



Kholifatu Nurlaili Mahardhika,
Dewaki Kramadibrata

Sanksi Pidana dalam Teks Naskah *Undang-Undang Hukum Laut*

Abstract: This article explains how to apply criminal sanctions in the text of the *Undang-Undang Hukum Laut* (UUHL). This study aims to explain the form of regulations contained in the UUHL by looking at the criminal sanctions applied. In addition, this research is expected to provide benefits to overcome marine problems faced today. The research was conducted by means of philology. The analysis is carried out with a legal law approach to see the criminal sanctions contained in the UUHL. Based on the analysis that has been done, it can be seen that in the UUHL that the criminal sanctions imposed on people on board vary not only depending on the type of crime, but also on the subject of criminal law. The application of the UUHL law has certain stratifications. For the same crime, criminal offenders of different positions can receive different sentences. This shows that when the UUHL was implemented, there was no principle of equality of rights in effect.

Keywords: Criminal Sanctions, Crime, *Undang-Undang Hukum Laut*, Sultanate of Malacca.

Abstrak: Artikel ini menjelaskan bagaimana penerapan sanksi pidana dalam naskah *Undang-Undang Hukum Laut* (UUHL). Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan bentuk peraturan yang terkandung dalam UUHL dengan melihat sanksi pidana yang diterapkan. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat untuk mengatasi masalah kelautan yang dihadapi pada masa kini. Penelitian dilakukan dengan cara kerja filologi. Analisis dilakukan dengan pendekatan hukum untuk melihat sanksi pidana yang terdapat dalam UUHL. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, terlihat bahwa dalam UUHL, sanksi pidana yang dijatuhkan untuk orang-orang di atas kapal berbeda-beda tidak hanya bergantung kepada jenis pidana, tetapi juga kepada subjek hukum pidana. Penerapan hukum UUHL memiliki stratifikasi tertentu. Atas tindak pidana yang sama, pelaku pidana yang berbeda jabatannya dapat menerima hukuman yang berbeda. Hal ini menunjukkan bahwa pada saat UUHL diterapkan, tidak ada azas kesamaan atas hak yang berlaku.

Kata Kunci: Sanksi Pidana, Tindak Pidana, *Undang-Undang Hukum Laut*, Kesultanan Malaka.

Kesultanan Melaka (1390—1511) yang terletak di Semenanjung Melayu memiliki pengaruh kuat di Nusantara bagian barat pada abad ke-15 (Yakin 2016). Sebagai kerajaan Melayu yang kuat, Kesultanan Melaka memiliki peraturan sendiri yang tertuang dalam undang-undang. Undang-undang yang berlaku pada masa tersebut disebut sebagai undang-undang Melayu Lama. Menurut Liaw (2011, 165), undang-undang Melayu lama adalah bahan kajian yang penting terkait sistem pemerintahan, sistem pentadbiran, dan susunan masyarakat Melayu Lama. Selain itu, undang-undang Melayu juga berisi pemikiran orang Melayu pada masa lampau.

Menurut Liaw (2011, 165), pentingnya kajian terhadap undang-undang Melayu lama pertama kali disadari oleh Sir Stamford Raffles. Berdasarkan pernyataan Raffles, setiap kerajaan di Melayu diketahui memiliki undang-undangnya sendiri. Raffles mengatakan bahwa undang-undang tersebut merupakan undang-undang yang berlaku di negeri mereka masing-masing. Ia juga mendesak supaya setiap kerajaan Melayu menuliskan undang-undang (Liaw Yock Fang 2011, 165). Berbeda dengan Raffles, R.J. Wilkinson meragukan nilai undang-undang Melayu lama sebagai sumber hukum. Menurutnya, Undang-Undang Melayu bukanlah sumber hukum primer yang menjadi acuan, tetapi hanyalah *digest of law* atau sekadar rujukan saja (Liaw Yock Fang 2011, 165). Pendapat tersebut muncul karena Undang-Undang Melayu tidak pernah diterima oleh lembaga hukum pada saat itu.

Pendapat Wilkinson tersebut disetujui oleh Robert O. Windstedt. Windstedt (1969) menyatakan bahwa Undang-Undang Melayu hanyalah *digest of law*, tidak lebih dari sebuah buku rujukan. Menurutnya, *digest* (intisari) tersebut sering dikesampingkan oleh Sultan atau hakim. Pernyataan tersebut dapat dilihat dalam kutipan yang berbunyi, “...a digest that in practice was no more than a book of reference liable to have its provisions overruled by any strong Sultan or ingenious or obsequious judge” (Windstedt 1969, 167). Salah satu naskah undang-undang Melayu lama yang penting dan utama adalah Undang-undang Melaka. Berdasarkan isinya, Undang-undang Melaka dapat dibagi menjadi tujuh versi, yaitu (1) Undang-Undang Melaka Pokok; (2) versi Aceh; (3) versi Patani; (4) versi panjang; (5) versi hukum Islam dan Johor; (6) versi pendek; dan (7) versi fragmentaris (Liaw Yock Fang 1976, 9).

Di Indonesia, terdapat tujuh naskah versi Undang-undang Melaka yang tersimpan di Perpustakaan Nasional Republik Indonesia. Informasi naskah tersebut terdapat dalam Katalogus van Ronkel (1909). Dalam katalog tersebut, naskah-naskah *Undang-undang Melaka* di Indonesia berkode Bat. Gen. 152 *Undang-undang Melaka*, Bat. Gen. 154 *Risalah Hukum Kanun*, W 13 *Hukum Kanun*, W 50 (1, 2), W 50 (3) *Undang-Undang Johor*, W 55 *Risalah Hukum Kanun*, dan W 59 (1) *Undang-undang Melayu* (Liw Yock Fang 1976, 26–28).

Di antara ketujuh naskah tersebut, *Undang-undang Melayu* dengan kode W 59 merupakan salah satu versi *Undang-undang Melaka* yang paling lengkap dan sampai saat ini masih dalam kondisi baik. Oleh karena kelengkapan dan keadaan naskah yang masih baik tersebut, naskah W 59 *Undang-Undang Melayu* dipilih menjadi sumber data dalam penelitian ini. Sumber data utama yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Undang-Undang Melayu* yang disunting oleh Misliani (2004).

Undang-undang Melayu (UUM) merupakan versi Aceh dari Undang-undang Melaka. Hal ini dapat diketahui berdasarkan keterangan yang terdapat dalam kolofon naskah. Dalam kolofon naskah tersebut, disebutkan bahwa naskah UUM ditulis di Aceh. Kolofon naskah ini berbunyi sebagai berikut.

Maka ditakdirkan Allah pada hijrat nabi seribu berlakulah iradatnya atas hambanya dua ratus dua tahun, maka jatuh ia dari atas kayu itu pada tahun jim pada tiga hari timbul bulan Jumadu'l-awwal pada waktu zuhur pada masa ganti itu, pada zaman Sayyidina Ali Paduka Seri Sultan Jamal yang meminjam setengah al-alam Badr al-Munir yang duduk di atas takhta kerajaan dalam negeri Dar al-salam. Demikianlah hukumnya masyhur ke atas angin. Tammat al-kalam di dalam negeri Aceh. (*Undang-Undang Melayu*, 52).

Dalam kolofon, dinyatakan pula bahwa naskah tersebut disalin pada 3 Jumadil-awwal 1202 H atau 10 Februari 1788. Berdasarkan Katalogus van Ronkel (1909), *Undang-undang Melayu* W 59 berukuran 33 x 20,5 cm. Akan tetapi, berdasarkan pengukuran Misliani (2004, 12), naskah ini berukuran 32 x 20 cm. *Undang-Undang Melayu* (UUM) berjumlah 202 halaman dengan setiap halaman terdiri atas 19 baris.

Naskah UUM merupakan satu teks campuran (*hybrid*) yang tersusun atas beberapa teks berbeda. Misliani (2004, 4–5) menyebutkan bahwa

dalam naskah UUM terdapat lima buah undang-undang, yaitu (1) intisari dari *Undang-Undang Melaka*, 40 pasal; (2) *Undang-Undang Hukum Laut*, 24 pasal; (3) *Undang-Undang Perkawinan*, 5 pasal; (4) *Undang-Undang Perniagaan*, 24 pasal; dan (5) Kalimat Puji-pujian dalam bahasa Arab, 99 pasal. Berdasarkan kolofon setiap teks, kelima teks tersebut ditulis dalam rentang waktu yang berbeda.

Setiap teks dalam naskah UUM merupakan teks yang penting keberadaannya karena di dalamnya terdapat aturan dan falsafah hidup orang Melayu. Salah satu teks yang penting dalam naskah UUM adalah teks *Undang-Undang Hukum Laut* (UUHL). Menurut Liaw (2011, 276), seluruh versi teks UUHL ditulis oleh Sultan Mahmud atas permohonan beberapa nakhoda yang menginginkan sebuah hukum pelayaran yang tetap, yang berbeda dengan *Undang-Undang Melaka* yang berlaku di daratan. UUHL penting bagi orang Melayu yang berlayar sebagai pedoman untuk segala hukum yang terjadi selama di laut. Selain itu, adanya sebuah undang-undang khusus selama di laut juga penting mengingat Kerajaan Melaka pada masanya menguasai jalur pelayaran Selat Melaka.

Penelitian ini membahas *Undang-Undang Hukum Laut* (UUHL), naskah kedua dalam *Undang-Undang Melayu* (UUM), yang berisi aturan pidana yang berkaitan dengan kegiatan laut. Aturan tersebut berlaku pada abad ke-19. Berdasarkan kolofon dalam teks UUHL, teks tersebut disalin pada bulan Muharram 1222 H atau tahun 1877. UUHL berisi peraturan-peraturan yang berlaku di atas kapal atau selama pelayaran. Selain itu, UUHL juga mengatur kegiatan sebelum pelayaran.

Sejak masa Kesultanan Melaka dan Aceh sampai sekarang, aturan mengenai kegiatan di laut tetap penting di wilayah Nusantara. Pada masa kini, aturan mengenai kegiatan di laut diatur dalam beberapa undang-undang bergantung kepada bidang tindak pidananya. Akan tetapi, pada saat ini hanya ada satu undang-undang yang mengatur mengenai tindak pidana pelayaran, yaitu UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan hasil dari perubahan UU No. 2 Tahun 1992 tentang Pelayaran. UU tentang Pelayaran ini memuat empat unsur utama, yaitu angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim.

Berdasarkan uraian di atas, penelitian ini membahas pidana yang berkaitan dengan kegiatan di laut yang tercantum dalam *Undang-Undang Hukum Laut* (UUHL), naskah kedua *Undang-Undang Melayu* (UUM). Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan dan menjelaskan bentuk peraturan yang terkandung pada UUHL untuk melihat sanksi pidana yang diterapkan atas tindak pidana di laut. Penelitian ini dapat menjadi referensi untuk pengembangan kajian UUHL dan UUM sebagai *Undang-Undang Melaka* versi Aceh.

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode penelitian kualitatif. Sumber data dalam penelitian ini adalah hasil suntingan teks *Undang-Undang Melayu* (UUM) yang telah diteliti dengan menggunakan cara kerja filologi. Filologi adalah ilmu yang objek penelitiannya berupa naskah-naskah lama (Djamaris 2002, 3). Metode ini digunakan karena bagian dua naskah UUM, yaitu Undang-Undang Hukum Laut (UUHL) yang menjadi data, termasuk dalam kelompok naskah lama. Cara kerja filologi digunakan saat melakukan inventarisasi dan deskripsi terhadap naskah yang diteliti.

Selanjutnya, penelitian ini menggunakan pendekatan hukum dalam hal tindak pidana untuk melihat bagaimana bentuk pidana yang terkandung dalam teks UUHL. Dalam tulisan ini, penulis menggunakan istilah tindak pidana untuk mengacu pada delik. Tindak pidana disebut sebagai delik karena tindak pidana biasanya disamakan dengan delik dan semua undang-undang pada saat ini telah memakai istilah tindak pidana, antara lain Undang-Undang Tindak Pidana Suap dan Undang-Undang Tindak Pidana Ekonomi.

Tindak pidana atau delik (*actus reus*) merupakan kelakuan yang diancam dengan pidana, bersifat melawan hukum, serta dilakukan oleh orang yang bersalah yang mampu bertanggung jawab (Hamzah 2017, 88). Dalam sebuah undang-undang, hampir setiap ketentuan yang memuat rumusan tindak pidana akan mengandung ancaman pidana atau sanksi pidana. Pidana (sanksi atau hukuman) merupakan hal terpenting dalam hukum pidana. Hukum pidana (*materiel*) adalah sejumlah peraturan hukum yang mengandung larangan dan perintah atau keharusan yang terhadap pelanggarannya diancam dengan pidana (sanksi hukum) bagi barang siapa yang melaksanakannya (Hazewinkel-Suringa, 1989 dalam Hamzah 2017, 176). Jenis pidana dalam hukum perundang-undangan

saat ini tercantum dalam Pasal 10 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP). Jenis pidana ini dibedakan menjadi dua, yaitu pidana pokok dan pidana tambahan. Pidana pokok ada lima, yaitu (1) pidana mati, (2) pidana penjara, (3) pidana kurungan, (4) pidana denda, dan (5) pidana tutupan. Pidana tambahan ada tiga, yaitu (1) pencabutan hak-hak tertentu; (2) perampasan barang-barang tertentu; dan (3) pengumuman putusan hakim. Pidana tambahan hanya ditambahkan apabila pidana pokok dijatuhkan.

Penelitian ini dilakukan dengan beberapa langkah. Langkah pertama dilakukan dengan mencari naskah yang akan digunakan dalam penelitian. Langkah kedua dengan menginventarisasi naskah. Langkah ketiga dengan mendeskripsikan serta mengolah data yang telah ditemukan. Langkah keempat menganalisis data yang digunakan dalam penelitian, dan langkah terakhir membuat kesimpulan. Penulis tidak mentranlisterasikan teks karena transliterasi teks Undang-Undang Hukum Laut (UUHL) telah dilakukan oleh Misliani (2004).

Penelitian tentang UUM telah banyak dilakukan, salah satunya dilakukan oleh Yakin (2016). Penelitian mengenai UUM versi Aceh dengan judul lain ditemukan dalam Hassan (2008) Akan tetapi, penelitian mengenai UUM sebagai salah satu versi Aceh dari *Undang-Undang Melaka* hanya dilakukan oleh Misliani (2004). Yakin (2016) melakukan penelitian mengenai hukum pidana di Kesultanan Melaka abad ke-15 dan ke-16 M. Sumber data utama yang digunakan dalam penelitian tersebut adalah *Undang-Undang Melaka* yang disunting oleh Liaw Yock Fang. Berdasarkan penelitian tersebut, ditemukan bahwa yang menjadi sumber hukum pidana di Melaka adalah hukum adat yang masih dipengaruhi oleh Hindu dan hukum Islam. Penelitian Yakin (2016) juga menunjukkan bahwa perubahan dan peralihan hukum suatu masyarakat sangat dipengaruhi oleh perubahan politik dan agama yang dianut penguasa.

Penelitian mengenai *Undang-Undang Melaka* versi Aceh lainnya yang ditemukan adalah penelitian Hassan (2008). Naskah yang digunakan oleh Hassan (2008) adalah naskah *Risalat Hukum Kanun*. Dalam penelitian tersebut, Hassan (2008) membahas sejarah hukum adat Melayu. Penelitian ini menghasilkan suntingan teks naskah *Risalat Hukum Kanun*. Hassan (2008) juga membahas sejarah hukum adat Melayu dalam *Risalat Hukum Kanun*. Hasil penelitian menunjukkan

bahwa terdapat pola Hindu dalam beberapa pasal Hukum Kanun. Selain itu, hukuman-hukuman yang terdapat dalam Hukum Kanun memiliki tingkatan seperti adanya sistem kasta dalam agama Hindu

Satu-satunya penelitian naskah *Undang-Undang Melayu* (UUM) yang ditemukan adalah penelitian Misliani (2004). Dalam penelitian ini, Misliani (2004) menghasilkan suntingan teks naskah UUM. Selain itu, Misliani (2004) juga melakukan deskripsi kandungan hukum teks UUM dengan bahasa yang mudah dipahami masyarakat sekarang. Penelitian tersebut dilakukan karena belum adanya suntingan teks UUM. Metode yang digunakan untuk membuat suntingan teks dalam penelitian ini adalah metode edisi biasa. Berdasarkan penelitian Misliani (2004), diketahui bahwa UUM mengandung lima buah undang-undang yang setiap pergantiannya ditandai dengan sebuah paragraf pembuka dan paragraf penutup.

Perbedaan penelitian ini dengan tiga penelitian terdahulu terdapat pada bagian fokus topik, pendekatan yang digunakan, dan sumber data. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian Hassan (2008) dan Yakin (2016) terletak pada naskah sebagai sumber data yang digunakan. Fokus topik dalam penelitian ini berbeda dengan Misliani (2004). Penelitian Misliani (2004) sebatas memberikan transliterasi naskah Undang-Undang Melayu dan menguraikan aturan yang terkandung di dalamnya dengan bahasa yang mudah dipahami, sedangkan penelitian ini menjelaskan sanksi pidana, tindak pidana, dan ruang lingkup peraturan yang terdapat dalam teks kedua penyusun *Undang-Undang Melayu*, yaitu *Undang-Undang Hukum Laut*.

Sanksi Pidana dalam *Undang-Undang Hukum Laut* (UUHL)

Undang-Undang Hukum Laut (UUHL) sebagai sebuah pedoman hukum kegiatan di laut mencakup aturan atau larangan atau sanksi selama pelayaran di dalamnya. UUHL merupakan teks kedua yang terdapat dalam naskah Undang-Undang Melayu (UUM). UUM ini merupakan versi Aceh dari Undang-Undang Melaka. Untuk lebih jelasnya, dalam bagian berikut ini akan diuraikan Undang-Undang Melaka dan versi-versinya, bagaimana bentuk peraturan serta sanksi yang terkandung di dalamnya, dan kaitan antara hukum kelautan serta pelayaran dalam UUHL dengan aturan kelautan dan pelayaran pada masa kini.

1. *Undang-Undang Melaka*

Dalam khazanah sastra Melayu Klasik, undang-undang Melayu Lama merupakan salah satu bahan kajian yang penting. *Undang-Undang Melayu* merupakan adat kebiasaan orang-orang Melayu yang dibentuk dengan peredaran masa (Liaw Yock Fang 2011, 270). Undang-undang Melayu Lama juga dapat disebut sebagai pemikiran orang Melayu karena peraturan yang digunakan telah menjadi falsafah hidup orang Melayu. Pada perkembangannya, terdapat beberapa jenis Undang-undang Melayu Lama yang terkenal dan amat penting, yaitu *Undang-Undang Melaka*, *Undang-Undang Kedah*, dan *Undang-Undang Pahang*.

Naskah *Undang-Undang Melaka* merupakan satu teks campuran (*hybrid*) yang tersusun atas beberapa teks berbeda. Undang-Undang Melaka tersusun atas enam naskah, yaitu (1) *Intisari Undang-Undang Melaka*; (2) *Undang-Undang Laut* (sebagian saja), (3) *Hukum Pernikahan Islam*, (4) *Hukum Perdagangan (bai')* dan Syahadat, (5) *Undang-Undang Negeri*, dan (6) *Undang-Undang Johor*.

Dalam teks pertama, “Intisari Undang-Undang Melaka”, hukum adat adalah hukum yang menjadi dasar penentuan peradilan di negara itu. Teks pertama ini mengatur larangan penggunaan baju kuning, payung kuning, dan penyebutan beberapa kata untuk rakyat. Selain itu, teks tersebut juga berisi aturan mengenai tugas-tugas pejabat tinggi yang berbeda sesuai dengan jabatannya. Teks ini berisi aturan orang-orang Melayu di daratan.

Teks kedua, “Undang-Undang Laut” berisi aturan saat orang-orang Melayu sedang berada di laut. Teks Undang-Undang Laut yang terdapat dalam Undang-Undang Melaka ini tidak lengkap. Bagian yang lengkap mengenai hukum pelayaran terdapat dalam satu teks Undang-Undang Laut yang berdiri sendiri. Undang-Undang Laut dalam bagian Undang-Undang Melaka ini mengatur pembagian tugas anggota kapal. Dalam teks ini juga terdapat aturan mengenai orang-orang yang diselamatkan di laut, pemulihan kapal yang hanyut ke laut, dan ukuran serta berat barang yang dapat diangkut oleh kapal (Liaw Yock Fang 1976, 33).

Teks ketiga yang terdapat dalam Undang-Undang Melaka berjudul *Hukum Pernikahan Islam*. Dalam teks ini diuraikan aturan mengenai wali dan saksi pernikahan serta khiyar (hak masing-masing pihak) dalam

pernikahan dan perceraian. Menurut Liaw (1976, 33–34), naskah ini menyebutkan lima jenis keretakan atau kerusakan dalam pernikahan yang dapat digunakan sebagai alasan pembatalan pernikahan oleh salah satu pihak mempelai.

Teks keempat, *Hukum Perdagangan Islam dan Syahadat* menjelaskan hukum berniaga (*ba'i*) dan hukum bersaksi (*syahadat*) menurut undang-undang Islam. Hukum perdagangan Islam dalam teks ini didasarkan pada teks hukum Arab, yaitu kitab fikih *At-Taqrīb* yang disusun oleh Abu Shuja' dan *sharh*-nya *Fath al-Qarīb* yang disusun oleh Ibn Qasim al-Ghazzi (Liaw Yock Fang 2011, 167). Adanya hukum Islam dalam teks *Undang-Undang Melaka* membuktikan bahwa hukum Islam dipraktikkan secara luas.

Teks kelima dalam *Undang-Undang Melaka* adalah “Undang-Undang Negeri”. Teks ini jelas terlihat sebagai suatu teks tersendiri karena dimulai dengan “*Bismillahirrahmanirrahīm*” dan diakhiri dengan “*tamat Undang-Undang Negeri*” yang diikuti dengan kolofon. Teks ini secara singkat membahas pembunuhan hewan-hewan yang merusak, penemuan barang-barang yang hilang, pemerkosaan, perampokan, perjudian, dan orang yang berhutang (Liaw Yock Fang 1976, 36).

Teks keenam disebut dengan *Undang-Undang Johor*. Judul “Undang-Undang Johor” ditemukan dalam dua naskah, yaitu naskah yang berdiri sendiri dan naskah yang terdapat dalam *Undang-Undang Melaka*. *Undang-Undang Johor* ini ditulis atas perintah Sultan Mahmud Syah (1761—1812), putra Sultan Sulaiman ibn Abdul Jalil Syah (1722—1760).

Dalam khazanah undang-undang Melayu, dikenal dua bentuk naskah undang-undang. Selain berbentuk campuran (hybrid) seperti naskah *Undang-Undang Melaka*, terdapat pula teks undang-undang yang berdiri sendiri. Teks yang berdiri sendiri di antaranya adalah *Undang-Undang Kedah*, *Undang-Undang Pahang*, dan *Undang-Undang Melayu*.

Undang-Undang Melaka sebagai undang-undang terpenting memiliki pengaruh cukup besar dalam *Undang-Undang Kedah*. *Undang-Undang Kedah* dimulai dengan menceritakan adat istiadat yang berlaku dalam istana (Liaw Yock Fang 2011, 282). Selain itu, naskah yang berasal dari tahun 1784 tersebut juga mengatur hukum pernikahan, perceraian, perzinahan, dan perniagaan seperti dalam *Undang-Undang Melaka*.

Undang-Undang Pahang menceritakan orang-orang besar dalam negeri dan kewajibannya. Pengaruh *Undang-Undang Melaka* dalam

undang-undang ini terlihat dengan jelas dari pasal yang terkandung di dalamnya. Pasal-pasal yang memperlihatkan pengaruh Undang-Undang Melaka tersebut berisi peraturan mengenai perkara pembunuhan, peminjaman hamba orang, dan perzinahan. Sama seperti Undang-Undang Melaka, Undang-Undang Pahang juga memberikan hukuman yang lebih keras kepada budak daripada kepada orang yang merdeka (Liaw Yock Fang 2011, 282).

Berdasarkan uraian di atas, dapat dilihat bahwa *Undang-Undang Melaka* berpengaruh terhadap undang-undang Melayu lainnya. Selain berpengaruh pada *Undang-Undang Pahang dan Kedah*, *Undang-Undang Melaka* juga menjadi acuan naskah *Undang-Undang Melayu W 59* atau yang disebut dengan *Undang-Undang Melayu* (UUM). Naskah ini merupakan versi Aceh dari *Undang-Undang Melaka*. Naskah UUM berisi lima buah undang-undang. Setiap undang-undang dalam UUM memiliki jumlah pasal yang berbeda dan setiap pasalnya mengandung satu atau lebih dari satu perintah, larangan, dan sanksi.

Bagian pertama sampai keempat naskah UUM sama dengan isi *Undang-Undang Melaka*. Undang-undang ini mencakup aturan yang mengatur urusan perdata maupun pidana. Hukum perdata dalam undang-undang ini tercantum dalam undang-undang perkawinan, sedangkan hukum pidana tercantum dalam undang-undang perniagaan dan undang-undang hukum laut.

Di antara kelima naskah dalam UUM, naskah kedua yang disebut *Undang-Undang Hukum Laut* (UUHL) merupakan versi Aceh dari *Undang-Undang Laut*. UUHL berisi peraturan atau larangan yang berlaku di atas kapal atau selama pelayaran. Selain itu, UUHL juga memuat peraturan sebelum memulai pelayaran. Dalam bagian kedua naskah *Undang-Undang Melayu* ini juga terdapat aturan yang berisi sanksi untuk tindak pidana selama di atas kapal, antara lain membunuh, berzina, dan berniaga.

2. *Undang-Undang Hukum Laut* (UUHL)

Undang-Undang Hukum Laut (UUHL) merupakan bagian kedua dalam *Undang-Undang Melayu*. Undang-undang ini ditulis pada halaman 52—78 dan berjumlah 24 pasal. UUHL berisi berbagai aturan atau larangan atau sanksi selama di laut. Setiap pasalnya berisi satu atau

lebih dari satu perintah atau larangan atau sanksi. UUHL diberlakukan sebagai suatu adat kebiasaan oleh orang Melayu yang sedang berlayar. Menurut Liaw (2011, 167), UUHL disusun untuk mengatur perdagangan Melaka yang kian berkembang. Pemberlakuan UUHL ditujukan sebagai aturan yang sama dan setara dari Undang-Undang Melaka yang berlaku di daratan. Perbedaannya, UUHL khusus dilaksanakan di laut. UUHL disusun agar orang Melaka yang sedang berlayar tetap berpegang teguh pada peraturan atau hukum orang Melayu.

Dalam UUHL terdapat paragraf pembuka dan paragraf penutup yang berisi informasi mengenai penulisan naskah. Berdasarkan paragraf pembuka, dapat diketahui bahwa teks UUHL disalin dan berlaku pada masa pemerintahan Sultan Muhamad Syah.

Pasal pada menyatakan segala negeri di darat dan jika sudah nazarnya sebab sakainya segala hukum ini atas segala nakhoda-nakhoda, pertama nakhoda Sulaiman menghukumkan anak dayangnya dan segala adik kakaknya yang turun-temurun baik adat jung dan balok dan pada segala perahu itu nututnya sebab disebutkan segala hukum supaya malu mereka itu dan sampan segala nakhodanya karena yaitu nazarnya yakni raja ia dalam laut. Maka adatkan khalifah menyempurnakan pekerjaan di dalam negeri Malaka pada zaman purba kala itu. Jika kanak-kanak sekalipun nakhoda itu karena sudah jadi adat boleh diketahui di dalam jung dan balok itu. Hubaya-hubaya hendaklah segala orang dalam jungnya itu hendaklah takut dan malu kepadanya. Hubaya-hubaya hendaklah diturut hukum ini yang sudah tertulis di dalam kertas ini hukum pada ke bawah duli yang dipertuan yang mahamulia paduka Sri Sultan Muhamad Syah yang kerajaan di dalam negeri Malaka supaya selamat sempurna pada segala negeri yang takluk dan yang berkasih-kasihan dalam negeri itu pada segala Islam yang di laut dan yang Islam di darat wallahu a'lam bissawab. (Undang-Undang Melayu, 55).

Berdasarkan paragraf penutup dapat diketahui informasi tanggal ditulisnya undang-undang ini. Kalimat dalam paragraf penutup berbunyi, *"Demikianlah dan tamat alkaalam bi alkhairu wassalam kepada hijrah albani salallahu alihi wassalam dua ratus dua puluh dua tahun pada bulan Muharam dan pada hari ahad..."* Berdasarkan kalimat tersebut dengan jelas diketahui bahwa teks UUHL disalin pada bulan Muharam tahun 1222 H atau pada tahun 1807.

Dalam sebuah kapal, nakhoda berkedudukan sebanding dengan seorang raja di daratan. Nakhoda sebagai pemegang kekuasaan tertinggi di atas kapal selama pelayaran tercantum secara khusus pada pasal 16 UUHL. Selain tercantum dalam paragraf pembuka UUHL, dalam Pasal 16 disebutkan pula bahwa nakhoda memiliki hak secara penuh untuk mengambil keputusan selama pelayaran.

Pasal yang keenam belas

Maka pergi ia semuanya menghadap Bendahara Paduka Sri Mangkubumi mengatakan bicara itu, maka dikabulkan oleh Bendahara di dalam negeri Malaka itu. Syahdan maka dibawanya oleh Bendahara semuanya itu menghadap duli Yang Dipertuan Paduka Sri Sultan Mahmud Syah. Maka dipersembahkan oleh bendahara ke bawah duli yang dipertuan, maka titah Baginda Kabullah seperti sembah bendahara itu, kehendak keampun demikian sekarang telah kemana kerahkanlah hukum ini kepada segala nakhoda yang berjung itu.

Kalikian, maka titah demikian bunyinya, “Adapun hukum jung itu kamu peganglah kami karuniakanlah kepada segala nakhoda datang kepada anak cucunya sekalian. Sebermula, adapun yang sudah kamu hukumkan di laut itu dan pun telah di laut segala hukum di darat itu pun pautlah di darat juga, karena kamu pun suatu raja juga di laut.”

Syahdan, maka tuan itu pun semuanya dikaruniakan nama-nama, digelar utama raja dan seorang bergelar setawan, itulah asal nakhoda di dalam negeri Malaka. Dengan titah duli Yang Dipertuan Paduka Sri Sultan Mahmud Syah ialah mengatakan segala hukum itu dan tatkala zaman negeri Malaka itu.

(Undang-Undang Melayu, 67—68)

Titah Sultan Mahmud Syah yang membahas wewenang nakhoda selama di kapal menunjukkan bahwa nakhoda selain menjadi pemimpin tertinggi di kapal, juga menjadi hakim pengambil keputusan. Kalimat terakhir paragraf kedua kutipan di atas menunjukkan peranan nakhoda sebagai pengambil keputusan tertinggi. Oleh karena itu, dapat dikatakan pula bahwa seluruh keputusan terhadap pemberian hukuman atau sanksi selama di atas kapal berada di tangan nakhoda.

Pasal lain UUHL menyatakan bahwa pemilihan nakhoda dapat ditentukan oleh pemilik kapal. Hal ini terdapat dalam Pasal 23 UUHL yang berbunyi sebagai berikut.

Pasal yang kedua tiga. Peri pada menyatakan hukum dijadikan nakhoda oleh yang empunya jung itu mengambil segala orang baik dan awak perahu telah sudah berhimpun segala mereka itu,maulah empunya jung itu berkata-kata, “Hai segala Tuan-tuan dalam jung ini, inilah beta hendak akan ganti beta, akan membawa jung ini. Jika barang siapa jangan lalu bicaranya atau melawan dia. Seperti betalah tiaddalah tuan-tuan turut kata beta!”
(Undang-Undang Melayu, 76)

Dalam Pasal 23 dijelaskan bahwa pemilihan nakhoda dapat dilakukan di depan para awak kapal agar semua orang yang akan berlayar mengetahui pemegang kekuasaan tertinggi dalam kapal. Oleh karena nakhoda sebagai pemegang kekuasaan tertinggi dan hakim pengambil keputusan dalam kapal, hampir tidak ada sanksi pidana yang diterima oleh nakhoda.

Beban hukuman selama di atas kapal berbeda-beda, bergantung kepada jenis pidana dan subjek hukum pidana. Berat atau tidaknya beban sanksi pidana selama di atas kapal dapat tergantung pada struktur sosial atau jabatan terpidana. Atas delik yang sama, terpidana yang berbeda jabatannya mendapatkan pidana yang berbeda. Semakin tinggi jabatannya, semakin rendah kemungkinan mendapatkan sanksi yang berat apabila melakukan tindak pidana. Sebaliknya, semakin rendah statusnya di atas kapal, semakin tinggi kemungkinan mendapatkan sanksi berat apabila melanggar aturan.

Kedudukan tertinggi di dalam kapal dimiliki oleh nakhoda, sedangkan kedudukan terendah adalah abdi atau hamba orang. Dalam kapal, tumenggung adalah kedudukan setelah nakhoda. Di bawah tumenggung ada juru batu kanan dan juru batu kiri, baru kemudian ada tukang dan anak perahu. Selain jabatan yang telah disebutkan, di dalam kapal juga ada mualim yang bertugas mengawasi arah. Setiap kapal juga membawa kiwi¹ dalam pelayarannya, yaitu penyewa ruangan dalam kapal.

UUHL berisi aturan pidana yang berkaitan dengan kegiatan pelayaran dan berlaku untuk orang-orang di atas kapal. Tidak semua aturan dalam UUHL mengandung sanksi pidana. Dalam UUHL, seluruh aturan yang memuat sanksi adalah aturan yang berlaku selama di atas kapal dan saat sedang berlayar. Beberapa aturan menjelaskan perintah atau larangan

¹ Orang yang menyewa ruangan di dalam perahu.

selama di atas kapal untuk seluruh atau beberapa orang tertentu saja. Ketentuan pidana yang diatur dalam UUHL adalah pembunuhan, perzinahan, perdagangan, dan perlawanan. Selain itu, teks ini juga mengatur sanksi untuk orang yang menyebabkan kecelakaan selama pelayaran dan sanksi untuk orang yang melalaikan tugasnya. Berikut uraian mengenai tindak pidana dan sanksi pidana yang diatur dalam UUHL.

a. Pembunuhan

Tindak pidana pembunuhan merupakan tindak pidana berat. Orang yang membunuh dapat dijatuhi pidana mati. Sanksi untuk orang yang membunuh dalam UUHL diterangkan dalam Pasal 5 dan Pasal 23. Pasal 5 tidak menyatakan orang yang membunuh dijatuhi pidana mati. Akan tetapi, pasal ini menyatakan bahwa orang yang akan membunuh dapat dijatuhi pidana. Salah satu kalimat Pasal 5 berbunyi, "...hukum pelayaran yang dapat dibunuh empat perkara... Dan kedua, musyawarat ia dengan orang yang banyak di dalam jung itu, hendak membunuh nakhoda atau tukang atau kiwi atau mualim" (Undang-Undang Melayu, 59). Dengan demikian, dapat diketahui dari pasal 5 tersebut bahwa orang bekerja sama dengan banyak orang untuk membunuh nakhoda atau tukang atau penyewa ruangan dalam kapal (kiwi) atau mualim akan dijatuhi pidana mati.

Berbeda dengan Pasal 5, Pasal 23 menerangkan sanksi untuk awak kapal yang melakukan tindak pidana pembunuhan. Pasal 23 berbunyi, "Dan adakalanya awak perahu itu membunuh, adakalanya dipasung, adakalanya dipalu, adakalanya dirantai, dan adakalanya diikat" (Undang-Undang Melayu, 76). Awak kapal yang membunuh orang selama di atas kapal tidak akan dijatuhi pidana mati, tetapi dipasung atau dirantai atau dipalu atau diikat.

b. Perzinahan

Ketentuan pidana untuk perzinahan diatur dalam Pasal 1 dan Pasal 2. Sanksi untuk orang yang melakukan perzinahan selama di atas kapal bergantung kepada status sosialnya. Status sosial untuk penentuan pidana ada dua, yaitu merdeka atau tidak (abdi) dan menikah atau belum menikah (lajang). Dalam dua pasal tersebut, terdapat empat jenis sanksi pidana yang dapat dijatuhi untuk empat jenis pelaku pidana yang berbeda.

Pasal 1 UUHL menyebutkan bahwa orang merdeka beristri dan orang merdeka bersuami yang melakukan zina akan menerima pidana mati. Pasal 1 UUHL berbunyi sebagai berikut.

Sebermula, adapun segala hukum orang menzinah dalam jung atau balok, jika merdeheka ada istrinya sama merdeheka, maka diperbuatnya zinah dengan istri orang sama merdeheka, dibunuh hukumnya.

(*Undang-Undang Melayu*, 55)

Pidana mati dijatuhkan kepada kedua terpidana, yaitu orang merdeka beristri dan orang merdeka bersuami. Dalam Pasal 2 diatur hukuman untuk laki-laki merdeka yang berzina dengan istri atau gundik orang lain dalam perahu. Kedua pelaku pidana tersebut juga dijatuhi pidana mati apabila berzina di atas kapal.

Pasal 1 menyebutkan sanksi untuk dua orang yang melakukan zina, tetapi belum memiliki pasangan dan sama-sama merdeka, sedangkan Pasal 2 untuk abdi yang berzina dengan sesama abdi. Pasangan zina lajang dan merdeka akan menerima pidana berupa dinikahkan dan dipalu sebanyak seratus kali. Sanksi dipalu wajib dilaksanakan, tetapi sanksi dinikahkan tidak wajib. Apabila mereka menolak untuk dinikahkan, mereka dijatuhi pidana denda sebanyak setahil sepaha². Berbeda dari pasangan merdeka, pasangan sesama abdi akan menerima pidana berupa dipalu secara bersama-sama oleh orang-orang di atas kapal berdasarkan perintah dari tukang.

c. Pencurian

Pidana yang dijatuhkan untuk orang yang mencuri diatur dalam Pasal 19 UUHL. Sanksi untuk tindak pidana pencurian dibagi menjadi tiga berdasarkan siapa orang yang melakukan pencurian. Pidana yang diterima oleh orang merdeka yang mencuri barang berharga adalah pidana pemenuhan kewajiban adat. Kalimat dalam Pasal 19 (*Undang-Undang Melayu*, 70) berbunyi, “Demikian lagi hukum segala orang mencuri di dalam jung. Jika seorang merdeheka mencuri emas atau perak atau bendahara yang baik-baik, maka hukum atasnya seperti hukum negeri adatnya.” Sanksi yang akan diterima oleh terpidana sama dengan hukum adatnya.

² 1 1/4 tahlil atau 1, 25 tahlil. Tahlil adalah satuan ukuran untuk berat.

Pencurian yang dilakukan oleh orang merdeka bukan termasuk dalam tindak pidana berat, tetapi pencurian yang dilakukan oleh seorang abdi termasuk dalam tindak pidana berat. Abdi yang melakukan pencurian dan bekerja sama dengan tuannya dapat dikenakan pidana berupa pemotongan anggota badan, yaitu tangannya dan maksimal akan menerima pidana mati, sedangkan tuannya akan dijatuhi pidana denda sebanyak yang dicuri olehnya.

d. Perkelahian

Perkelahian adalah salah satu tindak pidana dalam UUHL yang diatur dalam Pasal 14. Orang yang berkelahi sampai menyebabkan kapal kemasukan air akan dijatuhi pidana denda sebanyak empat paku pitis³. Namun, apabila ada orang yang berkelahi menggunakan keris dan kemudian merusak layar, mereka hanya akan didenda sebanyak satu paku pitis dan ditangkap.

Selain menerangkan pidana untuk siapa pun yang berkelahi di atas kapal dan dapat menyebabkan kerusakan, Pasal 14 juga menyebutkan secara spesifik sanksi yang diterima oleh kiwi yang berkelahi dengan nakhoda. Apabila kiwi tersebut berkelahi dengan nakhoda dan melarikan diri ke buritan, dia akan dijatuhi pidana mati saat tertangkap. Namun, apabila kiwi tersebut meminta maaf kepada nakhoda, dia hanya akan dikenakan pidana denda dan tugas khusus. Denda yang akan diterimanya sebanyak satu paku pitis emas dan tugas khususnya adalah memberi makan kerbau yang ada di atas kapal.

e. Perdagangan

Berdagang adalah salah satu kegiatan di atas kapal yang dilarang. Kegiatan perdagangan hanya boleh dilakukan di daratan sehingga orang yang melakukan kegiatan jual-beli selama pelayaran dapat dijatuhi hukuman. Pidana mengenai orang-orang di atas kapal yang berdagang diatur dalam Pasal 15. Sanksi dalam pasal ini terbagi menjadi dua berdasarkan subjek dan kegiatan yang dilakukan, yaitu orang yang berjualan di dalam kapal dan kiwi yang membeli barang tebusan. Pasal 15 UUHL berbunyi sebagai berikut.

³ Sejenis mata uang yang terbuat dari tembaga atau timah tipis yang berlubang bulat di tengahnya.

Pasal yang kelima belas. Peri pada menyatakan segala hukum berniaga. Dan tat kala sampai kepada nakhoda berniaga tiga hari kemudian, maka segala orang di dalam jung berniaga. Adapun jika sudah nakhoda itu menawar dagangnya, maka tiada dapat orang dalam jung itu membeli dia.

Sebermula, adapun jika dilihat oleh kiwi atau barang siapa sekalipun, orang dalam jung itu membeli, hukumnya dipulangkan modalnya harta itu, diambil nakhoda. Jika ada orang membawa tebusan barang benda yang baik, maka dibel oleh kiwi atau lain tiada setahunya nakhoda itu, hukumnya dipulangkan modalnya, harta ada ambil oleh nakhoda.

(*Undang-Undang Melayu*, 66)

Orang yang berjualan di dalam kapal tidak akan dikenakan sanksi yang memberatkan, tetapi seluruh modal yang digunakan untuk berjualan harus diserahkan kepada nakhoda. Dalam pasal ini, yang dimaksud dengan orang yang berjualan di dalam kapal adalah semua orang di atas kapal yang melakukan kegiatan berjualan. Pidana kedua yang termuat dalam Pasal 15 menyatakan bahwa kiwi yang membeli barang tebusan akan mendapatkan sanksi berupa perampasan harta. Modal yang digunakan kiwi untuk membeli barang akan dikembalikan, tetapi harta pribadi yang dibawanya harus diberikan kepada nakhoda.

f. Perlawanan

Sanksi untuk tindak pidana perlawanan dalam UUHL diatur dalam dua pasal, yaitu Pasal 1 dan Pasal 23. Pasal 1 mengatur sanksi untuk anak perahu, sedangkan pasal 23 mengatur sanksi untuk awak kapal. Pasal 1 mengenai sanksi untuk anak perahu berbunyi sebagai berikut.

Adapula tukang suatu tersurat di dalam tangannya nakhoda dan segala anak perahu pun semuanya itu tersuruh dalam tangannya tukang dan apabila tukang menyuruh kepada anak perahu, maka tiada mau anak perahu itu serta dilawannya pada jurubatu, dengan tujuh kali palu pada putaran lawang.

(*Undang-Undang Melayu*, 54—55)

Dalam Pasal 1 disebutkan bahwa anak perahu tidak boleh melawan juru batu dan tukang karena jabatan juru batu dan tukang dalam perahu di atas anak perahu. Anak perahu akan menerima pidana berupa dipalu sebanyak tujuh kali. Apabila melawan tukang, yang jabatannya dua kali

lebih tinggi darinya, anak perahu akan dijatuhi dua pidana, yaitu pidana berupa dipalu sebanyak tiga kali dan digantung.

Berbeda dengan Pasal 1, sanksi yang diatur dalam Pasal 23 ditujukan untuk awak kapal. Pasal 23 UUHL (Undang-Undang Melayu, 76) berbunyi sebagai berikut, “Dan apabila nakhoda itu naik ke darat, kepada sebuah negeri menghadap raja-raja, maka tiada mau awak perahu mengikuti dia, dipalu dengan rotan. Jika melawan, diikat.” Pasal 23 UUHL mengatur beberapa sanksi pidana untuk beberapa tindak pidana yang khusus dilakukan oleh awak kapal, salah satunya adalah sanksi untuk awak kapal yang melawan kedudukan di atasnya. Awak kapal yang melakukan perlawanan dijatuhi pidana berupa diikat. Selain itu, awak kapal yang melawan nakhoda dengan cara menolak ajakan nakhoda untuk menghadap raja saat turun di daratan juga dijatuhi pidana berupa dipalu dengan rotan.

g. Perusakan Kapal yang Menyebabkan Kecelakaan

Beberapa pasal UUHL menyatakan bahwa orang yang merusak kapal akan menerima sanksi karena perusakan kapal dapat menyebabkan kecelakaan selama pelayaran. Sanksi pidana untuk orang yang merusak kapal ditulis dalam Pasal 14 dan Pasal 19. Dalam kedua pasal tersebut, perusakan kapal dan kecelakaan yang dimaksud adalah kebakaran.

Pasal 14 ini mengatur sanksi untuk tindak pidana kebakaran yang disebabkan oleh abdi. Abdi yang tidak sengaja membakar topi tuannya akan menerima pidana denda sebanyak 4 paku pitis atau dipalu sebanyak 40 kali. Pasal 14 UUHL berbunyi sebagai berikut.

Pasal yang keempat belas. Peri pada menyatakan segala hukum bertunggu api dan jika dimakan api topi hamba orang itu kesalahan hambanya itu atas tuannya, empat paku pitis jauh dendanya. Jika tiada diberinya oleh tuannya, maka dipalu hambanya itu empat puluh kali akan dia.

(*Undang-Undang Melayu*, 66—67)

Berbeda dengan Pasal 14, kecelakaan atau kebakaran yang disebutkan dalam Pasal 19 adalah kebakaran yang disebabkan oleh orang yang lupa mematikan api saat memasak. Seorang abdi yang lupa mematikan api saat memasak dan menyebabkan kebakaran selama pelayaran akan menerima hukuman berupa perpanjangan masa menjadi

abdi. Namun, apabila orang lain selain abdi yang lupa mematikan api saat memasak dan kemudian menyebabkan kebakaran, hukuman yang diberikan adalah dipalu sebanyak 2 kali. Pasal 19 UUHL berbunyi sebagai berikut.

Jika sudah ia masak maka tiada rupa itu karena demikian, maka antara itu naik nyala api. Syahdan, maka terbakarlah topi itu maka gemparlah orang di dalam jung itu. Kemudian dipadamkan api itu, maka hukumnya dipalu atas orang di dalam jung itu, seorang dua kali. Jika dia abdi akan tuannya, diberi umur supaya jangan demikian pekerjaannya itu.

(Undang-Undang Melayu, 70)

Selain membahas aturan dan sanksi mengenai orang yang merusak kapal, UUHL juga mengatur pidana bagi dua kapal yang bertabrakan karena cuaca buruk. Aturan mengenai hal ini tertulis dalam Pasal 10 UUHL. Dua kapal yang bertabrakan karena angin besar atau badai akan dijatuhi pidana pembayaran ganti kerugian. Dalam pasal tersebut disebutkan bahwa kapal yang menabrak harus mengganti rugi sebanyak $\frac{2}{3}$, sedangkan kapal yang ditabrak harus mengganti rugi sebanyak $\frac{1}{3}$ dari total kerusakan kedua kapal. Kapal yang bertabrakan dijatuhi pidana denda karena sama-sama memiliki kewajiban untuk mengganti rugi kerusakan yang telah disebabkan ketidakmampuan awak kapal menghindari kecelakaan.

h. Kelalaian Tugas

Setiap orang di atas kapal memiliki tugas masing-masing yang harus dilaksanakan selama pelayaran. Tugas tersebut wajib dilaksanakan karena tugas setiap orang mempengaruhi jalannya pelayaran. Oleh karena pentingnya tugas setiap orang tersebut, orang yang lupa atau tidak melaksanakan tugasnya akan dijatuhi pidana.

UUHL tidak menjelaskan tugas dan sanksi untuk setiap jabatan atau kedudukan, tetapi dalam beberapa pasal UUHL dituliskan tugas dan sanksi yang akan diterima untuk salah satu kedudukan dalam kapal, yaitu mualim. Pasal 8 UUHL menjelaskan tugas *mualim* dan sanksi yang diterima apabila melalaikan tugasnya. *Mualim* adalah orang yang bertugas untuk menjadi penunjuk jalan selama pelayaran. Tugas mualim adalah memperhatikan arah angin, waktu pasang dan surut air laut,

waktu atau lamanya pelayaran, serta musuh yang akan menyerang kapal. Apabila mualim lalai dalam memperhatikan beberapa atau salah satu tugasnya, mualim tersebut akan mendapatkan sanksi. Apabila kelalaian mualim menyebabkan kapal rusak, mualim dapat dijatuhi pidana mati. Namun, apabila kelalaian mualim tidak menyebabkan kapal rusak, mualim tersebut tidak akan mendapatkan sanksi apapun.

Undang-Undang Pelayaran Masa Kini

Di Indonesia, aturan mengenai kegiatan di laut diatur dalam dua undang-undang, yaitu UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan hasil dari perubahan UU No. 2 Tahun 1992 tentang Pelayaran, sedangkan UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan menggantikan dan mencabut UU 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Di antara kedua undang-undang yang telah disebutkan, UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjabarkan lebih luas mengenai tindak pidana umum di laut dibandingkan UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Dalam UU Pelayaran, ketentuan pidana selama pelayaran tercantum dalam satu bab tersendiri, yaitu Bab XIX, sedangkan dalam UU Kelautan hanya ada satu pasal yang menyebutkan pidana di dalam laut, yaitu pada Pasal 49. UU Kelautan lebih menjabarkan aturan mengenai pembangunan, pengelolaan, pengembangan, dan pertahanan kelautan. Selain itu, terdapat peraturan mengenai penegakan hukum dan keselamatan di laut. Berdasarkan hal tersebut, bagian ini akan menjabarkan ketentuan pidana dalam UU Pelayaran.

Ketentuan pidana atas tindak pidana di laut dalam UU Pelayaran tercantum pada Bab XIX. Ketentuan pidana dijabarkan dalam 52 pasal, mulai pasal 284 sampai dengan pasal 336. UU Pelayaran tidak hanya berlaku untuk semua kegiatan angkutan perairan kapal Indonesia yang berlayar di lingkungan maritim Indonesia, tetapi juga untuk semua kapal berbendera Indonesia yang berlayar di luar perairan Indonesia dan kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia. UU Pelayaran diberlakukan dengan beberapa tujuan. Selain untuk menertibkan seluruh bagian dalam kegiatan pelayaran, tujuan pemberlakuan UU Pelayaran juga untuk memperkuat kesatuan dan kesatuan bangsa serta meningkatkan ketahanan nasional.

Hukum pidana dalam UU Pelayaran diadili oleh hakim dan pengadilan. Pengadilan yang dapat mengadili adalah Pengadilan Negeri, Pengadilan Tinggi, dan Mahkamah Agung. Putusan pidana untuk tindak pidana yang tercantum dalam UU Pelayaran sepenuhnya diputuskan oleh hakim di pengadilan.

Ketentuan pidana dalam UU Pelayaran mengatur tindak pidana yang berhubungan dengan pemenuhan syarat kelaiklautan kapal dan kenavigasian. Pelanggar pemenuhan syarat kelaiklautan kapal dan kenavigasian dapat dijatuhi pidana. Berikut uraian mengenai tindak pidana dan sanksi pidana yang berhubungan dengan pemenuhan syarat kelaiklautan kapal dan kenavigasian dalam UU Pelayaran.

a. Menyelenggarakan Usaha Tanpa Izin

Usaha yang diperbolehkan oleh UU Pelayaran adalah usaha jasa berkaitan dengan angkutan di perairan yang bermanfaat untuk kelancaran kegiatan angkutan di perairan. Disebutkan dalam Pasal 31, usaha jasa tersebut antara lain bongkar muat barang, jasa pengurusan transportasi, angkutan perairan pelabuhan, penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut, *tally* mandiri, depo peti kemas, *ship management*, *ship broker*, *ship manning agency*, keagenan kapal, dan *ship repairing and maintenance*. Untuk melaksanakan usaha jasa tersebut, setiap badan usaha yang mendirikan harus memiliki izin usaha dari pemerintah. Pasal 287 dan Pasal 290 menyebutkan bahwa orang perseorangan atau badan usaha yang tidak memiliki izin usaha untuk mengoperasikan kapal pada angkutan perairan atau menyelenggarakan usaha jasa akan dikenakan pidana penjara maksimal 1 tahun atau pidana denda maksimal Rp200.000.000,00 bergantung kepada seberapa berat tindak pidana yang dilakukannya.

b. Nakhoda Melakukan Kegiatan Tanpa Persetujuan Syahbandar

Pasal 1 UU Pelayaran menyatakan bahwa nakhoda adalah salah satu dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan memiliki wewenang serta tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, sedangkan Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Nakhoda

memang pemimpin tertinggi di kapal, tetapi seluruh kegiatan yang berhubungan dengan pelayaran dan pengangkutan yang dilakukan oleh nakhoda harus sesuai dengan persetujuan syahbandar. Oleh karena hal tersebut, nakhoda yang melakukan kegiatan tertentu tanpa adanya persetujuan syahbandar akan dijatuhi pidana.

Pidana mengenai kegiatan yang dilakukan nakhoda tanpa persetujuan syahbandar diatur dalam Pasal 322 dan 323. Pasal 322 menyatakan bahwa Nakhoda yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya tanpa persetujuan dari Syahbandar akan dijatuhi pidana penjara maksimal 6 bulan atau pidana denda maksimal Rp100.000.000,00. Berdasarkan pasal 323, apabila nakhoda berlayar tanpa adanya Surat Persetujuan Berlayar dari Syahbandar, dia dapat dijatuhi pidana penjara maksimal 5 tahun dan pidana denda maksimal Rp600.000.000,00. Namun, apabila hal tersebut menyebabkan kecelakaan kapal dan mengakibatkan kerugian kapal, pidana yang dijatuhkan dapat berubah menjadi pidana penjara maksimal 10 tahun dan pidana denda maksimal Rp1.000.000.000,00. Pidana denda yang diterima dapat bertambah menjadi maksimal Rp1.500.000.000,00 apabila kecelakaan karena kebijakan nakhoda berlayar tanpa persetujuan Syahbandar mengakibatkan kematian awak kapal.

c. Membahayakan Keselamatan

Aturan keselamatan untuk kegiatan pelayaran melingkupi persyaratan kelaiklautan serta penanganan kecelakaan yang terjadi di laut. Pelanggaran aturan keselamatan dalam UU Pelayaran berupa pemenuhan kelaiklautan kapal diatur dalam beberapa pasal, yaitu Pasal 302, 303, 305, 306, 307, 308, dan 309. Pasal 302 menyatakan bahwa nakhoda yang mengetahui bahwa kapalnya tidak laik laut tetapi tetap melayarkannya dapat dijatuhi pidana penjara maksimal 3 tahun dan pidana denda maksimal Rp400.000.000, sedangkan pasal 309 menyatakan apabila nakhoda berlayar dan mengetahui adanya cuaca buruk yang membahayakan keselamatan tetapi tidak memberitahukan kepada instansi pemerintah dapat dijatuhi pidana penjara maksimal 2 tahun dan denda maksimal Rp300.000.000,00.

Pasal 305 UU Pelayaran menjelaskan bahwa setiap orang yang tidak

memelihara kapalnya sehingga tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal akan dijatuhi hukuman penjara maksimal 6 bulan atau denda maksimal Rp100.000.000,00. Selain itu, dalam pasal 303, 306, 307, dan 308 dinyatakan apabila orang yang mengoperasikan kapal yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan atau perlengkapan navigasi perangkat radio komunikasi atau peralatan meteorologi dapat dijatuhi pidana penjara maksimal 2 tahun dan pidana denda maksimal Rp300.000.000,00.

Tidak membantu dalam penanganan kecelakaan yang terjadi di laut juga termasuk dalam pelanggaran aturan keselamatan. Pasal 331 menyatakan bahwa setiap orang yang mengetahui kecelakaan dan tidak memberikan pertolongan atau melaporkannya kepada nakhoda atau anak buah kapal dapat dijatuhi pidana penjara maksimal 1 tahun atau denda maksimal Rp100.000.000,00. Nakhoda yang mengetahui adanya kecelakaan yang terjadi di kapalnya atau kapal lain tetapi tidak melakukan pencegahan atau penyebarluasan berita kepada Syahbandar dapat dipidana penjara maksimal 3 tahun atau denda maksimal Rp400.000.000,00 berdasarkan peraturan Pasal 330.

d. Kelalaian Tugas

Setiap orang atau korporasi yang berkegiatan dalam kegiatan pelayaran memiliki kewajiban masing-masing yang harus dilaksanakan. Tugas setiap orang di atas kapal wajib dilaksanakan karena sangat berpengaruh terhadap sistem kegiatan pelayaran yang telah tercantum dalam peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu, orang perseorangan atau badan usaha yang lupa atau tidak melaksanakan tugasnya akan dijatuhi pidana.

UU Pelayaran memiliki tiga pasal yang mengatur sanksi pidana untuk orang perseorangan atau badan usaha yang lalai, yaitu Pasal 291 dan Pasal 336. Pasal 291 menyatakan bahwa perusahaan angkutan yang tidak melaksanakan kewajibannya untuk mengangkut penumpang dan/atau barang akan dijatuhi pidana penjara maksimal 1 tahun atau pidana denda maksimal Rp200.000.000,00. Sanksi untuk penyalahgunaan wewenang diatur dalam Pasal 336. Pasal ini menyatakan bahwa pejabat yang melanggar kewajiban khusus atau menggunakan kekuasaan, kesempatan, atau sarana yang diberikan karena jabatannya dapat

dijatuhi pidana penjara maksimal 1 tahun dan pidana denda maksimal Rp100.000.000,00. Selain itu, terpidana juga akan diberi pidana tambahan berupa penghentian secara tidak terhormat dari jabatannya.

e. Perusakan Lingkungan Maritim

Seluruh orang perseorangan atau badan usaha dalam melaksanakan kewajiban dan kegiatannya yang berhubungan dengan laut harus memperhatikan lingkungan maritim. UU Pelayaran menekankan pentingnya perlindungan lingkungan maritim dalam Bab XII. Perlindungan lingkungan maritim ini mencakup pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut. Setiap orang atau badan usaha yang tidak melindungi lingkungan maritim dapat dijatuhi pidana. Ketentuan pidana untuk pelanggaran ini tercantum dalam Pasal 324, 325, 326, 328, dan 329.

Pasal 324 mengatur sanksi untuk setiap awak kapal yang tidak melakukan pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan. Pasal 325 memberikan pidana untuk orang atau badan usaha yang melakukan pembuangan limbah air balas, kotoran, atau bahan lain ke perairan di luar ketentuan perundangan-undangan. Selain itu, sanksi untuk orang yang mengoperasikan kapalnya dengan mengeluarkan gas buang melebihi ambang batas atau mengangkut limbah bahan berbahaya dan beracun atau menutuh kapal dengan tidak memenuhi persyaratan perlindungan lingkungan maritim diatur dalam pasal 326, 327, dan 328. Kelima ketentuan pidana mengenai perlindungan lingkungan maritim yang telah disebutkan memiliki sanksi pidana yang sama untuk terpidana, yaitu pidana penjara maksimal 2 tahun dan pidana denda maksimal Rp300.000.000,00.

Komparasi UUHL dan UU Pelayaran

Undang-undang Hukum Laut (UUHL) dan UU Pelayaran memiliki perbedaan yang cukup signifikan. Kedua peraturan tentang tindak pidana di laut ini dapat dibedakan atas empat hal, yaitu sistem hukum, ruang lingkup berlakunya, jenis tindak pidana yang diatur, dan jenis pidana di dalamnya. Perbedaan antara UUHL dan UU Pelayaran dapat dilihat pada tabel berikut.

	UUHL	UU PELAYARAN
Sistem Hukum	Kekuasaan penjatuhan pidana terikat pada jabatan. Nakhoda berlaku sebagai hakim pengambil keputusan karena nakhoda sederajat dengan raja di daratan. Oleh karena itu, kekuasaan yudikatif dipegang penuh oleh Nakhoda.	Hukum pidana diadili oleh hakim dan pengadilan, yaitu Pengadilan Negeri, Pengadilan Tinggi, dan Mahkamah Agung.
Institusi Penegakan Hukum	Nakhoda sebagai pelaksana dan penegak hukum	- Polisi, Perwira TNI AL, atau Pejabat Pegawai Negeri Sipil (Syahbandar atau Penjaga Laut dan Pantai) melaksanakan penyidikan - Polisi melaksanakan penyidikan - Jaksa berfungsi sebagai penuntut umum - Hakim memberikan putusan pengadilan
Ruang Lingkup	Orang-orang yang berada di atas kapal selama pelayaran.	Semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia; Semua kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia; dan Semua kapal berbendera Indonesia yang sedang berada di luar perairan Indonesia.
Jenis Tindak Pidana yang Diatur	- Membunuh - Berzina - Mencuri - Berkelahi - Berdagang - Melawan - Menyebabkan kecelakaan	Tidak memiliki izin usaha Nakhoda berkegiatan tanpa persetujuan Syahbandar Membahayakan keselamatan Kelalaian tugas Perusakan lingkungan maritim

Sanksi	Pidana mati Pidana denda Dipalu Digantung Dinikahkan (khusus untuk hukuman berzina) Dirajam Ganti rugi (khusus untuk kecelakaan antarkapal karena angin besar) Memberi makan kerbau (khusus untuk <i>kiwi</i> berkelahi dengan nakhoda)	Pidana penjara Pidana denda Pidana tambahan: pemecatan secara tidak terhormat
---------------	--	---

Tabel 1. Perbandingan UUHL dengan UU Pelayaran RI

Kekuasaan yudikatif dalam UUHL mutlak dipegang oleh nakhoda sebagai pemegang kekuasaan tertinggi. Oleh karena kedudukan nakhoda setara dengan raja di daratan, nakhoda tidak hanya berkedudukan sebagai kepala kapal, tetapi juga sebagai hakim pengambil keputusan. Dengan kata lain, kekuasaan penjatuhan pidana selama pelayaran dalam UUHL terikat pada jabatan.

UU Pelayaran sebagai salah satu aturan yang berlaku di Indonesia diadili oleh hakim dan pengadilan. Pengadilan yang mengadili hukum pidana, yaitu Pengadilan Negeri, Pengadilan Tinggi, dan Mahkamah Agung. Putusan pidana untuk tindak pidana dalam UU Pelayaran ditentukan oleh putusan hakim, berbeda dengan putusan dalam UUHL.

Pada saat UUHL berlaku, tidak ada intitusi penegakan hukum yang bekerja. Pada saat itu, pelaksana dan penegak hukum hanya dilakukan oleh nakhoda. Nakhoda memiliki otoritas yang sangat kuat untuk pelaksanaan dan penegakan hukum pidana umum.

Saat pemberlakuan UU Pelayaran, terdapat beberapa institusi penegakan hukum sebagai pelaksana dan penegak hukum. Sebelum keluarnya putusan pengadilan, institusi hukum perlu melaksanakan penyelidikan, penyidikan, dan penuntutan. Dalam proses penyidikan, institusi yang berwenang adalah polisi, Perwira TNI AL, atau Pejabat Pegawai Negeri Sipil. Dalam pelaksanaan UU Pelayaran, Pejabat Pegawai Negeri Sipil yang memiliki wewenang untuk melaksanakan penyelidikan

adalah Syahbandar atau Penjaga Laut dan Pantai. Selanjutnya, proses penyelidikan terhadap kasus pidana umum dilaksanakan oleh polisi sebagai bagian dari Kepolisian dan kemudian penuntutan dilaksanakan oleh jaksa. Pada akhirnya, putusan hukum terhadap kasus pidana umum ditetapkan oleh hakim di pengadilan. Putusan pengadilan itulah yang akan dikenakan kepada pelaku tindak pidana.

Ruang lingkup UUHL dan UU Pelayaran sangat berbeda. UUHL berlaku bagi orang-orang Melaka yang melakukan pelayaran. Peraturan ini hanya berlaku bagi orang-orang yang berada di atas kapal selama pelayaran berlangsung. UUHL tidak berlaku lagi apabila orang-orang tersebut sudah berada di daratan karena aturan mengenai tindak pidana di daratan diatur dalam Undang-Undang Melaka.

Bab III UU Pelayaran menyatakan dengan jelas ruang lingkup berlakunya undang-undang ini. Dalam Pasal 4 disebutkan bahwa undang-undang ini berlaku untuk tiga hal. Pertama, untuk semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia. Kedua, untuk semua kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia. Ketiga, untuk semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia.

UUHL mengatur tindak pidana yang dilakukan selama pelayaran. Terdapat tujuh tindak pidana yang diatur di dalamnya, yaitu membunuh, berzina, mencuri, berkelahi, berdagang, melawan, dan menyebabkan kecelakaan. Tindak pidana yang diatur dalam UUHL tersebut termasuk tindak pidana umum yang dapat terjadi di daratan juga, tetapi memiliki sanksi pidana yang berbeda saat di darat dan di laut.

Berbeda dengan UUHL, UU Pelayaran tidak mengatur ketentuan pidana tindak umum. UU Pelayaran mengatur pidana khusus yang hanya dapat terjadi di laut. Hal ini dikarenakan pada saat ini, ketentuan pidana umum seperti yang diatur dalam UUHL semuanya terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP). Tindak pidana yang hanya mungkin terjadi di laut dan diatur dalam UU Pelayaran antara lain tidak adanya izin usaha, nakhoda berkegiatan tanpa persetujuan Syahbandar, membahayakan keselamatan, kelalaian tugas, dan merusak lingkungan maritim.

UUHL dan UU Pelayaran memiliki kesamaan pada aturan pidana perdagangan. UUHL mengatur perdagangan sebagai tindak pidana

karena perdagangan tidak boleh dilakukan selama pelayaran. Selaras dengan hal itu, UU Pelayaran mengatur usaha jasa yang tidak boleh dilaksanakan di laut dan saat pelayaran apabila tidak adanya izin usaha dari pemerintah.

Sanksi yang diberlakukan dalam UUHL lebih banyak dibandingkan dalam UU Pelayaran. UUHL sebagai peraturan yang mengatur tindak pidana di laut memerikan pidana mati untuk beberapa jenis tindak pidana yang dilakukan oleh orang-orang di atas kapal, sedangkan dalam UU Pelayaran tidak ditemukan adanya hukuman berupa pidana mati yang dijatuhkan untuk pelanggarnya. Sanksi yang dapat dijatuhkan untuk pelanggar peraturan dalam UU Pelayaran ada tiga, yaitu pidana penjara, pidana denda, dan pidana tambahan. Pidana tambahan berupa pemberhentian jabatan secara tidak terhormat dijatuhkan untuk pejabat yang menyalahgunakan wewenang.

Ketentuan pidana yang terdapat dalam UUHL memuat jenis pidana yang lebih luas daripada jenis pidana UU Pelayaran. Dalam UUHL, terdapat tujuh jenis pidana yang dapat dijatuhkan kepada terpidana, yaitu pidana mati, pidana denda, dipalu, digantung, dinikahkan (khusus untuk hukuman berzina), dirajam, ganti rugi (khusus untuk kecelakaan antarkapal karena angin besar), dan memberi makan kerbau (khusus untuk kiwi berkelahi dengan nakhoda).

Penutup

Setiap hukum atau undang-undang selalu dibuat sesuai dengan konteks zamannya masing-masing. UUHL sebagai produk masa lalu dibuat sesuai dengan konteks zaman Kerajaan Melaka dan Aceh, sedangkan UU Pelayaran sebagai produk masa kini dibuat sesuai dengan konteks zaman sekarang pada saat Indonesia sebagai negara demokratis. Oleh karena zaman berlakunya kedua undang-undang tersebut berbeda, situasi pada saat UUHL dan UU Pelayaran diberlakukan juga berbeda. Dengan demikian, hukum yang berlaku pasti baik dan sesuai dengan konteks zamannya masing-masing sehingga tidak ada undang-undang yang lebih bagus dari yang lainnya.

Penelitian mengenai UUHL dan UU Kelautan ini diharapkan dapat memberikan manfaat untuk masalah kelautan yang dihadapi pada masa kini. UUHL sebagai aturan kelautan yang berlaku pada zaman dahulu

dapat dijadikan sebagai pembanding dan acuan aturan kelautan yang akan ditetapkan pada masa kini agar aturan yang diterapkan pada masa kini lebih baik. Aturan zaman dahulu dapat dikatakan lebih eksplisit daripada aturan zaman sekarang karena belum adanya konsep kemanusiaan dan kesetaraan. Selain itu, beban hukuman yang terkandung dalam UUHL juga lebih berat dan lebih keras daripada UU Kelautan pada masa kini. Dengan adanya hal tersebut, aturan yang akan diterapkan pada saat ini dapat dibentuk dengan memperhatikan serta mempertimbangkan kekurangan yang ada dalam aturan zaman dahulu.

Sanksi yang dijatuhkan untuk orang-orang di atas kapal dalam UUHL berbeda-beda, bergantung kepada jenis pidana dan subjek hukum pidana. Atas tindak pidana yang sama, subjek hukum yang berbeda jabatannya akan dikenakan sanksi yang berbeda. Semakin tinggi jabatan subjek hukum, sanksi yang diterima akan semakin ringan. Sebaliknya, semakin rendah jabatan yang dimiliki subjek hukum, sanksi yang diterima akan semakin berat. Dengan kata lain, jabatan tertinggi di dalam kapal memiliki hak imunitas atau hak kekebalan atas hukum. Dalam struktur kapal, jabatan tertinggi dimiliki oleh nakhoda. Nakhoda selama pelayaran tidak hanya berlaku sebagai pemimpin tertinggi dalam kapal, tetapi sebagai hakim penentu pidana. Oleh karena hal tersebut, seluruh keputusan pidana selama pelayaran ditentukan oleh nakhoda.

Selama pelayaran, beban sanksi pidana tidak hanya tergantung dari jenis pidana yang dilakukannya, tetapi juga pada struktur sosial atau jabatan terpidana. Atas tindak pidana atau delik yang sama, terpidana yang berbeda jabatannya di kapal dapat dijatuhi pidana yang berbeda. Semakin tinggi jabatannya, kemungkinan mendapatkan sanksi yang berat akan berkurang. Sebaliknya, semakin rendah statusnya, kemungkinan mendapatkan sanksi yang berat dapat semakin besar. Berdasarkan hal tersebut, pada saat UUHL diterapkan, tidak ada azas kesamaan atas hak yang berlaku. Terdapat stratifikasi dalam penerapan hukum UUHL karena dalam tindak pidana yang sama, pelaku pidana yang berbeda jabatannya dapat menerima hukuman yang berbeda.

Hukum pelayaran yang terdapat dalam UUHL dan hukum pelayaran masa kini dalam UU Pelayaran jelas berbeda karena masa berlaku kedua peraturan tersebut berbeda. Selain itu, pandangan terhadap hak dan sumber hukum kedua masyarakat dalam dua masa ini juga berbeda. Pada

peraturan pelayaran masa sekarang, hukuman yang sifatnya kejam dan keras sudah tidak diterapkan karena salah satu konsideran (pertimbangan yang menjadi dasar penetapan keputusan dan peraturan) UU Pelayaran adalah Pancasila. Pancasila menjunjung tinggi kemanusiaan yang adil dan beradab sehingga setiap nyawa orang dalam ruang lingkup berlakunya UU Pelayaran berharga. Oleh karena itu, sanksi pidana sebagai pemberi efek jera yang kejam sifatnya dipandang sebagai sesuatu yang tidak patut dilakukan.

UU Pelayaran menjunjung keadilan sosial karena salah satu nilai dalam Pancasila adalah keadilan bagi seluruh masyarakat Indonesia. Setiap orang dalam lingkup UU Pelayaran memiliki kesamaan hak dan beban di mata hukum. Berbeda dengan UUHL, dalam UU Pelayaran tidak ada stratifikasi dalam penerapan hukuman. Beban hukuman untuk setiap orang dalam UU Pelayaran adalah sama, kecuali untuk pasal-pasal yang menyebutkan dengan jelas suatu jabatan tertentu.

UUHL dan UU Pelayaran sebagai peraturan yang berlaku pada zamannya memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing. UUHL memiliki kelebihan yang dapat dilihat dari sudut pandang jenis tindak pidana yang diatur, sedangkan kelebihan UU Pelayaran dapat dilihat dari sudut pandang kemanusiaan dan sanksi yang dijatuhkan. Jenis tindak pidana yang diatur dalam UUHL sangat luas, hampir sama seperti tindak pidana yang dapat terjadi di daratan. Kelebihan UU Pelayaran dapat dilihat dari sudut pandang kemanusiaan. Dalam UU Pelayaran, sanksi yang dijatuhkan hanya berdasarkan tindak pidana yang dilakukan, bukan berdasarkan siapa yang melakukan tindak pidana. Setiap orang dalam lingkup UU Pelayaran memiliki kesamaan hak dan beban di mata hukum, sehingga atas suatu tindak pidana yang sama, setiap orang yang melanggar dapat dijatuhi sanksi yang sama. Selain itu, dalam UU Pelayaran, sanksi yang dijatuhkan adalah sanksi yang dapat memberikan efek jera, sedangkan sanksi keras seperti pidana mati tidak diterapkan.

Selain memiliki kelebihan masing-masing, UUHL dan UU Pelayaran juga memiliki kelemahan. Kelemahan UUHL dapat dilihat dari sudut pandang azas kesamaan atas hak yang berlaku, sedangkan kelemahan UU Pelayaran dapat dilihat dari sudut pandang kandungan hukum. Dalam UUHL, terdapat konsep merdeka dan tidak merdeka sehingga orang yang berbeda statusnya dapat dijatuhi sanksi yang berbeda pula

meskipun tindak pidana yang dilakukan sama. Berbeda dari kandungan hukum dalam UUHL, salah satu kandungan hukum yang terdapat dalam UU Pelayaran adalah perlindungan dalam lingkungan maritim. Keselamatan pelayaran juga termasuk dalam perlindungan lingkungan maritim. Dalam UUHL, membahayakan keselamatan memang sudah termasuk dalam salah satu pidana yang diatur. Akan tetapi, masih belum ada jaminan untuk keselamatan pengguna moda transportasi laut yang ditawarkan di dalamnya.

Bibliografi

- Djamaris, Edwar. 2002. *Metode Penelitian Filologi*. Jakarta: CV. Manasco.
- Hamzah, Andi. 2017. *Hukum Pidana Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Hassan, Tjiptaningrum. 2008. *Risalat Hukum Kanun: Undang-Undang Negeri Melayu*. ed. Mamlahatun Buduroh. Depok: Yanassa.
- Liaw Yock Fang. 1976. *Undang-Undang Melaka*. Singapura: Martinus Nijhoff.
- _____. 2011. *Sejarah Kesusasteraan Melayu Klasik*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Mislani, Lisa. 2004. "Undang-Undang Melayu: Suntingan Teks Dan Deskripsi Kandungan Hukum." Universitas Indonesia.
- Ronkel, Ph. S. Van. 1909. *Catalogus Der Maleische Handschriften in Het Museum van Bataviaasch Genootschap van Kunsten En Wetenschappen*. University of California: Albrecht.
- Windstedt, R. O. 1969. *A History of Malay Classical Literature*. Oxford: Oxford University Press.
- Yakin, Ayang. 2016. "Hukum Pidana Di Kesultanan Melaka Abad Ke-15 Dan Ke-16 M." *KARSA: Jurnal Sosial dan Budaya Keislaman* 24(1): 33–51.
- Klinkert, H. C. (1916). *Nieuw Maleisch-Nederlandsch Woordenboek*. Leiden: E.J. Brill.
- Lubis, M. Solly. (1978). *Pengantar Ilmu Hukum*. Bandung: Alumni.
- Sutaarga, dkk. (1972). *Katalogus Naskah Melayu Museum Pusat*. Jakarta: Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Kebudayaan Direktorat Jendral Kebudayaan Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

Wilkinson, R. J. (1901). *A Malay-English Dictionary*. Singapore: Kelly & Walsh.

Kholifatu Nurlaili Mahardhika, Dewaki Kramadibrata, *Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia*, Indonesia. Email: kholifatu.nur@ui.ac.id; dewaki.kramadibrata@ui.ac.id.