

**ANALISIS YURIDIS PENEGAKAN HUKUM PIDANA
TERHADAP KESELAMATAN DALAM PELAYARAN KAPAL
YANG LALAI ATAS STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR
DALAM PERSPEKTIF UNDANG-UNDANG PELAYARAN DI
INDONESIA**

TESIS



Oleh:

MARIZKA P. DIANTI

NIM : 20302400186

Konsentrasi : Hukum Pidana

**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2025**

**ANALISIS YURIDIS PENEGAKAN HUKUM PIDANA
TERHADAP KESELAMATAN DALAM PELAYARAN KAPAL
YANG LALAI ATAS STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR
DALAM PERSPEKTIF UNDANG-UNDANG PELAYARAN DI
INDONESIA**

TESIS

**Diajukan untuk penyusunan Tesis
Program Studi Ilmu Hukum**

Oleh:

UNISSULA
MARIZKA P. DIANTI

NIM : 20302400186

Konsentrasi : Hukum Pidana

**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2025**

**ANALISIS YURIDIS PENEGAKAN HUKUM PIDANA
TERHADAP KESELAMATAN DALAM PELAYARAN KAPAL
YANG LALAI ATAS STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR
DALAM PERSPEKTIF UNDANG-UNDANG PELAYARAN DI
INDONESIA**

Diajukan Untuk Penyusunan Tesis

Program Magister Hukum

Oleh:

Nama : **MARIZKA P. DIANTI**

NIM : 20302400186

Program Studi : Magister (S2) Ilmu Hukum (M.H.)

Disetujui oleh:

Pembimbing I
Tanggal,


Dr. Arpangi, S.H., M.H.

NIDN: 06-1106-6805

Dekan
Fakultas Hukum
UNISSULA



Dr. Jawade Hafidz, S.H., M.H.

NIDN. 06-2004-6701

**ANALISIS YURIDIS PENEGAKAN HUKUM PIDANA
TERHADAP KESELAMATAN DALAM PELAYARAN KAPAL
YANG LALAI ATAS STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR
DALAM PERSPEKTIF UNDANG-UNDANG PELAYARAN DI
INDONESIA**

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji
Pada Tanggal 27 Mei 2025
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji
Ketua,
Tanggal,


Dr. Andri Winjaya Laksana, S.H., M.H.
NIDN. 06-2005-8302

Anggota

Anggota,


Dr. Arpangi, S.H., M.H.
NIDN: 06-1106-6805

Prof. Dr. Yasmirah MS., S.H., M.H.
NIDN.

Mengetahui

Dekan
Fakultas Hukum
UNISSULA



Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.
NIDN: 06-2004-6701

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : MARIZKA P. DIANTI
NIM : 20302400186

Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah yang berjudul:

**ANALISIS YURIDIS PENEGAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP
KESELAMATAN DALAM PELAYARAN KAPAL YANG LALAI ATAS
STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR DALAM PERSPEKTIF
UNDANG-UNDANG PELAYARAN DI INDONESIA**

Adalah benar hasil karya saya dan penuh kesadaran bahwa saya tidak melakukan tindakan plagiasi atau mengambil alih seluruh atau sebagian besar karya tulis orang lain tanpa menyebutkan sumbernya. Jika saya terbukti melakukan tindakan plagiasi, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Semarang, 22 Mei 2025
Yang Membuat Pernyataan.

(MARIZKA P. DIANTI)

PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama	: MARIZKA P. DIANTI
NIM	: 20302400186
Program Studi	: Magister Ilmu Hukum
Fakultas	: Hukum

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa ~~Tugas Akhir/Skripsi/Tesis/Disertasi*~~ dengan judul:

**ANALISIS YURIDIS PENEGAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP
KESELAMATAN DALAM PELAYARAN KAPAL YANG LALAI ATAS
STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR DALAM PERSPEKTIF
UNDANG-UNDANG PELAYARAN DI INDONESIA**

dan menyetujuinya menjadi hak milik Universitas Islam Sultan Agung serta memberikan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif untuk disimpan, dialihmediakan, dikelola dalam pangkalan data, dan dipublikasikannya di internet atau media lain untuk kepentingan akademis selama tetap mencantumkan nama penulis sebagai pemilik Hak Cipta.

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila dikemudian hari terbukti ada pelanggaran Hak Cipta/Plagiarisme dalam karya ilmiah ini, maka segala bentuk tuntutan hukum yang timbul akan saya tanggung secara pribadi tanpa melibatkan pihak Universitas Islam Sultan Agung.

Semarang, 22 Mei 2025
Yang Membuat Pernyataan.



(MARIZKA P. DIANTI)

*Coret yang tidak perlu

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis yang berjudul **“ANALISIS YURIDIS PENEGAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP KESELAMATAN DALAM PELAYARAN KAPAL YANG LALAI ATAS STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR DALAM PERSPEKTIF UNDANG-UNDANG PELAYARAN DI INDONESIA”** sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Ilmu Hukum (S2) di Program Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung.

Penyusunan tesis ini tidak terlepas dari bantuan, dukungan, dan bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. **Dr. Arpangi, S.H, M.H.,** selaku Sekretaris Program Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang dan selaku Dosen Pembimbing yang telah memberikan bimbingan, arahan, dan masukan berharga selama proses penulisan tesis ini;
2. **Dr. Andri Winjaya Laksana, S.H., M.H.,** selaku Ketua Program Magister Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang dan selaku dosen yang dengan penuh kesabaran telah membimbing dan menjadi salah satu dosen penguji dalam menyelesaikan tesis ini;
3. **Prof. Dr. Yasmirah Mandasari Saragih, S.H., M.H.,** selaku dosen penguji yang telah membimbing dan mendampingi dalam penyusunan tesis ini.
4. **Papa, Bunda, Kakak dan Adik tercinta,** atas doa, dukungan moral, dan semangat yang tak pernah putus;
5. **Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., S.E., Akt., M.Hum.,** selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang;

6. **Dr. Jawade Hafidz, S.H., M.H.**, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang;
7. **Dr. Hj. Widayati, S.H, M.H**, selaku Wakil Dekan I dan, **Dr. Denny Suwondo, S.H., M.H.** selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung;
8. **Bapak dan Ibu Dosen serta Karyawan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung** yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu;
9. **Pimpinan dan Staf Universitas Islam Sultan Agung**, yang telah memberikan banyak dukungan, data dan informasi yang diperlukan selama penulis menjadi mahasiswa;
10. **Rekan-rekan seperjuangan**, yang telah memberikan bantuan, kebersamaan, dan dukungan dalam berbagai bentuk selama masa studi dan penyusunan tesis.

Penulis menyadari bahwa tesis ini jauh dari sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan dalam rangka diperlukannya perbaikan pada masa mendatang.

Diharapkan tesis ini dapat memberikan manfaat bagi para pihak, serta dapat menjadi bahan kajian ilmiah yang berguna.

ABSTRAK

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki arus kepadatan pada dunia maritim dengan sektor vital yang menopang arus logistik dan perekonomian. Tingginya mobilitas pelayaran di Indonesia, menuntut kepatuhan terhadap standar keselamatan yang telah ditetapkan. Namun, dalam praktiknya masih sering ditemukan kelalaian terhadap Standar Operasional Prosedur (SOP) keselamatan pelayaran. Banyak pelaku usaha dan awak kapal yang mengabaikan ketentuan tersebut, sehingga meningkatkan risiko kecelakaan laut dan merugikan berbagai pihak. Kondisi ini menunjukkan perlunya kajian mendalam terhadap upaya penegakan hukum pidana atas pelanggaran terhadap SOP pelayaran.

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis-sosiologis, yaitu menggabungkan kajian hukum normatif dengan pengamatan terhadap realitas sosial di lapangan. Pendekatan yang menjadi dasar utama adalah perundang-undangan, disertai penyinggungan terhadap kasus-kasus yang relevan. Data yang digunakan meliputi data primer dan sekunder, yang dikumpulkan melalui studi kepustakaan terhadap peraturan perundang-undangan, literatur hukum, serta dokumen investigasi dan penyidikan terkait. Teknik analisis yang digunakan bersifat deskriptif-kualitatif, guna menjelaskan hubungan antara norma hukum dan praktik dalam penegakannya.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kelalaian terhadap SOP pelayaran masih sering terjadi, baik dalam aspek teknis operasional, miskomunikasi antara pihak-pihak terkait, hingga kelalaian administratif. Hal ini menunjukkan masih rendahnya kualitas sumber daya manusia (SDM) di sektor pelayaran, minimnya pembinaan berkelanjutan, serta kurang optimalnya implementasi pelatihan keselamatan. Penegakan hukum pidana dilakukan melalui melibatkan instansi yang berwenang, mulai dari tahapan investigasi dan penyidikan hingga ke proses peradilan. Oleh karena itu, perlu adanya solusi sistemik berupa peningkatan kualitas SDM, penguatan regulasi, dan penegakan hukum yang tegas untuk menciptakan budaya keselamatan pelayaran yang optimal.

Kata Kunci: Penegakan Hukum, Keselamatan Pelayaran, Standar Operasional Prosedur, Undang-Undang Pelayaran, Kelalaian

ABSTRACT

Indonesia is an archipelagic country with a high maritime traffic density, featuring a vital sector supporting logistics and the economy. The high mobility of shipping in Indonesia demands adherence to the established safety standards in the maritime world. However, in practice, negligence towards the Standard Operating Procedures (SOP) for maritime safety is still often found. Many business operators and ship crews ignore these regulations, thereby increasing the risk of maritime accidents and harming various parties. This condition indicates the need for an in-depth study on the efforts to enforce criminal law against violations of sailing SOPs.

This research uses a juridical-sociological approach, which combines normative legal studies with observations of social realities in the field. The main approach is based on legislation, accompanied by references to relevant cases. The data used includes primary and secondary data, which were collected through literature studies on legislation, legal literature, as well as related investigation and inquiry documents. The analysis technique used is descriptive-qualitative, aimed at explaining the relationship between legal norms and their enforcement practices.

Research results indicate that negligence towards sailing SOPs still frequently occurs, both in operational technical aspects, miscommunication between related parties, and administrative negligence. This indicates the still low quality of human resources (HR) in the shipping sector, minimal continuous coaching, and suboptimal implementation of safety training. Criminal law enforcement is carried out through the involvement of relevant authorities, starting from the investigation and inquiry stages to the judicial process. Therefore, there is a need for systemic solutions in the form of improving human resource quality, strengthening regulations, and strict law enforcement to create a better maritime safety culture.

Keywords: *Law Enforcement, Navigation Safety, Standard Operating Procedures, Maritime Law, Negligence.*

DAFTAR ISI

COVER

HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK.....	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI.....	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Manfaat Penelitian	8
E. Kerangka Konseptual	10
1. Analisis Pidana.....	10
2. Standar Operasional Prosedur Keselamatan Kapal.....	13
3. Pelayaran Kapal Yang Lalai Atas Standar Operasional Prosedur	18
F. Kerangka Teori.....	20
a. Teori Penegakan Hukum.....	20
b. Teori Kepastian Hukum.....	26
G. Metode Penelitian	28
H. Metode Pendekatan.....	30
I. Sistematika Penulisan	30
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	32
A. Tinjauan Umum Tentang Pidana	32
B. Tinjauan Tentang Kelalaian.....	35
C. Tinjauan Tentang Standar Operasional Prosedur pada Kapal.....	37
D. Kelalaian dalam Perspektif Hukum Islam	41

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	43
A. Penegakan Hukum Pidana Terhadap Pelayaran Kapal Yang Lalai Atas Standar Operasional Prosedur.....	43
B. Kendala Dalam Penegakan Hukum Pidana Terhadap Pelayaran Kapal Yang Lalai Atas Standar Operasional Prosedur.....	61
BAB IV PENUTUP.....	66
A. Kesimpulan.....	66
B. Saran.....	67
DAFTAR PUSTAKA.....	68



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Landasan filosofis Indonesia sebagai negara hukum yang bersumber dari Pancasila dan Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945, sangat relevan dengan penegakan hukum pidana terhadap pelanggaran Standar Operasional Prosedur (SOP) dalam dunia pelayaran. Dalam konteks ini, negara hukum berarti negara yang aturan hukumnya harus ditegakkan secara adil dan konsisten, termasuk dalam bidang pelayaran. Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran) menjadi dasar hukum untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan ketertiban di laut, serta memberikan landasan untuk menuntut pihak yang lalai dalam memberikan pertanggungjawaban secara hukum terhadap kelalaian dari SOP.

Negara Indonesia adalah negara hukum, hal ini sesuai dalam Pasal 1 ayat 3 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Dalam hal ini yang dimaksud dengan negara hukum adalah negara yang tunduk dan berdiri diatas negara hukum yang menjamin keadilan kepada warga negaranya, dengan menunjukkan bahwa Indonesia memiliki sistem pemerintahan yang terpusat. Keadilan merupakan syarat bagi tercapainya kesejahteraan hidup untuk warga negaranya. Warga negara perlu diajarkan rasa susila kepada setiap manusia agar menjadi warga negara yang peduli akan sesama demi terciptanya kesejahteraan.

Untuk mewujudkan negara Indonesia sebagai negara hukum, maka penegakan hukum sangat dibutuhkan, dalam hal ini penegakan hukum di bidang pelayaran menjadi sangat penting dan strategis dalam rangka menunjang keefektifitasan pelayaran secara terkendali dan sesuai dengan azas penyelenggaraan pelayaran sehingga pelayaran dapat berjalan berkelanjutan dengan lebih baik. Penegakan hukum dalam tindak pidana pelayaran adalah suatu sistem yang dilakukan untuk melaksanakan penyidikan terhadap tindak pidana di bidang pelayaran, sesuai

dengan amanat UU Pelayaran untuk memberikan jaminan keselamatan, ketertiban dan keamanan di bidang pelayaran.

Penyidikan terhadap tindak pidana di bidang pelayaran sebagaimana diatur dalam UU Pelayaran dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Selain penyidik pejabat polisi Negara Republik Indonesia dan penyidik lainnya, dalam Pasal 282 UU Pelayaran, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud UU Pelayaran. Kewenangan PPNS diatur dalam Pasal 282 dan Pasal 283, sedangkan ketentuan pidananya tercantum dalam Pasal 284 sampai dengan Pasal 336.

Kedudukan UU Pelayaran merupakan hukum positif di Indonesia. Sebagai aturan yang bersifat *lex specialist*, UU Pelayaran telah mengatur semua hal tentang pelayaran, termasuk tentang siapa dan bagaimana tata cara pemeriksaan dan penyelidikan tindak pidana terkait pelayaran. Dalam pasal 245 UU Pelayaran menyatakan bahwa kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan dan/atau jiwa manusia berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan kapal kandas. Dalam Pasal 1 Ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Pelayaran Keselamatan Pelayaran (PM 20/2015), ditegaskan bahwa Keselamatan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

Dalam Pasal 2 PM 20/2015 ditegaskan bahwa penyelenggara pelabuhan, penyelenggara angkutan laut, dan penyelenggara navigasi pelayaran wajib memenuhi standar keselamatan pelayaran, standar keselamatan pelayaran terdiri atas sumber daya manusia, sarana dan/atau prasarana, SOP, lingkungan dan sanksi, lebih lanjut, standar keselamatan pelayaran memiliki dasar hukum atau diatur dalam undang-undang di bidang pelayaran, peraturan pemerintah di bidang pelayaran,

peraturan menteri di bidang pelayaran, peraturan direktur jenderal, dan maklumat pelayaran yang mengacu kepada peraturan nasional dan Organisasi Maritim Nasional dan Internasional, serta lembaga internasional di bidang pelayaran lainnya.

Implementasi penegakan hukum pidana terhadap kelalaian pelaksanaan SOP pelayaran di Indonesia dapat dianalisis melalui beberapa kasus kecelakaan kapal yang terjadi akibat kelalaian tersebut, diantaranya, KM Sinar Bangun tenggelam di perairan Danau Toba pada 18 Juni 2018 dan menewaskan 164 orang. Berdasarkan laporan investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia (KNKT), kecelakaan disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain:

- a. Kapal mengangkut penumpang melebihi kapasitas (kapasitas 43 orang, diisi 184 orang)
- b. Kapal tidak dilengkapi alat keselamatan yang memadai
- c. Kapal berlayar dalam kondisi cuaca buruk
- d. Tidak adanya manifest penumpang yang akurat
- e. Kurangnya alat keselamatan

Dalam proses penegakan hukum, Polres Samosir menetapkan nakhoda KM Sinar Bangun, Tommi Parulian Sihotang, sebagai tersangka dengan tuduhan melanggar Pasal 302 Jo. Pasal 117 ayat (2) UU Pelayaran dan Pasal 359 KUHP tentang kelalaian yang mengakibatkan kematian. Namun, karena nakhoda termasuk korban yang hilang, proses hukum tidak dapat dilanjutkan.

Pemilik kapal, Samsul Nainggolan, juga ditetapkan sebagai tersangka dengan tuduhan melanggar Pasal 302 dan Pasal 330 UU Pelayaran. Pengadilan Negeri Simalungun menjatuhkan vonis 2 tahun penjara kepada Samsul Nainggolan. Menurut Sihombing (2022), proses penegakan hukum dalam kasus KM Sinar Bangun menunjukkan beberapa kelemahan, antara lain:

- a. Tidak adanya penegakan hukum terhadap Syahbandar yang lalai dalam pengawasan keberangkatan kapal
- b. Putusan pengadilan yang relatif ringan dibandingkan dengan jumlah korban jiwa

c. Tidak adanya kompensasi yang memadai bagi keluarga korban

Bagi para operator kapal tradisional di Danau Toba, rekomendasi difokuskan pada pemenuhan standar keselamatan pelayaran, termasuk penyediaan dan penggunaan alat keselamatan, pembatasan jumlah penumpang sesuai kapasitas kapal, serta kewajiban memiliki Surat Keterangan Kecakapan (SKK) bagi awak kapal. Selain itu, operator diwajibkan melaporkan setiap modifikasi kapal kepada otoritas keselamatan untuk menjamin kelaikan kapal tetap terjaga.

Analisis atas hasil investigasi dan rekomendasi tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan KM Sinar Bangun merupakan akibat dari kegagalan sistemik, baik dalam aspek regulasi, pengawasan, maupun kepatuhan pelaku usaha. Oleh karena itu, implementasi rekomendasi KNKT menjadi kunci dalam memperkuat penegakan hukum dan mendorong budaya keselamatan pelayaran yang lebih baik di Indonesia.¹

Selain itu terdapat kasus KM Karya Indah, yang terbakar di perairan Maluku pada 29 Mei 2021 yang mengakibatkan 7 orang meninggal dunia dan 274 orang selamat. Berdasarkan investigasi KNKT, kebakaran dipicu oleh korsleting listrik akibat instalasi yang tidak sesuai dengan SOP dan tidak adanya sistem pencegahan kebakaran yang memadai. Beberapa kelalaian SOP yang teridentifikasi adalah:²

- a. Penggunaan pipa PVC sebagai bagian dari komponen permesinan.
- b. Manifold gas buang dan sisi turbin *turbocharger* mesin utama kanan yang merupakan permukaan panas (*hot surface*) tidak memiliki isolasi penahan panas.
- c. Awak mesin yang berdinas jaga pada saat kejadian tidak berada di dalam kamar mesin, karena temperatur kamar mesin panas bagi orang yang berada di dalamnya.
- d. Tidak tersedianya detektor kebakaran di kamar mesin dan jeda waktu kontrol mesin (patroli) setiap 1 jam di KM Karya Indah berkontribusi pada

¹ Komite Nasional Keselamatan Transportasi, *Rekomendasi KNKT Terkait Kecelakaan Kapal Sinar Bangun*, INSA (*Indonesian National Shipowners' Association*), 2024.

² Komite Nasional Keselamatan Transportasi, *Terbakarnya Karya Indah di Perairan Maluku Utara*, 2023.

terlambatnya awak mesin mengetahui kebakaran sehingga memiliki keterbatasan waktu dan peluang untuk merespons kebakaran.

- e. Tidak tersedianya sistem manajemen keselamatan penanganan kebakaran dan meninggalkan kapal.

Dalam proses penegakan hukum, Direktorat Polairud Polda Maluku bekerja sama dengan Ditpol Airud Baharkam Polri, dan menetapkan empat tersangka, yaitu nakhoda kapal, Kepala Kamar Mesin (KKM), pemilik kapal, dan seorang awak kapal. Mereka didakwa melanggar Pasal 330 ayat (3) UU Pelayaran dan Pasal 359 KUHP. Pengadilan Negeri Ternate menjatuhkan vonis 3 tahun penjara kepada nakhoda dan 4 tahun penjara kepada pemilik kapal.

Lebih lanjut, terdapat Kasus Tabrakan KM Barokah Jaya dan MV Habco Pioneer, terjadi pada 3 April 2021 sekitar pukul 13.28 WIB, kapal penangkap ikan KM Barokah Jaya bertabrakan dengan kapal pengangkut muatan curah MV Habco Pioneer di perairan utara Indramayu. Akibat tabrakan tersebut, Barokah Jaya terbalik dan empat orang awak Barokah Jaya ditemukan meninggal dunia, 13 orang hilang, serta 15 orang lainnya selamat. Haluan Habco Pioneer tidak mengalami kerusakan yang berat, namun terdapat korban yang meninggal.

Dalam kejadian ini KNKT menemukan faktor-faktor yang berkontribusi yaitu, tidak ada dari kedua kapal untuk memberitahukan niatnya kepada yang lain pada waktu yang tepat untuk membuat pelayaran yang selamat, kedua kapal terlambat mengambil respon tindakan untuk menghindari tubrukan ketika jarak kedua kapal sudah dekat, dan mental dari awak jaga navigasi Habco Pioneer yang tidak tepat dalam membangun pemahaman situasi dengan kapal perikanan sehingga asumsi-asumsinya telah menempatkan kapal dalam situasi tubrukan. Selain itu, kegagalan awak kapal mempertahankan pengamatan terus-menerus dalam situasi bersilangan telah menunda pembaruan informasi untuk awak jaga navigasi membuat keputusan menghindari risiko tubrukan.³

³ Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia, *Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Pelayaran Tubrukan Antara Habco Pioneer Dengan Barokah Jaya Perairan Utara Indramayu Jawa Barat Republik Indonesia*, 2021.

KNKT merekomendasikan kepada regulator yang mengatur kapal perikanan untuk memperhatikan temuan dalam kejadian, terkait aturan pengawasan petugas syahbandar di pelabuhan perikanan untuk memperhatikan keselamatan kapal dan pengawasan pada aspek jumlah awak kapal tidak melebihi peralatan keselamatan dan batasan usia pelaut kapal perikanan, penyempurnaan aturan-aturan keselamatan pengawasan minimum kapal perikanan sesuai ukuran kapal, serta peninjauan aturan telekomunikasi pelayaran (alat maupun frekuensi) yang dapat saling menghubungkan antara kapal-kapal perikanan dan kapal niaga.

KNKT juga merekomendasikan kepada operator kapal untuk memperbaiki sistem manajemen keselamatan terkait evaluasi pemahaman awak navigasi terhadap prosedur bernavigasi dan perhatian atas pentingnya menjaga pemahaman situasi dalam penerapan *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs)* serta memastikan seluruh sumber daya di kapal selalu siap digunakan setiap saat dan dimanfaatkan awak navigasi untuk memeriksa risiko tubrukan.⁴ Penegakan hukum dalam kasus ini dilakukan oleh Ditpolair Polda Jawa Barat dengan menetapkan nakhoda kedua kapal sebagai tersangka. Nakhoda KM Barokah Jaya, Ishak, dan nakhoda MV Habco Pioneer, Muhammad Qosim, didakwa melanggar Pasal 359 KUHP dan Pasal 330 ayat (3) UU Pelayaran. Pengadilan Negeri Indramayu menjatuhkan vonis 3 tahun penjara kepada Ishak dan 3,5 tahun penjara kepada Muhammad Qosim.

Berdasarkan analisis terhadap tiga kasus di atas, dapat diidentifikasi beberapa pola dalam implementasi penegakan hukum pidana terhadap kelalaian pelaksanaan SOP pelayaran, antara lain:

1. Penegakan hukum masih berfokus pada individu (nakhoda atau awak kapal) dan belum maksimal menyentuh korporasi. Meskipun UU Pelayaran telah mengatur pertanggungjawaban korporasi, implementasinya dalam praktik peradilan masih terbatas.
2. Putusan pengadilan terhadap pelaku kelalaian SOP pelayaran cenderung lebih ringan dibandingkan dengan ancaman pidana maksimal dalam UU Pelayaran.

⁴ *Ibid.*

Berdasarkan studi yang dilakukan oleh Puslitbang Hukum, Kementerian Hukum dan HAM (2023), rata-rata vonis terhadap pelaku kelalaian SOP pelayaran yang mengakibatkan korban jiwa hanya 3,2 tahun, jauh di bawah ancaman maksimal 10 tahun dalam UU Pelayaran.

3. Aspek pemulihan kerugian korban belum mendapat perhatian yang memadai dalam proses penegakan hukum. Kompensasi kepada keluarga korban kecelakaan kapal masih bersifat sukarela dan belum ada mekanisme yang jelas mengenai tanggung jawab pelaku atau korporasi terhadap kerugian material dan imaterial yang dialami korban.

Untuk mengatur dan menjamin keselamatan dalam sektor pelayaran, pemerintah Indonesia telah menetapkan UU Pelayaran beserta dengan perubahannya, yakni Perubahan Pertama, Perubahan Kedua dan perubahan terakhir saat ini melalui Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024. Salah satu bagian penting dari undang-undang ini adalah ketentuan pidana yang bertujuan untuk memberikan efek jera kepada pihak-pihak yang melanggar peraturan keselamatan kapal. Ketentuan ini meliputi berbagai kewajiban, seperti kelengkapan dokumen kapal, pemenuhan standar keselamatan, dan pelaksanaan prosedur pelayaran yang sesuai dengan regulasi.

Namun, dalam praktiknya, pelanggaran terhadap ketentuan keselamatan kapal masih sering terjadi. Insiden kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kelalaian atau pelanggaran regulasi terus menjadi isu serius. Faktor-faktor seperti kurangnya pengawasan, lemahnya penegakan hukum, dan rendahnya kesadaran terhadap pentingnya keselamatan kapal sering kali menjadi penyebab utama.

Penegakan hukum yang efektif memainkan peran penting dalam mengurangi pelanggaran yang ada. Namun, kendala seperti minimnya kapasitas penegak hukum, ketidakkonsistenan dalam penerapan sanksi, dan celah hukum dalam UU Pelayaran seringkali menghambat tercapainya tujuan tersebut. Hal ini menunjukkan perlunya evaluasi dan revitalisasi dalam penegakan hukum terhadap keselamatan kapal, khususnya pada aspek pidana, untuk memastikan bahwa regulasi yang ada dapat diterapkan secara lebih efektif dan berdaya guna.

Kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kelalaian dalam menerapkan SOP tidak hanya mengancam keselamatan awak kapal dan penumpang, tetapi juga berpotensi menimbulkan kerugian materiil dan pencemaran lingkungan laut. Dalam beberapa kasus, kecelakaan kapal bahkan mengakibatkan korban jiwa yang signifikan. Oleh karena itu, penegakan hukum pidana terhadap pelayaran yang lalai dalam memenuhi SOP menjadi suatu keharusan guna memberikan efek jera serta meningkatkan disiplin dan kepatuhan dalam industri pelayaran.

Dengan demikian berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik membahas dalam mengangkat judul **“Analisis Yuridis Penegakan Hukum Pidana Terhadap Keselamatan Dalam Pelayaran Kapal Yang Lalai Atas Standar Operasional Prosedur Dalam Perspektif Undang-Undang Pelayaran Di Indonesia”**

B. Rumusan Masalah

Dari Uraian di atas maka perumusan masalah dalam penelitian tesis ini adalah:

1. Bagaimana bentuk penegakan hukum pidana terhadap pelayaran kapal yang lalai dalam menjalankan SOP di bidang keselamatan pelayaran?
2. Apa saja kendala atau hambatan yang dihadapi dalam proses penegakan hukum pidana terhadap pelayaran kapal yang lalai atas SOP?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian tesis ini adalah:

1. Untuk menganalisis dan menjelaskan bentuk penegakan hukum pidana terhadap pelayaran kapal yang lalai dalam menjalankan SOP di bidang keselamatan pelayaran.
2. Untuk mengidentifikasi dan mengkaji kendala-kendala yang dihadapi dalam proses penegakan hukum pidana terhadap pelayaran kapal yang lalai atas SOP di bidang keselamatan pelayaran.

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan hal tersebut, adapun manfaat dalam penelitian ini, yakni sebagai berikut:

1. Secara Teoritis

- a. Bagi akademisi, sebagai bahan informasi maupun sebagai bahan pertimbangan untuk penelitian lanjutan, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan teori.
- b. Memperkaya khazanah kepustakaan bagi mahasiswa/pelajar khususnya di Program Studi Magister Hukum Fakultas Hukum.
- c. Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan pengetahuan mengenai Analisis Yuridis Penegakan Hukum Pidana Terhadap Keselamatan Dalam Pelayaran Kapal Yang Lalai Atas Standar Operasional Prosedur Dalam Perspektif Undang-Undang Pelayaran Di Indonesia serta diharapkan sebagai sarana pengembangan ilmu pengetahuan yang secara teoritis dipelajari dalam perkuliahan.

2. Secara Praktis

Penelitian ini memiliki manfaat praktis dalam memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai pelaksanaan pengaturan keselamatan pelayaran serta penegakan hukum pidana terhadap kelalaian dalam SOP pelayaran berdasarkan UU Pelayaran. Hasil penelitian ini dapat digunakan oleh regulator dan aparat penegak hukum untuk memperkuat kebijakan serta mekanisme pengawasan dan penindakan terhadap pelanggaran di sektor pelayaran.

Bagi pemilik kapal, operator, serta kru, penelitian ini memberikan panduan hukum mengenai kewajiban dan tanggung jawab dalam memastikan keselamatan pelayaran serta konsekuensi hukum yang dapat timbul akibat kelalaian. Selain itu, penelitian ini juga bermanfaat bagi akademisi dan peneliti dalam mengembangkan kajian hukum maritim, serta bagi masyarakat dan pengguna transportasi laut dalam meningkatkan kesadaran akan hak-hak keselamatan mereka. Dengan demikian, penelitian ini berkontribusi pada peningkatan keselamatan pelayaran, pencegahan kecelakaan kapal, serta penguatan sistem hukum pidana maritim di Indonesia.

E. Kerangka Konseptual

1. Analisis Pidana

Hukum pidana merupakan bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku di suatu negara yang mengadakan dasar-dasar dan aturan untuk: 1) menentukan perbuatan mana yang tidak boleh dilakukan dan dilarang dengan disertai ancaman atau sanksi yang berupa pidana tertentu bagi yang melanggarnya; 2) menentukan kapan dan dalam hal apa kepada mereka yang telah melanggar larangan-larangan itu dapat dikenakan atau dijatuhi sebagaimana telah diancamkan; 3) menentukan dengan cara bagaimana pengenaan pidana itu dapat dilaksanakan apabila ada orang yang telah melanggar tersebut.⁵

Pengertian hukum pidana tersebut berdasarkan pandangan dari Moeljatno yang berbeda dengan pandangan dari W. L. G. Lemaire bahwa hukum pidana adalah hukum yang terdiri dari norma-norma yang berisi keharusan dan larangan yang (oleh pembentuk undang-undang) telah dikaitkan dengan suatu sanksi berupa hukuman, yakni suatu penderitaan yang bersifat khusus. Hukum pidana itu merupakan suatu sistem norma-norma yang menentukan terhadap tindakan-tindakan yang mana (hal melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dimana 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.⁶

Dapat dipahami bahwa fokus utama dari Moeljatno adalah terhadap peraturan normatif mengenai larangan perbuatan tertentu/delik, syarat pemberian pidana dan tata cara pelaksanaan pidana itu sendiri. Moeljatno menitikberatkan pada hubungan negara dengan individu, khususnya dalam pelanggaran norma yang berlaku. Sedangkan W. L. G. Lemaire memfokuskan definisi hukum pidana dari segi fungsi sebagai alat pengendali sosial agar masyarakat tertib.

Selain itu, pandangan W. L. G. Lemaire menekankan tujuan preventif dan represif agar masyarakat terlindungi dari ancaman hukum. Kedua pandangan

⁵ Wirjono Prodjodikoro, *Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Cetakan Keempat, Eresco: Bandung, 1986, hlm.1

⁶ P.A.F. Lamintang, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*, Sinar Baru, Bandung, 1984, hlm.1-2

tersebut saling melengkapi satu sama lain, baik secara teknis dan peran sosial dalam hukum pidana, yang dapat memberikan pemahaman bahwa tujuan hukum pidana adalah memberikan kepastian hukum dan mewujudkan ketertiban dan perlindungan masyarakat dengan adanya pendekatan secara normatif dan sosiologis.

Dalam hukum pidana, pertanggungjawaban pidana tidak hanya dibebankan kepada pelaku yang melakukan perbuatan secara sengaja (*dolus*), namun juga kepada pelaku yang melakukan tindak pidana karena kelalaian atau kealpaan, yang dalam istilah hukum dikenal dengan *culpa*. Kelalaian adalah suatu perbuatan yang dilakukan tanpa kehati-hatian atau tanpa memperhatikan akibat yang mungkin timbul, meskipun seharusnya seseorang dapat memperkirakan dan menghindarinya. Pelaku tidak memiliki niat jahat, tetapi akibat yang ditimbulkan tetap dapat dipidana. Dasar Hukum kelalaian dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) mengatur sebagai berikut:

- a. Pasal 359 KUHP: Seseorang yang karena kelalaiannya menyebabkan orang lain meninggal dunia dapat dipidana dengan hukuman penjara paling lama 5 tahun atau kurungan paling lama 1 tahun.
- b. Pasal 360 KUHP: Seseorang yang karena kelalaiannya menyebabkan orang lain luka berat dapat dipidana dengan hukuman penjara paling lama 5 tahun atau kurungan paling lama 1 tahun.
- c. Pasal 188 KUHP: Jika seseorang karena kelalaiannya menyebabkan kebakaran, ledakan, atau bencana lain yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, maka dapat dipidana dengan hukuman penjara paling lama 5 tahun atau kurungan paling lama 1 tahun.

Kelalaian dalam hukum pidana dikenal sebagai *culpa*, yaitu suatu perbuatan yang dilakukan tanpa kesengajaan tetapi tetap menimbulkan akibat yang merugikan orang lain. Menurut Sudarto, dalam hukum pidana, kesalahan yang bersifat kelalaian dapat dihukum karena ada unsur dapat diprediksi dan dapat dicegah. Artinya, jika seseorang bertindak dengan lebih hati-hati, akibat buruk tersebut

seharusnya bisa dihindari. Oleh karena itu, hukum pidana tetap memberikan sanksi terhadap pelaku yang lalai meskipun tanpa niat jahat.⁷

Dalam lingkungan maritim, pengaturan hukum pidana berperan penting karena wilayah maritim memiliki karakteristik yang berbeda dari wilayah daratan, termasuk pada aspek yurisdiksi, potensi kejahatan lintas batas, dan kerentanan terhadap eksploitasi sumber daya. Wilayah laut merupakan wilayah teritorial dan *Zona Ekonomi Eksklusif* (ZEE) dan merupakan bagian dari kedaulatan negara. Pengaturan hukum pidana dalam keselamatan kapal memiliki tujuan agar dapat melindungi manusia, menjaga keamanan barang, dan melindungi lingkungan maritim. Kelalaian dan kesengajaan kerap kali terjadi dan membahayakan serta menimbulkan risiko serius.

Dalam dunia pelayaran, kelalaian hingga kesengajaan dapat menyebabkan kecelakaan kapal, kerugian ekonomi hingga pencemaran lingkungan laut. Dalam mencegah dan memberikan sanksi, hukum pidana berupaya dalam mencegah tindakan-tindakan tersebut. Kelalaian dalam operasional kapal yang mengakibatkan kecelakaan tidak hanya berdampak pada keselamatan pelayaran, tetapi juga dapat berujung pada tanggung jawab pidana bagi pihak yang bertanggung jawab.

Dalam beberapa kondisi yang dapat memenuhi unsur kelalaian, misalnya jika nakhoda atau operator kapal dengan sengaja mengabaikan prosedur keselamatan, seperti membawa muatan berlebih, melanggar rambu navigasi, atau tidak melakukan perawatan kapal yang mengakibatkan kecelakaan fatal, maka mereka dapat dikenakan sanksi pidana berupa hukuman penjara dan denda. Bahkan, dalam kasus tertentu, kelalaian berat yang menyebabkan kematian atau kerusakan lingkungan laut dapat dikualifikasikan sebagai kejahatan, yang dapat membawa hukuman lebih berat sesuai dengan peraturan nasional maupun konvensi internasional.

⁷ Sudarto. *Hukum Pidana dan Perkembangannya di Indonesia*. Bandung: Alumni, 1981.

2. Standar Operasional Prosedur Keselamatan Kapal

SOP adalah prosedur atau tata cara baku yang harus diikuti dalam menjalankan suatu tugas atau aktivitas tertentu untuk memastikan hasil yang konsisten, aman, dan sesuai dengan standar yang ditetapkan. SOP biasanya berbentuk dokumen tertulis yang berisi langkah-langkah kerja, tanggung jawab, serta standar keselamatan dan kualitas yang harus dipatuhi oleh individu atau organisasi.

SOP disusun dan disajikan dengan tujuan sebagai berikut:⁸

1. Memastikan kegiatan organisasi berjalan dengan efektif dan efisien sesuai dengan prinsip dan peraturan yang berlaku.
2. Menjamin keandalan dalam pemrosesan dan penyusunan laporan yang diperlukan oleh organisasi.
3. Mengamankan kelancaran proses pengambilan keputusan organisasi secara efektif dan efisien.
4. Memastikan penerapan pengendalian kegiatan yang dapat mencegah kecurangan atau penyelewengan oleh anggota organisasi dan pihak lain.

SOP menjelaskan cara pelaksanaan tujuan pekerjaan sesuai dengan kebijakan dan peraturan yang ada, guna memastikan konsistensi dan sistematisasi proses kerja. Manfaat dari SOP antara lain:⁹

- a. Menjelaskan prosedur kegiatan dengan jelas.
- b. Menghemat waktu dan tenaga dalam pelatihan karyawan.
- c. Menstandarisasi kegiatan yang dilakukan oleh seluruh pihak dalam perusahaan.
- d. Memudahkan manajer atau supervisor dalam melakukan evaluasi dan penilaian.
- e. Membantu menjaga konsistensi kualitas perusahaan.
- f. Meningkatkan kemandirian karyawan karena SOP mengurangi keterlibatan pimpinan dalam pengecekan kinerja sehari-hari.
- g. Mempermudah pemberian informasi atau umpan balik terkait peningkatan kompetensi pegawai.

⁸ Fadila Rahmawati, Naura Nazhifah Suryana, *Pentingnya Standar Operasional Prosedur (SOP) Dalam Meningkatkan Efisiensi Dan Konsistensi Operasional Pada Perusahaan Manufaktur*, Jurnal Manajemen Bisnis Digital Terkini (JUMBIDTER) Vol.1, No.3 Juli 2024, hlm. 4.

⁹ *Ibid*, hlm. 5

Dalam pelayaran, SOP terkait keselamatan kapal tentu banyak sekali ruang lingkupnya, sebelum dilakukan pelayaran, saat berada di atas kapal, hingga setelah selesai melakukan pelayaran. UU Pelayaran secara tegas membahas mengenai SOP terkait keselamatan kapal, meskipun dalam UU Pelayaran, tidak selalu menggunakan istilah 'SOP' secara eksplisit. Namun secara intisari dapat di lihat bahwa UU Pelayaran mengatur standar keselamatan, kelaiklautan kapal, pemeriksaan keselamatan, dan persyaratan teknis. Dalam Pasal 1 ayat 32, 33 dan 34 UU Pelayaran, Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

Lebih lanjut, ditegaskan bahwa, Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan listrik, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Dapat disimpulkan bahwa, penyelenggaraan pelayaran perlu memenuhi persyaratan keselamatan, keamanan, dan pelayanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim. Berikut adalah ketentuan penting dalam UU Pelayaran yang berkaitan dengan SOP keselamatan kapal:

1. Pasal 117 UU Pelayaran

- (1) Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan:
 - a. kelaiklautan kapal; dan
 - b. 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 Awak Kapal dan kesehatan penumpang;
- f. status hukum kapal;
- g. manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; dan
- h. manajemen keamanan kapal

2. Pasal 124 UU Pelayaran

(1) Setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

(2) Persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a. material;
- b. konstruksi;
- c. bangunan;
- d. permesinan dan perlistrikan;
- e. stabilitas;
- f. tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio; dan
- g. elektronika kapal

3. Pasal 126

(1) Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh Menteri.

(2) Sertifikat keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1)

terdiri atas:

- a. sertifikat keselamatan kapal penumpang;
- b. sertifikat keselamatan kapal barang; dan
- c. sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan.

(3) Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian

Dalam pasal-pasal tersebut, UU Pelayaran menyediakan kerangka hukum formal bagi SOP keselamatan kapal, yang kemudian dirinci lebih lanjut dalam peraturan pelaksana seperti Peraturan Pemerintah, Peraturan Menteri Perhubungan dan Keputusan Dirjen. Dalam hal ini, dapat di lihat diantaranya dalam Peraturan Pemerintah No. 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran Peraturan yang mengatur aspek-aspek penting dalam pelayaran, termasuk pembinaan pelayaran, angkutan di perairan, kepelabuhanan, perkapalan, kenavigasian, surat dokumen dan warta kapal, serta manajemen keamanan kapal. Selain itu, dalam Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) diantaranya:

1. Permenhub No. 11 Tahun 2023 tentang Persyaratan Teknis Keselamatan Jiwa di Laut mengatur persyaratan teknis keselamatan jiwa di laut sesuai dengan konvensi internasional, termasuk konstruksi kapal, perlengkapan keselamatan, komunikasi radio, dan keselamatan navigasi.
2. Permenhub No. 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran mengatur penetapan akan standar keselamatan pelayaran yang mencakup sumber daya manusia (SDM), sarana dan prasarana, serta standar operasional prosedur (SOP) untuk memastikan keselamatan dalam pelayaran, termasuk penetapan sanksi bagi pelanggaran standar keselamatan yang telah ditetapkan.
3. Permenhub No. PM 57 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian, dan Sertifikasi Keselamatan Kapal, mengatur prosedur

pemeriksaan, pengujian, dan sertifikasi keselamatan kapal untuk memastikan kelaiklautan kapal sebelum beroperasi.

SOP Keselamatan Kapal adalah prosedur baku yang harus diikuti oleh nakhoda, awak kapal, dan penumpang untuk memastikan keselamatan selama pelayaran. SOP ini bertujuan untuk mencegah kecelakaan, mengurangi risiko bahaya, dan memastikan kepatuhan terhadap regulasi pelayaran nasional dan internasional. SOP kapal disusun berdasarkan standar internasional seperti *International Maritime Organization* (IMO), serta mengacu pada ketentuan nasional seperti yang diatur dalam UU Pelayaran. Tujuan utama SOP kapal sejalan dengan fungsi umum SOP yaitu:

1. Menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran, baik dalam kondisi normal maupun dalam keadaan darurat.
2. Menghindari *human error* melalui standarisasi tindakan dan pengawasan, terutama di area kritis seperti ruang kemudi, ruang mesin, dan saat bongkar-muat.
3. Meningkatkan efisiensi kerja awak kapal melalui pedoman kerja yang sistematis.
4. Memastikan kapal beroperasi sesuai dengan peraturan hukum yang berlaku, baik secara nasional maupun internasional.
5. Pengambilan keputusan cepat dan akurat saat terjadi insiden atau kecelakaan di laut.

Selain itu, SOP kapal juga memudahkan pelatihan dan evaluasi kru, menjaga kualitas layanan pelayaran, serta memperkecil risiko pelanggaran yang dapat berujung pada sanksi pidana atau administratif. Dalam konteks penegakan hukum pidana maritim, pelanggaran terhadap SOP kapal dapat dianggap sebagai bentuk kelalaian (*culpa*), terutama jika terbukti bahwa penyebab utama kecelakaan atau insiden adalah tidak ditaatinya SOP tersebut. Dengan demikian, SOP kapal bukan hanya alat manajerial, melainkan juga instrumen hukum preventif yang mendukung sistem keselamatan dan akuntabilitas dalam pelayaran.

3. Pelayaran Kapal Yang Lalai Atas Standar Operasional Prosedur

Pelayaran kapal yang lalai atas SOP merujuk pada kondisi harus ada pihak yang bertanggung jawab atas adanya kejadian di kapal, baik itu yang bertanggung jawab adalah perusahaan pelayaran, nakhoda, atau awak kapal, yang tidak mengikuti atau tidak mematuhi prosedur yang telah ditetapkan secara resmi dalam peraturan dan regulasi yang berlaku. SOP ini mencakup berbagai aspek keselamatan, operasional, dan prosedur teknis yang harus diikuti untuk menjamin kelancaran dan keselamatan pelayaran kapal.

SOP dalam pelayaran kapal adalah serangkaian pedoman atau aturan yang dirancang untuk memastikan bahwa kapal beroperasi dengan aman, efisien, dan sesuai dengan hukum yang berlaku. SOP adalah suatu upaya pencegahan atau preventif agar pelayaran kapal dapat terlaksana dengan baik. SOP mencakup beberapa aspek seperti keamanan kapal, yaitu pengaturan tentang tindakan yang harus diambil untuk memastikan keselamatan kapal dan penumpang, seperti prosedur evakuasi, penggunaan alat keselamatan, serta prosedur penanganan darurat.

Prosedur juga perlu memastikan bahwa kapal dalam kondisi baik dan laik laut, maka dari itu perlu diadakan pemeriksaan rutin terhadap mesin, struktur kapal, serta alat navigasi. Navigasi memudahkan komunikasi pada kapal, dengan adanya penggunaan alat navigasi, dapat mengindahkan rute pelayaran menjadi aman. Komunikasi antara kapal dan pihak otoritas pelabuhan atau pengawas pelayaran menjadi lebih efisien dan efektif demi menjaga adanya keselamatan pada pelayaran. Jika hal-hal tersebut di atas tidak diindahkan, maka dapat saja terjadi kecelakaan ataupun tubrukan serta pencemaran di lingkungan maritim. Hal-hal tersebut termasuk pada pemenuhan SOP yang tidak dapat diabaikan. Terjadinya pengabaian dapat mengakibatkan suatu kealpaan dalam menjalankan profesi. Sebagaimana diketahui, kelalaian dapat mengakibatkan pertanggungjawaban hukum secara pidana. Dalam hal ini, pembagian kelalaian (culpa) termasuk dalam dua kategori, yaitu *culpa lata* (kelalaian berat) dan *culpa levis* (kelalaian ringan).

Pembagian ini penting dalam menentukan tingkat pertanggungjawaban pidana pelaku dan proporsionalitas sanksi yang akan dijatuhkan. Kelalaian berat berarti

membuktikan adanya unsur rasa tidak peduli yang sangat tinggi terhadap suatu akibat yang timbul. Kelalaian ringan memperlihatkan akan adanya kegagalan dalam memenuhi standar kehati-hatian yang wajar. Kelalaian terhadap SOP dalam pelayaran kapal dapat terjadi dalam berbagai bentuk, antara lain:

1. Tidak melakukan pemeriksaan kapal secara rutin, salah satu kelalaian yang dapat terjadi adalah tidak melakukan pemeriksaan terhadap kondisi teknis kapal sebelum berlayar, seperti mesin, peralatan keselamatan, dan navigasi.
2. Pelayaran kapal yang tidak mematuhi jalur atau rute pelayaran yang telah ditentukan, atau tidak mengikuti prosedur komunikasi dengan otoritas pelabuhan atau pengawas pelayaran yang berwenang.
3. Mengabaikan penggunaan alat keselamatan, pelatihan awak kapal, atau prosedur evakuasi yang benar.
4. Tidak memahami dalam merespons kondisi cuaca ekstrem, seperti badai atau gelombang tinggi, yang dapat membahayakan kapal dan penumpang.

Dalam konteks hukum Indonesia, pelayaran kapal yang lalai terhadap SOP dapat dikenakan sanksi hukum berdasarkan peraturan yang berlaku. Sanksi hukum yang dapat dijatuhkan termasuk denda, penghentian operasional kapal, atau bahkan sanksi pidana bagi nakhoda atau perusahaan pelayaran yang terbukti lalai. Terdapat beberapa langkah preventif dapat diambil, antara lain:

1. Memberikan pelatihan yang memadai mengenai SOP dan prosedur keselamatan kapal, agar awak kapal memahami betul apa yang harus dilakukan dan upaya keselamatan yang perlu dilakukan apabila bahaya terjadi.
2. Perlu diadakannya pemeriksaan rutin terhadap kondisi teknis kapal dan memastikan semua peralatan keselamatan dalam keadaan baik.
3. Perlu adanya penerapan sanksi yang tegas bagi pelanggaran SOP untuk memberikan efek jera.
4. Memastikan bahwa pengawasan terhadap pelayaran kapal dilakukan dengan baik oleh pihak otoritas pelabuhan dan pengawas pelayaran.

Kelalaian atas SOP dalam pelayaran kapal merupakan masalah serius yang dapat membahayakan keselamatan penumpang, awak kapal, serta lingkungan sekitar. Oleh karena itu, penting bagi semua pihak yang terlibat dalam pelayaran untuk memastikan bahwa setiap aspek operasional kapal sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh peraturan dan hukum yang berlaku.

F. Kerangka Teoritis

1. Teori Penegakan Hukum

Penegakan hukum dalam bahasa Belanda disebut *rechtstoepassing* atau *rechtshandhaving* dan dalam bahasa Inggris disebut dengan *law enforcement*,¹⁰ meliputi pengertian yang bersifat makro dan mikro. Makna bersifat makro mencakup seluruh aspek kehidupan masyarakat, berbangsa dan bernegara, sedangkan dalam pengertian mikro terbatas pada proses pemeriksaan di pengadilan termasuk proses penyelidikan, penyidikan, penuntutan hingga pelaksanaan putusan pidana yang mempunyai kekuatan hukum tetap.¹¹

Penegakan hukum ditujukan guna meningkatkan ketertiban dan kepastian hukum di dalam masyarakat. Hal ini dilakukan antara lain dengan menertibkan fungsi, tugas dan wewenang lembaga-lembaga yang bertugas menegakkan hukum menurut proporsi ruang lingkup masing-masing, serta didasarkan atas sistem kerjasama yang baik dan mendukung tujuan yang hendak dicapai.¹²

Penegakan hukum pidana merupakan bagian dari politik kriminal (*criminal policy*) sebagai salah satu bagian dari keseluruhan kebijakan penanggulangan kejahatan, memang penegakan hukum pidana bukan merupakan satu-satu tumpuan harapan untuk dapat menyelesaikan atau menanggulangi kejahatan itu secara tuntas. Hal itu merupakan suatu hal karena pada hakikatnya kejahatan itu merupakan masalah kemanusiaan dan masalah sosial bahkan dinyatakan sebagai *the oldest social problem* yang tidak dapat diatasi semata-mata dengan menggunakan hukum

¹⁰ Jandi Mukianto, *Prinsip dan Praktik Bantuan Hukum di Indonesia*, Kencana: Jakarta, 2017, Hlm. 1

¹¹ Chaerudin dan Syaiful Ahmad Dinar, *Strategi Pencegahan Dan Penegakan Hukum Tindak Pidana Korupsi*, Bandung: Refika Editama, 2008, Hlm 87

¹² Sanyoto, *Penegakan Hukum Di Indonesia*, Jurnal Dinamika Hukum Vol. 8 No. 3, 2008, Hlm 1

pidana.¹³

Penegakan hukum merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan. Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman dalam hubungan-hubungan hukum kehidupan bermasyarakat dan bernegara agar terciptanya kesejahteraan bersama. Penegakan hukum secara konkret ialah berlakunya hukum positif di dalam praktik yang harus ditaati. Jadi, memberikan keadilan di dalam suatu perkara berarti memutuskan hukum *in concreto* di dalam menjamin dan mempertahankan di taatinya hukum materiil dengan menggunakan cara prosedural yang ditetapkan oleh hukum formal.¹⁴

Satjipto Rahardjo menyatakan bahwa penegakan hukum merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide dan konsep-konsep menjadi kenyataan. Sedangkan menurut Soerjono Soekanto, secara konsepsional, maka inti dari arti penegakan hukum terletak pada kegiatan menyeraskan hubungan nilai-nilai yang dijabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan sikap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.¹⁵

Penegakan Hukum Pidana *In Abstracto*, yang merupakan tahap pembuatan atau perumusan (tahap formulasi) sudah berakhir saat diundangkannya suatu peraturan perundang-undangan. Tahap legislasi atau formulasi dilanjutkan ke tahap aplikasi dan tahap eksekusi. Dalam ketentuan perundang-undangan itu harus diketahui tiga masalah pokok hukum pidana yang berupa, yaitu:

- a. Tindak pidana (*strafbaar feit/criminal act/actus reus*);
- b. Kesalahan (*schuld/guilt/mens rea*); dan
- c. Pidana (*straf/punishment/poena*)

¹³ Dr. H.Edi Setiadi, *Sistem Peradilan Pidana Terpadu dan Sistem Penegakan Hukum Di Indonesia*, Kencana: Jakarta, 2017, Hlm. 139

¹⁴ Dellyana Shant, *Konsep Penegakan Hukum*, Sinar Grafika, Yogyakarta 1988, Hlm. 33

¹⁵ Soejono Soekanto. *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Rajawali, 1983, Hlm. 24

Penegakan Hukum Pidana *In Concreto* terbagi atas;

- a. Tahap penerapan atau aplikasi (penyidikan); dan
- b. Tahap pelaksanaan undang-undang oleh aparat penegak hukum, yang dapat disebut tahap yudisial dan tahap eksekusi.

Pada prinsipnya penegakan hukum pidana secara *in concreto* merupakan suatu proses terhadap penjatuhan pidana atau proses pemidanaan, sehingga proses pemidanaan tersebut merupakan bagian dari suatu proses penegakan hukum pidana untuk menegakkan kebenaran dan keadilan. Satjipto Raharjo berpendapat bahwa penegakan hukum itu bukan merupakan suatu tindakan yang pasti, yaitu menerapkan suatu tindakan yang pasti yaitu menerapkan hukum terhadap suatu kejadian, yang dapat di ibaratkan menarik garis lurus antara dua titik.¹⁶ Pelaksanaan dan penegakan hukum juga harus mencapai keadilan. Peraturan hukum tidak identik dengan keadilan. Selain itu juga ada penegakan hukum melalui aliran Sosiologis dari Roscoe Pound yang memandang hukum sebagai kenyataan sosial, hukum sebagai alat pengendali sosial atau yang dikenal dengan istilah *As a Tool of Social Engineering*.⁸

Hal terpenting dalam penegakan hukum sesungguhnya adalah dengan ditegakkannya hukum itu maka tujuan hukum itu terlaksana. Setidaknya menurut Sudikno Mertokusumo, dan A. Pitlo, terdapat tiga unsur yang harus selalu diperhatikan dalam melaksanakan penegakan hukum, yaitu: kepastian hukum (*rechtszekerheid/rechtsmatigheid*), kemanfaatan (*doelmatigheid*) dan keadilan (*gerichtigheid*).¹⁷ Penegakan hukum merupakan bagian kecil dari pembangunan hukum yang terus diupayakan. Penegakan hukum perlu didukung oleh unsur-unsur pembangunan hukum yang lain, seperti perencanaan hukum dan pembentukan hukum. Dalam melaksanakan penegakan hukum, satu hal penting yang harus diperhatikan adalah, bahwa hukum harus dipahami dan dikembangkan sebagai satu kesatuan sistem yang di dalamnya terdapat elemen kelembagaan (struktur hukum),

¹⁶ Satjipto Raharjo, *Sosiologi Hukum: Perkembangan Metode Dan Pilihan Masalah*, Sinar Grafika , Yogyakarta, 2002, hlm 190

¹⁷ Sudikno Mertokusumo, dan A. Pitlo, *Bab-bab tentang Penemuan Hukum*, Citra Aditya Bakti, Yogyakarta, 1993, hlm. 1.

elemen materi hukum (*Substansi Hukum*), dan elemen budaya hukum.

Teori penegakan hukum sebagaimana dikemukakan oleh Soekanto dan Rahardjo memiliki relevansi signifikan dengan penegakan hukum pidana terhadap kelalaian SOP pelayaran. UU Pelayaran merupakan manifestasi dari upaya mewujudkan ide-ide keadilan, kepastian hukum, dan kemanfaatan dalam konteks pelayaran. Penelitian yang dilakukan oleh Mukhlis¹⁸ dalam Jurnal Hukum Maritim (terakreditasi SINTA 2) menunjukkan bahwa ketentuan pidana dalam UU Pelayaran mencerminkan pendekatan *total enforcement* sebagaimana dikemukakan oleh Goldstein, namun dalam implementasinya lebih mengarah pada *actual enforcement* yang cenderung minimal dan reaktif. Penelitian tersebut mengungkapkan bahwa dari 127 kasus kelalaian SOP pelayaran yang terjadi pada periode 2018-2021, hanya 43 kasus (33,8%) yang diproses secara hukum.

Prasetyo dan Widodo¹⁹ dalam Jurnal Ilmu Hukum (terakreditasi SINTA 1) menyimpulkan bahwa disparitas antara *total enforcement* dan *actual enforcement* dalam penegakan hukum kelalaian SOP pelayaran disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain:

1. Kompleksitas pembuktian unsur kelalaian
2. Keterbatasan sumber daya penegak hukum maritim
3. Kurangnya koordinasi antar lembaga penegak hukum
4. Keterbatasan jangkauan pengawasan di wilayah perairan yang luas

Dicey (dalam Hadjon, 2020)²⁰ mengemukakan bahwa *rule of law* menghendaki adanya supremasi hukum, kesetaraan di hadapan hukum, dan perlindungan hak asasi manusia. Dalam konteks pelayaran, supremasi hukum diwujudkan melalui penegakan hukum yang konsisten terhadap pelanggar SOP tanpa memandang status atau kepentingan ekonomi.

¹⁸ Mukhlis, R. (2022). Implementasi Ketentuan Pidana dalam Undang-Undang Pelayaran. *Jurnal Hukum Maritim*, 12(1), hlm. 34-51.

¹⁹ Prasetyo, H., & Widodo, T. (2023). Disparitas Penegakan Hukum dalam Kasus Kelalaian Standar Operasional Prosedur Pelayaran. *Jurnal Ilmu Hukum*, vol 21(1), hlm 23-40.

²⁰ Hadjon, P.M. *Perlindungan Hukum bagi Rakyat di Indonesia*. Surabaya: Bina Ilmu. 2020.

Penelitian yang dilakukan oleh Sulistiyono dan Adji (2022) dalam Jurnal Keselamatan Transportasi (terakreditasi SINTA 2) mengungkapkan bahwa penegakan hukum terhadap kelalaian SOP pelayaran sering dipengaruhi oleh pertimbangan ekonomi dan operasional. Penelitian tersebut menemukan bahwa kapal-kapal besar milik perusahaan pelayaran dengan nilai ekonomi tinggi cenderung mendapatkan perlakuan berbeda dibandingkan kapal-kapal nelayan tradisional dalam hal penegakan hukum terhadap pelanggaran SOP.

Perbedaan perlakuan tersebut bertentangan dengan konsep *rule of law* dan berpotensi mengurangi efek *deterrence* dari penegakan hukum. Sebagaimana dikemukakan oleh Beccaria (dalam Atmasasmita, 2021)²¹, efek pencegahan (*deterrent effect*) dari hukum pidana sangat bergantung pada kepastian hukuman, bukan pada beratnya hukuman. Pelayaran kapal merupakan salah satu sektor transportasi yang sangat vital dalam perekonomian Indonesia, mengingat Indonesia sebagai negara kepulauan dengan ribuan pulau yang tersebar. Keamanan dan keselamatan dalam dunia pelayaran kapal harus menjadi prioritas utama. Setiap kelalaian dalam mengikuti SOP yang telah ditentukan dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan atau kerugian yang tidak hanya merugikan operator kapal, tetapi juga melibatkan masyarakat dan negara.

Penegakan hukum pidana terhadap kelalaian dalam pelaksanaan SOP di dunia pelayaran merupakan upaya yang sangat penting untuk menjaga agar seluruh elemen dalam industri pelayaran dapat berjalan sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Dalam melakukan kegiatan di bidang pelayaran setiap kapal harus mempunyai surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh petugas Kesyahbandaran demi bisa berlayar demi memenuhi kriteria persyaratan kelaiklautan kapal dalam berlayar.

Dalam Pasal 217 UU Pelayaran, Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal di pelabuhan. Surat persetujuan berlayar bisa diberikan oleh petugas Syahbandar kepada pihak yang mempunyai kapal, apabila kapal tersebut telah memenuhi syarat sebagaimana diatur dalam pasal

²¹ Atmasasmita, R. *Teori dan Kapita Selekta Kriminologi*. Bandung: Refika Aditama, 2021.

219 UU Pelayaran. Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari lembaga Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut dalam konstruksi dan kelengkapan kapal agar syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen-dokumen yang digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran.

Hal – hal yang perlu dilakukan oleh Syahbandar dalam pelaksanaan pengawasannya terdiri dari material kapal, konstruksi kapal, bangunan kapal, permesinan dan pelistrikan kapal, stabilitas kapal, tata susunan beserta alat penolong dan radio elektronika kapal. Selanjutnya masalah yang selalu terjadi mengenai pengawasan Syahbandar yaitu pemenuhan standar dalam berlayar. Penyebab kelebihan muatan (*overdraft*) sering terjadi karena pemeriksaan standar berlayar sering dibiarkan, sehingga mempunyai sebab-akibat yang sangat besar. Apabila hal tersebut dibiarkan dan tidak diawasi dengan baik, maka akan menjadi ancaman bagi keselamatan penumpang dalam melakukan pelayaran.

Kajian terhadap aturan-aturan pidana dalam UU Pelayaran beserta perubahannya, mengatur aspek hukum pelayaran di Indonesia, termasuk ketentuan tentang keselamatan kapal dan sanksi pidana bagi pihak yang melanggar ketentuan keselamatan tersebut. Dalam hal ini, analisis pidana akan melihat bagaimana ketentuan pidana tersebut diterapkan, apakah sudah memadai, dan apakah memberikan efek jera terhadap pelanggaran yang mengancam keselamatan kapal, serta penerapan hukum yang mengatur keselamatan kapal di Indonesia.

Penegakan hukum ini meliputi upaya untuk memastikan bahwa semua pihak yang terlibat dalam pelayaran (seperti pemilik kapal, operator, dan kapten kapal) mematuhi peraturan keselamatan yang ada dan menghadapi sanksi jika melanggar. Aspek yang dapat mengakibatkan terjadinya pelanggaran dan membahayakan keselamatan dapat di nilai dari faktor keselamatan kapal meliputi kelayakan kapal (stabilitas, struktur, alat keselamatan), perilaku kapten dan awak kapal dapat mempengaruhi adanya tindakan kelalaian, pelanggaran prosedur operasional, atau tindak pidana lain (seperti pemalsuan dokumen pelayaran), dan pengelolaan dan operasional yang mana kegagalan operator kapal atau perusahaan untuk mematuhi peraturan keselamatan.

Penegakan hukum dalam keselamatan kapal bertujuan untuk memastikan bahwa setiap kapal yang beroperasi memenuhi standar keselamatan pelayaran, guna mencegah kecelakaan dan melindungi nyawa serta lingkungan maritim. Selain itu, melakukan pengawasan dan inspeksi kapal secara berkala dalam Pemeriksaan Kelaikan Kapal (*Port State Control & Flag State Control*) dilakukan oleh otoritas pelabuhan atau Perhubungan Laut untuk memastikan kapal memenuhi standar keselamatan sebelum berlayar, melakukan audit dan sertifikasi keselamatan, seperti sertifikat kelaikan kapal (*Safety Certificate*), harus diperbarui secara berkala termasuk sertifikasi keahlian khusus terhadap nahkoda dan awak kapal, serta pengujian peralatan keselamatan, seperti sekoci, alat pemadam kebakaran, sistem komunikasi darurat, dan alat navigasi.

b. Teori Kepastian Hukum

Kepastian hukum (*legal certainty*) merupakan salah satu tujuan utama dari hukum dan menjadi landasan penting dalam konsep negara hukum (*rechtsstaat*). Dalam perkembangan teori hukum, konsep kepastian hukum telah menjadi fokus kajian para ahli hukum dari berbagai mazhab pemikiran, mulai dari aliran positivisme hukum hingga realisme hukum. Di Indonesia, sebagai negara yang menganut prinsip negara hukum sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, kepastian hukum menjadi salah satu pilar utama dalam pembangunan sistem hukum nasional.

Menurut Maria S.W. Sumardjono bahwa tentang konsep kepastian hukum yaitu bahwa “*secara normatif, kepastian hukum itu memerlukan tersediannya perangkat peraturan perundang-undangan yang secara operasional maupun mendukung pelaksanaannya. Secara empiris, keberadaan peraturan perundang-undangan itu perlu dilaksanakan secara konsisten dan konsekuen oleh sumber daya manusia pendukungnya*”²²

Menurut Radbruch, “*kepastian hukum dimaknai dengan kondisi dimana hukum dapat berfungsi sebagai peraturan yang harus ditaati*”. Hukum bertugas

²² Bagir Manan dan Kuntanan Magnar. *Beberapa Masalah Hukum Tata Negara*, Bandung: PT. Alumni, 2017. Hlm. 12.

menciptakan kepastian hukum karena bertujuan untuk menciptakan ketertiban dalam masyarakat. Kepastian hukum merupakan ciri yang tidak dapat dipisahkan dari hukum terutama untuk noma hukum tertulis.²³

Namun demikian, meskipun kepastian hukum sering disebutkan sebagai tujuan yang harus dicapai, pemahaman mengenai konsep ini seringkali bervariasi dan tidak memiliki kejelasan teoretis yang memadai. Sebagaimana dikemukakan oleh Shidarta (2018) dalam Jurnal Hukum Jentera, kepastian hukum seringkali dipahami secara parsial dan terbatas pada dimensi tekstual peraturan perundang-undangan, tanpa memperhatikan aspek implementasi dan efektivitasnya dalam masyarakat.

Kepastian hukum tidak cukup hanya dipahami sebagai keberadaan norma tertulis yang lengkap dan sistematis, melainkan harus menyentuh aspek implementatif yang menyeluruh dan diberlakukan secara adil. Kepastian hukum harus mampu memberikan rasa aman, prediktabilitas, serta perlindungan hukum yang merata bagi seluruh warga negara dan hanya segelintir golongan saja.

Oleh karena itu, tantangan terbesar dalam mewujudkan kepastian hukum di Indonesia bukan hanya terletak pada penyusunan regulasi, melainkan pada komitmen para penegak hukum dan pemangku kebijakan dalam menegakkannya secara konsisten, profesional, dan bebas dari intervensi. Dalam praktiknya, sering kali ditemukan bahwa hukum dijalankan tidak setara, sehingga menimbulkan ketidakpastian dan bahkan ketidakpercayaan masyarakat terhadap sistem hukum itu sendiri. Maka, diperlukan sinergi antara kualitas norma hukum, integritas aparat penegak hukum, dan partisipasi masyarakat sebagai pondasi dalam membangun kepastian hukum yang berkeadilan.

Kepastian hukum tidak hanya diukur dari tersusunnya peraturan yang lengkap, tetapi juga dari konsistensi penerapan dan penegakan aturan tersebut dalam praktik. Hal ini menjadi sangat penting dalam konteks keselamatan pelayaran, di mana SOP memberikan kepastian hukum bagi seluruh pelaku pelayaran, yaitu operator kapal, regulator, maupun masyarakat pengguna jasa. Tanpa implementasi SOP yang tegas dan merata, maka hukum hanya bersifat formalitas, terlebih dengan tidak adanya

²³ Siti Halilah, Mhd. Fakhrurrahman Arif, *Asas Kepastian Hukum Menurut Para Ahli*, Siyasa: Jurnal Hukum Tata Negara e-ISSN: 2656-9671, p-ISSN:2685- 6077 Volume 4, II, 2021, hlm. 60.

implementasi SOP, tidak akan ada preventif maupun represif yang nyata terhadap potensi pelanggaran.

Ketika SOP dilanggar namun tidak diikuti dengan penegakan hukum yang konsisten, maka muncul ketidakpastian yang melemahkan kepastian hukum itu sendiri. Oleh karena itu, penegakan hukum terhadap pelanggaran SOP pelayaran merupakan bentuk konkret dari kepastian hukum, yang tidak hanya melindungi keselamatan, tetapi juga membangun kepercayaan terhadap sistem hukum nasional ataupun internasional di bidang transportasi laut.

G. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan serangkaian kegiatan dalam mencari kebenaran suatu studi penelitian, yang diawali dengan suatu pemikiran yang membentuk rumusan masalah sehingga menimbulkan hipotesis awal, dengan dibantu dan persepsi penelitian terdahulu, sehingga penelitian bisa diolah dan dianalisis yang akhirnya membentuk suatu kesimpulan.²⁴

1. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian adalah tipe penelitian hukum normative, yakni bersifat hukum teoretis, menggunakan data sekunder seperti menggunakan peraturan perundang-undangan, keputusan pengadilan, teori hukum, asas-asas hukum, prinsip-prinsip hukum, dan dapat berupa hasil karya ilmiah.

2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penulisan penelitian yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).²⁵ Pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) pada dasarnya dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan yang

²⁴ Syafrida Hafni Sahir, *Metodologi Penelitian*, Yogyakarta: Penerbit KBM Indonesia, 2021, hlm. 1

²⁵ Prof. Dr. Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Edisi Revisi), Surabaya: Prenada Media Group, 2016. hlm. 133

bersangkut paut dengan permasalahan (isu hukum) yang sedang dihadapi terkait dengan penegakan hukum tindak pidana pelayaran.

Pendekatan konseptual (*conceptual approach*) adalah pemahaman terhadap pandangan atau doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum dapat menjadi pijakan untuk membangun argumentasi hukum ketika menyelesaikan permasalahan (isu hukum) yang sedang dihadapi terkait dengan konsep permasalahan dalam penegakan hukum tindak pidana pelayaran

3. Sumber Bahan Hukum

Untuk memecahkan isu hukum dan sekaligus memberikan preskripsi mengenai hal yang semestinya diperlukan sumber penelitian dapat dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu sumber bahan hukum primer dan sumber bahan hukum sekunder.

- A. Sumber bahan hukum primer adalah bahan-bahan yang bersumber dari peraturan perundang-undangan yang ada kaitannya dengan penegakan hukum tindak pidana pelayaran. Adapun peraturan perundang-undangan yang terkait adalah
1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 2. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana;
 3. United Nations Convention on The Law of The Sea (UNCLOS) 1982;
 4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
 5. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran;
- B. Adapun sumber bahan hukum sekunder berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan dokumen-dokumen resmi. Publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum, dan komentar-komentar atas putusan pengadilan.

H. Metode Pendekatan

Pendekatan penelitian yang menggabungkan aspek hukum (yuridis) dengan realitas sosial (sosiologis). Metode ini digunakan untuk mengkaji bagaimana hukum berlaku di masyarakat, baik secara normatif maupun dalam praktiknya. Fokus utamanya adalah memahami interaksi antara aturan hukum yang tertulis dengan perilaku, kebutuhan, dan dinamika sosial masyarakat.

1. Spesifikasi Penelitian

Pendekatan yang digunakan adalah berdasarkan fenomena atau permasalahan yang diteliti secara mendalam dan rinci, kemudian menganalisis aspek-aspek penting dari fenomena tersebut untuk memahami sebab-akibat, pola, atau implikasi yang ada.

Pendekatan ini melibatkan dua tahap utama: pertama, deskripsi fenomena atau data yang ada, dengan memberikan gambaran objektif dan jelas mengenai topik yang diteliti; kedua, analisis, di mana penulis menggali lebih dalam untuk menganalisis makna dan dampak dari fenomena tersebut dengan menggunakan teori atau kerangka konsep yang relevan.

2. Metode Analisis Data

Penelitian ini menggunakan metode analisis data kualitatif untuk memahami fenomena yang dikaji secara mendalam. Metode kualitatif dipilih karena pendekatan ini mampu menggali makna, interpretasi, dan pola yang muncul dari data empiris

I. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan terbagi menjadi 4 (empat) sebagai berikut:

BAB I Pendahuluan berisi tentang:

- a. Latar Belakang Masalah
- b. Perumusan Masalah
- c. Tujuan Penelitian

- d. Manfaat Penelitian,
- e. Kerangka Konseptual
- f. Kerangka Teori
- g. Metode Penelitian
- h. Sistematika Penulisan.

BAB II Tinjauan Pustaka berisi tentang:

1. Tinjauan dan analisis Pidana dan Kelalaian terhadap Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran hingga perubahan terakhir melalui Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024;
2. Tinjauan penegakan hukum terhadap keselamatan kapal berdasarkan SOP dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran hingga dan perubahan terakhir melalui Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024;

BAB III Hasil Penelitian dan Pembahasan berisi tentang:

1. Pengkajian secara mendalam ketentuan penegakan hukum, pidana dan kelalaian dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan perubahan-perubahannya melalui Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 yang berkaitan dengan keselamatan kapal.
2. Hasil analisa kendala utama dalam implementasi penegakan hukum, ketentuan pidana terkait keselamatan kapal di Indonesia, baik dari aspek regulasi, kelembagaan, maupun kesadaran pelaku pelayaran.

BAB IV Penutup

Berisikan kesimpulan dan saran dari penulisan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Pidana

Tindak pidana merupakan pengertian dasar dalam hukum pidana. Tindak pidana merupakan suatu pengertian yuridis, lain halnya dengan istilah perbuatan jahat atau kejahatan. Secara yuridis formal, tindak kejahatan merupakan bentuk tingkah laku yang melanggar undang-undang pidana. Oleh sebab itu setiap perbuatan yang dilarang oleh undang-undang harus dihindari dan barang siapa melanggarnya maka akan dikenakan pidana. Jadi larangan-larangan dan kewajiban-kewajiban tertentu yang harus ditaati oleh setiap warga Negara wajib dicantumkan dalam undang-undang maupun peraturan-peraturan pemerintah.²⁶

Kata-kata hukum pidana merupakan kata-kata yang mempunyai lebih daripada satu pengertian.²⁷ Sebagai contoh, dapat dikemukakan rumusan mengenai pengertian hukum pidana yang dibuat oleh Profesor Doktor W.L.G. Lemaire²⁸ sebagai berikut:

“Het strafrecht is samengesteld uit die normen welke geboden en verboden bevatten en waaraan (door de wetgever) als sanctie straf, d.i. een bijzonder leed, is gekoppeld. Men kan dus ook zeggen dat het strafrecht het normen stelsel is, dat bepaalt op welke gedragingen (doen of niet-doen waar handelen verplicht is) en onder welke omstandigheden het recht met straf reageert en waaruit deze straf bestaat”

Yang artinya:²⁹

“Hukum pidana itu terdiri dari norma-norma yang berisi keharusan-keharusan dan larangan yang (oleh pembentuk undang-undang) telah

²⁶ P.A.F. Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*. PT. Citra Aditya Bakti. Bandung. 1996. hlm. 7.

²⁷ P.A.F. Lamintang dan Franciscus Theojunior Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika. 2004. hlm. 1.

²⁸ *Ibid.*

²⁹ Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, 1996 op.cit, Hlm 2.

dikaitkan dengan suatu sanksi berupa hukuman, yakni suatu penderitaan bersifat khusus. Dengan demikian dapat juga dikatakan, bahwa hukum pidana itu merupakan suatu sistem norma-norma yang menentukan terhadap tindakan-tindakan yang mana (hal melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu) dan dalam keadaan-keadaan bagaimana hukuman itu dapat dijatuhkan, serta hukuman yang bagaimana yang dapat dijatuhkan bagi tindakan-tindakan tersebut.”

Dalam pandangan tersebut, dapat disimpulkan bahwa Pendapat Prof. Dr. Lemaire merefleksikan pendekatan klasik dalam hukum pidana yang logis, sistematis, dan menempatkan hukum pidana sebagai alat negara untuk menjaga keteraturan sosial dengan dasar prinsip keadilan dan kepastian hukum. Pendekatan ini tetap relevan dalam memahami struktur dan asas-asas dasar hukum pidana modern. Pernyataan bahwa hukum pidana mengatur perbuatan apa, dalam keadaan bagaimana, dan hukuman apa yang dapat dijatuhkan menekankan pentingnya Unsur tindak pidana (*actus reus*), keadaan objektif dan subjektif (*mens rea* dan kondisi pelaku), asas legalitas (*nullum crimen sine lege, nulla poena sine lege*), Pertanggungjawaban pidana, yang hanya dapat dijatuhkan jika semua unsur terpenuhi.

Pandangan Profesor W.P.J Pompe mengenai hukum pidana mengatakan bahwa:³⁰

“Hukum pidana itu sama halnya dengan hukum tata negara, hukum perdata dan hukum lain-lain bagian dari hukum, biasanya diartikan sebagai suatu keseluruhan dari peraturan-peraturan yang sedikit banyak bersifat umum yang diabstrak dari keadaan-keadaan yang bersifat konkret.”

Sedangkan, Profesor Simons berpendapat bahwa hukum pidana dapat dibagi menjadi hukum pidana dalam arti objektif atau *strafrecht in objectieve zin* dan hukum pidana dalam arti subjektif atau *strafrecht in subjectieve zin*. Hukum

³⁰ Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia.*, op.cit, hlm. 3

pidana dalam arti objektif adalah hukum pidana yang berlaku, atau yang juga disebut sebagai hukum positif atau *ius poenale*.³¹

Hukum pidana dalam arti objektif tersebut, oleh Profesor Simons, dirumuskan sebagai berikut:³²

“keseluruhan dari larangan-larangan dan keharusan-keharusan, yang atas pelanggaran-pelanggarannya oleh negara atau oleh suatu masyarakat hukum umum lainnya telah dikaitkan dengan suatu penderitaan yang bersifat khusus berupa suatu hukuman, dan keseluruhan dari peraturan-peraturan di mana syarat-syarat mengenai akibat hukum itu telah diatur serta keseluruhan dari peraturan-peraturan yang mengatur masalah penjatuhan dan pelaksanaan dari hukumannya itu sendiri.”

Hukum pidana dalam arti subjektif itu mempunyai dua pengertian, yaitu:

- a. Hak dari negara dan alat-alat kekuasaannya untuk menghukum, yakni hak yang telah mereka peroleh dari peraturan-peraturan yang telah ditentukan oleh hukum pidana dalam arti objektif.
- b. Hak dari negara untuk mengaitkan pelanggaran terhadap peraturan-peraturannya dengan hukuman.

Hukum pidana dalam arti subjektif di dalam pengertian seperti yang terakhir di atas, disebut sebagai *ius puniendi*. Dapat disimpulkan bahwa, Prof Simon menekankan hukum pidana bukan sekadar aturan tertulis, tapi juga menyangkut kekuasaan negara yang bersifat represif, sehingga pelaksanaannya harus dibatasi dan dikontrol secara ketat agar tidak disalahgunakan.

Pembagian terhadap hukum pidana dapat dibagi dalam hukum pidana materiil dan formil, pembagian ini mengacu pada dua aspek penting dalam hukum pidana. Hukum pidana materiil berkaitan dengan substansi atau materi kejahatan

³¹ *Ibid*, hlm 4.

³² *Ibid*.

itu sendiri, yaitu perbuatan yang dilarnag oleh undang-undang. Sementara itu, hukum pidana formil berkaitan dengan prosedur peradilan pidana, termasuk proses penyelidikan, penuntutan, persidangan, dan eksekusi putusan.³³

B. Tinjauan Tentang Kelalaian

Dalam pidana, terdapat bentuk kesalahan, diantaranya adalah kesengajaan (*dolus*) dan kelalaian (*culpa*). Kesengajaan adalah salah satu bentuk kesalahan dalam hukum pidana yang mengacu pada unsur kesadaran atau niat seseorang untuk melakukan Tindakan yang melanggar hukum. Kesengajaan terbagi menjadi dua kategori:³⁴

- a. *Dolus Directus* (kesengajaan langsung): ini terjadi ketika seseorang dengan sengaja dan secara langsung melakukan tindakan yang melanggar hukum dengan niat yang jelas dan sadar. Dalam hal ini, pelaku tindakan memiliki tujuan langsung untuk mencapai hasil yang melanggar hukum.
- b. *Dolus Indirectus* (kesengajaan tidak langsung): ini terjadi ketika seseorang dengan sengaja melakukan tindakan yang melanggar hukum dengan tujuan lain, tetapi dengan sadar mengetahui bahwa hasil yang melanggar hukum adalah konsekuensi yang tak terelakkan dari tindakannya. Dalam hal ini, pelaku tindakan mungkin tidak memiliki niat langsung untuk mencapai hasil yang melanggar hukum, tetapi ia sadar dan menerima bahwa hasil tersebut akan terjadi sebagai konsekuensi dari tindakannya.

Orang melakukan perbuatan pidana diniatkan-dilaksanakan timbul akibat dikehendaki (*Dolus*) dikarenakan ada 3 kesengajaan:³⁵

- a. Kesengajaan sebagai kepastian;

³³ Ecep Nurjamal, *Buku Ajar Hukum Pidana dan Penerapan Hukum Acara Pidana* (dilengkapi UU KUHP baru), 2023, Hlm. 5

³⁴ *Ibid*, hlm. 31.

³⁵ *Ibid*, hlm. 32.

- b. Kesengajaan sebagai diniatkan;
- c. Kesengajaan sebagai kemungkinan.

Kelalaian atau culpa adalah orang melakukan perbuatan pidana tak diniatkan perbuatan terjadi karena kealpaan atau kurang hati-hatian atau lalai.³⁶ Dengan bila kelalaian tersebut dihubungkan dengan hukum pidana, maka Jonkers³⁷ mengemukakan 4 (empat) unsur sebagai berikut:

- a. Perbuatan tersebut bertentangan dengan hukum (*wederrechtelijkheid*)
- b. Akibat dari perbuatan bisa dibayangkan (*noorzienbaarheid*)
- c. Akibat perbuatan sebenarnya dapat dihindari (*vermijdbaarheid*)
- d. Perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya (*verwijtbaarheid*)

Kelalaian dapat dibagi menjadi dua kategori:³⁸

- a. *Culpa Lata* (kelalaian berat): ini terjadi ketika seseorang dengan sengaja atau sangat ceroboh melanggar kewajibannya untuk bertindak dengan hati-hati. Kelalaian berat mencerminkan kecerobohan yang sangat serius atau kelalaian yang sangat tidak terima kasih, yang mengakibatkan dampak yang signifikan atau merugikan bagi orang lain.
- b. *Culpa Levis* (kelalaian ringan): ini terjadi ketika seseorang tidak memenuhi kewajibannya untuk bertindak dengan standar kehati-hatian yang wajar, tetapi tidak seburuk dalam hal kelalaian berat. Kelalaian ringan biasanya mencerminkan kegagalan untuk mengambil Tindakan yang diharapkan atau kekurangan dalam kehati-hatian dalam situasi tertentu.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ Catherine Elliot and Frances Quinn, *Tort Law*, Forth Edition, Pearson Longman, England 2003, hlm. 40

³⁸ Ecep Nurjamal, op.cit, Hlm. 33.

Pembagian kelalaian (*culpa*) ke dalam dua kategori, yaitu *culpa lata* (kelalaian berat) dan *culpa levis* (kelalaian ringan), mencerminkan bahwa pendekatan yang lebih rinci dalam memahami suatu kesalahan dalam hukum pidana, khususnya pada aspek ketidaksengajaan (*negligence*). Pembagian ini penting dalam menentukan tingkat pertanggungjawaban pidana pelaku dan proporsionalitas sanksi yang akan dijatuhkan. Kelalaian berat berarti membutkikan adanya unsur rasa tidak peduli yang sangat tinggi terhadap suatu akibat yang timbul. Kelalaian ringan memperlihatkan akan adanya kegagalan dalam memenuhi standar kehati-hatian yang wajar. Adanya pembagian kategori ini memisahkan beberapa unsur terkait dengan klasifikasi seberapa berat suatu kesalahan, menentukan pertanggungjawaban, dan mempengaruhi pada proporsionalitas hukuman yang akan diberikan.

C. Tinjauan Tentang Standar Operasional Prosedur pada Kapal

Dalam aspek UU Pelayaran, terdapat dasar hukum terkait SOP dalam memenuhi pedoman teknis dan operasional agar terciptanya keamanan dan keselamatan dalam berlayar. Keselamatan dalam aspek pelayaran merupakan aspek yang sangat krusial dalam penyelenggaraan transportasi laut. UU Pelayaran telah memberikan pengaturan yang cukup komprehensif terkait keselamatan dan keamanan pelayaran. Undang-Undang Pelayaran secara tegas membahas mengenai SOP terkait keselamatan kapal, meskipun tidak selalu menggunakan istilah 'SOP' secara eksplisit, namun secara intisari dapat di lihat bahwa UU Pelayaran mengatur standar keselamatan, kelaiklautan kapal, pemeriksaan keselamatan, dan persyaratan teknis.

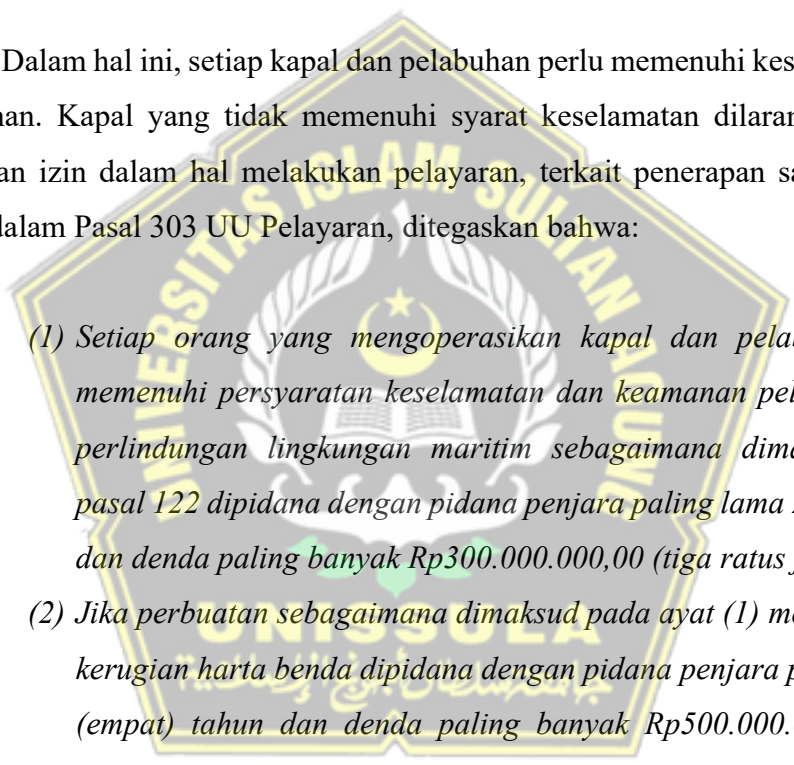
UU Pelayaran menyediakan kerangka hukum formal bagi SOP keselamatan kapal, yang kemudian dirinci lebih lanjut dalam peraturan pelaksana seperti Peraturan Pemerintah, Peraturan Menteri Perhubungan dan Keputusan Dirjen. Dalam UU Pelayaran, beberapa diantaranya diatur dalam pengaturan secara sistematis dalam Bab VIII tentang Keselamatan dan Keamanan Pelayaran, yang

meliputi Pasal 116 sampai dengan Pasal 123. Adapun beberapa pasal dikutip sebagai berikut:

Dalam pasal 122 UU Pelayaran, ditegaskan bahwa:

“Setiap pengoperasian kapal dan pelabuhan wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim.”

Dalam hal ini, setiap kapal dan pelabuhan perlu memenuhi keselamatan dan keamanan. Kapal yang tidak memenuhi syarat keselamatan dilarang atau tidak diberikan izin dalam hal melakukan pelayaran, terkait penerapan sanksi, hal ini diatur dalam Pasal 303 UU Pelayaran, ditegaskan bahwa:

- 
- (1) Setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud dalam pasal 122 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).*
 - (2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).*
 - (3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).*

Selain itu, dalam Pasal 135 UU Pelayaran, ditegaskan bahwa:

“Setiap kapal wajib diawaki oleh Awak Kapal yang memenuhi

persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional.”

Hal ini termasuk dalam pemenuhan SOP sumber daya manusia di kapal, dalam hal adanya pemenuhan kualifikasi dan sertifikat, maka awak kapal akan menjalankan pelatihan dalam upaya memenuhi kelaiklautan menjalankan kapal. Keseluruhan pengaturan tersebut mencerminkan upaya serius negara dalam menjamin keselamatan pelayaran di perairan Indonesia, yang sejalan dengan standar internasional. Namun, meskipun pengaturan ini cukup lengkap, tantangan terbesar tetap pada implementasinya di lapangan, termasuk dalam hal pengawasan yang masih lemah, kurangnya kesadaran keselamatan di kalangan operator kapal, serta keterbatasan sumber daya manusia yang terlatih dalam bidang keselamatan pelayaran.

Oleh karena itu, peran pengawasan oleh instansi terkait sangat diperlukan untuk memastikan bahwa peraturan ini dapat dijalankan dengan efektif. Dengan demikian, meskipun UU Pelayaran sudah memberikan dasar hukum yang kuat, keberhasilan penerapan keselamatan pelayaran sangat bergantung pada sinergi antara peraturan yang ada, pengawasan yang optimal, serta kesadaran dan komitmen seluruh pihak yang terlibat dalam operasional pelayaran. SOP dan Implementasi UU Pelayaran (beserta perubahan-perubahannya) menghadapi berbagai tantangan yang dapat menghambat efektivitasnya dalam meningkatkan keselamatan pelayaran dan tata kelola pelayaran di Indonesia. Terdapat beberapa tantangan utama dalam implementasi UU Pelayaran:

1. Keterbatasan Sumber Daya Manusia (SDM)

Salah satu tantangan terbesar adalah keterbatasan sumber daya manusia yang terlatih dalam bidang keselamatan pelayaran dan manajemen kapal. Meskipun UU Pelayaran mengharuskan setiap awak kapal dan operator pelayaran memenuhi standar kompetensi tertentu, sering kali terjadi kekurangan personel yang memiliki keterampilan dan sertifikasi yang memadai. Selain itu, pelatihan berkelanjutan juga penting agar awak kapal

dapat merespons situasi darurat dengan baik, namun hal ini seringkali terhambat oleh biaya dan logistik.

2. Ketidaksesuaian Infrastruktur

Infrastruktur pelabuhan dan fasilitas pendukung keselamatan pelayaran, seperti sistem navigasi, pelabuhan yang tidak sesuai standar, serta peralatan keselamatan yang kurang memadai, masih menjadi masalah. Meskipun UU Pelayaran mengharuskan kapal dan fasilitas pelabuhan memenuhi standar internasional, di banyak tempat, kondisi infrastruktur masih kurang memenuhi syarat untuk menjamin keselamatan pelayaran.

3. Kepatuhan terhadap Standar Internasional

Meskipun Indonesia telah mengadopsi banyak standar internasional, seperti *International Maritime Organization* (IMO), implementasi dan kepatuhan terhadap standar internasional masih belum sepenuhnya optimal. Hal ini seringkali disebabkan oleh kurangnya pemahaman tentang regulasi internasional, serta adanya perbedaan antara peraturan nasional dan praktik yang diterapkan di lapangan. Untuk itu, edukasi dan sosialisasi tentang pentingnya penerapan standar internasional sangat diperlukan untuk mencapai kesesuaian dengan regulasi dunia internasional.

4. Koordinasi yang Kurang Antar lembaga

Tantangan lain yang tak kalah penting adalah kurangnya koordinasi antara lembaga-lembaga yang memiliki wewenang dalam pengaturan pelayaran, seperti Polri, Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, Kementerian Perhubungan, dan Badan Pengelola Pelabuhan. Tumpang tindih kewenangan dan ketidaksepahaman antar lembaga dapat menghambat pelaksanaan tugas dan fungsi pengawasan. Misalnya, dalam kasus kecelakaan kapal, seringkali terjadi kebingungan dalam menentukan pihak yang berwenang dalam investigasi dan tindakan hukum.

5. Kualitas Infrastruktur dan Pengelolaan Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran juga memiliki peran besar dalam penerapan UU Pelayaran, terutama dalam penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Kapal (SMKK) dan pemeliharaan kelaiklautan kapal. Tantangan yang dihadapi adalah banyaknya perusahaan pelayaran yang tidak sepenuhnya mematuhi regulasi yang berlaku atau tidak memiliki sistem manajemen keselamatan yang memadai. Hal ini bisa disebabkan oleh keterbatasan biaya atau kurangnya kesadaran akan pentingnya keselamatan pelayaran.

6. Keterbatasan Teknologi

Dalam dunia pelayaran modern, penerapan teknologi seperti sistem pemantauan berbasis satelit dan sistem pelaporan otomatis sangat diperlukan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi pelayaran. Namun, banyak kapal di Indonesia yang masih belum memanfaatkan teknologi secara maksimal.

Implementasi UU Pelayaran yang mengatur keselamatan pelayaran, meskipun sudah cukup komprehensif, menghadapi banyak tantangan, terutama terkait dengan sumber daya manusia, pengawasan, infrastruktur, serta koordinasi antar lembaga. Untuk itu, upaya peningkatan kapasitas sumber daya manusia, penguatan pengawasan, pemutakhiran infrastruktur pelabuhan dan kapal, serta penegakan hukum yang tegas menjadi langkah-langkah penting yang harus dilakukan guna mewujudkan pelayaran yang aman, efisien, dan ramah lingkungan.

D. Kelalaian dalam Perspektif Hukum Islam

Dalam Islam, kelalaian dalam bekerja atau melakukan suatu pekerjaan termasuk pada mengabaikan tanggung jawab, tidak menjalankan amanah, atau bekerja secara asal-asalan. Hal ini sangatlah dikecam karena bertentangan dengan nilai-nilai amanah, ihsan, dan tanggung jawab yang sangat ditekankan dalam Al-Qur'an dan hadis. Dalam perspektif Islam, setiap individu memikul amanah dan

tanggung jawab dalam setiap pekerjaan yang dilakukannya. Sebagaimana tercantum dalam:

Al-Qur'an Surah Al-Ahzab (33): 72³⁹

“Sesungguhnya Kami telah mengemukakan amanat kepada langit, bumi dan gunung-gunung, maka semuanya enggan untuk memikul amanat itu dan mereka khawatir akan mengkhianatinya, dan dipikullah amanat itu oleh manusia. Sungguh, manusia itu sangat zalim dan sangat bodoh.”

Ayat ini menunjukkan betapa beratnya tanggung jawab (amanah), dan bahwa manusia seringkali lalai atau tidak sadar akan beban tersebut. Kelalaian dalam bekerja bisa dimaknai sebagai pengkhianatan terhadap amanah yang diemban.

Allah berfirman dalam surat Al Insyirah 7-8:

“Apabila kamu telah selesai (dari sesuatu urusan), kerjakan dengan sungguh-sungguh (urusan) yang lain. Dan hanya kepada Tuhanmulah hendaknya kamu berharap.” Quran Surat Al Insyirah 7-8⁴⁰

Hadis ini menekankan sebagai manusia, alangkah pentingnya untuk terus bersemangat dan berupaya dalam menyelesaikan suatu urusan dengan kesungguhan hati. Hal ini menggambarkan bahwa dalam menyelesaikan satu urusan, tidak lupa kita sebagai manusia berupaya semaksimal mungkin dan disertai dengan adanya doa kepada Allah SWT. Kelalaian dalam bekerja bertentangan langsung dengan prinsip ini. Ditegaskan bahwa Allah SWT menyukai apabila umatnya melakukan pekerjaan dengan kesungguhan dan melakukan yang terbaik.

³⁹ Kementerian Agama Republik Indonesia, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, Jakarta: Lajnah Pentashihan Mushaf Al-Qur'an, 2019, QS. Al-Ahzab (33): 72.

⁴⁰ NU Online, Al-Qur'an, QS. Al-Insyirah 7-8.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Penegakan Hukum Pidana Terhadap Pelayaran Kapal Yang Lalai Atas Standar Operasional Prosedur

SOP pelayaran adalah seperangkat aturan yang disusun untuk mengatur seluruh aktivitas operasional kapal, mulai dari prosedur pelatihan awak kapal, penggunaan alat keselamatan, hingga penanganan keadaan darurat. Jika kelalaian dalam pelaksanaan SOP terjadi, potensi kecelakaan pelayaran dapat merugikan nyawa manusia. Oleh karena itu, negara melalui sistem hukum pidana berperan untuk memberikan sanksi kepada pihak-pihak yang bertanggung jawab atas kelalaian tersebut. Regulasi dan undang-undang yang mengatur tentang kelalaian dan kewajiban keselamatan pelayaran menjadi dasar utama dalam penerapan hukum pidana terhadap pelaku kelalaian SOP.

Penegakan hukum pidana dalam kasus kelalaian SOP pelayaran tidak hanya menuntut pertanggungjawaban dari individu yang terlibat, seperti nakhoda kapal atau awak kapal, tetapi juga harus dilihat dari perspektif tanggung jawab masing-masing pihak terkait. Misalnya, berdasarkan Pasal 359 KUHP, nakhoda atau awak kapal yang terbukti lalai dalam menjalankan SOP yang menyebabkan kecelakaan dapat dikenakan sanksi pidana atas kelalaian yang menyebabkan kematian atau cedera. Selain itu, Pasal 330 ayat (3) UU Pelayaran juga mengatur bahwa nakhoda kapal memiliki kewajiban untuk mematuhi prosedur keselamatan yang ditetapkan dalam SOP, dan kelalaian dalam hal ini bisa berakibat fatal bagi keselamatan pelayaran.

Pengadilan dapat mempertimbangkan *dolus* atau *culpa* dalam menjatuhkan hukuman. Dalam kasus ini, kelalaian bisa berupa kegagalan nakhoda atau awak kapal untuk memastikan bahwa peralatan keselamatan berfungsi dengan baik, tidak dilaksanakannya pelatihan darurat secara teratur, atau kurangnya pengawasan terhadap prosedur keselamatan kapal. Penting untuk dipahami bahwa penegakan hukum pidana terhadap kelalaian SOP pelayaran juga melibatkan tanggung jawab

dari perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapal. Pasal 333 UU Pelayaran mengatur tentang tindak pidana di bidang pelayaran dianggap dilakukan oleh korporasi untuk dan atas nama korporasi, yang harus memastikan bahwa kapal yang dioperasikan memenuhi standar keselamatan dan prosedur yang telah ditetapkan.

Selain itu, suatu perusahaan pelayaran yang terbukti tidak melaksanakan kewajibannya dalam mengawasi SOP, dapat dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Dalam masa dewasa ini, salah satu kelemahan dalam penegakan hukum pidana terhadap pelanggaran SOP dalam pelayaran adalah kurangnya pengawasan terhadap korporasi. Dalam banyak kasus, hukuman sering kali hanya dijatuhkan kepada individu, sementara perusahaan sebagai entitas hukum yang lebih besar tidak mendapat sanksi yang sepadan, meskipun mereka turut bertanggung jawab atas kelalaian yang terjadi.

Penegakan hukum pidana terhadap pelanggaran SOP pelayaran tidak terlepas dari berbagai tantangan, baik dalam aspek proses hukum maupun dalam koordinasi antar lembaga penegak hukum. Salah satu tantangan utama adalah kurangnya koordinasi antara lembaga-lembaga yang terlibat dalam penyidikan dan penuntutan, seperti Polri, Kementerian Perhubungan, dan TNI Angkatan Laut. Dalam UU Pelayaran, terdapat beberapa pihak berwenang yang memiliki fungsi dan kedudukannya sebagai berikut:

PIHAK BERWENANG	KEWENANGAN	DASAR HUKUM (PASAL)
Syahbandar	Pemeriksaan teknis, penahanan kapal, penyidikan administrative serta dalam melaksanakan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan Syahbandar melaksanakan tugas sebagai Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan	Pasal 207, 208, 212 UU Pelayaran

Polisi Air (Polairud) & Tentara Nasional Indonesia	Penyidikan dan penindakan pidana pelayaran, Syahbandar dapat meminta bantuan kepada Kepolisian Republik Indonesia dan/atau Tentara Nasional Indonesia.	Pasal 212 UU Pelayaran jo KUHAP
PPNS	tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran diberi wewenang khusus sebagai penyidik, berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia.	Pasal 282 UU Pelayaran
Kejaksaan & Pengadilan	Penuntutan dan pemidanaan atas pelanggaran hukum pelayaran	Pasal 212 UU Pelayaran jo KUHAP

Kasus KM Sinar Bangun mengungkapkan kelalaian besar terkait pengawasan jumlah penumpang yang melebihi kapasitas kapal serta kurangnya alat keselamatan yang memadai. Meskipun proses penegakan hukum telah dilakukan, dengan penetapan pemilik kapal dan nakhoda sebagai tersangka, hukuman yang dijatuhkan dinilai relatif ringan mengingat jumlah korban yang sangat besar. Hal ini menunjukkan adanya kelemahan dalam penegakan hukum, khususnya terkait pengawasan oleh pihak berwenang seperti syahbandar. Dalam Pasal 138 ayat 2 UU Pelayaran, sebelum kapal berlayar, nakhoda wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan dan melaporkan hal tersebut kepada Syahbandar. Lebih lanjut dalam Pasal 209 UU Pelayaran ditegaskan, dalam melaksanakan fungsi dan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 dan Pasal 208 Syahbandar mempunyai kewenangan: a. mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan; b. memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal; c. menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan; d. melakukan pemeriksaan kapal; e. menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar; f. melakukan

pemeriksaan kecelakaan kapal; g. menahan kapal atas perintah pengadilan; dan h. melaksanakan sijil Awak Kapal. Dalam pasal tersebut, jelas bahwa syahbandar mempunyai kewenangan dalam pemeriksaan kapal dan menerbitkan surat persetujuan berlayar. Hal ini menegaskan bahwa syahbandar bertugas memeriksa dan memastikan bahwa kapal dalam kondisi laik laut, baik dari aspek teknis, administrasi kapal, maupun kesiapan awak kapal sebelum diberi izin berlayar (*clearance*).

Sementara itu, pada kasus KM Karya Indah kelalaian dalam SOP teknis kapal, seperti penggunaan material yang tidak sesuai standar dan ketidaksesuaian peralatan keselamatan, menjadi faktor utama penyebab kebakaran yang memakan korban jiwa. Meskipun empat tersangka ditetapkan, penegakan hukum di sini terkesan lebih fokus pada individu, yakni nakhoda, kepala kamar mesin, dan pemilik kapal, sementara faktor kelalaian pengawasan oleh pihak yang lebih besar, seperti perusahaan pelayaran atau regulator, masih kurang mendapatkan perhatian yang memadai. Dalam hal adanya penggunaan material tidak sesuai standar, dan ketidaksesuaian peralatan keselamatan, nahkoda dan awak berperan penting karena tanggung jawab utamanya terletak pada nakhoda dan awak kapal. Nahkoda dan awak kapal perlu memastikan alat pemadam kebakaran berfungsi, prosedur dijalankan, dan tidak ada pelanggaran SOP di atas kapal.

Dalam beberapa kasus kecelakaan kapal yang pernah terjadi, ada beberapa kasus yang membuktikan bahwa kelalaian SOP sangat berpengaruh dalam keselamatan kapal, sebagai berikut:



KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
REPUBLIK INDONESIA

LAPORAN AKHIR

KNKT.21.04.07.03

Laporan Investigasi Kecelakaan Pelayaran

TUBRUKAN ANTARA *HABCO PIONEER* DENGAN
BAROKAH JAYA

PERAIRAN UTARA INDRAMAYU, JAWA BARAT
REPUBLIK INDONESIA

3 APRIL 2021



2022

Dalam laporan KNKT, dijelaskan terkait dengan informasi faktual kejadian yang pada mulanya, tanggal 30 Maret 2021, sekitar pukul 18:18 WITA,⁴¹ kapal pengangkut muatan curah Habco Pioneer bertolak dari perairan Balikpapan, Kalimantan Timur menuju Merak, Banten membawa sebanyak 29.000 MT batu bara dengan draf 9,9 m.⁴² Kapal berencana melakukan pelayaran dari Balikpapan menyusuri utara Pulau Jawa hingga ke Merak.

⁴¹ Waktu Indonesia Bagian Timur

⁴² Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia, *Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Pelayaran Tubrukan Antara Habco Pioneer Dengan Barokah Jaya Perairan Utara Indramayu Jawa Barat Republik Indonesia*, op. cit, hlm 1.

Pada tanggal 2 April sekitar pukul 18:00 WIB⁴³, kapal penangkap ikan Barokah Jaya berlabuh di barat daya Pulau Rakit dan melakukan persiapan penangkapan ikan. Awak Barokah Jaya menggunakan lampu bangkrak dan menyiapkan jaring. Lebih lanjut, pukul 22:00 WIB, penebaran jaring dimulai. Proses dilakukan dengan membentuk lingkaran dengan lampu bangkrak diletakan di tengah-tengah cincin. Kegiatan berlangsung hingga pagi hari.⁴⁴

Sekitar pukul 10.00 WIB, perbaikan gigi reduksi selesai. Barokah Jaya bertolak ke area tangkap selanjutnya di utara-timur laut. Nakhoda memegang kemudi kapal, sedangkan KKM berada di sampingnya. Saat itu haluan kapal 015° dan kecepatan sekitar 6,5 knot. Tidak lama kemudian KKM meninggalkan ruang kemudi. KKM selanjutnya membagikan rokok dan makan siang bersama awak kapal lainnya. Setelah makan, sebagian besar awak kapal tidur di atap dan di ruang perbekalan. Sembari beristirahat di atap, KKM sesekali melihat air buangan pendingin mesin induk yang dialirkan ke sebelah kiri lambung kapal.⁴⁵

Sekitar pukul 12.40 WIB, sembari mengerjakan laporan, Mualim II mengamati situasi perairan dan melihat sebuah kapal penangkap ikan di haluan Habco Pioneer. Mualim II memerintahkan Kadet Dek untuk mengawasi kapal tersebut. Kapal tersebut berlayar dari selatan mengarah ke utara memotong haluan Habco Pioneer. Mualim II lalu meninggalkan pekerjaannya dan memastikan pergerakan kapal tersebut dengan teropong. Mualim II melihat jaring di belakang kapal tersebut dan melihat awak kapal yang sedang beraktivitas di atas geladaknya. Mualim II meyakini kapal tersebut sedang menangkap ikan.⁴⁶

⁴³ Waktu Indonesia Bagian Barat

⁴⁴ Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia, *Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Pelayaran Tubrukan Antara Habco Pioneer Dengan Barokah Jaya Perairan Utara Indramayu Jawa Barat Republik Indonesia*, op.cit, hlm.12.

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ *Ibid*, hlm 2.



Gambar I-1: Data AIS Habco Pioneer Tanggal 3 April 2021 dan Lokasi Kejadian (diolah dengan google earth)

Mualim II sempat mebgubah haluan sedikit ke kiri menghindari jaring belakang kapal. Barokah Jaya waktu itu terlihat bergerak mengarah ke utara-timur laut menerjang gelombang laut. Mualim II kembali menggunakan teropong memastikan kapal penangkap ikan tersebut tidak sedang menjaring dan memutuskan tetap mempertahankan haluan Habco Pioneer. Setelah itu Mualim II kembali ke meja peta melanjutkan pekerjaannya. Pukul 13.27 WIB, Kadet Dek melaporkan ke Mualim II jika kapal penangkap ikan tersebut masih di haluan kiri. Mualim II bergegas ke Radar 1 dan ke anjungan kiri. Barokah Jaya terlihat tetap mengarah ke utara. Mualim II sempat mengatakan kepada Kadet Dek jika melihat pergerakan kapal tersebut mungkin bisa bertabrakan dengan Habco Pioneer. Mualim II mengira kapal tersebut tetap akan memotong haluan Habco Pioneer. Melihat tindakan kapal penangkap ikan tersebut dan jarak kedua kapal sudah dekat, Mualim II memutuskan mengubah haluan Habco Pioneer dengan kemudi manual ke kiri 10° sehingga haluan kapal menjadi sekitar 260° . Mualim II mengarahkan haluan Habco Pioneer ke lambung kanan Barokah Jaya. Setelah itu Kadet Dek yang berdiri di anjungan kiri tidak dapat lagi melihat posisi kapal

penangkap ikan tersebut. Beberapa saat kemudian Mualim II lalu memutuskan cikal ke kiri.⁴⁷

Sekitar pukul 13.28 WIB, di atas Barokah Jaya, seorang awak kapal yang sedang berada di ruang perbekalan mendengar teriakan “*ada kapal!*”. Pada saat itu KKM juga ikut terbangun karena mendengar suara mesin induk pelan. Mendengar putaran mesin seperti diturunkan, KKM langsung memperhatikan buangan air pendingin mesin induk di lambung kiri dan tibatiba haluan Habco Pioneer menubruk lambung kiri Barokah Jaya. Di atas Habco Pioneer, Masinis Jaga yang sedang melakukan perawatan mesin bantu di ruang mesin mendengar suara benturan. Nakhoda Habco Pioneer yang saat itu sedang bersantai di ruang perwira juga mendengar suara benturan.⁴⁸

Atas tubrukan kapal tersebut, sebanyak 4 orang awak Barokah Jaya dinyatakan meninggal dunia, 13 orang hilang dan 15 orang selamat. Adapun Kerusakan yang terjadi pada kapal Habco Pioneer dapat dikatakan tidaklah mengakibatkan kerugian yang besar, berbeda dengan KM Barokah Jaya.



Gambar I-3: Bekas Tubrukan dengan Barokah Jaya di Haluan Habco Pioneer (Lingkaran Merah)

Gambar I-4: Bekas Tubrukan dengan Barokah Jaya di Haluan Kanan Habco Pioneer



Gambar I-5: Barokah Jaya Terbalik (sumber: Basarnas)



Gambar I-6: Kondisi Barokah Jaya (sumber: Basarnas)

⁴⁷ *Ibid*, hlm 3.

⁴⁸ *Ibid*, hlm. 3.

Sesuai aturan COLREGs dalam situasi bersilang dan tanggung jawab antarkapal dalam kejadian ini, Barokah Jaya yang sedang tidak dalam kegiatan menangkap ikan dan Habco Pioneer merupakan dua kapal tenaga yang sedang berlayar (*power driven vessel*). Oleh karena situasinya, Barokah Jaya diharuskan menyimpang dari jalur Habco Pioneer yang bertindak sebagai kapal yang bertahan.⁴⁹

Dengan pengalaman yang telah lama dimilikinya, kemungkinan Nakhoda Barokah Jaya dapat mengenali dan mengambil tindakan yang tepat untuk menghindarkan kapalnya akan risiko tubrukan dengan Habco Pioneer. Namun sebelum kejadian, Barokah Jaya tetap mempertahankan haluannya dan telah menempatkan kapalnya dalam situasi risiko tubrukan. Nakhoda mungkin mengubah haluannya saat jarak kedua kapal sudah dekat. Tindakan Nakhoda Barokah Jaya tersebut kemungkinan disebabkan oleh Nakhoda yang tidak mengamati pergerakan Habco Pioneer yang ada di lambung kanannya atau Nakhoda meyakini kemampuan olah gerak kapalnya lebih baik dan baru mengubah haluannya ketika jarak kapal cukup dekat. Sementara itu, Mualim II Habco Pioneer telah mengetahui situasi Barokah Jaya sekitar 13 menit sebelum kejadian dan berasumsi kapal tersebut akan menyimpang dari jalur Habco Pioneer. Setelah menyadari kehadiran Barokah Jaya saat itu, Mualim II tetap melanjutkan pekerjaannya di laptopnya. Baru setelah Kadet Dek kembali menginfokan bahwa Barokah Jaya masih di haluan kiri beberapa saat sebelum tubrukan, Mualim II mengambil tindakan menghindar. Tindakan kedua kapal itu terlambat untuk mengambil tindakan menghindar apapun yang efektif. Sesuai dengan aturan 8 COLREGs dan kecakapan pelaut yang baik, setiap tindakan untuk menghindari tubrukan seharusnya dilakukan secara tegas dan dalam waktu yang cukup lapang (sedini mungkin).⁵⁰

Perubahan haluan yang dilakukan harus cukup besar karena dalam kasus ini kapal berlayar di perairan bebas sehingga jelas bagi kapal lainnya yang sedang mengamati. Namun dalam kejadian ini, kedua kapal tidak mengambil tindakan

⁴⁹ *Ibid*, hlm. 16

⁵⁰ *Ibid*, hlm. 16

tersebut sehingga terjadi keadaan terlalu dekat (*close quarter situation*). Sehingga kedua kapal mengambil tindakan antisipasi yang tidak terduga yang menyebabkan kedua kapal berbelok mengarah ke titik tubrukan. Ketika melihat pergerakan Barokah Jaya yang tidak mengubah haluannya seperti yang diharapkannya, Mualim II akhirnya memutuskan menghindar ke kiri saat jarak kedua kapal begitu dekat. Sayangnya, tindakan ini tidak mengikuti aturan COLREGs bagi kapal bertahan yang membantu menghindar dari risiko tubrukan untuk tidak boleh mengubah haluannya ke kiri terhadap kapal yang berada di lambung kirinya.⁵¹



Kasus tabrakan KM Barokah Jaya dan MV Habco Pioneer menunjukkan kegagalan dalam komunikasi dan pengawasan keselamatan yang mengarah pada tabrakan fatal. Walaupun penegakan hukum telah dilakukan terhadap nakhoda kedua kapal, banyak faktor yang lebih sistemik seperti manajemen keselamatan kapal dan pengawasan dari regulator yang tidak mendapat sorotan cukup besar. Rekomendasi dari KNKT mengenai penyempurnaan aturan keselamatan dan pengawasan yang lebih ketat oleh pihak terkait sangat penting untuk mencegah kejadian serupa di masa depan.

⁵¹ *Ibid.*

Temuan adalah pernyataan dari semua kondisi, peristiwa atau keadaan penting dalam urutan kecelakaan. Temuan-temuan tersebut merupakan tahap-tahap signifikan dalam kecelakaan, tetapi tidak selalu bersifat kausal, atau menunjukkan kekurangan. Beberapa temuan menunjukkan kondisi yang sudah ada sebelum urutan kecelakaan, tetapi biasanya penting untuk memahami terjadinya, biasanya dalam urutan kronologis. Dalam kejadian ini, KNKT mengidentifikasi beberapa temuan sebagai berikut:⁵²

1. Mualim II Habco Pioneer memiliki pengalaman tujuh tahun sebagai mualim.
2. Nakhoda Barokah Jaya memiliki SKK 60 dan pengalaman puluhan tahun sebagai nakhoda kapal penangkap ikan.
3. Sesuai dengan COLREGs Dalam Aturan 15 tentang situasi menyilang, Habco Pioneer sebagai kapal yang bertahan sedangkan Barokah Jaya sebagai kapal yang menyimpang. Mualim II memahami Habco Pioneer sebagai kapal yang bertahan.
4. Prosedur navigasi dalam Prosedur Pengoperasian Kapal HP-K03 PT HP menyebutkan perwira jaga harus dengan tegas melaksanakan aturan pencegahan tubrukan di laut dengan pengamatan keliling, penggunaan peralatan navigasi, serta harus memeriksa dan memastikan kehadiran kapal lain atau risiko tubrukan. Perwira jaga juga diberikan wewenang mengoperasikan suling dan mempergunakannya tanpa ragu-ragu.
5. Sampai dengan sebelum tubrukan, kemungkinan pengamatan berkesinambungan tidak dipertahankan karena awak di anjungan Habco Pioneer berdiskusi tentang hal yang tidak berkaitan dengan situasi lingkungan saat itu.
6. Mualim II Habco Pioneer tidak dapat mendeteksi pergerakan Barokah Jaya di radar S-Band dengan kondisi ombak dan gerimis meskipun telah

⁵² *Ibid*, hlm 21.

mengubah pengaturan di radar. Sementara itu, radar X-Band yang memiliki kemampuan lebih baik untuk mendeteksi objek kecil tidak dioperasikan.

7. Penggunaan salah satu radar setiap empat jam jaga di Habco Pioneer tidak disebutkan dalam manual sistem manajemen keselamatan.
8. Kapal penangkap ikan dengan ukuran tonase kotor kurang dari GT 60 tidak diwajibkan memasang dan mengaktifkan AIS.
9. Mualim II Habco Pioneer berasumsi Barokah Jaya tidak mengubah haluannya dan tidak terpikir menggunakan suling kapal untuk menarik perhatian kapal ikan tersebut.
10. Mualim II Habco Pioneer memutuskan berbelok ke kiri karena berasumsi Barokah Jaya yang berada di haluan kiri tetap memotong haluan Habco Pioneer.
11. Pada saat kejadian, hanya Nakhoda seorang diri di ruang kemudi Barokah Jaya sementara awak lainnya beristirahat.
12. Barokah Jaya hanya memiliki satu unit radio SSB yang siaga di frekuensi internal kapal penangkap ikan dan tidak memiliki radio VHF.
13. Jumlah jaket penolong di atas kapal Barokah Jaya sebanyak 19 buah, sedangkan jumlah awak kapalnya sebanyak 32 orang.
14. Seluruh awak Barokah Jaya tidak memiliki sertifikat keterampilan kapal penangkap ikan.
15. Terdapat beberapa pekerja di bawah usia 18 tahun di atas Barokah Jaya.
16. Surat Persetujuan Berlayar tetap diterbitkan meskipun terdapat pekerja dengan usia di bawah 18 tahun dan jumlah awak kapal melebihi jumlah jaket penolong.
17. Rekaman audio di anjungan dan tangkapan radar pada saat kejadian di dalam data VDR yang diberikan oleh PT HP tidak tersedia

Dapat di lihat bahwa tindakan untuk menghindari tabrakan harus dilakukan secara tegas dan dini dalam melakukan upaya pencegahan. Namun, dalam kasus ini tindakan menghindar dilakukan sangat terlambat, sehingga menciptakan situasi *close quarter*. Selain itu, dapat di lihat bahwa Barokah Jaya kapal yang wajib menyimpang (*give-way vessel*), namun tetap mempertahankan haluan, hal ini

bertentangan dengan kewajiban untuk menghindari tabrakan. Seyogyanya awak kapal Habco Pioneer melakukan sejumlah langkah signifikan untuk menjaga jarak dengan Barokah Jaya. Mengubah haluan merupakan langkah terbaik yang idealnya dilakukan jauh sebelum kedua kapal berada pada jarak yang sulit untuk menghindar. Langkah lainnya yang dapat dilakukan adalah dengan menarik perhatian kapal lain melalui penggunaan bunyi (suling kapal) yang telah diatur dalam COLREGs. Namun, sesaat sebelum kejadian, ketika Mualim II dalam keadaan ragu-ragu dan tidak mengetahui maksud pergerakan Barokah Jaya, Mualim II-selain membutuhkan waktu menyalakan suling-tidak terpikir untuk menggunakan suling guna menarik perhatian Barokah Jaya. Kedua jenis upaya tersebut, jika dilakukan oleh awak Habco Pioneer, kemungkinan besar akan dapat menghindari bahaya tubrukan. Namun demikian, tindakan tersebut biasanya dilakukan oleh awak kapal yang memiliki mental model yang benar bahwa kapal perikanan di laut adalah bahaya (hazard) yang harus sedapat mungkin dihindari.⁵³ Kelalaian ini dapat memenuhi unsur tindak pidana pelayaran sebagaimana diatur dalam:

Pasal 305 UU Pelayaran:

“Setiap orang yang tidak memelihara kapalnya sehingga tidak memenuhi sesuai persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 130 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah)”

Pasal 306 UU Pelayaran:

“Setiap orang yang mengoperasikan kapal yang tidak memenuhi persyaratan perlengkapan navigasi dan/atau navigasi elektronika kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 131 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah)”

⁵³ Ibid, hlm 17.

Selain itu, penegakan hukum tidak cukup hanya menindak nakhoda, tetapi harus diarahkan pada adanya pembenahan sistem manajemen keselamatan kapal, termasuk pengawasan izin pelayaran dan kecakapan awak kapal, serta evaluasi terhadap fungsi regulator (Syahbandar dan Ditjen Perhubungan Laut), karena Surat Persetujuan Berlayar tetap dikeluarkan walaupun jumlah pelampung tidak memadai dan terdapat pekerja anak.

Adanya kelalaian tersebut dapat dihubungkan dengan unsur kelalaian ataupun termasuk pada pertanggung jawaban secara pidana. Kelalaian menurut Jonkers⁵⁴ terdiri dari 4 (empat) unsur sebagai berikut:

- a. Perbuatan tersebut bertentangan dengan hukum (*wederrechtelijkheid*)
- b. Akibat dari perbuatan bisa dibayangkan (*noorzienbaarheid*)
- c. Akibat perbuatan sebenarnya dapat dihindari (*vermijdbaarheid*)
- d. Perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya (*verwijtbaarheid*)

Serta, termasuk pada kategori kelalaian *Culpa Lata* (kelalaian berat) yang terjadi ketika seseorang dengan sengaja atau sangat ceroboh melanggar kewajibannya untuk bertindak dengan hati-hati. Kelalaian berat mencerminkan kecerobohan yang sangat serius atau kelalaian yang mengakibatkan hal-hal fatal hingga menyebabkan kematian, mengakibatkan dampak yang signifikan atau merugikan bagi orang lain.

Dalam hal terjadinya kelalaian yang dapat menyebabkan kecelakaan dan/atau kematian dan pertanggungjawaban pidana pada nahkoda dan/atau setiap orang, dalam UU Pelayaran diatur pasal-pasal dan sanksi yang berlaku sebagai berikut:

PIHAK BERTANGGUNG JAWAB	SANKSI	DASAR HUKUM (PASAL)
Nakhoda	<i>“Nakhoda yang tidak mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 193</i>	Pasal 317 UU Pelayaran

⁵⁴ Catherine Elliot and Francess Quinn, op.cit. hlm. 40

	<i>ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah)."</i> Pasal 193 ayat (1): <i>(1) Selama berlayar Nakhoda wajib mematuhi ketentuan yang berkaitan dengan: a. tata cara berlalu lintas; b. alur-pelayaran; c. sistem rute; d. daerah-pelayaran lalu lintas kapal; dan e. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran.</i>	
	<i>(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 Rp400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah)."</i> Dijelaskan lebih lanjut dalam ayat (3): <i>"Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah)."</i>	Pasal 302 UU Pelayaran

	(2) Setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud dalam pasal 122 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah). Dijelaskan lebih lanjut dalam ayat (3): “Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).”	Pasal 303 UU Pelayaran
	Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui adanya cuaca buruk yang membahayakan keselamatan berlayar namun tidak menyebarluaskannya 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 Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).	Pasal 309 UU Pelayaran
	(1) Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang	Pasal 323 UU Pelayaran

	dikeluarkan oleh Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 219 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah). Dalam Ayat (3) dijelaskan: Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan kapal sehingga mengakibatkan kematian dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).	
Setiap Orang	“Setiap orang yang tidak memelihara kapalnya sehingga tidak memenuhi sesuai persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 130 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).”	Pasal 305 UU Pelayaran
	Setiap orang yang mengoperasikan kapal yang tidak memenuhi persyaratan perlengkapan navigasi dan/atau navigasi elektronika kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 131 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak	Pasal 306 UU Pelayaran

	<i>Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).</i>	
	<i>Setiap orang yang mempekerjakan Awak Kapal tanpa memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sebagaimana dimaksud dalam pasal 135 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah)</i>	Pasal 310 UU Pelayaran

Dalam hal adanya penerapan sanksi dalam UU Pelayaran, maka dapat ditegaskan bahwa pidana dalam UU Pelayaran bertujuan untuk memberikan efek jera (*deterrent effect*) kepada pelaku pelanggaran, terlebih adanya ketentuan pidana menjadi alat dalam menegakkan disiplin SOP pelayaran, termasuk kelengkapan dokumen kapal, kelaikan laut, serta keahlian awak kapal, sehingga risiko kecelakaan laut dan pada kapal diharapkan dapat ditekan.

Secara keseluruhan, ketiga kasus terkait kecelakaan ini menggaris bawahi pentingnya penegakan hukum yang lebih komprehensif, tidak hanya menyoroti individu atau nakhoda kapal saja, tetapi juga tanggung jawab pengawasan dari pihak regulator dan korporasi yang memiliki peran besar dalam menjaga keselamatan pelayaran. Dengan adanya bukti investigasi kecelakaan, dikaitkan dengan penegakan hukum dan peraturan dalam UU Pelayaran, hukum dianggap berjalan dan hukum tidak hanya tertulis, tapi ditegakan. Oleh karena itu, penguatan sistem pengawasan serta penerapan sanksi yang lebih tegas terhadap perusahaan pelayaran dan pihak berwenang yang lalai dalam melaksanakan tugasnya menjadi kunci untuk mencegah terulangnya kecelakaan pelayaran yang dapat merugikan banyak pihak.

Jika dikaitkan dengan teori penegakan hukum sebagaimana dikemukakan oleh Soekanto dan Rahardjo, terdapat relevansi signifikan dengan penegakan hukum pidana terhadap kelalaian SOP pelayaran. Salah satunya, regulasi dan peraturan perundang-undangan menjadi suatu tumpuan dan syarat suatu prestasi terdapat pembatasan/larangan. Dalam hal ini, UU Pelayaran merupakan manifestasi

dari upaya mewujudkan ide-ide keadilan, kepastian hukum, dan kemanfaatan dalam konteks pelayaran.

Sebagaimana ditegaskan oleh Prof. Soerjono Soekanto⁵⁵, penegakan hukum adalah suatu kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah hukum dengan perilaku nyata yang bertujuan untuk mencapai kedamaian dalam kehidupan bermasyarakat. Fungsi hukum adalah sebagai alat untuk mengatur perilaku, mencegah terjadinya kelalaian/pelanggaran, dan adanya sanksi sebagai fungsi dalam menindak pelanggaran guna menjaga keselamatan pelayaran dan melindungi masyarakat.

Begitupun dengan teori kepastian hukum, hal ini sejalan dengan pendapat yang dikemukakan oleh Radbruch, *“kepastian hukum dimaknai dengan kondisi dimana hukum dapat berfungsi sebagai peraturan yang harus ditaati”*. Sehingga, penegakan hukum dan kepastian hukum sangatlah berdampingan satu sama lain. Penetapan sebagai tersangka adalah bentuk penerapan dari kepastian hukum, dan ketika ada pihak berwenang tidak dilibatkan dan tidak diproses hukum meskipun ada unsur kelalaian, hal ini menunjukkan lemahnya kepastian hukum, karena hukum tidak ditegakkan secara menyeluruh terhadap semua pihak yang bertanggung jawab. Dalam hal ini penegakan hukum berperan sangat penting. Sehingga penegakan dan kepastian hukum adalah kunci utama dalam perlindungan, keadilan dan penegakan norma atau aturan.

Peraturan perundang-undangan dan regulasi yang menjadi landasan hukum bagi pelaksanaan dan pengawasan industri pelayaran berperan sangat penting dalam penegakan represif, dalam hal ini, penerapan dan pemberlakuan sanksi yang berlaku dalam UU Pelayaran dan KUHP sangatlah menjadi dasar atas adanya hubungan sebab-akibat kelalaian yang terjadi.

B. Kendala Dalam Penegakan Hukum Pidana Terhadap Pelayaran Kapal Yang Lalai Atas Standar Operasional Prosedur

⁵⁵ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali Press, Jakarta, 2008.

Penegakan hukum merupakan proses konkretisasi norma hukum agar berlaku secara nyata dalam kehidupan masyarakat. Dalam sistem negara hukum, penegakan hukum tidak hanya dimaknai sebagai tindakan represif terhadap pelanggaran, tetapi juga upaya preventif agar hukum berfungsi secara efektif. Menurut Satjipto Rahardjo,⁵⁶ hukum tidak boleh berhenti pada teks, melainkan harus hidup dalam praktik dan menjawab kebutuhan keadilan masyarakat. Maka dari itu, penegakan hukum tidak bisa dilepaskan dari peran aparatur penegak hukum. Seluruh organ perlu berpartisipasi dalam mengindahkan aturan dan norma yang berlaku sebagai proses terciptanya sistem penegakan hukum yang mensejahterakan kehidupan bersama.

Penegakan hukum dalam sektor pelayaran sering kali terhambat oleh beberapa aspek, diantaranya keterbatasan jumlah dan kualitas sumber daya manusia (SDM)/*man power* yang bersertifikasi dan terlatih dalam pengawasan pelayaran dan pemahaman terhadap SOP. Hal ini diperburuk oleh keterbatasan kapasitas petugas syahbandar yang memiliki tanggung jawab besar dalam mengawasi pelaksanaan SOP kapal, baik pada saat keberangkatan kapal maupun selama kapal sedang berlayar.

Syahbandar bertanggung jawab untuk melakukan pengawasan terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk pemenuhan terhadap SOP yang berlaku. Namun, dengan terbatasnya jumlah dan kapasitas SDM, pengawasan terhadap SOP seringkali tidak optimal, hal ini mengakibatkan celah dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran yang terjadi di lapangan. Penegakan hukum dalam sektor pelayaran juga dibatasi oleh kurangnya fasilitas dan infrastruktur yang memadai di pelabuhan dan wilayah perairan tertentu. Beberapa wilayah pelabuhan dengan fasilitas yang tidak begitu memadai, Infrastruktur yang tidak tertata dengan baik menghambat pelaksanaan pengawasan yang efektif. Terutama dalam situasi tertentu, terdapat faktor yang tidak dapat dicampuri dengan manusia, seperti cuaca buruk, serta di perairan yang tidak terawasi secara langsung oleh syahbandar, walaupun apabila aspek teknologi mendukung, semua dapat

⁵⁶ Satjipto Rahardjo, *Penegakan Hukum Progresif*, Penerbit Buku Kompas, 2010.

terlaksana dengan baik, namun karena masih adanya keterbatasan, hal ini menyebabkan SOP yang telah ditetapkan sering kali terabaikan.

Salah satu kendala utama dalam penegakan hukum pidana adalah minimnya pengawasan terhadap operator kapal dan pemilik kapal. Dalam banyak kasus, pelanggaran terhadap SOP lebih sering melibatkan tindakan kelalaian yang dilakukan oleh pihak yang seharusnya bertanggung jawab penuh atas operasional kapal. Meskipun terdapat peraturan yang mengatur kewajiban pemilik kapal untuk memastikan kelaikan kapal dan pemenuhan SOP, kenyataannya pengawasan terhadap kepatuhan mereka sering kali tidak berjalan dengan baik.

Penerapan hukum terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh pemilik kapal seringkali terkendala oleh perbedaan antara aturan yang ada dan praktik yang berlangsung di lapangan. Keterbatasan sistem pelaporan dan investigasi yang transparan dan efisien turut memperburuk penegakan hukum pidana dalam pelayaran. Dalam beberapa kasus kecelakaan kapal, ditemukan pelaporan yang tidak akurat atau tidak lengkap menyebabkan lambatnya proses investigasi dan penegakan hukum terhadap pelanggaran yang terjadi. Oleh karena itu, diperlukan sistem pelaporan yang lebih baik dan prosedur investigasi yang lebih efisien untuk memastikan bahwa pelanggaran terhadap SOP segera teridentifikasi dan diproses sesuai hukum.

Dalam teori penegakan hukum adanya kendala dalam penegakan hukum pidana terhadap pelayaran kapal yang lalai atas SOP dapat dikaitkan dengan apa yang dikemukakan oleh Satjipto Rahardjo,⁵⁷ bahwa penegakan hukum tidak hanya sekadar menerapkan norma secara tegas, melainkan melibatkan elemen-elemen penting, diantaranya struktur hukum, substansi hukum, dan budaya hukum.

Struktur hukum mencakup institusi dan aparat penegak hukum, dalam hal dunia maritim seperti syahbandar, penyidik, hingga kejaksaan dan pengadilan. Lebih lanjut, substansi hukum mencakup norma dan aturan perundang-undangan yang berlaku, seperti dalam hal ini, diberlakukan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang

⁵⁷ Satjipto Rahardjo, *Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2009, hlm. 24–25.

Angkutan di Perairan, Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian, dan peraturan lainnya. Kendala penegakan hukum pidana terhadap pelayaran kapal yang lalai SOP tidak hanya terletak pada lemahnya penerapan hukum, tetapi:

1. Struktur hukum yang belum sepenuhnya profesional dan sinergis,
2. Substansi hukum yang belum tajam menjerat pelanggaran sebagai tindak pidana secara efektif,
3. Serta budaya hukum yang permisif dan belum menempatkan keselamatan pelayaran sebagai prioritas utama.

Permasalahan yang terjadi dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran SOP pelayaran menunjukkan tidak berfungsinya elemen-elemen penegakan hukum secara optimal. Lebih lanjut, jika hukum tidak ditegakkan secara konsisten dan tegas, maka berpengaruh terhadap teori kepastian hukum, yang pada dasarnya teori ini menuntut hukum agar dapat memberikan kejelasan, kepastian, dan prediktabilitas kepada masyarakat.

Kepastian hukum akan menjadi tidak pasti ketika pelanggaran terhadap SOP pelayaran tidak selalu ditindak secara setara, sehingga mengakibatkan adanya ketidakjelasan atas standar hukum yang berlaku, dan membuka celah untuk terjadinya pelanggaran serupa di masa yang akan datang. Lebih lanjut, kendala dalam penegakan hukum pidana terhadap pelayaran kapal yang lalai atas SOP mencerminkan lemahnya penerapan teori penegakan hukum dan teori kepastian hukum secara bersamaan. Penegakan hukum yang tidak berjalan secara efektif menghambat terciptanya kesejahteraan dan kepercayaan masyarakat terhadap hukum, sementara tidak adanya kepastian hukum menimbulkan keraguan terhadap kemampuan hukum dalam memberikan perlindungan.

Ketidakterpenuhinya standar keselamatan menunjukkan bahwa implementasi hukum belum berjalan secara efektif. kasus-kasus yang terjadi menjadi pembelajaran penting bahwa keselamatan pelayaran tidak hanya bergantung pada regulasi, tetapi juga pada kesadaran, tanggung jawab, dan

integritas semua pihak yang terlibat dalam operasional kapal.



BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dapat disimpulkan bahwa:

1. Standar Operasional Prosedur (SOP) pelayaran merupakan elemen krusial dalam menjamin keselamatan kapal, awak, penumpang, dan muatan, yang mencakup pelatihan, penggunaan alat keselamatan, serta penanganan situasi darurat. Penegakan hukum pidana terhadap pelanggaran keselamatan pelayaran sangat bergantung pada ketegasan dalam menentukan pihak yang akan bertanggung jawab, baik itu operator kapal, nakhoda, maupun pihak pengelola perusahaan pelayaran. Undang-Undang Pelayaran serta KUHP memberikan dasar hukum yang kuat untuk mengidentifikasi kelalaian dan kesalahan dalam pelaksanaan SOP yang menyebabkan kecelakaan pelayaran. Namun, dalam implementasinya, penegakan hukum terhadap kelalaian yang menyebabkan pertanggungjawaban pidana perlu diteliti secara mendalam. Melihat dalam perspektif hukum pidana, penegakan hukum tidak hanya bersifat represif, tetapi juga preventif. Penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran keselamatan pelayaran akan memberikan efek jera dan mencegah terjadinya pelanggaran serupa pada masa mendatang.
2. Perusahaan pelayaran atau pemilik kapal perlu menerapkan sistem manajemen yang baik dan memastikan bahwa seluruh awak kapal memahami dan mengikuti prosedur keselamatan yang telah ditetapkan dan menjalankan kelaiklautan pada saat berada di atas kapal. Hal terpenting, diperlukan pengawasan secara ketat terhadap pelaksanaan SOP serta peningkatan kapasitas dan pelatihan bagi para awak kapal dan pihak terkait lainnya. Dalam hal ini, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut memegang peranan penting dalam melakukan pengamatan dan pengawasan sesuai dengan standar yang berlaku. Diperlukan kerjasama dan koordinasi yang baik antara pemerintah, perusahaan pelayaran, dan masyarakat untuk menjaga standar keselamatan yang tinggi dalam rangka mencegah terjadinya kecelakaan dalam sektor maritim.

B. Saran

1. Instansi berwenang dan Penegak Hukum:

Instansi berwenang terkait perlu melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan SOP keselamatan kapal di Indonesia yang masih banyak menghadapi tantangan, baik dari sisi kelembagaan maupun kualitas pelaksanaan atau implementasi di lapangan. Oleh karena itu, perlu adanya reformasi dalam sistem pengawasan agar lebih efektif dan menyeluruh. Penegak hukum dalam sektor pelayaran harus melibatkan koordinasi yang lebih erat, kolaborasi sangatlah penting untuk mengoptimalkan penegakan hukum yang tidak hanya mengutamakan sanksi administratif, tetapi juga melibatkan sanksi pidana bagi pihak yang terbukti lalai dalam menerapkan SOP keselamatan, terlebih kelalaian yang mengakibatkan hilangnya nyawa manusia.

2. Sumber Daya Manusia (SDM)/*Man Power* dan Publik:

SDM memerlukan pengembangan kapasitas dan menjadi salah satu elemen penting dalam mencegah kelalaian SOP. Perlu dilakukan pelatihan yang lebih mendalam tentang penanganan darurat dan keselamatan kapal yang menjadi prioritas, baik melalui pelatihan dasar maupun lanjutan. Lebih lanjut, teknologi keselamatan terbaru harus diperkenalkan dan diintegrasikan dalam SOP kapal. Hal ini akan membantu mengurangi potensi kelalaian akibat kesalahan manusia atau keterlambatan dalam merespons keadaan darurat. Selain pengawasan dan penegakan hukum yang lebih ketat, kesadaran akan pentingnya keselamatan pelayaran harus diperkuat melalui sosialisai publik dan pendidikan yang menyasar berbagai macam pihak, terkhusus pihak pelayaran maupun awak kapal, serta masyarakat umum. Upaya ini penting untuk menanamkan pemahaman yang lebih dalam tentang bahaya kelalaian terhadap SOP dan dampaknya terhadap keselamatan pelayaran. Masyarakat yang lebih sadar akan keselamatan pelayaran dapat turut mendukung pengawasan dan pelaporan atas pelanggaran yang terjadi, sehingga menciptakan budaya keselamatan yang lebih baik di seluruh sektor pelayaran Indonesia dan menciptakan kepemerhatian lebih mendalam.

DAFTAR PUSTAKA

B. QURAN DAN HADITS

Kementerian Agama Republik Indonesia. *Al-Qur'an dan Terjemahannya*. Jakarta: Lajnah Pentashihan Mushaf Al-Qur'an, 2019.

Nu Online, Al-Quran Surat Al Insyirah.

B. BUKU

Ahmad Ali Budaiwi, *Imbalan dan Hukuman Pengaruhnya Bagi Pendidikan Anak*, (Jakarta: Gema Insani, 2002).

Atmasasmita, Romli. *Teori dan Kapita Selekta Kriminologi*. Bandung: Refika Aditama, 2021.

Bagir Manan dan Kuntanan Magnar. *Beberapa Masalah Hukum Tata Negara*. Bandung: PT. Alumni, 2017.

Catherine Elliot dan Frances Quinn. *Tort Law*, Fourth Edition. England: Pearson Longman, 2003.

Chaerudin dan Syaiful Ahmad Dinar, *Strategi Pencegahan Dan Penegakan Hukum Tindak Pidana Korupsi*, Bandung: Refika Editama, 2008, Hlm 87

Dellyana Shant, *Konsep Penegakan Hukum*, Sinar Grafika, Yogyakarta 1988.

Dr. H.Edi Setiadi, *Sistem Peradilan Pidana Terpadu Dan Sistem Penegakan Hukum di Indonesia*, kencana, Jakarta, 2017, Hlm. 139

Ecep Nurjamal. *Buku Ajar Hukum Pidana dan Penerapan Hukum Acara Pidana (dilengkapi UU KUHP baru)*. 2023.

Hadjon, Philipus M. *Perlindungan Hukum bagi Rakyat di Indonesia*. Surabaya: Bina Ilmu, 2020.

Jandi Mukianto, *Prinsip dan Praktik Bantuan Hukum di Indonesia*, Kencana, Jakarta, 2017.

- Johney Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayu Media Publishing, Malang, 2006.
- Lamintang, P.A.F. *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*. Bandung: Sinar Baru, 1984.
- Lamintang, P.A.F. *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1996.
- M. Kadarisman, *Manajemen Pengembangan Sumber Daya Manusia* (Jakarta: Rajawali: 2013), Hlm. 172
- Maringan Masry Simbolon, *Dasar – Dasar Administrasi dan Manajemen* (Jakarta: Ghalia Indonesia: 2004), Hlm. 61.
- Mahmud Marzuki, Peter. *Penelitian Hukum (Edisi Revisi)*. Surabaya: Prenada Media Group, 2016.
- Mertokusumo, Sudikno dan A. Pitlo. *Bab-bab tentang Penemuan Hukum*. Yogyakarta: Citra Aditya Bakti, 1993.
- P.A.F. Lamintang, 1984, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Sinar Baru, Bandung, Hlm.1-2
- P.A.F. Lamintang dan Franciscus Theojunior Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika. 2004. hlm. 1.
- Prodjodikoro, Wirjono. *Asas Hukum Pidana di Indonesia*. Bandung: Eresco, Cetakan Keempat, 1986.
- Philipus M Hadjon & Tatiek S Djatmika, *Argumentasi Hukum*, Gadjahmada University Press, Jogjakarta, 2008.
- Philipus M. Hadjon, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia* (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1994).
- Raharjo, Satjipto. *Sosiologi Hukum: Perkembangan Metode dan Pilihan Masalah*. Yogyakarta: Sinar Grafika, 2002.
- Raharjo, Satjipto. *Penegakan Hukum Progresif*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas, 2010.
- Sahir, Syafrida Hafni. *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Penerbit KBM Indonesia, 2021.

- Satjipto Rahardjo, *Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2009.
- Setiadi, Edi. *Sistem Peradilan Pidana Terpadu dan Sistem Penegakan Hukum di Indonesia*. Jakarta: Kencana, 2017.
- Soekanto, Soejono. *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Rajawali, 1983.
- Sudarto. *Hukum Pidana dan Perkembangannya di Indonesia*. Bandung: Alumni, 1981.
- Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2006).
- Sahwitri Triandani, *Pengaruh Tim Kerja, Stress Kerja dan Reward (Imbalan)*, (Pekanbaru: LPPM) 2014.
- Satjipto Raharjo, *Sosiologi Hukum: Perkembangan Metode Dan Pilihan Masalah*, Sinar Grafika, Yogyakarta, 2002.
- Sjachran Basah, *Eksistensi dan Tolok Ukur Badan Peradilan Administrasi*, Alumni, Bandung, 1985.
- Soejono Soekanto. *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Rajawali, 1983.
- Sudarto. *Hukum Pidana dan Perkembangannya di Indonesia*. Bandung: Alumni, 1981.
- Sudikno Mertokusumo, dan A. Pitlo, *Bab-bab tentang Penemuan Hukum*, Citra Adhya Bakti, Yogyakarta, 1993.
- Syafrida Hafni Sahr, *Metodologi Penelitian*, Yogyakarta: Penerbit KBM Indonesia, 2021.
- Wirjono Prodjodikoro, 1986, *Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Cetakan Keempat, Eresco: Bandung.
- Yohannes Yahya, *Pengantar Manajemen* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2006).

C. Undang-Undang

Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Peraturan Menteri Perhubungan No. 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran

D. JURNAL

Fadila Rahmawati, Naura Nazhifah Suryana, *Pentingnya Standar Operasional Prosedur (SOP) Dalam Meningkatkan Efisiensi Dan Konsistensi Operasional Pada Perusahaan Manufaktur*, Jurnal Manajemen Bisnis Digital Terkini (JUMBIDTER) Vol.1, No.3 Juli 2024, [tps://doi.org/10.61132/jumbidter.v1i2.112](https://doi.org/10.61132/jumbidter.v1i2.112),

Komite Nasional Keselamatan Transportasi. *Rekomendasi KNKT Terkait Kecelakaan Kapal Sinar Bangun*. INSA (Indonesian National Shipowners' Association), 20 Juli 2024. <https://insa.or.id/rekomendasi-knkt-terkait-kecelakaan-kapal-sinar-bangun/>

Komite Nasional Keselamatan Transportasi. *Terbakarnya Karya Indah di Perairan Maluku Utara*. <https://knkt.go.id/news/read/terbakarnya-karya-indah-di-perairan-maluku-utara>

Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia. *Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Pelayaran Tubrukan Antara Habco Pioneer Dengan Barokah Jaya Perairan Utara Indramayu Jawa Barat Republik Indonesia*, 3 April 2021. <https://knkt.go.id/Repo/Files/Laporan/Pelayaran/2021/KNKT.21.04.07.03-Final-Report.pdf>

Mukhlis, R. *Implementasi Ketentuan Pidana dalam Undang-Undang Pelayaran*. *Jurnal Hukum Maritim*, 12(1), 2022: 34–51.

Prasetyo, H., & Widodo, T. *Disparitas Penegakan Hukum dalam Kasus Kelalaian*

Standar Operasional Prosedur Pelayaran. Jurnal Ilmu Hukum, 21(1), 2023:

Sanyoto, *Penegakan Hukum Di Indonesia Jurnal Dinamika Hukum*, Vol. 8 No. 3 September 2008.

