



**PEMIDANAAN BAGI NAHKODA YANG MELAKUKAN KEGIATAN  
MENUNDA DALAM PELAYARAN TANPA PERSETUJUAN DARI  
SYAHBANDAR**

*Punishment For Skippers Who Carry Out Delaying Activities In Shipping Without  
The Approval Of The Syahbandar*

**Juhari**

**Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 (UNTAG) Semarang**

*juhari@untagsmg.ac.id*

Naskah dikirim : 01 Desember 2022

Naskah diterima untuk diterbitkan : 05 Januari 2022

DOI : 10.34010/rnlj.v%vi%i.8494

---

**ABSTRACT**

*Ship captains carrying out repairs, sailing trials, loading transfer activities at port pools, delaying and loading and unloading of dangerous goods must obtain approval from the Syahbandar. Whereas the term delaying a voyage means holding, pulling, pushing or sticking. This study aims to find out and analyze the punishment for captains who carry out delaying activities on shipping without the approval of the Syahbandar based on the Law of the Republic of Indonesia Number 17 of 2008 concerning Shipping. This type of research is normative juridical, namely by studying/analyzing secondary data in the form of legal materials, especially primary legal materials and secondary legal materials by understanding law as a set of rules or positive norms in the statutory system. data collection techniques through document studies and qualitative data analysis methods. Results of research and data analysis: Criminal Case Number 77/Pid.Sus/2019/PN Smg, based on legal facts proven to fulfill the elements of Article 322, Law of the Republic of Indonesia Number. 17 of 2008 concerning Shipping, stated that the defendant was proven legally and convincingly guilty of committing the crime of "The skipper who carried out delaying activities without the approval of the Syahbandar*

**Keywords: Punishment; Captain; Shipping**

**ABSTRAK**

Nahkoda kapal yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya wajib mendapat persetujuan dari Syahbandar. Bahwa istilah menunda dalam pelayaran artinya menggandeng, menarik, mendorong atau menempel. Kajian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis pemidanaan bagi Nahkoda yang melakukan kegiatan menunda dalam pelayaran tanpa persetujuan dari Syahbandar berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Tipe penelitian bersifat yuridis normatif, yaitu dengan mengkaji/menganalisis data sekunder yang berupa bahan-bahan hukum terutama bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder dengan memahami hukum sebagai seperangkat peraturan atau norma-norma positif di dalam sistem perundang-undangan. teknik pengumpulan data melalui studi dokumen dan metode analisis data kualitatif. Hasil penelitian dan analisis data: Pemidanaan Perkara Nomor 77/Pid.Sus/2019/PN Smg, berdasarkan fakta-fakta hukum terbukti memenuhi unsur-unsur Pasal 322, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Menyatakan Terdakwa terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "Nakhoda Yang Melakukan Kegiatan Menunda Tanpa Persetujuan Dari Syahbandar,

**Kata Kunci : Pemidanaan; Nahkoda; Pelayaran**

**PENDAHULUAN**



Transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

Negara Kesatuan Republik Indonesia telah dianugerahi sebagai negara kepulauan yang terdiri atas beribu pulau, sepanjang garis khatulistiwa, di antara dua benua dan dua samudera sehingga mempunyai posisi dan peranan penting dan strategis dalam hubungan antar bangsa.<sup>1</sup> Posisi strategis Negara Kesatuan Republik Indonesia harus dimanfaatkan secara maksimal sebagai modal dasar pembangunan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 untuk mewujudkan Indonesia yang aman, damai, adil, dan demokratis, serta meningkatkan kesejahteraan rakyat.<sup>2</sup>

Dalam rangka pelaksanaan pembangunan nasional dan perwujudan Wawasan Nusantara, perlu disusun sistem transportasi nasional yang efektif dan efisien, dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang, dan jasa, membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis, serta mendukung pengembangan wilayah dan lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara, turut mendukung pertahanan dan keamanan, serta peningkatan hubungan internasional.

Sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki 17.499 pulau dari Sabang hingga Merauke. Luas total wilayah Indonesia adalah 7,81 juta km<sup>2</sup> yang terdiri dari 2,01 juta km<sup>2</sup> daratan, 3,25 juta km<sup>2</sup> lautan, dan 2,55 juta km<sup>2</sup> Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Merupakan suatu Negara dengan luas perairan lebih besar dari pada luas daratan, sehingga Indonesia disebut sebagai Negara Maritim.<sup>3</sup> Wilayah tersebut menyebabkan transportasi laut (kapal) menjadi salah satu transportasi utama pada era globalisasi. Transportasi merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, dalam rangka memantapkan perwujudan Wawasan Nusantara, meningkatkan serta mendukung pertahanan dan keamanan negara, yang selanjutnya dapat mempererat hubungan antar bangsa. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dalam negeri serta ke dan dari luar negeri.

Setiap kapal yang akan berlayar wajib memiliki surat persetujuan berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar. Untuk mendapatkan surat persetujuan berlayar harus memenuhi syarat administratif dan syarat teknis. Pejabat kesyahbandaran melakukan verifikasi/pemeriksaan sertifikat dan dokumen kapal sebelum surat persetujuan berlayar dan melakukan verifikasi/pemeriksaan visi kapal yang dinyatakan dengan layak untuk berlayar.<sup>4</sup> Untuk mendapatkan surat persetujuan berlayar, Nahkoda/pemilik kapal harus mengajukan permohonan kepada Syahbandar dengan melampirkan dokumen kelaiklautan kapal.

Dalam usaha untuk mewujudkan hal tersebut tentunya pemerintah mempunyai peran penting untuk menunjang kelancaran pelayaran yaitu dengan melakukan penegakan hukum di laut. Salah satu upaya dalam penegakan hukum di laut adalah pengawasan terhadap kapal-kapal yang berlayar di wilayah perairan di Indonesia. Kapal yang memenuhi syarat-syarat laik laut yang dapat berlayar di wilayah laut di Indonesia. Dalam Pasal 1 angka (33), Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran

<sup>1</sup> Penjelasan Atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

<sup>2</sup> [https://pih.kemlu.go.id/files/uu\\_17\\_tahun\\_2008.pdf](https://pih.kemlu.go.id/files/uu_17_tahun_2008.pdf), diakses pada tanggal 20 Oktober 2022

<sup>3</sup> <http://www2.kkp.go.id/artikel/2233-maritim-indonesia-kemewahan-yang-luar-biasa>, diakses pada tanggal 21 Oktober 2022

<sup>4</sup> Heman Budi Sarsono, (2012, 42) *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*, Yogyakarta.

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.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Bagian Keempat Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan, Pasal 216 (1) Kapal yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya wajib mendapat persetujuan dari Syahbandar. Bahwa istilah menunda dalam pelayaran artinya menggandeng, menarik, mendorong atau menempel.

Kajian ini membatasi masalah pada pidanaan bagi Nahkoda yang melakukan kegiatan menunda dalam pelayaran tanpa persetujuan dari Syahbandar berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. dengan identifikasi masalahnya sebagai berikut: (1) Bagaimana pidanaan bagi Nahkoda yang melakukan kegiatan menunda dalam pelayaran tanpa persetujuan dari Syahbandar berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (*Studi Kasus Putusan Nomor 77/Pid.Sus/2019/PN Smg*) (2) Kendala-kendala apa saja yang dihadapi penegak hukum dalam pelaksanaan pidanaan bagi Nahkoda yang melakukan kegiatan menunda dalam pelayaran tanpa persetujuan dari Syahbandar berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Berdasarkan identifikasi masalah tersebut, Kajian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis pidanaan bagi Nahkoda yang melakukan kegiatan menunda dalam pelayaran tanpa persetujuan dari Syahbandar berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Kegunaan Teoritis : Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan kontribusi bagi ilmu hukum khususnya hukum pidana mengenai pidanaan bagi Nahkoda yang melakukan kegiatan menunda dalam pelayaran tanpa persetujuan dari Syahbandar

Contoh kasus yang dilakukan oleh Nahkoda kapal KM Bahari-25, pada hari Minggu tanggal 16 September 2018 jam 16.00 WIB, bertempat Perairan Pulau Karimun Jawa bagian utara yang berada pada posisi 05 35' 100" S - 110 33' 500" T yang berawal ketika saksi Junaidi selaku Perwira Jaga TNI AL KRI Madidihang-855 pada hari Minggu tanggal 16 September 2018 jam 16.00 WIB mendeteksi kontak radar pada baringan 228° jarak 7 mil sedang berlayar di sekitar Perairan Pulau Karimun Jawa bagian utara dan setelah di plot, kapal tersebut berada pada posisi 05 35' 100" S - 110 33' 500" T. Oleh pengawas dan juru radar, kapal tersebut di pantau dengan menggunakan radar dan teropong hingga pada baringan 226 jarak 1.0 NM, secara visual diketahui kontak tersebut adalah sebuah kapal motor KM Bahari-25 yang dinahkodai oleh terdakwa dengan muatan kernel (bijih sawit) yang berangkat dari pelabuhan Samarinda dengan tujuan Lampung yang sedang saat sedang menunda / menggandeng kapal Tug boat Arung Samudera VIII.<sup>5</sup> Setelah dilakukan pemeriksaan diketahui bahwa kapal tersebut berlayar dengan menggandeng Tb Arung Samudera VIII tanpa dilengkapi surat ijin menggandeng dari Syahbandar. Atas perbuatan tersebut dikenakan sanksi pidana dalam ketentuan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, dalam Pasal 322, dijelaskan bahwa: Nahkoda yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan dari Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 216 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

## METODE PENELITIAN

<sup>5</sup><https://putusan3.mahkamahagung.go.id/pengadilan/direktori/pengadilan/pn-semarang/jenis/pelayaran-1.html>, diakses pada tanggal 25 Oktober 2022

Metode Penelitian ini menggunakan tipe penelitian yang bersifat yuridis normatif, yaitu dengan mengkaji/menganalisis data sekunder yang berupa bahan-bahan hukum terutama bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder dengan memahami hukum sebagai seperangkat peraturan atau norma-norma positif di dalam sistem perundang-undangan yang mengatur mengenai kehidupan manusia. Penelitian hukum normatif merupakan penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka. Penelitian hukum normatif atau kepustakaan ini mencakup : (1) penelitian terhadap asas-asas hukum; (2) penelitian terhadap sistematika hukum; (3) penelitian terhadap taraf sinkronisasi vertikal dan horizontal; (4) perbandingan hukum; dan (5) sejarah hukum.<sup>6</sup> Spesifikasi penelitian ini, peneliti menggunakan metode deskriptif analisis yaitu menggambarkan perundang-undangan dengan teori-teori hukum dalam praktik pelaksanaan hukum positif dan fakta yang ada.<sup>7</sup>

## PEMBAHASAN

Pemidanaan bagi Nakhoda yang melakukan kegiatan menunda dalam pelayaran tanpa persetujuan dari Syahbandar berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Pemidanaan atau pemberian/penjatuhan pidana oleh hakim adalah istilah “penghukuman” dalam perkara pidana yang pengertiannya disempitkan yang dalam hal ini dapat mempunyai makna sama dengan “*sentence*” atau “*veroordeling*” misalnya dalam pengertian “*sentenced conditionally*” atau “*voorwaardelijk veroordeeld*” yang sama artinya dengan “dihukum bersyarat” atau “dipidana bersyarat”. Selanjutnya Pemidanaan atau pemberian/penjatuhan pidana oleh hakim, menurut pendapat Sudarto dikatakan berasal dari istilah penghukuman dalam pengertian yang sempit. Lebih lanjut dikatakan “Penghukuman” yang demikian mempunyai makna “*sentence*” atau “*veroordeling*”.<sup>8</sup>

Hulsman pernah mengemukakan bahwa sistem pemidanaan (*the sentencing system*) adalah “aturan perundang-undangan yang berhubungan dengan sanksi pidana dan pemidanaan” (*the statutory rules relating to penal sanctions and punishment*)<sup>9</sup>. selanjutnya dijelaskan oleh Barda Nawawi Arief apabila pengertian “pemidanaan” diartikan sebagai suatu “pemberian atau penjatuhan pidana” maka pengertian sistem pemidanaan dapat dilihat dari 2 (dua) sudut :<sup>10</sup>

1. Dalam arti luas, sistem pemidanaan dilihat dari sudut fungsional yaitu dari sudut bekerjanya/prosesnya. Dalam arti luas ini sistem pemidanaan dapat diartikan sebagai:
  - a. Keseluruhan sistem (aturan perundang undangan) untuk fungsionalisasi/operasionalisasi/konkretisasi pidana.
  - b. Keseluruhan sistem (perundang undangan yang mengatur bagaimana hukum pidana itu ditegakkan atau dioperasionalkan secara konkret sehingga seseorang dijatuhi sanksi (hukum) pidana.

---

<sup>6</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamuji, (2004, 14) *Penelitian Hukum Normatif "Suatu Tinjauan Singkat"*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada.

<sup>7</sup> Sahat Maruli Tua Situmeang; IraMaulia Nurkusumah, *Kajian Hukum Kekerasan Berbasis Gender Online Dihubungkan Dengan Tujuan Pemidanaan Dalam Perspektif Negara Hukum Pancasila*, Res Nullius Law Journal Fakultas Hukum Komputer Indonesia, Vol. 3 No. 2 Juli 2021. hlm 164.

<sup>8</sup> Sudarto, (1986, 72) *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Alumni, Bandung

<sup>9</sup> L.H.C. Hulsman, *The Dutch Criminal Justice System from A Comparative Legal Perspective* dalam Barda Nawawi Arief. *Perkembangan Sistem Pemidanaan*, Bahan Penataran Nasional Hukum dan Kriminologi XI Tahun 2005, hlm. 1

<sup>10</sup> <https://dukunhukum.wordpress.com/2012/04/13/sistem-pemidanaan-dalam-ketentuan-umum-konsep-ruu-kuhp-2004-blom-selese-di-sunting/diakses> pada tanggal 10 Oktober 2022.

2. Dalam arti sempit, sistem pemidanaan dilihat dari sudut normatif/substantif yaitu hanya dilihat dari norma-norma hukum pidana substantif. Dalam arti sempit ini maka sistem pemidanaan dapat diartikan sebagai :
  - a. Keseluruhan sistem (aturan perundang undangan) untuk pemidanaan
  - b. Keseluruhan sistem (aturan perundang undangan) untuk pemberian/penjatuhan dan pelaksanaan pidana.

Menurut Andi Hamzah,<sup>11</sup> ahli hukum Indonesia membedakan istilah hukuman dengan pidana, yang dalam bahasa Belanda dikenal dengan istilah *straf*. Istilah hukuman adalah istilah umum yang dipergunakan untuk semua jenis sanksi baik dalam ranah hukum perdata, administratif, disiplin dan pidana, sedangkan istilah pidana diartikan secara sempit yaitu hanya sanksi yang berkaitan dengan hukum pidana. Hukum pidana menentukan sanksi terhadap setiap pelanggaran hukum yang dilakukan.<sup>12</sup> Sanksi itu pada prinsipnya merupakan penambahan penderitaan dengan sengaja. Penambahan penderitaan dengan sengaja ini pula yang menjadi pembeda terpenting antara hukum pidana dengan hukum yang lainnya.

Dalam proses penegakan hukum, dengan adanya peraturan perundang-undangan yang harmonis, maka selain penegak hukum yang menerapkan aturan tersebut juga lebih lanjut sebagai upaya meningkatkan kesadaran hukum dalam masyarakat. Sehingga sub sistem hukum yakni substansi hukum, struktur hukum dan budaya hukum dapat berjalan secara integral dan satu kesatuan dalam mewujudkan penegakan hukum yang berkeadilan.<sup>13</sup>

Sistem pemidanaan adalah sebagai bagian dari mekanisme penegakan hukum (pidana) maka pemidanaan yang biasa juga diartikan “pemberian pidana” tidak lain merupakan suatu “proses kebijakan” yang sengaja direncanakan. Artinya pemberian pidana itu untuk benar-benar dapat terwujud direncanakan melalui beberapa tahap yaitu:<sup>14</sup>

- a. Tahap penetapan pidana oleh pembuat undang-undang.
- b. Tahap pemberian pidana oleh badan yang berwenang dan
- c. Tahap pelaksanaan pidana oleh instansi pelaksana yang berwenang.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 207 dijelaskan bahwa: Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan”. Dari rumusan tersebut dapat disimpulkan bahwa fungsi syahbandar mencakup keselamatan dan keamanan pelayaran dimana syahbandarlah yang melakukan pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di pelabuhan termasuk membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan.

Adanya fungsi syahbandar dalam menjaga keselamatan dan keamanan di pelabuhan maka syahbandar memiliki tugas-tugas sebagaimana yang dinyatakan didalam Pasal 208 ayat (1), Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyebutkan bahwa :

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
- b. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-pelayaran;
- c. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
- d. Mengawasi kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air;

---

<sup>11</sup> Andi Hamzah, (2008, 27) *Asas - Asas Hukum Pidana*, Jakarta, Rineka Cipta.

<sup>12</sup> J.M. van Bemmelen, (1987, 17) *Hukum Pidana I Hukum Pidana material bagian umum*, Bandung, Bina cipta.

<sup>13</sup> Sahat Maruli Tua Situmeang, *Politik Hukum Pidana Terhadap Kebijakan Kriminalisasi Dan Dekriminalisasi Dalam Sistem Hukum Indonesia*

<sup>14</sup> Barda Nawawi Arief, (1992, 91) *Teori-teori dan Kebijakan Pidana : Masalah Pemidanaan Sehubungan dengan Perkembangan Delik-delik Khusus dalam Masyarakat Modern*, Alumni, Bandung,

Vol. 5 No. 1 Januari 2023

- e. Mengawasi kegiatan penundaan kapal;
- f. Mengawasi pemanduan;
- g. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun;
- h. Mengawasi pengisian bahan bakar;
- i. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
- j. Mengawasi pengerukan dan reklamasi;
- k. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan;
- l. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
- m. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan
- n. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Selain memiliki fungsi dan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 dan Pasal 208, Syahbandar juga memiliki kewenangan sebagaimana yang dirumuskan didalam Pasal 209 yakni :

- 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 sijiil awak kapal.

Nakhoda merupakan pemimpin di atas kapal yang bertanggung jawab penuh atas keselamatan kapal, penumpang, dan barang muatan selama proses pelayaran dari pelabuhan pemuatan sampai di pelabuhan tujuan. Untuk menegakkan tanggung jawab tersebut, diperlukan sanksi pidana dan sanksi itu telah diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Oleh karena Nakhoda bertanggung jawab atas keselamatan kapalnya, sudah seharusnya Nakhoda memeriksa keselamatan dan keamanan kapalnya sebelum berlayar. Hal ini tercantum pada Pasal 117, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yaitu:

- (1) Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan:
  1. Kelaiklautan kapal; dan
  2. Kenavigasian.
- (2) Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi:
  1. Keselamatan kapal;
  2. Pencegahan pencemaran dari kapal;
  3. Pengawakan kapal;
  4. Garis muat kapal dan pemuatan;
  5. Kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;
  6. Status hukum kapal;
  7. Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; dan
  8. Manajemen keamanan kapal.

Selain harus memeriksa keselamatan dan keamanan kapal sebelum berlayar, seorang Nakhoda juga harus melakukan upaya dalam hal kapal mengalami bahaya. Hal ini diatur pada Pasal 244 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yaitu setiap orang yang mengetahui kejadian bahaya terhadap kapal dan/atau orang wajib segera melakukan upaya pencegahan, pencarian dan pertolongan serta melaporkan kejadian kepada pejabat berwenang terdekat atau pihak lain. Ayat (3) kemudian menyatakan Nakhoda wajib melaporkan bahaya kepada:

1. Syahbandar pelabuhan terdekat apabila bahaya terjadi di wilayah perairan Indonesia; atau

2. Pejabat Perwakilan Republik Indonesia terdekat dan pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang apabila bahaya terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.

Apabila Nahkoda melayarkan kapalnya tanpa menghiraukan keselamatan dan keamanan kapal sehingga menyebabkan kecelakaan pada kapal, atau pelanggaran maka murni merupakan tanggung jawab sang Nahkoda. Berdasarkan hasil penelitian diuraikan tentang pemidanaan bagi nahkoda yang melakukan kegiatan menunda dalam pelayaran tanpa persetujuan dari syahbandar berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Putusan Nomor 77/Pid.Sus/2019/PN Smg, bahwa Terdakwa diajukan ke persidangan oleh Penuntut Umum didakwa berdasarkan surat dakwaan sebagai berikut: Bahwa terdakwa Noveriyanto yang merupakan Nahkoda kapal KM Bahari-25, pada hari Minggu tanggal 16 September 2018 jam 16.00 WIB atau setidaknya pada suatu waktu di tahun 2018, bertempat Perairan Pulau Karimun Jawa bagian utara yang berada pada posisi 05 35' 100" S - 110 33' 500" T atau setidaknya di suatu tempat lain dalam daerah hukum Pengadilan Negeri Semarang yang berwenang untuk memeriksa dan mengadili perkaranya sesuai Pasal 84 ayat (2) KUHAP, **yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut karena tidak memenuhi persyaratan pengawakan**, yang dilakukan dengan cara dan uraian-uraian sebagai berikut :<sup>15</sup>

1. Bahwa pada waktu dan tempat sebagaimana tersebut diatas, berawal ketika saksi Junaidi selaku Perwira Jaga TNI Al Kri Madidihang-855 pada hari Minggu tanggal 16 September 2018 jam 16.00 WIB mendeteksi kontak radar pada baringan 228° jarak 7 mil sedang berlayar di sekitar Perairan Pulau Karimun Jawa bagian utara dan setelah di plot, kapal tersebut berada pada posisi 05 35' 100" S - 110 33' 500" T. Oleh pengawas dan juru radar, kapal tersebut di pantau dengan menggunakan radar dan teropong hingga pada baringan 226 jarak 1.0 NM, secara visual diketahui kontak tersebut adalah sebuah kapal motor KM Bahari-25 yang dinahkodai oleh terdakwa dengan muatan kernel (bijih sawit) yang berangkat dari pelabuhan Samarinda dengan tujuan Lampung yang sedang saat sedang menunda / menggandeng kapal Tug boat Arung Samudera – VIII.
2. Bahwa kemudian KRI Madidihang – 855 melaksanakan pendekatan dengan kapal motor tersebut sampai pada jarak 300 yard. Selanjutnya kapal motor tersebut diperintahkan untuk mengurangi balingan agar sekoci karet KRI Madidihang-855 bisa merapat di lambung kanan KM Bahari-25, setelah sekoci merapat ke KM. Bahari-25, Tim Pemeriksa melaksanakan pemeriksaan di atas kapal tersebut.
3. Bahwa selanjutnya setelah dilakukan pemeriksaan lebih lanjut ditemukan adanya 12 (Dua belas) ABK (anak buah kapal) dan 2 (dua) orang ABK diantaranya tidak di sijil / tidak ada dalam terdaftar di crewlist kapal.
4. Bahwa terdakwa yang merupakan yang merupakan Nahkoda kapal KM Bahari-25 seharusnya menolak ketika ada 2 (dua) orang ABK yang tidak di sijil oleh syahbandar namun ikut dalam kapal yang dinahkodai terdakwa tersebut.

Sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam Pasal 302 ayat (1) jo. Pasal 177 ayat (1) angka 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Bahwa terdakwa Noveriyanto yang merupakan Nahkoda kapal KM Bahari-25, pada hari Minggu tanggal 16 September 2018 jam 16.00 WIB atau setidaknya pada suatu waktu di tahun 2018, bertempat Perairan Pulau Karimun Jawa bagian utara yang berada pada posisi 05 35' 100" S - 110 33' 500" T atau setidaknya di suatu tempat lain dalam daerah hukum Pengadilan Negeri Semarang yang berwenang untuk memeriksa dan mengadili perkaranya sesuai Pasal 84 ayat (2) KUHAP, **yang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apa pun tanpa disijil dan**

<sup>15</sup> Dokumen Putusan Nomor 77/Pid.Sus/2019/PN Semarang

*tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan, yang dilakukan dengan cara dan uraian-uraian sebagai berikut :*

1. Pada waktu dan tempat sebagaimana tersebut diatas, berawal ketika saksi Junaidi selaku Perwira Jaga TNI AL KRI Madidihang-855 pada hari Minggu tanggal 16 September 2018 jam 16.00 WIB mendeteksi kontak radar pada baringan 228° jarak 7 mil sedang berlayar di sekitar Perairan Pulau Karimun Jawa bagian utara dan setelah di plot, kapal tersebut berada pada posisi 05 35' 100" S – 110 33' 500" T. Oleh pengawas dan juru radar, kapal tersebut di pantau dengan menggunakan radar dan teropong hingga pada baringan 226 jarak 1.0 NM, secara visual diketahui kontak tersebut adalah sebuah kapal motor KM BAHARI-25 yang dinahkodai oleh terdakwa dengan muatan kernel (bijih sawit) yang berangkat dari pelabuhan Samarinda dengan tujuan Lampung yang sedang saat sedang menunda / menggandeng kapal Tug boat Arung Samudera – VIII.
2. KRI Madidihang-855 melaksanakan pendekatan dengan kapal motor tersebut sampai pada jarak 300 yard. Selanjutnya kapal motor tersebut diperintahkan untuk mengurangi balingan agar sekoci karet KRI Madidihang-855 bisa merapat di lambung kanan KM Bahari-25, setelah sekoci merapat ke KM. Bahari-25, Tim Pemeriksa melaksanakan pemeriksaan di atas kapal tersebut.
3. Setelah dilakukan pemeriksaan diketahui bahwa kapal tersebut berlayar dengan menggandeng TB Arung Samudera VIII tanpa dilengkapi surat ijin menggandeng dari Syahbandar.
4. Selanjutnya setelah dilakukan pemeriksaan lebih lanjut ditemukan adanya 12 (Dua belas) ABK (anak buah kapal) dan 2 (dua) orang ABK diantaranya tidak di sijil / tidak ada dalam terdaftar di crewlist kapal.
5. Bahwa hal tersebut diperkuat dengan surat keterangan terdakwa tanggal 16 September 2018 yang menyatakan bahwa surat dokumen personil tidak lengkap.
6. Berdasarkan Pasal 145, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, "*Setiap orang dilarang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apa pun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan*". Sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam pasal 312 jo. Pasal 145 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Selanjutnya penegak hukum khususnya Majelis Hakim akan mempertimbangkan apakah berdasarkan fakta-fakta hukum tersebut diatas, Terdakwa dapat dinyatakan telah melakukan tindak pidana yang didakwakan kepadanya. Terdakwa telah didakwa oleh Penuntut Umum dengan dakwaan yang berbentuk alternatif, sehingga Majelis Hakim dengan memperhatikan fakta-fakta hukum tersebut diatas memilih langsung dakwaan alternatif, sebagaimana diatur dalam Pasal 322, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang unsur-unsurnya adalah sebagai berikut :

1. Nakhoda.
2. Melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya.
3. Tanpa persetujuan dari Syahbandar.

Bahwa terhadap unsur-unsur tersebut Majelis Hakim mempertimbangkan sebagai berikut:

Ad.1. Nakhoda

Menurut ketentuan Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, "Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan". Bahwa yang menjadi subyek hukum dalam perkara a quo adalah Nakhoda, yaitu terdakwa



Noveriyanto Bin Sugiman yang berdasarkan keterangan saksi-saksi dan pengakuan terdakwa, membenarkan identitas terdakwa sebagaimana dalam dakwaan Jaksa Penuntut Umum.

Terdakwa telah dapat mengikuti jalannya persidangan secara seksama dan dapat menjawab segala pertanyaan dan hal lain yang berhubungan dengan perkara ini dan secara fisik berada dalam keadaan sehat sehingga jasmani dan rohani terdakwa menurut penilaian Majelis Hakim adalah dalam keadaan sehat, sehingga dapat dimintai pertanggung jawabannya, dengan demimikian unsur “Nakhoda” telah terpenuhi menurut hukum;

Ad.2. Melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya.

Bahwa unsur ini bersifat alternatif, apabila salah satu dari unsur tersebut terpenuhi, maka terpenuhilah unsur ini. Dalam hal ini yang dipertimbangkan adalah unsur “yang melakukan kegiatan menunda”. Bahwa menurut keterangan ahli, yang dimaksud dengan menunda dalam pelayaran adalah menggandeng, menarik, mendorong atau menempel dan yang bertanggungjawab atas kegiatan menunda kapal tersebut adalah Nakhoda kapal. Berdasarkan fakta-fakta yang terungkap dipersidangan, yaitu :

- Bahwa terdakwa Noveriyanto yang merupakan Nakhoda kapal KM Bahari-25, pada hari Minggu tanggal 16 September 2018 jam 16.00 WIB, bertempat Perairan Pulau Karimun Jawa bagian utara yang berada pada posisi 05 35’ 100” S - 110 33’ 500” T yang berawal ketika saksi Junaidi selaku Perwira Jaga TNI AL Kri Madidihang-855 pada hari Minggu tanggal 16 September 2018 jam 16.00 WIB mendeteksi kontak radar pada baringan 228° jarak 7 mil sedang berlayar di sekitar Perairan Pulau Karimun Jawa bagian utara dan setelah di plot, kapal tersebut berada pada posisi 05 35’ 100” S - 110 33’ 500” T. Oleh pengawas dan juru radar, kapal tersebut di pantau dengan menggunakan radar dan teropong hingga pada baringan 226 jarak 1.0 NM, secara visual diketahui kontak tersebut adalah sebuah kapal motor KM Bahari-25 yang dinahkodai oleh terdakwa dengan muatan kernel (bijih sawit) yang berangkat dari pelabuhan Samarinda dengan tujuan Lampung yang sedang saat sedang menunda/menggandeng kapal Tug boat Arung Samudera – VIII.
- Bahwa kemudian KRI Madidihang – 855 melaksanakan pendekatan dengan kapal motor tersebut sampai pada jarak 300 yard. Selanjutnya kapal motor tersebut diperintahkan untuk mengurangi balingan agar sekoci karet Kri Madidihang-855 bisa merapat di lambung kanan KM Bahari-25, setelah sekoci merapat ke KM. Bahari-25, Tim Pemeriksa melaksanakan pemeriksaan di atas kapal tersebut.
- Bahwa kemudian setelah dilakukan pemeriksaan diketahui bahwa kapal tersebut berlayar dengan menggandeng TB Arung Samudera VIII tanpa dilengkapi surat ijin menggandeng dari Syahbandar.
- Bahwa Terdakwa membawa kapal KM. Bahari-25 tersebut dari pelabuhan Samarinda dengan tujuan Lampung;
- Bahwa muatan KM. Bahari-25 adalah berupa Kernel (biji sawit).

Dengan demikian unsur “Yang Melakukan Kegiatan Menunda” telah terbukti secara sah dan meyakinkan menurut hukum ;

Ad. 3. Tanpa persetujuan dari Syahbandar;

Bahwa yang dimaksud dengan persetujuan disini adalah ijin yang diberikan oleh pihak yang berwenang in casu Syahbandar atas kegiatan yang dilakukan berupa menunda. Bahwa berdasarkan fakta-fakta yang terungkap dipersidangan, diantaranya adalah :

- Bahwa Terdakwa membawa kapal KM. Bahari-25 dari pelabuhan Samarinda dengan tujuan Lampung.

- Bahwa muatan KM. Bahari-25 adalah berupa Kernel (biji sawit).
- Bahwa terdakwa Noveriyanto yang merupakan Nahkoda kapal KM Bahari-25, pada hari Minggu tanggal 16 September 2018 jam 16.00 WIB, bertempat Perairan Pulau Karimun Jawa bagian utara yang berada pada posisi 05 35' 100" S - 110 33' 500" T menggandeng TB Arung Samudera VIII.
- Bahwa setelah petugas pada KRI Madidihang – 855 melakukan pemeriksaan pada KM. BAHARI-25 berlayar dengan menggandeng TB Arung Samudera VIII tanpa dilengkapi surat ijin menggandeng dari Syahbandar.

Dengan uraian fakta sebagaimana tersebut diatas, maka unsur “Tanpa persetujuan dari Syahbandar” telah terpenuhi menurut hukum, terhadap barang bukti yang diajukan di persidangan untuk selanjutnya dipertimbangkan sebagai berikut:

- 1) 1 (satu) unit Kapal KM. Bahari-25 beserta perlengkapannya, Lego jangkar di Perairan alur keluar masuk kapal Pelabuhan Tanjung Emas Semarang
- 2) 1.811.690 Kg Muatan kernol di dalam Palka kapal
- 3) 1 Unit dalam kapal Mesin kapal
- 4) 1 Bendel Surat-surat / dokumen diatas kapal
- 5) 1 (satu) Unit Kapal Tug Boat Samudera -VIII Tanpa mesin sandar di dermaga Kamla Tanjung Emas Semarang.

Untuk menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa, maka perlu dipertimbangkan terlebih dahulu keadaan yang memberatkan dan yang meringankan Terdakwa; Keadaan yang memberatkan: Perbuatan terdakwa bertentangan dengan jabatan dan kedudukannya sebagai Nahkoda. Keadaan yang meringankan: Terdakwa mengakui terus terang perbuatannya, Terdakwa menyesali perbuatannya, Terdakwa sopan di persidangan. Memperhatikan, Pasal 322, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan;

1. Menyatakan Terdakwa Noveriyanto Bin Sugiman, terbukti *secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “Nakhoda Yang Melakukan Kegiatan Menunda Tanpa Persetujuan Dari Syahbandar*, sebagaimana dalam dakwaan ketiga.
2. Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa Noveriyanto Bin Sugiman oleh karena itu dengan membayar denda sejumlah Rp.50.000.000,- (lima puluh juta rupiah).
3. Menetapkan barang bukti berupa
  - 1 (satu) unit Kapal KM. Bahari-25 beserta perlengkapannya, Lego jangkar di Perairan alur keluar masuk kapal Pelabuhan Tanjung Emas Semarang
  - 1.811.690 Kg Muatan kernol di dalam Palka kapal
  - 1 Unit dalam kapal Mesin kapal
  - 1 Bendel Surat-surat / dokumen diatas kapal
  - 1 (satu) Unit Kapal Tug Boat Samudera -VIII Tanpa mesin sandar di dermaga Kamla Tanjung Emas Semarang Dikembalikan kepada terdakwa untuk diserahkan kepada yang berhak.
4. Membebaskan agar terdakwa membayar biaya perkara sejumlah Rp.2.000,- (dua ribu rupiah)”

Pemidanaan dalam putusan nomor: 77/Pid.Sus/2019/PN Smg tersebut sudah tepat, karena apabila dihubungkan dengan beberapa teori pemidanaan memang prinsip tujuan pemidanaan adalah perlindungan masyarakat dan perbaikan si pelaku. Perlindungan masyarakat meliputi tujuan mencegah, mengurangi atau mengendalikan tindak pidana dan memulihkan keseimbangan masyarakat, antara lain menyelesaikan konflik, mendatangkan rasa aman, memperbaiki kerugian atau kerusakan, menghilangkan noda-noda, memperkuat kembali nilai-nilai yang hidup dalam masyarakat, sedangkan aspek perbaikan si pelaku meliputi berbagai

tujuan, antara lain melakukan rehabilitasi dan memasyarakatkan kembali si pelaku dan melindunginya dari perlakuan sewenang-wenang di luar hukum.

Dari sudut ide dasar *double track system*, kesetaraan kedudukan sanksi pidana dan sanksi tindakan sangat bermanfaat untuk memaksimalkan kedua jenis sanksi tersebut secara tepat dan proporsional, sebab kebijakan sanksi yang integral dan seimbang (sanksi pidana dan tindakan), selain menghindari penerapan sanksi yang fragmentaristik (yang selalu menekankan pada sanksi pidana) juga menjamin keterpaduan sistem sanksi yang bersifat individual dan sistem sanksi yang bersifat fungsional.

Pasal 322, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Menyatakan Terdakwa Noveriyanto Bin Sugiman, terbukti *secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "Nakhoda Yang Melakukan Kegiatan Menunda Tanpa Persetujuan Dari Syahbandar*, sebagaimana dalam dakwaan ketiga. Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa Noveriyanto Bin Sugiman oleh karena itu dengan membayar denda sejumlah Rp.50.000.000,- (lima puluh juta rupiah).

Dari Putusan yang dijatuhkan oleh Hakim, menunjukkan bahwa sikap hakim pemutus perkara kental atau dipengaruhi oleh alam pikiran positivis/legalistik, artinya suatu hukum baru dinyatakan sebagai hukum apabila terumus dalam undang-undang atau dengan kata lain, apa yang dinormakan dalam undang-undang itulah yang diterapkan, Putusan hakim yang menjatuhkan hukuman dengan sanksi yang bersifat kumulatif yang dikumulatikan dengan pidana denda saja tanpa hukuman penjara, ini menunjukkan bahwa hakim tersebut mematuhi hukum positif yang berlaku di Indonesia dengan menggunakan dasar hukum berupa Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Tujuan dan pedoman pemidanaan juga memudahkan pelaksana putusan pengadilan untuk melaksanakan atau melakukan eksekusi terhadap pelaku, hal ini dikarenakan pidana yang dijatuhkan telah dipahami oleh pelaku mengapa pidana semacam itu dijatuhkan terhadapnya, dan juga memudahkan Hakim untuk melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan pidana yang dijatuhkan.

Disadari bahwa dalam pemberian pidana, pribadi latar belakang, tingkat emosional dan pandangan Hakim terhadap tindak pidana yang terjadi mempunyai pengaruh yang sangat besar terhadap pidana yang dijatuhkan atau dapat dikatakan unsur *subjektif* (Hakim) memegang peranan yang cukup nyata berkaitan dengan pemberian pidana. Untuk mengimbangi unsur *subjektif* maka tujuan dan pedoman pemidanaan perlu dirumuskan sebagai unsur *objektif*, sehingga dalam hal pemidanaan keseimbangan unsur *subjektif* dan *objektif* tetap terjaga. Arief Sidharta mengemukakan bahwa Hukum Pidana seharusnya mempunyai fungsi untuk mengupayakan resosialisasi bagi penjahat agar dapat kembali patuh ketika berada kembali di tengah-tengah masyarakat.<sup>16</sup>

Kendala-kendala yang dihadapi Hakim dalam pelaksanaan pemidanaan bagi Nakhoda yang melakukan kegiatan menunda dalam pelayaran tanpa persetujuan dari Syahbandar berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Kasus Putusan Nomor 77/Pid.Sus/2019/PN Sng). Adalah Kendala dalam fakta di persidangan. Kesaksian yang diutarakan dalam persidangan terdakwa punya perasaan takut yang kemudian membuat Terdakwa tidak leluasa mengatakan kejadian sebenarnya dan khawatir hakim akan mengadili dan memutus dengan sanksi pidana penjara yang berat menyebabkan terdakwa berbelit-belit dalam menjawab pertanyaan-pertanyaan di persidangan. Saksi, dalam pelaksanaan persidangan seringkali ada saksi yang tidak hadir sesuai jadwal persidangan, hal ini yang seringkali persidangan tertunda.

<sup>16</sup> Arief Sidharta, Sebagaimana Dikutip dalam Musa Darwin Pane, *Kebijakan Hukuman Mati Ditinjau Dari Perspektif Hukum Positif Dan Hak Asasi Manusia*, Res Nullius Law Journal Fakultas Hukum Komputer Indonesia, Vol. 1 No. 1 Januari 2019, hlm 46.

### **KESIMPULAN**

Pemidanaan Perkara Nomor 77/Pid.Sus/2019/PN Smg, berdasarkan fakta-fakta hukum terbukti memenuhi unsur-unsur Pasal 322, Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, terbukti *secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "Nakhoda Yang Melakukan Kegiatan Menunda Tanpa Persetujuan Dari Syahbandar, Dari Putusan yang dijatuhkan oleh Hakim, sanksi yang bersifat kumulatif yaitu dengan pidana denda saja tanpa hukuman penjara, ini menunjukkan bahwa hakim tersebut mematuhi hukum positif yang berlaku di Indonesia dengan menggunakan dasar hukum berupa Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.*

### **SARAN**

Dari pembahasan dan kesimpulan yang dikemukakan di atas ada beberapa saran yang bisa penulis kemukakan adalah sebagai berikut: Perlunya pemerintah melakukan sosialisasi Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang optimal kepada perusahaan pelayan dan para nahkoda kapal. Perlunya pemberian sanksi pidana yang tegas sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

### **DAFTAR PUSTAKA**

#### **Buku:**

- Andi Hamzah, (2008, 27) *Asas - Asas Hukum Pidana*, Jakarta, Rineka Cipta
- Barda Nawawi Arief, (1992, 91) *Teori-teori dan Kebijakan Pidana : Masalah Pemidanaan Sehubungan dengan Perkembangan Delik-delik Khusus dalam Masyarakat Modern*, Alumni, Bandung,
- Heman Budi Sarsono, (2012, 42) *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*, Yogyakarta.
- J.M. van Bemmelen, (1987, 17) *Hukum Pidana 1 Hukum Pidana material bagian umum*, Bandung, Bina cipta.
- L.H.C. Hulsman, *The Dutch Criminal Justice System from A Comparative Legal Perspective* dalam Barda Nawawi Arief. (2005, 1) *Perkembangan Sistem Pemidanaan*, Bahan Penataran Nasional Hukum dan Kriminologi XI Tahun 2005.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamuji, (2004, 14) *Penelitian Hukum Normatif "Suatu Tinjauan Singkat"*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada.
- Sudarto, (1986, 72) *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Alumni, Bandung.

#### **Jurnal:**

- Darwin Pane, *Kebijakan Hukuman Mati Ditinjau Dari Perspektif Hukum Positif Dan Hak Asasi Manusia*, Res Nullius Law Journal Fakultas Hukum Komputer Indonesia Vol. 1 No. 1 Januari 2019.
- Sahat Maruli Tua Situmeang; IraMaulia Nurkusumah, *Kajian Hukum Kekerasan Berbasis Gender Online Dihubungkan Dengan Tujuan Pemidanaan Dalam Perspektif Negara Hukum Pancasila*, Res Nullius Law Journal Fakultas Hukum Komputer Indonesia, Vol. 3 No. 2 Juli 2021.



Vol. 5 No. 1 Januari 2023

-----, *Politik Hukum Pidana Terhadap Kebijakan Kriminalisasi Dan Dekriminalisasi Dalam Sistem Hukum Indonesia*, Res Nullius Law Journal Fakultas Hukum Komputer Indonesia, Vol. 4 No. 2 Juli 2022.

**Perundang-undangan:**

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana

Putusan Nomor 77/Pid.Sus/2019/PN Semarang

**Internet:**

[https://pih.kemlu.go.id/files/uu\\_17\\_tahun\\_2008.pdf](https://pih.kemlu.go.id/files/uu_17_tahun_2008.pdf), diakses pada tanggal 20 Oktober 2022

<http://www2.kkp.go.id/artikel/2233-maritim-indonesia-kemewahan-yang-luar-biasa>, diakses pada tanggal 21 Oktober 2022

<https://putusan3.mahkamahagung.go.id/pengadilan/direktori/pengadilan/pn-semarang/jenis/pelayaran-1.html>, diakses pada tanggal 25 Oktober 2022

<https://dukunhukum.wordpress.com/2012/04/13/sistem-pemidanaan-dalam-ketentuan-umum-konsep-ruu-kuhp-2004-blom-selese-di-sunting/> diakses pada tanggal 10 Oktober 2022