

KEPASTIAN HUKUM PENGATURAN INVESTIGASI AWAL KEMATIAN DI ATAS KAPAL SEBAGAI UPAYA PENCEGAHAN HILANGNYA ALAT BUKTI TINDAK PIDANA

Christian Budiman ^{1*}, Mohamad Ismed ², Santrawan T. Paparang ³

^{1,2,3} Program Magister Ilmu Hukum, Pascasarjana Universitas Jayabaya, Jakarta, Indonesia

e-mail: 2024010261049@pascajayabaya.ac.id



E-ISSN : 3109-9173

CORPUS JURIS: Jurnal Ilmu Hukum

<https://manggalajournal.org/index.php/corpusjuris/>

Vol. 2, No. 2 Agustus 2026

Page: 312-328

DOI:

<https://doi.org/10.62335/corpusjuris.v2i2.2936>

Article History:

Received:

02-08-2026

Revised:

10-08-2026

Accepted:

20-08-2026

Abstract : Deaths occurring on board ships present unique challenges because vessels may operate far beyond the immediate reach of law enforcement agencies; consequently, the initial state of the scene, the body, and potential sources of evidence are susceptible to alteration or loss. Although maritime law regulates seafarer competence and certification regarding safety and medical matters, there are currently no specific regulations governing the initial investigation of deaths—specifically one focused on preserving facts and potential evidence of criminal offenses. This situation creates uncertainty regarding the competent authority, the appropriate standard of conduct, and the procedures to be followed prior to the arrival of law enforcement officials on board. The research addresses two key issues: the legal framework governing the initial investigation of deaths on board ships as a means to prevent the loss of criminal evidence, and the extent of legal certainty provided by these regulations in safeguarding such evidence. The study employs Jan Michiel Otto's Theory of Legal Certainty and M. Yahya Harahap's Theory of Evidence. The research employs a normative-juridical legal approach. It utilizes the statute approach, case approach, analytical approach, and conceptual approach, drawing primarily from primary legal sources (statutes and case studies) and secondary sources (books, research findings, and articles), as well as tertiary sources (library materials, articles, and websites). The analysis of legal materials employs the technique of grammatical interpretation. Research findings indicate that regulations regarding seafarer competence and certification in Indonesia cover safety, first aid, and medical care competencies but do not specifically address the competence required for the initial investigation of deaths on board—specifically investigations focused on preserving the scene and potential evidence. Limited access for law enforcement officials—due to geographical factors and the operational nature of vessels—combined with the risk of the body being altered, moved, or even committed to the sea,

creates a risk of losing evidence; consequently, establishing a legal framework for initial death investigations on board requires provisions that go beyond mere specialized certification to clearly define the responsible parties, competence standards, scope and limits of authority, procedures for scene preservation and documentation, oversight, accountability, and the mechanism for handing over findings to law enforcement authorities.

Keywords : *Legal Certainty, Initial Investigation, Evidence.*

Abstrak : Kematian yang terjadi di atas kapal memiliki karakteristik khusus karena kapal dapat berada jauh dari jangkauan aparat penegak hukum dan tetap harus beroperasi, sehingga kondisi awal tempat kejadian, jenazah, maupun benda yang berpotensi menjadi sumber pembuktian dapat berubah atau hilang. Meskipun hukum pelayaran telah mengatur kompetensi dan sertifikasi pelaut dalam bidang keselamatan dan medis, belum terdapat pengaturan khusus mengenai kompetensi investigasi awal kematian yang berorientasi pada preservasi fakta dan sumber pembuktian tindak pidana. Kondisi tersebut menimbulkan ketidakpastian mengenai pihak yang berwenang, standar tindakan, serta prosedur yang harus dilakukan sebelum aparat penegak hukum hadir di kapal. Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana pengaturan hukum mengenai investigasi awal kematian di atas kapal sebagai upaya pencegahan hilangnya alat bukti tindak pidana dan bagaimana kepastian hukum pengaturan investigasi awal kematian di atas kapal dalam mencegah hilangnya alat bukti tindak pidana. Teori hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah Teori Kepastian Hukum oleh Jan Michiel Otto dan Teori Pembuktian oleh M. Yahya Harahap. Metode penelitian yang digunakan yaitu dengan pendekatan hukum yuridis normatif. Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian Undang-Undang (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan analitis (*analytical approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) yang pada prinsipnya bersumber dari bahan hukum primer terdiri dari undang-undang dan studi kasus, bahan hukum sekunder terdiri buku-buku, hasil-hasil penelitian, artikel serta bahan hukum tersier perpustakaan, artikel dan website. Teknik analisis bahan hukum menggunakan teknik interpretasi gramatikal. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengaturan kompetensi dan sertifikasi pelaut di Indonesia telah mencakup kompetensi keselamatan, pertolongan, dan perawatan medis, namun belum secara khusus mengatur kompetensi investigasi awal kematian di atas kapal yang berorientasi pada preservasi kondisi awal peristiwa dan sumber pembuktian.

Keterbatasan kehadiran aparat penegak hukum akibat karakteristik geografis dan operasional kapal, serta kemungkinan perubahan, pemindahan, hingga pelarungan jenazah, menimbulkan risiko hilangnya alat bukti dan kepastian hukum pengaturan investigasi awal kematian di atas kapal memerlukan konstruksi hukum yang tidak hanya mengatur sertifikasi khusus, tetapi juga kejelasan subjek, standar kompetensi, ruang lingkup dan batas kewenangan, prosedur preservasi dan dokumentasi, pengawasan, pertanggungjawaban, serta mekanisme penyerahan hasil kepada aparat penegak hukum.

Kata Kunci : Kepastian Hukum, Investigasi Awal, Alat Bukti.

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki lebih dari 17.000 pulau dan wilayah perairan yang jauh lebih luas dibandingkan daratannya. Kondisi geografis tersebut menjadikan sektor maritim sebagai salah satu sarana mobilitas, distribusi barang, serta kegiatan perdagangan nasional maupun internasional. Dalam penyelenggaraan maritime, kapal tidak hanya berfungsi sebagai alat angkut dan operasi, tetapi juga menjadi lingkungan kerja dan tempat tinggal sementara bagi awak kapal selama menjalankan pelayaran. Konsekuensi dari kondisi tersebut adalah munculnya berbagai permasalahan hukum yang terjadi di atas kapal, termasuk peristiwa kematian yang dialami oleh awak kapal maupun penumpang selama pelayaran berlangsung.¹

Peristiwa kematian di atas kapal memiliki karakteristik yang berbeda dengan kematian yang terjadi di daratan, seperti lokasi kapal yang berada di tengah laut, keterbatasan akses terhadap aparat penegak hukum, tenaga medis, maupun fasilitas forensik menyebabkan proses penanganan awal terhadap kematian sering kali tidak dapat dilakukan secara optimal. Dalam banyak kasus, kematian yang semula diduga sebagai kematian yang biasa berpotensi mengandung unsur tindak pidana, seperti pembunuhan, penganiayaan yang mengakibatkan kematian, kelalaian yang menyebabkan kematian, maupun tindak pidana lainnya yang baru dapat diketahui setelah dilakukan pemeriksaan secara menyeluruh. Namun mengingat keterbatasan kemampuan awak kapal dalam melakukan tindakan investigasi awal, hal tersebut sering menyebabkan hilangnya jejak, rusaknya tempat kejadian perkara, serta hilangnya alat bukti yang sangat penting dalam proses pembuktian pidana.²

Selama ini, standar penanganan jenazah telah diatur dengan cukup komprehensif melalui berbagai regulasi dan prosedur yang mutlak dilakukan oleh penyidik POLRI selama berada pada zona teritorial Republik Indonesia. Namun, penerapan standar di atas Kapal khususnya perairan laut ZEE (*Exclusive Economic Zone*) serta Laut lepas (*High Seas*) yang bersifat bebas untuk semua negara, dimana pelaut menjadi pihak pertama yang menemukan atau menangani jenazah, masih belum optimal dan di atur dalam sertifikasi standar kompetensi pelaut. Dalam konteks pembuktian pidana, dimana didalam sistem peradilan pidana, alat bukti merupakan unsur yang sangat menentukan untuk mengungkap suatu tindak pidana dan menemukan pelakunya.

Keberadaan alat bukti tidak hanya berfungsi untuk mendukung proses penyidikan, tetapi juga menjadi dasar bagi penuntut umum dalam menyusun surat dakwaan dan bagi hakim dalam

¹ Lihat Konsiderans dan Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

² M. Marwan dan Jimmy P., *Kamus Hukum*, Surabaya: Reality Publisher, 2019, hlm. 327.

menjatuhkan putusan. Oleh karena itu, setiap tindakan yang menyebabkan hilangnya alat bukti pada tahap awal penanganan suatu peristiwa dapat berimplikasi langsung terhadap terhambatnya proses penegakan hukum. Dalam konteks kematian di atas kapal, keterlambatan penanganan dan ketidaktahuan awak kapal mengenai teknik pengamanan tempat kejadian perkara berpotensi menyebabkan alat bukti biologis, fisik, maupun digital hilang sebelum aparat penegak hukum memperoleh akses terhadap lokasi kejadian.³

Permasalahan tersebut semakin kompleks mengingat kapal pada umumnya berada jauh dari jangkauan aparat penegak hukum ketika suatu peristiwa kematian terjadi. Dalam praktiknya, nahkoda dan awak kapal sering kali menjadi pihak pertama yang mengetahui adanya kematian di atas kapal. Namun, tidak semua pelaut memiliki pengetahuan dan keterampilan mengenai prosedur investigasi awal yang sesuai dengan standar hukum acara pidana. Akibatnya, tindakan yang dilakukan sering kali hanya berorientasi pada penanganan operasional dan keselamatan pelayaran tanpa mempertimbangkan aspek preservasi alat bukti yang diperlukan untuk kepentingan proses peradilan pidana. Kondisi ini menimbulkan risiko terjadinya *loss of evidence* yang pada akhirnya dapat menghambat pengungkapan tindak pidana dan mengurangi peluang tercapainya keadilan.⁴

Secara normatif, kewajiban menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran telah diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan. Pasal 1 angka 32 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mendefinisikan keselamatan dan keamanan pelayaran sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Selain itu, nahkoda sebagai pemimpin kapal diberikan tanggung jawab yang besar terhadap segala sesuatu yang terjadi selama pelayaran, termasuk terhadap keselamatan orang yang berada di atas kapal. Namun demikian, pengaturan tersebut lebih menitikberatkan pada aspek keselamatan pelayaran dan belum secara spesifik mengatur kompetensi investigasi awal kematian yang berorientasi pada pelestarian alat bukti tindak pidana,⁵ namun disisi lain Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana mengatur bahwa penyidikan merupakan serangkaian tindakan penyidik untuk mencari dan mengumpulkan bukti guna membuat terang suatu tindak pidana dan menemukan tersangkanya, namun dalam konteks kematian yang terjadi di tengah laut, penyidik sering kali tidak dapat segera hadir di lokasi kejadian karena faktor jarak dan waktu, sehingga menyebabkan kekosongan pada tahap awal penanganan peristiwa yang sangat menentukan keberadaan alat bukti. Adapun kekosongan tersebut pada praktiknya diisi oleh nahkoda atau awak kapal yang belum tentu memiliki kompetensi yang memadai dalam melakukan pengamanan tempat kejadian perkara maupun dokumentasi alat bukti. Fenomena yang demikian menunjukkan adanya kebutuhan untuk memperkuat kapasitas pelaut Indonesia dalam melakukan investigasi awal terhadap kematian yang terjadi di atas kapal. Penguatan kapasitas tersebut tidak dimaksudkan untuk memberikan kewenangan penyidikan kepada pelaut, melainkan untuk membekali mereka dengan kemampuan dasar dalam mengidentifikasi, mengamankan, mendokumentasikan, dan mempertahankan kondisi tempat kejadian perkara sampai aparat penegak hukum dapat melakukan tindakan lebih lanjut, sehingga keberadaan pelaut yang pertama kali berada di lokasi kejadian dapat berfungsi sebagai *first responder* yang berperan dalam menjaga integritas alat bukti. Pembentukan sertifikasi khusus bagi pelaut dalam investigasi awal kematian di atas kapal sangat dibutuhkan seiring dengan

³ M. Yahya Harahap, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP: Penyidikan dan Penuntutan*, Jakarta: Sinar Grafika, 2023, hlm. 273.

⁴ Andi Hamzah, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika, 2022, hlm. 118.

⁵ Pasal 1 angka 32 dan ketentuan mengenai tanggung jawab nahkoda dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

meningkatnya mobilitas pelayaran nasional maupun internasional. Sertifikasi tersebut dapat menjadi instrumen untuk memastikan bahwa setiap pelaut memiliki standar kompetensi minimal dalam melakukan tindakan awal terhadap peristiwa kematian yang berpotensi mengandung unsur tindak pidana. Selain itu, sertifikasi juga dapat menjadi bentuk harmonisasi antara kepentingan keselamatan pelayaran dan kepentingan penegakan hukum pidana, sehingga proses pengungkapan tindak pidana yang terjadi di atas kapal dapat dilakukan secara lebih efektif.

Sertifikasi tentang kompetensi untuk melakukan investigasi awal terhadap kematian di atas kapal belum diatur didalam Undang-Undang Pelayaran, sehingga hal ini wajib menjadi perhatian bagi pemerintah sebagai upaya pencegahan hilangnya alat bukti dan guna efektivitas penegakan hukum. Sebagaimana yang kita ketahui bahwa keberhasilan suatu proses peradilan pidana sangat ditentukan oleh kualitas dan kelengkapan alat bukti yang diperoleh sejak tahap awal penanganan perkara. Oleh karena itu, pembentukan sertifikasi khusus pelaut Indonesia dalam investigasi awal kematian di atas kapal menjadi suatu kebutuhan yang mendesak sebagai upaya preventif untuk mencegah hilangnya alat bukti tindak pidana serta mendukung terwujudnya proses penegakan hukum yang efektif, profesional, dan berkeadilan.

Pembentukan sertifikasi khusus bagi pelaut Indonesia dalam investigasi awal kematian di atas kapal semakin terlihat apabila memperhatikan tingginya angka kematian awak kapal Indonesia yang bekerja pada kapal niaga terlebih lagi kapal perikanan. Adapun penyebab kematian tersebut beragam, mulai dari sakit, kecelakaan kerja, dugaan kekerasan fisik, penyiksaan, hingga dugaan pembunuhan. Permasalahan yang lebih serius adalah bahwa sebagian besar kematian tersebut terjadi ketika kapal sedang beroperasi di laut lepas atau lebih dari 24 jam ke pulau terdekat sehingga proses investigasi tidak dapat segera dilakukan oleh aparat penegak hukum. Dalam kondisi demikian, nahkoda dan awak kapal menjadi pihak pertama yang mengetahui adanya peristiwa kematian. Namun, karena tidak memiliki kompetensi khusus dalam investigasi awal, berbagai tindakan yang dilakukan sering kali tidak memperhatikan aspek preservasi tempat kejadian perkara maupun pengamanan alat bukti yang berpotensi berkaitan dengan tindak pidana. Pada dasarnya regulasi yang mendukung pelarungan jenazah yakni organisasi IMO (*International Maritime Organization*) dalam *International Medical Guide for Ships*. Organisasi tersebut berisikan tentang Prosedur Teknis Pelarungan Jenazah (*Burial at Sea*), yang mengatur tata cara pelaksanaan pelarungan jenazah di laut apabila menyimpan jenazah di atas kapal tidak memungkinkan (misalnya karena alasan kesehatan, pembusukan, atau tidak adanya fasilitas pendingin).

Saat ini, standar kompetensi pelaut, yang diatur oleh konvensi internasional dalam STCW Convention 1978 (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) Amandemen Manila 2010, Peraturan ini menetapkan bahwa setiap pelaut harus memiliki tingkat kemahiran minimum yang disepakati secara internasional untuk menjalankan fungsi di atas kapal, termasuk fungsi keselamatan. Aturan ini berfokus utama pada keselamatan operasional awak kapal, dan penanganan keadaan darurat dasar yang disebut pelatihan BST (*Basic Safety Training*) yang meliputi 4 komponen pelatihan yakni:⁶

1. *Personal Survival Techniques* (PST): Teknik bertahan hidup di laut (menggunakan pelampung, sekoci, dan cara melompat ke air).
2. *Fire Fighting and Fire Prevention* (FPFF): Teknik pencegahan dan pemadaman kebakaran di atas kapal.
3. *Elementary First Aid* (EFA): Pemberian pertolongan pertama pada kecelakaan/medis dasar.

⁶ Profsea, BST: Pengertian, Fungsi, dan Pentingnya untuk Pelaut, profsesea.id/news/detail/bst-pengertian-fungsi-dan-pentingnya-untuk-pelaut/, [diakses tanggal 05/06/2026 pukul. 13.00]

4. *Personal Safety and Social Responsibilities* (PSSR): Keselamatan kerja, tanggung jawab sosial, dan pencegahan polusi lingkungan laut.

Berdasarkan komponen pelatihan dasar tersebut diatas, menitik beratkan pada keselamatan jiwa dan prosedur darurat, dimana penulis melihat belum ada atau belum diaturnya tentang sertifikasi dasar tentang investigasi awal kematian diatas kapal, yang ada hanya mengenai *Fire Fighting and Fire Prevention* (FPFF) menggantikan tanggungjawab awal Pemadam Kebakaran diatas kapal dan *Elementary First Aid* (EFA) menggantikan tanggungjawab Petugas Medis diatas kapal.

Dari sini terlihat bahwa bilamana terjadi kematian diatas kapal yang diduga ada perbuatan melawan hukum, perbuatan tersebut tidak dapat dibuktikan karena tidak ada yang memiliki keahlian khusus terkait investigasi awal. Hal ini dapat berimplikasi langsung pada Hak Asasi Manusia (HAM) Korban dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Pasal 28A dan Pasal 28I ayat (1) hak untuk diakui sebagai pribadi di hadapan hukum". Bagi korban pembunuhan, hak ini tetap ada dalam bentuk hak ahli waris untuk mendapatkan keadilan dan kepastian hukum dalam proses peradilan pidana.

Menurut Richard Saferstein, dalam buku *Criminalistics: An Introduction to Forensic Science* 6, ada 3 hal yang dikemukakan yakni:⁷

1. Penerapan Metode Ilmiah (*The Scientific Method*): Saferstein menekankan bahwa integritas sebuah investigasi bergantung pada kepatuhan terhadap metode ilmiah. Intinya adalah:
 - a. Penyidik tidak boleh memiliki prasangka atau kesimpulan sebelum bukti dikumpulkan
 - b. Data/bukti harus dikumpulkan secara sistematis untuk menguji hipotesis tentang bagaimana kejahatan tersebut terjadi.
2. Integritas Pengumpulan Bukti, Halaman ini menjelaskan bahwa keakuratan analisis laboratorium (kriminalistik) sangat bergantung pada bagaimana bukti fisik tersebut ditangani di lapangan yang pada pokoknya menerangkan antara lain sebagai berikut :
 - a. Jika integritas bukti di TKP sudah rusak (terkontaminasi atau tidak dicatat dengan benar), maka teknologi tercanggih di laboratorium pun tidak akan bisa menghasilkan kebenaran yang valid.
 - b. Pentingnya pencatatan (fotografi, sketsa, dan catatan tertulis) sebagai bagian dari menjaga integritas investigasi.
3. Peran Saksi Ahli (*Expert Witness*), Pada bagian ini (atau transisi ke halaman berikutnya), ia juga menyinggung bahwa seorang ilmuwan forensik harus mampu memberikan kesaksian yang objektif. Integritas investigasi diuji saat ilmuwan tersebut harus menjelaskan temuan ilmiahnya di pengadilan tanpa memihak (baik kepada jaksa maupun pembela).

Salah satu contoh yang banyak mendapat perhatian publik adalah kasus kematian beberapa awak kapal Indonesia di kapal ikan berbendera Tiongkok pada tahun 2020. Dalam kasus tersebut, tiga jenazah awak kapal Indonesia yang meninggal dunia dilarung ke laut sebelum dilakukan pemeriksaan forensik yang memadai. Akibatnya, penyebab kematian yang sebenarnya sulit dibuktikan karena objek utama pemeriksaan berupa jenazah telah hilang dan tidak lagi dapat dilakukan autopsi. Disisi lain, muncul dugaan adanya kekerasan fisik dan perlakuan tidak manusiawi yang dialami para korban selama bekerja di atas kapal. Kondisi tersebut menunjukkan bagaimana hilangnya barang bukti utama dapat menghambat proses pengungkapan dugaan tindak pidana yang terjadi di lingkungan pelayaran.

Kasus lainnya terlihat dari laporan berbagai organisasi perlindungan awak kapal yang menemukan adanya kematian awak kapal Indonesia yang diduga berkaitan dengan kekerasan atau

⁷ Richard Saferstein, *Criminalistics: An Introduction to Forensic Science: 13th edition*, Boston: Pearson Education International, 2011, hlm. 55

eksploitasi kerja di kapal asing. Akan tetapi, karena peristiwa terjadi di tengah laut dan tidak dilakukan dokumentasi maupun pengamanan tempat kejadian perkara secara memadai, proses pembuktian menjadi sangat sulit dilakukan. Banyak kasus yang akhirnya hanya berakhir pada dugaan tanpa mampu dibuktikan secara hukum karena minimnya alat bukti yang tersedia ketika penyidik mulai melakukan penyelidikan.

Fenomena yang demikian juga dapat dilihat pada kasus pelanggaran HAM sebagaimana dalam Putusan Nomor 123/pid.Sus/2020 merupakan pelanggaran pidana berupa pelanggaran yang dialami ABK Indonesia di kapal asing akibat penempatan non-procedural oleh penyedia jasa ABK. Kasus tersebut terjadi pada saat bekerja di kapal LONGXING 629. Empat (4) dari 17 ABK lainnya jatuh sakit. Pada tanggal 27 September 2019, di mana tiga di antaranya dilarung ke laut atas nama Fatah (20), Syafrie (24) dan Ari (24) sementara satu ABK An. Efendi Pasaribu (21) sempat dirawat namun meninggal di rumah sakit dan dimakamkan di Busan, Korea Selatan.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan yaitu dengan pendekatan hukum yuridis normatif. Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian Undang-Undang (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan analitis (*analytical approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) yang pada prinsipnya bersumber dari bahan hukum primer terdiri dari undang-undang dan studi kasus, bahan hukum sekunder terdiri buku-buku, hasil-hasil penelitian, artikel serta bahan hukum tersier perpustakaan, artikel dan website. Teknik analisis bahan hukum menggunakan teknik interpretasi gramatikal.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengaturan Hukum Mengenai Investigasi Awal Kematian Diatas Kapal Sebagai Upaya Pencegahan Hilangnya Alat Bukti Tindak Pidana.

Kematian anak buah kapal di atas kapal merupakan peristiwa yang mempunyai karakteristik khusus dalam perspektif hukum karena tidak hanya berkaitan dengan keselamatan pelayaran dan kesehatan awak kapal, tetapi dapat pula mengandung dimensi hukum pidana apabila kematian tersebut diduga merupakan akibat tindak pidana. Kompleksitas semakin besar ketika kematian terjadi di tengah laut sehingga aparat penegak hukum tidak dapat segera mencapai lokasi. Adanya rentang waktu antara ditemukannya korban dan hadirnya aparat berwenang menimbulkan risiko perubahan terhadap kondisi tempat kejadian, jenazah, benda di sekitar korban, maupun informasi dari orang-orang yang mengetahui peristiwa.

Hukum pelayaran Indonesia pada dasarnya telah mengatur kompetensi awak kapal sebagai bagian dari keselamatan dan kelaiklautan kapal. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, khususnya Pasal 135, mewajibkan setiap kapal diawaki oleh awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai ketentuan nasional dan internasional. Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa pelaksanaan tugas di atas kapal tidak cukup didasarkan pada pengalaman, tetapi harus memenuhi standar kompetensi tertentu yang ditetapkan dalam sistem hukum pelayaran.

Pengaturan mengenai kompetensi pelaut kemudian dijabarkan melalui pendidikan, pelatihan, sertifikasi, dan dinas jaga. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 140 Tahun 2016 merupakan salah satu instrumen penting dalam sistem tersebut. Regulasi tersebut mengatur berbagai keterampilan yang diperlukan dalam menghadapi keadaan darurat di kapal dan tercatat masih berstatus berlaku.

Salah satu kompetensi yang diatur adalah *Advanced Fire Fighting*, yaitu keterampilan bagi pelaut yang ditunjuk untuk mengatur operasi pemadaman kebakaran. Selain itu, terdapat kompetensi *Medical First Aid* dan *Medical Care* yang mengatur kemampuan pelaut dalam memberikan pertolongan pertama dan perawatan medis. Sertifikasi tersebut diberikan setelah pelaut menyelesaikan pelatihan yang dipersyaratkan. Pengaturan ini menunjukkan bahwa hukum pelayaran telah mengenal sistem spesialisasi kompetensi sesuai kebutuhan operasional dan keselamatan di kapal.

Konstruksi tersebut sejalan dengan kerangka internasional melalui *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW), yang menetapkan standar pendidikan, pelatihan, sertifikasi, dan dinas jaga pelaut. Namun, ketika konstruksi kompetensi tersebut ditempatkan dalam konteks kematian yang diduga berkaitan dengan tindak pidana, terdapat persoalan normatif. Kompetensi *Medical First Aid* dan *Medical Care* berorientasi pada pertolongan dan perawatan medis, sedangkan *Advanced Fire Fighting* berorientasi pada penanganan kebakaran. Tidak satu pun secara khusus ditujukan untuk melakukan tindakan awal terhadap suatu kematian yang berpotensi menjadi perkara pidana.

Dalam kasus kematian yang diduga berkaitan dengan tindak pidana, tindakan yang dibutuhkan bukan hanya pertolongan medis, melainkan juga mempertahankan kondisi korban dan lingkungan sekitar sampai aparat yang berwenang dapat melakukan pemeriksaan. Posisi tubuh, keadaan luka, pakaian, benda di sekitar korban, kondisi ruangan, serta keterangan orang yang mengetahui kejadian dapat menjadi informasi penting untuk membangun konstruksi suatu peristiwa pidana. Karena itu, perubahan terhadap kondisi awal dapat berpengaruh terhadap kemampuan mengungkap penyebab kematian.

Dalam hukum acara pidana, Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2025 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana atau KUHP, yang berlaku sejak 2 Januari 2026 dan mencabut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981, membedakan secara tegas antara penyelidikan dan penyidikan. Penyelidikan merupakan rangkaian tindakan untuk mencari dan menemukan peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana guna menentukan dapat atau tidaknya dilakukan penyidikan, sedangkan penyidikan merupakan rangkaian tindakan untuk mencari dan mengumpulkan alat bukti guna membuat terang tindak pidana serta menemukan tersangka.

KUHP juga memberikan kewenangan kepada penyidik untuk mencari dan mengumpulkan alat bukti serta melakukan tindakan pertama di tempat kejadian. Selain itu, hukum acara pidana mengenal bantuan teknis penyidikan berupa laboratorium forensik, identifikasi, kedokteran forensik, psikologi forensik, dan digital forensik. Hal tersebut menunjukkan bahwa kondisi fisik, benda, informasi, serta keadaan yang berkaitan dengan tindak pidana mempunyai kedudukan penting dalam proses pembuktian.

Persoalan muncul ketika kematian terjadi di tengah laut, sedangkan aparat yang mempunyai kewenangan penyelidikan dan penyidikan belum tentu dapat segera hadir. Pasal 6 Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2025 menentukan bahwa penyidik terdiri atas Penyidik Polri, PPNS, dan Penyidik Tertentu yang diberi kewenangan berdasarkan undang-undang. Namun, norma tersebut belum secara khusus menjawab siapa yang harus melakukan tindakan preservasi awal ketika kematian ditemukan di kapal yang masih berada jauh dari jangkauan aparat penegak hukum.

Terdapat kesenjangan antara hukum acara pidana dan hukum pelayaran. Hukum acara pidana telah menentukan kewenangan aparat dalam penyelidikan dan penyidikan, sementara hukum pelayaran menentukan kompetensi pelaut dalam berbagai fungsi di atas kapal. Akan tetapi, belum terdapat ketentuan khusus yang menghubungkan kedua rezim hukum tersebut ketika terjadi kematian di atas kapal yang berpotensi merupakan tindak pidana. Belum terdapat norma yang

secara khusus mewajibkan pelaut dengan kompetensi tertentu untuk mempertahankan kondisi tempat kejadian, mendokumentasikan korban, menjaga benda yang relevan, mencatat informasi awal, dan menyerahkan hasilnya kepada aparat penegak hukum.

Ketiadaan mekanisme investigasi awal menjadi semakin penting karena kapal tetap menjalankan kegiatan operasional selama berada di laut. Tempat kematian dapat berupa kamar, ruang awak, geladak, ruang mesin, atau bagian lain yang tetap digunakan untuk aktivitas pelayaran. Akibatnya, benda dapat berpindah, lokasi dapat berubah, kondisi jenazah mengalami perubahan, bahkan pada kondisi tertentu jenazah dapat harus dilarung ke laut. Apabila sebelum pelarungan tidak dilakukan dokumentasi dan pencatatan yang memadai, informasi mengenai penyebab kematian dapat hilang secara permanen.

Persoalan tersebut mempunyai hubungan langsung dengan pembuktian pidana. Suatu fakta atau benda tidak serta-merta menjadi alat bukti, tetapi terlebih dahulu harus ditemukan, diamankan, diperiksa, dan ditempatkan dalam rangkaian peristiwa yang dapat menjelaskan terjadinya tindak pidana. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2025 menempatkan pencarian dan pengumpulan alat bukti sebagai bagian dari penyidikan. Dengan demikian, apabila kondisi awal peristiwa telah berubah sebelum aparat hadir, kemampuan penyidik untuk merekonstruksi peristiwa menjadi semakin terbatas.

Investigasi awal yang dibutuhkan tidak berarti memberikan kewenangan kepada pelaut untuk mengambil alih kewenangan penyidik atau penyidik. Pelaut tidak perlu diberikan kewenangan untuk menentukan ada atau tidaknya tindak pidana, menetapkan tersangka, melakukan upaya paksa, atau melakukan tindakan penyidikan. Fungsi yang dibutuhkan bersifat preservatif, yaitu menjaga kondisi awal peristiwa agar tidak hilang sebelum aparat yang berwenang mengambil alih. Dalam kondisi saat ini, pelaut yang menemukan korban belum memiliki pedoman khusus mengenai tindakan investigatif yang harus dilakukan ketika kematian patut dicurigai berkaitan dengan tindak pidana.

Kondisi tersebut dianalisis menggunakan teori kepastian hukum Jan Michiel Otto. Menurut teori ini, kepastian hukum tidak hanya berkaitan dengan keberadaan peraturan tertulis, tetapi juga keadaan ketika aturan tersebut benar-benar dapat menjadi pedoman perilaku dan diterapkan oleh institusi yang berwenang. Kepastian hukum mensyaratkan aturan yang jelas, konsisten, mudah diketahui, dan dapat diterapkan secara nyata. Dalam konteks kematian di atas kapal, aturan mengenai kompetensi pelaut dan kewenangan penyidik belum memberikan kepastian mengenai tindakan awal yang harus dilakukan ketika aparat belum dapat hadir.

Teori kepastian hukum Jan Michiel Otto menunjukkan dua persoalan utama, yaitu ketersediaan norma dan implementasi norma. Hukum pelayaran telah mengatur berbagai kompetensi pelaut, tetapi belum mengatur investigasi awal kematian sebagai kompetensi yang tersertifikasi. Karena tidak terdapat standar kompetensi dan prosedur khusus, tidak terdapat pula kepastian mengenai tindakan yang harus dilakukan pelaut ketika menghadapi kematian yang mempunyai indikasi tindak pidana. Ketidakjelasan tersebut dapat menimbulkan perbedaan penanganan antara satu kapal dengan kapal lainnya, padahal tindakan dalam beberapa jam pertama dapat menentukan apakah informasi penting masih tersedia atau telah hilang.

Selain teori kepastian hukum, analisis juga menggunakan teori pembuktian pidana. M. Yahya Harahap menempatkan pembuktian sebagai ketentuan yang mengatur alat-alat bukti yang dibenarkan undang-undang serta bagaimana alat bukti tersebut digunakan oleh hakim untuk membuktikan kesalahan terdakwa. Dengan demikian, pembuktian tidak semata-mata dimulai ketika alat bukti diajukan dalam persidangan, tetapi berkaitan dengan rangkaian proses

menemukan, memperoleh, mengamankan, dan menguji fakta yang memiliki hubungan dengan tindak pidana.

Dari perspektif teori pembuktian pidana, hilangnya fakta, objek, atau informasi awal dapat mengganggu keberlangsungan proses pembuktian. Dari perspektif kepastian hukum, kondisi tersebut menunjukkan belum adanya kejelasan mengenai subjek pelaksana, kompetensi, standar tindakan, batas kewenangan, serta hubungan antara tindakan awal di kapal dengan kewenangan penyidik. Kedua teori tersebut bertemu pada persoalan yang sama, yaitu adanya ruang hukum antara saat kematian ditemukan dan saat aparat penegak hukum dapat melakukan pemeriksaan secara langsung.

Kesenjangan tersebut semakin terlihat dalam hubungan antara Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dengan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2025 tentang KUHP. Pasal 7 ayat (1) KUHP memberikan kewenangan kepada penyidik untuk mencari dan mengumpulkan alat bukti serta melakukan tindakan pertama di tempat kejadian, termasuk melakukan identifikasi, mengambil gambar atau memotret, memperoleh data forensik, dan memeriksa pihak yang berhubungan dengan tindak pidana. Namun, kewenangan tersebut menghadapi kendala faktual ketika kapal masih berlayar jauh dari pelabuhan dan aparat belum dapat mencapai lokasi.

Dalam perkembangan hukum pembuktian, Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2025 melalui Pasal 235 ayat (1) juga mencantumkan keterangan saksi, keterangan ahli, surat, keterangan terdakwa, barang bukti, bukti elektronik, pengamatan hakim, serta segala sesuatu yang dapat digunakan untuk kepentingan pembuktian di persidangan sepanjang diperoleh secara tidak melawan hukum. Alat bukti tersebut harus dapat dibuktikan autentikasinya dan diperoleh secara sah. Oleh sebab itu, proses memperoleh dan mempertahankan fakta sejak awal mempunyai hubungan erat dengan kualitas pembuktian di kemudian hari.

Kasus meninggalnya anak buah kapal berinisial AH di KMP Athayana menjadi salah satu contoh faktual yang memperlihatkan pentingnya penanganan awal. Korban ditemukan dalam keadaan tergantung ketika kapal berada di Perairan Gilimas, Kabupaten Lombok Barat, pada 30 Juni 2026. Polda Nusa Tenggara Barat mengarahkan tindakan awal pada pengamanan tempat kejadian perkara dan pemeriksaan awal, disertai pengumpulan keterangan saksi. Jenazah kemudian dievakuasi ke RSUP NTB untuk dilakukan pemeriksaan *visum*, sedangkan kepolisian meminta masyarakat tidak menyimpulkan penyebab kematian sebelum proses penyelidikan dan pemeriksaan medis selesai.

Kasus lainnya berkaitan dengan sejumlah ABK Indonesia yang bekerja di kapal ikan berbendera Tiongkok pada periode 2019–2020. Greenpeace Indonesia melaporkan bahwa empat ABK Indonesia meninggal dan tiga jenazah di antaranya dilaporkan telah dilarung ke laut. Peristiwa tersebut mendorong pemerintah untuk melakukan pengusutan lebih lanjut mengenai penyebab kematian. Kedua contoh tersebut memperlihatkan bahwa investigasi awal memiliki arti penting dalam mempertahankan kondisi dan fakta yang masih tersedia ketika kematian pertama kali diketahui sehingga dapat digunakan oleh aparat penegak hukum dalam proses penyelidikan dan pembuktian.

Dengan demikian, persoalan utama dalam pengaturan hukum mengenai investigasi awal kematian di atas kapal bukanlah ketiadaan hukum pidana atau hukum acara pidana secara keseluruhan, melainkan belum adanya mekanisme khusus yang mengisi fase antara ditemukannya kematian dan hadirnya aparat penegak hukum. Hukum pelayaran telah mengatur kompetensi dan sertifikasi pelaut, sedangkan KUHP telah mengatur kewenangan penyidik dan penyidik serta pembuktian. Namun, belum terdapat norma yang menjembatani kebutuhan preservasi fakta awal

dengan keterbatasan geografis kapal. Kondisi tersebut menimbulkan persoalan kepastian hukum sekaligus risiko hilangnya alat bukti, sehingga diperlukan mekanisme investigasi awal yang mempunyai dasar hukum, kompetensi, prosedur, batas kewenangan, dokumentasi, serta mekanisme penyerahan hasil kepada aparat penegak hukum tanpa mengambil alih kewenangan penyelidikan dan penyidikan.

Kepastian Hukum Pengaturan Investigasi Awal Kematian Di Atas Kapal Dalam Mencegah Hilangnya Alat Bukti Tindak Pidana.

Kepastian hukum merupakan jaminan bahwa aturan hukum tersedia secara jelas, dapat ditegakkan secara adil dan tidak memihak, serta mampu melindungi masyarakat dari tindakan sewenang-wenang. Dalam konteks investigasi awal kematian di atas kapal, kepastian hukum tidak cukup hanya berupa keberadaan aturan umum mengenai keselamatan pelayaran atau penyidikan, tetapi memerlukan aturan tertulis yang secara khusus memberikan pedoman mengenai investigasi awal. Pengaturan tersebut diperlukan untuk memberikan perlindungan hukum terhadap korban dan keluarga korban serta memastikan bahwa kematian yang tidak diketahui penyebabnya dapat ditangani melalui mekanisme hukum yang dapat dipertanggungjawabkan.

Persoalan investigasi awal kematian di atas kapal juga berkaitan erat dengan perlindungan hak asasi manusia, khususnya hak untuk hidup. Pasal 28A Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menjamin hak setiap orang untuk hidup serta mempertahankan hidup dan kehidupannya, sedangkan Pasal 28I ayat (1) menempatkan hak hidup sebagai hak yang tidak dapat dikurangi dalam keadaan apa pun. Oleh karena itu, ketika seseorang meninggal dalam keadaan yang menimbulkan dugaan kematian secara melawan hukum, negara mempunyai kewajiban untuk memastikan adanya pemeriksaan yang efektif guna mengungkap sebab, cara, keadaan, serta rangkaian peristiwa yang mengakibatkan kematian.

Kewajiban negara tersebut diperkuat oleh hukum hak asasi manusia internasional melalui *International Covenant on Civil and Political Rights* (ICCPR), yang telah diratifikasi Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2005. Pasal 6 ayat (1) ICCPR menegaskan bahwa setiap manusia mempunyai hak yang melekat untuk hidup dan hak tersebut harus dilindungi oleh hukum. Dengan demikian, tanggung jawab negara tidak hanya berupa kewajiban untuk menghormati hak hidup, tetapi juga kewajiban memberikan perlindungan hukum apabila terdapat dugaan bahwa kehidupan seseorang telah dirampas secara melawan hukum.

Dalam konteks kematian yang mencurigakan, kewajiban perlindungan hak hidup salah satunya diwujudkan melalui investigasi yang mampu mengungkap fakta secara memadai. Investigasi harus mampu menjelaskan penyebab kematian sekaligus memastikan apakah terdapat pihak yang dapat dimintai pertanggungjawaban hukum. Kebutuhan tersebut menjadi semakin penting apabila kematian terjadi di atas kapal yang secara geografis berada jauh dari jangkauan aparat penegak hukum. Dalam keadaan demikian, mekanisme investigasi awal dibutuhkan untuk mempertahankan fakta sampai pemeriksaan lebih lanjut dapat dilakukan oleh pihak yang mempunyai kewenangan.

Kebutuhan tersebut sejalan dengan *Minnesota Protocol on the Investigation of Potentially Unlawful Death* yang dikembangkan oleh *Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights* (OHCHR). *Minnesota Protocol* menempatkan investigasi terhadap kematian yang berpotensi melawan hukum sebagai bagian dari kewajiban negara dalam melindungi hak hidup. Investigasi dituntut dilakukan secara segera, efektif, menyeluruh, independen, imparial, dan transparan, dengan perhatian khusus terhadap pengumpulan serta pemeliharaan informasi dan material yang dapat membantu menentukan sebab dan keadaan kematian.

Minnesota Protocol memang bukan peraturan perundang-undangan nasional Indonesia yang secara langsung mengatur investigasi awal kematian di atas kapal. Namun, prinsip-prinsip di dalamnya dapat digunakan sebagai perspektif untuk menilai standar efektivitas investigasi terhadap kematian yang berpotensi melawan hukum. Pendekatan tersebut menunjukkan bahwa investigasi kematian bukan sekadar instrumen pembuktian pidana, tetapi juga merupakan bagian dari kewajiban negara untuk melindungi hak hidup dan memastikan agar sumber informasi yang relevan tidak hilang sebelum proses pemeriksaan dilakukan.

Permasalahan investigasi awal tidak hanya terletak pada ketiadaan prosedur teknis mengenai tindakan ketika seorang anak buah kapal ditemukan meninggal, tetapi juga pada belum jelasnya subjek yang harus bertindak, tindakan yang harus dilakukan, kompetensi yang harus dimiliki, dan kedudukan hasil tindakan awal dalam proses penegakan hukum. Setiap tindakan segera setelah kematian ditemukan dapat memengaruhi kondisi yang nantinya akan diperiksa oleh aparat. Karena itu, kepastian hukum harus dinilai dari kemampuan hukum memberikan pedoman yang dapat dipahami dan dijalankan oleh pihak yang berada di lapangan, bukan sekadar dari keberadaan peraturan secara formal.

Analisis tersebut menggunakan teori kepastian hukum Jan Michiel Otto. Menurut Otto, kepastian hukum tidak hanya berkaitan dengan keberadaan aturan secara formal, tetapi juga mensyaratkan bahwa aturan tersebut dirumuskan secara jelas, dapat diterapkan, serta dipatuhi oleh pihak yang berkepentingan. Dalam hukum pelayaran Indonesia memang telah tersedia sistem pendidikan, pelatihan, dan sertifikasi kompetensi pelaut, tetapi kompetensi keselamatan seperti *fire fighting* dan *medical first aid* mempunyai tujuan berbeda dengan investigasi kematian yang diduga merupakan tindak pidana. Oleh sebab itu, diperlukan konstruksi normatif khusus mengenai investigasi awal kematian di atas kapal.

Persoalan investigasi awal juga berkaitan dengan teori pembuktian pidana. Keberhasilan pembuktian tidak hanya ditentukan oleh kualitas penyidikan setelah aparat hadir, tetapi juga oleh keadaan fakta yang tersedia ketika penyidikan dimulai. Jenazah bukan merupakan alat bukti dalam pengertian formal, melainkan objek pemeriksaan atau barang bukti. Kondisi jenazah dapat menghasilkan alat bukti melalui *autopsi* forensik atau pemeriksaan luar yang dituangkan dalam *Visum et Repertum* serta didukung keterangan ahli dari dokter forensik. Pemeriksaan forensik tersebut diperlukan untuk menentukan penyebab dan cara kematian serta mengungkap proses terjadinya tindak pidana apabila memang terdapat unsur pidana.

Menurut Firganefi dan Ahmad Irzal Fardiansyah, pemeriksaan forensik terhadap mayat dilakukan untuk menemukan penyebab kematian, indikasi penyakit, atau kepentingan penyidikan dan penegakan hukum. Sementara itu, Iwan Aflani dan para penulis lainnya menjelaskan bahwa pemeriksaan forensik dapat membantu menentukan *manner of death* atau cara kematian, apakah kematian tersebut wajar atau tidak wajar, sekaligus membantu mengungkap proses terjadinya tindak pidana, termasuk waktu, tempat, alat atau zat yang digunakan, cara pelaksanaan, dan sebab kematian. Hal ini memperlihatkan pentingnya mempertahankan kondisi awal jenazah dan lingkungan sekitar sebelum pemeriksaan forensik dilakukan.

Karakteristik kapal menjadi alasan utama mengapa investigasi awal membutuhkan pendekatan hukum yang berbeda dengan kematian di darat. Kapal dapat berada jauh dari daratan sehingga aparat penegak hukum tidak dapat segera mencapai tempat kejadian perkara. Padahal, tempat kejadian perkara merupakan titik awal bagi penyidik untuk memperoleh gambaran mengenai suatu peristiwa pidana melalui kondisi korban, lingkungan, benda-benda di sekitar korban, dan informasi lain yang dapat dikembangkan melalui pemeriksaan saksi maupun ahli.

Keterlambatan akses aparat dapat menyebabkan perubahan terhadap kondisi awal sebelum pemeriksaan dilakukan.

Keadaan di kapal juga berbeda karena awak kapal tetap harus menjalankan fungsi pelayaran setelah kematian ditemukan. Keselamatan pelayaran, keselamatan awak lainnya, stabilitas operasional kapal, serta kondisi cuaca dapat memaksa awak melakukan tindakan yang mengubah kondisi awal peristiwa demi mencegah risiko yang lebih besar. Oleh karena itu, penanganan kematian di kapal tidak dapat sepenuhnya disamakan dengan pengamanan tempat kejadian perkara di darat. Hukum membutuhkan mekanisme yang dapat menyesuaikan kepentingan pembuktian dengan realitas operasional pelayaran.

Dalam kondisi tersebut, hukum tidak dapat membebaskan kewenangan penyidikan kepada pelaut karena kewenangan tersebut berada dalam sistem peradilan pidana. Namun, hukum juga tidak dapat membiarkan fase awal setelah ditemukannya kematian berlangsung tanpa pedoman. Kekosongan pada fase transisional tersebut dapat menyebabkan hilangnya informasi yang diperlukan untuk pembuktian. Karena itu, investigasi awal berfungsi sebagai instrumen yang menjaga kesinambungan antara keadaan ketika kematian pertama kali ditemukan dengan dimulainya penyelidikan atau penyidikan oleh aparat penegak hukum.

Berdasarkan teori kepastian hukum Jan Michiel Otto, pembentukan sertifikasi khusus bagi pelaut harus dipahami sebagai bagian dari pembangunan sistem hukum, bukan sekadar penambahan jenis pelatihan. Kepastian hukum menuntut tersedianya aturan yang jelas, dapat dilaksanakan, diterapkan secara konsisten, dan mampu memberikan perlindungan terhadap hak-hak setiap orang. Sertifikasi khusus harus menjadi bagian dari konstruksi yang lebih luas yang mencakup subjek yang berwenang, ruang lingkup kewenangan, standar kompetensi, prosedur pelaksanaan, pengawasan, pertanggungjawaban, serta hubungan fungsional dengan aparat penegak hukum.

Sertifikasi tersebut tidak dimaksudkan untuk mengalihkan kewenangan penyidikan kepada pelaut, tetapi memberikan legitimasi profesional terhadap tindakan yang bersifat preservatif sebelum penyidik mengambil alih penanganan perkara. Tindakan tersebut dapat meliputi mempertahankan kondisi awal peristiwa, mendokumentasikan keadaan korban dan lingkungan, mencatat identitas saksi awal, mengamankan informasi yang berpotensi relevan, serta menyusun laporan awal untuk diserahkan kepada aparat penegak hukum. Pembatasan tersebut penting agar fungsi investigasi awal tetap berbeda dari penyelidikan dan penyidikan serta sesuai dengan prinsip legalitas.

Integrasi sertifikasi khusus tersebut juga menjadi titik temu antara sistem hukum pelayaran dan sistem peradilan pidana. Hukum pelayaran pada dasarnya berorientasi pada keselamatan pelayaran, sedangkan hukum acara pidana berorientasi pada pengungkapan tindak pidana melalui mekanisme pembuktian. Sertifikasi investigasi awal dapat menghubungkan kedua sistem tersebut tanpa mengaburkan batas kewenangan. Keberadaan standar kompetensi juga memberikan perlindungan kepada awak kapal, aparat penegak hukum, dan keluarga korban karena masing-masing memperoleh kepastian mengenai prosedur yang harus dijalankan.

Konstruksi kepastian hukum yang ditawarkan setidaknya mencakup dasar hukum eksplisit mengenai investigasi awal kematian di atas kapal, penentuan subjek yang wajib memiliki sertifikasi berdasarkan kualifikasi jabatan tertentu, standar kompetensi nasional mengenai preservasi tempat kejadian, dokumentasi, identifikasi informasi, pelaporan dan koordinasi, pembatasan kewenangan agar pelaut tidak memasuki wilayah penyelidikan atau penyidikan, serta mekanisme penyerahan hasil investigasi awal kepada aparat penegak hukum. Kelima unsur tersebut dimaksudkan untuk mengisi ruang transisional antara penemuan kematian dan dimulainya proses penyidikan.

Sertifikasi khusus memperoleh legitimasi bukan karena memberikan kewenangan baru yang bersifat represif kepada pelaut, melainkan karena memberikan dasar hukum bagi terbentuknya kompetensi profesional untuk menjaga kondisi awal peristiwa sampai aparat penegak hukum mengambil alih. Agar sertifikasi memiliki makna substantif, pembentukannya harus terintegrasi dengan sistem pendidikan dan pelatihan pelaut. Sertifikasi merupakan pengakuan negara terhadap kompetensi, sedangkan kompetensi harus dibentuk melalui proses pembelajaran yang sistematis dan kurikulum yang terstandar. Tanpa kurikulum yang relevan, sertifikasi hanya berpotensi menjadi pengakuan administratif tanpa menjamin keseragaman kemampuan.

Sistem pendidikan pelaut Indonesia telah mengenal *Basic Safety Training* (BST), yang antara lain mencakup *personal survival techniques, fire prevention and fire fighting, elementary first aid*, serta *personal safety and social responsibilities*. Namun, kurikulum tersebut belum secara khusus mengakomodasi kompetensi penanganan awal terhadap kematian yang penyebabnya belum diketahui. Akibatnya terdapat kesenjangan antara kompetensi yang telah dimiliki pelaut dan kebutuhan hukum ketika terjadi kematian di atas kapal, sehingga tindakan yang dilakukan dapat bergantung pada pengalaman pribadi atau kebiasaan di lingkungan kerja.

Untuk mengatasi kesenjangan tersebut, kompetensi investigasi awal perlu diintegrasikan ke dalam kurikulum BST sebagai bentuk *forensic awareness*. Materi tersebut tidak dimaksudkan menjadikan pelaut sebagai ahli forensik atau penyidik, tetapi memberikan kemampuan dasar untuk menjaga kondisi awal peristiwa, mengenali indikasi kematian yang memerlukan pemeriksaan lebih lanjut, melakukan dokumentasi awal, mencatat fakta objektif, menjaga barang yang berpotensi mempunyai nilai pembuktian, dan menyusun laporan awal bagi penyidik. Dengan demikian, kompetensi tersebut bersifat preservatif, bukan represif, sehingga tetap sesuai dengan prinsip legalitas dan pembagian kewenangan dalam hukum acara pidana.

Pada akhirnya, integrasi kompetensi investigasi awal ke dalam BST merupakan bagian dari konstruksi kepastian hukum sebagaimana dianalisis melalui teori Jan Michiel Otto. Norma hukum mengenai investigasi awal tidak akan efektif apabila negara tidak membangun mekanisme yang menjamin kemampuan subjek hukum untuk melaksanakannya. Kurikulum menjadi penghubung antara norma dan praktik karena melalui kurikulum negara menetapkan pengetahuan, keterampilan, dan sikap profesional yang harus dimiliki pelaut. Hubungan antara norma, kurikulum, kompetensi, dan sertifikasi tersebut membentuk satu kesatuan sistem yang dapat menghasilkan praktik investigasi awal yang seragam, akuntabel, serta mendukung perlindungan hak hidup dan efektivitas pembuktian pidana.

KESIMPULAN

1. Hukum pelayaran Indonesia telah mengatur kompetensi dan sertifikasi pelaut, antara lain *Advanced Fire Fighting, Medical First Aid, dan Medical Care*, namun kompetensi tersebut berorientasi pada keselamatan, pertolongan, dan perawatan medis, bukan pada tindakan investigatif untuk mempertahankan kondisi awal suatu peristiwa kematian yang diduga merupakan perbuatan melawan hukum. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2025 tentang KUHAP memberikan kewenangan kepada penyidik untuk mencari dan mengumpulkan alat bukti serta melakukan tindakan awal di tempat kejadian. Berdasarkan hal tersebut terlihat bahwa pengaturan mengenai sertifikasi dan kompetensi untuk pelaut telah diatur namun khusus investigasi terkait kematian di atas kapal belum diatur secara signifikan. Karakteristik kapal yang berlayar tidak memungkinkan ketepatan waktu dalam hadirnya aparat hukum manakala ditemukan dugaan tindak pidana dan aturan mengenai pelarungan jenazah yang meninggal di atas kapal memungkinkan untuk menghilangkan alat bukti, sehingga dalam perspektif teori

kepastian hukum Jan Michiel Otto, kondisi tersebut menunjukkan belum terpenuhinya kepastian mengenai aturan dan implementasi yang dapat dijadikan pedoman oleh pelaut maupun perusahaan pelayaran, selain itu dalam perspektif teori pembuktian pidana, hilangnya fakta dan kondisi awal dapat menghambat proses menemukan, mengamankan, memeriksa, dan mengonstruksikan fakta menjadi alat bukti yang sah, sehingga diperlukan mekanisme investigasi awal kematian di atas kapal yang bersifat preservatif dan tidak mengambil alih kewenangan penyelidik atau penyidik, melainkan bertujuan menjaga kondisi awal peristiwa, mengamankan benda dan informasi yang berpotensi memiliki nilai pembuktian, serta mendokumentasikan keadaan korban sampai aparat yang berwenang dapat melakukan pemeriksaan, dengan dasar hukum, kompetensi, standar tindakan, dan batas kewenangan yang jelas guna menjamin kesinambungan antara peristiwa kematian, preservasi fakta awal, proses penyidikan, dan pembuktian di pengadilan.

2. Kepastian hukum pengaturan investigasi awal kematian di atas kapal guna mencegah hilangnya alat bukti tindak pidana merupakan bagian dari kewajiban negara dalam melindungi hak hidup sebagaimana dijamin Pasal 28A dan Pasal 28I ayat (1) UUD 1945 serta Pasal 6 ayat (1) International Covenant on Civil and Political Rights (ICCPR) yang telah diratifikasi Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2005. Dalam peristiwa kematian di atas kapal, jenazah merupakan objek pemeriksaan yang melalui pemeriksaan forensik dapat menghasilkan Visum et Repertum dan keterangan ahli, sehingga preservasi kondisi awal menjadi penting bagi keberhasilan proses pembuktian. Berdasarkan teori kepastian hukum Jan Michiel Otto, diperlukan konstruksi hukum yang tidak hanya membentuk sertifikasi khusus investigasi awal kematian, tetapi juga menetapkan secara jelas subjek yang wajib memiliki kompetensi, standar kompetensi, ruang lingkup dan batas kewenangan, prosedur preservasi dan dokumentasi, mekanisme pengawasan dan pertanggungjawaban, serta penyerahan hasil investigasi awal kepada aparat penegak hukum. Sertifikasi tersebut tidak dimaksudkan untuk memberikan kewenangan penyelidikan atau penyidikan kepada pelaut, melainkan memberikan legitimasi kompetensi yang bersifat preservatif untuk mempertahankan kondisi awal peristiwa sampai aparat yang berwenang mengambil alih. Agar sertifikasi tersebut efektif dan memenuhi prinsip kepastian hukum, kompetensi investigasi awal perlu diintegrasikan ke dalam sistem pendidikan dan pelatihan pelaut, khususnya Basic Safety Training (BST), dalam bentuk forensic awareness yang mencakup pemahaman mengenai preservasi tempat kejadian, dokumentasi awal, identifikasi informasi yang relevan, pengamanan benda yang berpotensi memiliki nilai pembuktian, pencatatan fakta objektif, dan pelaporan kepada aparat penegak hukum, sehingga terbentuk hubungan yang utuh antara norma, kurikulum, kompetensi, sertifikasi, dan pelaksanaan investigasi awal kematian di atas kapal.

SARAN

1. Pengaturan investigasi awal kematian di atas kapal perlu dibentuk secara khusus dan terintegrasi dalam sistem hukum pelayaran dengan tetap memperhatikan kewenangan aparat penegak hukum berdasarkan hukum acara pidana. Pengaturan tersebut perlu memuat subjek yang memiliki kewajiban dan kompetensi untuk melakukan investigasi awal, standar kompetensi dan sertifikasi, prosedur preservasi tempat kejadian dan kondisi jenazah, dokumentasi serta pengamanan benda dan informasi yang berpotensi memiliki nilai pembuktian, mekanisme pelaporan dan koordinasi dengan aparat penegak hukum, serta batas kewenangan pelaut agar tidak memasuki ranah penyelidikan dan penyidikan. Sejalan dengan pembentukan standar kompetensi tersebut, perlu dilakukan pengembangan pendidikan dan pelatihan pelaut melalui

penambahan materi dasar forensic awareness dalam Basic Safety Training (BST) yang meliputi pemahaman mengenai preservasi kondisi awal peristiwa, dokumentasi, pencatatan fakta objektif, pengamanan benda dan informasi yang berpotensi memiliki nilai pembuktian, serta pelaporan kepada aparat penegak hukum. Materi tersebut tidak dimaksudkan untuk memberikan kewenangan penyidikan kepada pelaut, melainkan sebagai kompetensi dasar yang bersifat preservatif untuk memastikan kondisi awal kematian tetap terjaga sampai penanganannya diambil alih oleh aparat yang berwenang.

2. Perlu ditetapkan standar dan prosedur yang seragam mengenai tindakan yang dilakukan sejak kematian pertama kali ditemukan sampai dengan pemeriksaan oleh aparat penegak hukum dalam rangka mewujudkan kepastian hukum pengaturan investigasi awal kematian di atas kapal guna mencegah hilangnya alat bukti tindak pidana. Kepastian tersebut harus mencakup kejelasan mengenai subjek, kompetensi, prosedur, batas kewenangan, dokumentasi, pengamanan serta penyerahan informasi dan benda yang berpotensi memiliki nilai pembuktian, dan mekanisme koordinasi dengan aparat penegak hukum. Pengaturan yang jelas dan dapat dilaksanakan tersebut diperlukan agar tindakan awal tidak bergantung pada pengalaman atau penafsiran masing-masing awak kapal, sehingga kondisi awal kematian dapat dipertahankan dan kesinambungan antara investigasi awal, penyelidikan, penyidikan, dan pembuktian tindak pidana dapat terjamin.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih yang tiada terbilang untuk dosen pembimbing, semua dosen pemangku mata kuliah dan para staf Program Studi Magister Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas Jayabaya serta semua pihak yang telah membantu penyusunan jurnal Hukum ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Andi Hamzah, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika, 2022, hlm. 118.
- Firganefi dan Ahmad Irzal Fardiansyah, *Hukum dan Kriminalistik*, Erlangga, Bandar Lampung, 2017.
- International Maritime Organization, *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*, 1978, sebagaimana telah diamandemen. STCW menetapkan standar internasional mengenai pendidikan, pelatihan, sertifikasi, dan dinas jaga pelaut, termasuk kompetensi keselamatan dan medis.
- Iwan Aflani et.al, *Ilmu Kedokteran Forensik & Medikolegal*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada, 2017.
- Jan Michael Otto et.al, *Kepastian Hukum Yang Nyata Di Negara Berkembang (Real Legal Certainty in Developing Countries)*: Kajian Socio-Legal. Penerjemah: Tristam Moelyono. Denpasar: Pustaka Larasan, 2012.
- Jan Michiel Otto, *Kepastian Hukum di Negara Berkembang*, diterjemahkan oleh Tristam Moeliono, Jakarta: Komisi Hukum Nasional Republik Indonesia, 2003.
- M. Marwan dan Jimmy P., *Kamus Hukum*, Surabaya: Reality Publisher, 2019.
- M. Yahya Harahap, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP: Penyidikan dan Penuntutan*: Edisi Kedua, Sinar Grafika, Jakarta, 2009.
- M. Yahya Harahap, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP: Penyidikan dan Penuntutan*, Jakarta: Sinar Grafika, 2023.
- M. Yahya Harahap, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP: Pemeriksaan Sidang Pengadilan, Banding, Kasasi, dan Peninjauan Kembali*, Jakarta: Sinar Grafika, 2016.
- Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights, *The Minnesota Protocol on the Investigation of Potentially Unlawful Death (2016): The Revised United Nations Manual on the*

Effective Prevention and Investigation of Extra-Legal, Arbitrary and Summary Executions (New York and Geneva: United Nations, 2017).

Profsea, BST: Pengertian, Fungsi, dan Pentingnya untuk Pelaut, [profesea.id/news/detail/bst-pengertian-fungsi-dan-pentingnya-untuk-pelaut/](https://profsea.id/news/detail/bst-pengertian-fungsi-dan-pentingnya-untuk-pelaut/), [diakses tanggal 05/06/2026 pukul. 13.00]

Richard Saferstein, *Criminalistics: An Introduction to Forensic Science: 13th edition*, Boston: Pearson Education International, 2011.

Shidarta, *Moralitas Hukum-Suatu Tawaran Kerangka Berpikir*, Bandung: Refika Aditama., 2009..

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP) Tahun 2025

Undang-Undang Nomor 18 tahun 2007 tentang perlindungan pekerja migran

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Konvensi ILO Nomor 188 tahun 2007

Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2022 Tentang Penempatan dan Perlindungan ABK Niaga Migran dan ABK Perikanan Migran

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 70 Tahun 2013

United Nations, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS).