

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Pelayaran merupakan suatu roda transportasi tertua dimana sejak dahulu kala orang menggunakan perahu atau kapal sebagai sarana angkutan di laut.¹ Kapal sebagai sarana transportasi tertua di dunia memang memegang peranan yang penting di Indonesia, selain sebagai penghubung antar pulau, jenis transportasi ini juga masih digunakan sebagai sarana distribusi untuk menjalankan roda perekonomian hingga pelosok daerah dari dulu hingga sekarang ini.

Walaupun begitu, penggunaan kapal sebagai roda transportasi ini ternyata juga menimbulkan permasalahan, layaknya suatu resiko, alat transportasi ini juga tidak luput dari bahaya adanya kemungkinan kecelakaan atau musibah yang dapat menimpanya. Apalagi jika dilihat dari kondisi perairan Indonesia yang cenderung memiliki ombak yang ganas seperti Samudera Indonesia, atau daerah laut yang memiliki pusaran-pusaran seperti di sekitar selat Bali, tentunya hal ini akan menyebabkan meningkatnya resiko kecelakaan tersebut. Seringnya peristiwa kecelakaan kapal laut hampir di setiap penghujung tahun semakin menambah dalam keprihatinan saya terhadap dunia transportasi laut di perairan Indonesia.

Sangat disayangkan respon masyarakat terhadap setiap kejadian kecelakaan kapal di laut tidak sebaik jika dibandingkan dengan peristiwa kecelakaan yang menimpa alat transportasi lainnya. Padahal kapal laut adalah alat transportasi dengan kapasitas penumpang terbanyak. Lemahnya sistem keselamatan di laut menjadi penyebab potensial besarnya korban kecelakaan di laut.

Keinginan masyarakat menggunakan transportasi angkutan yang terjangkau, nyaman dan aman ternyata masih jauh dari harapan. Tingginya persaingan ongkos transportasi laut, darat, dan udara adalah kendala potensial untuk timbulnya kecenderungan penekanan cost yang berakibat pada kualitas keselamatan.

¹ Tardana Surahardja, *Pokok-Pokok Pemikiran Mengenai Pengembangan dan Peningkatan Mahkamah Pelayaran*, Jakarta, 1984 h 2.

Saya tidak setuju strategi bisnis yang mengandalkan pada rendahnya biaya, dengan mengesampingkan kualitas keselamatan penumpang dan pengguna jasa kapal. Dari banyaknya faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, ternyata faktor paling dominan versi IMO (*International Maritime Organization*) adalah masalah kelalaian manusia, yaitu sebesar 80 %. Dari angka tersebut, 75 % - 79 % terjadi akibat buruknya sistem manajemen pengoperasian kapal lantaran lemahnya kepedulian pemilik kapal dan perusahaan dalam menerapkan sistem keselamatan di laut.

Fakta ini sesungguhnya mengisyaratkan bahwa belum semua perusahaan pelayaran menyadari pentingnya penerapan ISPS (*International Ship and Port Facility Security*) Code sebagai suatu kebutuhan, namun hanya untuk memenuhi persyaratan saja. Berdasarkan data yang saya peroleh dari laporan akhir tahun 2004 salah satu surat kabar di Indonesia, ditenggarai bahwa tiga dari empat (75 %) alat keselamatan tidak berfungsi, terutama pada pelayaran penumpang dan penyeberangan. Padahal perangkat keselamatan di laut seperti : rakit penolong (*Inflatable Liferaft*), *Lifeboat*, *Lifejacket*, *Lifebouy*, dan sebagainya adalah pertahanan jiwa terakhir jika terjadi kecelakaan kapal laut. Sebagai gambaran, setiap kapal laut harus memiliki Inflatable Liferaft yang jumlahnya, disyaratkan dapat memuat dua kali dari jumlah daya tampung penumpang kapal. Di dalam Inflatable Liferart harus tersedia alat pendukung untuk bertahan hidup, termasuk makanan, minuman dan obat. Untuk menjamin agar Inflatable Liferaft beserta isinya layak digunakan setiap saat, maka Inflatable Liferaft harus secara kontinyu di survey. Pertanyaan yang muncul kemudian adalah mengapa pada kasus-kasus kecelakaan kapal laut, rakit penolong atau Inflatable Liferaft justru lebih banyak tidak terpakai.

Fakta bahwa mayoritas kapal yang beroperasi di perairan Indonesia adalah termasuk kategori kapal tua atau berusia di atas 20 tahun. Namun bukan berarti kapal tua adalah kapal yang tidak layak di laut. Karena layaknya suatu kapal tidak hanya didasarkan pada usia kapal saja tetapi banyak kriteria teknis, termasuk kelayakan alat keselamatan. Namun demikian tidak bisa dipungkiri bahwa usia kapal sangat mempengaruhi kualitas kapal.

Data yang ada menunjukkan bahwa rata-rata kondisi teknis kapal hanya mencapai 66,5%, hal ini berada jauh dibawah standard kelayakan minimal layak operasi yaitu 80%. Dengan demikian hanya 10%-30% kapal yang berada pada kondisi siap operasi.

Data yang kami peroleh dari sumber Dephub-JICA tahun 2002, menyebutkan bahwa sejak tahun 1982 sampai tahun 2000 terjadi 3.826 kejadian kecelakaan kapal atau rata-rata terjadi sebanyak 204 kecelakaan kapal setiap tahun, atau terjadi kecelakaan setiap 2 hari sekali. Sedangkan Data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menyebutkan, selama tahun 1990-1999, jumlah kecelakaan kapal sebanyak 1.551 kasus dengan korban jiwa 2.684 orang dan kerugian barang 140.622,26 ton. Sedangkan untuk periode tahun sesudahnya tidak diketahui²

Data di atas sesungguhnya menjadi bukti konkrit dari lemahnya sistem keselamatan kapal, baik dari aspek regulasi dan aplikasi, manajemen, fasilitas keselamatan, dan sumber daya manusia. Dengan mempertimbangan mengenai pentingnya keamanan dan serta keselamatan lalu lintas perkapalan maka Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran mengamanatkan agar setiap kecelakaan kapal yang terjadi diperiksa oleh pejabat yang berwenang. Pertanggungjawaban atas tenggelamnya kapal atau terjadinya kecelakaan kapal memerlukan penanganan melalui lembaga yang cukup istimewa, jika dibandingkan dengan kecelakaan yang terjadi terhadap transportasi darat. Pemeriksaan kecelakaan kapal tersebut dimaksudkan untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal dan/atau menentukan ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam menerapkan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda atau pemimpin kapal dan/atau perwira kapal. Dengan demikian, diharapkan dari hasil pemeriksaan tersebut dapat digunakan sebagai upaya pencegahan agar tidak terjadi kecelakaan kapal akibat suatu sebab yang sama. Selain itu, pemeriksaan ini juga dilakukan sebagai suatu bentuk pembinaan dan pengawasan bagi tenaga profesi kepelautan.

² <http://dunia-kapal.blogspot.com/>, dilihat pada tanggal 18 april 2015 pukul 20.00 WIB.

Seperti contoh kasus kapal Harapan Indah VII yang sedang menggandeng atau menunda kapal tongkang TK. WHS 1801 yang mengangkut 1.000 M^3 pasir pada hari Kamis tanggal 5 Maret 2009 sekitar pukul 00.30 atau di sekitar waktu itu sedang berlayar dari Tulang Bawang – Lampung dengan tujuan merunda Jakarta utara pada memasuki Teluk Jakarta yang pada saat itu sedang ramai dari arah depan dengan haluan mengarah ke jalur perlintasan yang akan dilewati kapal Harapan Indah VII berlayar juga kapal KM Rimba Tiga di lintasan yang sama karena kealpaan nakhodha yang tidak membangunkan awak kapal untuk membantunya kapal tongkang yang sedang di gandengnya bertabrakan dengan kapal KM Rimba Tiga akibatnya KM Rimba Tiga Tenggelam.

Berkaitan dalam asas hukum pidana yaitu *Geen straf zonder schuld, actus non facit reum nisi mens sit rea*, bahwa tidak dipidana jika tidak ada kesalahan, maka pengertian tindak pidana itu terpisah dengan yang dimaksud pertanggungjawaban tindak pidana. Tindak pidana hanyalah menunjuk kepada dilarang dan diancamnya perbuatan itu dengan suatu pidana, kemudian apakah orang yang melakukan perbuatan itu juga dijatuhi pidana sebagaimana telah diancamkan akan sangat tergantung pada soal apakah dalam melakukan perbuatannya itu si pelaku juga mempunyai kesalahan. Dalam kebanyakan rumusan tindak pidana, unsur kesengajaan atau yang disebut dengan *opzet* merupakan salah satu unsur yang terpenting. Dalam kaitannya dengan unsur kesengajaan ini, maka apabila didalam suatu rumusan tindak pidana terdapat perbuatan dengan sengaja atau biasa disebut dengan *opzettelijk*, maka unsur dengan sengaja ini menguasai atau meliputi semua unsur lain yang ditempatkan dibelakangnya dan harus dibuktikan.

Maka berkaitan dengan pembuktian bahwa perbuatan yang dilakukannya itu dilakukan dengan sengaja, terkandung pengertian menghendaki dan mengetahui atau biasa disebut dengan *willens en wetens*. Yang dimaksudkan disini adalah seseorang yang melakukan suatu perbuatan dengan sengaja itu haruslah memenuhi rumusan Willens atau haruslah menghendaki apa yang ia perbuat dan memenuhi unsur *wetens* atau haruslah mengetahui akibat dari apa yang ia perbuat.

Maka dari uraian tersebut diatas, dapat dikatakan bahwa jika ada hubungan antara batin pelaku dengan akibat yang timbul karena perbuatannya itu atau ada hubungan lahir yang merupakan hubungan kausal antara perbuatan pelaku dengan akibat yang dilarang itu. Dalam Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana ("KUHP") diatur mengenai perbuatan yang mengakibatkan orang mati karena salahnya:

Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.

Dengan banyaknya terjadinya kasus yang berkaitan dengan pembahasan di atas mendorong penulis untuk melakukan penulisan untuk melakukan penelitian yang di beri judul **PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP NAKHODA DALAM PELAYARAN YANG KARENA ALPANYA MENGAKIBATKAN KEMATIAN (STUDY KASUS PUTUSAN NOMER. 1014/Pid.B/2009/PN.Jkt.Ut).**

I.2 Rumusan Masalah

Dalam Penulisan skripsi ini, penulis ingin membuat batasan rumusan masalah pada sistem pertanggungjawaban pelayaran adalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana sanksi hukum terhadap nakhoda yang Alpa dalam menjalankan tugas dan wewenangnya sehingga menyebabkan kematian?
- b. Apakah putusan nomor. 1014/Pid.B/2009/PN.Jkt.Ut tentang kealpaan nakhoda yang menyebabkan kematian telah sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku ?

I.3 Ruang Lingkup Penulisan

Dalam Penulisan skripsi ini, penulis ingin membuat batasan ruang lingkup pada sistem pertanggungjawaban pelayaran adalah mengenai sanksi hukum terhadap nakhoda yang Alpa dalam menjalankan tugas dan wewenangnya sehingga menyebabkan kecelakaan serta penegakan hukum terhadap Nakhoda yang Alpa dalam menjalankan tugasnya study kasus putusan nomor. 1014/Pid.B/2009/PN.Jkt.Ut ?

I.4 Tujuan dan Manfaat Penulisan

a. Tujuan Penulisan

Tujuan penelitian ini secara umumnya adalah untuk mengetahui mengenai bagaimana pertanggungjawaban pidana pelaku ke alpaan nakhoda dalam pelayaran yang menyebabkan kematian. Maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) untuk mengetahui sanksi hukum terhadap nakhoda yang alpa menjalankan tugas dan wewenang sehingga menyebabkan kecelakaan dalam Pelayaran.
- 2) untuk mengetahui penegakan hukum terhadap nakhoda yang Alpa dalam menjalankan tugasnya dalam kasus putusan nomor. 1014/Pid.B/2009/PN.Jkt.Ut telah sesuai dengan hukum.

b. Manfaat Penulisan

Manfaat Penelitian dalam skripsi ini mempunyai manfaat sebagai berikut:

1) Teoritis atau akademis

Sebagai bahan kajian bersama khususnya bagi para mahasiswa fakultas hukum dan umumnya siapa saja yang memerlukan, sehingga dapat menambah ilmu pengetahuan bagi yang membacanya. Memberikan tambahan informasi bagi mereka yang ingin mengetahui lebih banyak mengenai pertanggungjawaban nakhoda atas terjadinya kecelakaan dalam Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran.

2) Kegunaan Praktisi

Penulisan skripsi ini diharapkan dapat berguna dan menjadikan bahan kajian atau acuan bagi penegak hukum yang langsung bersentuhan dengan tugasnya dalam hal pelayaran.

I.5 Kerangka teori dan Kerangka Konsepsional

a. Kerangka Teori

Perkembangan ilmu hukum tidak terlepas dari teori hukum sebagai landasannya dan tugas teori hukum adalah untuk menjelaskan nilai-nilai

hukum dan postulat-postulatnya hingga dasar-dasar filsafatnya yang paling dalam. Sehingga penelitian ini tidak terlepas dari teori-teori ahli hukum yang dibahas dalam bahasa dan sistem pemikiran para ahli hukum sendiri. Holland yang dikutip oleh Wise, Percy M. Winfield and Bias, menyatakan bahwa tujuan hukum adalah menciptakan dan melindungi hak-hak (legal rights). Undang-Undang Dasar 1945 yang tercantum Pasal 1 ayat 3 menyatakan bahwa Indonesia adalah negara hukum. Hal ini dapat dikatakan bahwa Indonesia adalah negara yang berdasarkan atas hukum. Dengan sendirinya perlindungan hukum menjadi unsur esensial serta menjadi konsekuensi dalam negara hukum. Negara wajib menjamin hak-hak hukum warga negaranya. Pada dasarnya, teori perlindungan hukum merupakan teori yang berkaitan pemberian pelayanan kepada masyarakat. Roscou Pound mengemukakan hukum merupakan alat rekayasa sosial (*law as tool of social engineering*). Kepentingan manusia adalah suatu tuntutan yang dilindungi dan dipenuhi manusia dalam bidang hukum.³ Secara leksikal, kata “pertanggungjawaban” berasal dari bentuk dasar kata majemuk “tanggungjawab” yang berarti keadaan wajib menanggung segala sesuatu berupa penuntutan diperkarakan dan dipersalahkan sebagai akibat sendiri atau pihak lain. Selain itu, kata “tanggung jawab” merupakan kata benda abstrak yang bisa dipahami melalui awalan “per” dan akhiran “an” menjadi “pertanggungjawaban” yang berarti perbuatan bertanggung jawab atau sesuatu yang dipertanggungjawabkan. Setelah melakukan elaborasi teori pertanggungjawaban, atmadja menyimpulkan pengertian pertanggungjawaban sebagai suatu kebebasan bertindak untuk melaksanakan tugas yang dibebankan, tetapi pada akhirnya tidak dapat melepaskan diri dari resultante kebebasan bertindak, berupa tuntutan untuk melaksanakan secara layak apa yang diwajibkan kepadanya. Rosee pound termasuk salah satu pakar yang banyak menyumbangkan gagasannya tentang timbulnya pertanggungjawaban. Melalui pendekatan

³ Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014 h 266.

analisis kritisnya, Pound meyakini bahwa timbulnya pertanggungjawaban karena suatu kewajiban atas kerugian yang ditimbulkan terhadap pihak lain. Pada sisi lain Pound melihat lahirnya pertanggungjawaban tidak saja karena kerugian yang ditimbulkan oleh suatu tindakan, tetapi juga karena suatu kesalahan.⁴ Kesalahan dapat timbul dari kesengajaan dan kealpaan. Kesengajaan merupakan tanda utama dalam menentukan adanya kesalahan pada pelaku pidana. Rumus Frank berbunyi “sengaja apabila suatu akibat yang ditimbulkan karena suatu tindakan dan oleh sebab itu tindakan yang dilakukan sesuai dengan bayangan yang lebih dahulu telah dibuat tersebut. Setiap sistem hukum modern seyogianya, dengan berbagai cara, mengadakan berbagai pengaturan tentang bagaimana mempertanggungjawabkan orang-orang yang telah melakukan tindak pidana.⁵ Baik Negara *civil law* maupun *common law*, umumnya pertanggungjawaban pidana dirumuskan secara negatif. Hal ini berarti, dalam hukum pidana Indonesia, sebagaimana *civil law system* lainnya, undang-undang justru merumuskan keadaan-keadaan yang dapat menyebabkan pembuat tidak dipertanggungjawabkan. Dengan demikian yang diatur adalah keadaan-keadaan yang dapat menyebabkan pembuat tidak dipidana (*strafuits luitings gronden*), yang untuk sebagian adalah alasan penghapus kesalahan. Sedangkan untuk praktek peradilan dinegara *common law*, diterima berbagai alasan umum pembelaan (*general defence*) ataupun alasan umum peniadaan pertanggungjawaban (*general excusing of liability*). Perumusan pertanggungjawaban tindak pidana secara negatif dapat dilihat dan ketentuan pasal 44, 48, 49, 50 dan 51 KUHP. Kesemuanya merumuskan hal-hal yang dapat mengecualikan pembuat dan penerapan pidana. Pengecualian penerapan pidana disini dapat dibaca sebagai pengecualian adanya pertanggungjawaban pidana. Dalam hal tertentu dapat berarti pengecualian adanya kesalahan.

⁴ Roscoe Pound, *Pengantar Filsafat Hukum*, Bhratara Karya Aksara, Jakarta, 1982 h 90.

⁵ Chairul Huda, *Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, Kenacana Preanada Media Group, Jakarta, 2008 h 62.

Dengan demikian konsep pertanggungjawaban pidana merupakan syarat-syarat yang diperlukan untuk mengenakan pidana terhadap seorang pembuat tindak pidana.⁶

b. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual adalah pedoman yang lebih konkrit dari teori, yang berisikan definisi operasional yang menjadi pegangan dalam proses penelitian yaitu pengumpulan, pengelolaan, analisis dan konstruksi data dalam skripsi ini. Adapun beberapa pengertian yang menjadi konseptual Berikut ini di tegaskan kembali definisi-definisi atau batasan istilah yang digunakan sepanjang Penulisan karya tulis ini, yaitu sebagai berikut:

1) Kealpaan

Di dalam KUHP bab XXI pasal 359 Tentang menyebabkan mati atau luka-luka karena kealpaan menjelaskan “barang siapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun”.

2) Nakhoda

Salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.⁷

3) Putusan Pengadilan

Pernyataan hakim yang diucapkan dalam sidang pengadilan terbuka, yang dapat berupa pemidanaan atau bebas atau lepas dari segala tuntutan hukum dalam hal serta menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini.⁸

4) Mahkamah Pelayaran

Panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan lanjutan

⁶ Ibid, h 64.

⁷ Indonesia, Undang-Undang Pelayaran, UU No. 17 Tahun 2008, pasal 1 angka 41.

⁸ Ibid, pasal 1 angka 11.

kecelakaan kapal.⁹

5) Sistem Peradilan

Pengertian mengenai Sistem Peradilan belum dapat ditentukan dalam literatur maupun undang-undang terkait yang membahasnya sehingga Penulis merasa perlu untuk memberikan pembatasan definisi dengan memecahnya menjadi ‘sistem’ dan ‘peradilan’ untuk mendapatkan pengertian yang diinginkan.

a) Sistem

‘systema’ atau Sistem mempunyai pengertian sebagai keseluruhan yang terdiri dari macam-macam bagian. Secara sederhana, sistem dapat diartikan sebagai kelompok bagian-bagian(alat dan sebagainya) yang bekerja bersama-sama untuk melakukan suatu maksud,¹⁰ atau *Group of things or part working together in a regular relation.*¹¹ Menurut Subekti, sistem adalah suatu susunan yang teratur yang merupakan keseluruhan yang terdiri dari bagian-bagian (sub-sub) yang satu sama lain saling kait-mengait, dan tidak boleh terjadi suatu tumpang tindih antara bagian-bagian itu dan tersusun menurut suatu pemikiran tertentu untuk mencapai tujuan.¹² Berdasarkan beberapa pengertian di atas maka dapat di tarik kesimpulan bahwa yang dimaksud dengan Sistem adalah suatu keberadaan sistemik berupa susunan yang tertata berurutan (teratur, tidak tumpang tindih diantaranya) yang merupakan keseluruhan bagian-bagian yang saling kait mengkait yang bekerja bersama-sama menurut suatu pemikiran tertentu untuk mencapai tujuan tertentu.

⁹ Ibid, pasal 1 angka 58.

¹⁰ W.J.S. Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, 1982 h 1134.

¹¹ Homby et all, *The Advanced Learner’s Dictionary of Current English*, London Oxford University Press, 1973 h 1024.

¹² Mariam Darus Badruzaman, *Mencari Sistem Hukum Benda Nasional*, Bandung Alumni, 1983 h 15.

b) Peradilan

Untuk membahas mengenai istilah ‘peradilan’ dapat dimulai dengan membedakannya dengan istilah ‘pengadilan’, perbedaannya adalah:

- 1) Peradilan dikenal sebagai *Judiciary* (Inggris) dan *rechtspraak* (Belanda) yang mempunyai maksud sebagai segala sesuatu yang berhubungan dengan tugas Negara dalam menegakkan hukum dan keadilan.¹³
- 2) Pengadilan dikenal dengan sebutan *court* (Inggris) dan *rechtbank* (Belanda) yang mempunyai maksud sebagai badan yang melakukan peradilan berupa memeriksa, mengadili, dan memutus perkara.¹⁴

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia diterangkan bahwa kata “peradilan” menunjuk segala sesuatu mengenai perkara pengadilan;¹⁵ dan kata “pengadilan” memiliki arti : (1) dewan majelis yang mengadili perkara, mahkamah; (2) proses mengadili; (3) sidang hakim ketika mengadili perkara; dan (4) rumah (bangunan) tempat mengadili perkara.¹⁶ Penulis melihat bahwa yang dimaksudkan dengan ‘peradilan’ adalah kewenangan suatu lembaga untuk menyelesaikan perkara untuk dan atas nama hukum demi tegaknya proses peradilan tersebut. Dengan beberapa pengertian tersebut maka dapat disimpulkan bahwa peradilan adalah ‘kewenangan suatu lembaga (baik negara maupun non negara) untuk mengadili dan menyelesaikan suatu perkara dengan tujuan untuk menegakkan hukum dan keadilan.

¹³ “pengertian Peradilan dan Pengadilan”, <http://kuliahhukumindonesia.blogspot.com/2009/01/pengertian-peradilan-dan-pengadilan.html>, dilihat pada tanggal 18 april 2015 pukul 22.00 WIB.

¹⁴ Ibid.

¹⁵ W.J.S. Poerwadarminta, Op. Cit., h 7.

¹⁶ Ibid.

c) Sistem Peradilan

Berdasarkan pembahasan di atas tersebut maka Penulis akan memberikan pembatasan definisi terhadap pengertian sistem peradilan, yaitu adalah suatu keberadaan sistemik dari masing-masing kewenangan lembaga peradilan yang teratur yang seluruhnya merupakan satu kesatuan terkait yang bekerja bersama-sama untuk menegakan hukum dan keadilan.

I.6 Metode Penelitian

Di dalam mengungkapkan permasalahan dan pembahasan yang berkaitan dengan materi penulisan dan penelitian, diperlukan data atau informasi yang akurat. Maka dan itu digunakan sarana penelitian ilmiah yang berdasarkan pada metode penelitian. Penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut:

a. Metode Penelitian Kepustakaan

Penelitian ini menggunakan metode kepustakaan yaitu yuridis normatif bersifat deskriptif yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau bahan sekunder yang akan dikumpulkan serta dianalisa dan diteliti. Penelitian ini mengandung teori-teori yang diperoleh dari bahan pustaka.

b. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penulisan ini menggunakan sumber data sekunder, menurut kekuatan mengikatnya sumber data sekunder dapat di golongan kedalam tiga golongan yaitu:

- 1) Bahan Hukum Primer yaitu Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai Undang-undang tentang pelayaran terbaru yang telah menggantikan Undang-undang No. 21 tahun 1992 tentang pelayaran, Undang-undang No. 48 Tahun 2009 tentang kekuasaan kehakiman serta peraturan perundangan lainnya yang terkait, dan juga Putusan Pengadilan Negeri yang bersangkutan sebagai landasan hukum dalam penelitian tersebut.
- 2) Bahan Hukum Sekunder berupa buku, makalah, skripsi, tesis dan di sertasi seputar permasalahan penelitian Penulis yang mana bahan-bahan tersebut akan di jadikan bahan referensi dalam penelitian ini.

3) Bahan Hukum Tersier berupa kamus yang digunakan untuk mencari definisi dari berbagai istilah yang terkait dengan penelitian ini.

c. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan studi kepustakaan yaitu mempelajari buku-buku peraturan perundang-undangan, dokumen-dokumen atau berkas yang di peroleh dari instansi dimana penelitian dilakukan.

I.7 Sistem Penulisan

Skripsi ini diuraikan dalam 4 bab, dan tiap-tiap bab terbagi atas beberapa sub-sub bab, untuk mempermudah dalam memaparkan materi dan skripsi ini yang dapat digambarkan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini merupakan gambaran umum yang berisi tentang Latar Belakang, Perumusan Masalah, ruang lingkup penulisan, tujuan dan manfaat penulisan, kerangka teori dan kerangka konseptual.

BAB II Tinjauan Umum tentang Pelayaran dan Kelapaan

Dalam bab ini penulis akan membahas secara umum mengenai pelayaran, peraturan yang terkait, dan kealpaan.

BAB III Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Dalam Pelayaran yang Karena Alpanya Menyebabkan Kematian (Study Kasus Putusan nomor. 1014/pid.B/2009/PN.Jkt.Ut).

Dalam bab ini memuat posisi kasus, dakwaan jaksa, putusan hakim dalam study kasus putusan nomor. 1014/pid.B/2009/PN.Jkt.Ut. serta analisa kasusnya.

BAB IV Analisa tentang Pertanggung Jawaban Pidana Nakhoda dalam Pelayaran yang Karena Alpanya Menyebabkan Kematian.

Dalam bab ini berisi analisa tentang sanksi hukum terhadap nakhoda yang Alpa dalam menjalankan tugas dan wewenang serta penegakan hukum Nakhoda yang Alpa dalam menjalankan tugasnya study kasus putusan nomor. 1014/Pid.B/2009/PN.Jkt.Ut

BAB V Penutup

Dalam bagian akhir penulis ini, penulis berusaha untuk menyimpulkan pembahasan-pembahasan pada bab-bab terdahulu. Kemudian penulis juga akan mencoba memberikan saran-saran kiranya dapat dijadikan masukan bagi berbagai pihak berkepentingan.

