

**KAJIAN PIDANA TERHADAP NAHKODA YANG  
MELAYARKAN KAPAL TIDAK LAIK LAUT SEHINGGA  
MENYEBABKAN MATINYA ORANG  
(Studi Kasus Di Kepolisian Daerah Sumatera Utara)**

**SKRIPSI  
Diajukan Untuk Memenuhi Syarat  
Mendapatkan Gelar Sarjana Hukum**

**Oleh:  
SEFTYNA HASIBUAN  
1506200413**



**UMSU**  
Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
MEDAN  
2019**



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
**FAKULTAS HUKUM**

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662  
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : [rektor@umsu.ac.id](mailto:rektor@umsu.ac.id)  
Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut



**BERITA ACARA**  
**UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA**  
**BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I**

Panitia Ujian Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Selasa, Tanggal 19 Maret 2019 Jam 13.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

**MENETAPKAN**

**NAMA** : SEFTYNA HASIBUAN  
**NPM** : 1506200413  
**PRODI/BAGIAN** : ILMU HUKUM/HUKUM PIDANA  
**JUDUL SKRIPSI** : KAJIAN PIDANA TERHADAP NAHKODA YANG MELAYARKAN KAPAL TIDAK LAIK LAUT SEHINGGA MENYEBABKAN MATINYA ORANG (Studi Kasus Kepolisian Daerah Sumatera Utara)

**Dinyatakan** : (B/A) Lulus Yudisium dengan Predikat Sangat Baik  
( ) Lulus Bersyarat, Memperbaiki/Ujian Ulang  
( ) Tidak Lulus

Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam Bagian Hukum Pidana

**PANITIA UJIAN**

Ketua

Dr. IDA HANIFAH, S.H., M.H  
NIP: 196003031986012001

Sekretaris

FAISAL, S.H., M.Hum  
NIDN: 0122087502

**ANGGOTA PENGUJI:**

1. Dr. IDA NADIRAH, S.H., M.H
2. Dr. AHMAD FAUZI, S.H., M.Kn
3. MIRSA ASTUTI, S.H., M.H

1.

2.

3.



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
**FAKULTAS HUKUM**

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662  
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : [rektor@umsu.ac.id](mailto:rektor@umsu.ac.id)  
Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Strata 1 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, bagi:

NAMA : SEFTYNA HASIBUAN  
NPM : 1506200413  
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM PIDANA  
JUDUL SKRIPSI : KAJIAN PIDANA TERHADAP NAHKODA YANG MELAYARKAN KAPAL TIDAK LAIK LAUT SEHINGGA MENYEBABKAN MATINYA ORANG (Studi Kasus Kepolisian Daerah Sumatera Utara)

PENDAFTARAN : 13 Maret 2019

Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah Lulus dari Ujian Skripsi Penulis berhak memakai gelar:

**SARJANA HUKUM (S.H)**

Diketahui  
DEKAN FAKULTAS HUKUM

PEMBIMBING

  
Dr. IDA HANIFAH, SH., M.H  
NIP: 196003031986012001

  
MIRSA ASTUTI, S.H., M.H  
NIDN: 0105016901





**UMSU**  
Unggul | Cerdas | Terpercaya

**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI**  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**

# FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : [rektor@umsu.ac.id](mailto:rektor@umsu.ac.id)

Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

**NAMA** : SEFTYNA HASIBUAN  
**NPM** : 1506200413  
**PRODI/BAGIAN** : ILMU HUKUM/HUKUM PIDANA  
**JUDUL SKRIPSI** : KAJIAN PIDANA TERHADAP NAHKODA YANG MELAYARKAN KAPAL TIDAK LAIK LAUT SEHINGGA MENYEBABKAN MATINYA ORANG (Studi Kasus Kepolisian Daerah Sumatera Utara)

Disetujui Untuk Disampaikan Kepada  
Panitia Ujian

Medan, 12 Maret 2019

DOSEN PEMBIMBING

  
MIRSA ASTUTI, S.H., M.H.

NIDN: 0105016901



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

## FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662  
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : [rektor@umsu.ac.id](mailto:rektor@umsu.ac.id)  
Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

### PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : SEFTYNA HASIBUAN  
NPM : 1506200413  
Program : Strata – I  
Fakultas : Hukum  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Bagian : Hukum Pidana  
Judul Skripsi : KAJIAN PIDANA TERHADAP NAHKODA YANG MELAYARKAN KAPAL TIDAK LAIK LAUT SEHINGGA MENYEBABKAN MATINYA ORANG (Studi Kasus Kepolisian Daerah Sumatera Utara)

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian / karya saya sendiri. Kecuali bagian – bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata dikemudian hari skripsi ini merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik dari Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, Maret 2019  
Saya yang menyatakan



SEFTYNA HASIBUAN





**UMSU**

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila menjawab surat ini, agar disebutkan nomor dan tanggalnya

**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
FAKULTAS HUKUM**

Jalan Kapten Mochtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474  
Website : <http://www.umsu.ac.id>, <http://www.fahum.umsu.ac.id> E-mail : [rektor@umsu.ac.id](mailto:rektor@umsu.ac.id), [fahum@umsu.ac.id](mailto:fahum@umsu.ac.id)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

**KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA**

**NAMA** : SEFTYNA HASIBUAN  
**NPM** : 1506200413  
**PRODI/BAGIAN** : Ilmu Hukum/Hukum Pidana  
**JUDUL SKRIPSI** : KAJIAN PIDANA TERHADAP NAHKODA YANG MELAYARKAN KAPAL TIDAK LAIK LAUT SEHINGGA MENYEBABKAN MATINYA ORANG (Studi Kasus Kepolisian Daerah Sumatera Utara)  
**Pembimbing** : Mirsa Astuti, S.H., M.H

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
12/01-2019	Penulisan, Bab II ditambah tentang kematian, catatan kaki ditambah	<i>Ch.</i>
25/02-2019	Pemberian Skripsi	<i>Ch</i>
28/02-2019	Bab III dirubah semua, daftarisasi, hasil riset, catatan kaki	<i>Ch</i>
05/03-2019	Perbaikan dan pemeriksaan	<i>Ch</i>
08/03-2019	Penulisan, Ayat Qur'an, Bab III ditambah	<i>Ch</i>
11/03-2019	Kesimpulan, saran, sesuai Bab III	<i>Ch</i>
12/03-2019	Bedah buku	<i>Ch</i>
12/03-2019	Ace Kumpul & Uji dan &-perbanyak.	<i>Ch</i>

Diketahui,  
DEKAN FAKULTAS HUKUM

DOSEN PEMBIMBING

*Ida Hanifah*  
(Dr. Ida Hanifah, SH., MH)

*Mirsa Astuti*  
(Mirsa Astuti, S.H., M.H)



KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA  
DAERAH SUMATERA UTARA

Jalan Sisingamangaraja Km 10,5 No. 60 Medan 20148 Medan, 8 Februari 2019

Nomor : B/863 /II/RES.1.24/2019/Ditreskrimum  
Klasifikasi : biasa  
Lampiran : -  
Perihal : pemberitahuan telah  
melaksanakan Riset.

Kepada

Yth. DEKAN UNIVERITAS MUHAMMADIYAH  
SUMATERA UTARA

di

Medan

1. Rujukan surat Dekan Fakultas Hukum Univeritas Muhammadiyah Sumatera Utara Nomor : 252 / II.3-AU / UMSU-06 / F / 2019 tanggal 14 Januari 2019 perihal mohon izin Riset.
2. Sehubungan dengan rujukan tersebut diatas, bersama ini diberitahu kepada Dekan bahwa yang tersebut dibawah ini :

Nama	: SEFTYNA HASIBUAN
NPM	: 1506200413
Fakultas	: HUKUM
Prodi/Bagian	: ILMU HUKUM/HUKUM PIDANA
Judul Skripsi	: KAJIAN PIDANA TERHADAP NAKHODA YANG MELAYARKAN KAPAL TIDAK LAIK LAUT SEHINGGA MENYEBABKAN MATINYA ORANG ( STUDI KASUS KEPOLISIAN DAERAH SUMUT )

dapat diterima untuk melaksanakan wawancara dan pengambilan data pada Direktorat Reserse Kriminal Umum Polda Sumut dengan fokus kajian sebagaimana surat tersebut diatas, selanjutnya seluruh data yang diperoleh dari Dit Reskrimum Polda Sumut hanya dapat dipergunakan untuk menyusun tugas akhir mahasiswa sebagai kelengkapan hasil Penelitian dan tidak untuk dipublikasikan.

3. Demikian untuk menjadi maklum.

a.n. KEPALA KEPOLISIAN DAERAH SUMATERA UTARA  
DIREKTUR RESERSE KRIMINAL UMUM



Tembusan

1. Kapolda Sumut.
2. Irwasda Polda Sumut.

## ABSTRAK

### KAJIAN PIDANA TERHADAP NAHKODA YANG MELAYARKAN KAPAL TIDAK LAIK LAUT SEHINGGA MENYEBABKAN MATINYA ORANG

(Studi Kasus Di Kepolisian Daerah Sumatera Utara)

SEFTYNA HASIBUAN

Kapal dianggap tidak laik laut karena terbukti tidak memenuhi persyaratan ketentuan yang ditetapkan demi keamanan dan keselamatan kapal. Kondisi kapal sangatlah penting dalam menjamin sampainya penumpang atau barang untuk sampai ke tujuan. Walaupun kapal-kapal yang dioperasikan sudah berusia tua, namun tetap dituntut harus dalam keadaan laik laut agar tidak membahayakan kapalnya sendiri, anak buah kapal, muatan yang dibawanya, dan juga lingkungannya. Walaupun kondisi kapal menjadi hal penting demi keselamatan penumpang, namun dalam realitanya hal inilah yang banyak dilalaikan oleh pemilik jasa angkutan laut maupun nahkoda kapal. Kelalaian terhadap keselamatan penumpang akan berakibat pada ditegakkannya hukum yang dalam hal Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Sifat penelitian yang digunakan adalah deskriptif analitis yang menggunakan jenis penelitian yuridis empiris, dengan menggunakan data primer dan sekunder. Data primer diperoleh dengan cara wawancara. Data sekunder diperoleh dengan cara studi kepustakaan atau studi dokumentasi. Kemudian, seluruh data dan informasi diolah dengan menggunakan analisis data kualitatif.

Berdasarkan hasil penelitian dipahami bahwa faktor penyebab tindak pidana yang dilakukan nahkoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya orang diantaranya yaitu karena faktor kelebihan muatan, faktor alam (*force majeure*), faktor medan/lintasan yang mengakibatkan tubrukan, faktor teknis/kondisi kapal, serta adanya faktor manusia (kepiawaian nahkoda kapal). Pengaturan hukumnya diatur dalam Pasal 302 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan juga dalam ketentuan umum Pasal 359 KUHP. Upaya kepolisian dalam menangani yaitu melakukan upaya penegakan hukum yang dimulai dengan tindakan penyidikan serta penyelidikan terhadap kasus yang telah terjadi, sebagaimana pada kasus tenggelamnya Kapal KM Sinar Bangun ini pihak kepolisian memfokuskan pada upaya melakukan gelar perkara guna mengetahui secara detail kejadian tenggelamnya kapal tersebut akibat faktor alam atau kelalaian yang dilakukan oleh nahkoda kapal.

**Kata kunci: Kajian Pidana, Nahkoda Kapal, Matinya Orang.**



## KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

*Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarkatuh*

Pertama-tama disampaikan rasa syukur kehadiran Allah SWT yang maha pengasih lagi maha penyayang atas segala rahmat dan karunianya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Skripsi merupakan salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa yang ingin menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Sehubungan dengan itu, disusun skripsi yang berjudul **“KAJIAN PIDANA TERHADAP NAHKODA YANG MELAYARKAN KAPAL TIDAK LAIK LAUT SEHINGGA MENYEBABKAN MATINYA ORANG(Studi Kasus Kepolisian Daerah Sumatera Utara)”**.

Dengan selesainya skripsi ini, perkenankanlah diucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada: Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Dr. Agussani., M.AP atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada kami untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program Sarjana Ini. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Ibu Dr. Ida Hanifah, S.H., M.H atas kesempatan menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Demikian juga halnya kepada Wakil Dekan I Bapak Faisal, S.H., M.Hum dan Wakil Dekan III Bapak Zainuddin, S.H., M.H.

Terimakasih yang tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya diucapkan kepada Ibu Mirsa Astuti, SH., MH selaku Pembimbing dan ibu Dr. Ida Nadirah, S.H., M.H selaku Pembimbing, yang dengan penuh perhatian telah memberikan dorongan, bimbingan dan saran sehingga skripsi ini selesai, dan disampaikan juga penghargaan kepada seluruh staf pengajar Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang berkontribusi dalam memberikan pelayanan sehingga skripsi ini dapat dengan mudah diselesaikan.

Secara khusus dengan rasa hormat dan penghargaan yang setinggi-tingginya diberikan terima kasih kepada Ayahanda tercinta H. Abu Bakar Hasibuan dan Ibunda tersayang Hj. Gustina Rinelly Siregar, yang telah mengasuh dan mendidik dengan curahan kasih sayang, yang telah memberikan bantuan materil dan moril sehingga penulis dapat menyelesaikan program studi ini.

Terima kasih juga penulis ucapkan kepada Kurnia Ramadhan Hasibuan, Siti Mayika Hasibuan, Rosmaito Siagian, Kaisar Harun Hasibuan, dan Annisyah Rosyida Hasibuan, selaku saudara kandung yang sedikit banyaknya telah berperan dalam mendukung penulis untuk terselesainya skripsi ini dalam lingkungan keluarga.

Tiada gedung yang paling indah, kecuali persahabatan, untuk itu, dalam kesempatan diucapkan terima kasih kepada sahabat-sahabat yang telah banyak berperan, kepada Firda Juniarty dan juga teman-teman seperjuangan di Fakultas

Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, terima kasih atas semua kebaikannya, semoga Allah SWT membalas kebaikan kalian.

Akhirnya tiada gading yang tak retak, retaknya gading karena alami, tiada orang yang tak bersalah, kecuali Illahi Robbi. Mohon maaf atas segala kesalahan selama ini, begitupun disadari bahwa skripsi ini jauh dari sempurna. Untuk itu, diharapkan ada masukan yang membangun untuk kesempurnaannya. Terima Kasih semua, tiada lain yang diucapkan selain kata semoga kiranya mendapat balasan dari Allah SWT dan mudah-mudahan semuanya selalu dalam lindungan Allah SWT , Amin. Sesungguhnya Allah mengetahui akan niat baik hamba-hambanya.

*Assalamua'alaikum Warahmatullahi Wabarkatuh*

Medan, 09 Maret 2019

**Hormat Saya**

**Penulis,**

**SEFTYNA HASIBUAN**

**1506200413**



## DAFTAR ISI

Pendaftaran Ujian	
Berita Acara Ujian	
Persetujuan Pembimbing	
Pernyataan Keaslian	
Abstrak.....	i
Kata Pengantar.....	ii
Daftar Isi .....	v

### BAB I PENDAHULUAN

<b>A. Latar Belakang.....</b>	<b>1</b>
1. Rumusan Masalah.....	4
2. Faedah Penelitiian.....	5
<b>B. Tujuan Penelitian.....</b>	<b>5</b>
<b>C. Definisi Operasional.....</b>	<b>6</b>
<b>D. Keaslian Penelitian.....</b>	<b>7</b>
<b>E. Metode Penelitian.....</b>	<b>8</b>
1. Jenis dan Pendekatan Penelitian.....	8
2. Sifat Penelitian.....	9
3. Sumber Data .....	9
4. Alat Pengumpul Data.....	10
5. Analisis Data.....	10

## **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

<b>A. Tinjauan Umum Kajian Pidana.....</b>	<b>11</b>
<b>B. Tinjauan Umum Kapal dan Nahkoda.....</b>	<b>14</b>
<b>C. Tinjauan Umum Matinya Orang.....</b>	<b>19</b>

## **BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

A. Faktor Penyebab Tindak Pidana Yang Dilakukan Nahkoda Dalam Melayarkan Kapal Tidak Laik Laut Sehingga Menyebabkan Matinya Orang.....	23
B. Pengaturan Hukum Tindak Pidana Yang Dilakukan Nahkoda Dalam Melayarkan Kapal Tidak Laik Laut Sehingga Menyebabkan Matinya Orang.....	39
C. Upaya Kepolisian Dalam Menangani Terjadinya Tindak Pidana Yang Dilakukan Nahkoda Dalam Melayarkan Kapal Tidak Laik Laut Sehingga Menyebabkan Matinya Orang.....	58

## **BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN**

A. Kesimpulan.....	69
B. Saran.....	70

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **LAMPIRAN :**

- 1) Daftar Pertanyaan
- 2) Surat Keterangan Riset

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Indonesia sebagai negara Kepulauan, sebagaimana menurut Undang-Undang Perairan Indonesia bahwa perairan kepulauan Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai.<sup>1</sup> Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki keanekaragaman potensi wisata di berbagai pulau-pulau yang tersebar di nusantara dimana untuk menjangkau pulau tersebut harus ditempuh dengan menggunakan angkutan laut.

Transportasi laut seharusnya menjadi primadona, karena terdapat pulau-pulau yang hanya dapat di hubungkan melalui transportasi laut. Berbeda dengan negara yang bukan kepulauan, transportasi laut tentunya tidak terlalu menjadi hal yang utama melainkan merupakan pilihan dari berbagai macam moda transportasi seperti kereta api, mobil, dan lainnya. Sedangkan negara kepulauan penggunaan transportasi darat tidak selalu membantu jika tidak ditunjang dengan moda transportasi laut, seperti halnya dalam penyebrangan sungai besar, selat, dan laut di negara tersebut. Bukti-bukti yang menunjukkan bahwa bangsa Indonesia telah menggunakan kapal-kapal sebagai alat transportasi penting untuk pemenuhan kebutuhan masyarakat dari segi penyaluran menggunakan transportasi laut.

---

<sup>1</sup> Ryan Firdiansyah Suryawan. 2013. *Pengantar Kepabeahan; Imigrasi dan Karantina*. Jakarta: Mitra Wacana Media, halaman 7.



Transportasi laut selalu menjadi pilihan bagi masyarakat, khususnya dalam menggerakkan roda perekonomian. Itu karena alat transportasi laut menawarkan jasa angkut untuk penumpang ataupun mengangkut suatu komoditas perdagangan dengan jumlah yang besar dan jarak yang jauh pula, ditawarkan biaya yang relatif murah dibandingkan transportasi darat dan udara. Kapal merupakan ujung tombak untuk mendapatkan penghasilan, karena salah satu tujuan perusahaan pelayaran adalah memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya sebagai hasil dari jasa angkutan, untuk kemajuan suatu perusahaan, maka perusahaan pelayaran harus untung artinya pemasukan harus lebih besar daripada pengeluarannya, dengan demikian biaya operasi harus ditekan sekecil mungkin. Pendapatan maupun biaya operasi sangat dipengaruhi oleh perawatan kapal yang dilaksanakan dengan baik dan secara tidak langsung akan meningkatkan jumlah hari berlayar kapal.

Kondisi kapal sangatlah penting dalam menjamin sampainya penumpang atau barang untuk sampai ke tujuan. Walaupun kapal-kapal yang dioperasikan sudah berusia tua, namun tetap dituntut harus dalam keadaan laik laut agar tidak membahayakan kapalnya sendiri, anak buah kapal, muatan yang dibawanya, dan juga lingkungannya. Walaupun kondisi kapal menjadi hal penting demi keselamatan penumpang, namun dalam realitanya hal inilah yang banyak dilalaikan oleh pemilik jasa angkutan laut. Kelalaian terhadap keselamatan penumpang akan berakibat pada ditegakkannya hukum yang dalam hal Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Upaya penegakan hukum di laut khususnya yang berkaitan Undang-Undang Pelayaran yang dilaksanakan melalui suatu operasi patroli keamanan dan

keselamatan laut, baik secara parsial oleh berbagai pemangku kepentingan (*stake holder*) di laut dan secara terkoordinasi yang diselenggarakan oleh kapal-kapal patroli milik Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang ditempatkan di seluruh Pangkalan Penjaga Laut dan Pantai dan Unit Pelaksana Teknis di daerah di seluruh wilayah Negara kesatuan Republik Indonesia, ada beberapa catatan dari hasil patrol keselamatan dan keamanan laut, yaitu kasus kapal yang memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar yang berwenang, namun ketika diadakan pemeriksaan ditengah laut oleh kapal patroli ternyata tidak laik laut.

Kapal dianggap tidak laik laut karena terbukti tidak memenuhi persyaratan ketentuan yang ditetapkan demi keamanan dan keselamatan kapal. Adanya sertifikat kapal ada yang kadaluarsa, alat keselamatan kurang memadai, tanda pendaftaran kapal tidak dipasang, muatan yang berlebih/over draft, muatan tidak sesuai dengan dokumen muatan atau manifestdan sebagainya yang akan berakibat fatal jika kapal tetap berlayar. Dari permasalahan yang terjadi terkadang yang banyak melanggar adalah Nakhoda kapal yang kurang memperhatikan prosedur keamanan dan keselamatan pada kapal yang akan berakibat pada penumpang ataupun barang yang diangkutnya.

Berdasarkan hal tersebut, dalam perjalanannya, terkadang tidak bisa dihindari sering terjadi kecelakaan dalam pelayaran, berikut ini merupakan salah satu contoh kejadian kecelakaan kapal yang terjadi di Danau Toba yaitu Kapal Motor Sinar Bangun pada tanggal 18 Juni 2018. Kapal Motor ini mengangkut penumpang dari Simando di Kabupaten Samosir menuju Tigaras di Kabupaten

Simalungun. Laporan awal menunjukkan ada sekitar 80 hingga 100 penumpang yang menaiki kapal. Jumlah penumpang tersebut berubah menjadi 70. Akan tetapi, sejak pihak terkait terus menerima laporan-laporan dari pihak keluarga yang mengaku kehilangan anggota keluarga yang menaiki kapal tersebut, angka tersebut meningkat menjadi 94. Pada 19 Juni 2018, meningkatnya laporan kehilangan menyebabkan jumlah korban yang dilaporkan hilang bertambah menjadi 145 orang. 45 orang yang dilaporkan hilang diumumkan di posko Pelabuhan Simanindo, sementara 104 orang lainnya diumumkan di Pelabuhan Tigaras. Menurut laporan petugas terkait, ada sekitar 128 penumpang dan 50 kendaraan yang menaiki kapal tersebut, dan data ini bias bertambah sesuai laporan terbaru.<sup>2</sup>

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penulis tertarik untuk mengangkat penelitian dengan judul: **“Kajian Pidana Terhadap Nahkoda Yang Melayarkan Kapal Tidak Laik Sehingga Menyebabkan Matinya Orang (Studi Kasus di Kepolisian Daerah Sumatera Utara)”**.

### **1. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang tersebut, adapun yang menjadi permasalahan dalam penulisan skripsi adalah:

- a. Bagaimana faktor penyebab tindak pidana yang dilakukan nahkoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya orang?
- b. Bagaimana pengaturan hukum tindak pidana yang dilakukan nahkoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya orang?

---

<sup>2</sup> Wikipedia, "Tenggelamnya Kapal Kayu Pengangkut 70 Orang Tenggelam di Danau Toba", melalui <https://id.wikipedia.org/>, diakses pada tanggal 2 Maret 2019, Pukul 20.10 wib.



- c. Bagaimana upaya kepolisian dalam menangani terjadinya tindak pidana yang dilakukan nahkoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya orang?

## **2. Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian ini ditunjukkan kepada berbagai pihak terutama:

### a. Secara Teoritis

- 1) Dilakukannya penelitian hukum ini, diharapkan bisa memberikan gambaran mengenai kajian pidana terhadap nahkoda yang melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya.
- 2) Adanya penelitian ini diharapkan akan menambah literatur ilmiah, khususnya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara mengenai kajian pidana terhadap nahkoda yang melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya orang.

### b. Secara Praktis

Hasil penelitian ini secara praktis diharapkan dapat memberikan masukan ataupun informasi kepada khususnya pihak Kepolisian mengenai kajian pidana terhadap nahkoda yang melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya orang.

## **B. Tujuan Penelitian**

Tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui faktor penyebab tindak pidana yang dilakukan nahkoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya orang.

2. Untuk mengetahui pengaturan hukum tindak pidana yang dilakukan nahkoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya orang.
3. Untuk mengetahui upaya kepolisian dalam menangani terjadinya tindak pidana yang dilakukan nahkoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya orang.

### **C. Definisi Operasional**

Penelitian yang diajukan yaitu “**Kajian Pidana Terhadap Nahkoda Yang Melayarkan Kapal Tidak Laik Sehingga Menyebabkan Matinya Orang (Studi Kasus di Kepolisian Daerah Sumatera Utara)**”, maka definisi operasional penelitian, yaitu:

1. Tindak Pidana adalah suatu dasar yang pokok dalam menjatuhkan pidana pada orang yang telah melakukan perbuatan pidana atas dasar pertanggungjawaban seseorang atas perbuatan yang telah dilakukannya.
2. Nahkoda adalah salah satu dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggungjawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan
3. Kapal adalah kendaraan air dalam bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya.
4. Laik Laut adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

#### **D. Keaslian Penelitian**

Persoalan Nahkoda dan Pelayaran Kapal bukanlah merupakan hal baru. Oleh karenanya, penulis menyakini telah banyak peneliti-peneliti sebelumnya yang mengangkat tentang Nahkoda dan Pelayaran Kapal ini sebagai tajuk dalam berbagai penelitian. Namun berdasarkan bahan kepustakaan yang ditemukan baik melalui *searching* via internet maupun penelusuran kepustakaan dari lingkungan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan Perguruan tinggi lainnya, penulis tidak menemukan penelitian yang sama dengan tema dan pokok bahasan yang penulis teliti terkait “Kajian Pidana Terhadap Nahkoda Yang Melayarkan Kapal Tidak Laik Laut Sehingga Menyebabkan Matinya Orang (Studi Kasus Kepolisian Daerah Sumut)”. Dari beberapa judul penelitian yang pernah diangkat oleh penelitian sebelumnya, ada dua judul hampir mendekati sama dengan penelitian dalam penulisan Skripsi ini, antara lain :

1. Fitri Daefpriyeni, NPM 1310112008, Mahasiswa Universitas Andalas, Tahun 2017 yang berjudul “Pelaksanaan Penyidikan Tindak Pidana Pelayaran Di Kepolisian Perairan Daerah Sumatera Barat”. Skripsi ini merupakan penelitian Empiris yang lebih menekankan pada pelaksanaan penyidik dalam tindak pidana pelayaran di perairan Sumatera Barat.
2. Tri Wahyunto, NPM C93214088, Mahasiswa Universitas Islam Negeri Sunan Ampel, Tahun 2018 yang berjudul “Analisis Hukum Pidana Islam Terhadap Sanksi Dalam Tindak Pidana Dengan Sengaja Melayarkan Kapal Dalam Keadaan Tidak Laik Laut”. Skripsi ini lebih menekankan pada Analisis Hukum Pidana Melayarkan Kapal dalam keadaan tidak laik laut.

Secara konstruksi, substansi dan pembahasan terhadap kedua penelitian yang dilakukan oleh penulis saat ini. Dalam kajian topik bahasan yang penulis angkat kedalam bentuk skripsi ini mengarah kepada aspek kajian terkait Nahkoda dan pelayaran kapal yang menyebabkan meninggalnya orang.

## **E. Metode Penelitian**

Penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan analisa dan konstruksi yang dilakukan secara metodologis sistematis dan konsisten. Metodologis berarti sesuai dengan metode atau cara tertentu. Sistematis adalah berdasarkan suatu sistem yang berarti tidak adanya hal-hal yang bertentangan dalam suatu kerangka tertentu.<sup>3</sup>

### **1. Jenis dan Pendekatan Penelitian**

Penelitian yang dilakukan adalah penelitian yuridis empiris yang dengan kata lain adalah penelitian hukum sosiologis. Penelitian hukum sosiologi/empiris menurut Soerjono Soekanto meliputi penelitian terhadap identifikasi hukum (hukum tidak tertulis) dan penelitian terhadap efektifitas hukum.<sup>4</sup> Amiruddin dan Zainal Asikin membagi penelitian hukum sosiologi/empiris menjadi 2 (dua) macam, yaitu penelitian berlakunya hukum dan penelitian identifikasi hukum tidak tertulis. Penelitian berlakunya hukum dibedakan lagi menjadi 2 (dua), yaitu penelitian efektifitas hukum dan penelitian dampak hukum.<sup>5</sup> Pendekatan yuridis empiris bertujuan menganalisis permasalahan dilakukan dengan cara memadukan

---

<sup>3</sup> Soerjono Soekanto. 2014. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI-Press, halaman 42.

<sup>4</sup> Dyah Ochtorina Susanti dan A'an Efendi. 2014. *Penelitian Hukum (Legal Research)*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 18.

<sup>5</sup> *Ibid.*

bahan-bahan hukum (yang merupakan data sekunder) dengan data primer yang di peroleh dilapangan.<sup>6</sup>

## **2. Sifat Penelitian**

Berdasarkan tujuan penelitian hukum tersebut, maka kecenderungan sifat penelitian yang digunakan adalah deskriptif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang hanya semata-mata melukiskan keabsahan obyek atau peristiwanya tanpa suatu maksud untuk mengambil kesimpulan-kesimpulan yang berlaku secara umum.<sup>7</sup>

## **3. Sumber Data**

Sumber data dalam penelitian ini didapatkan melalui data primer dan data sekunder. Data Primer adalah data yang peneliti peroleh langsung dari lapangan yaitu berupa hasil wawancara yang didapat langsung dari Ipda Iriani selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara yang melakukan penegakan hukum terhadap pelaku tindak pidana yang dilakukan oleh nahkoda yang melayarkan kapal yang menyebabkan matinya orang. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari studi kepustakaan atau studi literatur yang terdiri atas:

- a. Bahan Hukum Primer yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

---

<sup>6</sup> Ida Hanifah, dkk. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa*. Medan: Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, halaman 19.

<sup>7</sup> *Ibid.*, halaman 20.

- b. Bahan Hukum Sekunder yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer yang berupa karya ilmiah, buku, serta yang berhubungan dengan permasalahan skripsi ini.
- c. Bahan hukum tersier yaitu berupa bahan-bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti Kamus Bahasa Indonesia, internet dan sebagainya.

#### **4. Alat Pengumpul Data**

Alat pengumpul data yang digunakan yaitu penelitian lapangan (*field research*) dengan melakukan wawancara yang didapat langsung dari Kepolisian Daerah Sumatera Utara yang khususnya mengenai kajian pidana terhadap nahkoda yang melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya orang dan studi dokumentasi yang didukung oleh bahan-bahan hukum berupa bahan-bahan dari perpustakaan yang relevan dengan penelitian.

#### **5. Analisis Data**

Metode penulisan data yang sesuai dengan penelitian hukum dengan cara deskriptif adalah menggunakan pendekatan kualitatif, merupakan suatu analisis data yang mengungkapkan dan mengambil kebenaran dari perpustakaan, yaitu dengan menggabungkan antara informasi dengan yang ada di dapat dari perundang-undangan, Peraturan-peraturan dan serta tulisan ilmiah yang ada kaitannya dengan judul ini. Untuk di analisis secara kualitatif sehingga mendapat kesimpulan untuk dipahami dengan baik.



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Tinjauan Umum Kajian Pidana**

Kamus Besar Bahasa Indonesia mendefinisikan kata kajian diawali dengan kata kaji yang artinya adalah pelajaran (terutama dalam hal agama islam); menyelidiki dan telaah pikiran.<sup>8</sup> Sebelum mengenal arti dari “pidana” terlebih dahulu mengerti akan pengertian hukum pidana itu sendiri. Sebagian besar para ahli hukum berpendapat bahwa hukum pidana adalah “kumpulan aturan yang mengandung larangan dan akan mendapatkan sanksi pidana atau hukuman bila dilanggar”. Sanksi dalam hukum pidana jauh lebih keras dibanding dengan akibat sanksi hukum lainnya, akan tetapi ada juga para ahli berpendapat sebaliknya bahwa “hukum pidana tidak mengadakan norma baru melainkan mempertegas sanksi belaka sebagai ancaman pidana sehingga hukum pidana adalah sanksi belaka.<sup>9</sup>

Pemahaman tentang pidana juga terjadi pertentangan pendapat yang dimulai sejak zaman keemasan paham sofisme bersama pengikutnya yang menyebut dirinya golongan protagoras. Golongan protagoras mengatakan bahwa “tujuan pidana harus memperhatikan masa datang dan usaha untuk mencegah agar seseorang atau orang yang lain sadar untuk tidak mengulangi kesalahan lagi”. Terutama untuk pidana mati dan pidana seumur hidup perlu ditinjau kembali, karena banyak negara yang sudah menghapuskan pidana mati dan memberlakukan

---

<sup>8</sup> Hermawan Aksan. 2013. *Kamus Bahasa Indonesia; Kosakata Lengkap di Sertai Pemakaian Secara Tepat*. Bandung: Nuansa Cendikia, halaman 92.

<sup>9</sup> Marlina. 2011. *Hukum Penitensier*. Bandung: PT. Refika Aditama, halaman 15.

pidana penjara seumur hidup dibarengi dengan adanya upaya untuk membatasi penerapan pidana penjara serta usaha untuk memperbaiki pelaksanaannya, misalnya dinegara Belanda.<sup>10</sup>

Berdasarkan hal tersebut, dapat disimpulkan bahwa pada dasarnya, tindak pidana adalah perbuatan manusia. Hal itu dapat disimpulkan berdasarkan hal-hal berikut:

1. Rumusan delik dalam undang-undang selalu dimulai dengan kata “barang siapa” yang identik dengan manusia.
2. Dalam Pasal 10 KUHP disebutkan jenis-jenis pidana yang dapat dikenakan kepada pelaku tindak pidana, seperti pidana pokok (pidana mati, pidana penjara, pidana kurungan, pidana denda) dan pidana tambahan (pencabutan hak-hak tertentu, perampasan barang-barang tertentu dan diumumkankannya keputusan hakim). Berdasarkan hal tersebut, jelas sekali kalau subjek tindak hukum pidana ini adalah manusia dan hanya dapat dikenakan pada manusia.

Van Hamel mengartikan hukum pidana adalah “semua dasar-dasar dan aturan-aturan yang dianut oleh suatu negara dalam menyelenggarakan ketertiban hukum (*rechtsorde*), yaitu yang melarang apa yang bertentangan dengan hukum dan mengenakan suatu nestapa (sanksi) kepada yang melanggar larangan-larangan tersebut”.<sup>11</sup>

Hukum pidana ada tiga bidang, yaitu: hukum pidana materiel (*substantif*), hukum pidana formil (hukum acara pidana) dan hukum pelaksanaan pidana. Dilihat dari sudut pandang secara fungsional, berarti hukum pidana dipandang

---

<sup>10</sup> *Ibid.*

<sup>11</sup> Umar Said Sugiarto. 2013. *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 235.

dari sudut bagaimana perwujudan dan bekerjanya hukum pidana dalam masyarakat. Menurut sudut pandang tersebut, hukum pidana dapat dilihat ada tiga fase, yaitu:

1. Pengancaman pidana terhadap perbuatan (yang tidak disukai) oleh pembentukan undang-undang.
2. Penjatuhan pidana kepada seseorang atau korporasi oleh hakim atas perbuatan yang dilakukan oleh orang atau korporasi tersebut.
3. Pelaksanaan pidana oleh aparat eksekusi pidana (missal lembaga pemasyarakatan) atas orang yang dijatuhi pidana tersebut.<sup>12</sup>

Perbuatan yang dapat dihukum dapat disebut dengan beberapa istilah lain, yaitu tindak pidana, peristiwa pidana, perbuatan pidana, dan *delict*. *Delict* ialah suatu perbuatan atau rangkaian perbuatan manusia, yang bertentangan dengan undang-undang atau peraturan hukum lainnya yang dilakukan dengan sengaja atau (salah atau *schuld*) oleh orang yang dapat dipertanggungjawabkan. Menurut defenisi tersebut ada beberapa anasir yang perlu diperhatikan, yaitu:

1. Perbuatan manusia;
2. Perbuatan itu harus sesuai dengan yang dilukiskan didalam ketentuan hukum;
3. Harus terbukti adanya “dosa” (salah) pada orang yang berbuat yaitu orang yang dapat di pertanggungjawabkan;
4. Pebuatan itu harus bertentangan dengan hukum;
5. Perbuatan itu harus tersedia ancaman hukumannya dalam undang-undang.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Marlina . *Op. Cit.*, halaman 2.

<sup>13</sup> Umar Said Sugiarto, *Op. Cit*, halaman 240.

## **B. Tinjauan Umum Kapal dan Nahkoda**

Kamus Bahasa Indonesia mendefinisikan kapal sebagai kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai, dan sebagainya).<sup>14</sup> Pasal 309 KUHD dirumuskan pengertian kapal yaitu semua perahu, dengan nama apapun dan jenis apapun juga. Kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal itu dianggap meliputi segala alat perlengkapannya. Dalam Pasal 309 ayat (3) KUHD menyatakan bahwa alat perlengkapan itu bukan bagian dari kapal itu sendiri, namun diperuntukkan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal. Sedangkan yang dimaksud dengan bagian kapal tersebut adalah bangunan-bangunan yang menjadi satu dengan kerangka kapal, sehingga kalau bangunan itu diambil atau dilepaskan, maka kapal menjadi rusak. Sedangkan menurut Pasal 1 angka 36 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merumuskan pengertian kapal sebagai berikut: “Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”.

Penjelasan Pasal 4 huruf b dan huruf c Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, diberikan pengertian dari jenis-jenis kapal, yaitu:

1. Kapal yang digerakkan oleh angin adalah kapal layar;
2. Kapal yang digerakkan dengan tenaga mekanik adalah kapal yang mempunyai alat penggerak mesin;

---

<sup>14</sup> Hermawan Aksan, *Op. Cit.* halaman 94.

3. Kapal yang ditunda atau ditarik adalah kapal yang bergerak dengan menggunakan alat penggerak kapal lain;
4. Kendaraan berdaya dukung dinamis adalah jenis kapal yang dapat dioperasikan di permukaan air atau di atas permukaan air dengan menggunakan daya dukung dinamis yang diakibatkan oleh kecepatan atau rancang bangun kapal itu sendiri, misalnya *jet foil*, *hidro foil*, *hovercraft*, dan kapal-kapal cepat lainnya yang memenuhi kriteria tertentu;
5. Kendaraan di bawah permukaan air adalah jenis kapal yang mampu bergerak di bawah permukaan air;
6. Alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah adalah alat apung dan bangunan terapung yang tidak mempunyai alat penggerak sendiri, serta ditempatkan disuatu lokasi perairan tertentu dan tidak berpindah-pindah untuk waktu yang lama, misalnya hotel terapung, tongkang akomodasi (*accomodatioon barge*) untuk penunjang kegiatan lepas pantai dan tongkang akomodasi (*accomodation barge*) untuk penunjang kegiatan lepas pantai dan tongkang penampung minyak (*oil storage barge*), serta unit pengeboran lepas pantai berpindah (*Mobile Offshore Drilling Units/MODU*).

Berbagai jenis kapal diatas, yang relevan bagi pengangkutan kapal niaga atau yang dapat digolongkan sebagai kapal penumpang adalah:

1. Kapal yang digerakkan oleh tenaga mekanik, digunakan untuk mengangkut barang atau kapal penumpang.

2. Kapal yang berdaya dukung dinamis, digunakan untuk mengangkut penumpang saja.

Berdasarkan konstruksi bangunan dan sifat muatan yang harus diangkut, kapal dapat dibedakan atas jenis-jenis berikut:

1. Kapal barang (*Cargo Vessel*), yaitu kapal yang dibangun khusus untuk tujuan mengangkut barang menurut jenis barang;
2. Kapal penumpang (*Passenger Vessel*), yaitu kapal yang khusus dibangun untuk mengangkut orang atau penumpang;
3. Kapal barang-penumpang (*Cargo-Passenger Vessel*), yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut penumpang dan barang secara bersama-sama.<sup>15</sup>

Kamus Bahasa Indonesia mendefinisikan Nahkoda adalah pemimpin perahu atau kapal; pewira laut yang memegang komando tertinggi di atas kapal niaga/kapten kapal.<sup>16</sup> Pengertian nakhoda dirumuskan dalam Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran: "Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan". Dari pengertian nakhoda di atas, dapat dilihat bahwa nakhoda adalah pejabat yang memegang kekuasaan tertinggi di atas kapal secara keseluruhan, sehingga rasionya, siapapun yang berada di atas kapal harus tunduk atas perintah-perintah nakhoda untuk kepentingan keselamatan, keamanan dan ketertiban selama pelayaran, termasuk bila pengusaha kapal dari kapal tersebut sedang berada di atas kapal tidak terkecuali.

---

<sup>15</sup> Zaeni Asyhadie. 2014. *Hukum Bisnis; Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers, halaman 174.

<sup>16</sup> Hermawan Aksan, *Op. Cit.* halaman 141.



Nakhoda adalah pemimpin yang memegang kedudukan paling tinggi di kapal. Pengertian pemimpin disini bukan hanya menyangkut wewenang keahlian dan komando tertinggi, tetapi pemimpin disini juga berarti:

1. Memberi intruksi kepada semua staff;
2. Menunjukkan cara pelaksanaan;
3. Memotivasi kepada semua staff untuk melaksanakan pekerjaan sesuai aturan;
4. Memimpin ABK dengan contoh yang nyata;
5. Memperhatikan seluruh jajaran ABK;
6. Memberikan kesempatan kepada semua personel untuk berpartisipasi dalam mengambil keputusan;
7. Memberikan dukungan untuk munculnya kreativitas dalam pengembangan sistem.<sup>17</sup>

Nakhoda adalah pemimpin tertinggi di atas kapal, dan membawahi departemen yaitu, Dek Departement adalah perwira dengan anak buah kapal bagian geladak. Secara garis besar, susunan dan uraian tugasnya antara lain sebagai berikut:

1. Mualim I/Ahli Nautika I (*Chief Officer/Chief Mate*), tugasnya memimpin dek departemen dan sekaligus mewakili nakhoda jika nakhoda berhalangan, bertanggung jawab tentang pelaksanaan administrasi mengenai muatan, Menyusun tata kerja kapal di geladak/dek, bertanggung jawab atas pemeliharaan kapal di bagian luar dan bagian dalam, bertugas jaga laut/navigasi selama pelayaran sesuai dengan giliran jaga, mengawasi

---

<sup>17</sup> Herman Budi Sasono, Soegiharto dan Rosadiro Cahyono. 2014. *Manajemen Kapal Niaga (Teori, Aplikasi & Peluang-Peluang Bisnis)*. Yogyakarta: Andi, halaman 7.

inventaris navigasi juga persediaan barang-barang dari bagian dek, Bertanggung jawab atas penyusunan/pemadatan muatan dalam palka/geladak/dek dengan baik.

2. Mualim II/Ahli Nautika II (*Second Officer/ Second Mate*), tugasnya membuat rencana pemadatan (*Slowage plane*) di palka/geladak sesuai dengan *Booking Tist* atau resi mualim, mengadakan verifikasi lambung timbul/*freeboard* sesudah pemuatan atau pembongkaran muatan dan pada waktu kapal siap berangkat, memeriksa baik jalannya semua perlengkapan kapal, menyusun *Hatch List* untuk barang-barang yang sudah di muat dan yang akan dibongkar di pelabuhan tujuan, sesuai dengan urutan pelabuhannya, melaksanakan administrasi dari barang-barang persediaan dibagian dek, bertugas jaga muatan apabila kapal melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan, Dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh Mualim IV.
3. Mualim III/Ahli Nautika III (*Third Officer/ Third Mate*), tugasnya merawat alat-alat penolong/sekoci, bertalian dengan ketentuan Solas International, memelihara alat-alat pemadam kebakaran dengan segala perlengkapannya, bertugas jaga muatan apabila kapal melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan sesuai dengan giliran jaganya, memimpin kegiatan dengan bertempat di haluan kapal, pada waktu kapal akan masuk/keluarpelabuhan, penurunan jangkar.
4. Serang/*Boatswain*, tugasnya sebagai pelaksana kepala kerja dibagian dek sesuai order atau perintah yang diberikan oleh mualim I, pemeliharaan kapal dan perawatan.

5. *Carpenter/Mistri*, tugasnya mengukur tangki-tangki air, tangki balas, melaksanakan tugas dalam penerimaan air, perawatan serta pemeliharaan kran-kran kamar mandi, wc dan lain-lain, sebagai tukang kayu berkewajiban untuk memperbaiki pintu-pintujendela, lemari-lemari dan furniture di kapal.
6. *Dek Store Keeper/Kasap Geladak*, tugasnya menyiapkan semua peralatan dan perlengkapan yang selalu digunakan dalam hal pemuatan pembongkaran barang. membuat tali temali untuk tangga pandu.
7. *Quarter Master/Juru mudi*, tugasnya jaga laut selama dalam pelayaran sesuai dengan giliran jaganya serta membantu mualim jaga apabila di pelabuhan, menyiapkan alat-alat bongkar muat bersama-sama anak kapal lainnya.<sup>18</sup>

Berdasarkan penjelasan di atas, Nahkoda dapat diartikan sebagai pemimpin dalam melayarkan sebuah kapal, sebagaimana yang telah disebutkan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

### **C. Tinjauan Umum Matinya Orang**

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana mengatur tentang tindak pidana yang berhubungan dengan kesalahan, yaitu tindak pidana “karena salahnya menyebabkan matinya orang” yang dinyatakan dalam Pasal 359 KUHP yang selengkapnya berbunyi: “barang siapa karena salahnya menyebabkan matinya orang dihukum penjara selama-lamanya lima tahun atau kurungan selama-lamanya satu tahun.”

---

<sup>18</sup> *Ibid.*, halaman 8-13.

Tindak pidana tersebut matinya orang tidak dikehendaki sama sekali oleh terdakwa, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan akibat dari kurang hati-hatinya atau lalainya terdakwa (delik culpa), misalnya seorang sopir menjalankan kendaraan mobil terlalu kencang sehingga menabrak orang sampai mati atau orang main-main dengan senjata api, karena kurang hati-hati meletus dan mengenai orang lain sehingga mati dan sebagainya.

Berdasarkan pasal diatas bahwa Pasal 359 KUHP adalah tindak pidana karena kelalaiannya yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia sering terjadi pada kecelakaan lalu-lintas. Menurut ilmu hukum pidana, kecelakaan merupakan salah satu bentuk tindak pidana, apabila korbannya mengalami luka-luka, terlebih lagi sampai meninggal dunia dan di dalamnya terdapat unsur kelalaian. Kecelakaan yang mengakibatkan luka atau matinya orang yang di dalamnya terdapat kelalaian merupakan suatu tindak pidana yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).

Kematian menurut Islam adalah kepastian. Hanya Allah yang mengetahui waktu dan caranya. Sebab itu manusia diwajibkan bertaqwa dengan berbuat kebaikan sepanjang waktu dan mengingat serta menyebut asma Allah setiap detik kehidupannya, sebab kematian bisa datang kapan saja tanpa mengenal usia, status sosial, ataupun kondisinya, baik sehat maupun sakit jika sudah takdirnya, maka manusia tak memiliki kemampuan apapun untuk menghindarinya. Salah satu cara meningkatkan iman dan taqwa paling mudah ialah dengan senantiasa mendekatkan diri kepadanya.

Allah telah berfirman bahwa kematian adalah hal yang nyata, bukan sebuah akhir, namun awal dari fase kehidupan yang baru, terdapat beberapa ayat Al Qur'an yang menjelaskan tentang kematian, yakni sebagai berikut:

1. QS. Ali Imran Ayat 145:

وَمَا كَانَ لِنَفْسٍ أَنْ تَمُوتَ إِلَّا بِإِذْنِ اللَّهِ كَتَبْنَا مُوَدَّتَهَا وَمَنْ يُرِدْ ثَوَابَ  
الدُّنْيَا نُؤْتِهِ مِنْهَا وَمَنْ يُرِدْ ثَوَابَ الْآخِرَةِ نُؤْتِهِ مِنْهَا وَسَنَجْزِي  
الشَّاكِرِينَ ﴿١٤٥﴾

Artinya: Sesuatu yang bernyawa tidak akan mati melainkan dengan izin Allah, sebagai ketetapan yang telah ditentukan waktunya. Barang siapa menghendaki pahala dunia, niscaya Kami berikan kepadanya pahala dunia itu, dan barang siapa menghendaki pahala akhirat, Kami berikan (pula) kepadanya pahala akhirat itu. Dan kami akan memberi balasan kepada orang-orang yang bersyukur.

Setiap hamba Allah akan meninggal dengan sepengetahuan dan atas izin Nya, tidak ada yang mampu menentukan kapan dan cara kematiannya sendiri. Sebab merupakan sebuah ketetapan yang hanya diketahui oleh Allah sebagai pencipta nya.

2. QS. Ali Imran Ayat 185:

كُلُّ نَفْسٍ ذَائِقَةُ الْمَوْتِ وَإِنَّمَا تُوَفَّوْنَ أَجُورَكُمْ يَوْمَ الْقِيَامَةِ فَمَنْ زُحِرَ  
عَنِ النَّارِ وَأُدْخِلَ الْجَنَّةَ فَقَدْ فَازَ وَمَا الْحَيَاةُ الدُّنْيَا إِلَّا مَتَاعُ الْغُرُورِ  
﴿١٨٥﴾

Artinya: Tiap-tiap yang berjiwa akan merasakan mati. Dan sesungguhnya pada hari kiamat sajalah disempurnakan pahalamu. Barangsiapa dijauhkan dari neraka dan dimasukkan ke dalam syurga, maka sungguh ia telah beruntung. Kehidupan dunia itu tidak lain hanyalah kesenangan yang memperdayakan

Tidak ada satu pun ciptaan Allah yang tidak merasakan mati, bahkan malaikat pencabut nyawa pun nantinya juga akan merasakannya dan hanya Allah yang hidup sebelum semua dibangkitkan di hari akhir atau hari pembalasan nanti. Dan kematian bukan akhir dari perjalanan seseorang, melainkan sebuah jalan untuk mencapai kehidupan baru yang lebih yaitu kehidupan di alam kubur dan di akhirat yang kekal nanti. Meskipun demikian jika kematian tersebut dilakukan dengan bunuh diri, merupakan tindakan yang dilarang oleh agama. Karena sudah jelas bahwa hukum bunuh diri dalam Islam diharamkan,

3. QS. An Nahl Ayat : 61

وَلَوْ يُؤَاخِذُ اللَّهُ النَّاسَ بِظُلْمِهِمْ مَا تَرَكَ عَلَيْهَا مِنْ ذَابَّةٍ  
وَلَكِنْ يُؤَخِّرُهُمْ إِلَىٰ أَجَلٍ مُّسَمًّى ۖ فَإِذَا جَاءَ أَجْلُهُمْ لَا يَسْتَجِيرُونَ  
سَاعَةً ۖ وَلَا يَسْتَقْدِمُونَ ﴿٦١﴾

Artinya: Jikalau Allah menghukum manusia karena kezalimannya, niscaya tidak akan ditinggalkan-Nya di muka bumi sesuatupun dari makhluk yang melata, tetapi Allah menangguhkan mereka sampai kepada waktu yang ditentukan. Maka apabila telah tiba waktunya (yang ditentukan) bagi mereka, tidaklah mereka dapat mengundurkannya barang sesaatpun dan tidak (pula) mendahulukannya.

Berdasarkan ayat-ayat tersebut diatas, maka jika Allah sudah menentukan waktu kematian seseorang, waktu kematian yang telah ditetapkan tersebut akan terjadi dengan tepat, tidak maju ataupun mundur walaupun sekejap saja.



## **BAB III**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Faktor Penyebab Tindak Pidana Yang Dilakukan Nahkoda Dalam Melayarkan Kapal Tidak Laik Sehingga Menyebabkan Matinya Orang**

Pengangkutan mempunyai peranan yang sangat luas dan penting untuk pembangunan ekonomi bangsa. Dapat dilakukan melalui udara, laut, dan darat untuk mengangkut orang dan barang. Dalam perjalanannya, pengangkutan melalui udara, laut, dan darat sering mendapat halangan ataupun hal-hal yang menghambat pengangkutan tersebut. Salah satu hambatan ataupun halangan tersebut adalah kecelakaan. Sebagaimana kecelakaan adalah peristiwa hukum pengangkutan berupa kejadian atau musibah yang tidak dikehendaki oleh pihak-pihak yang terjadi sebelum, dalam waktu, atau sesudah penyelenggaraan pengangkutan, karena perbuatan manusia atau kerusakan alat pengangkut sehingga menimbulkan kerugian material, fisik, jiwa, atau hilangnya mata pencaharian bagi pihak penumpang, bukan penumpang, pemilik barang, atau pihak pengangkut.

Pengangkutan apapun, keselamatan menjadi faktor penting demi menunjang kenyamanan dalam perjalanan. Keselamatan juga menjadi modal penting bagi berkembangnya usaha, terlebih dalam bidang jasa. Semua orang atau pengguna jasa angkutan pastinya sangat mementingkan keselamatan dalam memilih sebuah angkutan, karena keselamatan berhubungan erat dengan jiwa manusia.

Keselamatan Pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal, karena tidak diindahkannya keharusan tiap kendaraan yang berada di atas kapal untuk diikat (*lashing*), hingga pada persoalan penempatan barang yang tidak memperhitungkan titik berat kapal dan gaya lengan stabil. Dengan demikian penyebab kecelakaan sebuah kapal tidak dapat disebutkan secara pasti, melainkan perlu dilakukan pengkajian.<sup>19</sup>

Pasal 245 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa, kecelakaan kapal dapat berupa :

1. Kapal tenggelam.
2. Kapal terbakar.
3. Kapal tubrukan, dan
4. Kapal kandas.

Setiap kali seorang penumpang menaiki kapal, ia tanpa sepengetahuannya, mempertaruhkan nyawanya. Karena seringnya terjadi dan kambing hitamnya sudah tersedia dan tidak pernah protes yaitu cuaca buruk, nampaknya berita-berita seperti itu tidak lagi membuat orang tersentuh dan bahkan sebagian besar telah mampu menerimanya sebagai takdir atau peristiwa biasa dan bisa terjadi dimanapun, kapanpun dan pada siapapun. Jika ditelusuri dengan cermat sesungguhnya semua kecelakaan yang terjadi selalu berhulu pada kesalahan

---

<sup>19</sup> Wikipedia, “Keselamatan Pelayaran”, melalui <https://id.wikipedia.org>, diakses pada tanggal 2 Maret 2019, Pukul 20.10 wib.

manusia dan dalam kecelakaan kapal kebanyakan berhulu pada kelalaian mereka dalam mempersiapkan kapal agar selalu siap berlayar dengan aman.

Kecelakaan kapal tidak terjadi begitu saja, kecelakaan terjadi karena tindakan yang salah atau kondisi yang tidak aman. Kelalaian sebagai sebab kecelakaan merupakan nilai tersendiri dari teknik keselamatan. Ada pepatah yang mengungkapkan tindakan yang lalai seperti kegagalan dalam melihat atau berjalan mencapai suatu yang jauh diatas sebuah tangga. Hal tersebut menunjukkan cara yang lebih baik selamat untuk menghilangkan kondisi kelalaian dan memperbaiki kesadaran mengenai keselamatan setiap penumpang kapal.

Berikut faktor-faktor penyebab kapal tenggelam, diantaranya:

1. Kelebihan muatan

Ada pun tenggelamnya kapal penumpang yang di kemudikan nahkoda tersebut terjadi pada hari Senin 18 Juni 2018 sekira pukul 17:15 wib di perairan Danau Toba sekira kurang lebih 1 mil dari pelabuhan Tigaras Kec Dolok Perdamean Kab Simalungun. Indentitas dari kapal penumpang tersebut adalah bernama KM Sinar Bangun 4 GT.35 No 117 dan pemilik sekaligus yang menjadi nahkoda kapal tersebut adalah terdakwa (nahkoda) itu sendiri. Kapal yang dikemudikan adalah berjenis kapal Penumpang Umum dan Barang serta sebagai angkutan penyebrangan.<sup>20</sup>

Setiap kapal yang beroperasi mempunyai kapasitas tertentu mengenai jumlah muatan yang bisa ditampung dalam kapal tersebut. Oleh karena itu, agar tetap aman, jumlah muatan kapal harus sesuai dengan manifes normalnya.

---

<sup>20</sup> Hasil wawancara dengan Ipda Iriani, selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, tanggal 20 Januari 2019.

Kelebihan muatan akan menyebabkan *overdraft* atau tidak luasnya pengendalian kapal. Sebagian besar kecelakaan yang banyak terjadi adalah akibat dari jumlah penumpang yang melebihi kapasitas angkut dari kapal. Hal ini selain disebabkan kelalaian dari nahkoda kapal, kadangkala juga disebabkan kelalaian dari pengawasan pelabuhan, ketika kapal akan diberangkatkan. Selain itu juga disebabkan para pegawai pelabuhan, yang masih menganggap remeh akan standardisasi yang telah ditetapkan.

Bagi sebuah kapal laut terutama sekali apabila sedang dalam pelayaran menyebrangi lautan, peranan dan keberadaan seorang nahkoda sebagai pejabat tertinggi yang memimpin dan bertanggung jawab atas keselamatan kapal dan segala sesuatu yang berada didalamnya, mempunyai arti yang sangat penting. Juga, setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal, termasuk perlengkapannya, serta pengoperasian kapal di Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Maka dari itu Nahkoda dan/atau anak buah kapal harus memberitahukan kepada pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal apabila mengetahui bahwa kondisi kapal atau bagian dari kapalnya dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

Terlebih anak buah kapal harus mematuhi juga menaati nahkoda secara cepat dan cermat. Terkadang anak buah kapal mengabaikan perintah yang diberikan oleh Nahkoda kapal untuk memeriksa perlengkapan serta kelengkapan untuk menunjang kelancaran pelayaran. Serta para anak buah dari kapal tersebut sering kali mengambil jalan keluar yang tidak di kordinasikan terlebih dahulu dengan Nahkoda mengenai keadaan mesin yang rusak atau

kapal yang tidak layak untuk berlayar. Peristiwa seperti itulah yang banyak menyebabkan tenggelamnya kapal yang disebabkan oleh keadaan kapal yang kurang layak untuk melakukan pelayaran, akibat kelalaian Nahkoda kapal.<sup>21</sup>

Berdasarkan hal tersebut, dihubungkan dengan Kasus tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun, yang menyebabkan kapal tenggelam akibat sang Nahkoda kapal menghiraukan kapasitas penumpang dan barang pada kapalnya tersebut, sehingga membuat kapal oleng ditambah yang over kapasitas dan juga mengangkut kendaraan roda dua, sehingga kapal KM Sinar Bangun tenggelam di perairan Danau Toba kurang lebih 1 mil dari pelabuhan Simanindo Kab Samosir menuju pelabuhan Tigaras Nagori Kec Dolok Perdamean Kab simalungun, provinsi Sumatera Utara sekitar pukul 17:15 wib.<sup>22</sup>

Berdasarkan hal tersebut, sebagaimana kapal KM Sinar Bangun 4 GT.35 No 117 mengangkut penumpang over kapasitas sekitar 150 orang dan juga mengangkut kendaraan roda 2 lebih kurang 70 unit. Bahwa sesuai dengan surat kelengkapan kapal (Surat Pendaftaran dan Kelengkapan Angkutan Danau dan Penyeberangan) bahwa KM Sinar Bangun 4 GT.35 No 117 hanya bisa memuat penumpang sebanyak 45 orang dan ditambah 3 orang ABK kapal, dan tidak ada diatur dapat mengangkut kendaraan roda 2. Adapun tonase yang dapat dimuat dalam kapal tersebut adalah sekitar kurang lebih 8 ton atau 8.000

---

<sup>21</sup> Hasil wawancara dengan Ipda Iriani, selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, tanggal 20 Januari 2019.

<sup>22</sup> Hasil wawancara dengan Ipda Iriani, selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, tanggal 20 Januari 2019.

Kg. Kapal yang dilayarkan nahkoda belum ada melakukan perjalanan pada hari itu juga.<sup>23</sup>

## 2. Faktor Alam (*force majeure*)

Peristiwa tenggelamnya sebuah kapal dapat disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu dalam sebuah pelayaran yang dilakukan oleh sebuah kapal, cuaca sangat berpengaruh dalam kelancaran dan keamanan kegiatan pelayaran tersebut. Sering kali cuaca yang tidak mendukung menyebabkan terhambatnya ataupun mengganggu kegiatan pelayaran. Bahkan jika sebuah kapal melakukan pelayaran ditengah cuaca yang sedang buruk, akan menyebabkan kecelakaan.

Pada intinya sebelum melakukan pelayaran seorang Nahkoda wajib memeriksa informasi kondisi cuaca maupun iklim yang terjadi pada jalur pelayaran. Informasi mengenai cuaca dan iklim dapat diterima Nahkoda kapal dari Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika. Dan memang Perusahaan Angkutan Laut harus mengadakan ikatan dengan Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika (BMKG) demi menunjang kelancaran dan kenyamanan pada saat kegiatan pelayaran.

Faktor cuaca sangat memengaruhi perjalanan kapal. Dari laporan KNKT disebutkan, sejumlah peristiwa kapal tenggelam karena faktor cuaca buruk. Hempasan ombak dan gelombang tinggi mengakibatkan badan kapal bocor sehingga berakibat fatal. Jika dilihat dari kecelakaan yang disebabkan oleh faktor alam secara umum ada 2 penyebab yaitu karena cuaca buruk mengakibatkan kecelakaan dan karena terbawa arus dan *bow truster* rusak

---

<sup>23</sup> Hasil wawancara dengan Ipda Iriani, selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, tanggal 20 Januari 2019.

menyebabkan kecelakaan. Dalam kriteria layak laut yang terdapat dalam ISM Code, 2 penyebab kecelakaan dikarenakan kurangnya perhatian terhadap klausul kesiapan menghadapi keadaan darurat.

Kecelakaan seringkali disebabkan oleh kondisi alam yang tidak bersahabat ataupun kondisi cuaca yang sedang buruk. Banyak Nahkoda yang menghiraukan kondisi cuaca pada saat pelayaran, padahal sudah ada laporan mengenai kondisi cuaca yang terjadi pada jalur pelayaran. Faktor cuaca disini dapat berupa angin yang sangat kencang, gelombang yang sedang meninggi, hujan yang sangat lebat, ataupun kabut yang dapat menghalangi jarak pandang dari Nahkoda tersebut. Serta arus yang sangat deras yang dapat mengakibatkan terganggunya sistem navigasi dari sang Nahkoda.

Cuaca buruk adalah faktor alam tetapi seharusnya kecelakaan yang disebabkan oleh cuaca buruk dapat diantisipasi sebagai sesuatu kesiapan dalam menghadapi keadaan darurat. Dalam klausul ini juga meminta perusahaan atau pemilik kapal harus dapat mengidentifikasi potensi keadaan darurat yang terjadi di atas kapal dan prosedur yang harus dilakukan untuk mengantisipasi keadaan tersebut.

Berdasarkan hal tersebut, dihubungkan dengan Kasus tenggelamnya Kapal KM Sinar Bangun, adapun cuaca saat nahkoda melakukan penyebrangan pada saat berangkat cuaca masih dalam keadaan cerah namun pada saat kapal berada di tengah perjalanan, tiba-tiba cuaca berubah menjadi mendung dan angin kencang sehingga ombak di Danau Toba menjadi besar (tinggi). Jumlah penumpang dan sepeda motor yang dimuat pada saat itu adalah telah melebihi

dari tonase (muatan) yang diizinkan dari Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara. Adapun penyebab dari tenggelamnya kapal KM SINAR BANGUN 4 GT.35 No 117 yang dilayarkan nahkoda tersebut adalah diakibatkan dari tingginya ombak dan kencangnya angin sehingga setir (kendali) kapal tidak dapat dikendalikan atau (hilang arah) serta dikarenakan kelebihan muatan yang diangkut sehingga mempengaruhi dari stabilitas ataupun keseimbangan kapal.<sup>24</sup>

### 3. Faktor Medan/Lintasan yang mengakibatkan Tubrukan

Selain cuaca, medan lautan juga memengaruhi keselamatan perjalanan kapal. Sementara itu, kondisi di lautan seperti adanya karang, batuan, dan gunung es juga berisiko mengganggu perjalanan kapal. Oleh karena itu, penting untuk menentukan posisi jalur aman yang bisa dilintasi kapal.

Kejadian tubrukan kapal sering kali terjadi pada saat pelayaran, tubrukan yang terjadi oleh sebuah kapal dapat terjadi antara kapal dengan kapal dan kapal dengan benda keras yang dapat membahayakan kegiatan pelayaran. Ada beberapa pengertian mengenai Tubrukan kapal, suatu tubrukan kapal dapat diartikan sebagai suatu bencana laut yang menjadi sumber dari kerugian-kerugian yang timbul pada salah satu pihak atau kedua belah pihak.

Tubrukan yang terjadi antara kapal dengan kapal, biasanya disebabkan oleh perubahan haluan yang dilakukan oleh sebuah kapal yang mengakibatkan terambilnya jalur pelayaran kapal yang lainnya. Dan biasanya kejadian

---

<sup>24</sup> Hasil wawancara dengan Ipda Iriani, selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, tanggal 20 Januari 2019.



tubrukan kapal terjadi dikarenakan kurangnya komunikasi yang dilakukan antar nahkoda kapal, sehingga terjadi tubrukan kapal.

Nahkoda kapal juga harus memperhatikan beberapa peraturan agar tidak terjadi tubrukan kapal, yaitu Nahkoda kapal harus memperhatikan ruang gerak dilaut yang cukup. Ruang gerak terhadap kapal yang luas sangat memungkinkan sebuah kapal merubah haluannya dengan tujuan untuk menghindari bahaya ataupun halangan yang berada didepannya. Jika ruang gerak dari kapal tersebut terbatas, sebuah kapal tidaklah mungkin untuk merubah arah haluannya, karena akan mengganggu jalur pelayaran kapal lain ataupun menabrak se.suatu benda yang dapat menimbulkan kecelakaan.

Nahkoda pada sebuah kapal juga harus memperhatikan kecepatan kapalnya, nahkoda harus menjaga kecepatan kapal selama pelayaran. Jika Nahkoda tidak memerhatikan kecepatan kapal tersebut, apalagi menambah kecepatan kapal tersebut, memungkinkan kapal tersebut akan mengalami tubrukan dengan kapal yang berada didepannya ataupun dengan kapal yang lainnya dengan jalur yang berbeda. Walaupun kejadian tubrukan kapal terjadi karena penyalahgunaan kekuasaan oleh Nahkoda. Sang Nahkoda dengan sengaja tidak memperhatikan peraturan-peraturan dalam mengemudikan kapal. Padahal, Undang-Undang telah memberikan kekuasaan begitu besar kepada seorang Nahkoda, namun demikian Undang-Undang juga memberikan acaman

pidana dan denda keperdataan serta tindakan disipliner terhadap nahkoda, apabila Nahkoda tersebut menyalahgunakan kekuasaannya.<sup>25</sup>

Bagi Nahkoda yang bertindak buruk terhadap kapal yang dikemudikannya dengan putusan Mahkamah Pelayaran Indonesia, wewenang dari Nahkoda tersebut untuk mengemudikan kapal dicabut selama jangka waktu maksimal 2 (dua) tahun.<sup>26</sup>

#### 4. Faktor Teknis/Kondisi kapal

Kecelakaan yang dialami oleh sebuah kapal, dapat juga disebabkan oleh faktor teknis. Yang dimaksudkan dengan faktor teknis disini adalah masalah kurang cermatnya pembuat design kapal dalam membuat design kapal. Banyak kapal-kapal, terlebih kapal penumpang yang salah dalam hal design kapal tersebut. Ada juga faktor teknis dalam hal perawatan kapal terlebih mesin kapal. Perawatan yang dilakukan terkadang tidak sesuai dengan jadwal yang telah dibuat, sehingga menyebabkan mesin kapal menjadi cepat panas dan mengakibatkan sebuah kapal dapat terbakar.

Kondisi kapal juga menjadi faktor penting yang menentukan keselamatan berlayar. Saat berlayar, kapal harus dengan kondisi dan perawatan yang baik. Kebocoran pada bodi kapal menyebabkan air masuk ke dalam kapal. Oleh karena itu, perawatan dan adanya pompa air bisa meminimalisasi air yang masuk ke dalam kapal jika terjadi sesuatu yang tidak diinginkan. Pompa air harus dalam kondisi baik agar berfungsi ketika air masuk ke kapal.

---

<sup>25</sup> Hasil wawancara dengan Ipda Iriani, selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, tanggal 20 Januari 2019.

<sup>26</sup> Hasil wawancara dengan Ipda Iriani, selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, tanggal 20 Januari 2019.

Selain perawatan pompa, yang harus diperhatikan adalah perawatan mesin, kondisi bodi kapal, kemudi kapal, dan sistem komunikasi kapal.

Kecelakaan yang selanjutnya yaitu kebakaran yang di alami oleh sebuah kapal. Kecelakaan ini jarang terjadi pada saat pelayaran, lebih sering kecelakaan ini terjadi pada saat sebuah kapal sedang bersandar di pelabuhan. Kebakaran pada sebuah kapal dapat disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu :

- a. Korseleting listrik yang terjadi pada komponen-komponen mesin yang berguna untuk menjalankan motor kapal tersebut.
- b. Sabotase yang dilakukan oleh pihak-pihak tertentu, dengan tujuan tertentu
- c. Kondisi kelistrikan kapal yang tidak layak lagi untuk digunakan, yang mengakibatkan terjadinya arus pendek
- d. Tabrakan kapal yang dapat mengeluarkan bahan bakar kapal tersebut keluar, dan mungkin saja dapat mengakibatkan kebakaran kapal
- e. Lubang buang (*scuppers*) tidak dimatikan pada waktu bongkar/muat dan bahan nya yang mudah terbakar.

Berdasarkan hal tersebut, dihubungkan dengan Kasus tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun karena pada saat kapal KM Sinar Bangun 4 GT.35 No 117 dari pelabuhan Simanindo kab Samosir menuju ke pelabuhan Tigarasa kab Simalungun pada Hari senin 18 Juni 2018 sekitar jam 16:50 wib tidak dilakukan pengawasan oleh Dinas Perhubungan Kab Samosir. Dimana seharusnya tugas Dinas Perhubungan Kab Samosir salah satunya adalah mengawasi bidang lalu lintas angkutan jalan dan lalu lintas angkutan sungai, danau, dan penyebrangan sesuai ketentuan peraturan yang berlaku untuk

terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang tertib dan lancar.<sup>27</sup> Sebagaimana sebelum berangkatnya kapal Penumpang KM Sinar Bangun 4 Gt.35 No.117 ataupun kapal lainnya, ASDP (Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan) dari Dinas Perhubungan Kabupaten Samosir wajib untuk mengecek kondisi kapal yang akan berangkat, namun yang terjadi Dinas Perhubungan Kabupaten Samosir tidak pernah mengecek kondisi kapal yang akan berangkat dari pelabuhan Simanindo Kab.Samosir. Adapun surat yang ia miliki untuk menjalankan kapal tersebut yaitu surat kecakapan kelaikan selaku Nahkoda dan Sertifikat Kelaikan dan kebangsaan kapal sungai dan danau yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara. Nahkoda menjelaskan bahwa Kapal tersebut tidak memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB).<sup>28</sup>

##### 5. Faktor Manusia (Kepiawaian nahkoda kapal).

Kecelakaan yang terjadi atau dialami oleh angkutan umum terlebih angkutan laut, tidak lepas dari faktor manusia. Faktor manusia merupakan faktor yang paling besar yang diantaranya adalah kecerobohan didalam menjalankan kapal, kurangnya kemampuan awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan yang timbul dalam operasional kapal. Masih banyak awak kapal ataupun Nahkoda kapal yang menghiraukan aspek keselamatan pada saat pelayaran. Padahal sudah ada peraturan yang mengatur Nahkoda dan awak kapal untuk menjaga kenyamanan dan keselamatan kapal yang dikemudikan. Sebelum berbicara mengenai faktor manusia yang menyebabkan

---

<sup>27</sup> Hasil wawancara dengan Ipda Iriani, selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, tanggal 20 Januari 2019.

<sup>28</sup> Hasil wawancara dengan Ipda Iriani, selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, tanggal 20 Januari 2019.

kecelakaan pada angkutan laut, perlu di jelaskan terlebih dahulu pihak-pihak ataupun petugas-petugas yang mendukung kelancaran dan keselamatan pelayaran.

Berdasarkan hal tersebut, adapun pihak-pihak tersebut antara lain Nahkoda itu sendiri, yang bertanggung jawab dan memegang kekuasaan tertinggi dalam kapal. Artinya segala sesuatu baik mengenai pengoperasian, mekanisme kapal, ataupun keselamatan pada saat pelayaran, itu dipegang penuh oleh seorang nahkoda. Selain daripada Nahkoda kapal, pihak yang berperan dalam sebuah pelayaran adalah awak kapal. Awak kapal terdiri dari:

- a. Bagian Geladak (*Deck Departement*). Awak kapal bagian geladak ini bertugas untuk navigasi (pelayaran).
- b. Bagian Kamar Mesin (*Engineering Departement*). Kepala bagian mesin ini disebut “kepala kamar mesin” atau masinis kepala, tugasnya ialah menjalankan dan memelihara segala macam mesin, yang ada di kapal.
- c. Bagian Perbekalan (*Catering Departement*) Bagian ini mempunyai dua seksi, yaitu: seksi masak dan seksi pelayanan. Bagian ini adalah besar, dan lebih luas lagi di kapal penumpang, dimana organisasinya menyerupai hotel.
- d. Urusan administrasi/keuangan. Dalam kapal terkadang ditempatkan seorang petugas khusus yang mengurus administrasi/keuangan/muatan. Petugas ini disebut “*Purser*”. Urusan Kesehatan. Pada kapal penumpang terdapat pula seorang dokter dan beberapa juru rawat.

- e. Markonis. Hampir disetiap kapal ditempatkan satu atau beberapa orang markonis, yang bertugas menerima dan mengirimkan telegraf atau telepon radio.

Berdasarkan dari semua pihak yang berperan dalam sebuah pelayaran, sudah jelas bahwa masing-masing pihak sudah ada tugasnya sendiri. Dan sekali lagi para awak kapal tersebut bekerja berdasarkan perintah dari seorang Nahkoda kapal. Sering kali, kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh masing-masing pihak ataupun pihak tertentu menghiraukan perintah dari seorang Nahkoda kapal, serta kecelakaan kapal dapat terjadi karena kesalahan kordinasi antara Nahkoda kapal dengan awak kapal, yang mengakibatkan tidak berjalannya satu atau beberapa sistem kapal yang mengakibatkan kecelakaan

Orang yang mengemudikan kapal, mempunyai peran penting. Pengalaman dan kecekatan nahkoda menentukan keselamatan perjalanan kapal. Nahkoda harus mengetahui kapasitas maksimal kapal sebelum berlayar. Selain itu, kecepatan nahkoda dalam mengambil keputusan juga berpengaruh terhadap kapal yang dikemudikannya.<sup>29</sup>

Nahkoda tersebut sudah menjadi Nahkoda kapal penyeberangan danau selama kurang lebih 10 tahun. Sedangkan Anak Buah Kapal dalam KM.Sinar Bangun 4 Gt.35 No.117 sebelum kapal tenggelam berjumlah 3 (tiga) orang awak kapal dan tugas dari Anak Buah Kapal itu sebagai membongkar muatan isi kapal, menerima ongkos dari penumpang dan mengikat kapal apabila kapal sudah bersandar ke pelabuhan. Kapal KM. Sinar Bangun mempunyai tingkat

---

<sup>29</sup> Hasil wawancara dengan Ipda Iriani, selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, tanggal 20 Januari 2019.

ruang sebanyak 3 (tiga) lantai yang mana lantai pertama berfungsi untuk sebagai tempat penyimpanan barang penumpang akan tetapi apabila tidak ada barang penumpang maka lantai pertama dapat ditempati penumpang dan pada saat itu lantai pertama (dasar) di isi oleh sepeda motor penumpang, sedangkan lantai kedua adalah berfungsi untuk sebagai tempat duduk penumpang dan pada saat itu lantai dua di isi oleh penumpang sebanyak kurang lebih 100 (seratus) orang penumpang dan begitu juga lantai ketiga juga sebagai tempat duduk penumpang dan pada saat itu di huni kurang lebih 30 (tiga puluh) orang penumpang dan tempat penyimpanan sepeda motor diletakkan di lambung sebelah kiri dan lambung sebelah kanan kapal.<sup>30</sup>

Nahkoda tidak ada memiliki ataupun membuat daftar jumlah (manifest) penumpang yang ada di atas kapal pada saat berangkat dari Pelabuhan Simanindo menuju Pelabuhan Tiga Ras pada hari Senin tanggal 18 Juni 2018 sekira pukul 16.50 Wib. Bahwa Dinas Perhubungan tidak melakukan pengukuran tonase kotor (gross tonnage/GT) dan tonase bersih (net tonnage/NT) pada kapal KM Sinar Bangun.<sup>31</sup>

Kapal KM Sinar Bangun 4 Gt.35 No.117 yang tenggelam diperaian Danau Toba tidak memiliki alat-alat Meteorologi seperti Thermometer (merupakan suatu benda dan alat yang digunakan untuk mengukur suhu), Anemometer (adalah alat yang mengukur kecepatan dan tekanan angin), dan Barometer (adalah alat untuk mengukur tekanan udara) dan seharusnya yang

---

<sup>30</sup> Hasil wawancara dengan Ipda Iriani, selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, tanggal 20 Januari 2019.

<sup>31</sup> Hasil wawancara dengan Ipda Iriani, selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, tanggal 20 Januari 2019.

menyediakan alat-alat tersebut adalah Dinas Perhubungan. Nahkoda bisa selamat dari kecelakaan tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun adalah dengan cara yang mana pada saat itu Nahkoda sedang berada di tempat duduk kemudi dan pada saat kapal mulai tenggelam, Nahkoda memecahkan kaca depan kapal dan setelah kaca depan kapal pecah lalu Nahkoda keluar dan mengambang diatas air dan pada saat Nahkoda mengambang diatas air, Nahkoda melihat ada 2 orang penumpang yang mengambang diatas air dan Nahkoda langsung meminta pertolongan untuk membuka baju yang dipakai Nahkoda serta sepatu. Dan setelah itu ada salah satu penumpang tersebut memberikan helm sepeda motor yang dipakai penumpang sebagai pelampung tersebut dan setelah helm tersebut saya terima dari salah satu korban penumpang lalu saya dibantu berenang dengan menggunakan helm tersebut sebagai pelampung hingga kapal kayu penyeberangan penumpang yang bermerek Cinta Dame dan setelah itu awak kapal kayu penyeberangan penumpangan dengan merek Cinta Dame menarik Nahkoda hingga masuk kedalam kapal tersebut.<sup>32</sup>

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 41 bahwa perusahaan angkutan laut bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan yang diangkut diatas kapal. Tanggung jawab yang dimaksud dapat berupa kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang, serta kerugian pihak ketiga. Biasanya tanggung jawab dari pihak yang menyediakan jasa angkutan laut bagi penumpang yang mengalami luka-luka atau cacat

---

<sup>32</sup> Hasil wawancara dengan Ipda Iriani, selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, tanggal 20 Januari 2019.



sementara akan ditanggung biaya pengobatan sampai sembuh. Jika suatu kecelakaan kapal menimbulkan korban jiwa, maka pihak keluarga korban yang meninggal dunia akan mendapatkan santunan yang diberikan oleh pihak penyedia jasa angkutan laut.

Kecelakaan dapat terjadi dimana saja, kapan saja, dan menimpa siapa saja. Maka dari itu sudah menjadi tanggung jawab bersama untuk menjaga kenyamanan dan keselamatan pada saat berlayar. Awak kapal maupun pihak yang menyediakan angkutan laut tersebut harus memperhatikan kelayakan kapal, apakah kapal tersebut dalam keadaan layak atau tidak untuk berlayar, juga memeriksa kelengkapan dan perlengkapan dalam menunjang keselamatan pada saat berlayar apakah semua sudah memenuhi standard operasional apa belum. Sedangkan para penumpang wajib menjaga perlengkapan dan kelengkapan keselamatan didalam kapal agar tidak rusak ataupun dicuri, serta para penumpang wajib mengikuti semua peraturan yang telah dibuat oleh penyedia jasa angkutan laut, selama berlayar.

## **B. Pengaturan Hukum Tindak Pidana Yang Dilakukan Nahkoda Dalam Melayarkan Kapal Tidak Laik Sehingga Menyebabkan Matinya Orang**

Transportasi laut merupakan salah satu cara untuk menyalurkan kebutuhan dari kebutuhan utama sampai dengan kebutuhan pelengkap atau penunjang. Tidak bisa dipungkiri bahwa sarana dan prasarana transportasi laut di Negara kepulauan seperti Indonesia telah menjadi pendukung utama dalam pergerakan penyeluran barang dalam jumlah besar dengan menggunakan kapal laut. Dari segi ekonomi dan bisnis penggunaan sarana transportasi dengan kapal laut lebih efektif dan

besar manfaatnya. Sehingga dengan adanya sarana prasarana transportasi laut seperti kapal laut berguna untuk pemindahan barang-barang dan orang dari satu tempat ke tempat yang lainnya, diharapkan akan dapat diikuti oleh aktifitas ekonomi masyarakat yang berdampak baik dan positif dalam peningkatan ekonomi di wilayah-wilayah Indonesia.

Indonesia telah mengundang Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran dan masih banyak undang-undang dan peraturan-peraturan lainnya yang mengatur segala hal ikhwal yang berkaitan dengan lalu lintas lewat laut, pengangkutan barang dan/atau orang melalui laut, kegiatan kenavigasian dan perkapalan sebagai sarana transportasi laut termasuk aspek keselamatan serta penegakan hukumnya.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan bahwa yang dimaksud dengan pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, pelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang transportasi dalam negeri maupun antar negara. Angkutan berarti memindahkan orang dan atau barang dari satu titik ke titik lain dengan menggunakan kendaraan. Alat yang berperan sebagai angkutan laut adalah kapal laut.

Ketentuan tindak pidana di bidang pelayaran diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam Undang-Undang Nomor 17

Tahun 2008, yang dimaksud dengan pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.<sup>33</sup>

Berdasarkan hal tersebut, terkait dengan unsur-unsur pidana di bidang pelayaran, yakni sebagai berikut:

1. Setiap orang:
  - a. Yang mengoperasikan kapal asing untuk mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan diwilayah perairan Indonesia;
  - b. Yang melayani kegiatan angkutan laut khusus yang mengangkut muatan barang milik pihak lain dan atau mengangkut muatan barang milik pihak lain dan/atau mengangkut muatan atau barang umum tanpa izin.<sup>34</sup>
2. Nahkoda angkutan sungai dan danau:
  - a. Yang melayarkan kapalnya ke laut tanpa izin dari syahbana;
  - b. Yang mengoperasikan kapal pada angkutan sungai dan danau tanpa izin trayek;
  - c. Yang mengoperasikan kapal pada angkutan penyeberangan tanpa memiliki persetujuan pengoperasian kapal;
  - d. Yang tidak melaksanakan kewajibannya untuk mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos;
  - e. Yang mengangkut barang khusus dan barang berbahaya tidak sesuai dengan persyaratan undang-undang;

---

<sup>33</sup> Aziz Syamsuddin. 2014. *Tindak Pidana Khusus*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 53.

<sup>34</sup> *Ibid.*

- f. Yang membangun dan mengoperasikan pelabuhan sungai dan danau tanpa izin; dan
- g. Yang memanfaatkan garis pantai untuk melakukan kegiatan usaha tambat kapal dan bongkar muat barang atau menaikkan dan menurunkan penumpang untuk kepentingan sendiri diluar kegiatan di pelabuhan, terminal khusus, dan terminal untuk kepentingan sendiri tanpa izin.<sup>35</sup>

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dalam Pasal 117 huruf (a) berbunyi: Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan:

1. Kelaiklautan kapal;
2. Kenavigasian.

Berdasarkan hal tersebut, pada ayat (2) dijelaskan lebih rinci mengenai kategori Kelaik kapal dijelaskan yang dimaksud pada ayat (1) huruf (a) wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi:

1. Keselamatan dan keamanan kapal;
2. Perhatian utama pencemaran dari kapal;
3. Pengendalian kapal;
4. Batas pemuat kapal dan pemuatan;
5. Kesejahteraan anak buah kapal dan kesehatan penumpang;
6. Status hukum kapal;
7. Pengaturan keselamatan dan perhatian pencemaran dari kapal; dan
8. Pengaturan keamanan kapal.

---

<sup>35</sup> *Ibid.*, halaman 54.

Pasal 117 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan memenuhi semua standar persyaratan kelaik kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal, Pasal 122 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran berbunyi sebagai berikut: Setiap pengendalian kapal dan pelabuhan harus memenuhi standar persyaratan keselamatan serta perlindungan lingkungan kelautan.

Kapal dianggap tidak laik laut karena terbukti tidak memenuhi persyaratan ketentuan yang ditetapkan demi keamanan dan keselamatan kapal. Hal ini menjadi perhatian penting bagi pemerintah untuk membentuk regulasi dalam rangka untuk mengatur hal-hal bagaimana pendaftaran kapal yang akan berlayar, jenis kapal yang sesuai dengan medan pelayarannya, selektif dalam merekrut nakhoda-nakhoda beserta awak-awak kapal yang professional sesuai dengan bidangnya.

Permasalahan yang terjadi terkadang yang banyak melanggar adalah Nakhoda kapal yang kurang memperhatikan prosedur keamanan dan keselamatan pada kapal yang akan berakibat pada penumpang ataupun barang yang diangkutnya. Adapun nakhoda yang melanggar prosedur keselamatan untuk kapal, muatan dan penumpang maka akan berakibat hukum seperti yang ditegaskan dalam Pasal 302 Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Sebagaimana menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dalam Pasal 1 angka 41, diberi pengertian: “Nakhoda kapal adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”.

Ketentuan pelayaran haruslah tunduk pada Undang-Undang Pelayaran. Tidak mengindahkan manajemen ataupun prosedur keselamatan seperti melayarkan kapal yang tidak laik laut merupakan pelanggaran hukum. Seperti adanya nakhoda yang melanggar prosedur keselamatan untuk penumpang maka akan berakibat hukum seperti yang ditegaskan dalam Pasal 302 dan Pasal 303 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Pasal 302 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran berbunyi :

1. Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah)
2. Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
3. Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).

Pasal 303 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran berbunyi:

1. Setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud dalam pasal 122 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).
2. Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
3. Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10

(sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).

Berdasarkan hal tersebut, dalam kasus kecelakaan kapal, baik yang terkait langsung maupun tidak langsung pun diberikan porsi pertanggungjawaban masing-masing. Tapi yang pasti, aturan ini tegas memberikan sanksi baik secara administratif maupun pidana terhadap pihak-pihak yang terbukti melanggar hal-hal yang dipersyaratkan. Sebagian hasil investigasi kecelakaan menunjukkan bahwa faktor kesalahan manusia (*human error*) seringkali menjadi penyebabnya.

Sebutlah yang pertama, Nakhoda. Peran orang yang punya jabatan tertinggi di antara anak buah kapal (ABK) ini sangat vital mulai dari dokumentasi perizinan kapal, memastikan kelaikan kapal sebelum layar, sampai terjadinya kecelakaan. Nakhoda diberikan tanggung jawab oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 terkait keselamatan dan keamanan kapal. Sehingga apabila nakoda melanggar ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dapat terancam dengan pidana penjara dan pidana denda.

Nakhoda wajib membuat buku catatan kapal (*log book*) yakni catatan yang berisi kondisi kapal terkait operasional kapal seperti kondisi kapal, kondisi teknis dari kapal yang mesti diperbaiki kalau ada yang rusak. Apabila ternyata kondisi kapal diketahui tidak layak, nakhoda berhak menolak melayarkan kapal, begitu pula sebaliknya. Atas kondisi itu, dijelaskan dalam Pasal 138 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yaitu: Nakhoda berhak menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2). Nakhoda memberitahukannya kepada pejabat pemeriksa keselamatan kapal. Bisa diperlukan, pemilik, operator kapal,

dan nakhoda diminta turut membantu proses pemeriksaan-pemeriksaan dan pengujian kapal itu. tapi di sisi lain lazimnya si pemilik kapal kadangkala tidak menghiraukan hal ini. Namun pada Pasal 249 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dijelaskan: “Kecelakaan kapal berdasarkan Pasal 245 menjelaskan merupakan tanggung jawab Nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain”.

Ancaman pidana itu tidak hanya buat Nakhoda, pemilik kapal pun juga berpotensi diberi tanggungjawab dan ancaman sanksi mengenai keselamatan dan keamanan pada Pasal 40 huruf (a) dan (b) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008:

1. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
2. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Tidak hanya itu pada Pasal 305 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa: “Setiap orang yang tidak memelihara kapalnya sehingga tidak memenuhi sesuai persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 130 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).”

Berdasarkan hal tersebut, selain dari pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 58 Undang-undang Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan berbunyi:

1. Pemilik, operator, nakhoda atau pemimpin kapal wajib memelihara dan merawat kapalnya sehingga kapal selama dioperasikan tetap memenuhi



persyaratan keselamatan kapal dan sesuai dengan data yang terdapat pada sertifikat kapal.

2. Setiap kapal wajib dilimbungkan sesuai dengan jadwal yang ditentukan untuk pelaksanaan pemeliharaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).
3. Ketentuan lebih lanjut mengenai pemeliharaan dan perawatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Keputusan Menteri.

Berdasarkan hal tersebut, dalam melaksanakan fungsi dan tugas keselamatan dan keamanan kapal, pemerintah dalam hal ini adalah syahbandar diberikan fungsi dan tugas sebagaimana diatur dalam Pasal 208 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang 2008 berbunyi:

“Dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) Syahbandar mempunyai tugas:

1. memperhatikan kelaikkapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
2. perhatian tertib perjalanan kapal di perairan pelabuhan dan lalu lintas pelayaran;
3. memperhatikan kegiatan-kegiatan alih batas muat di perairan pelabuhan;
4. memperhatikan kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air;
5. memperhatikan kegiatan pemberhatian kapal;
6. memperhatikan pemanduan;
7. memperhatikan turun naik muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun;
8. memperhatikan pengisian bahan bakar kapal;
9. memperhatikan ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
10. memperhatikan pengerukan dan reklamasi pulau;

11. memperhatikan kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan untuk kapal;
12. melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan kecelakaan kapal;
13. memimpin regu penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan
14. memperhatikan pelaksanaan perlindungan lingkungan kelautan.

Tentu syahbandar dalam melaksanakan fungsi dan tugasnya yang diamanatkan oleh Undang-undang harus bisa mempertanggungjawabkan tugas dan fungsinya. Dalam prakteknya undang-undang dan regulasi-regulasi yang sudah mengatur fungsi dan tugas masing-masing pihak serta pertanggungjawaban oleh pihak-pihak yang berkaitan langsung maupun tidak dalam pengoperasian kapal. Namun tidak menciptakan keadaan-keadaan yang seharusnya aman dan terkendali sehingga banyak kapal-kapal di Indonesia yang tenggelam, terbakar, tabrakan yang memakan korban hingga ratusan nyawa seperti yang terjadi di danau Toba, akibat muatan penumpangnya melebihi kapasitas penumpang yang seharusnya. Tenggelam akibat kapal yang tidak laik untuk dioperasikan namun nakhoda tetap melayarkan kapal tersebut dalam hal ini nakhoda yang disalahkan tetapi dalam hal kelaikan kapal bukan hanya nakhoda yang bertanggungjawab akan tetapi pemilik kapal serta syahbandar juga ikut bertanggungjawab, sebagaimana korban Korban selamat berjumlah 21 orang, Korban Meninggal berjumlah 3 orang, serta Korban yang belum ditemukan berjumlah 164 orang.<sup>36</sup>

Berdasarkan hal tersebut, mengenai bagaimana pertanggungjawaban pidana syahbandar memang di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang

---

<sup>36</sup> Hasil wawancara dengan Ipda Iriani, selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, tanggal 20 Januari 2019.

pelayaran dalam ketentuan pidana tidak mengatur bagaimana pertanggungjawaban pidana oleh syahbandar, namun mengenai pertanggungjawaban secara pidana oleh pihak syabandar sesuai dengan kronologis diatas, syabandar memberikan izin berlayar kepada nakhoda kapal KM Sinar Bangun untuk berlayar padahal kapal tersebut tidak laik laut.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sudah mengatur segala fungsi, tugas dan wewenang dalam rangka pemenuhan syarat keselamatan dan keamanan. Syahbandar bertanggungjawab yang dimana ia seharusnya melakukan pengawasan, namun pihak syahbandar tidak melakukannya sesuai dengan apa yang diperintahkan oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Untuk menentukan pertanggungjawaban pidana harus mempunyai unsur-unsur:

1. Kemampuan bertanggung jawab atau dapatnya dipertanggungjawabkan dari si pembuat.
2. Adanya kaitan psikis antara pembuat dan perbuatan, yaitu adanya sengaja atau kesalahan dalam arti sempit (culpa). Pelaku mempunyai kesadaran yang mana pelaku seharusnya dapat mengetahui akan adanya akibat yang ditimbulkan dari perbuatannya
3. Tidak adanya dasar peniadaan pidana yang menghapus dapatnya dipertanggungjawabkan sesuatu perbuatan kepada pembuat.

Dikatakan seseorang mampu bertanggungjawab bilamana seseorang keadaan jiwanya:

1. Tidak terganggu oleh penyakit terus-menerus atau sementara (*temporair*);

2. Tidak cacat dalam pertumbuhan (gagu, idiot, imbecile, dan sebagainya), dan
3. Tidak terganggu karena terkejut, hypnotisme, amarah yang meluap, pengaruh bawah sadar/reflexe bewenging, melindur/slaapwandel, mengigau karena demam/koorts, nyidamdan lain sebagainya. Dengan perkataan lain dia dalam keadaan sadar.

Kemampuan jiwanya:

1. Dapat menginsyafi hakekat dari tindakannya;
2. Dapat menentukan kehendaknya atas tindakan tersebut, apakah akan dilaksanakan atau tidak; dan
3. Dapat mengetahui ketercelaan dari tindakan tersebut.

Berdasarkan hal tersebut, dan yang kedua adanya unsur kesalahan yaitu kesalahan dianggap ada, apabila ia sengaja atau karena ia lalaian telah melakukan perbuatan yang mengakibatkan keadaan atau akibat yang dilarang oleh hukum pidana dan dilakukan dengan mampu bertanggung jawab. Kesalahan dan kelalaian seseorang dapat diukur dengan apakah pelaku tindak pidana itu mampu bertanggung jawab, yaitu bila tindakannya itu memuat empat unsur yaitu:

1. Melakukan perbuatan pidana dan memenuhi unsur-unsur pidana;
2. memenuhi umur tertentu untuk mampu bertanggung jawab;
3. Memiliki satu bentuk kesalahan yang merupakan kesengajaan (dolus) dan kealpaan/kelalaian (culpa);
4. Tidak mempunyai alasan pemaaf.

Yang disini kesengajaan dibagi menjadi tiga jenis yaitu:

1. Sengaja memiliki niat (*Oomerk*)

Kesengajaannya yang bersifat mencapai tujuan (*oogmerk*) si pelaku dapat dimintai pertanggungjawaban, mudah dapat dimengerti oleh orang-orang awam. Maka apabila kesengajaan semacam ini ada pada suatu tindak pidana, tidak ada yang tidak mengakui, bahwa si pelaku memang harus dikenakan hukuman pidana ini lebih terlohat apabila dikemukakan, bahwa dengan adanya kesengajaan yang bersifat tujuan ini, dapat dibilang si pelaku benar-benar mengkehendaki perbuatan untuk mencapai akibat yang menjadi pokok alasan diadakannya ancaman hukum pidana (*constitutief gevolg*).

2. Sengaja dengan Kepastian (*zekerheidsbewustzijn*)

Kesengajaan sejenis ini ada apabila si pelaku dengan perbuatannya, tidak bertujuan untuk mencapai akibat yang menjadi dasar dari delict, tetapi ia mengetahui benar, bahwa akibat itu pasti akan terjadi dan muncul.

3. Sengaja dengan Kemungkinan (*Dolus eventualis, mogelijkeheidsbewustzijn*)

Seseorang melakukan suatu perbuatan pidana dengan maksud untuk menimbulkan suatu akibat tertentu, tetapi disamping itu ia sadar bahwa ia mungkin akan mengakibatkan suatu tindak pidana yang lainnya yang tidak diharapkan.

Kealpaan/Kelalaian merupakan salah satu bentuk kesalahan yang timbul karena pelakunya tidak memenuhi standar perilaku yang telah ditentukan menurut undang-undang, kelalaian itu terjadi dikarenakan perilaku orang itu sendiri. Kelalaian menurut hukum pidana terbagi dua macam yaitu:

1. Kealpaan perbuatan, apabila hanya dengan melakukan perbuatannya sudah merupakan suatu peristiwa pidana, maka tidak perlu melihat akibat yang timbul dari perbuatan tersebut sebagaimana ketentuan Pasal 205 KUHP;
2. kealpaan akibat, merupakan suatu peristiwa pidana kalau akibat dari kealpaan itu sendiri sudah mengakibatkan akibat yang dilarang oleh hukum pidana, misalnya cacat atau matinya orang lain sebagaimana yang diatur dalam Pasal 359, 360, 361 KUHP.

Unsur-unsur kealpaan, yaitu:

1. Pelaku melakukan berbuat lain dari apa yang seharusnya diperbuat menurut hukum tertulis maupun tidak tertulis, sehingga sebenarnya ia telah melakukan suatu perbuatan (termasuk tidak berbuat) yang melawan hukum;
2. Pelaku telah berlaku kurang hati-hati dalam bertindak, ceroboh dan kurang berpikir panjang; dan
3. Perbuatan pelaku itu dapat dihukum, oleh karena itu pelaku harus bertanggung jawab atas akibat dari perbuatannya tersebut.

Kealpaan (culpa), pada umumnya, dibedakan atas :

1. Culpa dengan kesadaran. kelalaian yang disadari, contohnya antara lain sembrono (*roekeloos*), lalai (*onachtzaam*), tidak acuh. Dimana seseorang sadar akan risiko, tetapi berharap akibat buruk tidak akan terjadi;
2. Culpa tanpa kesadaran, kelalaian yang tidak disadari, contohnya antara lain kurang berpikir (*onnadentkend*), lengah (*onoplettend*), dimana seseorang seyogianya harus sadar dengan risiko, tetapi tidak demikian.

Unsur-unsur delik terdiri atas unsur subjektif dan unsur objektif. Terhadap unsur-unsur tersebut dapat diutarakan sebagai berikut:

### 1. Subjektif

Unsur subjektid adalah unsur yang berasal dari dalam diri pelaku. Atas hukum menyatakan “tidak ada hukuman kalau tidak ada kesalahan” (*an act doea not make a person guilty unleaa the mind ia guilty or actus non facit reum nisk mena sit rea*). Kesalahan yang dimaksud disini adalah kesalahan yang diakibatkan oleh kesengajaan (*intention/opzet/dolus*) dan kealpaan (*neglihence or schuld*). Pada umumnya para pakar telah menyetujui bahwa “kesengajaan” terdiri atas 3 (tiga) bentuk yakni:

- a. Kesengajaan sebagai maksud (*oogmerk*);
- b. Kesengajaan dengan keinsafan pasti (*opzet als zekerheidsbewustzijn*);
- c. Kesengajaan dengan keinsafan akan kemungkinan (*dolus evantualis*)

Kealpaan adalah bentuk kesalahan yang lebih ringan dari kesengajaan.

Kealpaan terdiri atas 2 bentuk yakni:

- a. Tak berhati-hati;
- b. Dapat menduga akibat perbuatan itu.

### 2. Unsur objektif

Unsur objektif adalah unsur dari luar diri pelaku yang terdiri atas:

- a. Perbuatan manusia berupa :
  - 1) *Act* yakni perbuatan aktif atau perbuatan pasif;
  - 2) *Omission* yakni perbuatan pasif atau perbuatan negatif yaitu perbuatan yang mendiamkan atau membiarkan

b. Akibat (*result*) perbuatan manusia.

Akibat tersebut membahayakan atau merusak, bahkan menghilangkan kepentingan-kepentingan yang dipertahankan oleh hukum, misalnya nyawa badan, kemerdekaan, hak milik, kehormatan dan sebagainya.

c. Keadaan-keadaan (*circumstances*)

Pada umumnya keadaan tersebut dibedakan anatad lain:

- 1) Keadaan pada saat perbuatan dilakukan;
- 2) Keadaan setelah perbuatan dilakukan
- 3) Sifat dapat dihukum dan sifat melawan hukum.  
Sifat dapat dihukum berkenaan dengan alasan-alasan yang membebaskan si pelaku dari hukuman. Adapun sifat melawan hukum adalah apabila perbuatan itu bertentangan dengan hukum yakni berkenaan dengan larangan atau perintah.

Berdasarkan hal tersebut, jadi kelalaian yang diketahui atau disadari terjadi jika seseorang tidak memenuhi suatu perbuatan, namun dia tahu apabila dia tidak memenuhi perbuatan tersebut, maka akan menimbulkan akibat yang dilarang dalam hukum pidana. Sedangkan kealpaan yang tidak disadari terjadi apabila pelaku tidak sama sekali memikirkan kemungkinan adanya suatu akibat dari perbuatannya atau keadaan tertentu, dan apabila ia telah memikirkan hal itu sebelumnya maka ia tidak akan melakukannya.

Berdasarkan hal tersebut, dalam hal ini pihak syabandar khususnya telah melakukan kealpaan dengan kesadaran yaitu kelalaian yang disadari, contohnya



antara lain sembrono (*roekeloos*), lalai (*onachtzaam*), tidak acuh. Dimana seseorang sadar akan risiko, tetapi berharap akibat buruk tidak akan terjadi. Dan memenuhi unsur-unsur kealpaan yaitu:

1. Pelaku melakukan lain dari apa yang seharusnya diperbuat berdasarkan hukum tertulis maupun tidak tertulis, sehingga pada dasarnya ia telah melakukan suatu perbuatan (termasuk tidak berbuat) yang melawan hukum;
2. Pelaku melakukan suatu perbuatan dan tidak berlaku kurang hati-hati, ceroboh dan kurang berpikir panjang; dan
3. Perbuatan pelaku itu dapat dihukum, maka dari itu pelaku harus bertanggung jawab atas akibat dari perbuatannya tersebut.

Tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun pihak syahbandar memenuhi unsur kealpaan pada Pasal 359 KUHP: “Barangsiapa karena (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati diancam dengan pidana paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun”. Syahbandar sudah diberi fungsi, tugas dan wewenang oleh undang-undang sebagaimana mestinya, namun pihak syahbandar tidak melakukannya yaitu melakukan pengecekan atau pengawasan akibat kelalaiannya tersebut yang dimana ia seharusnya menyadari resiko jika tidak melakukan pengecekan atau pengawasan sebelum ia mengeluarkan izin berlayar untuk kapal KM Sinar Bangun sehingga menimbulkan kerugian dan kematian kepada penumpang kapal KM Sinar Bangun.

Berdasarkan hal tersebut, mengenai pertanggungjawaban pidana oleh pemilik kapal sudah diatur oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran misalnya pada Pasal 103 yang berbunyi:

1. Setiap kapal yang sudah mendapatkan sertifikat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 ayat (1) wajib dipelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
2. Menjaga dan pemeliharaan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara berkala dan sewaktu-waktu.
3. Dalam keadaan tertentu Menteri dapat memberikan pembebasan sebagian persyaratan yang ditetapkan dengan tetap memperhatikan keselamatan kapal.

Nakhoda diberi bagian tanggungjawab dalam aspek keselamatan dan keamanan oleh Undang-undang yang cukup besar porsinya bahkan pada Pasal 249 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran bahwa nakhoda bertanggungjawab penuh jika terjadi kecelakaan kapal. Kecuali dapat dibuktikan lain. Namun ada pertanggungjawaban yang bukan merupakan porsi nakhoda dalam hal keselamatan dan keamanan, ada juga yang merupakan porsi tanggungjawab yang diberikan ke pemilik kapal yaitu dalam hal memelihara kapal yang diamanatkan oleh Undang-Undang pada Pasal 130 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang berbunyi:

1. Setiap kapal yang memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 ayat (1) wajib dipelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
2. Pemeliharaan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara berkala dan sewaktu-waktu.
3. Dalam keadaan tertentu Menteri dapat memberikan pembebasan sebagian persyaratan yang ditetapkan dengan tetap memperhatikan keselamatan kapal.

Berdasarkan hal tersebut, dalam hal pemenuhan kelaiklautan seperti yang dijelaskan di atas dengan ancaman pidana. Seharusnya pemilik kapal mengetahui bahwa dia bertanggungjawab dalam pemenuhan kelaiklautan kapal dan memelihara kelaiklautan kapal yang sudah mendapatkan sertifikat keselamatan dan keamanan seperti yang ada Pasal 130 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi:

1. Setiap kapal yang memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 ayat (1) wajib dipelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
2. Pemeliharaan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara berkala dan sewaktu-waktu.
3. Dalam keadaan tertentu Menteri dapat memberikan pembebasan sebagian persyaratan yang ditetapkan dengan tetap memperhatikan keselamatan kapal.

Berdasarkan hal tersebut, maka pemilik dalam hal ini kealpaan dengan kesadaran yang dimana sama dengan pihak syahbandar bahwa pemilik kapal mengetahui bahwa ia diberi tanggungjawab oleh Undang-undang untuk memelihara kapalnya supaya yang harus dipenuhi dalam rangka untuk keselamatan dan keamanan penumpang maupun muatan barang namun ia tidak memenuhi tanggungjawab tersebut, pemilik kapal selain memenuhi unsur kelalaian yang menyebabkan hilangnya nyawa yang ada pada Pasal 359 KUHP yang berbunyi: “Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun”

Berdasarkan hal tersebut, sesuai dengan Pasal 305 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran jika pemilik tidak memelihara kapalnya sehingga tidak memenuhi syarat keselamatan maka dipidana penjara dan denda. selain dari pada Pasal diatas pemilik kapal juga memenuhi unsur-unsur pidana pada Pasal 303 Undang-undang Pelayaran yang berbunyi:

1. Setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud dalam pasal 122, dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).
2. Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
3. Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).

Berdasarkan hal diatas, maka pemilik kapal dalam hal ini bertanggungjawab secara pidana berdasarkan Pasal-pasal diatas atas terjadinya kecelakaan kapal yang terjadi di perairan danau toba yang dialami oleh Kapal KM Sinar Bangun.<sup>37</sup>

### **C. Upaya Kepolisian Dalam Menangani Terjadinya Tindak Pidana Yang Dilakukan Nahkoda Dalam Melayarkan Kapal Tidak Laik Sehingga Menyebabkan Matinya Orang**

Pelayaran yang tidak laik laut karena *over draft* (kelebihan muatan), maka penyelidikan dilakukan sebagai langkah awal dalam mengungkap terjadinya delik.

---

<sup>37</sup> Hasil wawancara dengan Ipda Iriani, selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, tanggal 20 Januari 2019.

Pada tahap penyelidikan dalam rangka hukum acara pidana meminta kecermatan dari penegak hukum yang dalam hal penanganan perkara oleh Penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, sebagaimana dengan melakukan tindakan penyelidikan. Adapun penyelidikan memiliki prosedur sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana yaitu :

1. Sumber tindakan penyidik :
  - a. Penyidik mengetahui terjadinya peristiwa yang patut diduga merupakan tindak pidana;
  - b. Penyidik menerima laporan dan/atau pengaduan;
  - c. Penyidik menerima penyerahan tersangka yang tertangkap tangan.
2. Tindakan penyidik berikutnya :
  - a. Penyidik wajib menunjukkan tanda pengenal Pasal 104.
  - b. Mempunyai wewenang sebagaimana ditentukan dalam Pasal 5 ayat (1).
3. Tindakan penyidik dalam hal tersangka tertangkap tangan Tanpa menunggu perintah penyidik, maka penyidik wajib segera melakukan tindakan yang diperlukan, sebagaimana wewenangnya yang tersebut dalam Pasal 5 ayat (1).
4. Tindakan penyidik dalam hal tersangka tidak tertangkap tangan
  - a. Penyidik setelah melakukan upaya penyelidikan, maka harus melaporkan kepada penyidik;
  - b. Tindakan berikutnya, penyidik harus dilakukan berdasarkan perintah penyidik.
5. Laporan dan berita acara.

Atas tindakan-tindakan yang telah dilakukan, penyidik wajib membuat berita acara dan melaporkan kepada penyidik di daerah hukumnya. Pasal 102 ayat (3).

Berdasarkan hal tersebut, dalam perkara pelayaran yang tidak laik laut karena kelebihan muatan, maka Penyidik bertindak melakukan upaya-upaya penyelidikan atas dugaan telah terjadinya suatu tindak pidana. Namun berdasarkan hasil penelitian penulis, penyelidikan terhadap dugaan adanya tindak pidana pelayaran berupa pelayaran kapal yang tidak laik laut karena kelebihan muatan hanya sebatas pada Gelar Perkara Awal pada tahap penyelidikan. Yang dimaksud penyidik dalam KUHAP (Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana) adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia atau pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yg diberi wewenang khusus oleh Undang-Undang untuk melakukan penyidikan. Sedangkan penyidikan adalah tindakan penyidik untuk mencari & mengumpulkan bukti, untuk membuat terang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangka.

Hasil wawancara yang dilakukan dengan Pihak Kepolisian Daerah Sumatera Utara bahwa tindakan pihak kepolisian pada saat terjadinya kejadian yaitu pada hari Senin, tanggal 18 Juni 2018, sekira Pukul 08:00 wib pada saat regu I pos Pam Simanindo ada di pelabuhan "Ketupat Toba 2018" di pos Pam Simanindo Kabupaten Samosir dan pada Pukul 17:00 wib, pada saat tim regu I kepolisian Daerah Sumatera Utara mendapatkan informasi bahwasanya telah tenggelamnya 1 (satu) unit kapal KM. Sinar Bangun 6 di daerah perairan danau toba dan pada saat itu anggota Regu 1 pos Pam Simanindo melakukan

pertolongan dan penyelamatan serta melihat kejadian tersebut dengan menggunakan Kapal Ferry KMP Sumut I, sehingga Tim Regu 1 pos Pam Simanindo, pergi menuju tempat kejadian, dan sesampai ditempat kejadian anggota regu I pos Pam Simanindo serta ABK kapal Ferry KMP Sumut I tidak ada melihat lagi 1 (satu) unit Kapal KM Sinar Bangun 6 yang kecelakaan dan dimana para penumpang kapal KM Sinar Bangun 6 berenang di perairan Danau Toba yang mencoba bertahan yang dimana pada saat, anggota Regu I pos Pam Simanindo beserta ABK kapal Ferry KMP Sumut I melakukan pertolongan dengan melemparkan pelampung dan ban yang berada di kapal Ferry KMP Sumut I.<sup>38</sup>

Pada saat itu berada di perairan Danau Toba tidak ada lagi di perairan Danau Toba didaerah tersebut dan yang dimana anggota beserta ABK kapal Ferry KMP Sumut I tetap melakukan pencarian, namun hasil yang didapat adalah hanya berhasil menyelamatkan 1 (satu) orang perempuan dalam keadaan masih hidup dan 1 (satu) orang perempuan yang dalam keadaan meninggal dunia, kemudian tim regu membawa kedua korban tersebut menuju pelabuhan Tigaras Kec. Dolok Pardamaen Kab. Simalungun, dan setelah anggota mengantarkan kedua korban tersebut, anggota regu I pos Pam Simanindo kembali ke Pelabuhan Simanindo Kec Simanindo Kab Samosir dengan menggunakan kapal Ferry KMP Sumut I sambil melakukan pencarian disepanjang perjalanan.<sup>39</sup>

Penegakan hukum yang dilakukan adalah proses dilakukannya upaya tegaknya norma secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam aktifitas pelayaran

---

<sup>38</sup> Hasil wawancara dengan Ipda Iriani, selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, tanggal 20 Januari 2019

<sup>39</sup> Hasil wawancara dengan Ipda Iriani, selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, tanggal 20 Januari 2019.

kapal dan dalam proses penegakan hukum tersebut melibatkan penegak hukum dalam bidang pelayaran, yaitu Penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara. Dalam penerapan sanksi pidana, maka haruslah melalui proses peradilan pidana sebagaimana diatur secara formal dalam Undang-Undang Nomor 8 tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) dimana setiap bentuk tindak pidana yang terjadi ditangani melalui tahapan Pre Ajudikasi, Ajudikasi dan Post Ajudikasi.

### 1. Pre ajudikasi

Pada tahapan ini lembaga atau instansi penegak hukum terlibat secara langsung yaitu penyidik Polri ataupun Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) melakukan suatu tindakan berdasarkan informasi atau laporan bahwa telah terjadi suatu tindak pidana pelayaran kapal yang tidak laik laut karena over draft. Dari hasil penyidikan kemudian diteruskan ke Kejaksaan dengan berbagai tahapan-tahapan.

### 2. Ajudikasi

Proses ajudikasi ini setelah melewati proses Pre Ajudikasi yang melibatkan penyidik dan jaksa, setelah berkas dinyatakan lengkap atau P21 oleh Jaksa barulah dilimpahkan ke pengadilan untuk disidangkan. Maka lembaga penegak hukum yang berperan aktif dalam proses Ajudikasi adalah lembaga peradilan yang menyidangkan perkara-perkara yang ada.

### 3. Post Ajudikasi

Dalam post ajudikasi ini yang memiliki peranan adalah lembaga pemasyarakatan yang merupakan lembaga penegak hukum yang terakhir dari



proses *Integrated Criminal Justice System* (Sistem Peradilan Pidana Terpadu). Dikatakan demikian karena dalam lembaga inilah dilaksanakan proses eksekusi terhadap terdakwa untuk semua tindak pidana yang telah diputuskan oleh pengadilan yang telah memiliki kekuatan hukum tetap (*inkracht van gewijske*).

Hasil penelitian terhadap perkara Nakhoda yang melayarkan kapal tidak laik laut karena kelebihan muatan prosesnya hanya berhenti pada tahap penyelidikan saja yaitu proses BAP disertai pembinaan dan tidak ada lagi proses penyidikan. Bukti tidak adanya penyidikan karena tidak adanya SPDP (Surat Pemberitahuan Dimulainya Penyidikan) yang disampaikan ke pihak Kejaksaan. Hal ini mengindikasikan bahwa *Criminal Justice System* (Sistem Peradilan Pidana) tidaklah berjalan. Tahapan berkelanjutan dari Pre Ajudikasi, Ajudikasi sampai ke Post Ajudikasi sebagai prosedur untuk lahirnya putusan pidana tidaklah terwujud. Sebagaimana kasus kelebihan muatan yang dilakukan oleh Nakhoda, penerapan sanksinya hanya sampai pada proses gelar perkara awal dan kemudian melakukan pembinaan kepada pelaku dan sampai saat ini belum ada sanksi pidana yang dijatuhkan kepada Nakhoda.<sup>40</sup>

Penanganan perkara yang hanya sebatas pada gelar perkara awal pada tahap penyelidikan disebabkan karena tidak adanya alokasi dana khusus untuk penyidikan dari kementerian, minimnya sarana prasarana ataupun rendahnya kualitas SDM (Sumber Daya Manusia) di bidang hukum seperti halnya juga penyidik kepolisian yang seharusnya dari Pendidikan Tinggi Hukum yang

---

<sup>40</sup> Hasil wawancara dengan Ipda Iriani, selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, tanggal 20 Januari 2019.

bergelar Sarjana Hukum.<sup>41</sup> Menurut analisis peneliti bahwa penanganan perkara terhadap nakhoda yang melanggar prosedur keselamatan untuk penumpang yang akan berakibat hukum seperti yang ditegaskan dalam Pasal 302 jo. Pasal 117 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran seharusnya melalui penyelidikan dan penyidikan oleh penyidik sebagai tahapan untuk melahirkan sanksi pidana. Tanpa penyelidikan dan juga penyidikan, suatu perkara pidana tidak dapat dimeja hijaukan terlebih lagi melahirkan suatu putusan pidana.

Tidak sampainya penanganan perkara ke tahap penyidikan terhadap nakhoda yang diduga melanggar Pasal 302 jo. 117 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran selain dikarenakan SDM juga karena tidak adanya anggaran penyidikan. Penyidikan suatu yang urgen dalam mengungkap suatu perkara pidana, sehingga harus adanya anggaran penyidikan serta tunjangan bagi penyidik dalam penanganannya suatu perkara.

Di Indonesia kewenangan dalam melakukan proses penyidikan dimiliki oleh lebih dari satu lembaga. Diketahui bahwa kewenangan pihak kepolisian dalam Tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum dan memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. selain pada 3 (tiga) tugas pokok di atas POLRI memunyai tugas dalam melakukan koordinasi, pengawasan, dan pembinaan teknis terhadap kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil, dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa (Pasal 14 ayat (1) f Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian).

---

<sup>41</sup> Hasil wawancara dengan Ipda Iriani, selaku penyidik Kepolisian Daerah Sumatera Utara, tanggal 20 Januari 2019.

Beberapa hal diantaranya adalah Pengawasan, Koordinasi antar Penyidik, dan yang lebih penting adalah hasil penyidikan yang terkadang antara penyidik POLRI dengan penyidik dari instansi tertentu mempunyai standar yang berbeda satu dengan yang lainnya. Jika diperhatikan ketentuan Pasal 7 ayat (1) KUHAP terlebih jika dihubungkan dengan beberapa bab dalam Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), seperti Bab V (Penangkapan, Penahanan, Penggeledahan, Penyitaan, dan Pemeriksaan Surat) serta Bab XIV (Penyidikan), ruang lingkup wewenang dan kewajiban penyidik adalah sangat luas antara lain:

1. Menerima laporan atau pengaduan dari seorang tentang adanya tindak pidana;
2. Melakukan tindakan pertama pada saat di tempat kejadian;
3. Menyuruh berhenti seseorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal dari tersangka;
4. Melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan dan penyitaan;
5. Melakukan pemeriksaan dan penyitaan surat;
6. Mengambil sidik jari dan memotret seseorang;
7. Memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
8. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungan dengan pemeriksaan perkara;
9. Mengadakan penghentian penyidikan;
10. Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.

Memperhatikan ruang lingkup wewenang di dapat diragukan lagi bahwa proses penyidikan sejatinya bukan proses yang sederhana, karena itu tidak setiap institusi dapat melaksanakannya. Apalagi hanya dilakukan oleh institusi yang

tugas pokoknya sejatinya bukan sebagai penyidik karena dikhawatirkan dapat menimbulkan kesalahan prosedural yang berpotensi menyebabkan terlanggarnya hak asasi manusia seseorang.

Berkaitan dengan hal yang dijelaskan di atas tentang substansi penyidikan yang mencakup tentang kewenangan penyidik Polri maupun Penyidik Pegawai Negeri Sipil dalam Undang-Undang Pelayaran pun juga diatur tentang Penyidikan oleh PPNS di bidang Pelayaran akan tetapi didalam Pasal 282 ayat (1) KUHAP dikatakan bahwa “selain penyidik Polri” dari kalimat di dalam pasal ini saja sudah jelas bahwa Penyidik Kepolisian juga berhak untuk melakukan penyidikan dalam tindak pidana pelayaran hingganya jika pasal ini tidak dirubah akan mencederai asas hukum yang mengatakan bahwa ketentuan khusus itu mengesampingkan ketentuan umum.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pada Pasal 283 ayat (3) yang berbunyi: “Penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menyampaikan hasil penyidikan kepada penuntut umum melalui pejabat penyidik polisi Negara Republik Indonesia”. Bahwa pada pasal ini jelas dikatakan bahwa PPNS dalam menyampaikan hasil penyidikan harus melalui pejabat penyidik dari Polri padahal kedudukan PPNS dan penyidik Polri adalah sama tetapi dalam pasal ini seolah olah PPNS itu dianggap kurang cakap ataupun kurang mampu dalam melakukan penyidikan padahal seyogyanya PPNS juga diberikan keleluasaan dalam menyampaikan hasil penyidikannya secara langsung kepada jaksa penuntut seperti yang dilakukan oleh penyidik Polri.

KUHAP mengatur hubungan di antara Polri dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil adalah sebagai berikut:

1. Penyidik pegawai negeri sipil (PPNS) berkedudukan di bawah Koordinasi dan pengawasan penyidik Polri (Korwas)
2. Untuk kepentingan penyidikan, penyidik Polri memberikan petunjuk kepada penyidik pegawai negeri sipil tertentu dan memberikan bantuan penyidikan yang diperlukan (Pasal 107 ayat (1) KUHAP)
3. Penyidik pegawai negeri sipil tertentu, harus melaporkan kepada penyidik Polri tentang adanya suatu tindak pidana yang sedang disidik, jika dari penyidikan itu oleh penyidik pegawai negeri sipil ditemukan bukti yang kuat untuk mengajukan tindak pidananya kepada penuntut umum (Pasal 107 ayat (2) KUHAP)
4. Apabila penyidik pegawai negeri sipil telah selesai melakukan penyidikan, hasil penyidikan tersebut harus diserahkan kepada penuntut umum. Cara penyerahan hasil penyidikan tersebut kepada penuntut umum dilakukan penyidik pegawai negeri sipil melalui penyidik Polri (Pasal 107 ayat (3) KUHAP)
5. Apabila penyidik pegawai negeri sipil menghentikan penyidikan yang telah dilaporkan kepada penyidik Polri, penghentian penyidikan itu harus diberitahukan kepada penyidik Polri dan penuntut umum (Pasal 109 ayat (3) KUHAP). Yang perlu mendapat perhatian dalam hal penghentian penyidikan oleh penyidik pegawai negeri sipil adalah meskipun pada saat pelaporan tindak pidana yang sedang disidiknya, penyidik pegawai negeri sipil cukup

memberitahukan atau melaporkan penyidikan itu kepada penyidik Polri, tidak perlu diberitahukan kepada penuntut umum, namun dalam hal penghentian penyidikan, disamping harus memberitahukan penghentian tersebut kepada penyidik Polri, juga harus memberitahukan penghentian penyidikan tersebut kepada penuntut umum.

Berdasarkan hal tersebut, jadi dapat disimpulkan bahwa Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang melakukan proses dan/atau tindakan penyidikan posisinya di dalam substansi atau perundang-undangan menjadi kurang absolut yang berdampak pada kurangnya integritas seorang PPNS dalam hal melakukan penyidikan oleh karena substansi yang telah dijelaskan diatas yang dapat dikatakan melemahkan posisi sebagai seorang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS).

## BAB IV

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. Kesimpulan

1. Faktor penyebab tindak pidana yang dilakukan nahkoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya orang diantaranya yaitu karena faktor kelebihan muatan, faktor alam (*force majeure*), faktor medan/lintasan yang mengakibatkan tubrukan, faktor teknis/kondisi kapal, serta adanya faktor manusia (kepiawaian nahkoda kapal).
2. Pengaturan hukum tindak pidana yang dilakukan nahkoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya orang yaitu diatur dalam Pasal 302 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyebutkan bahwa Setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritime serta jika perbuatan sebagaimana dimaksud mengakibatkan kematian seseorang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah). Dan juga dalam ketentuan umum Pasal 359 KUHP menyebutkan bahwa Barangsiapa karena (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati diancam dengan pidana paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.
3. Upaya kepolisian dalam menangani terjadinya tindak pidana yang dilakukan nahkoda dalam melayarkan kapal tidak laik sehingga menyebabkan matinya

orang yaitu melakukan upaya penegakan hukum yang dimulai dengan tindakan penyidikan serta penyelidikan terhadap kasus yang telah terjadi, sebagaimana pada kasus tenggelamnya Kapal KM Sinar Bangun ini pihak kepolisian memfokuskan pada upaya melakukan gelar perkara guna mengetahui secara detail kejadian tenggelamnya kapal tersebut akibat faktor alam atau kelalaian yang dilakukan oleh nahkoda kapal.

## **B. Saran**

1. Hendaknya masyarakat turut mendukung dalam hal menjaga keselamatan dalam hal berkendara menggunakan jasa pengangkutan kapal, sebab faktor masyarakat juga sangat mendukung untuk menimalisir terjadinya kecelakaan kapal di perairan akibat kelebihan muatan pada kapal.
2. Hendaknya pemerintah dapat mengatur secara khusus perbuatan yang dilakukan nahkoda kapal dalam bentuk perbuatan kelalaian sebagaimana yang sebelumnya sudah di atur dalam Pasal 359 KUHP, akan tetapi pasal tersebut kurang mendukung untuk dijatuhkan kepada nahkoda yang melakukan kelalaian dalam membawa kapal.
3. Hendaknya pihak kepolisian melakukan penyidikan dalam kasus tenggelamnya kapal dengan mengikut sertakan instansi-instansi lain dalam memberikan keterangan khususnya menyangkut pengawasan yang kurang efektif yang tidak dilakukan oleh instansi pengawasan kapal.



*Mis* Buku? Telah di periksa.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

- Aziz Syamsuddin. 2014. *Tindak Pidana Khusus*. Jakarta: Sinar Grafika. ✓
- Dyah Ochtorina Susanti dan A'an Efendi. 2014. *Penelitian Hukum (Legal Research)*. Jakarta: Sinar Grafika. ✓
- Herman Budi Sasono, Soegiharto dan Rosadiro Cahyono. 2014. *Manajemen Kapal Niaga (Teori, Aplikasi & Peluang-Peluang Bisnis)*. Yogyakarta: Andi. ✓
- Hermawan Aksan. 2013. *Kamus Bahasa Indonesia; Kosakata Lengkap di Sertai Pemaknaan Secara Tepat*. Bandung: Nuansa Cendikia. ✓
- Ida Hanifah, dkk. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa*. Medan: Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. ✓
- Marlina. 2011. *Hukum Penitensier*. Bandung: PT. Refika Aditama. ✓
- Ryan Firdiansyah Suryawan. 2013. *Pengantar Kepabeanan; Imigrasi dan Karantina*. Jakarta: Mitra Wacana Media. ✓
- Soerjono Soekanto. 2014. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI-Press. ✓
- Umar Said Sugiarto. 2013. *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika. ✓
- Zaeni Asyhadie. 2014. *Hukum Bisnis; Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers. ✓

### B. Peraturan Perundang-Undangan

- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. ✓
- Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana. ✓
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia. ✓
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. ✓

### C. Internet

Wikipedia, "Keselamatan Pelayaran", melalui <https://id.wikipedia.org>, diakses ✓  
pada tanggal 2 Maret 2019, Pukul 20.10 wib.

Wikipedia, "Tenggelamnya Kapal Kayu Pengangkut 70 Orang Tenggelam di ✓  
Danau Toba", melalui <https://id.wikipedia.org/>, diakses pada tanggal 2  
Maret 2019, Pukul 20.10 wib.