NAKHODA KMP SENOPATI NUSANTARA DITINJAU DARI SEGI HUKUM

Gatot Teguh Rusliyanto

Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang, Departemen Perhubungan
Jln. Singosari No. 2A, Semarang--Jawa Tengah
Telp. 024-8311527, Fax. 024-8311529, E-mail: raven_kenshi@yahoo.com

ABSTRACT

KM Senopati was sinking on the passage from Kumai Kalimantan to Tanjung Emas Semarang, at Jepara north beach, Central Java on 29 December 2006. There were around 545 passengers on board in this accident in which hundreds of them lost their lives. Theory of sea transportation found that human error factor was the one of the causes in this casualties. At KMP SENOPATI NUSANTARA was found various awkwardness though the ship had been assumed seaworthinesxs. Intention of this research is to know any negligence factors of the Captain at KM. Senopati Nusantara casualties. The approach method applied is approach of jurisdictional-sociologist and specification of research applied is descriptive analysis qualitatively. Data used at this research are primary and secondary data. Based on the result, negligence aspect is one of the many factors of KM. Senopati Nusantara casualties. Captain was guilty because of his negligence causing many people died and performed within implementing position as occupation.

Keywords: *Captain, Negligence, Sinking*

PENDAHULUAN

Sektor perhubungan terus dikembangkan agar meningkatkan kegiatan perdagangan antarpulau dan perdagangan ke luar negeri di mana pembangunan perhubungan laut ini diarahkan untuk lebih memperlancar arus barang dan jasa serta meningkatkan mobilitas manusia ke seluruh wilayah tanah air. Karena dengan kelancaran arus perhubungan laut tersebut akan mempercepat pencapaian sasaran-sasaran pembangunan, serta memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa dan dalam meningkatkan ketahanan nasional.

Dengan semakin berkembangnya perhubungan laut sebagai tuntutan atas pesatnya pergerakan faktor-faktor produksi maka semakin diperlukan sarana angkutan kapal sebagai alat transportasi antarpulau yang aman, tertib, dan teratur. Namun, sektor transportasi laut nasional tak selamanya berjalan mulus, di mana ratusan penumpang laut harus menghembuskan nafas terakhirnya akibat kecelakaan kapal di tengah laut. Tragisnya, ratusan orang hilang ditelan ganasnya gelombang dan ombak laut. Rentetan musibah kecelakaan kapal penumpang laut terjadi secara hampir beruntun di penghujung tahun 2006. Tanggal 30 Desember 2006, KM Senopati dalam perjalanan dari Kumai Kalimantan ke Tanjung Emas Semarang tenggelam di perairan Pantai Utara Jepara, Jawa Tengah. Kapal naas ini tercatat membawa penumpang sekitar 545 orang. Dalam musibah ini, ratusan penumpang hilang. Menurut teori transportasi laut, rentetan kecelakaan kapal penumpang tersebut juga disebabkan oleh faktor "*human error*" (kesalahan manusia). Menurut beberapa penyelidikan, terdapat ketentuan dan aturan main yang diabaikan.

Kecelakaan bisa terjadi tidak terduga sehingga berbagai pihak yang terkait industri transportasi laut membuat berbagai ketentuan menyangkut keselamatan kapal. Lembaga dunia internasional bidang maritim, International Maritime Organization (IMO) pun membuat konvensi internasional yang di sebut *Safety Of Life at Sea*

(SOLAS) di mana Indonesia mengimplementasikannya dengan membuat UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Kemudian ditambahkan dengan kode-kode lainnya seperti *International Safety Mangement (ISM) Code, International Safety and Port dan Fasilities Security (ISPS) Code*.

Sebelum beroperasi, kapal harus mempunyai sertifikat kelaiklautan kapal dari pemerintah maupun dari lembaga independen seperti Biro Klasifikasi Indonesia (BKI). Tidak hanya mempunyai sertifikat kelaiklautan kapal, pengusaha pelayaran agar kapal bisa beroperasi membawa muatan harus mendapatkan Surat Izin Berlayar (SIB) dari pihak Administrator Pelabuhan di setiap pelabuhan. Agar kapal bisa berlayar harus memiliki berbagai pengakuan kelaiklautan kapal dari pemerintah yang ditandai dengan terbitnya bermacam-macam sertifikat kelaiklautan kapal, seperti konstruksi kapal, mesin, lambung, peralatan komunikasi, dan peralatan keselamatan pelayaran. Para awak kapal pun harus memiliki kompetensi melalui pendidikan di lembaga pendidikan yang sudah mendapatkan pengakuan pemerintah. Sayangnya, perangkat yang membuat kapal begitu aman untuk berlayar, tidak semulus sebagai ketentuan yang berlaku. Sejumlah kapal yang beroperasi masih banyak yang lalai dalam menjaga kelaiklautan kapal. Mereka puas setelah mendapatkan sertifikat kelaiklautan kapal, tetapi lupa untuk merawat. Kapal bisa diketahui menurun kualitas kelaiklautannya ketika menghadapi masalah.

Pada KMP Senopati Nusantara ditemui berbagai kejanggalan, padahal kapal itu sudah dianggap memenuhi kelaiklautan kapal. Misalnya, kapal yang tenggelam di perairan Mandalika itu tidak memiliki kelengkapan untuk mengirimkan tanda berbahaya, peralatan keselamatannya minim atau kurang dari yang dipersyaratkan sehingga penumpang tidak bisa tertolong.

Permasalahan

Sehubungan dengan uraian di atas permasalahan kajian ilmiah ini adalah sejauh mana pengaruh nakhoda terhadap penyebab tenggelamnya KMP Senopati Nusantara ditinjau dari segi hukum.

Tujuan

Tujuan penulisan karya tulis ilmiah ini adalah untuk memberikan pemahaman sehubungan dengan ditemukannya aspek kelalaian nakhoda kapal pada musibah tenggelamnya KM Senopati Nusantara.

Metode Penelitian

Metode penelitian ini adalah metode kualitatif di mana peneliti menggali informasi dengan pengumpulan data melalui studi dokumen dalam berbagai jenis, baik primer maupun sekunder. Data primer meliputi studi wawancara dan penelitian terhadap bahan tertulis seperti arsip, catatan, dan dokumentasi, serta studi kepustakaan yang dianalisis secara kualitatif.

Kerangka Teori

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran Bab I pasal 1, dijelaskan istilah-istilah sebagai berikut.

Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhanan, serta keamanan dan keselamatannya;

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah;

Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal, serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu;

Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil;

Nakhoda kapal adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin umum di atas kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Teori Hukum

Menurut Prof. Sudarto[1], hukum pidana dapat didefinisikan sebagai aturan hukum yang mengikat pada suatu akibat. Pada dasarnya, hukum pidana terdiri dari dua hal.

Pertama, perbuatan yang memenuhi syarat tertentu.

Dengan "perbuatan yang memenuhi syarat-syarat tertentu" itu dimaksudkan perbuatan-perbuatan yang dilakukan oleh orang yang dimungkinkan adanya pemberian pidana. Perbuatan semacam itu dapat disebut "perbuatan yang dapat dipidana atau disingkat perbuatan jahat" (*verbechen* atau *crime*). Oleh karena itu, dalam perbuatan jahat ini harus ada orang yang melakukannya. Akibatnya, persoalan tentang "perbuatan tertentu" itu dirinci menjadi dua, yaitu perbuatan yang dilarang dan orang yang melanggar larangan itu.

Kedua, Pidana.

Yang dimaksud dengan pidana adalah penderitaan yang sengaja dibebankan kepada orang yang melakukan perbuatan yang memenuhi syarat-syarat tertentu itu. Di dalam hukum pidana modern, pidana juga mencakup apa yang disebut "tindakan tata tertib" *(tut maatregal, mashznahine)*. Di dalam ilmu pengetahuan hukum adat, Terhaar memakai istilah (adat) reaksi yang di dalam KUHP, sekarang berlaku jenis-jenis pidana yang terdapat dalam Pasal 10 KUHP.

Menyitir dari pendapat Van Hamel, Sudarto menyatakan bahwa hukum pidana adalah keseluruhan dasar dan aturan yang dianut oleh negara dalam kewajibannya untuk menegakkan hukum, yaitu dengan melarang apa yang bertentangan dengan hukum *(on recht)* dan mengenakan suatu nestapa (penderitaan) kepada yang melanggar larangan tersebut.[1]

Hukum pidana selanjutnya, menurut Sudarto dapat dibagi menjadi hukum pidana material dan hukum pidana formil, karenanya sesungguhnya *Ius Puniendi* merupakan hak untuk mengenakan pidana dan *Ius Puniendi* harus berdasarkan *Ius Poenale*.[1]

Adapun yang dimaksud dengan hukum pidana materiil menurut Sudarto adalah aturan-aturan yang menerapkan dan merumuskan perbuatan-perbuatan yang dapat dipidana. Sementara hukum pidana formil adalah hukum yang mengatur bagaimana negara dengan perantaraan alat-alat perlengkapanya melaksanakan haknya untuk mengenakan pidana.[1]

Hukum pidana, menurut Sudarto, mempunyai dua fungsi, yaitu sebagai berikut.[1]

Fungsi Umum

Oleh karena hukum pidana itu merupakan sebagian dari keseluruhan lapangan hukum, maka fungsi hukum juga sama dengan fungsi hukum pada umumnya, yaitu mengatur hidup kemasyarakatan atau menyelenggarakan tata dalam masyarakat. Hukum hanya memperhatikan perbuatan-perbuatan yang *"sozial relevant"*. Artinya, yang ada sangkut pautnya dengan masyarakat tidak mengatur sikap batin seseorang yang bersangkutan dengan tata susila.

Fungsi Khusus

Fungsi khusus dari hukum pidana adalah melindungi kepentingan hukum terhadap perbuatan-perbuatan yang hendak memperkosanya (*rechtsguterschuld*) dengan sanksi yang berupa pidana yang sifatnya lebih tajam jika dibandingkan dengan sanksi yang terdapat pada cabang hukum lainnya. Sanksi yang tajam itu dapat mengenai harta benda, kehormatan, badan, dan kadang-kadang nyawa seseorang yang memperkosa benda-benda hukum itu. Dapat dikatakan bahwa hukum pidana itu memberikan aturan-aturan untuk menanggulangi perbuatan jahat.

Berkaitan dengan pengenaan sanksi yang tajam ini, Sudarto menyatakan bahwa sanksi yang tajam tersebut yang membedakan hukum pidana dari bidang hukum yang lainnya di mana hukum pidana sengaja mengenakan penderitaan dalam mempertahankan norma-norma yang diakui dalam hukum. Inilah sebabnya mengapa hukum pidana dianggap sebagai *ultimum remidium*, yaitu obat terakhir apabila sanksi atau upaya-upaya pada cabang hukum yang lainnya tidak mempan. Dalam buku Hukum Pidana I, Sudarto mengatakan bahwa menurut D. Simon, *Strafbaar Feit* adalah *"een strafbaar gestelde, rechmatige, met schuld verbard stande handeling van een toerekeningsvetbaar persoon"* yang unsur-unsurnya meliputi[1]:

- Perbuatan manusia (positif atau negatif, berbuat atau tidak berbuat atau membiarkan).

- Diancam dengan pidana (*strafbaar gesteld*).
- Melawan hukum (*onrechtmatig*).
- Dilakukan dengan kesalahan (*met schuld in verban stard*).

Oleh orang yang mampu bertanggung jawab (*terekeningsvetbaar persoon*).

Moeljatno, dalam pidato dies natalis memberi arti "perbuatan pidana" sebagai perbuatan yang diancam pidana, barang siapa melanggar larangan tersebut untuk adanya perbuatan pidana, harus ada unsur-unsur[2]:

- perbuatan (manusia).
- yang memenuhi rumusan dalam undang-undang,
- bersifat melawan hukum.

Dari beberapa hal tersebut di atas maka tak berlebihan apabila hukum pidana dipandang sebagai suatu sistem sanksi yang memberikan sanksi terhadap perbuatan-perbuatan yang tidak dikehendaki oleh masyarakat. Oleh karena hukum pidana berhubungan dengan pandangan hidup, tata susila, dan moral keagamaan serta kepentingan dari bangsa yang bersangkutan, maka dapat dikatakan bahwa hukum pidana merupakan pencerminan dari nilai-nilai budaya yang hidup dalam masyarakat itu.[1]

Istilah hukuman menurut Muladi dan Barda Nawawi berasal dari kata *"straf"* dan istilah "dihukum" berasal dari perkataan *"wordt gestraft"*. Hukuman adalah hasil atau akibat dari penerapan hukum yang maknanya lebih luas daripada pidana sebab mencakup juga keputusan hakim dalam lapangan hukum perdata. Istilah penghukuman dapat disempitkan artinya, yakni penghukuman dalam perkara pidana yang kerap kali sinonim dengan "pemidanaan" atau pemberian/penjatuhan pidana". Istilah hukuman digunakan untuk pengganti perkataan *"straf"*, namun istilah "pidana" lebih baik daripada "hukuman".[3]

KELALAIAN (*CULPA*)

Tindak pidana atau *strafbaar feit* merupakan suatu perbuatan yang mengandung unsur perbuatan atau tindakan yang dapat dipidanakan dan unsur pertanggungjawaban pidana kepada pelakunya. Syarat hukuman pidana terhadap seseorang secara ringkas dapat dikatakan bahwa tidak akan ada hukuman pidana terhadap seseorang tanpa adanya hal-hal yang secara jelas dapat dianggap memenuhi syarat atas kedua unsur itu.

Berkaitan dalam asas hukum pidana yaitu *Geen straf zonder schuld, actus non facit reum nisi mens sir rea*, bahwa tidak dipidana jika tidak ada kesalahan, maka pengertian tindak pidana itu terpisah dengan yang dimaksud pertanggung-jawaban 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.

Sementara sebagai dasar pertanggung-jawaban adalah kesalahan yang terdapat pada jiwa pelaku dalam hubungannya dengan kelakuannya yang dapat dipidana serta berdasarkan kejiwaannya itu pelaku dapat dicela karena kelakuannya itu. Dengan kata lain, hanya dengan hubungan batin inilah perbuatan yang dilarang itu dapat dipertanggungjawabkan pada si pelaku.

Dalam kebanyakan rumusan tindak pidana, unsur kesengajaan atau yang disebut dengan "*opzet*" merupakan salah satu unsur yang terpenting. Dalam kaitannya dengan unsur kesengajaan ini, apabila di dalam 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 di belakangnya dan harus dibuktikan.

Sengaja berarti juga adanya kehendak yang disadari yang ditujukan untuk melakukan kejahatan tertentu. 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 di sini adalah seseorang yang melakukan suatu perbuatan dengan sengaja itu haruslah memenuhi rumusan *willens* atau haruslah menghendaki apa yang ia perbuat dan memenuhi unsur *wettens* atau haruslah mengetahui akibat dari apa yang ia perbuat.

Di sini dikaitkan dengan teori kehendak yang dirumuskan oleh Von Hippel yang dapat dikatakan bahwa yang dimaksudkan dengan sengaja adalah kehendak membuat suatu perbuatan dan

kehendak untuk menimbulkan suatu akibat dari perbuatan itu atau akibat dari perbuatannya itu yang menjadi maksud dari dilakukannya perbuatan itu. Jika unsur kehendak atau menghendaki dan mengetahui dalam kaitannya dengan unsur kesengajaan tidak dapat dibuktikan dengan jelas secara materiil karena maksud dan kehendak seseorang itu sulit untuk dibuktikan secara materiil, maka pembuktian adanya unsur kesengajaan dalam hal pelaku melakukan tindakan melanggar hukum sehingga perbuatannya itu dapat dipertanggungjawabkan kepada si pelaku sering kali hanya dikaitkan dengan keadaan serta tindakan si pelaku pada waktu ia melakukan perbuatan melanggar hukum yang dituduhkan kepadanya tersebut.

Di samping unsur kesengajaan di atas, ada pula yang disebut sebagai unsur kelalaian atau kealpaan atau *culpa* yang dalam doktrin hukum pidana disebut sebagai kealpaan yang tidak disadari atau *onbewuste schuld* dan kealpaan disadari atau *bewuste schuld.* Perkataan *culpa* dalam arti luas berarti kesalahan pada umumnya, sedang dalam arti sempit adalah bentuk kesalahan yang berupa kealpaan. Di mana dalam unsur ini faktor terpentingnya adalah pelaku dapat menduga terjadinya akibat dari perbuatannya itu atau pelaku kurang berhati-hati.

Wilayah *culpa* ini terletak di antara sengaja dan kebetulan. Kelalaian ini dapat didefinisikan sebagai seseorang yang melakukan suatu perbuatan terlarang dan diancam dengan hukuman oleh undang-undang. Walaupun perbuatan itu tidak dilakukan dengan sengaja, pelaku dapat berbuat secara lain sehingga tidak menimbulkan akibat yang dilarang oleh undang-undang, atau pelaku dapat tidak melakukan perbuatan itu sama sekali. Dalam *culpa* atau kelalaian ini, unsur terpentingnya adalah pelaku mempunyai kesadaran atau pengetahuan yang mana pelaku seharusnya dapat membayangkan akibat yang ditimbulkan dari perbuatannya. Dengan kata lain, pelaku dapat menduga bahwa akibat dari perbuatannya itu akan menimbulkan suatu akibat yang dapat dihukum dan dilarang oleh undang-undang.

Dari uraian tersebut di atas 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, maka hukuman pidana dapat dijatuhkan kepada si pelaku atas perbuatan pidananya itu. Sebab pertanggungjawaban pidana atas perbuatannya itu secara jelas dapat ditimpakan kepada pelakunya itu. Akan tetapi, jika hubungan kausal tersebut tidak ada maka pertanggungjawaban pidana atas perbuatan pidananya itu tidak dapat ditimpakan kepada pelakunya itu sehingga hukuman pidana tidak dapat dijatuhkan kepada pelakunya itu.

ANALISIS

Kronologis Musibah

Pada tanggal 29 Desember 2006 diperkirakan pukul 24.00 WIB KM Senopati Nusantara dengan membawa penumpang dan awak kapal berjumlah 628 orang dan muatan pada *car dek* sebanyak 19 unit kendaraan, ketika dalam pelayaran dari Pelabuhan Kumai Kalimantan Tengah menuju Pelabuhan Tanjung Emas Semarang tenggelam di perairan Pulau Mandalika, Laut Jawa pada posisi duga 06°-05'06" S /111°-01 '30" T. Peristiwa tersebut menelan korban jiwa manusia sebanyak 47 orang, selamat 247 orang, selebihnya belum diketahui dengan pasti nasib, muatan, dan harta bendanya.

Berdasarkan Pasal 93 ayat (2) Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran juncto Pasal 17 Peraturan Pemerintah No.1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal sebagaimana telah diubah dengan PP. No. 8 Tahun 2004 dan Pasal 373 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), Mahkamah Pelayaran telah melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal untuk mengetahui sebab-sebab kecelakaan dan menentukan ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan serta menjatuhkan sanksi administrasi kepada yang terbukti bersalah atau lalai sesuai kronologis kejadiannya. berikut ini adalah kronologisnya.

Tanggal 28 Desember 2006 pukul 20.00 WIB KM Senopati Nusantara telah selesai melakukan proses pemuatan dari Pelabuhan Kumai Kalimantan Tengah menuju Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Dalam pelayaran diberlakukan tradisi sistem jaga laut bagi perwira secara bergantian setiap 4 jam sekali dan dibantu oleh juru mudi jaga. Selepas kapal keluar dari alur Sungai Kumai, haluan kapal dikemudikan antara haluan 197° sampai 200°. Mulai pukul 24.00 WIB status cuaca berawan dan laut tenang.

Tanggal 29 Desember 2006 pukul 03.00 WIB laut mulai berombak sedang dan berlanjut hingga pergantian jaga kepada Mualim I pada pukul 04.00 WIB. Kondisi cuaca pada saat jaga adalah angin barat dengan kecepatan 20–30 knots, laut berombak sedang 2–3 meter, dan awan tebal hitam. Keadaan ini berlangsung terus hingga pukul 12.00 WIB dan cuaca semakin buruk, kecepatan angin 30–40 knots, tinggi gelombang 6–7 meter. Pada pukul 12.20 WIB Nakhoda naik ke atas anjungan dan mengambil alih komando. Haluan kapal diubah menjadi 145° ke arah Rembang dan membuat kapal lebih tenang karena adanya ombak dari buritan kapal. Dengan mempertimbangkan ketersediaan bahan bakar dan telah terjadi penyimpangan yang terlalu jauh dari haluan semula selama kurang lebih 5 jam, maka pada pukul 17.00 WIB Nakhoda mengubah haluan menjadi 250°–260° dan mengarah kembali ke Semarang melalui Pulau Mandalika dengan maksud berlindung di sana dari risiko cuaca buruk.

Tanggal 29 Desember 2006 pukul 18.00 WIB Nakhoda mengintruksikan semua Perwira Dek dan KKM berkumpul di anjungan untuk *stand by* karena keadaan darurat. Pada pukul 23.00 WIB rantai jangkar kiri melorot ke laut. Kemudian nakhoda memerintahkan KKM untuk mematikan mesin dan Mualim I memeriksa dan menghibob (*heave up*) jangkar kembali, tetapi tidak berhasil karena tombol *on/off* mesin jangkar (*winch*) tidak berfungsi akibat terjadi hubungan arus pendek oleh percikan air laut. Karenanya, nakhoda memerintahkan Mualim I untuk memutus rantai jangkar, namum perintah tersebut tidak dapat dilaksanakan karena situasi dan kondisi yang tidak memungkinkan.

Akibat adanya jangkar melorot tersebut kemudian ditambah dengan tekanan angin yang kuat dari lambung kanan menyebabkan kapal miring 20°, nakhoda memerintahkan Mualim I untuk memeriksa muatan kendaraan di *car dek*. Kemudian Mualim 1 melaporkan ke Nakhoda bahwa terdapat muatan kendaraan yang bergeser akibat *lashingan* putus dan air laut merembes masuk melalui pintu pandu. Mualim I dibantu Serang, Wakil Serang, Jurumudi, dan Kelasi memperbaiki tali *lashingan* yang longgar dan lepas serta mengganjal ban mobil dan menutup rapat kembali pintu pandu yang kurang kencang.

Ketika kondisi kapal bertambah miring ke kiri dan membahayakan akibat masuknya air laut yang cukup banyak ditambah muatan yang bergeser ke kiri maka Nakhoda memerintahkan Perwira dan ABK untuk melepaskan *Inflatable Life Raft* dan sekoci serta membantu mengevakuasi penumpang kemudian membunyikan alarm darurat untuk segera meninggalkan kapal (*Abandon Ship*).

Pada pukul 23.30 WIB seluruh lampu penerangan padam dan diikuti dengan tenggelamnya sebagian buritan kapal sehingga sebagian besar penumpang terperangkap di dalam kapal dan tidak sempat menyelamatkan diri.

Posisi kapal pada saat itu berada pada 20 mil utara Pulau Mandalika dan 35 mil Pulau Karimun Jawa.

Analisis Temuan

Data dari Ship General Arrangement *(Blue Print)*:

Haluan kapal telah diubah dari bentuk tegak/lurus (*Plumb bow/straight bow*) menjadi bentuk haluan runcing (*cruisher spoon*). Pintu masuk muatan kendaraan (*bow door*) semula terdapat di haluan kapal dipindah posisi ke lambung kiri dan lambung kanan di bawah anjungan.

Gross tonnage, menurut Sertifikat Keselamatan Kapal Penyeberangan No. 650/15/4/Ad-Crb-06 yang dikeluarkan di Cirebon tanggal 12 Oktober 2006 adalah sebesar 2718 GT, namun sesuai General Arrangement Drawing No.1-21450 *gross tonnage* adalah sebesar 1720 T sehingga terjadilah perbedaan GT sebesar 1000 ton. Artinya, kapal tersebut mengalami perubahan konstruksi yang besar (terkait pasal 18 dan 53 PP No.51/Tahun 2002 tentang Perkapalan).

Panjang Kapal, menurut Ship General Arrangement, dinyatakan bahwa *Length Between Perpendicular* (LBP) = 73,0 m, namun di dalam surat izin usaha perusahaan angkutan laut yang diterbitkan oleh Dit. Lalu Lintas Angkutan Laut No.B.XXXV-396/AL.58 tanggal 14 Desember 2001 dinyatakan panjang kapal seluruh (*Length Over All*)=73,10 m, padahal kapal telah mengalami perubahan haluan dari haluan tegak menjadi haluan runcing.

Dokumen Kapal *(Ship Document)*

Crew List

Disebutkan bahwa menurut data *crew list*, jumlah awak kapal 27 orang, namun menurut keterangan yang diperoleh, beberapa awak kapal sedang menjalankan cuti/tidak ikut berlayar.

Tertulis pada *Crew List* bahwa Mandor Mesin berijazah buku Pelaut + Ahli Nautika Tingkat Dasar (ANT.D). Demikian halnya dengan awak kapal bagian mesin lainnya yang juga berijazah ANT.D (Dasar). Padahal seharusnya seseorang yang bekerja di departemen mesin di kapal harusnya berijazah Ahli Tehnika Tingkat Dasar (ATT.D).

Dokumen Lain

Menurut kantor perwakilan perusahaan di Kumai, laporan rincian kendaraan yang diterbitkan untuk pelayaran tanggal 28 Desember 2006 jam 20.30 dengan trayek Kumai–Semarang, tidak dinyatakan berat dan volume masing-masing unit kendaraan sebagai data yang diperlukan oleh pihak kapal untuk perhitungan stabilitas kapal (Terkait pasal 91 pemuatan PP No.51 /Tahun 2002 tentang Perkapalan).

Terdapat perbedaan jenis dan jumlah kendaraan yang diangkut dalam kapal sebagaimana Surat Ijin Khusus Muat Mobil di Kapal yang diterbitkan oleh Ka. Kantor Adpel Kumai (ho.PK.667/285/14/ Ad-Kmi-2006) dan laporan kedatangan/ keberangkatan kapal yang dibuat oleh manajer Perwakilan PT Prima Vista Kumai, di mana Tronton dan Alat Berat tidak terdapat dalam surat izin dari Ka. Kantor Adpel Kumai.

Daftar Pemeriksaan *(Check List)* dalam rangka penerbitan Surat Izin Berlayar.

Dinyatakan stabilitas cukup untuk berlayar ke pelabuhan tujuan, namun berdasarkan temuan dokumen rincian kendaraan menurut perwakilan perusahaan di Kumai yang diterbitkan tanggal 28 Desember 2006 pukul 20.30, tidak dinyatakan berat dan volume masing-masing unit kendaraan sebagai data yang diperlukan pihak kapal guna perhitungan stabilitas kapal (terkait pasal 91 PP No.51/Tahun 2002 tentang Perkapalan).

Jumlah penumpang sesuai dengan yang dinyatakan pada manifes adalah 545 orang, namun dari informasi yang dihimpun dari wawancara dengan penumpang yang selamat, keadaan jumlah penumpang penuh sesak sehingga dimungkinkan jumlah penumpang melebihi dari jumlah yang tertera pada manifes.

Daftar Perlengkapan Alat Keselamatan (No.PK.650/15/4/Ad-Crb-06).

Sekoci penyelamat sebanyak 1 buah di sebelah kiri dan 1 buah di sebelah kanan, namun tidak disebutkan kapasitasnya. Menurut surat izin usaha perusahaan angkutan laut No. B.XXV-396/AL.58 Tanggal 14 Desember 2001 dinyatakan jumlah kapasitas penumpang berjumlah 1.250 orang, namun pada data perlengkapan untuk sertifikat keselamatan kapal penyeberangan No. PK.650/15/4/Ad-Crb-06 disebutkan bahwa jumlah pelayar yang dapat ditampung oleh alat penolong yang tersedia berjumlah 908 orang.

Inflatable Lifecraft

Pada umumnya, kapal penumpang dilengkapi *inflatable lifecraft* yang akan mengapung dengan sendirinya bila kapal tenggelam. Banyaknya *inflatable lifecraft* yang tidak muncul/berfungsi optimal pada saat kapal tenggelam menandakan bahwa masih banyak *lifecraft* yang ikut tenggelam (jumlah *lifecraft* yang muncul di permukaan tidak sesuai dengan jumlah *lifecraft* di kapal).

Perangkat *Emergency Position Indicating Radio Beacon* (EPIRB)

Dinyatakan pada dokumen kapal bahwa alat tersebut ada, namun kenyataannya pada saat kejadian, alat tersebut tidak berfungsi memancarkan sinyal bahaya ke satelit.

Pada kapal tersebut terdapat *telephone watchkeeping receiver*', tetapi sebenamya alat tersebut tidak dipergunakan lagi dan seharusnya dilengkapi dengan SART, namun menurut dokumen tidak ada.

Navigasi dan Olah Gerak *(Ship Maneuvering)*

Menurut informasi yang diperoleh, kapal KM Senopati Nusantara berlayar dengan haluan 190° selama 24 jam sehingga posisi kapal selalu melintang terhadap ombak (selalu mendapat ombak di lambung kanan). Kondisi berlayar yang sedemikian itu merupakan kondisi yang rawan hingga pada pukul 22.00 WIB tanggal 29 Desember 2006 terjadilah situasi kritis.

Dari daftar manifes data muatan yang dimuat oleh kapal KM Senopati Nusantara, terdapat 1 (satu) buah tronton yang menurut informasi mengalami putus *lashing*. Hal itu diduga karena olengan kapat akibat ombak yang terus-menerus. Putusnya *lashingan* tersebut menyebabkan tronton tersebut roboh ke sisi kiri dari kapal sehingga terjadilah pergeseran bobot di atas kapal ke sisi lambung kiri di mana kemiringan tersebut diperparah dengan masuknya

air laut ke dalam ruang kapal yang sebelumnya telah masuk sedikit demi sedikit melalui celah-celah kapal (pintu pandu) dan pintu kendaraan (*ram door*).

Dalam keadaan kapal miring maka para penumpang yang dikatakan sebelumnya telah mabuk laut karena olengan kapal akibat ombak selama penjalanan, semuanya menjadi *crowded* terguling ke arah miring kapal ke sisi kiri, sehingga bobot di atas kapal terkonsentrasi di sebelah kiri. Situasi berlangsung demikian terus sampai akhirnya kapal tenggelam.

Berdasarkan informasi dari Stasiun Radio Pantai Semarang, komunikasi terakhir dengan KM Senopati Nusantara terjadi pada tanggal 29 Desember 2006 pukul 23.67 WIB yang menyatakan bahwa kapal dalam keadaan kritis pada posisi kapal, yaitu 24 mil arah tenggara Pulau Mandalika. Setelah itu tidak memperoleh komunikasi apapun dari kapal tersebut dan selanjutnya pukul 05.00 WIB Tim SAR Semarang melaporkan bahwa KM Senopati Nusantara telah tenggelam di sekitar Pulau Mandalika.

Cuaca *(Meteorology)*

Informasi cuaca dari Stasiun Meteorologi Maritim Semarang karena perairan Jepara masuk ke dalam Wilayah Pelayanan Informasi Meteorologi Maritim Semarang.

Informasi Cuaca Khusus pada tanggal 29 Desember 2006 sebagai berikut :

- Data adalah gambar awan untuk wilayah di atas perairan Jepara.
  Di atas wilayah perairan Jepara umumnya berawan banyak, terdiri atas awan rendah, terjadi hujan dan *thunderstorm*.
  Terjadi penumpukan awan dan pusaran angin (badai) di atas Laut Jawa dan cuaca sangat buruk (nampak dalam gambar awan citra satelit pada pukul 23.00 WIB).
- Data angin 10 meter untuk wilayah perairan Jepara.
  Angin dari arah barat–barat Laut dengan kecepatan terbanyak antara 05–15 knot.
- Data gelombang untuk wilayah perairan Jepara.
  Gelombang utama terbanyak dari arah barat/barat laut dengan ketinggian gelombang terbanyak 0,75–3,00 meter, sewaktu-waktu tinggi gelombang bisa mencapai lebih dari 3,00 meter.
- Data arus laut untuk wilayah perairan Jepara.
  Arah arus menuju ke arah timur/selatan/tenggara dengan kecepatan arus antara 05–25 cm/detik.

Informasi Cuaca Khusus pada tanggal **30 Desember 2006** adalah sebagai berikut.

- Data gambar awan untuk wilayah di atas perairan Jepara.
  Di atas wilayah perairan Jepara umumnya berawan banyak, terdiri atas awan rendah, terjadi hujan.
- Data angin 10 meter untuk wilayah perairan Jepara.
  Angin dari arah barat–barat laut dengan kecepatan terbanyak antara 10–25 knot.
- Data gelombang untuk wilayah perairan Jepara.
  Gelombang utama terbanyak dari arah barat/barat laut dengan ketinggian gelombang terbanyak 2,50–5,00 meter.
- Data arus laut untuk wilayah perairan Jepara.
  Arah arus menuju ke arah barat/tenggara/timur/timur laut (terjadi perputaran arus) dengan kecepatan arus antara 25–85 cm/detik.

PEMBAHASAN

Pada dasarnya peraturan-peraturan tentang kenavigasian, keselamatan kapal, dan keselamatan pelayaran merupakan peraturan yang bersifat internasional. Oleh karena itu, peraturan-peraturan ini harus mendasarkan diri pada konvensi-konvensi internasional, terutama pada konvensi-konvensi yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Republik Indonesia. Meskipun demikian, sebagai negara kepulauan yang besar dengan situasi dan kondisi khusus yang berpengaruh kepada tranportasi laut, tentunya diperlukan pula pengaturan yang bersifat khusus.

Mengingat bahwa wilayah lautan, meskipun berada dalam kedaulatan suatu negara, namun merupakan kawasan yang bebas dimanfaatkan untuk lalu lintas kapal dalam hubungan antar-bangsa dengan latar belakang perbedaan dalam banyak hal secara politik, sosial, ekonomi, iptek, peradaban, dan budaya serta lain-lainnya, maka kebutuhan akan suatu bentuk ketetapan yang seragam sebagai patokan atau rambu-rambu

wajib diadakan guna menghindari konflik kepentingan agar tercapai suatu ketertiban yang didambakan semua pihak.

Selain itu, diperlukan peran serta yang aktif dalam mengkaji dan membahas materi-materi kebijakan yang dirampungkan dalam forum badan-badan internasional tersebut dan diharapkan dapat dipresentasikan dalam forum badan tersebut guna membela kepentingan nasional. Semua ini bisa dicapai melalui tersedianya SDM yang cukup dengan kualifikasi yang memadai.

Sangat jelas bahwa analisis di atas menunjukkan adanya nilai-nilai kelalaian/kealpaan seorang nakhoda dalam mengimplementasikan peraturan/regulasi yang ada.

Kelalaiannya menyebabkan matinya orang yang dilakukan dalam menjalankan jabatan atau suatu pencarian[4]. Perbuatan terdakwa dinilai melanggar Pasal 359 jo Pasal 361 KUHP, yang unsur-unsur pidananya adalah sebagai berikut.

Barang Siapa

Bahwa yang dimaksud unsur "barang siapa" yaitu siapa saja yang dapat menjadi subjek hukum yang kepadanya dapat dipertanggung-jawabkan atas segala perbuatan yang dilakukannya. Dalam penelitian ini yang dijadikan subjek hukum adalah nakhoda.

Karena Kesalahannya Atau Kealpaannya

Dari analisis yang ada terkait faktor-faktor penyebab kecelakaan di atas mengenai: Data Kapal (*Ship Perticular*) dan Konstruksi Kapal (*Ship Construction*), Dokumen Kapal (*Ship Document*), dan Navigation dan Olah Gerak (*Ship Maneuvering*)

Cuaca (Meteorologi)

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran Pasal 57 dan Pasal 58, berkaitan dengan musibah yang terjadi di KM Senopati Nusantara, maka:

a. Nakhoda atau pimpinan kapal yang akan berlayar wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelautan.
b. Nakhoda atau pimpinan kapal berhak menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan.
c. Nakhoda atau pimpinan kapal wajib memperhatikan dan memelihara kondisi kapalnya tetap laik laut untuk berlayar.
d. Untuk tindakan penyelamatan, nakhoda atau pimpinan kapal berhak menyimpang dari rute yang telah ditetapkan dan mengambil tindakan lain yang diperlukan.

Menyebabkan Orang Lain Mati

Sebanyak 46 orang meninggal dunia dengan rincian 36 orang diserahkan dari RS Dr. Sutomo Surabaya, dan 10 korban meninggal dunia diserahkan dari Pusat Informasi Penyelamatan Penumpang (PIPP) KM Senopati Nusantara. Jenazah yang berada di RS Dr. Sutomo. sebanyak 12 orang di antaranya telah teridentifikasi, 24 lainnya belum teridentifikasi. Sementara korban yang diserahkan dari PIPP KM Senopati Nusantara 15 Januari 2007, sebanyak lima orang teridentifikasi, lima lainnya belum.

Yang Mana Perbuatan Tersebut Dilakukan dalam Menjalankan Suatu Jabatan atau Pencarian.

Bahwa nakhoda KM Senopati Nusantara berdasarkan Surat Mutasi Tugas No.1.04196/PU/AMD/SMT/PV/VIII/06 Tanggal 11 Agustus 2006 dengan trayek Semarang-Pontianak-Kumai yang mana kejadian tenggelamnya KM Senopati Nusantara dinakhodai oleh Wiratno Tjendanawasih.

Bahwa seluruh unsur telah dipenuhi sehingga nakhoda KM Senopati Nusantara Wiratno melakukan tindak pidana sebagaimana diatur dan diancam dalam Pasal 361 KUHP telah terpenuhi (syarat materiil). Sementara tindakan penyidik selama penyidikan dalam proses perkara ini secara keseluruhan memenuhi persyaratan (syarat formal).

Putusan Pengadilan

Majelis Hakim Pengadilan Negeri Semarang, dengan dasar putusan Pengadilan Negeri Semarang No. 613/Pid/B/2007/PN.Semarang Tanggal 24 September 2007 menghukum Nakhoda KM Senopati Nusantara yang tenggelam di perairan Karimunjawa Kabupaten Jepara, Wiratno Tjendanawasih (53 tahun) dengan penjara 2 tahun 3 bulan. Majelis hakim menilai Wiratno terbukti menjadi penyebab

tenggelamnya kapal tersebut pada 29 Desember 2006 lalu. Akibat kecelakaan tersebut, 46 orang meninggal dunia, 347 orang hilang kemungkinan besar juga tewas, serta 235 orang selamat. Vonis hakim itu lebih ringan dari tuntutan jaksa selama tiga tahun penjara. Majelis hakim yang diketuai BW Charles Ndaumanu menjelaskan, Wiratno terbukti bersalah melakukan tindak pidana dan karena kelalaiannya menyebabkan sejumlah orang mati dan hilang.[5]

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dibuat kesimpulan sebagai berikut.

Nakhoda tidak dapat menjalankan peranannya di atas kapal dalam menerapkan peraturan-peraturan yang telah dikeluarkan (terdapat faktor-faktor intervensi). Tugas dan tanggung jawab nakhoda kapal bukan hanya dipandang sekadar beban kerja semata, namun lebih kepada pengabdian dan dedikasi tugas profesi kepelautan, di mana terkandung nilai-nilai konsekuensi terhadap hukum sehingga akan tumbuh profesionalisme kerja di bidangnya.

Kapal-kapal, baik untuk kapal penumpang maupun kapal barang yang akan melakukan pelayaran di perairan, baik nasional maupun internasional, harus memanfaatkan Informasi Cuaca Pelayaran.

Daftar Pustaka

[1]Sudarto. 1990. *Hukum Pidana I.* Semarang: Yayasan Sudarto Fakultas Hukum Undip.

[2]Moeljatno. 2002. *Asas-asas Hukum Pidana.* Yogyakarta: Rineka Cipta.

[3]Muladi dan Barda Nawawi. 1984. *Teori-teori dan Kebijakan Hukum Pidana.* Bandung: Alumni.

[4]Wawancara dengan I Wayan Kota, Hakim Pengadilan Negeri Semarang, 27 November 2007.

[5]Wawancara dengan Prim Fahrur Razi, Ibid, 28 November 2007.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUH Pidana).

Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.