

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP NAHKODA YANG
MENYEBABKAN KECELAKAAN TENGGELAMNYA KM. SINAR
BANGUN DI DANAU TOBA TAHUN 2018
(Studi Putusan dengan Nomor Perkara 229/Pid.Sus/2018/PN Blg)**

SKRIPSI

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

Oleh:

**WICKY SYAHFITRI
1806200013**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2022**



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJLIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/09/2019
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<http://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#)



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 Kamis, tanggal 13 Oktober 2022, Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan, menimbang:

MENETAPKAN

NAMA
NPM
PRODI/BAGIAN
JUDUL SKRIPSI

WICKY SYAHFITRI
1806200013
HUKUM/ HUKUM PIDANA
PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP
NAHKODA YANG MENYEBABKAN
KECELAKAAN TENGGELAMNYA KM. SINAR
BANGUN DI DANAU TOBA TAHUN 2018 (Studi
Putusan dengan Nomor Perkara 229/Pid.Sus/2018/PN
Blg)

Dinyatakan : (B+) 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. FAISAL, S.H., M. Hum.
NIDN: 0122087502

Sekretaris

Dr. ZAINUDDIN, S.H., M.H.
NIDN: 0118047901

ANGGOTA PENGUJI:

1. HARISMAN, S.H., M.H.
2. ERWIN ASMADI, S.H., M.H.
3. FAISAL RIZA, S.H., M.H.

1.

2.

3.



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Site: www.umh.ac.id | www.umsumedan.ac.id

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<http://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [fahum](#) [umsu](#) [umsu](#) [umsu](#) [umsu](#)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

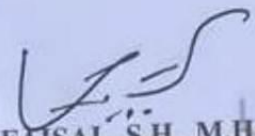
Pendaftaran Skripsi Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, bagi:

NAMA : WICKY SYAHFITRI
NPM : 1806200013
PRODI/BAGIAN : HUKUM/HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP NAHKODA YANG MENYEBABKAN KECELAKAAN TENGGELAMNYA KM. SINAR BANGUN DI DANAU TOBA TAHUN 2018 (Studi Putusan dengan Nomor Perkara 229/Pid.Sus/2018/PN Blg)
PENDAFTARAN : Tanggal, 10 OKTOBER 2022

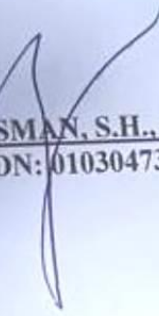
Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah lulus dari Ujian Sripsi penulis berhak memakai gelar:

SARJANA HUKUM (S.H)

Diketahui
DEKAN FAKULTAS HUKUM


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

PEMBIMBING


HARISMAN, S.H., M.H.
NIDN: 0103047302

UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Sila mengawal nombor ini agar disebarkan
nombor dan tanggalnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 29/SK/BAN-PT/Akred/PT/10/2019
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<http://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : WICKY SYAHFITRI
NPM : 1806200013
PRODI/BAGIAN : HUKUM/HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP NAHKODA YANG MENYEBABKAN KECELAKAAN TENGGELAMNYA KM. SINAR BANGUN DI DANAU TOBA TAHUN 2018 (Studi Putusan dengan Nomor Perkara 229/Pid.Sus/2018/PN Blg)

DISETUJUI UNTUK DISAMPAIKAN KEPADA
PANITIA UJIAN SKRIPSI

Medan, Oktober 2022

DOSEN PEMBIMBING

HARISMAN, S.H., M.H.

NIDN: 0103047302

UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 28/SK/ BAN-PT/Akred/PT/18/2019
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
http://fahum.umsu.ac.id fahum@umsu.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Wicky Syahfitri
NPM : 1806200013
Program Studi/Fakultas : Ilmu Hukum/Hukum
Bagian : Hukum Pidana
Judul Skripsi : Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Nahkoda Yang Menyebabkan Kecelakaan Tenggelamnya KM. Sinar Bangun Di Danau Toba Tahun 2018

Dengan ini menyatakan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya. Apabila ternyata di kemudian 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, Oktober 2022.

Saya yang menyatakan,



Wicky Syahfitri



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<http://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [umsu](#) [umsu](#) [umsu](#) [umsu](#)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA

NAMA : Wicky Syahfitri
NPM : 1806200013
PRODI/BAGIAN : Ilmu Hukum/Pidana
JUDUL SKRIPSI : Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Nahkoda yang Menyebabkan Kecelakaan Tenggelmnya KM. Sinar Bangun Di Danau Toba Tahun 2018
Pembimbing : Harisman, S.H., M.H.

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
	judul proposal dan abstrak	✓
	bab I	✓
	bab II dan III	✓
	bab IV	✓
	bab V dan bab VI	✓
	bab VII dan VIII	✓
	bab IX	✓
6/10/2022	ke halaman 6/10.20	✓
7/10/2022	ke supra skripsi	✓

Diketahui,
DEKAN FAKULTAS HUKUM

(Dr. FAISAL, SH., M.Hum)

DOSEN PEMBIMBING

(Harisman, S.H., M.H)

ABSTRAK

Kapal sebagai alat pengangkut juga harus dikelola pemeriksaannya secara teratur agar kapal selalu terjaga keselamatannya dan untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan selama perjalannya dilaut. Mutu kapal yang baik ditambah dengan kecakapan serta kerjasama yang baik dari seluruh berlayar. Untuk itu, terdapat syarat-syarat tertentu yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang harus dipenuhi oleh seluruh perangkat kapal.

Sifat penelitian yang digunakan adalah deskriptif analisis mengarah kepada penelitian hukum yuridis normatif. Sumber data yang diperoleh dalam penelitian ini bersumber dari data sekunder, data sekunder dalam penelitian bersumber pada data kewahyuan, bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, bahan hukum tersier. Alat pengumpul data dalam penelitian hukum lazimnya menggunakan studi dokumen.

Berdasarkan hasil penelitian Pengaturan tanggungjawab secara terbatas oleh Nakhoda atas kerugian yang terjadi akibat kelalaian atau kesalahannya. Tanggung jawab yang dibebankan secara pribadi kepada Nakhoda hanyalah tanggung jawab yang bersifat administratif dan pidana. Apabila Nakhoda melayarkan kapalnya tanpa menghiraukan keselamatan dan keamanan kapal sehingga menyebabkan kecelakaan pada kapal, maka kecelakaan tersebut murni merupakan tanggung jawab sang Nakhoda. menurut Majelis Hakim Terdakwa Poltak Saritua Sagala Alias Pak Yosi sebagai Nakhoda yang tetap melayarkan/ menjalankan Poltak Saritua Sagala Alias Pak Yosi telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "Nakhoda yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak layak laut sebagaimana ketentuan Pasal 117 ayat (2) yang mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda sebagaimana dakwaan alternatif kesatu. Menjatuhkan pidana kepada Terdakwa dengan pidana penjara selama 5 (lima) tahun dan 6 (enam) bulan serta denda sejumlah Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tidak dibayar oleh Terdakwa maka diganti dengan pidana kurungan selama 1 (satu) bulan.

Kata Kunci: Pertanggungjawaban Pidana, Kecelakaan Kapal, Nakhoda.

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum wr wb.

Alhamdulillah, puji syukur atas kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan karunianya sehingga saya masih diberi kesempatan untuk menyelesaikan skripsi ini dengan baik, serta shalawat serta salam kita sampaikan kepada junjungan besar kita Nabi Muhammad saw yang telah membawa kita dari alam kegelapan menuju alam yang terang benerang seperti yang telah kita rasakan pada saat ini. Skripsi merupakan salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang ingin menyelesaikan studinya, sehubungan dengan itu maka penulis Menyusun skripsi dengan judul **“Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Nahkoda Yang Menyebabkan Kecelakaan Tenggelamnya KM. Sinar Bangun Di Danau Toba Tahun 2018”**.

Dengan segala kerendahan hati, pada kesempatan ini penulis sampaikan rasa terima kasih atas doa, bantuan, dan dorongan dari berbagai pihak sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Dengan selesainya skripsi ini, perkenankanlah penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Prof Dr. Agussani, M.AP., selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
2. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
Bapak Dr. Faisal, S.H., M.Hum, Demikian juga kepada Wakil Dekan I
Bapak Dr, Zainuddin, S.H., MH. Dan Wakil Dekan III Ibu Atikah Rahmi,
S.H., M.H.

3. Bapak Faisal Riza, S.H., M.H., selaku kepala bagian Hukum Pidana
4. Bapak Harisman, S.H., M.H., selaku dosen pembimbing saya yang sangat luar biasa yang memberikan pengarahan serta motivasi kepada saya dalam penyusunan skripsi ini.
5. Seluruh Dosen, Pegawai, dan Staf Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Kepada kedua orang tua saya Bapak Suyitno dan Ibu Misnah, dan adik saya tercinta Silvia Agustina yang selalu mendoakan, membimbing, dan memberikan semangat kepada saya sehingga saya dapat menyelesaikan skripisi dengan baik.
7. Terimah kasih kepada keluarga besar penulis dan seluruh sahabat penulis, Shesil, Wanda Sukmaria, Yuliana, Adhetya Prabowo Putri, Syifa Putri Denita, Endika Syafriani, Zahwana Jihan Nasution, Dyah Harum Surtikanti, Muhammad Azay Setiawan, Dekanto Lingga, Arya Darma Sudirman, Gibran Naufal, dan teman-teman lainnya yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah memberikan dorongan dan kenangan manis Selama ini.

Akhir kata penulis berdoa' agar Allah SWT sellalu melimpahkan kasih sayang dan rahmatnya kepada kita, Semoga ilmu yang penulis peroleh selama ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri dan semua orang.

Medan, Oktober 2022

WICKY SYAHFITRI

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI.....	iv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
1) Rumusan Masalah.....	7
2) Faedah Penelitian	7
B. Tujuan Penelitian	8
C. Definisi Operasional	8
D. Keaslian Penelitian	10
E. Metode Penelitian	10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	13
A. Pengertian Pertanggungjawaban pidana.....	14
B. Nakoda yang Menyebabkan Kecelakaan Kapal	23
C. Angkutan di Perairan sungai dan danau (KM. Sinar Bangun)	30
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	37
A. Hukum Pidana Mengatur Pertanggungjawaban Nahkoda Yang Menyebabkan Tenggelamnya Kapal	38
B. Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Kecelakaan Tenggelamnya KM. Sinar Bangun Dalam Putusan Pengadilan Negeri Balige	61
C. Pertimbangan Hakim Terhadap Pertanggungjawaban Pidana Nahkoda KM. Sinar Bangun Dalam Putusan Pengadilan Negeri Balige	65
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	71
A. Kesimpulan	71
B. Saran	72

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Indonesia merupakan Negara kepulauan, sehingga diperlukan suatu sarana perhubungan yang dapat menjangkau hubungan antar daerah, dan antar pulau yang satu dengan yang lainnya. Bahkan hubungan-hubungan tersebut ini sudah semakin berkembang yang tidak hanya dilakukan antar daerah atau antar pulau di Indonesia saja tetapi juga sudah dilakukan pengangkutan dari Indonesia ke Negara lain.

Fungsi pengangkutan sendiri adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Menurut Pasal 466 KUHD yang dimaksud dengan pengangkutan adalah seseorang (atau suatu badan) yang berdasarkan suatu perjanjian-perjanjian itu berupa perjanjian charter waktu maupun perjanjian charter perjalanan ataupun perjanjian lainnya, mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang melalui laut baik untuk seluruhnya maupun untuk sebagiannya.¹

Pengangkutan pada pengangkutan perairan adalah perusahaan angkutan perairan dengan menggunakan kapal yang mendapat izin operasi dari pemerintah dengan memungut bayaran. Pengangkutan perairan daratan dapat berupa pengangkutan sungai, danau dan penyebrangan laut. Penyelenggaraan pengangkutan di perairan dalam negeri (pengangkutan sungai, danau dan penyebrangan laut) dilakukan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia. Penyelenggaraan pengangkutan sungai dan danau disusun secara terpadu intra

¹ Elfrida R. Gultom, 2020, *Hukum Pengangkutan Laut*, Jakarta: Mitra Wacana Media, halaman 11.

dan antarmoda yang merupakan satu kesatuan tatanan pengangkutan nasional. Pengangkutan sungai dan danau diselenggarakan oleh pengangkut yang berbentuk badan hukum dan tidak berbentuk badan hukum (warga Negara Indonesia).²

Kegiatan angkutan perairan, sungai dan danau berdasarkan perauran perundang-undangan yang berlaku, dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Kegiatan pengangkutan perairan, sungai dan danau di dalam negeri, dilakukan oleh orang perseorangan warga Negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal bendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklaut kapal serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.
2. Kegiatan angkutan perairan, sungai dan danau antara Negara Republik Indonesia dan Negara tetangga, dilakukan berdasarkan perjanjian antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Pemerintahan Negara tetangga yang bersangkutan.
3. Angkutan perairan, sungai dan danau dapat dilakukan oleh kapal berbendera Indonesia dan/atau kapal yang bebendera Negara yang bersangkutan.
4. Kegiatan perairan, sungai dan danau disusun dan dilakukan serta terpadu dengan memperhatikan intra dan antarmoda yang merupakan suatu kesatuan system transportasi nasional.
5. Kegiatan angkutan perairan, sungai dan danau dapat dilakukan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur atau trayek tidak tetap dan tidak

² Hasim Purba, 2015, *Hukum Pengangkutan Di Laut*, Medan: Pustaka Bangsa Pers, halaman: 11.

teratur.³

Kapal adalah sebuah transportasi air yang memiliki bentuk dan jenis beranekaragam, yang digerakan dengan melalui tenaga angin, mekanik, dan energy lainnya, atau ditarik, kapal termasuk sebuah transportasi yang berdaya dukung dinamis, transportasi dibawah permukaan air, serta alat apung apung atau bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Bentuk dan ukuran kapal banyak bervariasi sesuai dengan fungsi masing-masing, misalnya kapal penumpang, kapal perang, kapal tanker, atau kapal minyak, kapal pesiar dan kapal-kapal lainnya. Kapal ini juga di desain dengan teknologi canggih yang nantinya meminimalisasi kemungkinan kerusakan dan kecelakaan ditengah danau atau sungai.

Berdasarkan Pasal 245 Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran, menyatakan: “Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa: kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan kapal kandas”.

Peraturan perundang-undangan maritime meliputi substansi sebagai berikut: 1) Keselamatan berlayar; 2) Pelayaran; 3) Pengawakan kapal; 4) Pencemaran laut; 5) Peraturan ekonomi; dan 6) Hukum perdata maritime. Dalam kesempatan lain, dijelaskan oleh pakar hukum ini, yang dimaksud dengan hukum angkutan laut Indonesia ialah hukum Indonesia yang mengatur penyelenggaraan angkutan barang dan orang melalui laut.⁴

Kapal sebagai alat pengangkut juga harus dikelola pemeriksaannya secara teratur agar kapal selalu terjaga keselamatannya dan untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan selama perjalannya dilaut. Mutu kapal yang baik ditambah

³ *Ibid* halaman.13

⁴ Sentosa Sembiring, 2019, *Hukum Pengangkutan Laut* (Bandung: PT. Nuansa Aulia, halaman. 9.

dengan kecakapan serta kerjasama yang baik dari seluruh berlayar. Untuk itu, terdapat syarat-syarat tertentu yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang harus dipenuhi oleh seluruh perangkat kapal.⁵

Setiap kapal berlayar mempunyai seorang nahkoda yang memiliki peran sangat penting dalam menjalankan tugasnya dalam mengemudikan kapal ke suatu tempat ke tempat lain atau dari pelabuhan satu ke pelabuhan lain dengan selamat, aman ketika tiba ditujuan penumpang, anak buah kapal (ABK) dan muatan lainnya. Dan sebelum melakukan keberangkatan harus memperhatikan faktor cuaca, karena faktor alam sangat mempengaruhi keselamatan dari kapal laut, sehingga meskipun nahkoda dan seluruh awak kapal lainnya telah secara hati-hati menjalankan tugasnya sesuai dengan yang seharusnya, tetap ada kemungkinan terjadi kecelakaan kapal akibat dari faktor cuaca tersebut. Kemajuan teknologi diakui sangat membantu dalam memprediksi cuaca sehingga prediksi cuaca dapat meminimalisir resiko yang akan terjadi.

Pada tanggal 18 Juni 2018 sebuah Kapal Motor (KM) Sinar Bangun merupakan sebuah kapal kayu yang beroperasi setiap hari dari pelabuhan Simanindo di kabupaten Samosir menuju Pelabuhan Tiga Ras kabupaten simalungun, diduga mengangkut mutan ratusan penumpang dan puluhan sepeda motor. Dalam kondisi kelebihan kapasitas yang telah ditetapkan, KM Sinar Bangun karam setelah dihantam oleh angin dan ombak berkekuatan 12 knot.⁶

Berdasarkan dari keterangan saksi, sekitar pukul 17.30 WIB kapal tersebut terbalik ke sisi kanan selama lima menit, kemudian tertelungkup dan

⁵ M. Mahir, 2020, '*Pertanggungjawaban Pidana Nahkoda Dalam Kecelakaan Kapal*', Jakarta: Raja Grafindo, halaman, 4-5.

⁶ https://id.m.wikipedia.org/wiki/Tenggelamnya_KM_Sinar_Bangun, diakses Minggu 3 April 2022, Pukul 21.22 WIB.

tenggelamnya seluruhnya. jumlah penumpang KM Sinar Bangun diduga berjumlah 80 orang dari kapasitas maksimal hanya 43 orang. Dan berdasarkan laporan hilangnya para keluarga, KM sinar bangun diduga mengangkut hingga 206 penumpang. Sedangkan pada saat itu baru 21 orang yang berhasil dievakuasi yaitu 18 orang selamat dan 3 orang meninggal dunia.⁷

Sebagaimana terdapat pada Surah Ali Imran Ayat 45 :

وَمَا كَانَ لِنَفْسٍ أَنْ تَمُوتَ إِلَّا بِإِذْنِ اللَّهِ كَتَبْنَا مُوَجَلًّا^٥ وَمَنْ يُرِدْ ثَوَابَ الدُّنْيَا نُؤْتِهِ مِنْهَا وَمَنْ يُرِدْ ثَوَابَ الْآخِرَةِ نُؤْتِهِ مِنْهَا^٦ وَسَنَجْزِي الشَّاكِرِينَ

Artinya:“Dan setiap yang bernyawa tidak akan mati kecuali 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”.

Dilihat dari peristiwa tenggelamnya kapal tersebut menjadikan tanggungjawab atas seluruh pihak yang berkaitan dengan kapal dan pihak kepolisian juga telah menetapkan beberapa empat orang tersangka yaitu nahkoda, regulator pelabuhan simanindo, kepala pos pelabuhan simanindo, kepala angkutan sungai, dan danau perairan (ASDP). Karena KM Sinar Bangun yang tenggelam itu tidak memiliki surat persetujuan berlayar, kapal tidak laik laut, dan mengoperasikan kapal tanpa memenuhi persyaratan keselamatan serta keamanan dalam berlayar. Hal ini ditetapkan berdasarkan hasil dari penyidikan yang sudah dilakukan dan dijelaskan juga jika tersangka terbukti bersalah maka akan terkena sanksi yang sudah di

⁷<https://nasional.tempo.co/read/1100624/polisi-tetapkan-empat-tersangka-tenggelamnya-km-sinar-bangun>, diakses Sabtu 2 April 2022, Pukul 22.30 WIB.

tetapkan dalam undang-undang.

Nahkoda bertanggungjawab sepenuhnya atas keselamatan dan keamanan kapal, penumpang dan muatan dalam pelayaran, termasuk kecelakaan kapal, sebagaimana Pasal 2 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 9 tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal bahwa: “Kecelakaan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan tanggungjawab nahkoda kecuali dapat dibuktikan lain”, dengan demikian kewajiban nahkoda untuk mempersiapkan kapal yang akan berlayar dalam kondisi laik laut yang dibuktikan dengan sertifikat keselamatan. D. A. Lasse menyatakan bahwa: “Kapal yang laik laut adalah kapal memenuhi semua peraturan yang dipersyaratkan, namun keadaan itu masih kebutuhan dasar untuk digunakan berlayar dilaut. Keselamatan pelayaran masih dipertaruhkan terhadap faktor-faktor diluar kapal oleh nahkoda”.⁸

Berdasarkan penegakan hukum mengenai peristiwa yang telah terjadi diatas, membutuhkan peran dalam masyarakat maupun pihak yang berwajib. Yang dimana masyarakat mempunyai peran apabila ia menjadi korban kecelakaan karena kelalaian tersebut, maka masyarakat dapat melaporkan atau menuntut si pengelola kapal. Dan membuat laporan kepada kepolisian merupakan salah satu bentuk tercapainya penegakan hukum, setelah mendapat laporan dari masyarakat yang menjadi korban kecelakaan tenggelamnya kapal karena kelalaian dari pihak pengelola kapal tersebut, kemudian dari pihak kepolisian melakukan penindakan dan penyidikan apabila adanya indikasi telah terjadinya pelanggaran dalam undang-undang yang telah ditetapkan.

Peristiwa kecelakaan tersebut menjadi sebuah tragedi dan mengundang

⁸ Hasrianto, ‘*Pertanggungjawaban Nahkoda Pada Peristiwa Kecelakaan Kapal Menurut Undang-Undang Pelayaran*’, *Jurnal Ilmu Hukum*, Volume VII.No.1 (2021), halaman. 4.

banyak perhatian orang. Nahkoda pun menjadi tersangka atas terjadinya kecelakaan KM. Sinar Bangun. Dan berdasarkan dari konteks penelitian diatas peneliti ingin mengangkat suatu tema yang akan menjadi judul penelitian ini yaitu “Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Nahkoda Yang Menyebabkan Kecelakaan Tenggelamnya KM. Sinar Bangun Di Kabupaten Simalungun Tahun 2018”.

1) Rumusan Masalah

- a) Bagaimana hukum pidana mengatur pertanggungjawaban nahkoda yang menyebabkan tenggelamnya kapal?
- b) Faktor-faktor apa saja yang menyebabkan kecelakaan tenggelamnya kapal KM. Sinar Bangun?
- c) Bagaimana Pertimbangan hakim terhadap pertanggungjawaban pidana nahkoda KM. Sinar Bangun dalam putusan pengadilan Negeri Balige?

2) Faedah Penelitian

Berdasarkan penulisan proposal ini, diharapkan dapat memberikan hal positif dan manfaat, baik manfaat teoritis maupun praktis. Faedah dari segi teoritis adalah faedah sumbangan baik kepada ilmu pengetahuan pada umumnya maupun kepada ilmu hukum pada khususnya. Sedangkan faedah dari segi praktis adalah penelitian negara, bangsa, masyarakat, dan pembangunan.⁹

1. Manfaat Teoritis

- a. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan akademis berupa pengetahuan terhadap perkembangan ilmu hukum khususnya dalam perkembangan hukum pidana.

⁹ Ida Hanifah dkk, 2018, *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa*, Medan: CV Pustaka Prima, halaman, 16.

b. Dalam hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman kepada mahasiswa dan masyarakat luas pada umumnya, terkait pada pertanggungjawaban pidana nahkoda yang menyebabkan kecelakaan tenggelamnya KM. Sinar Bangun di Danau Toba tahun 2018.

2. Manfaat Praktis

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan berguna sebagai sumbangan pemikiran bagi masyarakat tentang pertanggungjawaban pidana terhadap nahkoda yang menyebabkan kecelakaan tenggelamnya KM. Sinar Bangun di Danau Toba tahun 2018.
- b. Hasil penelitian ini dapat memberikan perlindungan hukum bagi korban dalam pertanggungjawaban pidana nahkoda yang menyebabkan kecelakaan tenggelamnya KM. Sinar Bangun di Danau Toba Tahun 2018.

B. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui hukum pidana yang mengatur pertanggungjawaban nahkoda yang menyebabkan kecelakaan tenggelamnya kapal.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan tenggelamnya kapal KM. Sinar Bangun
3. Untuk mengetahui pertimbangan hakim terhadap pertanggungjawaban pidana nahkoda KM. Sinar Bangun dalam Putusan Pengadilan Negeri Balige.

C. Definisi Operasional

Definisi operasional atau kerangka konsep adalah kerangka yang berhubungan antara definisi-definisi atau konsep khusus yang akan diteliti.¹⁰ Sesuai dengan judul penelitian yang diajukan oleh penulis yaitu **“Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Nahkoda Yang Menyebabkan Kecelakaan Tenggelamnya KM. Sinar Bangun Di Danau Toba Tahun 2018”**.

Oleh karena itu, dapat dijelaskan Definisi Operasioal, yaitu sebagai berikut:

1. Pertanggungjawaban pidana dalam hukum pidana merupakan konsep sentral yang dikenal dengan ajaran kesalahan. Kesalahan dalam arti sempit dapat berbentuk sengaja (opzet) atau lalai (culpa). Dalam bahasa latin ajaran kesalahan ini disebut dengan sebutan “mens rea”. Doktrin mens rea dilandaskan pada suatu perbuatan tidak mengakibatkan seseorang bersalah kecuali jika pikiran orang itu jahat. Pertanggungjawaban pidana adalah penilaian apakah seseorang tersangka/terdakwa dapat dipertanggungjawabkan atas suatu tindak pidana yang terjadi.¹¹
2. Nahkoda adalah salah satu pihak yang mempunyai para cukup penting dalam pengangkutan laut, disebut demikian karena nahkodalah yang memegang kendali atau pemimpin tertinggi diatas kapal. Melihat kedudukan nahkoda cukup penting dalam dunia pelayaran maka pembentuk undang-undang pun mengatur tentang hak dan kewajiban nahkoda.¹²

¹⁰*Ibid*, Ida Hanifah dkk, halaman. 17.

¹¹ H. Ishaq, 2020, *Hukum Pidana* Depok: PT RajaGrafindo Persada, .halaman. 93.

¹² Sembiring, 2019, *Hukum Pengangkutan Laut* Bandung: PT. Nuansa Aulia, halaman.41.

3. KM Sinar Bangun adalah sebuah kapal feri yang berjenis ro-ro yang tenggelam di utara Danau Toba, Sumatera Utara, pada 18 Juni 2018. Kapal feri ini mengangkut penumpang.¹³

D. Keaslian Penelitian

Berdasarkan penelusuran kepustakaan dan penelusuran melalui media internet, bahwa penelitian tentang Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Nahkoda Yang Menyebabkan Kecelakaan Tenggelamnya KM. Sinar Bangun di Danau Toba Tahun 2018, sudah banyak yang memakai judul ini. Akan tetapi penulis tidak menemukan hal yang sama terkait penelitian yang dilakukan dikecamatan simalungun. Jika tentang pertanggungjawaban pidana terhadap nahkoda saja memang sudah banyak, tetapi pembahasan pokok dan substansinya berbeda.

E. Metode Penelitian

Metode atau metodologi diartikan sebagai logika dari penelitian alamiah, studi terhadap prosedur dan teknik penelitian. Pada hakikatnya penelitian memiliki makna dimana penelitian adalah rangkaian ilmiah untuk menggali dan memecah permasalahan, atau untuk menemukan sesuatu kebenaran dari fakta-fakta yang ada. Metode penelitian bertujuan untuk menjelaskan bagaimana penelitian itu dilakukan agar mendapatkan hasil yang maksimal.¹⁴ Metode penelitian menguraikan tentang:

- 1) Jenis dan pendekatan penelitian

Dalam penelitian skripsi ini, penulis menggunakan penelitian hukum normatif (Yuridis Normatif) dimana dalam penelitian ini dilakukan menggunakan pendekatan penelitian dengan cara penelusuran studi pustaka

¹³ https://id.m.wikipedia.org/wiki/Tenggelamnya_KM_Sinar_Bangun, diakses 2 April 2022, Pukul 23.30 WIB.

¹⁴ Ida Hanifah, dkk, halaman. 19.

dengan mengambil data-data melalui kepustakaan seperti, buku, jurnal, artikel, dan peraturan perundang-undangan.

2) Sifat Penelitian

Penelitian hukum ini bertujuan untuk mengetahui dan menggambarkan keadaan sesuatu mengenai apa dan bagaimana keberadaan norma hukum dan bekerjanya norma hukum pada masyarakat. Berdasarkan tujuan penelitian hukum tersebut, maka sifat penelitian ini menekankan penelitian deskriptif yaitu penelitian yang hanya semata-mata melukiskan keadaan objek atau peristiwanya tanpa suatu maksud untuk mengambil kesimpulan-kesimpulan yang berlaku secara umum. Penelitian hukum ini disebut sebagai penelitian kepustakaan atau pun studi dokumen disebabkan penelitian ini lebih banyak dilakukan terhadap data yang bersifat sekunder yang ada di perpustakaan.

3) Sumber Data

Sumber data yang dapat digunakan dalam melakukan penelitian ini terdiri dari:

- a. Data sekunder, yaitu data yang diperoleh melalui data pustaka yang terdiri dari: Pertama, Bahan Hukum Primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat, seperti: Pertama, Bahan Hukum Primer, yaitu Undang-undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta peraturan perundang-undangan yang terikat lainnya dan Putusan Nomor 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg yang diperoleh atau bersumber langsung dari instansi yang terkait yaitu Pengadilan Negeri Balige. Kedua, Bahan Hukum Sekunder, yaitu bahan yang terdiri dari Buku, jurnal, artikel, karya ilmiah, dan tulisan-tulisan yang memiliki

hubungan dengan permasalahan yang diteliti. Ketiga, Bahan Hukum Tersier, yaitu terdiri atas bahan-bahan yang memberikan petunjuk maupun berupa penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yaitu kamus hukum, Kamus Besar Bahasa Indonesia dan internet.

4) Alat Pengumpulan Data

Alat pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan cara melakukan studi kepustakaan (*library research*). Studi kepustakaan (*library research*) dapat dilakukan dengan dua cara yaitu:

- a. *Offline*, yaitu menghimpun data studi kepustakaan (*library research*) secara langsung dengan mengunjungi toko-toko buku, perpustakaan (baik didalam maupun diluar kampus Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara) guna menghimpun data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian dimaksud.
- b. *Online*, yaitu studi kepustakaan (*library research*) yang dilakukan dengan cara searching melalui media internet guna menghimpun data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian dimaksud.

5) Analisis Data

Analisis data adalah kegiatan memfokuskan, mengabstraksikan, mengorganisasikan data secara sistematis dan rasional untuk memberikan bahan jawaban terhadap permasalahan. Analisis data menguraikan tentang bagaimana memanfaatkan data yang terkumpul untuk dipergunakan dalam memecahkan permasalahan penelitian. Jenis penelitian data terdiri dari analisis kuantitatif dan kualitatif. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini

dilakukan dengan analisis Kualitatif sesuai dengan tipe dan tujuan penelitian.¹⁵

¹⁵ *Ibid*, halaman. 22.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Pertanggungjawaban Pidana

Berdasarkan kehidupan sehari-hari sering terjadi peristiwa yang tidak dikehendaki oleh masyarakat, baik itu perubahan yang dilarang oleh Undang-undang sebagai tindak pidana atau perbuatan lain yang tidak menyenangkan. Perbuatan atau tindak pidana itu memang harus ditangani secara benar sehingga tidak terjadi *eigenriching* seperti yang sering terjadi sekarang.

Hukum pidana adalah hukum yang mengatur tentang kejahatan dan pelanggaran terhadap kepentingan umum, dan perbuatan tersebut diancam dengan pidana yang merupakan suatu penderitaan.¹⁶ Hukum pidana yang berupa aturan-aturan tertulis itu disusun, dibuat dan diundangkan untuk diberlakukan. Hukum pidana yang wujudnya terdiri dari susunan kalimat-kalimat (tertulis) setelah diundangkan untuk diberlakukan pada kehidupan nyata didalam masyarakat menjadi hukum positif, dan akan menjadi efektif dan dirasakan mencapai keadilan dan kepastian hukum apabila penerapannya itu sesuai dengan yang dimaksud dengan pembentuk undang-undang mengenai apa yang ditulis dalam kalimat-kalimat itu.¹⁷

Aspek pertanggungjawaban pidana erat sekali hubungannya dengan hukum pidana dan keadilan. Pertanggungjawaban pidana sebagai soal hukum pidana terjalin dengan keadilan menurut pandangan filsafat. Ulpianus mengemukakan bahwa sebelum kepada hukum ditunjukkan mengenai tugas-tugas, harus mengetahui dari manakah asalnya kata hukum itu. Asal kata hukum yaitu

¹⁶ Sudarsono. 2012 *Kamus Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta. halaman 170

¹⁷ Adami Chazawi. 2011. *Pelajaran Hukum Pidana*. Jakarta: Raja Grafindo. halaman 3

dari kata keadilan. Ulpianus mengatakan bahwa hukum berasal dari keadilan seperti keadilan adalah ibunya.¹⁸

Apabila terdapat suatu keadaan di mana seseorang hendak melaksanakan kewajiban hukumnya, tetap pada saat yang bersamaan dia harus menegakkan kepentingan hukumnya sendiri bilamana ia memilih perbuatan untuk menegakkan kepentingan hukumnya sendiri dengan melanggar undang-undang dan hal tersebut tidak dapat dipidana.¹⁹

Hukum pidana ialah hukum yang mengatur tentang pelanggaran-pelanggaran dan kejahatan-kejahatan terhadap kepentingan umum, perbuatan mana diancam dengan hukuman yang merupakan suatu penderitaan atau siksaan.²⁰

Pembentukan undang-undang kitab telah menggunakan perkataan *strafbaar feit* untuk menyebutkan apa yang kita kenal sebagai “tindak pidana” di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana tanpa memberikan sesuatu penjelasan mengenai apa yang sebenarnya yang dimaksud dengan perkataan *strafbaar feit* tersebut.

Perkataan *feit* itu sendiri di dalam bahasa Belanda berarti “sebagian dari suatu kenyataan” *atau een gedeelte van de werkelijkheid*, sedang *strafbaar* berarti “dapat dihukum”, hingga secara harfiah perkataan *strafbaar feit* itu dapat diterjemahkan sebagai “sebagian dari suatu kenyataan yang dapat dihukum”, yang sudah barang tentu tidak tepat karena dapat diketahui bahwa yang dapat dihukum itu sebenarnya adalah manusia sebagai pribadi dan bukan kenyataan, perbuatan ataupun tindakan.

¹⁸ Tina Asmarawati. *Sosiologi Hukum, Petasan Ditinjau Dari Perspektif Hukum Dan Kebudayaan*. Yogyakarta: halaman 19

¹⁹ Alfitra. *Hapusnya Hak Menuntut dan Menjalankan Pidana*. Jakarta: Niaga Swadaya. halaman 75

²⁰ C.S.T. Kansil. 2002. *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka, halaman 257.

Pembentuk undang-undang kitab tidak memberikan suatu penjelasan mengenai apa yang sebenarnya telah ia maksud dengan perkataan *strafbaar feit*, maka timbullah di dalam doktrin berbagai pendapat tentang apa sebenarnya yang dimaksud dengan *strafbaar feit* tersebut.²¹

Salah satu ciri dari hampir semua sistem hukum adalah pertanggungjawaban pribadi terhadap perbuatan pidana yang telah dilakukan selalu dikaitkan pada kaedah tertentu dari metalnya. Keadaan tertentu ini dalam bentuk negatif dirumuskan orang sebagai kondisi-kondisi memaafkan atau keadaan sebagai penghapus pengenaan pidana. Keadaan yang menghapuskan pengenaan pidana itu disebabkan karena dipandang terdakwa tidak mampu bertanggung jawab.²²

Menurut Hazewinkel-Suringa dalam buku P.A.F Lamintang dan Franciscus Theojunior Lamintang, mereka telah membuat suatu rumusan yang bersifat umum dari *strafbaar feit* sebagai “suatu perilaku manusia yang pada suatu saat tertentu telah ditolak di dalamsuatu pergaulan hidup dan dianggap sebagai perilaku yang harus ditiadakan oleh hukum pidana dengan menggunakan sarana-sarana yang bersifatmemaksa yang terdapat di dalamnya.”²³

Menurut Profesor Van Hamel dalam bukunya P.A.F Lamintang dan Franciscus Theojunior Lamintang telah merumuskan *strafbaar feit* itu sebagai suatu serangan atau suatu ancaman terhadap hak-hak oaring lain yang oleh Hazewinkel-Suringa telah dianggap kurang tepat.²⁴

Menurut Profesor Pompe dalam bukunya P.A.F Lamintang dan Franciscus Theojunior Lamintang, perkataan *strafbaar feit* itu secara teoritis dapat

²¹ P.A.F. Lamintang. Franciscus Theojunior Lamintang. *Op. Cit.*, halaman 179.

²²Tina Asmarawati. 2015. *Pidana Dan Pemindaan Dalam Sistem Hukum Indonesia*. Deepublish. Yogyakarta. halaman 58

²³*Ibid.*, halaman 180.

²⁴ *Ibid*

dirumuskan sebagai “suatu pelanggaran norma (gangguan terhadap tertib hukum) yang dengan sengaja ataupun tidak dengan sengaja telah dilakukan oleh seorang pelaku, dimana penjatuhan hukuman terhadap pelaku tersebut adalah perlu demi terpeliharanya tertib hukum dan terjaminnya kepentingan umum.”²⁵

Sifat-sifat seperti dimaksud di atas perlu dimiliki setiap *strafbaar feit*, oleh karena secara teoretis setiap pelanggaran norma atau *gedraging* yang telah dengan sengaja ataupun telah tidak dengan sengaja dilakukan oleh seorang pelaku, yang di dalam penampilannya merupakan suatu perilaku yang bersifat bertentangan dengan hukum.²⁶

Pertanggungjawaban pidana dimaksudkan untuk menentukan apakah seseorang tersangka/terdakwa dipertanggungjawabkan atas suatu tindak pidana (*crime*) yang terjadi atau tidak. Dengan perkataan lain apakah terdakwa akan dipidana atau dibebaskan. Jika ia dipidana, harus ternyata bahwa tindakan yang dilakukan itu bersifat melawan hukum dan terdakwa mampu bertanggung jawab.²⁷

Menurut Pound pertanggungjawaban pidana adalah “sebagai suatu kewajiban untuk membayar pembalasan yang akan diterima pelaku dari seseorang yang telah dirugikan”. Bahwa pertanggungjawaban yang dilakukan tersebut tidak hanya menyangkut masalah hukum semata. Akan tetapi menyangkut pula masalah nilai-nilai moral atau pun kesusilaan yang ada dalam suatu masyarakat. Dalam bahasa lain hukum pidana terdiri atas dua asas pokok, yaitu asas legalitas dan asas kesalahan. Selain itu, menurut Chairul Huda bahwa dasar adanya tindak pidana adalah asas legalitas, sedangkan dasar dapat dipidananya pelaku adalah asas

²⁵ *Ibid*

²⁶ *Ibid.* halaman 181.

²⁷ Alfitra. 2014. *Modus Operandi Pidana Khusus di Luar KUHP*. Jakarta: Niaga Swadaya. halaman 127.

kesalahan. Ini berarti bahwa pelaku tindak pidananya akan dipidana jika ia mempunyai kesalahan dalam melakukan tindak pidana tersebut.²⁸

Berdasarkan uraian diatas, setiap pelaku yang melakukan kejahatan tindak pidana harus mempertanggungjawabkan kesalahan yang telah dilakukan berdasarkan mekanisme yang dibangun oleh hukum pidana untuk siap terhadap pelanggaran atas perbuatan tertentu.

Seseorang dapat dipidana jika orang tersebut telah melakukan perbuatan yang bersifat melawan hukum, serta mempunyai kesalahan, dan mampu bertanggungjawab. Kesalahan adalah adanya keadaan psikis yang tertentu pada orang yang melakukan perbuatan pidana dan adanya hubungan antara keadaan tersebut dengan perbuatan yang dilakukan yang sedemikian rupa sehingga orang itu dapat dicela karena melakukan perbuatan. Berdasarkan hal tersebut diatas, untuk adanya kesalahan harus dipikirkan dua hal disamping melakukan perbuatan pidana, yaitu pertama, adanya keadaan psikis (batin) yang tertentu, dan kedua, adanya hubungan yang tertentu antara keadaan batin tersebut dengan perbuatan yang dilakukan hingga menimbulkan celaan.²⁹

Berdasarkan pengertian “melawan hukum” itu sendiri bermacam-macam. Ada mengartikan sebagai “tanpa hak sendiri” (*zonder eigen recht*), bertentangan dengan hak orang lain” (*tegen eens anders recht*), “bertentangan dengan hukum objektif (*tegen het objectieve recht*).

Dibedakan pula pengertian bahwa hukum formiel dan materiel. Menurut Pompe, dari istilahnya saja sudah jelas, melawan hukum (*wederrechtelijk*) jadi bertentangan dengan hukum, bukan bertentangan dengan undang-undang. Dengan

²⁸Lusiana Pasaribu, 2019 *Pertanggungjawaban Pidana Narkoda Dengan Tanpa Hak Melayarkan Kapal Tidak Layak Laut*, Depok: Rajawali pers, halaman. 8.

²⁹*Ibid*, H. Ishaq, halaman.94.

demikian, Pompe memandang “melawan hukum” sebagai yang kita maksud dengan “melawan hukum materiel”. Ia melihat kata *onrechtmatig*, (bertentangan dengan hukum) sinonim dengan *wederrechtelijk* (melawan hukum) sesuai dengan pasal 1365 BW.

Adapun melawan hukum secara formiel diartikan bertentangan dengan undang-undang. Apabila suatu perbuatan telah mencocoki rumusan delik, maka biasanya dikatakan telah melawan hukum secara formiel. Melawan hukum materiel harus berarti hanya dalam arti negatif, artinya kalau *tidak ada* melawan hukum (materiel) maka merupakan dasar pembenar. Dalam penjatuhan pidana harus dipakai hanya melawan hukum formiel. Artinya yang bertentangan dengan hukum positif yang tertulis, karena alasan asas *nullum crimen sine lege stricta* yang tercantum di dalam Pasal 1 ayat (1) KUHP.

Melawan hukum materiel yang diterapkan secara positif merupakan perluasan norma menurut Remmelink, itu merupakan perluasan lingkup hukum pidana sehingga lebih banyak perbuatan yang tidak disebutkan didalam undang-undang yang dapat dinyatakan sebagai delik. Dar sudut pandang Negara hukum akan lebih banyak keberatannya. Selanjutnya Remmelink mengutip pendapat Van Houde-Calewaert dari Belgia mengenai adagium *favorabilia sunt ampliande* yang berate demi kepentingan terdakwa situasi kondisi menguntungkan boleh diperluas.³⁰

Hukum pidana dipakai juga dalam arti subyektif yang lazim pula disebut *is puniendi*, yaitu peraturan hukum yang menetapkan tentang penyidikan lanjutan, penuntutan, penjatuhan dan pelaksanaan pidana.

³⁰Andi Hamzah, 2017, *Hukum Pidana Indonesia*, Jakarta Timur: Sinar Grafika., halaman. 129-130.

Istilah hukum pidana pada dasarnya tercakup beberapa pengertian. *Pertama*, adakalanya istilah hukum pidana bermakna sebagai hukum pidana materiil (*substantive criminal law*), yaitu aturan hukum yang berisi ketentuan mengenai perbuatan yang dinyatakan terlarang, dan berisi ketentuan mengenai sanksi hukum berupa ancaman pidana baik sanksi pidana maupun sanksi tindakan. Ketiga hal tersebut dalam Khazanah teori hukum pidana lazim disebut dengan perbuatan pidana (*criminal act*), pertanggungjawaban pidana (*criminal responsibility /liability*), dan pidana atau tindakan (*punishment/treatment*).

Kedua, istilah hukum pidana juga bermakna sebagai hukum pidana formil (*law of criminal procedure*), yaitu aturan hukum yang berisi ketentuan mengenai tata cara atau prosedur penjatuhan sanksi pidana atau tindakan bagi seseorang yang diduga telah melanggar aturan dalam hukum pidana materiil. Maka yang kedua ini disebut juga dengan hukum acara pidana. *Ketiga*, istilah hukum pidana juga diartikan sebagai hukum pelaksanaan pidana (*law of criminal execution*), yaitu aturan hukum yang berisi ketentuan bagaimana suatu sanksi pidana yang telah dijatuhkan terhadap seseorang pelanggar hukum pidana materiil itu harus dilaksanakan.

Unsur-unsur tindak pidana yaitu:

a. Unsur objektif

Unsur yang berasal dari luar diri si pelaku. Unsur-unsur yang ada hubungannya dengan keadaan, yaitu dalam keadaan dimana tindakan-tindakan si pelaku itu harus dilakukan.

b. Unsur subjektif

Yaitu unsur yang melekat pada diri si pelaku atau segala sesuatu yang terkandung di dalam hatinya.

Selain unsur-unsur tindak pidana di atas Simons juga berpendapat bahwa unsur-unsur tindak pidana yaitu sebagai berikut:

- a. Perbuatan tersebut merupakan suatu perbuatan manusia (*menslijk handelingen*).
- b. Perbuatan itu dilarang dan diancam dengan hukuman oleh undang-undang.
- c. Perbuatan itu harus dilakukan oleh seseorang yang dapat dipertanggungjawabkan, artinya dapat dipersalahkan karena melakukan perbuatan tersebut.

Vos juga mengemukakan unsur-unsur tindak pidana, yaitu:

- 1) Elemen perbuatan atau kelakuan orang dalam hal berbuat atau tidak berbuat (*een doen of eennalaten*)
- 2) Elemen akibat dari perbuatan, yang terjadi dalam delik selesai.
- 3) Elemen kesalahan, yang diwujudkan dengan kata-kata sengaja (*opzet*) atau alpa (*culpa*).
- 4) Sederetan elemen-elemen lain menurut rumusan undang-undang, dan dibedakan menjadi segi objektif misalnya di dalam Pasal 160 KUHP diperlukan elemen dimuka umum (*inhetopenbaar*) dan segi subjektif misalnya Pasal 340 KUHP diperlukan elemen direncanakan lebih dahulu (*voorbedachteraad*).

Moeljatno juga mengemukakan unsur-unsur atau elemen-elemen tindak pidana yaitu sebagai berikut:

1. Kelakuan dan akibat dari perbuatan
2. Hal ikhwal atau keadaan yang menyertai perbuatan
3. Keadaan tambahan yang memberatkan pidana

Maksudnya adalah tanpa adanya suatu keadaan tambahan tertentu seorang terdakwa telah dianggap melakukan perbuatan pidana yang dapat dijatuhi pidana, tetapi dengan keadaan tambahan tadi ancaman pidanya lalu berantakan.

4. Unsur melawan hukum yang objektif

Unsur melawan hukum yang menunjukkan keadaan lahir atau objektif yang menyertai perbuatan,

5. Unsur melawan hukum yang subjektif

Unsur melawan hukum terletak di dalam hati seorang pelaku kejahatan itu sendiri.³¹

Prof. Sudarto dalam Buku Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana menyatakan, bahwa melaksanakan politik hukum pidana berarti mengadakan pemilihan untuk mencapai hasil perundang-undangan pidana yang paling baik dalam arti memenuhi syarat keadilan dan daya guna. Kemudian menyatakan, bahwa melaksanakan politik hukum pidana berarti, usaha mewujudkan peraturan perundang-undangan pidana yang sesuai dengan keadaan dan situasi pada sewaktu-waktu dan untuk masa-masa yang akan datang. Dengan demikian dilihat sebagai bagian dari politik hukum, maka politik hukum pidana mengandung arti bagaimana mengusahakan atau membuat dan merumuskan suatu perundang-undangan pidana yang baik.³²

Nilai-nilai pokok yang terkandung dalam hukum pidana sebagai eksistensi hukum pidana pada dasarnya meliputi:

³¹ Teguh Prasetyo, 2018, *Hukum Pidana*, Jakarta: Rajawali Pers, halaman 50

³² Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, (Jakarta: Prenada Media Group, 2016). Halaman, 26.

- 1) Keamanan dan ketertiban sebagai tujuan langsung setiap hukum pidana yang mutlak harus dapat dicapai.
- 2) Kesadaran warga masyarakat akan makna dan hakikat hukum yang kemudian dapat menjadi sumber keadilan, kedamaian, kesejahteraan ruhaniah dan jasmaniah sebagai tujuan akhir hukum pidana.
- 3) Keserasian antara kejasmanian (aspek lahir) dan keruhanian (aspek batin) maupun kebaruan dan kelestarian harus dicapai dalam penerapan hukum pidana.³³ Hukum pidana adalah bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku di suatu Negara, yang mengadakan dasar-dasar dan aturan-aturan untuk:
 1. Menentukan perbuatan-perbuatan yang mana tidak boleh dilakukan, yang dilarang, dengan disertai ancaman atau sanksi yang berupa pidana tertentu bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut.
 2. Menentukan kapan dan dalam hal-hal apa kepada mereka yang melanggar larangan-larangan itu dapat dikenakan atau dijatuhi pidana sebagaimana yang telah ditetapkan.
 3. Menentukan dengan cara bagaimana pengenaan pidana itu dapat dilaksanakan apabila ada orang yang disangka telah melanggar larangan tersebut.

B. Nahkoda yang Menyebabkan Kecelakaan Kapal

Nahkoda merupakan salah satu pihak yang mempunyai peran cukup penting dalam pengangkutan laut. Disebut demikian, karena nahkodalah yang memegang kendali atau memimpin tertinggi di atas kapal. Melihat kedudukan nahkoda cukup penting dalam dunia pelayaran maka pembentuk undang-undang

³³ Siswanto Sunarso, Op. Cit., halaman. 185-186.

pun mengatur tentang hak dan kewajiban nahkoda. Hal ini dijabarkan secara rinci dalam KUHD Buku II Bab Ketiga mulai Pasal 341-374. Sementara itu dalam UUP diatur dalam Pasal 135 sampai dengan Pasal 146.³⁴

Mengingat kedudukan nahkoda sangat penting dalam mengoperasikan kapal, dalam kepustakaan hukum pengangkutan laut ditemukan berbagai pendapat tentang hal ini antara lain, M. Husseyn Umar mengemukakan bahwa pada dasarnya nahkoda kapal yang secara internasional disebut Captain atau pemilik atau pengusaha kapal, wakil pemilik pejabat umum atau pengirim barang selama dalam pelayaran, serta wakil pejabat umum atau pengusaha. Hal ini berarti nahkoda dapat memberi perintah kepada siapapun di atas kapal, khususnya untuk menegakkan disiplin di atas kapal. Hal ini secara tegas dijelaskan dalam Pasal 393 KUHD: Nahkoda melakukan kekuasaan di kapal atas semua penumpang. Yang belakangan ini harus menaati segala perintah yang diberikan oleh nahkoda untuk kepentingan keamanan atau guna mempertahankan ketertiban.

Mengingat tanggungjawab yang besar, seorang nahkoda harus memenuhi kualifikasi tertentu. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 145 UUP: Setiap kapal wajib diawaki oleh awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional. Pasal 137 ayat (6) Nahkoda wajib memenuhi persyaratan pendidikan, pelatihan, kemampuan, dan keterampilan serta kesehatan.³⁵

Nahkoda wajib menaati dengan seksama peraturan yang lazim dan ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya. Dan tidak akan melakukan perjalannya, kecuali kapalnya untuk melaksanakan itu memenuhi

³⁴ Sentosa Sembiring, 2019, "*Hukum Pengangkutan Laut*", Bandung: Nuansa aulia, halaman 41. .

³⁵ *Ibid*, halaman 44.

syarat, dilengkapi sepiantasnya dan diberi anak buah kapal secukupnya. Nahkoda wajib memberi pertolongan kepada orang-orang yang ada dalam bahaya yang berada dalam kapal. Nahkoda tidak boleh meninggalkan kapalnya selama pelayaran atau bila ada bahaya yang mengancam.

Tugas dan tanggungjawab nahkoda kapal sangat banyak dan berat baik sebelum maupun selama pelayaran. Bahkan menurut hukum Internasional, nahkoda dapat bertindak untuk dan atas nama Negara bendera kapal yang berwenang untuk memutuskan segala sesuatu yang berkaitan dengan keselamatan navigasi maupun keamanan pelayaran antara lain: meminta izin kepada Negara pantai dalam kaitannya menggunakan hak lintas damai, memasuki selat-selat sempit yang sesuai dengan karakteristik kapalnya.³⁶

Kewajiban nahkoda sebagai pimpinan kapal yaitu:³⁷

a. Kewajiban terhadap pengusaha kapal

Hubungan antara nahkoda dan pengusaha kapal ditetapkan dalam perjanjian kerja laut dan ketentuan ini diatur dalam perundang-undangan.

Contoh:

- 1) Nahkoda wajib mengatur awak kapal, melaksanakan dinas awak kapal dan mengurus segala sesuatu mengenai muat bongkar
- 2) Ditempat dimana pengusaha kapal tidak memiliki perwakilan nahkoda berwenang untuk melengkapi kapalnya
- 3) Selama dalam pelayaran nahkoda wajib terus menerus memberitahukan tentang segala hal mengenai kapal dan muatannya
- 4) Nahkoda tidak boleh melampaui batas kekuasaannya. Jika hal ini terjadi, maka dia pribadi terikat oleh tindakannya dan segala kerugian

³⁶ Melly Setyawati, 2013, "Tindak Pidana Pelayaran", Jakarta: Elsam, halaman 19.

³⁷ *Ibid*, halaman 22.

yang diderita orang lain sebagai akibat tindakannya harus diganti oleh sendiri.

b. Kewajiban terhadap kapal dan awak kapalnya

Terhadap kapalnya:

- 1) Nahkoda bertanggungjawab terhadap laiklautnya kapal
- 2) Pemeliharaan dan kelancaran kapalnya.

Terhadap awak kapal:

- 1) Selama pelayaran nahkoda mewakili pengusaha kapal membuat perjanjian kerja laut dengan anak buah kapal yang bekerja padanya.
- 2) Nahkoda menentukan peraturan-peraturan yang mengenai hubungan kerja antara perwira yang satu dengan lainnya atau antara awak kapal lainnya.

c. Kewajiban terhadap umum

Yang dimaksud umum disini berarti:

1. Syahbandar
2. Pemilik muatan
3. Penumpang
4. Bea cukai
5. Kesehaatan Pelabuhan
6. Imigrasi
7. Perwakilan atau keagenan
8. Biro klasifikasi
9. Keamanan pelabuhan

Kewajiban terhadap umum dapat dipisahkan 2 bagian:³⁸

a. Kewajiban sebelum pelayaran

- 1) Nahkoda tidak boleh berangkat sebelum kapalnya layak sesuai undang-undang
- 2) Nahkoda yang memberangkatkan kapalnya sedangkan mengetahui kapalnya tidak layak laiklaut diancam hukuman paling lama 2 tahun penjara atau denda sebanyak 300 juta rupiah

b. Kewajiban selama dalam pelayaran:

- 1) Dimana saja menurut undang-undang kebiasaan atau pun demi keselamatan nahkoda wajib memakai pandu
- 2) Pada waktu berlayar atau bahaya mengancam nahkoda tidak boleh meninggalkan kapal kecuali dalam keadaan darurat mengancam dirinya.
- 3) Nahkoda wajib menyelenggarakan buku harian kapal dan mengisinya sesuai peraturan yang ada
- 4) Nahkoda diberi kebebasan untuk menerima nasehat atau pertimbangan dari dewan kapal atau perwira kapal dan dicatat dalam buku harian
- 5) Kalau ada kejadian penting nahkoda dapat membuat kisah kapal dengan diketahui oleh syahbandar atau notaris
- 6) Nahkoda membuang atau memakai perlengkapan kapal atau sebagian muatan demi menyelamatkan kapal dan pelayaran.
- 7) Dalam pelayaran nahkoda berhak memakai bahan makan milik penumpang dan menggantinya setibanya di pelabuhan

³⁸ M. Husseyn Umar, 2012, "*Peraturan Angkutan Laut Dalam Regulasi*", Jakarta: Dian Rakyat, halaman 35.

- 8) Nahkoda tidak boleh menyimpang dari tujuan haluannya karena untuk menolong jiwa manusia
- 9) Nahkoda tidak boleh membawa barang-barang untuk keperluan sendiri kecuali telah mendapat persetujuan dari pengusaha kapal
- 10) Nahkoda wajib menyimpan surat-surat kapal selama dalam pelayaran dan menyerahkan kepada syahbandar setibanya di pelabuhan.
- 11) Nahkoda wajib memberi pertolongan kepada orang-orang yang dalam bahaya dilaut.
- 12) Atas permintaan perwakilan RI diluar negeri nahkoda wajib membawa WNI yang terlantar diluar negeri
- 13) Apabila bendera dibawah berlayar tidak lagi bebas maka wajib membawa kapalnya ke pelabuhan netral yang terdekat dan menunggu dulu, sehingga ia dapat melanjutkan perjalanan dengan aman atau setelah menerima perintah yang jelas dari pengusaha kapal.³⁹

Nahkoda kapal mempunyai peranan penting dalam kapal, karena yang mengemudikan kapal tersebut selamat sampai tempat tujuan. Nahkoda kapal memikul tanggungjawab penting dalam sebuah kapal. Tugas seorang nahkoda kapal adalah bertanggungjawab ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran, baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggungjawab itu meliputi keselamatan seluruh penumpang atau barang yang ada dalam kapal.

Pasal 342 KUHD secara eksplisit menyatakan bahwa tanggungjawab atas kapal hanya berada pada nahkoda, tidak ada yang lain. Jadi apapun yang terjadi di

³⁹ *Ibid*, halaman 36.

atas kapal menjadi tanggungjawab nahkoda, kecuali perbuatan criminal.

Tanggungjawab dari seorang nahkoda kapal adalah sebagai berikut:

- a. Memperlengkapi kapalnya dengan sempurna
- b. Mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur/aturan
- c. Membuat kapalnya layak laut
- d. Bertanggungjawab atas keselamatan pelayaran
- e. Bertanggungjawab atas keselamatan para pelayar yang ada di atas kapalnya dan
- f. Mematuhi perintah pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Adapun tugas dari seorang nahkoda antara lain sebagai pemegang kewibawaan umum, artinya semua orang yang beradadi atas kapal, siapapun tanpa kecuali wajib patuh kepada perintah-perintah yang diberikan oleh seorang nahkoda, hal ini demi terciptanya keamanan serta ketertiban diatas kapal.⁴⁰ Sehingga tidak ada satu alasan apapun yang dibuat oleh orang-orang yang ada di atas kapal untuk menentang dari perintah yang diberikan oleh seorang nahkoda kapal selama perintah itu masih sesuai dengan aturan serta tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan. Jika terdapat penentangan terhadap perintah dari nahkoda, hal ini merupakan pelanggaran hukum, dan ini sesuai dengan Pasal 459 dan 460 KUH Pidana. Jadi jika menentang perintah dari atasan bagi awak kapal dianggap menentang perintah nahkoda karena atasan itu bertindak untuk dan atas nama nahkoda.

Adapun tugas seorang nahkoda kapal sebagai pemimpin kapal adalah bertanggungjawab pada saat sedang membawa kapal untuk berlayar dari

⁴⁰ M. Husseyn Umar, *Op Cit*, halaman 39.

pelabuhan yang satu menuju ke pelabuhan yang lain, atau dari tempat yang satu menuju ke tempat lain dengan selamat aman sampai tujuan terhadap semua penumpang dan semua barang muatannya. Tugas lain seorang nahkoda dapat pula menjadi penega hukum di atas kapal dan hal-hal lain yang berkaitan dengan kepentingan para penumpang kapal selaku warga Negara (sesuai bendera kapal).

C. Angkutan di Perairan sungai dan danau (KM. Sinar Bangun)

Pengangkutan pada pengangkutan perairan adalah perusahaan angkutana perairan dengan menggunakan kapal yang mendapat izin operasi dari pemerintah dengan memungut bayaran. Pengangkutan perairan daratan dapat berupa pengangkutan sungai, danau dan penyebrangan laut. pengangkutan di perairan dalam negeri (pengangkutan susngai, danau dan penyebrangan laut) dilakukan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia. Penyelenggaraan pengangkutan sungai dan danau disusun secara terpadu intra dan antarmoda yang merupakan satu kesatuan tatanan pengangkutan nasional. Pengangkutan suangai dan danau diselenggarakan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur yang dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur. Khusus pengangkutan menyeberang lautan (samudera) harus diselenggarakan oleh pengangkut yang berbentuk badan hukum, sedangkan pengangkutan diperairan boleh diselenggarakan oleh pengangkut yang berbentuk badan hukum dan tidak berbentuk badan hukum (warga Negara Indonesia).⁴¹

Menurut Abdul Khair Muhammad, pengangkutan adalah pengangkutan dan pembawaan barang dan/atau orang yang diangkut. Jadi dalam pengertiannya

⁴¹ Hasim Purba, 2015, "*Hukum Pengangkutan di Laut*", Medan: Pustaka Bangsa Pers, halaman 11.

pengangkutan itu merupakan suatu kegiatan atau gerakan dari suatu tempat ke tempat lain.⁴²

Kegiatan angkutan perairan, sungai dan danau berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:

- 1) Kegiatan pengangkutan perairan, sungai dan danau di dalam negeri, dilakukan oleh orang perseorangan warga Negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaikan kapal serta di awaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.
- 2) Kegiatan angkutan perairan, sungai dan danau antara Negara republic Indonesia dan Negara tetangga, dilakukan berdasarkan perjanjian antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Pemerintah Negara tetangga yang bersangkutan.
- 3) Angkutan perairan, sungai dan danau yang dilakukan antara dua Negara hanya dapat dilakukan oleh kapal berbendera Indonesia dan/atau kapal yang berbendera Negara yang bersangkutan
- 4) Kegiatan perairan, sungai dan danau disusun dan dilakukan serta terpandu dengan memperhatikan intra dan antarmoda yang merupakan suatu kesatuan sistem transportasi nasional.
- 5) Kegiatan angkutan perairan, sungai dan danau dapat dilaksanakan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur atau trayek tetap dan tidak teratur.⁴³

Selain sebagai moda transportasi untuk penyaluran kebutuhan primer dan pelengkap untuk masyarakat baik dalam maupun di luar Negara. Kebutuhan

⁴² Elfrida R. Gultom, 2020, "*Hukum Pengangkutan Laut*", Jakarta: Mitra Wacana Media, halaman 15.

⁴³ *Ibid*, halaman 13

manusia untuk berpergian dari satu tempat ke tempat lainnya dengan tujuan mengambil kebutuhan masing-masing, misalnya berbelanja, bekerja, sekolah, dan lain-lain. Dari segi jarak dan jenis transportasi kapal tertu di perhatikan oleh pemerintah misalnya kapal untuk pengangkutan barang antar pulau tertentu berbeda dengan kapal penyebrangan selat, danau dan sebagainya. Hal ini menjadi perhatian penting bagi pemerintah untuk membentuk regulasi dalam rangka untuk mengatur hal bagaimana pendaftaran kapal yang akan berlayar, jeis kapal yang sesuai dengan medan pelayarannya, selektif dalam mendapatkan nahkoda beserta para awak-awak kapal yang professionl sesuai dengan bidangnya.⁴⁴

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

- 1) Kelaikan kapal
- 2) Kenavigasian

Pada ayat (2) dijelaskan lebih rinci mengenai katagori kelaikan 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 keselamatan dan perhatian anak buah kapal dan kesehatan penumpang

⁴⁴ Hari Utomo, 2017, “*Siapa yang Bertanggungjawab Menurut Hukum dalam Kecelakaan Kapal*”, Jurnal Legislasi Indonesia, Universitas Pertahanan, Vol. 14 No. 01, halaman 58.

- 6) Status hukum kapal
- 7) Pengaturan keselamatan dan perhatian pencemaran dari kapal, dan;
- 8) Pengaturan keamanan kapal

Sungai adalah tempat-tempat dan wadah-wadah serta jaringan pengaliran air mulai dari mata air sampai muara dengan dibatasi kanan dan kirinya serta sepanjang pengalirannya oleh garis sempadan. Sungai juga diartikan sebagai bagian dari permukaan bumi yang letaknya lebih rendah dari tanah disekitarnya dan menjadi tempat mengalirnya air tawar menuju air ke laut, danau, rawa atau ke sungai yang lain. Ada macam-macam jenis sungai. Berdasarkan sumber airnya sungai dibedakan menjadi tiga macam yaitu:⁴⁵

- a. Sungai hujan adalah sungai yang berasal dari air hujan atau sumber mata air
- b. Sungai gletser adalah sungai yang airnya berasal dari pencairan es.
- c. Sungai campuran adalah sungai yang airnya berasal dari pencairan es (*gletser*), dari hujan, dan sumber mata air.

Bagian-bagian dari sungai bisa dikategorikan menjadi tiga, yaitu bagian hulu, bagian tengah dan bagian hilir:

- a. Bagian hulu

Bagian hulu memiliki ciri-ciri: arusnya deras, daya erosinya besar, arah erosinya (terutama bagian dasar sungai) vertical. Palung sungai berbentuk V dan lerengnya cembung (*convex*), kadang-kadang terdapat air terjun atau jeram dan tidak terjadi pengendapan.

⁴⁵ <https://eprints.umm.ac.id/36252/3/jiptummpg-dl-adamfadili-48207-3-babii.pdf>, diakses pukul: 22.02.

b. Bagian tengah

Bagian tengah mempunyai ciri-ciri: arusnya tidak begitu keras, daya erosinya mulai berkurang, arah erosi ke bagian dasar dan samping (vertikal dan horizontal), palung sungai berbentuk U (konkaf), mulai terjadi pengendapan (sedimentasi) dan sering terjadi meander yaitu kelokan sungai yang mencapai 180 derajat atau lebih.

c. Bagian hilir

Bagian hilir memiliki ciri-ciri: arusnya tenang, daya erosi kecil dengan arah ke samping (horizontal), banyak terjadi pendapan, di bagian muara kadang-kadang terjadi delta serta palungannya lebar.

Danau adalah wilayah yang digenangi badan air sepanjang tahun yang terbentuk secara alami karena gerakan kulit bumi sehingga bentuk dan ukurannya bervariasi. Danau dapat terbentuk melalui berbagai proses alam seperti gempa (tektonik), sesar, letusan gunung berapi (vulkanik), dataran banjir, meander. Sebagian besar danau di Indonesia merupakan danau tektonik, vulkanik dan dataran banjir serta sebagian kecil berupa danau karst. Contoh danau tektonik adalah Danau Matano, Poso, Towuti dan Limboto di Sulawesi. Danau vulkanik dan tektovulkanik banyak ditemui di Pulau Sumatera seperti Danau Toba, Danau Maninjau, Singkarak dan Danau Batur di Bali. Berdasarkan luas permukaannya, danau dibedakan menjadi empat kategori yaitu danau sangat besar ($>10.000 \text{ km}^2$), besar ($100-10.000 \text{ km}^2$), menengah ($1-100 \text{ km}^2$) dan kecil ($0,1-1 \text{ km}^2$).⁴⁶

⁴⁶ http://eprints.undip.ac.id/69891/4/BAB_II.pdf, di kutip pukul: 22.20.

Transportasi laut di Indonesia adalah modal transportasi yang penting karena Negara Indonesia berdasarkan Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia No.KEP. 18/MEN/2011 adalah Negara maritime terbesar di dunia karena luas wilayah lautnya adalah sebesar 5,8 juta km².⁴⁷ Hal tersebut menyebabkan pentingnya peran perairan laut sebagai sarana transportasi antar pulau didalam sektor ekonomi dan perdagangan, dan juga pentingnya kapal sebagai alat transportasi utama untuk menghubungkan daerah-daerah yang dipisahkan oleh laut. Agar dapat beroperasi dengan baik, kapal harus memenuhi syarat keselamatan kapal dan mempunyai perangkat/perlengkapan seperti mengemudi kapal/nahkoda, perwira kapal, dan anak buah kapal (ABK), serta pengawasan dan Sinar Bangun. Kapal sebagai alat pengangkut juga harus dikelola pemeriksaannya dan untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan selama perjalannya di laut. Mutu kapal yah baik ditambah dengan kecakapan serta kerjasama yang baik dari seluruh berlayar. Untuk itu, terdapat syarat-syarat tertentu yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang harus dipenuhi oleh seluruh perangkat kapal.⁴⁸

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 1957 tentang izin pelayaran, dipertegas pengertian kapal laut niaga. Dalam peraturan ini, kapal laut diklafikasikan menjadi dua, yaitu:

- a) Kapal laut biasa yaitu, setiap pengangkutan yang dipergunakan atau dimaksudkan untuk pengangkutan di laut.

⁴⁷ <https://jdih.kkp.go.id/peraturan/per-18-men-2011.pdf>, diakses 3 April 2022, Pukul 14.00 WIB.

⁴⁸ Julia Purnama Sari, 2007, “*Pengawasan Sinar Bangun dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, dan Keamanan dan Ketertiban Penumpang di Pelabuhan Tembilahan*”, Riau, Jurnal Ilmu Administrasi Negara, diakses 3 April 2022, Pukul 12.30 WIB.

- b) Kapal laut niaga yaitu, setiap kapal laut yang digerakkan secara mekanik dan digunakan untuk pengangkutan barang dan atau penumpang umum dengan pungutan biaya.

Dokumen angkutan barang yang disebut surat angkutan barang untuk angkutan darat, dokumen muatan untuk angkutan perairan (di dalam KUHD disebut konsemen), tiket bagasi untuk barang bawaan penumpang. Mengenai surat angkutan barang diatur dalam Pasal 90 KUHD, menurut ketentuan Pasal ini, surat angkutan barang memuat keterangan berikut:

- a. Nama dan alamat perusahaan angkutan (pengangkut)
- b. Nama dan alamat pengirim dan penerima
- c. Nama, jumlah, berat, ukuran, dan merek barang yang diangkut
- d. Jumlah biaya angkutan
- e. Tempat dan tanggal pembuatan surat angkutan barang
- f. Tanda tangan pengangkut dan pengirim atau ekspediter
- g. Asuransi jasa raharja
- h. Tanda dari pengangkut

Dokumen angkutan kapal laut niaga terdiri dari karcis penumpang dan dokumen muatan. Baik dalam KUHD maupun Undang-undang pelayaran tidak mengatur rincian keterangan isi yang dimuat daam karcis penumpang tersebut. Dalam perjanjian pengangkutan laut, kewajiban pokok pengangkut adalah sebagai berikut:

- a. Menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang dari pelabuhan pemuatan sampai di pelabuhan tujuan dengan selamat.
- b. Merawat, memelihara, menjaga barang atau penumpang yang diangkut dengan sebaik-baiknya.

- c. Menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima dengan sebaik-baiknya dalam keadaan lengkap, utuh, tidak rusak, atau tidak terlambat.
- d. Melepaskan dan menurunkan penumpang di pelabuhan tujuan dengan sebaik-baiknya.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hukum Pidana Mengatur Pertanggungjawaban Nahkoda Yang Menyebabkan Tenggelamnya Kapal

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 mengundangkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, 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.

Adapun peraturan yang mengatur tentang pertanggungjawaban pidana diatur dalam Pasal 303, 305, 309, 316, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Pertanggungjawaban pidana terhadap nahkoda diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran, Peraturan Perundang-undangan ini mengatur secara jelas tentang pelayaran maupun tentang nahkoda, diatur pada Pasal 302 ayat (1), yang berbunyi:

“Nahkoda 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).”

Adapun Pasal 302 ayat (3) berbunyi:

“Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.500. 000. 000. 00 (satu milyar lima ratus juta rupiah).”

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.⁴⁹

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.⁵⁰
2. Nahkoda angkutan sungai dan danau:
 - a. Yang melayarkan kapalnya ke laut tanpa izin dari syahbandar;
 - 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;

⁴⁹ Aziz Syamsuddin. 2014. *Tindak Pidana Khusus*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 53.

⁵⁰ *Ibid.*

- f. Yang membangun dan mengoperasikan pelabuhan sungai dan danau tanpa Izin
- 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.⁵¹

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
8. Pengaturan keamanan kapal.

Pasal 117 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang

⁵¹ *Ibid.*, halaman 54.

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 nakhodanakhoda 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, adaya nahkoda 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 halhal 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 memberitahunya 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 Sinar Bangun 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)

Sinar Bangun mempunyai tugas:

1. Memperhatikan kelaik kapal, 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. Memerhatikan 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.

Sinar Bangun 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 Sinar Bangun juga ikut bertanggungjawab, sebagaimana korban Korban selamat berjumlah 21 orang, Korban Meninggal berjumlah 3 orang, serta Korban yang belum ditemukan berjumlah 164 orang.

Berdasarkan hal tersebut, mengenai bagaimana pertanggungjawaban pidana syahbandar memang di dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dalam ketentuan pidana tidak mengatur bagaimana pertanggungjawaban pidana oleh KM. Sinar Bangun, namun mengenai pertanggungjawaban secara pidana oleh pihak syahbandar sesuai dengan kronologis diatas, syahbandar memebrikan izin berlayar kepada nahkoda kapal KM. Sinar Bangun untuk berlayar padahal kapal tersebut tidak laiklaut mengatur segala fungsi, tugas dan wewenang dalam rangka pemenuhan syarat keselamatan dan keamanan KM. Sinar Bangun bertanggungjawab yang dimana seharusnya melakukan pengawasan, namun pihak KM. Sinar Bangun tidak melakukannya sesuai dengan apa yang diperintahkan oleh Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Untuk menentukan pertanggungjawaban pidana harus mempunyai unsur-unsur yaitu:

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)
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
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.

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
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 seharusnya 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 subjektif 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 unless the mind is guilty or actus non facit reum nisi mens sit rea*). Kesalahan yang dimaksud disini adalah kesalahan yang diakibatkan oleh kesengajaan (*intention/opzet/dolus*) dan kealpaan (*negligence 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 eventualis*)

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
3. Perbuatan pelaku itu dapat dihukum, maka dari itu pelaku harus bertanggung jawab atas akibat dari perbuatannya tersebut.

Tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun pihak syabandar 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”. Sinar Bangun sudah diberi fungsi, tugas dan wewenang oleh undang-undang sebagaimana mestinya, namun pihak syabandar 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 KM. Sinar Bangun bahwa pemilik kapal mengetahui bahwa ia diberi pertanggungjawaban 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 kelalaian yang menyebabkan hilangnya nyawa yang ada pada Pasal 359 KUHP yang berbunyi: “Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun”.

Berdasarkan hal tersebut, sesuai 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 Pasal diatas pemilik kapal juga memenuhi unsur-unsur pidana pada Pasal 303 Undang-undang Pelayaran yang berbunyi:

1. Setiap orang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritime sebagaimana dimaksud pada Pasal 122 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp. 300.000.000.00, (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 terjadinya kecelakaan kapal yang terjadi di perairan danau toba yang dialami oleh kapal KM. Sinar Bangun.

Kecelakaan-kecelakaan pada kapal tentu saja banyak menyebabkan kerugian harta dan jiwa. Jika kapal tentu saja dari penyebabnya maka kecelakaan-kecelakaan tersebut kebanyakan disebabkan oleh:

1. Faktor pengangkut yang sering ingin mengangkut penumpang sebanyak-banyaknya melebihi batas maksimum yang diperkenankan tanpa memperhitungkan keselamatan penumpang dalam perjalanan tersebut. Kemungkinan pengangkut mengangkut penumpang melebihi batas maksimum muatan disebabkan oleh:
 - a. Penumpang yang mendesak untuk diangkutnya karena ingin tiba secepatnya ke tempat tujuan
 - b. Pengangkut yang ingin mendapatkan keuntungan yang lebih besar.
2. Faktor penumpang yang biasanya tidak mau mengerti dan tidak mau belajar dari pengalaman dirinya sendiri ataupun pengalaman orang lain bahwa muatan yang melebihi batas maksimum angkutan diperkenankan dapat menyebabkan kecelakaan. Dan sering pula penumpang sendiri tidak

berusaha untuk sedapat mungkin menghindari atau mencegah terjadinya suatu kecelakaan, misalnya penumpang duduk ditepian dekat kapal sementara kapal sedang dalam kondisi berjalan. Hal tersebut tentu saja sangat berbahaya bagi dirinya.

3. Faktor alat angkutannya yang saat ini sudah tidak dapat dibantah lagi bahwa alat-alat angkutan yang saat ini beroperasi banyak yang tidak memenuhi syarat untuk melakukan pelayaran. Alat-alat angkut tersebut memang sebenarnya sudah disadari tidak layak untuk dipergunakan lagi, namun karena kekurangan alat angkut memaksa mereka untuk tetap mengoperasikan alat-alat angkut tersebut.
4. Faktor medan tempat kapal-kapal tersebut melakukan kegiatan pelayaran. Indonesia memiliki cuaca yang gampang berubah-ubah setiap waktunya dan hal tersebut sangat berpengaruh pada tingginya ombak. Dengan keadaan tersebut dapat juga menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan kapal.
5. Faktor lemahnya pengawasan oleh pihak yang diberikan tugas untuk melakukan hal tersebut. Misalnya, syahbandar ataupun administrator pelabuhan setempat.

Dalam suatu kecelakaan kapal tentu saja juga akan sangat berhubungan dengan unsur keselamatan pelayaran dimulai dari keselamatan kapal yang merupakan faktor internal hingga faktor eksternal.

Faktor-faktor tersebut antara lain:

1. Faktor keselamatan

Keselamatan adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan kelistrikan, stabilitas, tata

susunan serta perlengkapan termasuk radio dan elektronika kapal yang dibukukan dengan sertifikat dilakukan pemeriksaan.

2. Faktor kelaiklautan

Kelaiklautan yaitu suatu kondisi yang ditentukan oleh kondisi keselamatan kapal dan faktor-faktor penawakan, pemuatan, pencegahan pencemaran laut dari kapal, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal dan pencemaran serta status hukum kapal.

3. Faktor keselamatan berlayar

Keselamatan berlayar yaitu suatu kondisi yang ditentukan oleh kondisi kelaiklautan kapal dan faktor-faktor di luar kapal yang bersifat pencegahan musibah/kecelakaan yaitu faktor-faktor kenavigasian (perambuan/sarana bantu navigasi pelayaran, dalam telekomunikasi pelayaran/stasiun radio pantai dan fasilitas penunjangnya serta informasi cuaca dan meteorology), alur pelayaran dan tata cara berlalu lintas kapal, pemanduan dan penundaan kapal serta salvage dan pekerjaan dibawah air.

4. Faktor keselamatan pelayaran

Keselamatan pelayaran itu suatu kondisi yang dapat diwujudkan apabila kondisi keselamatan berlayar telah dapat dipenuhi dan dilengkapi dengan tersedianya kemampuan untuk menanggulangi musibah/kecelakaan termasuk bantuan pencarian, pertolongan serta penanggulangan pencemaran lingkungan laut.

Selain itu, kecelakaan kapal sering kali terjadi akibat kurangnya pengetahuan yang dimiliki oleh pemilik kapal dan nahkoda kapal. Hal tersebut terjadi khususnya terjadi pada pelayaran rakyat, nelayan ataupun orang-orang

yang menggunakan kapal sebagai alat transportasi jarak pendek lainnya. Pada umumnya mereka tidak memiliki pengetahuan yang memadai untuk menjalankan kapal sesuai di daerah pelayaran-pelayaran yang ramai. Pada keadaan seperti itu, karena kurangnya pengetahuan, menjalankan kapal sesuai keinginan yang mereka mau tanpa memperhatikan aturan yang ada.

Permasalahan aturan kelaikan kapal juga menjadi salah satu faktor yang penting di dalam kegiatan pelayaran. Indonesia merupakan Negara dengan wilayah laut yang memiliki keunikan tersendiri sehingga pada sektor perhubungan laut, permasalahan kelaikan kapal menjadi hal yang penting. Kondisi kapal harus memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan radio/elektronika kapal dan dibuktikan dengan sertifikat, tentunya hal ini setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

B. Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Kecelakaan Tenggelamnya KM. Sinar Bangun Dalam Putusan Pengadilan Negeri Balige

Untuk melihat apakah nahkoda bersalah atau tidak, majelis hakim harus melakukan pemeriksaan terhadap fakta, sebab kecelakaan dan faktor kesalahan yang dilakukan oleh tersangkut. Fakta menjadi dasar dimulainya pemeriksaan terhadap suatu kecelakaan. Fakta merupakan analisa awal kejadian yang berisi keterangan apa adanya dilapangan. Fakta-fakta yang diperoleh biasanya berasal dari berita acara yang dibuat oleh pihak-pihak yang terlibat dengan kecelakaan kapal dan nantinya akan diperkuat oleh saksi dan saksi ahli di dalam persidangan pembuktian. Selanjutnya fakta-fakta tersebut dituangkan ke dalam sebab musabab kecelakaan kapal.

Sebab musabab kecelakaan biasanya berasal dari faktor internal dan faktor

eksternal. Faktor internal tersebut dapat berasal dari manusia, mesin kapal ataupun system kenavigasian dan faktor eksternal tersebut dapat berasal dari cuaca, ombak, arus laut atau faktor dari keberadaan kapal lainnya. Setelah fakta dan sebab musabab telah diketahui, selanjutnya Majelis Hakim harus dapat menemukan kesalahan atau kelalaian dari tersangkut.

Kesalahan atau kelalaian tersebut dapat berasal dari faktor human error, navigation error, technical error, ataupun weater error. Karena dibalik semua kecelakaan kapal yang terjadi, dapat dipastikan 80% di akibatkan kelalaian yang dilakukan oleh awak kapal. Setelah menemukan adanya kelalaian atau kesalahan yang dilakukan oleh mansia, maka akan ditemukan siapa saa yang dapat dijadikan tersangkut dan saksi di dalam kecelakaan tersebut.

Tersangkut pada kecelakaan kapal biasanya adalah nahkoda. Hal ini karena peran dan tanggungjawab mereka sangat besar di atas kapal, sehingga apabila terjadi suatu kecelakaan kapal yang memiliki beban tanggungjawab yang besar adalah nahkoda. Apabila terdapat faktor pendukung penyebab kecelakaan lainnya yang bukan berasal dari nahkoda, maka Mahkamah Pelayaran akan menyampaikan pendapatnya di dalam suatu rekomendasi yang akan diberikan kepada Kementrian Perhubungan. Nantinya Kementerian Perhubungan lah yang akan menentukan apakah para pihak tersebut bersalah atau tidak. Apabila pihak diluar nahkoda merupakan pejabat Departemen Perhubungan (seperti syahbandar, ketua administrasi pelabuhan, marine inspector, dll), maka akan dikenai sanksi sesuai dengan kode etik di dalam Departemen Perhubungan. Namun bila pihak seperti pemilik kapal atau perusahaan pengangkut juga turt bersalah dan secara tidak langsung menyebabkan kecelakaan kapal terjadi, maka Departemen

Perhubungan yang akan memutuskan apakah perusahaan pengangkut tersebut tetap dapat memiliki izin usaha atau tidak.

Pertimbangan hakim terhadap perbuatan nahkoda kapal yang menyebabkan kecelakaan tenggelamnya KM. Sinar Bangun dalam Putusan Pengadilan Negeri Balige adalah Kapal KM. Sinar Bangun IV Gt. 35 No. 117 pada hari senin tanggal 18 Juni 2018 dari Pelabuhan Simanindo Kec. Simanindo Kab. Samosir menuju Pelabuhan Tiga Ras Kec. Dolok Pardamean Kab. Simalungun dengan mengangkut penumpang sejumlah \pm 188 (seratus delapan puluh delapan) orang dan mengangkut kendaraan sepeda motor \pm 70 (tujuh) puluh unit sehingga mengalami kecelakaan/ tenggelam di wilayah perairan Danau Toba sekitar pukul 17.15 Wib tanpa dilengkapi adanya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh Syahbandar hal mana juga bersesuaian dengan keterangan Saksi Jayantri Simarmata yang juga sebagai Nakhoda Kapal KM Cinta Damai pada pokoknya menerangkan selama Saksi Jayantri Simarmata melakukan pelayaran di wilayah perairan Danau Toba tidak ada Syahbandar serta selama Saksi Jayantri Simarmata menjadi Nakhoda di wilayah perairan Danau Toba, tidak pernah mengetahui adanya Surat Persetujuan Berlayar (SPB). setelah Majelis Hakim meneliti bukti surat yang diajukan Penuntut Umum di persidangan berupa Surat Pendaftaran dan Kelengkapan Angkutan Danau dan Penyeberangan yang dikeluarkan pada tanggal 23 April 2018 oleh Atas nama Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara Kepala UPT Angkutan Danau dan Penyeberangan dimana pada surat tersebut disebutkan bahwa jumlah Kapasitas Angkut Kapal KM Sinar Bangun IV Gt.35 No.117 yaitu ABK (Anak Buah Kapal) sejumlah 3 (tiga) orang, kapasitas penumpang sejumlah 45 (empat puluh lima)

orang serta kapasitas angkut barang "nihil" dan jika dihubungkan dengan fakta hukum yang terungkap di persidangan bahwa Terdakwa Poltak Saritua Sagala Alias Pak Yosi jugalah yang menentukan kapasitas jumlah penumpang dan kapasitas jumlah barang (sepeda motor) pada Kapal KM Sinar Bangun IV Gt.35 No.117 yang akan diangkut berlayar dari Pelabuhan Simanindo Kec. Simanindo Kab. Samosir menuju Pelabuhan Tiga Ras Kec. Dolok Pardamean Kab. Simalungun.

Menimbang, bahwa dari uraian pertimbangan-pertimbangan tersebut di atas dapatlah disimpulkan oleh Majelis Hakim meskipun di Pelabuhan Simanindo Kec Simanindo Kab Samosir tidak ada Kesyahbandaran serta saat Terdakwa Poltak Saritua Sagala Alias Pak Yosi melayarkan/ menjalankan Kapal KM Sinar Bangun IV Gt.35 No.117 pada hari Senin tanggal 18 Juni 2018 dari Pelabuhan Simanindo Kec. Simanindo Kab. Samosir menuju Pelabuhan Tiga Ras Kec. Dolok Pardamean Kab. Simalungun dengan mengangkut penumpang sejumlah ± 188 (seratus delapan puluh delapan) orang dan mengangkut kendaraan sepeda motor ± 70 (tujuh) puluh unit tanpa dilengkapi dengan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh Syahbandar (Vide ketentuan Pasal 219 ayat (1) UU RI Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Jo Pasal 2 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar) akan tetapi Terdakwa Poltak Saritua Sagala Alias Pak Yosi sebagai nahkoda Terdakwa Poltak Sartus Sega Mas Pak Yosi jugalah yang menentukan kapasitas jumlah penumpang dan kapasitas Jumlah barang (sepeda motor) pada Kapal KM Sinar Bangun IV GL35 No 117 yang akan diangkut berlayar dari Pelabuhan Simanindo Kec. Simarindo Kab Samosir menuju

Pelabuhan Tiga Ras Kec. Dolok Pardamean Kab. Simalungun sehingga menurut Majelis Hakim Terdakwa Poltak Saritua Sagala Alias Pak Yosi sebagai Nakhoda yang tetap melayarkan/menjalankan Kapal KM Sinar Bangun IV telah menyadari bahwa Kapal KM Sinar Bangun IV GL.35 No.117 dalam kondisi tidak memenuhi kelaiklautan kapal/tidak layak berlayar yang lentunya perbuatan Terdakwa tersebut sangat berdampak pada keselamatan kapal, kesejahteraan awak kapal dan penumpang serta berdampak pada Manajemen keamanan kapal sebagaimana diamanatkan Pasal 117 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

C. Pertimbangan Hakim Terhadap Pertanggungjawaban Pidana Nahkoda KM. Sinar Bangun Dalam Putusan Pengadilan Negeri Balige

Tanggungjawab merupakan keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, mdsb). Dalam *Black's Law Dictionary Revised Fourth Edition*, tanggungjawab diartikan: “*The obligation to answer for an act done, and to repair any injury it may caused.*” Tanggung jawab, khususnya mengenai tanggungjawab ganti kerugian, dapat muncul apabila terjadi wanprestasi atau pun perbuatan melawan hukum.

Tanggungjawab secara hukum (yuridis) mempunyai dua aspek yang terkait satu dengan yang lainnya. Tanggungjawab yuridis selalu terkait dengan hak dan kewajiban yang dapat diatur dalam suatu perjanjian antara pihak-pihak yang bersangkutan ataupun mempunyai daya-laku karena diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam praktek sering pula perusahaan-perusahaan membuat syarat-syarat umum yang dijadikan acuan para nasabah perusahaan yang bersangkutan. Kewajiban seseorang atau uatu pihak untuk melakukan

sesuatu dengan sebaik-baiknya tanpa menimbulkan kerugian kepada pihak lain merupakan suatu tanggungjawab orang atau pihak yang bersangkutan.

Dalam pada waktu itu apabila kewajiban tersebut tidak dilaksanakan atau dilaksanakan secara tidak sempurna dan menimbulkan kerugian kepada orang lain atau pihak lain, maka wajiblah kepada yang dirugikan itu diberikan ganti kerugian (*liability*). Tanggung jawab seperti yang dikemukakan di atas dapat ditimbulkan karena adanya suatu perjanjian yang menimbulkan perikatan bagi kedua belah pihak. Namun tanggungjawab juga dapat timbul karena adanya peraturan perundang-undangan (*by operation of law*). Dalam hal yang terakhir ini, tanggung jawab timbul tidak karena adanya sesuatu ketentuan atas kewajiban dalam sesuatu kontrak, tetapi karena peraturan perundang-undangan yang mengatakan tentang adanya tanggung jawab tersebut.

Dalam pada waktu itu diperhatikan azas-azas tanggungjawab ganti rugi untuk dapat menentukan apakah atau bagaimana sesuatu kerugian yang menimbulkan tanggungjawab ganti rugi harus dibuktikan atau seberapa jauh tanggungjawab ganti rugi mempunyai batas. Pada umumnya pada empat azas tanggungjawab ganti rugi, yaitu:

1. Azas tanggungjawab ganti rugi berdasarkan adanya unsur kesalahan (*liability based on fault*)
2. Azas tanggungjawab berdasarkan praduga adanya unsur kesalahan (*presumption of liability*), dimana seseorang dianggap selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul karena perbuatannya kecuali ia dapat membuktikan bahwa ia telah melakukan segala upaya untuk mencegah

kerugian tersebut naman masih terjadi sehingga hal tersebut bukan karena kesalahannya

3. Azas tanggungjawab ganti rugi mutlak (absolut liability) yang tidak mempermasalahkan ada-tidaknya kesalahan
4. Azas tanggungjawab ganti rugi terbatas (limitation of liability) dimana tanggungjawab ganti rugi dibatasi sampai sejumlah tertentu. Hal terakhir ini umpamanya terdapat dalam pengangkutan laut dimana tanggung jawab ganti rugi pengangkut dibatasi oleh undang-undang

Peran dan fungsi dari nakhoda kapal sangatlah penting, sehingga negara-negara di dunia pada umumnya mempunyai peraturan perundang-undangan yang mengatur tugas-tugas wewenang dan tanggungjawab nakhoda kapal secara spesifik. Peraturan-peraturan tersebut memuat pula sanksi-sanksi administratif dan pidana. Pada dasarnya, nakhoda kapal mempunyai empat fungsi pokok, yaitu sebagai pemimpin kapal, sebagai wakil pemilik/pengusaha kapal, sebagai wakil pemilik/pengirim barang selama dalam pelayaran dan sebagai wakil pejabat umum atau penguasa.

Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang memuat ketentuan-ketentuan pokok tentang pelayaran dan hal-hal yang terkait dengan itu, juga mengandung beberapa ketentuan tentang nakhoda dan awak kapal, yang isinya pada hakekatnya diambil dari ketentuan dalam Buku II KUHD. Namun dalam undang-undang ini terdapat kerancuan mengenai kedudukan nakhoda karena nakhoda kapal dalam undang-undang dinyatakan sebagai bagian dari awak kapal. Padahal dalam konvensi-konvensi internasional dan peraturan perundang-undangan negara-negara lain pada umumnya nakhoda merupakan penyandang

kekuasaan yang mandiri yang berada di luar awak kapal dengan wewenang yang memiliki berbagai aspek tanggung jawab yang spesifik.

Di dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, tanggung jawab Nakhoda diatur di dalam Pasal 137, sebagai berikut:

1. “Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 atau lebih memiliki wewenang penegakan hukum serta bertanggungjawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar dan barang muatan.
2. Nakhoda untuk kapal motor ukuran kurang dari GT 35 dan untuk kapal tradisional ukuran kurang dari GT 105 dengan konstruksi sederhana yang berlayar di perairan terbata bertanggungjawab atas keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, pelayar, dan barang muatan.
3. Nakhoda tidak bertanggungjawab terhadap keabsahan atau kebenaran materiil dokumen muatan kapal.
4. Nakhoda wajib menolak dan memberitahukan kepada instansi yang berwenang apabila mengetahui muatan yang diangkut tidak sesuai dengan dokumen muatan.(5)Selain kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Nakhoda untuk kapal motor ukuran GT 35 atau lebih diberi tugas dan kewenangan khusus, yaitu:
 - a. Membuat catatan setiap kelahiran
 - b. Membuat catatan setiap kematian
 - c. Menyaksikan dan mencatat surat wasiat.
5. Nakhoda wajib memenuhi persyaratan pendidikan, pelatihan, kemampuan dan keterampilan serta kesehatan.”

Dalam hal tindakan nakhoda menyebabkan hilangnya nyawa penumpang tidak diatur baik di dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maupun di dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang. Bila tindakan nakhoda menyebabkan hilangnya nyawa, maka tanggungjawab yang akan dibebankan kepada Nakhoda merupakan tanggungjawab pidana yang semua hal tersebut diatur di dalam Bab XXIX Kitab Undang-undang Hukum Pidana. Di dalam skripsi ini, pertanggungjawaban yang akan dianalisa lebih difokuskan kepada tanggungjawab perdata akibat dari terjadinya kecelakaan kapal.

Berdasarkan Putusan 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg pertimbangan hakim terhadap pertanggungjawaban pidana nahkoda KM. Sinar Bangun dalam Putusan Pengadilan Negeri Balige Menimbang, bahwa terhadap strafmaat dalam surat tuntutan Penuntut Umum, Majelis tidak sependapat tentang lama penjatuhan pidana yang dimohonkan Penuntut Umum dengan pertimbangan bahwa Terdakwa Poltak Saritua Sagala Alias Pak Yosi yang berprofesi sebagai Nakhoda Kapal KM Sinar Bangun IV Gt.35 No.117 dalam hal melakukan pelayaran semata-mata bertujuan agar dapat memenuhi kebutuhan hidup Terdakwa bersama Para keluarganya tentu hal demikian harus dianggap sebagai suatu wujud pengabdian Terdakwa selaku Kepala Rumah Tangga yang perduli dan bertanggung jawab akan kebutuhan hidup Para keluarganya, serta sebagaimana Keterangan Terdakwa di persidangan yang menerangkan bahwa adapun alasan Terdakwa membawa penumpang dalam jumlah yang banyak sampai dengan over kapasitas didasari faktor kebiasaan serta faktor peningkatan permintaan jumlah penumpang yang akan melakukan penyeberangan dari Pelabuhan Simanindo Kabupaten Samosir menuju Tiga Ras Kabupaten Simalungun yang pada saat itu Senin tanggal tanggal

18 Juni 2018 bukanlah semata-mata dikehendaki oleh Terdakwa Poltak Saritua Sagala Alias Pak Yosi sebagaimana tertuang pada nota pembelaan yang disampaikan Terdakwa secara pribadi, dengan demikian Majelis berpendapat terhadap penjatuhan pidana kepada Terdakwa nantinya sudah menggambarkan lainnya; rasa keadilan bagi Terdakwa maupun bagi masyarakat.

Menimbang bahwa oleh karena Terdakwa telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana dan oleh karena terhadap Terdakwa telah dilakukan penangkapan dan penahanan, maka sesuai dengan ketentuan pasal 22 ayat 4 KUHAP masa penangkapan dan penahanan yang telah dijalani Terdakwa akan dikurangkan seluruhnya dan pidana yang dijatuhkan

Menimbang bahwa oleh karena Terdakwa dinyatakan bersalah dan dijatuhi hukuman, maka berdasarkan Pasal 222 ayat (1) KUHAP. kepada Terdakwa harus dibebani untuk membayar biaya perkara.

1. Menyatakan Terdakwa Poltak Saritua Sagala Alias Pak Yosi telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "Nakhoda yang melayarkan kapainya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak layak laut sebagaimana ketentuan Pasal 117 ayat (2) yang mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda sebagaimana dakwaan alternatif kesatu
2. Menjatuhkan pidana kepada Terdakwa dengan pidana penjara selama 5 (lima) tahun dan 6 (enam) bulan serta denda sejumlah Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tidak dibayar oleh Terdakwa maka diganti dengan pidana kurungan selama 1 (satu) bulan; dan Menetapkan masa penangkapan dan penahanan yang telah dijalani.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Pertanggungjawaban pidana terhadap nahkoda diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran, Peraturan Perundang-undangan ini mengatur secara jelas tentang pelayaran maupun tentang nahkoda, diatur pada Pasal 302 ayat (1), yang berbunyi : “Nahkoda 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).

Faktor yang menyebabkan kecelakaan tenggelamnya KM. Sinar Bangun di Danau Toba berdasarkan putusan Pengadilan Negeri Balige karena kapal tidak memenuhi kondisi kelaiklautan kapal/tidak layak berlayar dan kapasitas jumlah penumpang serta kapasitas jumlah barang yang melebihi batas maksimum yang diperkenankan tanpa memperhitungkan keselamatan penumpang.

Pertimbangan hakim terhadap pertanggungjawaban pidana nahkoda KM. Sinar Bangun dalam putusan pengadilan Negeri Balige yaitu

1. Menyatakan Terdakwa Poltak Saritua Sagala Alias Pak Yosi telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana
2. Menjatuhkan pidana kepada Terdakwa dengan pidana penjara selama 5 (lima) tahun dan 6 (enam) bulan serta denda sejumlah Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tidak dibayar oleh

Terdakwa maka diganti dengan pidana kurungan selama 1 (satu) bulan; dan Menetapkan masa penangkapan dan penahanan yang telah dijalani.

B. Saran

Peningkatan saran dan prasarana dalam transportasi laut, antara lain dengan merehab kapal patroli agar patroli laut dapat dilaksanakan dengan maksimal dan diadakannya peralatan CCTV untuk memudahkan pemantauan dan pengawan. Peningkatan penegakan hukum terhadap hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan transportasi laut, yakni dengan pencabutan secara tegas ijin operasi kepada pengusaha-pengusaha kapal yang tidak memenuhi standar keselamatan bagi kapal-kapalnya.

Pemerintah lebih memberikan perhatiannya terhadap peraturan yang berlaku pada kegiatan pelayaran, khususnya mengenai kelaikan kapal dan mengenai batas maksimum kapasitas kapal. Contohnya pada kelaikan kapal yang digunakan sebagai sarana transportasi laut tersebut. Pemerintah sebaiknya membuat regulasi yang lebih ketat lagi mengenai kelaikan kapal yang dapat berlayar.

Penegak hukum yang menjalankan tugasnya sesuai dengan peraturan yang berlaku. Sebagaimana yang kita ketahui, pada saat ini masih banyak oknum yang tidak memenuhi peraturan yang berlaku sehingga kejadian kecelakaan kapal akibat kelebihan muatan atau karena kapal sudah dalam keadaan tidak layak untuk digunakan lagi tidak dapat terhindarkan.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-buku

- Adami Chazawi. 2011. *Pelajaran Hukum Pidana*. Jakarta: Raja Grafindo
- Alfitra. 2014. *Modus Operandi Pidana Khusus di Luar KUHP*. Jakarta: Niaga Swadaya
- Alfitra. 2014. *Hapusnya Hak Menuntut dan Menjalankan Pidana*. Jakarta: Niaga Swadaya.
- Andi Hamzah, 2017. *Hukum Pidana Indonesia*. Jakarta Timur: Sinar Grafika
- Aziz Syamsuddin. 2014. *Tindak Pidana Khusus*. Jakarta: Sinar Grafika
- Barda Nawawi Arief, 2016. *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Piadana*, Jakarta: Prenada Media Group
- C.S.T. Kansil. 2002. *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka
- Elfrida R. Gultom, 2020. *Hukum Pengangkutan Laut*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Hasim Purba, 2019. *Hukum Pengangkutan Di Laut*, (Meda: Pustaka Bangsa Pers
- H. Ishaq, 2020. *Hukum Pidana*. Depok: PT RajaGrafindo Persada
- Ida Hanifah dkk, 2020. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa*. Medan: CV Pustaka Prima.
- Lusiana Pasaribu. 2019. *Pertanggungjawaban Pidana Nahkoda Dengan Tanpa Hak Melayarkan Kapal Tidak Layak Laut*, Depok: Rajawali pers.
- Melly Setyawati, 2013, "Tindak Pidana Pelayaran", Jakarta: Elsam.
- M. Husseyn Umar, 2012, "Peraturan Angkutan Laut Dalam Regulasi", Jakarta: Dian Rakyat.
- M. Mahir. 2020. *Pertanggungjawaban Pidana Nahkoda Dalam Kecelakaan Kapal*. Jakarta: Raja Grafindo
- Sentosa Sembiring, 2019. *Hukum Pengangkutan Laut*. Bandung: PT. Nuansa Aulia
- Sudarsono. 2012 *Kamus Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta

Teguh Prasetyo, 2018, *Hukum Pidana*, Jakarta: Rajawali Pers

Tina Asmarawati. 2015. *Pidana Dan Pemindanaan Dalam Sistem Hukum Indonesia*. Deepublish. Yogyakarta.

B. Peraturan Perundang-undangan

Kitab Undang-undang Hukum Dagang

Kitab Undang-undang Hukum Pidana

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Pelayaran

C. Jurnal, Artikel dan Karya Ilmiah

Hasrianto, ‘*Pertanggungjawaban Nahkoda Pada Peristiwa Kecelakaan Kapal Menurut Undang-Undang Pelayaran*’, *Jurnal Ilmu Hukum*, Volume VII.No.1 (2021).

Hari Utomo, 2017, “*Siapa yang Bertanggungjawab Menurut Hukum dalam Kecelakaan Kapal*”, *Jurnal Legislasi Indonesia*, Universitas Pertahanan, Vol. 14 No. 01, hlm 58.

Julia Purnama Sari, 2007, “*Pengawasan Sinar Bangun dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, dan Keamanan dan Ketertiban Penumpang di Pelabuhan Tembilahan*”, Riau, *Jurnal Ilmu Administrasi Negara*.

Sutri Utami, ‘*Pertanggungjawaban Pidana Nahkoda Kapal Dalam Kecelakaan Kapal Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*’, *Jurnal Fakultas Hukum*, Volume VII.No. 2 (2020).

D. Internet

https://id.m.wikipedia.org/wiki/Tenggelamnya_KM_Sinar_Bangun,

<https://nasional.tempo.co/read/1100624/polisi-tetapkan-empat-tersangka-tenggelamnya-km-sinar-bangun>,

<https://jdih.kkp.go.id/peraturan/per-18-men-2011.pdf>,

<https://eprints.umm.ac.id/36252/3/jiptummpp-gdl-adamfadili-48207-3-babii.pdf>,

http://eprints.undip.ac.id/69891/4/BAB_II.pdf