



---

## **Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Menurut Undang-Undang 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran**

---

### **INFO PENULIS**

Sumardin  
Universitas Muhammadiyah Mataram  
[sumardin985@gmail.com](mailto:sumardin985@gmail.com)

Rina Rohayu Harun  
Universitas Muhammadiyah Mataram  
[rina@ummat.ac.id](mailto:rina@ummat.ac.id)

Nurjannah Septyanun  
Universitas Muhammadiyah Mataram  
[nurjannahs@ummat.ac.id](mailto:nurjannahs@ummat.ac.id)

### **INFO ARTIKEL**

ISSN: 2808-1307  
Vol. 6, No. 1, April 2026  
<https://jurnal.ardenjaya.com/index.php/ajsh>

---

© 2026 Arden Jaya Publisher All rights reserved

---

### ***Saran Penulisan Referensi***

Sumardin, Harun, R. R., & Septyanun, N. (2026). Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Menurut Undang-Undang 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Arus Jurnal Sosial Dan Humaniora*, 6(1), 1015–1022.

### **Abstrak**

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki ketergantungan yang tinggi terhadap transportasi laut sehingga keselamatan pelayaran menjadi aspek penting dalam sistem transportasi nasional. Dalam praktiknya, kecelakaan kapal seperti tubrukan, kebakaran, dan tenggelam masih sering terjadi dan sebagian besar dipengaruhi oleh faktor kesalahan manusia (*human error*), termasuk kelalaian dalam menjalankan standar profesi kepelautan. Kondisi tersebut menimbulkan persoalan hukum mengenai batasan pertanggungjawaban pidana nakhoda sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kualifikasi perbuatan yang digolongkan sebagai unsur tindak pidana nakhoda serta untuk menganalisis pertanggungjawaban nakhoda atas keselamatan pelayaran menurut UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Penelitian ini menggunakan pendekatan hukum normatif dengan dukungan data empiris. Data diperoleh melalui studi kepustakaan terhadap peraturan perundang-undangan, literatur hukum, serta analisis terhadap lima putusan Mahkamah Pelayaran yang berkaitan dengan kecelakaan kapal. Penelitian ini juga dilengkapi dengan wawancara terhadap informan yang memiliki kompetensi di bidang pelayaran guna memperkuat analisis terhadap penerapan hukum dalam praktiknya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertanggungjawaban pidana nakhoda tidak secara otomatis timbul akibat terjadinya kecelakaan kapal, melainkan harus didasarkan pada adanya unsur kesalahan berupa kesengajaan atau kealpaan dalam menjalankan kewajiban profesionalnya. Putusan Mahkamah Pelayaran umumnya menekankan pada kesalahan profesional dan menjatuhkan sanksi administratif, namun temuan tersebut dapat menjadi dasar untuk menilai kemungkinan pertanggungjawaban pidana. Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa pertanggungjawaban pidana nakhoda dalam kecelakaan kapal ditentukan oleh adanya kesalahan dalam pelaksanaan kewajiban profesinya sesuai dengan ketentuan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

**Kata Kunci:** Pertanggungjawaban pidana, Nakhoda, Kecelakaan kapal, Mahkamah Pelayaran, Keselamatan pelayaran, UU No. 17 Tahun 2008

### Abstract

Indonesia, as an archipelagic state, has a high dependence on maritime transportation, making maritime safety an essential aspect of the national transportation system. In practice, maritime accidents such as collisions, fires, and sinking incidents still frequently occur and are largely influenced by human error, including negligence in complying with professional maritime standards. These conditions raise legal issues concerning the limits of the criminal liability of the ship captain as the highest authority on board. The objective of this research is to identify the qualifications of acts that may be categorized as elements of criminal offenses committed by a ship captain and to analyze the captain's responsibility for maritime safety in accordance with Law Number 17 of 2008 concerning Shipping. This research employs a normative legal approach supported by empirical data. The data were obtained through a literature review of statutory regulations, legal literature, and an analysis of five Maritime Court decisions related to maritime accidents. This research was also complemented by interviews with informants who possess expertise in the maritime sector in order to strengthen the analysis of the implementation of law in practice. The results of the study indicate that the criminal liability of a ship captain does not automatically arise from the occurrence of a maritime accident, but must be based on the existence of fault in the form of intent or negligence in carrying out professional duties. Decisions of the Maritime Court generally emphasize professional fault and impose administrative sanctions; however, such findings may serve as a basis for assessing the possibility of criminal liability. Based on the results of the study, it can be concluded that the criminal liability of a ship captain in maritime accidents is determined by the existence of fault in carrying out professional duties in accordance with the provisions of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping.

**Key Words:** Criminal liability, Ship captain, Maritime accidents, Maritime Court, Maritime safety, Law Number 17 of 2008 on Shipping.

### A. Pendahuluan

Indonesia memiliki sumber daya alam darat dan laut yang melimpah, sehingga transportasi laut menjadi sarana penting untuk menjangkau seluruh wilayah Nusantara, termasuk daerah terpencil. Selain mengangkut penumpang, transportasi laut juga berperan dalam distribusi barang kebutuhan pokok dan mempersatukan wilayah secara sosial, ekonomi, dan budaya (Setiawan, 2021). Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) memiliki tingkat ketergantungan yang tinggi terhadap transportasi laut sebagai tulang punggung mobilitas manusia dan distribusi logistik nasional. Dalam konteks tersebut, keselamatan pelayaran tidak hanya merupakan isu teknis-operasional, tetapi juga menjadi isu hukum yang berkaitan dengan perlindungan jiwa, harta benda (Septyanun et al., 2023), serta keberlanjutan sistem transportasi nasional. Namun demikian, realitas empiris menunjukkan bahwa kecelakaan kapal, seperti tabrakan, kebakaran, dan tenggelam, masih sering terjadi dan sebagian besar dipengaruhi oleh faktor *human error*, termasuk kelalaian dalam menjalankan standar profesi kepelautan

Pelayaran transportasi laut tidak hanya harus efisien dan ekonomis, tetapi juga menekankan keselamatan, kenyamanan, dan kelancaran perjalanan, sehingga penumpang dan muatan terlindungi. Pemerintah menetapkan regulasi yang menjamin kelaikan kapal dan standar operasional transportasi laut untuk mendukung hal tersebut (Rahmawati et al., 2022). Secara normatif, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah mengatur secara komprehensif kewajiban keselamatan pelayaran dan tanggung jawab para pihak, termasuk nakhoda sebagai pemegang komando tertinggi di atas kapal. Akan tetapi, dalam praktik penegakan hukum, muncul persoalan mendasar mengenai batasan antara kesalahan profesional (*professional negligence*) dan kesalahan pidana (*criminal fault*) (Harun et al., 2023), khususnya dalam menentukan kapan suatu kecelakaan kapal dapat menimbulkan pertanggungjawaban pidana bagi nakhoda. Hal ini menunjukkan adanya ketegangan antara pendekatan administratif yang bersifat korektif dan pendekatan pidana yang bersifat represif dalam hukum pelayaran Indonesia.

Kelaikan kapal merupakan faktor krusial untuk menjamin keselamatan penumpang, awak, muatan, dan lingkungan selama pelayaran. Meski demikian, praktik di lapangan sering menunjukkan pengabaian terhadap standar kelaikan kapal oleh penyelenggara transportasi maritim, yang dapat menimbulkan risiko kecelakaan. Pelanggaran terhadap kewajiban ini diatur

secara hukum melalui Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan dapat dikenai sanksi administratif maupun pidana (Nguyen & Le, 2023).

Hukum maritim mengatur seluruh aspek pelayaran, termasuk pengangkutan barang dan penumpang, operasional kapal, sistem navigasi, serta keselamatan pelayaran. Aktivitas ini merupakan bagian dari sistem transportasi laut nasional yang berkaitan erat dengan perdagangan, perlindungan lingkungan maritim, dan ketertiban hukum. UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjadi regulasi utama, yang terus diperbarui untuk menyesuaikan standar keselamatan dan praktik internasional (Prasetyo & Hadi, 2022).

Perbuatan pidana pelayaran adalah perbuatan melanggar hukum yang dilakukan didalam ruang lingkup kegiatan berlayar. Kontrol terkait tindakan pidana dalam pelayaran secara khusus diatur pada Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), dalam Buku II mengenai Kejahatan, Bab XXIX terkait Kejahatan Pelayaran di Pasal 438–479 dan Buku III (Pelanggaran), Bab IX mengenai Pelanggaran Pelayaran di Pasal 560–569, maupun didalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 terkait Pelayaran (Putra & Santoso, 2021).

Walaupun pengaturan terkait pelayaran telah dirumuskan dengan jelas dalam UU RI No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, praktiknya menunjukkan bahwa berbagai ketentuan tersebut belum sepenuhnya efektif dalam menciptakan pelayaran yang aman dan terkendali. Regulasi yang mengatur fungsi, tugas, dan tanggung jawab pihak-pihak yang terlibat langsung maupun tidak langsung dalam pengoperasian kapal masih berjalan kurang optimal. Akibatnya, kecelakaan kapal di Indonesia, seperti tenggelam, kebakaran, dan tabrakan, masih sering terjadi, sebagian besar disebabkan oleh kelalaian manusia (*human error*) (Santoso, Prasetyo, & Mulyana, 2021).

Sejumlah penelitian sebelumnya cenderung membahas keselamatan pelayaran dari perspektif teknis dan regulatif secara umum, serta menempatkan tanggung jawab hukum dalam kerangka normatif tanpa analisis mendalam terhadap praktik peradilan, khususnya putusan Mahkamah Pelayaran. Selain itu, kajian mengenai pertanggungjawaban pidana nakhoda masih terbatas dan belum secara spesifik mengkaji konstruksi kesalahan berdasarkan putusan konkret, sehingga belum memberikan kejelasan mengenai batas antara tanggung jawab administratif dan pidana dalam praktik. Dalam perspektif hukum pidana, pertanggungjawaban tidak dapat dilepaskan dari asas fundamental *ne sinitur sine culpa* (tiada pidana tanpa kesalahan), yang menegaskan bahwa sanksi pidana hanya dapat dijatuhkan apabila terdapat unsur kesalahan berupa kesengajaan (*dolus*) atau kealpaan (*culpa*) (Ufran et al., 2025). Dalam konteks ini, penting untuk menilai apakah kelalaian nakhoda dalam kecelakaan kapal telah memenuhi ambang batas kesalahan pidana atau hanya berada dalam ranah pelanggaran profesional yang bersifat administratif.

Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini bertujuan untuk: (1) mengidentifikasi kualifikasi perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai tindak pidana dalam konteks pelayaran; dan (2) menganalisis konstruksi pertanggungjawaban pidana nakhoda berdasarkan putusan Mahkamah Pelayaran. Kebaruan penelitian ini terletak pada pendekatan analisis putusan (*case-based legal analysis*) yang digunakan untuk mengkaji secara sistematis praktik penegakan hukum pelayaran di Indonesia, sehingga dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan doktrin pertanggungjawaban pidana dalam hukum maritim

## B. Metodologi

Penelitian ini menggunakan pendekatan hukum normatif doktrinal, yakni suatu proses yang bertujuan untuk menemukan dan mengkaji norma, asas, serta doktrin hukum dalam rangka menjawab isu hukum yang dihadapi. Penelitian hukum normatif (*doctrinal research*) adalah suatu metode ilmiah yang menyajikan gambaran sistematis tentang ketentuan normatif yang mengatur suatu kategori hukum tertentu, mengkaji keterkaitan antar sistem peraturan, serta mengidentifikasi bidang-bidang hukum yang rentan terhadap permasalahan, dan juga memungkinkan prediksi mengenai arah perubahan hukum di masa depan (Marzuki & Peter, 2024).

Penelitian ini menggunakan metode hukum normatif melalui pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) serta pendekatan kasus (*case approach*). Dengan demikian, instrumen penelitian fokus menggunakan pedoman analisis hukum untuk menelaah norma hukum dan putusan Mahkamah Pelayaran yang mengenai tanggung jawab pidana nakhoda dalam kecelakaan kapal.

Berikut adalah tahapan Teknik analisis data yang dilakukan:

1. Identifikasi dan Pemilahan Norma Hukum

Tahap pertama dalam analisis data adalah identifikasi dan pemilahan norma hukum yang berkaitan dengan objek penelitian. Pada tahap ini, peneliti mengidentifikasi Pasal-Pasal didalam UU No.17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran yang berkaitan dengan:

- a. Kedudukan dan kewenangan nakhoda;
- b. Kewajiban keselamatan pelayaran;
- c. Pemeriksaan kecelakaan kapal;
- d. Bentuk pertanggungjawaban hukum.

Pemilahan norma hukum dilakukan untuk menentukan norma mana yang menjadi dasar analisis dalam menilai pertanggungjawaban pidana nakhoda.

## 2. Interpretasi Norma Hukum

Setelah norma hukum diidentifikasi, tahap selanjutnya adalah interpretasi norma hukum. Interpretasi dilakukan untuk memahami maksud dan tujuan pembentuk undang-undang dalam mengatur tanggung jawab nakhoda serta mekanisme penanganan kecelakaan kapal. Dalam penelitian ini, interpretasi norma dilakukan dengan menggunakan:

- a. Interpretasi gramatikal, untuk memahami makna kata dan frasa dalam undang-undang;
- b. Interpretasi sistematis, untuk menafsirkan norma dalam keterkaitannya dengan ketentuan lain yang terdapat pada UU No. 17 Tahun 2008;
- c. Interpretasi teleologis, untuk memahami tujuan pengaturan keselamatan pelayaran.

## 3. Analisis Putusan Mahkamah Pelayaran

Tahap berikutnya adalah analisis putusan Mahkamah Pelayaran sebagai penerapan norma hukum dalam praktik. Pada tahap ini, peneliti menganalisis lima putusan Mahkamah Pelayaran dengan memperhatikan:

- a. Kronologi kecelakaan kapal;
- b. Pertimbangan hukum Mahkamah Pelayaran;
- c. Penilaian terhadap kesalahan atau kelalaian nakhoda;
- d. Hubungan sebab akibat antara tindakan nakhoda dan kecelakaan kapal.

Analisis putusan dilakukan untuk menemukan pola penerapan norma hukum dan asas pertanggungjawaban pidana dalam praktik Mahkamah Pelayaran.

## 4. Konstruksi Hukum (*Legal Reasoning*)

Tahap selanjutnya adalah konstruksi hukum, yaitu menyusun argumentasi hukum berdasarkan hasil interpretasi norma dan analisis putusan. Pada tahap ini, peneliti mengaitkan norma UU No.17 Tahun 2008 dengan fakta hukum didalam putusan Mahkamah Pelayaran yang dapat menentukan:

- a. Bentuk pertanggungjawaban pidana nakhoda;
- b. Batas antara tanggung jawab administratif dan pidana;
- c. Kesesuaian penerapan hukum dengan asas tiada pidana tanpa kesalahan.

Konstruksi hukum dilakukan secara logis dan sistematis agar menghasilkan argumentasi yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

Penelitian ini termasuk dalam kategori penelitian hukum normatif (doktrinal) yang menitikberatkan melalui penelaahan terhadap norma, asas hukum, serta implementasinya dalam praktik, melalui analisis aturan perundangan dan putusan lembaga berwenang. Sehubungan hal tersebut, dalam penelitian hukum normatif, lokasi penelitian tidak dimaknai sebagai lokasi geografis lapangan, melainkan sebagai lokasi sumber bahan hukum yang relevan dengan objek penelitian.

Berdasarkan karakter tersebut, lokasi penelitian ini ditetapkan pada Mahkamah Pelayaran sebagai lembaga yang berwenang menjalankan pemeriksaan lanjutan kepada kecelakaan kapal berdasarkan UU No.17 Tahun 2008 terkait Pelayaran. Mahkamah Pelayaran dipilih sebagai lokasi penelitian karena memiliki kewenangan yuridis untuk menilai ada atau tidaknya kesalahan maupun kelalaian perwira kapal dan/atau nakhoda dalam peristiwa kecelakaan kapal. Bahan hukum diinventarisasi, diklasifikasikan, dan dianalisis secara komprehensif dengan menelaah nilai dan norma dasarnya. Selanjutnya, dilakukan perbandingan dengan peraturan lain untuk menilai keselarasan dan mengidentifikasi potensi disharmonisasi, menggunakan analisis kualitatif berbasis metode deduktif.

## C. Hasil dan Pembahasan

### 1. Hasil

Pembahasan difokuskan pada dua hal utama: pertama, bentuk pertanggungjawaban pidana nakhoda atas kecelakaan kapal; dan kedua, implementasinya dalam praktik berdasarkan putusan Mahkamah Pelayaran, khususnya pada lima kasus kecelakaan kapal, yaitu Kapal Motor

(KM) Bahtera Mega, Motor Vessel (MV) SDM Taicang dengan MT Alexandria, MT Gloria Sentosa, TK Sentana Jaya, serta Landing Craft Tank (LCT) Marina Bay.

Hasil wawancara dengan praktisi pelayaran menegaskan bahwa nakhoda memegang otoritas komando tertinggi di kapal, namun kewenangannya tidak bersifat absolut. Pertanggungjawaban pidana didasarkan pada bukti kesalahan, bukan sekadar jabatan. Dalam perspektif perusahaan, unsur kesalahan nakhoda perlu dibedakan secara tegas antara:

- a. Kelalaian individu nakhoda;
- b. Kegagalan sistem manajemen keselamatan perusahaan (ISM Code/SMS); dan
- c. Faktor eksternal atau *force majeure* (Sumber data primer, 2026).

Pendekatan ini diterapkan untuk mencegah praktik *scapegoating*, di mana nakhoda dijadikan pihak yang menanggung seluruh tanggung jawab atas kecelakaan bersifat sistemik. Dengan demikian, pertanggungjawaban pidana nakhoda bersifat individual dan didasarkan pada kesalahan pribadi, bukan semata-mata karena jabatannya.

### **1. Kecelakaan Kapal Motor (KM) Bahtera Mega**

Berdasarkan hasil penelitian terhadap Putusan Mahkamah Pelayaran No.HK.212/1/3/MP/2025, KM Bahtera Mega tenggelam pada 10 Desember 2024 di perairan Kariman, Jawa Timur akibat masuknya air ke palka. Mahkamah menilai kecelakaan tidak hanya disebabkan oleh cuaca, tetapi juga kelalaian dalam pengawasan dan pengendalian kapal oleh nakhoda.

Mahkamah Pelayaran menyatakan bahwa nakhoda telah menjalankan prinsip kehati-hatian dan *good seamanship* dalam menghadapi kondisi darurat. Dengan tidak terpenuhinya unsur kesalahan, Mahkamah Pelayaran tidak membebaskan pertanggungjawaban pidana kepada nakhoda. Dalam Putusan Mahkamah Pelayaran No.HK.212/1/3/MP/2025, nakhoda tidak dikenai sanksi administratif karena tindakannya dianggap masih wajar secara profesional dan sesuai prosedur keselamatan pelayaran. Pada kasus tenggelamnya KM Bahtera Mega, Mahkamah Pelayaran tidak membebaskan kewajiban ganti rugi kepada nakhoda secara pribadi. Dengan demikian, tanggung jawab perdata dalam peristiwa ini berada dalam ranah perusahaan pelayaran dan mekanisme asuransi.

### **2. Kecelakaan Kapal Motor/Motor Vessel (MV) SDM Taicang dengan MT Alexandria, MT Gloria Sentosa**

Berdasarkan hasil penelitian terhadap Putusan Mahkamah Pelayaran No. HK.212/1/5/MP/2025, pada 10 November 2024 MV SDM Taicang menabrak MT Alexandria, MT Gloria Sentosa, dan TK Sumber Kapuas 212 di Alur Pelayaran Barat Surabaya, menyebabkan kerusakan lambung kapal tanpa korban jiwa. Mahkamah Pelayaran menyatakan bahwa nakhoda tidak dikenai sanksi pidana karena Mahkamah menilai kelalaian tersebut belum mencapai tingkat kesalahan pidana, melainkan termasuk pelanggaran administratif dan profesional. Dalam Putusan Mahkamah Pelayaran No. HK.212/1/5/MP/2025, Mahkamah menjatuhkan sanksi administratif berupa rekomendasi pencabutan atau pembekuan sertifikat kompetensi dan kewajiban mengikuti pelatihan ulang, menegaskan bahwa kelalaian nakhoda merupakan pelanggaran profesional meski bukan tindak pidana.

Mahkamah Pelayaran tidak membebaskan tanggung jawab perdata secara pribadi kepada nakhoda; kerugian akibat tabrakan MV SDM Taicang menjadi tanggung jawab perusahaan pelayaran dan mekanisme klaim asuransi. Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Putusan Mahkamah Pelayaran No. HK.212/1/5/MP/2025, kecelakaan ini menimbulkan pertanggungjawaban administratif, tetapi tidak mencapai ranah pidana maupun perdata personal (Mahkamah Pelayaran, 2025).

### **3. Kecelakaan Kapal Landing Craft Tank (LCT) Marina Bay**

Berdasarkan hasil penelitian terhadap Putusan Mahkamah Pelayaran No. HK.212/1/4/MP/2024, pada 10 November 2023 pukul 20.00 WITA, LCT Marina Bay mengalami kebakaran di kamar mesin di perairan 3–4 mil selatan Pulau Dua, Kecamatan Lembeh, Bitung, Sulawesi Utara. Kebakaran menyebabkan kerusakan pada sistem permesinan, peralatan navigasi, dan ruang akomodasi, namun tidak menimbulkan korban jiwa maupun pencemaran lingkungan. Hasil pemeriksaan Mahkamah Pelayaran menyatakan bahwa tidak ada bukti nakhoda LCT Marina Bay sengaja atau lalai secara pidana sehingga kebakaran terjadi, sehingga pasal 330 KUHP tidak dapat diterapkan dan pertanggungjawaban pidana tidak dapat dikenakan kepada nakhoda.

Dalam Putusan Mahkamah Pelayaran No. HK.212/1/14/MP/2024, LCT Marina Bay dikategorikan sebagai kasus kapal terbakar sesuai Pasal 245 UU No. 17 Tahun 2008 (Republik Indonesia, 2008). Mahkamah menjatuhkan sanksi administratif berupa pencabutan/penahanan sementara sertifikat selama 1 bulan kepada masinis dan Kepala Kamar Mesin yang dinilai lalai secara teknis, sementara nakhoda dibebaskan berdasarkan fakta dan pembuktian. Dalam perkara Marina Bay, Mahkamah Pelayaran tidak membebaskan tanggung jawab perdata personal kepada nakhoda. Potensi klaim materil lebih relevan ditujukan kepada pemilik/operator dan mekanisme *insurance claim*.

#### 4. Kecelakaan Kapal Motor (KM) Bukit Raya

Berdasarkan Putusan Mahkamah Pelayaran No. HK.212/1/15/MP/2024, pada 25 April 2024 pukul 14.05 WIB, KM Bukit Raya mengalami kebakaran di kamar mesin di perairan Outer Buoy Muara Jungkat, Pontianak, Kalimantan Barat. Kebakaran menimbulkan kerusakan pada mesin induk, sistem kelistrikan, dan beberapa bagian kapal, namun tidak menimbulkan korban jiwa (Mahkamah Pelayaran, 2024).

Mahkamah melakukan uji faktual ketat terhadap tindakan nakhoda dan awak saat kebakaran. Mahkamah menyimpulkan kegagalan yang terbukti bersifat tingkat kelalaian profesional (bukan kesalahan berat atau sengaja), Mahkamah cenderung menggunakan sanksi administratif, bukan pidana. Mahkamah Pelayaran menjatuhkan sanksi administratif berupa peringatan atau sanksi administratif kepada awak kapal tertentu (bukan kepada nakhoda), yang dinilai lalai dalam aspek teknis dan operasional. Pada perkara kecelakaan KM Bukit Raya, putusan Mahkamah Pelayaran tidak membebaskan ganti rugi pribadi kepada nakhoda. Tanggung jawab perdata ditempatkan pada perusahaan pelayaran sebagai operator, dan penyelesaiannya dilakukan melalui mekanisme asuransi atau perdata, bukan melalui putusan Mahkamah Pelayaran.

#### 5. Kecelakaan Kapal TK Sentana Jaya

Berdasarkan Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/1/2/MP/2025, kecelakaan kapal terjadi pada 12 Agustus 2024 pukul 20.50 WIB di Perairan Lalan, Musi Banyuasin, Sumatera Selatan, saat proses penundaan/towing yang memerlukan koordinasi manuver tinggi. Tubrukan melibatkan TK Sentana Jaya, yang sedang ditunda oleh TB Medelin Spirit dengan bantuan TB Paris 22, menabrak Jembatan Desa P6, mengakibatkan kerusakan pada jembatan dan kapal serta menimbulkan korban jiwa dan luka-luka (Mahkamah Pelayaran Republik Indonesia, 2025).

Hasil pemeriksaan menyatakan bahwa Mahkamah menemukan kelalaian profesional (*human error*) yang menyebabkan tubrukan, namun dianggap pelanggaran standar operasional, bukan pidana berat. Oleh karena itu, Mahkamah tidak menjatuhkan hukuman penjara atau denda pidana terhadap nakhoda atau awak tertentu. Mahkamah merekomendasikan pencabutan/pembekuan sementara sertifikat (CoC) dan kewajiban pelatihan ulang kepada personel yang terbukti lalai, sebagai upaya korektif untuk meningkatkan kompetensi dan keamanan pelayaran. Bentuk pertanggungjawaban yang dikenakan dalam putusan ini bersifat administratif, Mahkamah memilih koreksi kompetensi dan sertifikasi sebagai respons yang proporsional. Dalam kasus ini Mahkamah tidak memerintahkan beban ganti rugi personal kepada nakhoda atau awak. Isu perdata disarankan diselesaikan melalui klaim terhadap pemilik/operator dan asuransi.

## 2. Pembahasan

Berdasarkan hasil penelitian terhadap lima putusan Mahkamah Pelayaran, terlihat pola umum dalam penanganan kecelakaan kapal di Indonesia. Kasus KM Bahtera Mega, MV SDM Taicang, LCT Marina Bay, KM Bukit Raya, dan TK Sentana Jaya menunjukkan bahwa Mahkamah cenderung tidak membebaskan pertanggungjawaban pidana kepada nakhoda jika kecelakaan disebabkan oleh kelalaian profesional atau *human error* yang masih berada dalam batas wajar profesi. Dalam semua kasus yang dianalisis, tanggung jawab perdata tidak dibebankan secara pribadi kepada nakhoda. Kerugian akibat kecelakaan, seperti tabrakan MV SDM Taicang, kebakaran LCT Marina Bay, atau tenggelamnya KM Bahtera Mega, diselesaikan melalui klaim perusahaan pelayaran atau mekanisme asuransi. Hal ini menegaskan prinsip pemisahan tanggung jawab individu dan entitas perusahaan, di mana perusahaan sebagai operator bertanggung jawab atas kerugian materil.

Analisis kasus juga menunjukkan bahwa kecelakaan kapal biasanya disebabkan oleh kombinasi faktor teknis, manusia, dan lingkungan. KM Bahtera Mega tenggelam akibat

masuknya air ke palka ditambah kondisi cuaca, TK Sentana Jaya mengalami tubrukan saat penundaan karena *human error* dalam koordinasi manuver, dan LCT Marina Bay serta KM Bukit Raya mengalami kebakaran akibat kelalaian teknis awak. Temuan ini menekankan pentingnya prosedur keselamatan, pelatihan awak, dan manajemen risiko operasional untuk mencegah insiden serupa.

Pertanggungjawaban pidana nakhoda dalam kecelakaan kapal tidak bersifat otomatis, melainkan sangat bergantung pada pembuktian unsur kesalahan. Hal ini sejalan dengan doktrin hukum pidana klasik yang menegaskan bahwa pertanggungjawaban pidana mensyaratkan adanya *mens rea*, baik dalam bentuk kesengajaan (*dolus*) maupun kealpaan (*culpa*). Berdasarkan analisis terhadap lima putusan Mahkamah Pelayaran, terlihat bahwa lembaga tersebut secara konsisten menerapkan pendekatan berbasis kesalahan (*fault-based liability*), di mana kelalaian profesional tidak serta-merta dikualifikasikan sebagai tindak pidana. Dalam kasus KM Bahtera Mega, misalnya, meskipun terjadi kecelakaan berupa tenggelamnya kapal, Mahkamah menilai bahwa nakhoda telah menjalankan prinsip *good seamanship*, sehingga tidak terpenuhi unsur kesalahan pidana. Hal ini menunjukkan bahwa standar profesional menjadi parameter penting dalam menilai ada atau tidaknya kesalahan.

Pendekatan serupa juga terlihat dalam kasus MV SDM Taicang dan TK Sentana Jaya, di mana Mahkamah lebih menekankan pada pelanggaran standar operasional sebagai bentuk *professional negligence* yang diselesaikan melalui mekanisme administratif. Dalam perspektif teori hukum pidana, hal ini menunjukkan bahwa Mahkamah membedakan secara tegas antara *administrative fault* dan *criminal fault*, yang merupakan aspek krusial dalam menjaga proporsionalitas penegakan hukum.

Lebih lanjut, temuan ini sejalan dengan pemikiran Nurjannah Septyanun yang menekankan pentingnya kejelasan batas tanggung jawab dalam sistem hukum untuk menjamin kepastian hukum dan keadilan substantif (Septyanun & Yuliani, 2020). Dalam konteks pelayaran, ketidakjelasan batas tersebut dapat berpotensi menimbulkan praktik *scapegoating*, di mana nakhoda dijadikan pihak yang menanggung seluruh tanggung jawab atas kegagalan sistemik, termasuk kelemahan manajemen keselamatan perusahaan.

Selain itu, dalam perspektif tata kelola hukum dan tanggung jawab korporasi, sebagaimana dikemukakan oleh Rina Rohayu Harun, penting untuk melihat kecelakaan kapal sebagai hasil interaksi antara faktor individu, sistem dan lingkungan (Harun et al., 2021). Oleh karena itu, pertanggungjawaban tidak dapat dibebankan secara individual semata, melainkan harus mempertimbangkan tanggung jawab institusional dari operator kapal.

Pada aspek eksistensi Mahkamah Pelayaran berdasarkan analisis *normative* dan analisis kasus menunjukkan konsistensi dalam membedakan antara kelalaian profesional yang hanya menimbulkan pelanggaran administratif dan kesalahan serius yang memenuhi unsur pidana. Pendekatan ini mencerminkan keseimbangan antara perlindungan hak individu awak kapal dan kepastian hukum serta keselamatan pelayaran. Pola penegakan hukum yang menekankan pencegahan, peningkatan kompetensi, dan mitigasi risiko menunjukkan bahwa sistem hukum pelayaran Indonesia lebih mengutamakan langkah korektif dan *preventif* daripada pendekatan represif terhadap individu.

#### D. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian terhadap lima putusan Mahkamah Pelayaran, terlihat pola umum dalam penanganan kecelakaan kapal di Indonesia. Kasus KM Bahtera Mega, MV SDM Taicang, LCT Marina Bay, KM Bukit Raya, dan TK Sentana Jaya menunjukkan bahwa Mahkamah cenderung tidak membebaskan pertanggungjawaban pidana kepada nakhoda jika kecelakaan disebabkan oleh kelalaian profesional atau *human error* yang masih berada dalam batas wajar profesi. Misalnya, KM Bahtera Mega tenggelam akibat masuknya air ke palka, namun nakhoda dinilai telah menjalankan prinsip *good seamanship*, sehingga tidak dikenai sanksi pidana.

Mahkamah Pelayaran lebih sering menerapkan sanksi administratif sebagai mekanisme korektif bagi personel yang terbukti lalai. Bentuk sanksi ini meliputi pencabutan atau pembekuan sertifikat kompetensi (*Certificate of Competency*) serta kewajiban mengikuti pelatihan ulang. Hal ini terlihat jelas pada kasus MV SDM Taicang dan TK Sentana Jaya, di mana Mahkamah menekankan pendekatan korektif dan preventif, bukan hukuman pidana, untuk meningkatkan kompetensi awak dan memperbaiki standar operasional pelayaran.

Dalam semua kasus yang dianalisis, tanggung jawab perdata tidak dibebankan secara pribadi kepada nakhoda. Kerugian akibat kecelakaan, seperti tabrakan MV SDM Taicang, kebakaran LCT Marina Bay, atau tenggelamnya KM Bahtera Mega, diselesaikan melalui klaim

perusahaan pelayaran atau mekanisme asuransi. Hal ini menegaskan prinsip pemisahan tanggung jawab individu dan entitas perusahaan, di mana perusahaan sebagai operator bertanggung jawab atas kerugian materiil.

Analisis kasus juga menunjukkan bahwa kecelakaan kapal biasanya disebabkan oleh kombinasi faktor teknis, manusia, dan lingkungan. KM Bahtera Mega tenggelam akibat masuknya air ke palka ditambah kondisi cuaca, TK Sentana Jaya mengalami tubrukan saat penundaan karena human error dalam koordinasi manuver, dan LCT Marina Bay serta KM Bukit Raya mengalami kebakaran akibat kelalaian teknis awak. Temuan ini menekankan pentingnya prosedur keselamatan, pelatihan awak, dan manajemen risiko operasional untuk mencegah insiden serupa.

Secara keseluruhan, Mahkamah Pelayaran menunjukkan konsistensi dalam membedakan antara kelalaian profesional yang hanya menimbulkan pelanggaran administratif dan kesalahan serius yang memenuhi unsur pidana. Pendekatan ini mencerminkan keseimbangan antara perlindungan hak individu awak kapal dan kepastian hukum serta keselamatan pelayaran. Pola penegakan hukum yang menekankan pencegahan, peningkatan kompetensi, dan mitigasi risiko menunjukkan bahwa sistem hukum pelayaran Indonesia lebih mengutamakan langkah korektif dan preventif daripada pendekatan represif terhadap individu.

## E. Referensi

- Harun, R. R., Septyanun, N., & Yuliani, T. (2021). The Values of Sorong Sala' Tradition as a Solution to Develop Islah for the Generation in the Covid-19 Era. *Istinbath Jurnal Hukum Dan Ekonomi Islam*, 20(2), 315-330
- Harun, R. R., Yamin, B., & Sahid, M. M. (2023). Problems Of Criminal Applikations Law In The Life Of Indonesion Comunion And Cultures. *Jurnal IUS Kajian Hukum Dan Keadilan*, 11(1), 142-155. <https://doi.org/DOI: http://dx.doi.org/10.29303/ius.v11i1.1144>
- Mahkamah Pelayaran Republik Indonesia. (2025). Putusan Nomor HK.212/1/2/MP/2025 tentang kecelakaan kapal TK Sentana Jaya di Perairan Lalan, Musi Banyuasin, Sumatera Selatan. Mahkamah Pelayaran RI.
- Mahkamah Pelayaran. (2024). Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/1/15/MP/2024 tentang KM Bukit Raya. Mahkamah Pelayaran.
- Mahkamah Pelayaran. (2025). Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/1/5/MP/2025 tentang MV SDM Taicang. Mahkamah Pelayaran.
- Marzuki, P. M. (2024). Penelitian hukum (Edisi revisi). Kencana Prenada Media.
- Nguyen, T., & Le, H. (2023). Efficiency and safety challenges in maritime transport: A Southeast Asia perspective. *Transportation Research Procedia*, 67, 145-152. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.02.018>
- Nurjannah, Sardjana Orba Manullang, Retno Sari Dewi, Richardo Francisco, Lelisari, Bahri, Mawarni Fatma, Lia Ernawati, Hermansyah, and Deni Setiyawan. 2023. "Hukum Bisnis Kontemporer." In Book Chapter, 1-208.
- Prasetyo, A., & Hadi, F. (2022). Challenges in implementing maritime safety and compliance in Southeast Asia. *Transportation Research Procedia*, 60, 85-92. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.12.012>
- Putra, E. R., & Santoso, F. (2021). Legal liability of shipmasters in maritime accidents under Indonesian law. *Marine Policy*, 129, 104513. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104513>
- Rahmawati, D., Pratama, A., & Santoso, B. (2022). Maritime transport safety and regulatory compliance in Indonesia. *Sustainability*, 14(17), 1020. <https://doi.org/10.3390/su14171020>.
- Republik Indonesia. (2008). Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Sekretariat Negara.
- Santoso, B., Prasetyo, A., & Mulyana, R. (2021). Human error and maritime crime in Indonesian shipping: Legal and safety perspectives. *Sustainability*, 13(18), 1089. <https://doi.org/10.3390/su13181089>
- Septyanun, N., & Yuliani, T. (2020). Pancasila and Economy Prophetic: The Reconstruction Efforts of Indonesian Economic Law. *Journal of Transcendental Law*, 02(1), 61-74. <https://doi.org/10.23917/jtl.v2i1.11104>.
- Septyanun, N., Julmansyah, Harun, R. R., Jaya, I., & Ariani, Z. (2023). Regulasi Dan Tata Laksana Penerapan Nilai Ekonomi Karbon Berbasis Voluntary Dan Mandatory Di Nusa Tenggara Barat. *Geography Jurnal Kajian, Penelitian Dan Pengembangan Pendidikan*, 11(2), 399-411. <https://journal.ummat.ac.id/index.php/geography/article/view/17210/pdf>.
- Setiawan, R. (2021). Peran transportasi laut dalam integrasi wilayah kepulauan Indonesia. *Jurnal Transportasi Nasional*, 12(3), 45-56.
- Sumber data primer. (2026). Wawancara dengan praktisi pelayaran mengenai faktor eksternal atau force majeure
- Ufran, Pajri, M., & Harun, R. R. (2025). Penegakan Hukum Terhadap Tindak Pidana Pencurian Dengan Kekerasan. *Jurnal Kertha Semaya*, 13(11), 2444-58.