

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA OLEH NAKHODA ATAS  
TENGCELAMNYA KM SINAR BANGUN DI DANAU TOBA  
(Studi Putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg)**

**SKRIPSI**

**O L E H:  
DARMONO SAMOSIR  
NPM: 16.840.0050**



**UNIVERSITAS MEDAN AREA  
FAKULTAS HUKUM  
M E D A N  
2021**

**UNIVERSITAS MEDAN AREA**

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 13/10/21

Access From (repository.uma.ac.id)13/10/21

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA OLEH NAKHODA ATAS  
TENGCELAMNYA KM SINAR BANGUN DI DANAU TOBA  
(Studi Putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg)**

**SKRIPSI**

**O L E H:  
DARMONO SAMOSIR  
NPM: 16.840.0050**

*Diajukan Untuk Melengkapi Persyaratan Memperoleh  
Gelar Sarjana Hukum Pada Fakultas Hukum  
Universitas Medan Area*

**UNIVERSITAS MEDAN AREA  
FAKULTAS HUKUM  
M E D A N  
2021**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 13/10/21

Access From (repository.uma.ac.id)13/10/21

**HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI**

Judul Skripsi : Pertanggungjawaban Pidana Oleh Nakhoda Atas Tenggelamnya Km Sinar Bangun Di Danau Toba (Studi Putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg)

Nama : DARMONO SAMOSIR

NPM : 16.840.0050

Bidang : Ilmu Hukum Kepidanaan

Disetujui Oleh:  
Komisi Pembimbing

PEMBIMBING I

PEMBIMBING II

Dr. Taufik Siregar, SH, M.Hum

Ridho Mubazak, SH, MH



Dr. Rizkan Zulyadi, SH, MH

**Tanggal Lulus: 30 Desember 2020**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 13/10/21

Access From (repository.uma.ac.id)13/10/21

## LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : DARMONO SAMOSIR  
NPM : 16.840.0050  
Judul Skripsi : Pertanggungjawaban Pidana Oleh Nakhoda Atas Tenggelamnya Km Sinar Bangun Di Danau Toba (Studi Putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg)

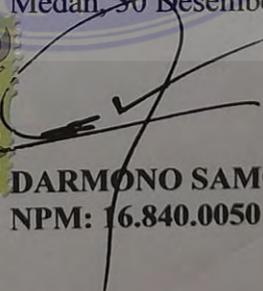
Dengan ini menyatakan:

1. Bahwa skripsi yang saya tulis ini benar tidak merupakan jiplakan dari skripsi atau karya ilmiah orang lain.
2. Apabila terbukti dikemudian hari skripsi yang saya buat adalah jiplakan maka segala akibat hukum yang timbul akan menjadi tanggung jawab saya.

Demikian pernyataan ini saya buat sebenar-benarnya tanpa ada paksaan dan tekanan dari pihak manapun.

Medan, 30 Desember 2020



  
**DARMONO SAMOSIR**  
**NPM: 16.840.0050**

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

### I. Data Pribadi

Nama : DARMONO SAMOSIR  
Tempat/Tgl. Lahir : Simanindo/ 25 Februari 1976  
Pekerjaan : Anggota Polri dari Tahun 2002  
Orang Tua (Ayah): Alm. Nurdin Samosir  
(Ibu) : Almh. Perpetua Simarmata  
Istri : Resdiana Manik, Amd  
Anak : Vreando Vinsen Samosir  
: Vidilia Angelina Samosir  
Alamat : Lumban Turnip Desa Siopat Sosor Kecamatan  
Pangururan Kabupaten Samosir  
No. Telp : 082166796776

### II. Pendidikan Formal

1. SD Negeri Sipira Kec. Onanrungu Kabupaten Samosir Tahun 1989
2. SMP Negeri Ambarita Kec. Simanindo Kab. Samosir Tahun 1992
3. SMA Negeri 4 Pematang Siantar Tahun 1995
4. S1 Fakultas Hukum Universitas Medan Area Tahun 2021

**ABSTRAK**  
**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA OLEH NAKHODA ATAS**  
**TENGGELAMNYA KM SINAR BANGUN DI DANAU TOBA**  
**(Studi Putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg)**

**Oleh:**  
**DARMONO SAMOSIR**  
**NPM: 16.840.0050**

Penyelenggaraan pengangkutan di perairan dalam negeri (pengangkutan sungai, danau dan penyeberangan 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 sungai dan danau diselenggarakan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur yang dilengkapi dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur.

Permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana pertanggungjawaban nakhoda atas tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun pada putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg dan bagaimana pertimbangan hakim dalam memberikan hukuman pada nakhoda sebagai pelaku tindak pidana tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun pada putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg.

Metode penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif yaitu metode penelitian yang dilakukan untuk mendapatkan data sekunder, Sifat penelitian ini akan secara deskriptif analisis Teknik pengumpulan data yang digunakan penelitian kepustakaan (*Library Research*). Metode ini dengan melakukan penelitian terhadap berbagai sumber bacaan tertulis dari para sarjana yaitu buku-buku teori tentang hukum, majalah hukum, jurnal-jurnal hukum dan juga bahan-bahan kuliah serta peraturan-peraturan tentang tindak pidana. Penelitian lapangan (*Field Research*) yaitu dengan melakukan kelapangan dalam hal ini penulis langsung melakukan studi pada Pengadilan Negeri Balige dengan melakukan wawancara dengan hakim dan berdasarkan contoh kasus yang dilihat dari Putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg tentang tindak pidana pelayaran.

Pertanggungjawaban nakhoda atas tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun pada putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg pelaku Poltak Saritua Sagala telah melanggar Pasal 302 ayat (3) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran pelaku dihukum dengan tindak pidana selama 5 (lima) tahun dan denda 6 (enam) bulan serta denda sejumlah Rp. 500.000.000 (lima ratus juta rupiah). Pertimbangan hakim dalam memberikan hukuman pada nakhoda sebagai pelaku tindak pidana tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun pada putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg yaitu hal-hal yang memberatkan yaitu perbuatan pelaku telah mengabaikan keselamatan dirinya dan keselamatan orang lain dalam melakukan pelayaran, hal-hal yang meringankan yaitu terdakwa belum pernah dihukum, terdakwa merupakan tulang punggung keluarga dan terdakwa bersikap sopan dipersidangan.

**Kata Kunci: pertanggungjawaban pidana, nakhoda, tenggelamnya kapal**

**ABSTRACT**  
**NAKHODA'S CRIMINAL RESPONSIBILITY FOR DROWNING KM SINAR**  
**BUILDING IN LAKE TOBA**

(Decision Study No. 229 / Pid.Sus / 2018 / PN.Blg)

By:

**DARMONO SAMOSIR**

**NPM: 16,840,0050**

*Transportation in domestic waters (river, lake and sea crossing) is carried out by using Indonesian flagged vessels. The operation of the transportation of rivers and lakes is arranged in an integrated intra and intermodal way which constitutes a united national transportation order. The transportation of rivers and lakes is carried out using fixed and regular routes which are complemented by irregular and irregular routes.*

*The problem in this study is how the skipper is responsible for the sinking of the KM Sinar Bangun ship in decision No. 229 / Pid.Sus / 2018 / PN.Blg and how the judge's consideration in giving a sentence to the skipper as the perpetrator of the sinking of the KM Sinar Bangun ship in decision No. 229 / Pid.Sus / 2018 / PN.Blg.*

*The research method used is the type of research used is juridical normative, namely the research method used to obtain secunder data. The nature of this research will be descriptive analysis. Data collection techniques used are library research (Library Research). This method by conducting research on various sources of written reading from scholars, namely theoretical books on law, law magazines, law journals as well as lecture materials and regulations on criminal acts. Field research (Field Research), namely by conducting spaciousness, in this case the author directly conducted a study at the Balige District Court by conducting interviews with judges and based on case examples as seen from Decision No. 229 / Pid.Sus / 2018 / PN.Blg regarding the crime of shipping.*

*The captain's responsibility for the sinking of the KM Sinar Bangun ship on decision No. 229 / Pid.Sus / 2018 / PN.Blg, the perpetrator of Poltak Saritua Sagala, has violated Article 302 paragraph (3) of Law No. 17 of 2008 concerning shipping, the offender was punished with a criminal offense of 5 (five) years and a fine of 6 (six) months and a fine of Rp. 500,000,000 (five hundred million rupiah). The judge's consideration in giving a sentence to the skipper as the perpetrator of the criminal act of sinking the KM Sinar Bangun ship in decision No. 229 / Pid.Sus / 2018 / PN.Blg, namely things that are burdensome, namely the perpetrator's act of neglecting his own safety and the safety of other people while on a voyage, mitigating things are that the defendant has never been sentenced, the defendant is the backbone of the family and the defendant be polite in court.*

**Keywords: criminal responsibility, skipper, sinking of the ship**

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan rahmat, taufik dan hidayah-Nya kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

Skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk menempuh ujian tingkat Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Medan Area. Skripsi ini berjudul **“Pertanggungjawaban Pidana Oleh Nakhoda Atas Tenggelamnya KM Sinar Bangun Di Danau Toba (Studi Putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg)”**.

Dalam kesempatan ini, dengan penuh kasih sayang setulus hati saya ucapkan terima kasih kepada Ayahanda Alm. Nurdin Samosir dan Ibunda tercinta Almh. Perpetua Simarmata sebagai contoh nyata dari arti kesabaran membesarkan, mendidik saya untuk meraih kesuksesan dimasa depan dan Istri Tercinta Resdiana Manik, Amd sebagai sosok panutan dalam menjalankan hidup serta yang memberikan semangat dalam menyelesaikan skripsi, serta anak-anak saya Vreando Vinsen Samosir dan Vidilia Angelina Samosir sebagai penyemangat saya dalam menyelesaikan jenjang pendidikan agar menjadi contoh bagi mereka.

Dengan penghargaan sebesar besarnya penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Dadan Ramdan, M.Eng, M.Sc, selaku Rektor Universitas Medan Area atas kesempatan dan fasilitas yang memberikan kepada kami untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Medan Area.

2. Bapak Dr. Rizkan Zulyadi, SH, MH, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Medan Area, atas kesempatan yang diberikan untuk dapat menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Medan Area.
3. Bapak Zaini Munawir, SH, M.Hum, selaku Wakil Dekan Bidang Akademis Fakultas Hukum Universitas Medan Area,
4. Bapak Dr. Taufik Siregar, SH, M.Hum selaku Dosen Pembimbing I Penulis,
5. Bapak Ridho Mubarak, SH, MH, selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan Fakultas Hukum Universitas Medan Area, sekaligus dosen Pembimbing II Penulis,
6. Ibu Arie Kartika, SH, MH, selaku Ketua Bidang Hukum Kepidanaan Fakultas Hukum Universitas Medan Area,
7. Bapak Alvin Hamzah Nasution, SH, MH selaku sekretaris seminar outline Penulis,
8. Bapak dan Ibu Dosen serta semua unsur staf administrasi di Fakultas Hukum Universitas Medan Area.
9. Rekan-rekan se-almamater di Fakultas Hukum Universitas Medan Area,

Serta semua pihak yang telah membantu penulis baik langsung maupun tidak langsung yang tidak dapat disebutkan satu persatu oleh penulis.

Akhir kata, atas segala budi baik semua pihak kiranya mendapat ridho oleh Tuhan Yang Maha Esa dan semoga ilmu yang telah dipelajari selama masa perkuliahan dapat berguna untuk kepentingan dan kemajuan agama, bangsa dan Negara.

Demikianlah penulis niatkan, semoga tulisan ilmiah penulis ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Medan, 30 Desember 2020  
Penulis,

**DARMONO SAMOSIR**



## DAFTAR ISI

Halaman

<b>HALAMAN PENGESAHAN</b>	
<b>LEMBAR PERNYATAAN</b>	
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b>	
<b>ABSTRAK</b>	
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>i</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>iv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Perumusan Masalah.....	13
C. Tujuan Penelitian.....	13
D. Manfaat Penelitian .....	14
E. Hipotesis .....	14
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>16</b>
A. Tinjauan Umum Tentang Tindak Pidana .....	16
1. Pengertian Tindak Pidana.....	16
2. Unsur-Unsur Tindak Pidana.....	18
B. Tinjauan Umum Tentang Nakhoda .....	22
1. Pengertian Nakhoda .....	22
2. Kewajiban Nakhoda .....	25
3. Tugas dan Tanggung jawab Nakhoda Kapal.....	28
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>32</b>
A. Waktu dan Tempat Penelitian .....	32
B. Metodologi Penelitian .....	33
1. Jenis Penelitian.....	33
2. Sifat Penelitian .....	33

3. Teknik Pengumpulan Data .....	34
4. Analisis Data .....	34
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>36</b>
A. Hasil Penelitian .....	36
1. Pengaturan Tentang Transportasi Kapal Penyebrangan Melalui Laut.....	36
2. Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Tenggelamnya Kapal.....	39
3. Proses Penyelesaian Sengketa Terjadinya Kecelakaan Tenggelamnya Kapal KM Sinar Bangun .....	48
B. Hasil Pembahasan .....	52
1. Pertanggungjawaban Nakhoda Atas Tenggelamnya Kapal KM Sinar Bangun Pada Putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg .....	52
2. Pertimbangan Hakim Dalam Memberikan Hukuman Pada Nakhoda Sebagai Pelaku Tindak Pidana Tenggelamnya Kapal KM Sinar Bangun Pada Putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg .....	62
3. Analisis Kasus .....	69
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>73</b>
A. Kesimpulan .....	73
B. Saran.....	73

## DAFTAR PUSTAKA

## LAMPIRAN

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki struktur pulau-pulau yang tersebar luas dalam jumlah lebih dari 13.000 yang termasuk didalamnya pulau besar maupun pulau kecil, dengan garis pantai sepanjang 81.000 Km. Memberikan ciri khas sebagai negara Indonesia.<sup>1</sup> Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki keanekaragaman potensi wisata di berbagai pulau-pulau yang tersebar di nusantara dimana untuk menjangkau pulau tersebut harus ditempuh dengan menggunakan angkutan laut.<sup>2</sup>

Di Indonesia, transportasi laut seharusnya menjadi primadona, karena terdapat pulau-pulau yang hanya dapat di hubungkan melalui transportasi laut. Berbeda dengan negara yang bukan kepulauan, transportasi laut tentunya tidak terlalu menjadi hal yang utama melainkan merupakan pilihan dari berbagai macam moda transportasi seperti kereta api, mobil, dan lainnya.<sup>3</sup> Sedangkan negara kepulauan penggunaan transportasi darat tidak selalu membantu jika tidak ditunjang dengan moda transportasi laut, seperti halnya dalam penyebrangan sungai besar, selat, dan laut di negara tersebut.

Bukti-bukti yang menunjukkan bahwa bangsa Indonesia telah menggunakan kapal-kapal sebagai alat transportasi penting untuk pemenuhan kebutuhan masyarakat dari segi penyaluran menggunakan transportasi laut, seperti

---

<sup>1</sup> M. Daud Silalahi, 2002, *Pengaturan Hukum Lingkungan Laut Indonesia dan Implementasinya Secara Regional*, Jakarta: Sinar Harapan, hlm. 66

<sup>2</sup> Vicky Hanggara Alexandro, 2013, *Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Kapal Akibat Tidak Laik Laut*, Jurnal Hukum Adigama, Fakultas Hukum Universitas Trisakti, hlm.

1

<sup>3</sup> *Ibid* hlm. 2

yang tergores atau tergambar pada relief-relief Candi Borobudur dalam bentuk perahu-perahu bercadik yang telah mampu berlayar menuju sampai ke Pulau madagaskar (Afrika). Juga pembuatan perahu-perahu Pinisi yang dilakukan oleh orang-orang Makassar di Sulawesi Selatan.

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 penyeberangan laut. Penyelenggaraan pengangkutan di perairan dalam negeri (pengangkutan sungai, danau dan penyeberangan 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 sungai 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 di perairan boleh diselenggarakan oleh pengangkut yang berbentuk badan hukum dan tidak berbentuk badan hukum (warga negara Indonesia).<sup>4</sup>

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

---

<sup>4</sup> Hasim Purba, 2015, *Hukum Pengangkutan Di Laut*, Medan, Penerbit Pustaka Bangsa Pers, hlm. 11

persyaratan kelaiklautan kapal serta di awaki 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 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 terpadu 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 tidak tetap dan tidak teratur.<sup>5</sup>

Teknologi dalam perancangan kapal di Indonesia mengalami perkembangan yang sangat besar setelah mendapat pengaruh dari luar. Dari para pelaut asing Indonesia memperoleh tambahan ilmu pengetahuan teknologi pelayaran, sehingga akhirnya Indonesia mempunyai Industri kapal yang modern seperti sekarang ini.<sup>6</sup> Sementara itu upaya-upaya yang dilakukan oleh pemerintah dalam bidang transportasi laut antara lain merehabilitasi dan meningkatkan kapasitas infrastruktur yang ada, seperti pengadaan kapal pengangkut manusia dan kapal pengangkut barang, perbaikan pelabuhan-pelabuhan laut yang ada

---

<sup>5</sup> *Ibid* hlm. 13

<sup>6</sup> Vicky Hanggara Alexandro *Op Cit* hlm. 4

diIndonesia, terminal peti kemas dan dermaga-dermaga. Hal itu bertujuan untuk lebih memperlancar lintas laut antar pulau, meningkatkan perdagangan didalam negara maupun negara Internasional.

Selain sebagai moda transportasi untuk penyaluran kebutuhan primer dan pelengkap untuk masyarakat baik dalam maupun di luar negara. Kebutuhan manusia untuk berpergian dari satu tempat ke tempat lainnya dengan tujuan mengambil kebutuhan-kebutuhan masing-masing, misalnya berbelanja, bekerja, sekolah, dan lain-lain. Dari segi jarak dan jenis transportasi kapal tentu di perhatikan oleh pemerintah misalnya kapal untuk pengangkutan barang antar pulau tentu berbeda dengan kapal penyeberangan selat, danau dan sebagainya. Hal ini menjadi perhatian penting bagi pemerintah untuk membentuk regulasi dalam rangka untuk mengatur hal-hal bagaimana pendaftaran kapal yang akan berlayar, jenis kapal yang sesuai dengan medan pelayarannya, selektif dalam merekrut nakhoda-nakhoda beserta awak-awak kapal yang professional sesuai dengan bidang nya.

Indonesia telah mengundang Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran dan masih banyak undang-undang dan peraturan-peraturan lain nya yang mengatur segala hal 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.<sup>7</sup>

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

1. Kelaiklautan kapal;
2. Kenavigasian.

Pada ayat (2) dijelaskan lebih rinci mengenai kategori Kelaikkapal 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;
6. Pengaturan keselamatan dan perhatian pencemaran dari kapal; dan
7. Pengaturan keamanan kapal.

Pasal 117 ayat (3) yang menyatakan memenuhi semua standar persyaratan kelaik kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal, Pasal 122 berbunyi sebagai berikut: Setiap ppengendalian kapal dan pelabuhan harus memenuhi standar persyaratan keselamatan dan keamanan serta

---

<sup>7</sup> Hari Utomo, 2017, *Siapa yang bertanggung jawab menurut hukum dalam kecelakaan kapal (Legally Responsible Parties In Ship Accident)*, Jurnal Legislasi Indonesia, Universitas Pertahanan, Vol. 14 No. 01, hlm.58

perlindungan lingkungan kelautan. Sampai pada ancaman sanksi yang ada pada

Pasal 303 yang berbunyi:

1. Setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122, dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak 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 Rp. 500.000.000,00 (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 Rp. 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).

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

Pulau Samosir merupakan salah satu destinasi wisata yang terletak di Provinsi Sumatera Utara. Pulau Samosir berada di tengah Danau Toba sehingga untuk tiba di Pulau Samosir harus menyeberang perairan danau. Bagi para wisatawan yang hendak berkunjung ke Pulau Samosir dapat melakukan penyeberangan dari berbagai pelabuhan yang ada di sekitar Danau Toba. Ada dua jenis penyeberangan dan tempatnya masing-masing berbeda lokasi menuju untuk bisa tiba di Pulau Samosir.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> <https://www.netralnews.com/news/rsn/read/38889/begini-cara-menyeberang-menuju-pulau-samosir> Diakses Senin 13 Juli 2020 Pukul. 12.20 Wib

Cara menyeberang Danau Toba menuju Pulau Samosir yang pertama adalah melalui jembatan lewat Pangururan, untuk tiba di Pulau Samosir bisa melewati Jembatan Tanah Ponggol. Jembatan yang panjangnya sekitar 20 meter ini adalah yang menghubungkan daratan Pulau Sumatera dengan daratan Pulau Samosir di daerah Pangururan. Untuk menuju lokasi ini dari kota Medan bisa ditempuh lewat rute Medan – Kabanjahe – Dairi – Pangururan – Tomok (Pulau Samosir).

Setelah melewati jembatan Tanah Ponggol Anda akan masuk kota Pangururan dan dari sana bisa melanjutkan perjalanan ke berbagai tempat wisata di Pulau Samosir melewati jalan lingkar Pulau Samosir.

Cara menyeberang Danau Toba menuju Pulau Samosir yang kedua adalah berlayar dengan kapal atau ferry dari beberapa pelabuhan di tepi Danau Toba. Untuk menyeberang ada beberapa lokasi pelabuhan yang bisa dilewati untuk menuju Pulau Samosir. Masing-masing pelabuhan dan rute tersebut adalah:<sup>9</sup>

1. Pelabuhan Ajibata – Pelabuhan Tomok
2. Pelabuhan Muara – Pelabuhan Nainggolan
3. Pelabuhan Tigaras – Pelabuhan Simanindo.

Peristiwa tenggelamnya KM. Sinar Bangun di danau toba pada tanggal 18 Juni 2018 saat berlayar dari Simanindo di Pulau Samosir ke Tiga Ras di Pulau Sumatera dengan perkiraan membawa 192 orang penumpang dimana kapasitas kapal tersebut hanya sekitar 45 orang. Sehingga saat ini baru 3 (tiga) jenazah yang ditemukan sementara 18 orang selamat.

---

<sup>9</sup> *Ibid*

Tragedi KM. Sinar Bangun di Danau Toba menyisakan tanda tanya besar soal jaminan keselamatan dalam angkutan penyeberangan. Minimnya pengawasan angkutan penyeberangan di Danau Toba menyebabkan 3 (tiga) orang korban meninggal dunia, dan 184 orang hilang tenggelam akibat tenggelamnya KM. Sinar Bangun yang kelebihan muatan. Sepekan pasca kejadian, Kepolisian Daerah Sumatera Utara menetapkan 4 (empat) tersangka awal dalam kasus ini. Tak hanya pemilik kapal, namun Polisi juga menyerat sejumlah pejabat dinas perhubungan penanggung jawab kejadian itu. Mereka adalah Poltak Soritua Sagalaselaku pemilik sekaligus nahkoda KM. Sinar Bangun, honorer yang merupakan anggota Pos Pelabuhan Simanindo bernama Karnilan Sitanggung, menjadi tersangka mengingat tugasnya seharusnya mengatur masuknya penumpang dan mengawasi kegiatan dan pelayaran kapal. Harusnya dia melarang kapal muatan berlebih dan melarang berlayar jika tidak layak. Selain itu, juga sudah ada warning (peringatan) cuaca buruk dari BMKG, tapi faktanya yang bersangkutan tidak menjalani tugasnya secara benar, sehingga Golpa F. Putra yang merupakan Kepala Pos Pelabuhan Simanindo- dianggap meninggalkan tugasnya namun tetap mengutip retribusi. Tersangka lainnya Kepala Bidang Angkutan Sungai dan Danau Perairan (ASDP) Kabupaten Samosir, Rihad Sitanggung, dinilai gagal mengawasi kegiatan pelabuhan di Samosir, padahal merupakan penanggungjawabnya. Dalam kenyataanya dia, antara lain, masih membiarkan kapal tradisional membawa kendaraan roda dua, yang dilarang, serta membiarkan kapal kelebihan kapasitas maupun berlayar tanpa surat izin.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> <https://www.republika.co.id/berita/nasional/daerah/18/06/19/paj38z280-ini-dugaan-penyebab-tenggelamnya-kapal-di-danau-toba> Diakses Selasa 25 Februari 2020 Pukul. 12.00 Wib

Penumpang KM. Sinar Bangun 184 hilang modus para tersangka adalah mencari keuntungan dengan memuat penumpang melebihi kapasitas KM. Sinar Bangun yang hanya 45 orang. Namun diperkirakan jumlah penumpang mencapai lebih dari 192 orang. Jumlah itu belum termasuk puluhan motor yang juga sengaja diangkut ke dalam kapal khusus penumpang penyeberangan tersebut. Akibatnya fatal, setelah berlayar beberapa menit, mesin kapal mati, sementara kapal miring ke kanan lalu terbalik.

Pasca peristiwa KM Sinar Bangun, kita catat dan rekomendasi ke Kementerian Perhubungan ada 182 unit kapal untuk diuji pengukuran. Tapi sampai saat ini masih 80 unit yang selesai," ujar Kepala Dinas Perhubungan Samosir Nurdin Siahaan, di ruang kerjanya. Tanpa menyebut rincian sisa 102 unit kapal yang belum mengantongi ijin kelengkapan standart pengangkutan operasional baik jenis ferry maupun kayu, ketika dipertanyakan Nurdin mengatakan, dia tidak memiliki kapasitas untuk menyampaikan apakah kapal yang belum diuji itu layak atau tidak beroperasi.<sup>11</sup>

Nakhoda adalah 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 tentang pelayaran terkait keselamatan dan keamanan kapal. Sehingga apabila nakhoda melanggar ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran dapat terancam dengan pidana penjara dan pidana denda.

---

<sup>11</sup> Sinar Indonesia Baru <https://hariansib.com/Marsipature-Hutanabe/Dari-182-Kapal-Pengangkutan-Danau-Toba-Baru-80-Unit-Selesai-Uji-Pengukuran> Diakses Senin 13 Juli 2020 Pukul. 13.00 Wib

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 tentang pelayaran yaitu: Nakhoda berhak menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2). Nakhoda memberitahukannya kepada pejabat pemeriksa keselamatan kapal. Bisa diperlukan, pemilik, operator kapal, dan nakhoda diminta turut membantu proses pemeriksaan-pemeriksaan dan pengujian kapal itu, tapi di sisi lain lazimnya si pemilik kapal kadangkala tidak menghiraukan hal ini.

Namun pada Pasal 249 dijelaskan: Kecelakaan kapal berdasarkan Pasal 245 menjelaskan merupakan tanggung jawab Nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain. Ancaman pidana itu tak hanya buat Nakhoda, pemilik kapal pun juga berpotensi menjadi pesakitan lantaran kuasanya sebagai empunya kapal, pemilik atau perusahaan diberi tanggungjawab dan ancaman sanksi mengenai keselamatan dan keamanan pada Pasal 40 huruf (a) dan (b) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 dijelaskan:

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: “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).”

Selain dari pada Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran tersebut 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 dilindungi 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.

Tindak pidana merupakan suatu kejahatan yaitu bentuk perilaku yang dirumuskan secara sosial atau menurut hukum, maka kriminologi mempelajari segenap aspek yang menyangkut perumusan *socio-juridik* bentuk perilaku tersebut di atas. Dalam hubungan ini seringkali dikemukakan bahwa studi kriminologi meliputi pula studi tentang proses-proses pembentukan hukum pelanggaran hukum serta reaksi sosial atas pelanggaran hukum serta reaksi sosial atas pelanggaran hukum termasuk ke dalamnya reaksi sosial formal terhadap kejahatan yang diwujudkan dalam bentuk proses penegakan hukum terutama bekerjanya unsur-unsur sistem peradilan pidana.<sup>12</sup>

Penegakan hukum merupakan salah satu persoalan yang serius bagi bangsa Indonesia. Penegakan hukum sebagai usaha semua kekuatan bangsa, menjadi kewajiban kolektif semua komponen bangsa (dan ini sekaligus merupakan ralat

---

<sup>12</sup> Mulyana. W. Kusumah. 2014. *Kriminologi dan Masalah Kejahatan*. Bandung: Armico. hlm. 9

bahwa hukum hanya boleh ditegakkan oleh golongan-golongan tertentu saja).<sup>13</sup> Kriminologi memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai kejahatan, penjahat, dan pidana. Selain itu penelitian-penelitian kriminologi dapat menjadi dasar untuk tugas kritik dalam ilmu hukum pidana sehingga hasilnya dapat menjadi masukan untuk pembaharuan hukum pidana.<sup>14</sup>

Sehubungan dengan ini seringkali dikemukakan bahwa “kejahatan adalah hasil reaksi sosial”. Sungguhpun demikian perlu diketahui bahwa kejahatan, penjahat dan reaksi sosial merupakan suatu kesatuan yang mempunyai hubungan satu sama lain. Oleh sebab itu reaksi sosial dapat pula dilihat sebagai usaha mencapai tata tertib sosial merupakan suatu kesatuan yang mempunyai hubungan satu sama lain.<sup>15</sup>

Berdasarkan putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg atas nama pelaku Poltak Saritua Sagala telah melanggar Pasal 302 ayat (3) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, pelaku merupakan nakhoda kapal KM Sinar Bangun yang dibantu oleh tiga orang anak buah kapal (ABK), pada tanggal 25 Juni 2018 kapal KM Sinar Bangun hanya memiliki kapasitas 45 (empat puluh lima) penumpang orang dan tidak boleh mengangkut barang atau kendaraan roda dua, namun kenyataannya kapal berangkat dengan membaa penumpang sebanyak 188 (seratus delapan puluh delapan) penumpang orang, dan juga membawa barang serta kendaraan roda dua, karena telah melebihi muatan nakhoda tidak dapat mengendalikan laju kapal, dan mengalami hilang arah dan terjadilah peristiwa tenggelamnya Kapal KM Sinar Bangun yang dibawa oleh pelaku, dalam

---

<sup>13</sup>Muhammad Sadi. 2015. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Prenadamedia Group. hlm. 184.

<sup>14</sup> Frans Maramis. 2016. *Hukum Pidana Umum dan Tertulis Di Indonesia*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. hlm 30.

<sup>15</sup> *Ibid* hlm. 11

peristiwa tersebut, penumpang tidak menggunakan pelampung karena terdakwa maupun ABK tidak biasa memberikan pelampung kepada penumpang dan pelampung hanya diberikan ketika terjadi kerusakan pada kapal. Atas peristiwa tersebut terdapat 21 (dua puluh satu) orang selamat dan tiga orang meninggal serta seratus enam puluh empat orang belum ditemukan, maka atas kejadian tersebut pelaku harus mempertanggungjawabkan perbuatannya.

Berdasarkan latar belakang diatas maka menarik untuk dilakukan penelitian yang dituangkan dalam bentuk skripsi dengan judul “Pertanggungjawaban Pidana Oleh Nakhoda Atas Tenggelamnya KM Sinar Bangun Di Danau Toba (Studi Putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg)”.

## **B. Perumusan Masalah**

Adapun permasalahan yang akan diteliti dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pertanggungjawaban nakhoda atas tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun pada putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg ?
2. Bagaimana pertimbangan hakim dalam memberikan hukuman pada nakhoda sebagai pelaku tindak pidana tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun pada putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg?

## **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian yang peneliti lakukan adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pertanggungjawaban nakhoda atas tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun pada putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg.
2. Untuk mengetahui pertimbangan hakim dalam memberikan hukuman pada nakhoda sebagai pelaku tindak pidana tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun pada putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Manfaat yang dapat diambil dari penelitian yang peneliti lakukan ini antara lain:

1. Secara teoritis

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan kajian lebih lanjut untuk melahirkan beberapa konsep ilmiah yang pada gilirannya akan memberikan sumbangan pemikiran bagi perkembangan ilmu hukum kepidanaan khususnya mengenai tindak pidana pelayaran.

2. Secara praktis

- a. Sebagai pedoman dan masukan bagi penulis agar lebih berhati-hati dalam mengendarai sebuah kapal, harus sesuai kapasitas kapal dan mematuhi aturan tentang pelayaran dan perkapalan.
- b. Sebagai bahan informasi bagi penulis dan semua pihak yang berkaitan dan kalangan akademis untuk menambah wawasan dalam bidang hukum kepidanaan dalam hal ini dikaitkan dengan pertanggungjawaban nakhoda terkait tindak pidana pelayaran.

#### **E. Hipotesis**

Hipotesis merupakan jawaban sementara atau dugaan yang dianggap benar, tetapi masih perlu dibuktikan. Hipotesis pada dasarnya adalah dugaan peneliti tentang hasil yang akan dicapai. Tujuan ini dapat diterima apabila ada cukup data untuk membuktikannya.<sup>16</sup> Adapun Hipotesis yang diberikan dalam rumusan masalah diatas adalah:

---

<sup>16</sup>Bambang Sunggono, 2011, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: PT.Raja Grafindo Persada, hlm 109

1. Pertanggungjawaban nakhoda atas tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun pada putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg pelaku Poltak Saritua Sagala telah melanggar Pasal 302 ayat (3) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran pelaku dihukum dengan tindak pidana selama 5 (lima) tahun dan denda 6 (enam) bulan serta denda sejumlah Rp. 500.000.000 (lima ratus juta rupiah).
2. Pertimbangan hakim dalam memberikan hukuman pada nakhoda sebagai pelaku tindak pidana tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun pada putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg yaitu hal-hal yang memberatkan yaitu perbuatan pelaku telah mengabaikan keselamatan dirinya dan keselamatan orang lain dalam melakukan pelayaran, hal-hal yang meringankan yaitu terdakwa belum pernah dihukum, terdakwa merupakan tulang punggung keluarga dan terdakwa bersikap sopan dipersidangan.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Tinjauan Umum Tentang Tindak Pidana

##### 1. Pengertian Tindak Pidana

Tindak pidana dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) merupakan terjemahan dari istilah “*Strafbaar feit*”. Pembentuk undang-undang kita telah menggunakan perkataan “*strafbaar feit*” tanpa memberikan sesuatu penjelasan mengenai pengertian “*strafbaar feit*” tersebut. Amir Ilyas menjelaskan bahwa delik yang dalam bahasa Belanda disebut *Strafbaarfeit*, terdiri atas tiga kata, yaitu *straf*, *baar* dan *feit*. Yang masing-masing memiliki arti:

1. *Straf* diartikan sebagai pidana dan hukum
2. *Baar* diartikan sebagai dapat dan boleh,
3. *Feit* diartikan sebagai tindak, peristiwa, pelanggaran dan perbuatan.<sup>17</sup>

Adami Chazawi, mengatakan bahwa suatu *strafbaarfeit* itu sebenarnya adalah suatu kelakuan manusia yang diancam pidana oleh peraturan perundang-undangan.<sup>18</sup> Para sarjana memberikan pengertian/definisi yang berbeda-beda pula mengenai istilah *strafbaar feit*, antara lain sebagai berikut:<sup>19</sup>

- a. Simons merumuskan “*Een strafbaar feit*” (perbuatan yang diancam dengan pidana) adalah suatu *handeling* (tindakan diancam dengan pidana oleh undang-undang), bertentangan dengan hukum (*onrechtmatig*) dilakukan dengan kesalahan (*schuld*) oleh seseorang yang mampu bertanggungjawab.

Kemudian Simons membaginya dalam dua golongan unsur yaitu: unsur-unsur

<sup>17</sup> Amir Ilyas, 2012, *Asas-asas Hukum Pidana*, Yogyakarta: Rangkang Education, hlm.19

<sup>18</sup> Adami Chazawi, 2012, *Pelajaran Hukum Pidana 1*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta. hlm. 72

<sup>19</sup> E.Y Kanter et.al., 2012. *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Jakarta: Stora Grafika, hlm.205

obyektif yang berupa tindakan yang dilarang/diharuskan, akibat keadaan/masalah tertentu, dan unsur subyektif yang berupa kesalahan (*schuld*) dan kemampuan bertanggungjawab (*toerekeningsvatbaar*) dari petindak.

- b. Pompe merumuskan: “*strafbaar feit*” adalah suatu pelanggaran kaidah (penggangguan ketertiban hukum), terhadap mana pelaku yang mempunyai kesalahan sehingga pemidanaan adalah wajar untuk menyelenggarakan ketertiban hukum dan menjamin kesejahteraan umum.

E.Y Kanter dan S.R Sianturi menjelaskan bahwa istilah *strafbaar feit*, telah diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia sebagai berikut:

- a. Perbuatan yang dapat/boleh dihukum;
- b. Peristiwa pidana;
- c. Perbuatan pidana, dan;
- d. Tindak pidana.<sup>20</sup>

Kemampuan bertanggungjawab, menurut KUHPidana Indonesia seseorang yang dapat dipidana tidak cukup apabila orang tersebut telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan hukum atau bersifat melawan hukum, akan tetapi dalam penjatuhan pidana orang tersebut juga harus memenuhi syarat “Bahwa orang yang melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau bersalah. Dengan perkataan lain orang tersebut dapat dipertanggung jawabkan atas perbuatannya atau jika dilihat dari sudut perbuatannya, perbuatannya itu dapat dipertanggung jawabkan”, disini berlaku asas tiada pidana tanpa kesalahan (*Nulla poena sine culpa*).<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> *Ibid* hlm.204

<sup>21</sup> Adami Chazawi *Op Cit* hlm. 75

## 2. Unsur-Unsur Tindak Pidana

Unsur-unsur tindak pidana dapat dibedakan setidaknya-tidaknya dari dua sudut pandang, yakni pertama dari sudut teoritis artinya berdasarkan pendapat ahli hukum, yang tercermin pada bunyi rumusannya, dan yang kedua dari sudut undang-undang adalah bagaimana kenyataan tindak pidana tertentu dalam pasal-pasal peraturan perundang-undangan yang ada.<sup>22</sup>

Menurut Tolib Setiady, unsur tindak pidana adalah:

### a. Unsur-unsur formil

1. Perbuatan manusia,
2. Perbuatan itu dilarang oleh suatu aturan hukum,
3. Larangan itu disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu,
4. Larangan itu dilanggar oleh manusia.

### b. Unsur-unsur materiil

Perbuatan itu harus bersifat melawan hukum, yaitu harus benar-benar dirasakan oleh masyarakat sebagai perbuatan yang tak patut dilakukan.<sup>23</sup>

Sedangkan unsur-unsur tindak pidana menurut Rancangan KUHPidana Nasional, yaitu:<sup>24</sup>

### 1. Unsur-unsur formil

- a. Perbuatan sesuatu,
- b. Perbuatan itu dilakukan atau tidak dilakukan,

---

<sup>22</sup> Leden, Marpaung, 2005, *Asas-asas, Teori, Praktik Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika, hlm. 39

<sup>23</sup> Tolib. Setiady 2010, *Pokok-pokok Hukum Penitensier Indonesia*. Bandung: Alfabeta, hlm. 10

<sup>24</sup> Leden, Marpaung *Op Cit* hlm. 43

- c. Perbuatan itu oleh peraturan perundang-undangan dinyatakan sebagai perbuatan terlarang,
- d. Perbuatan itu oleh peraturan perundang-undangan diancam dengan pidana.

## 2. Unsur-unsur materiil

Perbuatan itu harus bersifat bertentangan dengan hukum, yaitu harus benar-benar dirasakan oleh masyarakat sebagai perbuatan yang tidak patut dilakukan. Jadi, meskipun perbuatan itu memenuhi perumusan Undang-undang, tetapi apabila tidak bersifat melawan hukum atau tidak bertentangan dengan hukum, maka perbuatan itu bukan merupakan suatu tindak pidana.

Di dalam ilmu hukum pidana unsur-unsur tindak pidana itu dibedakan dalam dua macam, yaitu:

### a) Unsur objektif

Unsur objektif adalah unsur yang terdapat di luar si pelaku tindak pidana.

Unsur objektif itu adalah:<sup>25</sup>

“Unsur yang ada hubungannya dengan keadaan-keadaan, yaitu di dalam keadaan-keadaan mana tindakan dari si pelaku itu harus dilakukan.”

Unsur objektif ini meliputi:<sup>26</sup>

#### 1. Perbuatan atau kelakuan manusia

Perbuatan atau kelakuan manusia itu ada yang aktif misalnya membunuh, mencuri, menganiaya dan ada pula yang pasif misalnya tidak melaporkan kepada yang berwajib sedangkan ia mengetahui adanya niat untuk melakukan kejahatan tertentu, dan tidak memberi pertolongan kepada orang yang sedang menghadapi maut.

---

<sup>25</sup> Tolib Setiady *Op Cit* hlm. 11

<sup>26</sup> *Ibid* hlm. 13

2. Akibat yang menjadi syarat mutlak dari delik

Hal ini terdapat di dalam tindak pidana yang dirumuskan secara material, misalnya pada tindak pidana pembunuhan, dimana delik itu baru dikatakan selesai jika perbuatan tersebut benar-benar menghilangkan nyawa seseorang.

3. Unsur melawan hukum

Yakni perbuatan yang dilarang dan diancam pidana oleh peraturan perundang-undangan hukum pidana itu, harus bersifat melawan hukum meskipun unsur ini tidak dinyatakan dengan tegas dalam perumusannya.

4. Unsur lain yang menentukan sifat tindak pidana

Ada beberapa tindak pidana yang dapat memperoleh sifat tindak pidananya memerlukan suatu hal-hal objektif dan subjektifnya. Misalnya hal-hal objektifnya pada tindak pidana pengemisan (Pasal 504 KUHPidana), di mana tindak pidana tersebut harus dilakukan di muka umum, sedangkan hal-hal subjektifnya pada tindak pidana kejahatan jabatan (Pasal 413-437 KUHPidana), di mana tindak pidana tersebut harus dilakukan oleh pegawai negeri.

5. Unsur yang memberatkan pidana

Maksudnya, di dalam perbuatan pidana itu ada hal-hal yang dapat memberatkan si pelaku karena di dalam perbuatannya tersebut menimbulkan akibat lain, maka ancaman pidananya diperberat. Seperti merampas kemerdekaan seseorang (Pasal 333 KUHPidana) diancam pidana penjara paling lama delapan tahun (ayat 1), jika perbuatan itu mengakibatkan luka-luka berat ancaman pidananya diperberat menjadi

palin lama sembilan tahun (ayat 2) dan apabila mengakibatkan kematian ancaman pidananya diperberat lagi palin lama 12 tahun.

6. Unsur tambahan yang menentukan tindak pidana

Hal ini misalnya: membujuk atau membantu orang lain untuk bunuh diri, di mana pelakunya hanya dapat dipidana kalau orang itu jadi bunuh diri.

b) Unsur subjektif

Unsur subjektif adalah unsur yang terdapat di dalam diri si pelaku tindak pidana, menurut Tolib Setiady meliputi:<sup>27</sup>

1. Kesengajaan (*dolus*).
2. Kealpaan (*culpa*).
3. Niat (*voortnemen*).
4. Maksud (*oogmerk*).
5. Dengan rencana terlebih dahulu
6. Perasaan takut (*vrees*).

Adapun pendapat dari Zainal Abidin mengenai unsur-unsur delik pada umumnya adalah:<sup>28</sup>

- a. Perbuatan aktif atau pasif;
- b. Melawan hukum formil (bertalian dengan asas legalitas) dan melawan hukum materil (berkaitan dengan Pasal 27 Undang-Undang No. 48 Tahun 2009 Tentang Pokok-pokok Kekuasaan Kehakiman);
- c. Akibat, yang hanya disyaratkan untuk delik materil;

---

<sup>27</sup> *Ibid* hlm. 14

<sup>28</sup> Zainal, Abidin, 2005, *Pemidanaan, Pidana dan Tindakan Dalam Rancangan KUHP*, Jakarta: Elsam, hlm. 180

- d. Keadaan yang menyertai perbuatan yang disyaratkan untuk delik-delik tertentu (misalnya delik menurut Pasal 164 dan Pasal 165 KUHPidanadan semua delik jabatan yang pembuatnya harus pegawai negeri;
- e. Tidak adanya dasar pembenar (merupakan unsur yang diterima secara diam-diam).

Setiap perbuatan yang bertentangan dengan undang-undang selalu diikuti dengan pidana, namun dalam unsur-unsur itu tidak terdapat kesan perihal syarat-syarat (subjektif) yang melekat pada orangnya untuk dapat dijatuhkannya pidana. Menurut Moeljatno, unsur dari perbuatan pidana adalah:<sup>29</sup>

1. Kelakuan dan akibat (perbuatan);
2. Hal ikhwal atau keadaan yang menyertai perbuatan;
3. Keadaan tambahan yang memberatkan pidana;
4. Unsur melawan hukum yang objektif;
5. Unsur melawan hukum yang subjektif.

## **B. Tinjauan Umum Tentang Nakhoda**

### **1. Pengertian Nakhoda**

Setiap kapal yang berlayar selalu diawaki oleh Tim yang terdiri dari beberapa orang (tergantung dari besar kecilnya kapal), yang didalam undangundang pelayaran tim tersebut dinamakan awak kapal. Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil. Yang termasuk Awak Kapal yaitu Nakhoda Kapal, Anak Buah Kapal (ABK), Perwira dan Kelasi. Nakhoda Kapal adalah salah

---

<sup>29</sup> Moeljatna, 2015, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta: Rineka Cipta. hlm. 69

seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Nakhoda merupakan pemimpin di atas kapal yang bertanggung jawab penuh atas keselamatan kapal, penumpang, dan barang muatan selama proses pelayaran dari pelabuhan pemuatan sampai di pelabuhan tujuan. Untuk menegakkan tanggung jawab tersebut, diperlukan sanksi pidana dan sanksi itu telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (UU Pelayaran).

Berdasarkan Pasal 1 angka 36 UU Pelayaran, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Pengertian Nakhoda dapat dilihat pada Pasal 1 angka 41 UU Pelayaran, yaitu 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. Pasal 341 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, maka definisi dari Nakhoda ialah seseorang yang sudah menanda tangani Perjanjian Kerja Laut (PKL) dengan pengusaha kapal dimana dinyatakan dalam PKL sebagai Nakhoda, serta memenuhi syarat sebagai Nakhoda dalam arti cakap untuk memimpin kapal sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Nakhoda wajib bertindak dengan kepandaian, ketelitian dan dengan kebijaksanaan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya dengan baik. Nakhoda pada dasarnya merupakan orang yang paling bertanggung jawab terhadap semua hal yang terjadi di kapal. Dia dituntut untuk mengetahui dan memahami semua karakteristik tiap-tiap unit di kapal yang bersangkutan, baik yang secara langsung berkaitan dengan pengoperasian kapal maupun yang hanya bersifat membantu pelayaran. Disamping itu Nakhoda harus paham benar mengenai jumlah penumpang maupun muatan kapal serta barang-barang lain sebagai kelengkapan kapal.

Nakhoda wajib mentaati dengan seksama peraturan yang lazim dan ketentuan yang ada untuk menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapal, keamanan para penumpang dan pengangkutan muatannya. Ia tidak akan melakukan perjalanannya, kecuali bila kapalnya untuk melaksanakan itu memenuhi syarat, dilengkapi sepantasnya dan diberi anak buah kapal secukupnya. Nakhoda wajib memberi pertolongan kepada orang-orang yang ada dalam bahaya yang berada dalam kapal. Nakhoda tidak boleh meninggalkan kapalnya selama pelayaran atau bila ada bahaya mengancam.<sup>30</sup>

Tugas dan tanggung jawab Nakhoda Kapal sangat banyak dan berat baik sebelum maupun selama pelayaran. Bahkan menurut hukum Internasional, Nakhoda 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

---

<sup>30</sup> Melly Setyawati, 2013, *Penal Code Reform "Tindak Pidana Pelayaran (Melihat UU berkaitan dengan Pelayaran, KUHP dan RKUHP"*, Jakarta: Elsam, hlm.19

pantai dalam kaitannya menggunakan hak lintas damai, memasuki selat-selat sempit yang sesuai dengan karakteristik kapalnya.

## 2. Kewajiban Nakhoda

Kewajiban-kewajiban Nakhoda sebagai pimpinan kapal adalah:<sup>31</sup>

- a. Kewajiban terhadap Pengusaha Kapal
- b. Kewajiban terdapat Kapal dan Awak Kapal
- c. Kewajiban terhadap umum.

### Ad.a Kewajiban terhadap Pengusaha Kapal

Hubungan antara Nakhoda dan Pengusaha Kapal ditetapkan dalam Perjanjian Kerja Laut dan ketentuan lain yang diatur dalam perundang-undangan.

Contoh:

- 1) Nakhoda wajib mengatur awak kapal, melaksanakan dinas awak kapal dan mengurus segala sesuatu mengenai muat bongkar
- 2) Ditempat dimana pengusaha kapal tidak memiliki perwakilan Nakhoda berwenang untuk memperlengkapi kapalnya.
- 3) Selama dalam pelayaran nakhoda wajib terus menerus memberitahukan tentang segala hal mengenai kapalnya dan muatannya.
- 4) Nakhoda tidak boleh melampaui batas kekuasaannya. Jika hal ini terjadi, maka dia pribadi terikat oleh tindakannya. segala kerugian yang diderita orang lain sebagai akibat tindakannya harus diganti olehnya sendiri.

---

<sup>31</sup> *Ibid* hlm. 22

Diluar wilayah Indonesia:

- 1) Nakhoda berwenang mewakili pengusaha kapal, selaku penggugat maupun tergugat dimuka pengadilan tentang segala urusan yang menyangkut kapalnya.
- 2) Nakhoda mewakili pengusaha kapal untuk perbaikan-perbaikan dalam keadaan memaksa.
- 3) Nakhoda bertanggung jawabkan keuangan, apabila perlu dapat meminjam demi kelancaran pelayaran.

Ad.b Kewajiban terhadap kapal dan awak kapalnya.

Terhadap kapal:

- 1) Nakhoda bertanggung jawab terhadap laiklautnya kapal.
- 2) Pemeliharaan dan kelancaran kapalnya

Terhadap awak kapal:

- 1) Selama pelayaran Nakhoda mewakili pengusaha kapal membuat Perjanjian Kerja Laut dengan anak Buah Kapal yang bekerja padanya.
- 2) Nakhoda menentukan peraturan-peraturan mengenai hubungan kerja antara Perwira yang satu dengan lainnya atau antara awak kapal lainnya.

Ad.c Kewajiban terhadap umum

Yang dimaksud umum disini berarti:

- 1) Syahbandar
- 2) Pemilik muatan
- 3) Penumpang
- 4) Bea Cukai
- 5) Kesehatan Pelabuhan

- 6) Imigrasi
- 7) Perwakilan atau keagenan
- 8) Biro Klassifikasi
- 9) Keamanan Pelabuhan.

Kewajiban terhadap umum dapat kita pisahkan dalam 2 bagian:<sup>32</sup>

a. Kewajiban sebelum memulai pelayaran.

- 1) Nakhoda tidak boleh berangkat sebelum kapalnya layak sesuai undang undang
- 2) Nakhoda yang memberangkatkan kapalnya sedang ia mengetahui kapalnya tidak layak laut diancam hukuman paling lama 2 tahun penjara atau denda setinggi tingginya 300 juta rupiah

b. Kewajiban selama dalam pelayaran:

- 1) Dimana saja menurut undang undang kebiasaan ataupun demi keselamatan Nakhoda wajib memakai Pandu.
- 2) Pada waktu berlayar atau bahaya mengancam Nakhoda tidak boleh meninggalkan kapal kecuali dalam keadaan darurat mengancam dirinya.
- 3) Nakhoda wajib menyelenggarakan Buku Harian Kapal dan mengisinya sesuai peraturan yang ada.
- 4) Nakhoda diberi kebebasan untuk menerima nasehat atau pertimbangan dari dewan kapal atau Perwira kapal dan dicatat dalam buku harian.
- 5) Kalau ada kejadian penting Nakhoda dapat membuat Kisah Kapal dgn diketahui oleh Syahbandar atau Notaris.

---

<sup>32</sup> M. Husseyn Umar, 2012, *Peraturan Angkatan Laut Dalam Regulasi*, Jakarta: Dian Rakyat, hlm. 35

- 6) Nakhoda berhak membuang atau memakai perlengkapan kapal atau sebagian muatan demi menyelamatkan kapal dan pelayaran.
- 7) Dalam pelayaran Nakhoda berhak memakai bahan makanan milik penumpang dan menggantinya setibanya di pelabuhan.
- 8) Nakhoda tidak boleh menyimpang dari tujuan haluannya kecuali untuk menolong jiwa manusia.
- 9) Nakhoda tidak boleh membawa barang-barang untuk keperluan sendiri kecuali telah mendapat persetujuan dari pengusaha kapal.
- 10) Nakhoda wajib menyimpan surat-surat kapal selama dalam pelayaran dan menyerahkan kepada syahbandar setibanya di pelabuhan.
- 11) Nakhoda wajib memberi pertolongan kepada orang-orang yang dalam bahaya dilaut.
- 12) Atas permintaan Perwakilan RI diluar negeri Nakhoda wajib membawa WNI yang terlantar diluar negeri
- 13) Apabila bendera dibawah mana ia berlayar tidak lagi bebas maka ia 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.

### 3. Tugas dan Tanggung jawab Nakhoda Kapal

Nakhoda kapal mempunyai peranan penting dalam kapal, karena yang mengemudikan kapal tersebut selamat sampai tempat tujuan.<sup>33</sup> Nakhoda kapal memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal. Tugas seorang Nakhoda kapal adalah bertanggung jawab ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran,

---

<sup>33</sup> P. Joko Subagyo, 2015, *Hukum Laut Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta, hlm. 29

baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggung jawab itu meliputi keselamatan seluruh penumpang atau barang yang ada dalam kapal.

Pasal 342 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang secara eksplisit menyatakan bahwa tanggung jawab atas kapal hanya berada pada tangan Nakhoda, tidak ada yang lain. Jadi apapun yang terjadi diatas kapal menjadi tanggung jawab Nakhoda, kecuali perbuatan kriminal. Contoh mualim sedang bertugas dianjungan sewaktu kapal mengalami kekandasan. Meskipun pada saat itu Nakhoda tidak berada di anjungan kapal, akibat kekandasan itu tetap menjadi tanggung jawab Nakhoda kapal. Contoh yang lain seorang masinis sedang bertugas di kamar mesin ketika tiba-tiba terjadi kebakaran dari kamar mesin. Maka akibat yang terjadi karena kebakaran kapal itu tetap menjadi tanggung jawab Nakhoda. Kalau melihat hal tersebut di atas maka secara ringkas singkat tanggung jawab dari seorang Nakhoda kapal adalah sebagai berikut:<sup>34</sup>

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

---

<sup>34</sup> *Ibid* hlm. 31

Adapun tugas dari seorang nakhoda antara lain sebagai pemegang Kewibawaan Umum, artinya semua orang yang berada di atas kapal, siapapun dia tanpa kecuali wajib patuh kepada perintah-perintah yang di berikan oleh seorang Nakhoda, hal ini demi terciptanya keamanan serta ketertiban di atas kapal.<sup>35</sup> Sehingga tidak ada satu alasan apapun yang dibuat oleh orang-orang yang ada di atas kapal untuk menentang dari perintah yang diberikan oleh seorang Nakhoda kapal selama perintah itu masih sesuai dengan aturan serta tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan. Jika terdapat penentangan terhadap perintah dari Nakhoda, 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 Nakhoda karena atasan itu bertindak untuk dan atas nama Nakhoda.

Adapun tugas seorang Nakhoda kapal sebagai pemimpin kapal adalah bertanggung jawab pada saat sedang membawa kapal untuk berlayar dari 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 Nakhoda dapat pula menjadi penegak hukum di atas kapal dan halhal lain yang berkaitan dengan kepentingan para penumpang kapal selaku warga negara (sesuai bendera kapal).

Contoh ekstrim yang dapat disajikan dalam naskah ini adalah apabila dalam sebuah kapal terjadi peristiwa kelahiran atau kematian maka seorang Nakhoda kapal berwenang untuk bertindak selaku Pegawai Catatan Sipil. Oleh karenanya Nakhoda berwenang untuk membuat Berita Acara Kelahiran maupun Kematian

---

<sup>35</sup> M. Husseyn Umar *Op Cit* hlm. 39

dan mencatatnya dalam Buku Harian Kapal untuk selanjutnya menyerahkan Berita Acara tersebut kepada Kantor Catatan Sipil di pelabuhan pertama yang disinggahi. Apabila hal tersebut terjadi di luar perairan negara bendera kapal, maka berita acara kelahiran maupun kematian tersebut diserahkan kepada kantor Kedutaan Besar negara bendera yang berada di negara yang disinggahi.

Uraian di atas menunjukkan betapa banyak dan berat tugas seorang nakhoda di atas kapal. Pertanyaan, apakah ada tindakan-tindakan nakhoda yang dapat dikategorikan sebagai perbuatan pidana yang dapat dipertanggung jawabkan secara pidana? Pertanggungjawaban pidana dalam bahasa asing di sebut sebagai “*toereken-baarheid*,” “*criminal reponsibility*,” “*criminal liability*,” dimaksudkan untuk menentukan apakah seseorang (nakhoda) dapat di pertanggungjawabkan atasnya pidana atau tidak terhadap tindakan yang di lakukannya itu. Asas yang tidak tertulis mengatakan, “tidak ada pidana jika tidak ada kesalahan,” merupakan dasar dari pada di pidananya si pembuat.<sup>36</sup>

Kemampuan bertanggungjawab bila di lihat dari keadaan batin orang yang melakukan perbuatan pidana merupakan masalah kemampuan bertanggungjawab dan menjadi dasar yang penting untuk menentukan adanya kesalahan, yang mana keadaan jiwa orang yang melakukan perbuatan pidana haruslah sedemikian rupa sehingga dapat dikatakan normal, sebab karena orang yang normal, sehat inilah yang dapat mengatur tingkah lakunya sesuai dengan ukuran-ukuran yang di anggap baik oleh masyarakat. Telah di maklumi bahwa perbuatan pidana memiliki konsekuensi pertanggungjawaban serta penjatuhan pidana.

---

<sup>36</sup> *Ibid* hlm. 42

### BAB III

#### METODE PENELITIAN

##### A. Waktu dan Tempat Penelitian

Waktu penelitian akan dilaksanakan secara singkat setelah diadakannya seminar outline pertama dan setelah di accnya perbaikan seminar proposal pertama, yang dipaparkan berdasarkan tabel.

Tempat Penelitian dilakukan di Pengadilan Negeri Balige Jl. Patuan Nagari No. 3 Balige-Toba Samosir dengan melakukan wawancara dengan Hakim dan mengambil putusan tentang tindak pidana pelayaran sebagai pembahasan untuk melengkapi penulisan skripsi ini.

No	Kegiatan	Bulan																Keterangan				
		Juni-Juli 2020				Agustus 2020				September 2020				Oktober-November 2020					Desember 2020			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		1	2	3	4
1	Pengajuan Judul																					
2	Seminar Proposal																					
3	Revisi Proposal																					
4	Penelitian																					
5	Penulisan Skripsi																					
6	Bimbingan Skripsi																					
7	Seminar Hasil																					
8	Meja Hijau																					

## B. Metodologi Penelitian

### 1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif yaitu metode penelitian yang dilakukan untuk mendapatkan data sekunder<sup>37</sup> dan menemukan kebenaran dengan menggunakan metode berpikir induktif dan kebenaran koresponden serta fakta yang digunakan untuk melakukan proses induksi dan pengujian kebenaran secara responden adalah fakta yang mutakhir.

Sumber data yang diperoleh adalah data sekunder yang terdiri dari:

- a. Bahan Hukum Primer dalam hal ini adalah Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- b. Bahan Hukum Sekunder yaitu terdiri dari buku-buku hukum, makalah, jurnal hukum, karya tulis hukum, pandangan ahli dan Putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg yang diperoleh atau bersumber langsung dari instansi yang terkait yaitu Pengadilan Negeri Balige.
- c. Bahan hukum tertier terdiri dari kamus, dan ensiklopedia hukum.

### 2. Sifat Penelitian

Sifat penelitian ini akan secara *deskriptif analisis* yaitu untuk memberikan data yang seteliti mungkin yaitu mendeskripsikan hasil data yang diterima berdasarkan sumber data dan juga dengan menganalisis kasus yang terkait<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup>Soerjono Soekanto & Sri Mamuji, 2011, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Jakarta: Rajawali Pers, hlm.14

<sup>38</sup>*Ibid* hlm 10

berdasarkan hasil wawancara dengan hakim dan berdasarkan contoh kasus yang dilihat dari Putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg tentang tindak pidana pelayaran.

### 3. Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara sebagai berikut :

- a. Penelitian kepustakaan (*Library Research*). Metode ini dengan melakukan penelitian terhadap berbagai sumber bacaan tertulis dari para sarjana yaitu buku-buku teori tentang hukum, majalah hukum, jurnal-jurnal hukum dan juga bahan-bahan kuliah serta peraturan-peraturan tentang tindak pidana.
- b. Penelitian lapangan (*Field Research*) yaitu dengan melakukan kelapangan dalam hal ini penulis langsung melakukan studi pada Pengadilan Negeri Balige dengan melakukan wawancara dengan hakim dan berdasarkan contoh kasus yang dilihat dari Putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg tentang tindak pidana pelayaran.

### 4. Analisis Data

Analisis data merupakan langkah selanjutnya untuk mengolah hasil penelitian menjadi suatu laporan. Analisis data adalah proses pengorganisasian dan pengurutan data dalam pola, kategori, dan uraian dasar, sehingga akan dapat ditemukan tema dan dapat dirumuskan hipotesis kerja seperti yang disarankan oleh data.

Penelitian yang menggunakan pendekatan deduktif yang bertujuan untuk menguji hipotesis merupakan penelitian yang menggunakan paradigma tradisional, positif, eksperimental atau normatif. Kemudian secara kualitatif, yang menekankan

pada pemahaman mengenai masalah-masalah dalam kehidupan sosial berdasarkan kondisi realitas, kompleks dan rinci.<sup>39</sup>

Data kualitatif yang diperoleh secara sistematis dan kemudian substansinya dianalisis untuk memperoleh jawaban tentang pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan skripsi ini secara kualitatif untuk mendapatkan jawaban yang pasti dan hasil yang akurat.



---

<sup>39</sup> Syamsul Arifin, 2012, *Metode Penulisan Karya Ilmiah dan Penelitian Hukum*, Medan Area University Press, hlm. 66

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

1. Pertanggungjawaban nakhoda atas tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun atas kerugian yang terjadi akibat kelalaian atau kesalahannya. Tanggung jawab yang dibebankan secara pribadi kepada Nakhoda hanyalah tanggung jawab yang bersifat administratif dan pidana, pada putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg pelaku Poltak Saritua Sagala telah melanggar Pasal 302 ayat (3) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran pelaku dihukum dengan tindak pidana selama 5 (lima) tahun dan denda 6 (enam) bulan serta denda sejumlah Rp. 500.000.000 (lima ratus juta rupiah).
2. Pertimbangan hakim dalam memberikan hukuman pada nakhoda sebagai pelaku tindak pidana tenggelamnya kapal KM Sinar Bangun pada putusan No. 229/Pid.Sus/2018/PN.Blg yaitu hal-hal yang memberatkan yaitu perbuatan pelaku telah mengabaikan keselamatan dirinya dan keselamatan orang lain dalam melakukan pelayaran, hal-hal yang meringankan yaitu terdakwa belum pernah dihukum, terdakwa merupakan tulang punggung keluarga dan terdakwa bersikap sopan dipersidangan.

#### **B. Saran**

1. Dalam rangka mewujudkan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran serta meminimalisir kecelakaan di laut maka penegakan hukum harus dilaksanakan secara proporsional dan profesional serta menjunjung nilai-nilai keadilan. Namun demikian yang lebih penting lagi adalah tindakan

pengecahan agar kecelakaan di laut tidak terjadi. Untuk itu diperlukan adanya sinergitas kinerja yang komprehensif diantara sesama *stake holder* yang berkompeten terhadap keamanan dan keselamatan kapal, baik Pemilik/ pengusaha kapal, Nakhoda Kapal maupun Pejabat Syahbandar, serta aparat penegak hukum lainnya. Sehingga kedepan aspek keselamatan pelayaran akan menjadi perhatian utama baik sebelum maupun selama pelayaran.

2. Peningkatan sarana 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 informasi keselamatan pelayaran kepada masyarakat selaku pengguna fasilitas ini. Masyarakat membutuhkan sosialisasi keselamatan transportasi sehingga mereka memiliki pengetahuan tentang hal tersebut dan dapat melakukan usaha untuk menghindari kecelakaan kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

- Adami Chazawi, 2012, *Pelajaran Hukum Pidana 1*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Ahmad Rifai, 2010, *Penemuan Hukum oleh Hakim dalam Perspektif Hukum Progresif*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Amir Ilyas, 2012, *Asas-asas Hukum Pidana*, Yogyakarta: Rangkang Education
- Andi Hamzah, 2013, *Peranan Hukum dan Peradilan*. Jakarta: Bina Aksara.
- Bambang Sunggono, 2011, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: PT.Raja Grafindo Persada.
- E.Y Kanter et.al., 2012. *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Jakarta: Stora Grafika
- Hasim Purba, 2015, *Hukum Pengangkutan Di Laut*, Medan, Penerbit Pustaka Bangsa Pers.
- HMN. Purwosutjipto, 2013, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Hukum Pelayaran Laut dan Periran Darat)*, Jakarta: Djambatan.
- Joko, Subagio, 2009. *Hukum Laut Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Kuntoro, 2000, *Analisis dan Evaluasi Hukum tentang Keselamatan Pelayaran*, Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum dan Perundang-undangan RI.
- Leden, Marpaung, 2005, *Asas-asas, Teori, Praktik Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika
- Mahkamah Pelayaran, 2009, *Materi Sosialisasi Rekrutmen Anggota Mahkamah Pelayaran*, Jakarta: Mahkamah Pelayaran.
- Marwan Effendy, 2014, *Teori Hukum Dari Perspektif Kebijakan, Perbandingan dan Harmonisasi Hukum Pidana*, Jakarta: Gaung Persada Press Group.
- M. Daud Silalahi, 2002, *Pengaturan Hukum Lingkungan Laut Indonesia dan Implementasinya Secara Regional*, Jakarta: Sinar Harapan.
- M. Hussyen Umar, 2001, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia Buku III*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.

- \_\_\_\_\_, 2012, *Peraturan Angkatan Laut Dalam Regulasi*, Jakarta, Dian Rakyat.
- Melly Setyawati, 2013, *Penal Code Reform Tindak Pidana Pelayaran (Melihat UU berkaitan dengan Pelayaran, KUHP dan RKUHP)*, Jakarta, Elsam.
- Mulyana. W. Kusumah. 2014. *Kriminologi dan Masalah Kejahatan*. Bandung: Armico.
- Muhammad Sadi. 2015. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Prenadamedia Group.
- P. Joko Subagyo, 2015, *Hukum Laut Indonesia*, Jakarta. Rineka Cipta.
- Rene de Kerchove, 1961, *International Maritime Dictionary*, New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Roeslan Saleh, 2003, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Jakarta: Aksara Baru.
- Rusli Muhammad, 2006, *Potret Lembaga Pengadilan Indonesia*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- SM. Amin, 2009, *Hukum Acara Pengadilan Negeri*, Jakarta: Pradnya Paramita.
- Soerjono Soekanto & Sri Mamuji, 2011, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Jakarta: Rajawali Pers.
- Soekardono, 2016, *Hukum Perkapalan Indonesia*, Jakarta. Dian Rakyat.
- Syamsul Arifin, 2012, *Metode Penulisan Karya Ilmiah dan Penelitian Hukum*, Medan Area University Press.
- Tjahjo Willis Gerilyanto, 2010, *Etika Persidanga da MetodePenulisan Putusan Mahkamah Pelayaran*, Jakarta: Mahkamah Pelayaran.
- Tolib. Setiady 2010, *Pokok-pokok Hukum Penitensier Indonesia*. Bandung: Alfabeta, Bandung.
- Yafie Ali, dkk, 2008, *Ensiklopedia Hukum Pidana Islam, Edisi Indonesia*, Jakarta: Kharisma Ilmu
- Zainal, Abidin, 2005, *Pemidanaan, Pidana dan Tindakan Dalam Rancangan KUHP*, Jakarta: Elsam.

## **B. Peraturan Perundang-Undangan**

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana

Undang-Undang No. 1 Tahun 1946 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Undang-undang Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

### C. Jurnal

Andrea Natali Sitompul, 2010, *Pertanggungjawaban Nakhoda dan Pengangkut Dalam Peristiwa Kecelakaan Kapal*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Depok.

Hari Utomo, 2017, *Siapa yang bertanggung jawab menurut hukum dalam kecelakaan kapal (Legally Responsible Parties In Ship Accident)*, Jurnal Legislasi Indonesia, Universitas Pertahanan, Vol. 14 N0. 01.

Sylvia Fransiska Tan, 2008, *Pertanggungungan Penumpang pada Kecelakaan Kapal di Perairan Pedalaman Kalimantan Barat*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Depok.

Vicky Hanggara Alexandro, 2013, *Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Kapal Akibat Tidak Laik Laut*, Jurnal Hukum Adigama, Fakultas Hukum Universitas Trisakti.

### D. Website

<https://www.republika.co.id/berita/nasional/daerah/18/06/19/paj38z280-ini-dugaan-penyebab-tenggelamnya-kapal-di-danau-toba>

<https://www.netralnews.com/news/rsn/read/38889/begini-cara-menyeberang-menuju-pulau-samosir>

Sinar Indonesia Baru <https://hariansib.com/Marsipature-Hutanabe/Dari-182-Kapal-Pengangkutan-Danau-Toba-Baru-80-Unit-Selesai-Uji-Pengukuran>

## DAFTAR LAMPIRAN

DAFTAR KAPAL-KAPAL, SPEEDBOAT DAN FERRY DIWILAYAH  
POLRES SAMOSIR

NO	NAMA KAPAL	NAMA PEMILIK	ALAMAT	UKURAN	GT	KET
1	SOIT TOBA 2	ALDEN SIHOTANG	Ds. Sampur Toba Sihotang Kec. Harian	15,00 x 03,50 x 1,20	12	
2	ROTUA 1	PAIJAN SIHOTANG	Ds. Sampur Toba Sihotang Kec. Harian	16,00 x 04,50 x 01,15	14	
3	BONAN DOLOK 2	M. SIHOTANG	Ds. Sihotang Kec. Harian	16,00 x 04,90 x 01,20	16	
4	ROTUA 2	PAIJAN SIHOTANG	Ds. Sampur Toba Sihotang Kec. Harian	16,00 x 05,00 x 01,25	25	
5	ASI SIHOTANG	HALOMOAN SIMBOLON	Ds. Sihotang Kec. Harian	15 x 04,00 x 01,80	19	
6	SABAR TANI	RINTO SIHOTANG	Ds. Sihotang Kec. Harian	17,00 x 04,00 x 01,50	18	
7	KM. DOSROHA I	HALASON SIDABUTAR	Ds. Garoga Tomok Kec. Simanindo	23,00 x 7,20 x 1,70	49	
8	SINAR BANGUN 4	POLTAK SARITUA SAGALA	Ds. Galungan Kec. Simanindo	18,30 x 05,50 x 01,45	35	
9	GALUNGAN BANGUN 4	PASUKAN SAGALA	Ds. Simarmata Kec. Simanindo	18,24 x 04,42 x 01,40	20	
10	SINTA DAME 2	JATIUR SINAGA	Ds. Cinta Dame Kec. Simanindo	17,23 x 04,65 x 01,18	17	
11	SINTA DAME 3	JATIUR SINAGA	Ds. Cinta Dame Kec. Simanindo	17,25 x 04,27 x 1,50	19	

12	LAMHOTMA 7	JULIANUS TURNIP	Ds. Cinta Dame Kec. Simanindo	17,35 x 04,55 x 01,32	18	
13	LAMHOTMA 3	JULIANUS TURNIP	Ds. Cinta Dame Kec. Simanindo	16,30 x 0,5 x 01,40	20	
14	ROMAULI 7	LUSDER SINAGA	Ds. Simanindo Kec. Simanindo	16,32 x 04,80 x 01,45	20	
15	ROMAULI 8	LUSDER SINAGA	Ds. Simanindo Kec. Simanindo	16,00 x 04,00 x 01, 50	17	
16	MARSADA HOLONG 1	KECHI SILALAH	Ds. Cinta Dame Kec. Simanindo	16,45 x 04,00 x 01,40	16	
17	MARSADA HOLONG 2	KECHI SILALAH	Ds. Cinta Dame Kec. Simanindo	17,35 x 04,55 x 01,32	28	
18	MARSADA HOLONG 3	KECHI SILALAH	Ds. Cinta Dame Kec. Simanindo	17,35 x 04,55 x 01,32	28	
19	SABAR TANI 8	JADION SILALAH	Ds. Simanindo Kec. Simanindo	17,00 x 05,00 x 1,50	22	
20	SABAR TANI 2	JADION SILALAH	Ds. Simanindo Kec. Simanindo	16,00 x 04,75 x 1,40	17	
21	SABAR TANI 1	JADION SILALAH	Ds. Simanindo Kec. Simanindo	17,00 x 05,00 x 1,50	22	
22	LAUT TAWAR	A. RISRO SILALAH	Ds. Simanindo Kec. Simanindo	13,10 x 02,50 x 01, 00	12	
23	RUDY STAR	RUDI GOKSAN SINAGA	Ds. Tomok Kec. Simanindo	19,00 x 06,50 x 01,20	26	
24	RODAME TOMOK I	JUDA SIDABUTAR	Ds. Tomok Kec. Simanindo	18,00 x 05,80 x 01,80	32	
25	RODAME TOMOK II	JUDA SIDABUTAR	Ds. Tomok Kec. Simanindo	20,00 x 05,60 x 01,80	35	

26	<b>GLORIA</b>	<b>FORMASI SIDABUTAR</b>	<b>Ds. Garoga Kec. Simanindo</b>	<b>22,00 x 06,60 x 01,45</b>	<b>37</b>	
27	<b>MURNI S. TOMOK</b>	<b>BUDIMAN SIDABUTAR</b>	<b>Ds. Garoga Kec. Simanindo</b>	<b>18,70 x 04,80 x 1,25</b>	<b>29</b>	
28	<b>LEO STAR</b>	<b>A. SIDABUTAR</b>	<b>Ds. Pardamean Kec. Simanindo</b>	<b>17,05 x 05,00 x 01,20</b>	<b>17</b>	
29	<b>PULO HORAS</b>	<b>SIMSON SIDABUTAR</b>	<b>Ds. Parsaoran Kec. Simanindo</b>	<b>19,06 x 05,80 x 1,70</b>	<b>33</b>	
30	<b>CRESPO</b>	<b>PALTER SINAGA</b>	<b>Muara Kab. Tapanuli Utara</b>	<b>21,00 x 05,00 x 1,50</b>	<b>26</b>	
31	<b>SUMBER</b>	<b>JASON DAMANIK</b>	<b>Ds. Pardamean Kec. Simanindo</b>	<b>18,00 x 05,50 x 01,30</b>	<b>22</b>	
32	<b>ANDIRI</b>	<b>AKEN SIRINGO-RINGO</b>	<b>Ds. Holbung Kec. Siotio</b>	<b>17,00 x 04,50 x 01,50</b>	<b>12</b>	
33	<b>KRISTIAN TOUR</b>	<b>RADLAM SIRINGO-RINGO</b>	<b>Ds. Holbung Kec. Siotio</b>	<b>14,00 x 03,55 x 1,40</b>	<b>13</b>	
34	<b>LAUT TAWAR</b>	<b>PATAR SIRINGO-RINGO</b>	<b>Ds. Holbung Kec. Siotio</b>	<b>17,00 x 04,50 x 01,80</b>	<b>24</b>	
35	<b>ANUGRAH STAR</b>	<b>MARTUNAS SINAGA</b>	<b>Ds. Holbung Kec. Siotio</b>	<b>17,00 x 04,50 x 01,50</b>	<b>20</b>	
36	<b>RONI SARI INDAH</b>	<b>LEGIMIN SIRINGO-RINGO</b>	<b>Ds. Holbung Kec. Siotio</b>	<b>14,00 x 04,20 x 01,40</b>	<b>24</b>	
37	<b>MADUMA</b>	<b>MAYER P. BATUBARA</b>	<b>Ds. Janji Raja Kec. Siotio</b>	<b>20,00 x 04,00 x 01,20</b>	<b>17</b>	
38	<b>DOSROHA R. BOSI</b>	<b>JONTER SITUMORANG</b>	<b>Ds. Buntu Nauli Kec. Siotio</b>	<b>14,00 x 4,00 x 1,20</b>	<b>12</b>	
39	<b>PAGARONAN</b>	<b>PATAR SITUMORANG</b>	<b>Ds. Sinabulan Kec. Siotio</b>	<b>13 x 04,75 x 1,30</b>	<b>25</b>	
40	<b>LASROHA</b>	<b>SELAMAT SINAGA</b>	<b>Ds. Sinabulan Kec. Siotio</b>	<b>14,00 x 03,00 x 01,50</b>		

41	LAMHORAS	SIHOR SITUMORANG	Ds. Sabulan Kec. Sitiotio	17,00 x 04,00 x 02,50	30	
42	SABAR MAHITA	J. SINAGA	Ds. Buntu Nauli Kec. Sitiotio	15,00 x 4,00 x 1,50	17	
43	LAMHOT	MUCLER SITUMORANG	Ds. Buntu Nauli Kec. Sitiotio	16,70 x 4,25 x 1,85	25	
44	LASPAHOT	KARDIMAN SITUMORANG	Ds. Buntu Nauli Kec. Sitiotio	13,00 x 02,80 x 1,80	9	
45	TANI GULTOM I	KARLI GULTOM	Ds. Tamba Kec. Sitiotio	12,60 x 02,90 x 01,00	7	
46	SINAR TANI	JOMIKo SINAGA	Ds. Cinta Maju Kec. Sitiotio	16,00 x 04,00 x 01,80	11	
47	RISOMAS I	MARSIHA SIMBOLON	Ds. Cinta Maju Kec. Sitiotio	13,05 x 02,90 x 01,00	7	
48	RISOMAS II	MARSIHA SIMBOLON	Ds. Cinta Maju Kec. Sitiotio	16,00 x 05,00 x 01,50	21	
49	PARULIAN	PREDY SIHOTANG	Ds. Cinta Maju Kec. Sitiotio	16,00 x 4,00 x 01,45	18	
50	BUNDA	MARUDUT LUMBAN RAJA	Ds. Sirumahombar Kec. Nainggolan	16,75 x 05,95 x 02,28	55	
51	PETRUS SIANTURI	ANTO SIANTURI	Ds. Sipinggaan Kec. Nainggolan	19,00 x 06,90 x 01,65	37	

52	SAMPURNA	MADISI PARHUSIP	Ds. Sibabiat Urat Kec. Palipi	22,50 x 6,00 x 1,50	32	
53	MATAULI 5	USDEN MALAU	Ds. Rianiate Kec. Pangururan	17,00 x 6,00 x 1,50	29	
54	OTNIEL	PARDINGOTAN SIHALOHO	Ds. Rianiate Kec. Pangururan	10,00 x 02,80 x 01,20	6	
55	ROMA HOLI INDAH	IMPOL SITANGGANG	Desa Rumaholi Siogungogung Kec. Pangururan	16,00 x 02,50 x 01,00	19	
56	BONAN DOLOK SIMANGARIRING	H. SAGALA	Ds. Bonan Dolok Kec. Sianjur Mulamula	12,00 x 03,50 x 01,40	10	
57	TUMPU SIBORO	TUMPAL SIBORO	Ds. Bonan Dolok Kec. Sianjur Mulamula	17,84 x 04,80 x 01,60	24	
58	Betaria	K. SITUMORANG	Ds. Pasaoran Kec. Nainggolan	21,00 x 06,00 x 01,90	28	
59	TARINGOTAN	GARUDA SIMANDALAH	Kel. Hasinggaan Kec. Sianjur Mulamula	12,00 x 03,00 x 01,60	10	
60	OP. HENDRA	M. SAGALA	Ds. Bonan Dolok Kec. Sianjur Mulamula	13,00 x 02,50 x 01,40	8	
61	LASROHA	A. LASTI SIMARMATA	Ds. Bahal-Bahal Kec. Sianjur Mulamula	14,00 x 02,80 x 01,50	10	
62	RORIANA	JANAMPE SIMANJORANG	Kel. Hasinggaan Kec. Sianjur Mulamula	16,00 x 04,80 x 01,40	18	
63	SUMBER BAWANG	MANGIRING SIMANJORANG	Ds. Binangara Kec. Sianjur Mulamula	17,20 x 03,00	13	

				x01,20		
64	<b>OBER SIMANJORANG</b>	<b>OBER SIMANJORANG</b>	<b>Ds. Binangara Kec. Sianjur Mulamula</b>	<b>15,00 x 04,20 x 01,30</b>	<b>14</b>	
65	<b>RIVALDO</b>	<b>JUANDA S. LIMBONG</b>	<b>Ds. Pardomuan Kec. Pangururan</b>	<b>21,00 x 6,00 x 1,60</b>	<b>35</b>	
66	<b>AEK MUAL NAULI</b>	<b>EDWARD SIMANJORANG</b>	<b>Binangara Kec. Sianjur Mula-mula</b>	<b>13,00 x 3,50 x 1,00</b>	<b>10</b>	

67	<b>RAJA NAUBANON 3</b>	<b>TUMPAL SIMBOLON</b>	<b>Ds. Simbolon Purba Kec. Palipi</b>	<b>19,30 x 7,06 x 1,35</b>	<b>39</b>	
68	<b>RAJA NAUBANON 2</b>	<b>TUMPAL SIMBOLON</b>	<b>Ds. Simbolon Purba Kec. Palipi</b>	<b>14,30 x 3,60 x 1,40</b>	<b>14</b>	
69	<b>DOSROHA RANGSANGBOSI</b>	<b>JONTER SINAGA</b>	<b>Ds. Buntu Nauli Kec. Sitiotio</b>	<b>14,00 x 04,00 x 01,20</b>	<b>12</b>	
70	<b>SABAR MENANTI</b>	<b>JONRIANDO HARO</b>	<b>Ds. Tamba Kec. Sitiotio</b>	<b>13 X 2,10 X 0,8</b>	<b>15</b>	
71	<b>DOSROHA 3</b>	<b>JHONSON SIDABUTAR</b>	<b>Ds. Parsaoran Kec. Simanindo</b>	<b>22,00 x 05,70 x 01,06</b>	<b>25</b>	
72	<b>TIO TOUR 2</b>	<b>M. SOTIO</b>	<b>Ds. Silima Tali Kec. Simanindo</b>	<b>18,00 x 05,00 x 01,70</b>	<b>29</b>	
73	<b>TIOTOUR SILIMA TALI</b>	<b>M. SITIO</b>	<b>Ds. Silima Tali Kec. Simanindo</b>	<b>19,50 x 05,80 x 01,70</b>	<b>34</b>	
74	<b>DOSROHA 2</b>	<b>HALASON SIDABUTAR</b>	<b>Ds. Garoga Kec. Simanindo</b>	<b>23,00 x 07,20 x 01,70</b>	<b>49</b>	
75	<b>DOSROHA 5</b>	<b>AKHIRUDDIN SIRAIT</b>	<b>Ds. Tomok Kec. Simanindo</b>	<b>21,00 x 06,00 x</b>	<b>40</b>	

				1,80		
76	ROGANDA	ROLEN SIJABAT	Ds. Tomok Kec. Simanindo	14,49 x 05,35 x 1,40	26	
77	TOLEDO VII	MANGISI BR. SIMORANGKIR	Kel. Tuktuk Siadong Kec. Simanindo	16,50 x 04,50 x 01,10	14	
78	SOPO TOBA 2	PITARIA GULTOM	Ds. Ambarita Kec. Simanindo	19,00 x 06,20 x 01,30	27	
79	TOLEDO I	MANGISI BR. SIMORANGKIR	Kel. Tuktuk Siadong Kec. Simanindo	17,50 x 05,50 x 01,50	23	
80	CAROLINA COTTAGE	RHENE SIDAURUK	Kel. Tuktuk Siadong Kec. Simanindo	18,00 x 05,40 x 01,30	22	
81	FELIX 02	HITLER SILALAH	Kel. Tuktuk Siadong Kec. Simanindo	23,60 x 06,00 x 01,60	40	
82	SAMOSIR COTTAGE	OSMAR SIALLAGAN	Kel. Tuktuk Siadong Kec. Simanindo	15,00 x 04,60 x 01,10	13	
83	SOUNTY	RUBANUS SIDABUTAR	Kel. Tuktuk Siadong Kec. Simanindo	19,00 x 05,05 x 01,60	26	

84	TOLEDO IV	MANGISI BR. SIMORANGKIR	Kel. Tuktuk Siadong Kec. Simanindo	17,15 x 05,10 x 01,10	17	
85	SOPO TOBA I	PITARIA GULTOM	Ds. Ambarita Kec. Simanindo	18,50 x 05,50 x 01,30	23	

86	SILINTONG	BINSAR SINAGA	Kel. Tuktuk Siadong Kec. Simanindo	17,50 x 04,26 x 01,60	21	
87	ROMLAN 2	DESKER MANURUNG	Kel. Tuktuk Siadong Kec. Simanindo	19,00 x 05,00 x 01,45	24	
88	TOLEDO II	MANGISI BR. SIMORANGKIR	Kel. Tuktuk Siadong Kec. Simanindo	17,00 x 05,10 x 01,50	23	
89	EVEDINA	TAHI SILALAH	Kel. Tuktuk Siadong Kec. Simanindo	15,40 x 04,35 x 01,20	14	
90	TOBA COTTAGE	OSMAR SIALLAGAN	Kel. Tuktuk Siadong Kec. Simanindo	20,05 x 05,70 x 01,30	26	
91	LAMHOT TOUR	HARAPAN BAKKARA	Kel. Tuktuk Siadong Kec. Simanindo	17,40 x 05,10 x 1,20	18	
92	HORAS LITO	UJI SIDABUTAR	Kel. Tuktuk Siadong Kec. Simanindo	16,88 x 04,90 x 1,70	24	
93	TORANG I	KRISMAN SIDABUTAR	Ds. Tomok Kec. Simanindo	17,50 x 06,50 x 01,80	35	
94	POS 5 AMBARITA	SUDIN SIALLAGAN	Ds. Ambarita Kec. Simanindo	17,25 x 04,25 x 01,49	22	
95	LOPO PARINDO I	BUDIMAN SIDABUTAR	Ds. Tomok Kec. Simanindo	22,00 x 06,50 x 01,50	37	
96	TORANG II	KRISMAN SIDABUTAR	Ds. Tomok Kec. Simanindo	16,00 x 05,50 x 01,50	23	
97	SUKMA TOUR	BENSUKMA HARAHAP	Medan			
98	SINAR BANGUN 5	SARITUA SAGALA	Ds. Simarmata Kec. Simanindo	17,45 x 04,80 x 01,14	17	
99	SPIDO III	BONTEL SIALLAGAN	Ds. Ambarita Kec. Simanindo	17,33 x 4,86 x 1,10	17	
100	AMBAROBA	ANGGIAT SOPAR MALAU	Ds. Tuktuk Siadong Kec. Simanindo	18,30 x 05,50 x 01,45	25	

101	TANI	MARVIN GULTOM	Ds. Silima Lombu Kec. Onan Runggu	17,50 x 04,26 x 01,60	21	
102	TOBA ADVENTURE	MARVIN GULTOM	Ds. Silima Lombu Kec. Onan Runggu	17,50 x 05,40 x 01,30	30	
103	HARIAN TRANSPORT	Y. DJUANDA LS	Ds. Harian Kec. Onan Runggu	22,00 x 6,20 x 1,60	54	
104	DOSROHA HARIAN	TIURMA LUMBAN RAJA	Ds. Harian Kec. Onan Runggu	22,00 x 6,00 x 1,50	49	
105	YOWARIS II	SALBUN HARIANJA	Ds. Sukkean Kec. Onan Runggu	21,00 x 05,80 x 01,20	26	
106	PARDOMUAN	LAMSIR GULTOM	Ds. Sitamiang Kec. Onan Runggu	21,00 X 5,70 X 1,40	29	
107	SOLUNA	TH. KOSMAS GULTOM	Ds. Sitamiang Kec. Onan Runggu	18,00 x 06,50 x 1,25	26	
108	LARISMA I-A	A. NATAL SAMOSIR	Ds. Sukkean Kec. Onan Runggu	18,50 x 05,15 x 2,15	51	
109	LAMHOT III	MANGISI SINAGA	Ds. Sukkean Kec. Onan Runggu	19,00 x 06,90 x 01,65	38	
110	LAMHOT II	ROBERT SINAGA	Ds. Sukkean Kec. Onan Runggu	18,25 x 05,45 x 1,40	35	
111	LAMHOT I	ROBERT SINAGA	Ds. Sukkean Kec. Onan Runggu	19,50 x 05,70 x 1,80	50	
112	DORULI 3	HASMONANG SAMOSIR	Ds. Onan Runggu Kec. Onan Runggu	17,20 x 5,00 x 1,50	32	
113	DORULI 2	HASMONANG SAMOSIR	Ds. Onan Runggu Kec. Onan Runggu	20,65 x 05,80 x 1,75	52	
114	LARISMA V	A. MOKLAN SAMOSIR	Ds. Sukkean Kec. Onan Runggu	20,50 x 06,15 x 01,4	34	

115	KM. SABUNGAN	RISRO SINAGA	Ds. Sukkean Kec. Onan Runggu	20,00 x 5,50 x 1,80	28
116	HOLDEN DARAPATI	SINTON GULTOM	Ds. Sukkean Kec. Onan Runggu	16,5 x 04 x 1,75	29
117	GRACE III	DJ. SAMOSIR	Ds. Sukkean Kec. Onan Runggu	20,00 x 04,5 x 1,25	28
118	HORAS IMMANUEL II	MARUSAHA HARIANJA	Ds. Sukkean Kec. Onan Runggu	21,00 x 06,00 x 01,90	42
119	YOWARIS I	SAIBUN HARIANJA	Ds. Sukkean Kec. Onan Runggu	18,7 x 05,5 x 01,8	46
120	HORAS IMMANUEL I	MARUSAHA HARIANJA	Ds. Sukkean Kec. Onan Runggu	18,15 x 05,75 x 1,93	35
121	BETA -5	TUA SAGALA	Ds. Bonan Dolok Kec. Sianjur Mulamula	14,00 x 04,20 x 01,20	13
122	MARTAU LI	USDEN MALAU	Ds. Rianiate Kec. Pangururan	13,00 x 03,65 x x 01,15	10

123	MARTAU LI II	A. HEPPIY MALAU	Ds. Rianiate Kec. Pangururan	12,00 x 03,60 x 0,87	9
124	PATIO	POLTAK LUMBAN RAJA	Ds. Nainggolan Kec. Nainggolan	17,72 x 5,10 x 1,29	29

125	NAINGGOLAN 8	JUNSEN PARHUSIP	Ds. Nainggolan Kec. Nainggolan	18,00 x 05,00 x 01,00	22
126	RIO MASLI SINAGA	RIO MASLI SINAGA	Ds. Nainggolan Kec. Nainggolan	18,30 x 05,20 x 01,55	36
127	NAINGGOLAN I	MANSURI O. SIREGAR	Ds. Sirumahomabar Kec. Nainggolan	19,00 x 06,90 x 01,65	54
128	ROMA PARSAULIAN	MARADEN SIRINGORINGO	Ds. Sipinggan Kec. Nainggolan	22,00 x 05,5 x 01,65	48
129	SANTUN NGOLU	POLTAK SITINJAK	Ds. Janji Raja Kec. Sitio-tio	16 x 2,40 x 1,20	48
130	MARGOGO HON TANGIANG I	SEIAN M. SIMBOLON	Ds. Janji Raja Kec. Sitio-tio	12,00 x 3,50 x 1,20	9

<b>131</b>	<b>MARGOGO HON TANGIANG II</b>	<b>MARULAK SIMBOLON</b>	<b>Ds. Janji Raja Kec. Sitio-tio</b>	<b>12,00 x 3,50 x 1,20</b>	<b>9</b>
<b>132</b>	<b>PANDI I</b>	<b>RAMBO SIMBOLON</b>	<b>Ds. Pintu Batu Kec. Pangururan</b>	<b>12,00 x 3,00 x 1,10</b>	<b>8</b>
<b>133</b>	<b>PANDI II</b>	<b>RAMBO SIMBOLON</b>	<b>Ds. Pintu Batu Kec. Pangururan</b>	<b>12,00 x 2,90 x 1,00</b>	<b>7</b>
<b>134</b>	<b>SUTRA JAYA TOUR</b>	<b>BANELAN LBN. TUNGKUP</b>	<b>Ds. Janji Raja Kec. Sitio-tio</b>	<b>12,00 x 4,00 x 1,00</b>	<b>12</b>
<b>135</b>	<b>SINTA MARDONGAN</b>	<b>AMSAR NAIBAHO</b>	<b>Ds. Simbolon Purba Kec. Palipi</b>	<b>13,00 x 3,00 x 1,50</b>	<b>10</b>

136	ARSIM	BISTON ARITONANG	Ds. Holbung Kec. Sitio- tio	14,00 x 3,00 x 0,80	6	
137	UPADATU TRANS	SUDIARTO SAGALA	Ds. Holbung Kec. Sitio- tio	14,00 x 4,00 x 1,20	13	
138	PRIMA JASA	NALOM SIRINGO-RINGO	Ds. Holbung Kec. Sitio- tio	14,00 x 2,80 x 0,80	6	
139	PANDI III	RAMBO SIMBOLON	Ds. Rianiate Kec. Pangururan	19,00 x 5,00 x 1,50		
140	MIKAEL	PARLINDUNGAN SINAGA	Ds. Buntu/Parsaoran Kec Sitio-tio	18,00 x 4,80 x 1,25	19	
141	DOSROHA 05	HALASON SIDABUTAR	Ds. Garoga Kec. Simanindo	31,00 x 08,30 x 3,30	59	
142	SIHOTANG SIMBOLON	LENOK SIHOTANG	Ds. Sampur Toba Kec. Harian	23,00 x 6,00 x 2,00		
143	KMP. SUMUT I dan SUMUT II	PT. PPSU MEDAN	SIMANINDO KEC. SIMANINDO			
144	KMP. TAO TOBA I dan TAO TOBA II	OTB SITANGGANG	AJIBATA KAB. SIMALUNGUN			
145	KMP. IHAN BATAK dan PORA PORA	PT. PPHUB JAKARTA	AJIBATA – ONAN RUNGGU SAMOSIR			

## FOTO-FOTO TENTANG PENCARIAN KORBAN TENGCELAMNYA KAPAL KM. SINAR BANGUN



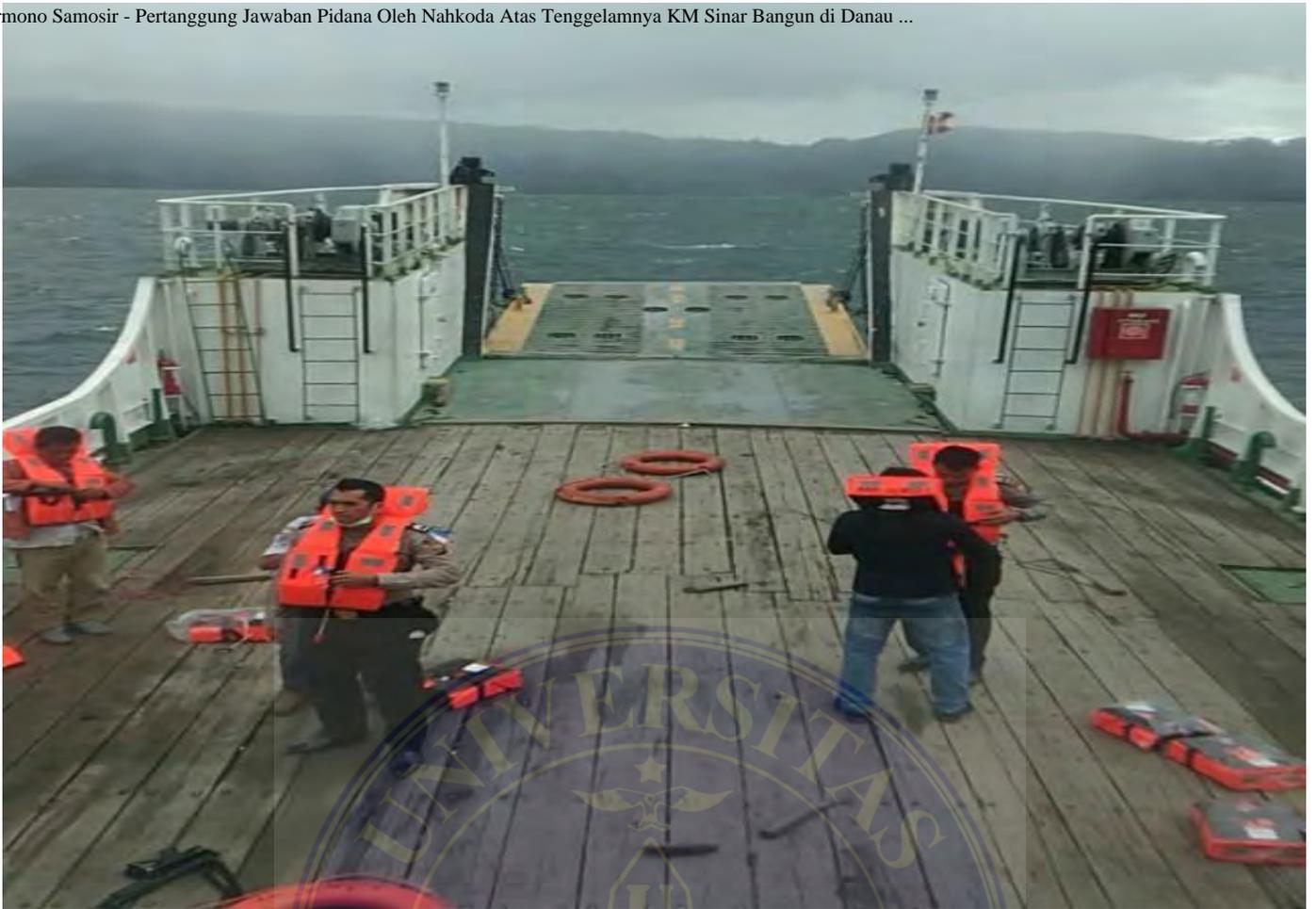
UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 13/10/21

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)13/10/21



UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 13/10/21

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)13/10/21

## KONDISI MASYARAKAT DAN KELUARGA KORBAN YANG MENUNGGU INFORMASI PENCARIAN PARA KORBAN TENGGELAMNYA KAPAL KM. SINAR BANGUN



## KUNJUNGAN KAPOLRS SAMOSIR DAN SATUAN KRJA PERANGKAT DAERAH TERHADAP KELUARGA KORBAN TENGGEAMNYA KAPAL KM SINAR BANGUN



