kapal dan daerah pelayaran yang akan dilalui.

Berdasarkan hal tersebut, maka perlu dipikirkan upaya mengatasi masalah yang berkaitan dengan sifat manusiawi tersebut yang berada dan bertugas dikapal dengan memberikan keterampilan dan pengetahuan yang lebih luas mengenai perkembangan

teknologi perkapalan, melalui pendidikan dan pelatihan. Dalam hal ini, IMO telah menyusun dan memberikan sertifikat keterampilan bagi juruan dek dan mesin untuk keseragaman pendidikan dan pelatihan bagi pelaut yang bekerja di atas kapal.

Disamping kecakapan dan keterampilan Pekerja Kapal yang dituntut untuk menjamin keselamatan kapal, maka perlu diperhatikan perlengkapan-perengkapan lain yang dibutuhkan bagi kapal, dan sebagai salah satu syarat untuk melakukan pelayaran. Antara lain ialah sejumlah alat penolong (Sekoci), alat pemadam kebakaran dan radio telegrafi. Setiap alat-alat penolong seperti rakit penolong, pelampung, baju penolong dan lain-lain harus memenuhi persyaratan keselamatan dan jumlah yang dipersyaratkan untuk kapal. Tata cara penempatan dan pemberian tanda-tanda harus selalu dalam keadaan lengkap sehingga dapat dengan cepat dan mudah digunakan sesuai fungsinya pada saat diperlukan.

Melalui perjanjian kerja laut ini dapat menjamin hak-hak dan kewajiban para pihak dalam hukum pelayaran, terutama antara pihak pengusaha dengan Pekerja Kapal. Perlindungan hukum terhadap pengusaha kapal dapat dilaksanakan dengan adanya suatu klausula pemenuhan kewajiban sehingga mengetahui sejauh mana pertanggungjawaban masing-masing pihak apabila terjadi adanya tindak pidana pelayaran. Misalnya dalam

kaitan mengenai anak buah kapal yang meninggalkan kapal tanpa izin Nahkoda, pelimpahan tanggungjawabnya tidak serta merta dilimpahkan kepada pengusaha kapal.

Hal ini untuk dapat memenuhi adanya keadilan pada pengusaha kapal, dimana pengusaha kapal hanya berkewajiban dan bertanggung jawab memenuhi hak-hak pekerja kapal serta menjamin kelaikan pada kapal untuk melakukan pelayaran.

K.2 Rekonstruksi Regulasi Tanggung Jawab Pekerja Kapal Dalam Mewujudkan Perlindungan Hukum Kepada Pengusaha Berbasis Nilai Keadilan

Rekonstruksi regulasi tanggung jawab Pekerja kapal dapat dilakukan dengan melakukan pembenahan atau perbaikan mengenai regulasi dalam pertanggungjawaban

pekerja kapal terutama dalam KUHD, KUHP dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Tabel. 1 Rekonstruksi Regulasi Tanggung Jawab Pekerja Kapal Dalam Mewujudkan Perlindungan Hukum Kepada Pengusaha Berbasis Nilai Keadilan

No.	Sebelum Rekontruksi	Kelemahan	Setelah Rekontruksi
1.	<p>Pasal 143 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaaran menegaskan bahwa: “Nakhoda berwenang memberikan tindakan disiplin atas pelanggaran yang dilakukan setiap Anak Buah Kapal yang:...”</p>	<p>Belum memenuhi basis keadilan baik bagi Nakhoda, pengusaha kapal maupun pekerja kapal karena rawan terhadap pelanggaran dan pelanggaran tanggung jawab atas tindakan pekerja kapal tidak diatur secara tegas</p>	<p>1. Perlu ditambahkan rumusan Pasal dalam 143a bahwa “apabila pekerja kapal meninggalkan kapal tanpa izin, tanggung jawab pidana ada pada pekerja kapal dan kapal dapat izinkan berlayar dengan syarat harus memenuhi pekerja kapal di pelabuhan terdekat selanjutnya</p> <p>2. Tambahan hukuman pidana kurungan maksimal 5 (lima) tahun</p>
2.	<p>Pasal 385 KUH Dagang yan menyatakan bahwa:</p> <p>1. Tanpa izin nakhoda, anak buah kapal tidak boleh meninggalkan kapal.</p> <p>2. Bila nakhoda menolak memberikan izin, maka atas permintaan anak buah kapal itu, ia wajib menyebut alasan penolakannya dalam buku harian, dan memberi ketegasan tertulis kepadanya tentang penolakan ini dalam dua belas jam.</p>	<p>Tidak memberikan kesempatan pada pekerja kapal dalam meninggalkan kapal, seharusnya meninggalkan kapal adalah hak anak buah kapal</p>	<p>Diperbolehkan meninggalkan kaapal dan diberikan surat ijin belayar bagi kapal dalam mewujudkan kepastian waktu berlayar bagi kapal dan memberikan perlindungan hukum bagi pengusaha kapal</p>

3	<p>Pengaturan pada Pasal 387 KUH Dagang “Bila anak buah kapal meninggalkan kapal tanpa izin, kembali tidak tepat pada waktunya di kapal, melakukan penolakan kerja, melakukan dinas tidak sempurna, mengambil sikap tidak pantas terhadap nakhoda, terhadap anak buah kapal atau penumpang lain, dan mengganggu ketertiban, nakhoda dapat mengenakan denda sebesar upah yang ditetapkan dalam uang menurut lamanya waktu dari setinggi-tingginya sepuluh hari, namun denda itu tidak boleh berjumlah lebih dari sepertiga dari upah untuk seluruh masa perjalanan. Dalam masa sepuluh hari tidak boleh dikenakan denda yang keseluruhannya berjumlah lebih tinggi dari jumlah tertinggi tersebut.</p>	<p>Tidak menjamin adanya suatu efek jera untuk pelanggaran pekerja kapal sehingga dapat menyebabkan banyaknya pelanggaran</p>	<p>Pengaturan pasal 387 KUH Dagang diperberat dengan adanya ketentuan tindak administasi bagi pelanggaran yang dilakukan oleh pekerja Kapal berupa pencabutan buku pelaut.</p>
---	---	---	--

Dengan rekonstruksi yang dilakukan dalam pasal-pasal tersebut diharapkan dapat memberikan jaminan perlindungan hukum kepada pengusaha kapal, karena tindakan pelanggaran yang dilakukan oleh pekerja kapal pertanggungjawabannya menjadi tanggungan pekerja kapal tersebut. Pertanggungjawaban pengusaha kapal hanya sebatas pada pemenuhan hak-hak pekerja kapal yang dituangkan dalam perjanjian kerja laut serta pemenuhan dalam menjamin kelaikan kapal dalam berlayar.

BAB VI

PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Pengaturan terkait tanggung jawab e kapal diatur dalam KUH Dagang mulai dari Pasal 375 sampai dengan Pasal 392 serta dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 142 dan 143. Anak buah kapal wajib mentaati nakhoda atau pemimpin kapal secara tepat dan cermat dan dilarang meninggalkan kapalnya tanpa izin nakhoda atau pemimpin kapal. Hubungan hukum antara pengusaha kapal yang berkedudukan sebagai majikan dengan anak buah kapal yang berkedudukan sebagai buruh adalah didasarkan pada perjanjian kerja laut yang telah disepakati bersama
2. Kelemahan-kelemahan dalam regulasi tanggung jawab pekerja kapal saat ini terdiri dari kelemahan hukum dalam segi substansi hukum dimana pertanggungjawaban pekerja kapal belum diatur sevara tegas dalam Undang-Undang pelayaran, kelemahan dalam segi struktur hukum yaitu Pemahaman Hukum Aparat Penegak Hukum Masih Kurang dalam Tindak Pidana Pelayaran, Belum Adanya Peradilan Khusus Tindak Pidana Pelayaran, Sumber Daya Manusia Aparat Penegak Hukum Tindak Pidana Pelayaran Masih Kurang. Sedangkan dalam segi budaya hukum kelemahannya adalah Belum Adanya pemahaman hukum pelayaran yang dimiliki Pekerja Kapal, Penanggung Jawab di Kapal Dibebankan kepada Nahkoda, Belum Adana Kesadaran Hukum dari ABK Kapal
3. Rekonstruksi regulasi tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum pengusaha kapal berbasis keadilan adalah dengan merekonstruksi Pasal 143 UU Pelayaran, Pasal 385 dan 387 KUH Dagang. Dengan rekonstruksi yang dilakukan dalam pasal-pasal tersebut diharapkan dapat memberikan jaminan perlindungan hukum kepada pengusaha kapal, karena tindakan pelanggaran yang dilakukan oleh pekerja kapal pertanggungjawabannya

menjadi tanggungan pekerja kapal tersebut. Pertanggungjawaban pengusaha kapal hanya sebatas pada pemenuhan hak-hak pekerja kapal yang dituangkan dalam perjanjian kerja laut serta pemenuhan dalam menjamin kelaikan kapal dalam berlayar.

B. SARAN

1. Dibutuhkan adanya upaya yang lebih komprehensif dan lebih tersistematis melalui rekonstruksi regulasi tanggung jawab pekerja kapal dalam mewujudkan perlindungan hukum pengusaha kapal berbasis keadilan dengan merevisi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan KUH Dagang dengan mengatur secara lebih tegas tanggung jawab pidana pekerja kapal dan sanksi Administrasi, agar dapat mengakomodir perlindungan hukum pengusaha kapal di Indonesia
2. Bagi aparat penegak hukum, terutama kepolisian dan jaksa untuk perlu melakukan koordinasi dengan Syahbandar dalam melakukan penindakan hukum pidana pelayaran yang dilakukan oleh pekerja kapal
3. Perlu adanya mekanisme penanganan perkara pidana khusus dalam hal terjadinya tindak pidana pelayaran di Indonesia

C. Implikasi

1. Diterbitkannya regulasi yang mengizinkan kapal dapat berlayar dan diterbitkannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) oleh pemerintah dalam hal ini Syahbandar, jika ada Nahkoda atau anak buah kapal (ABK) meninggalkan kapal tanpa alasan, dan melengkapi jumlah ABK di Pelabuhan berikutnya sesuai daftar susunan anak buah kapal (*safe manning certificate*)
2. Proses pidana terhadap anak buah kapal yang meninggalkan kapal dilanjutkan melalui pengadilan khusus tindak pidana pelayaran

DAFTAR PUSTAKA

1. Buku-buku

- Abdul Hakim. 2003. *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti. Hlm. 61-62.
- Adami Chazawi, *Penafsiran dan Penegakan Hukum Pidana*, Raja Grafindo, Jakarta, 2012.
- Agus Rusianto, 2016, *Tindak Pidana dan Pertanggung Jawaban Pidana*, Prenadamedia Group, Jakarta, hlm-80.
- Ali, Achmad. (2002). *Menguak Tabir Hukum Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis*. (Jakarta: PT. Gunung Agung Tbk).
- Amir Ilyas, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rengrang Education Yogyakarta, Yogyakarta, 2012.
- Andi Hamzah, *Hukum Pidana dan Acara Pidana*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2006.
- Andi Zainal Abidin, 2007, *Hukum Pidana I*, cetakan ke-2, Jakarta, Sinar Grafika, hlm-260.
- Ashadie , Zaeni. 2007. *Hukum Ketenagakerjaan Bidang Hubungan Kerja*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, Hlm. 60.
- B. James P. Chaplin, *Kamus Lengkap Psikologi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2017
- B. N. Marbun, *Kamus Politik*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2016
- Bambang Poernomo, *Asas-asas Hukum Pidana Indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2015.
- Bambang Prihartono, *Pengembangan Tol Laut dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015*. Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia, Jakarta, 2015.
- Bambang Purnomo, *Teori Pertanggungjawaban Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta, 2016.
- Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2002.
- Barda Nawawi Arief, *Perlindungan Korban Kejahatan Dalam Proses Peradilan Pidana*, *Jurnal Hukum Pidana Dan Kriminologi*, Vol. I/No.I/1998.

- C. S. T. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, BalaiPustaka, Jakarta, 1986
- Huda, *Dari Tindak Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggung jawab Pidana Tanpa Kesalahan*, Cetakan ke-2, Jakarta, Kencana, 2006, hlm-68
- Chandra Motik. 2003. *Menyongsong Ombak Laut*, Jakarta: Genta Sriwijaya, hlm. 17-18.
- Darji Darmodiharjo dan Shidarta, *Pokok-Pokok Filsafat Hukum: Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum di Indonesia*, Ed. V, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2012
- Dedi Darmawan, *Perusahaan Pelayaran Nasional Diimbau Aktif Mengembangkan Tenaga Pelaut*, Berita Pusat Komunikasi PublikKementerian Perhubungan, 13 April, 2010
- Frans Maramis, 2012, *Hukum PIDana Umum dan Tertulis di Indonesia*, Jakarta, RajaGrafindo Persada, hlm-85.
- Friedman, Lawrence M. (1984). *American Law: An invaluable guide to the many faces of the law, and how it affects our daily lives*, (New York: W.W. Norton & Company).
- Fuady, Munir. (2003). *Perseroan Terbatas Paradigma Baru*, (Bandung: Citra Aditya Bakti).
- H. Supriadi & Alimuddin. 2011. *Hukum Perikanan Di Indonesia*, Cetakan Pertama, Jakarta: Sinar Grafika, hlm. 417.
- H.K. Martono. 2011. *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Jakarta:Rajawali Press, hlm. 14-15.
- Hadjon , Philipus M. 1987. *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Di Indonesia. Sebuah Studi Tentang Prinsip- prinsipnya. Penanganannya oleh Pengadilan dalam Lingkungan Peradilan Umum dan Pembentukan Peradilan Administrasi Negara*, Surabaya: PT.Bina Ilmu, Hlm.14
- Hanafi Amrani, Mahrus Ali, 2015, *Sistem Pertanggungjawaban Pidana*, Jakarta,Rajawali Pers, hlm-52.
- Hanafi, Mahrus, *Sisitem Pertanggung Jawaban Pidana, Cetakan pertama*, Jakarta, Rajawali Pers, 2015, hlm-16.

- Hilman Hadi Kusuma, *Metode Pembuatan Kertas atau Skripsi Ilmu Hukum*, Mandar Maju, Bandung, 2005
- Husseyen Umar. 2008. *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim* (Bab 14 : Beberapa Catatan Atas UU No. 17/2008), Jakarta: Ind-Hilco, hlm. 220.
- Hussyen Umar. 2001. *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa : Buku I*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, hlm. 9.
- Hussyen Umar. 2001. *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa : Buku II*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, hlm. 25.
- I Dewa Gede Atmadja, *Filsafat Hukum Dimensi Tematis dan Historis*, cet. ke-1, Setara Press, Surabaya, 2013
- Idwan Halim. 1990. *Hukum Perburuhan Dalam Tanya Jawab*, Jakarta: Ghalia Indonesia, Hlm. 23.
- Imam Soepomo. 2003. *Pengantar Hukum Perburuhan*, Jakarta: Djambatan Edisi Revisi, Hlm. 70.
- Joko, Subagyo, P. (2010). *Hukum laut*. (Jakarta: PT Asdi Mahasatya).
- Jum Anggriani, *Hukum Administrasi Negara*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2012, 53
- Martonoperbuatan tersebut, 2011
- L. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosdakarya, Bandung, 2012.
- Leden Marpaung, *Asas Teori Praktik Hukum Pidana*, Cet. Ketujuh, Sinar Grafika, Jakarta, 2011
- Lili Rasdjidi dan Ira Rasjidi, *Dasar-Dasar Filsafat dan Teori Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2012.
- M. Solly Lubis, *Penegakan Hukum Pidana*, Mandar Maju, Bandung, 2009
- M. Yahya Harahap, *Beberapa Tinjauan tentang Permasalahan Hukum*, Cet. Pertama, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 1997
- Mochtar Kusumaatmadja, *Fungsi dan Perkembangan Hukum Dalam Pembangunan Nasional*, Majalah Pejajaran, , No. Jilid III, Bandung 1970

- Moeljalento, 2008, *Asas-Asas Hukum Pidana, Edisi revisi*, Jakarta, Renika Cipta, hlm-25.
- Moeljatno, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Dalam Hukum Pidana*, Bina Aksara, Yogyakarta, 2002
- Nikmah Rosidah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Pustaka Magister, Semarang, 2011.
- Otje Salman dan anton F Susanto, *Teori Hukum Mengingat, Mengumpul dan Membuka Kembali*, Refika Aditama Press, Jakarta, 2004
- Pan Mohamad Faiz, *Teori Keadilan John Rawls*, dalam Jurnal Konstitusi, Volume 6 Nomor 1, 200
- R. Tresna, *Politik Hukum Pidana*, Pustaka Tinta Mas, Surabaya, 2013
- Soerjono Soekanto, *Penegakan Hukum*, Binacipta, Bandung, 2003
- Ramli, Soehatman. (2010). *Advanced Fire Fighting, Seri manajemen K3, Sistem Manajemen Keselamatan. (Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran).*
- Ridwan H.R., *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, hlm. 335-337.
- Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Aksara Baru, Jakarta, 2009
- Roeslan saleh, *Pikiran-Pikiran Tentang Pertanggung Jawaban Pidana*, Cetakan Pertama, Jakarta, Ghalia Indonesia, hlm-33.
- Rusli, Hardijan (2001). *Hukum Ketenagakerjaan*, (Bogor: Ghalia Indonesia).
- Schaffmeister, Keijzer, Sutorius, 1995, *Hukum Pidana*, Cetakan Pertama, Liberty, Yogyakarta, hlm- 59.
- Setyawati, Melly. (2013). *Penal Code Reform: Tindak Pidana Pelayaran (Melihat UU berkaitan dengan Pelayaran, KUHP dan RKUHP"*. (Jakarta: Elsam).
- Soekanto, Soerjono. (1986). *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI Press).
- Soepomo, Iman. (1981). *Pengantar Hukum Perburuhan*. (Jakarta: Djambatan).
- Sofjan Wanandi, *Ketua Umum Dewan Pengurus Nasional Apindo*, 2004.Hlm.34.
- Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung,2009

Sudjatmiko. 1979. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Jakarta: Bharata Karya Aksara, hlm. 32-36.

Titik Triwulan dan Shinta Febrian, *Perlindungan Hukum Bagi Pasien*, Prestasi Pustaka, Jakarta, 2010

Triyanto, Djoko. (2005). *Bekerja Di Kapal*. (Bandung: Mandar Maju 2005)

Uzair Fauzan dan Heru Prasetyo, *Teori Keadilan*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2006

Wirjono Projodikoro. 1983. *Hukum Dagang, Hukum Pelayaran Laut dan Pelayaran Darat*, Bandung hal- 23.

2. Peraturan Perundang-undangan

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974

International Maritime Organization “International Convention for the Prevention of Pollution from Ships”

International Maritime Organization ”International Convention on Load Lines Adoption: 5 April 1966; Entry into force: 21 July 1968”

Keputusan Presiden RI Nomor 105 Tahun 1999 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT).

Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 176 Tahun 2015

Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan

Peraturan Pemerintah RI Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2004.

The International Maritime Organisation “Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972”, (COLREGs), Retrieved 13 February 2006.

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 1946 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang-Undang RI Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.

3. Sumberr lain:

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT “United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships”, 1986

Anonimous, *Kronologi Singkat Sengketa Tanah Di Kabupaten Aceh Tamiang Antara Masyarakat dengan perusahaan perkebunan Kelapa Sawit (PT. Rapala)*, Aliansi Gerakan Rakyat Tertindas (GRANAT) PT. Parasawita

Badaruddin, Ruslan Renggong , Abd. Haris Hamid, *Analisis Tanggung Jawab Hukum Nakhoda Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Wilayah Kesyahbandaran Utama Makassar*, Indonesian Journal of Legality of Law, Vol. 3(2) : 79-87, Juni 2021

Frans Magnis Suseno, *Etika Politik: Prinsip-prinsip Moral Dasar Kenegaraan Modern*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1994

[http://id.wikipedia.org/wiki/ Manfaat dan Fungsi dari Teori](http://id.wikipedia.org/wiki/Manfaat_dan_Fungsi_dari_Teori) diakses pada tanggal 5 November 2021 pukul 20.00 WIB

<http://www.forum.kompas.com/alternatif>, Makalah tentang Pengertian Teori Menurut Pakar diakses pada tanggal 5 November 2021 pukul 20.00 WIB

[http://www.pengertianmenurutparaahli.com/pengertian-asas-kepastian- hukum/](http://www.pengertianmenurutparaahli.com/pengertian-asas-kepastian-hukum/), diakses pada tanggal 5 Maret 2020.

<https://pelaut.dephub.go.id/>. diakses pada tanggal 4 November 2021 pukul

Jum Anggriani, *Hukum Administrasi Negara*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2012

Ridwan Syahrani, *Kata-Kata Kunci Mempelajari Ilmu Hukum*, PT.Alumni,Bandung, 2009.

