

**TANGGUNG JAWAB NAKHODA TERHADAP  
KECELAKAAN KAPAL YANG MENGAKIBATKAN  
MENINGGALNYA PENUMPANG DI WILAYAH PERAIRAN  
SUNGAI MUSI**



**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu  
Syarat untuk menempuh ujian sarjana**

**Oleh  
PANCA OKTATIAN  
50 2011 388**

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG  
FAKULTAS HUKUM  
2015**

**PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN**

**Judulskripsi : TANGGUNG JAWAB NAKHODA TERHADAP  
KECELAKAAN KAPAL YANG MENAKIBATKAN  
MENINGGALNYA PENUMPANG DI WILAYAH  
PERAIRAN SUNGAI MUSI**



**Nama : Panca Oktatian**

**Nim : 50 2011 388**

**Program studi : Ilmu Hukum**

**Program kekhususan : Hukum Pidana**

**Pembimbing**

**Dra. Hj. Lilies Anisah, SH., MH**

**Penguji**

**Ketua : ROSMAWATI, SH., MH**

**Anggota : 1. LUIL MAKNUN, SH., MH**

**2. MULYADI TANZILL, SH., MH**

*(Signature)*

*(Rosmawati)*

*(Luil Maknun)*

*(Mulyadi Tanzill)*

**DISAHKAN OLEH**

**DEKAN FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS MUHAMMADYAH PALEMBANG**



**(Dr. Hj. Sri Suatmiati, SH., M.Hum)**

**NBM/NIDN: 791348/0006046009**

*(Signature of Dr. Hj. Sri Suatmiati)*

**Motto :**

**“karena sesungguhnya sesudah kesulitan ada kemudahan”**

**(QS. Al Insyirah : 5)**

**Kupersembahkan Kepada :**

- **Ayah dan Ibuku Tercinta**
- **Keluarga Besarku**
- **Sahabat Terbaikku**
- **Almamaterku**

**Judul Skripsi : TANGGUNG JAWAB NAKHODA TERHADAP KECELAKAAN KAPAL YANG MENGAKIBATKAN MENINGGALNYA PENUMPANG DI WILAYAH PERAIRAN SUNGAI MUSI**

**Penulis,  
PANCA OKTATIAN**

**Pembimbing,  
Dra. Hj. Lilies Anisa, SH.,MH**

### **ABSTRAK**

Yang menjadi permasalahan dalam skripsi adalah :

1. Faktor-faktor yang menyebabkan terjadi kecelakaan kapal diwilayah perairan sungai musi ?
2. Bagaimana pertanggung jawaban pidana terhadap nakhoda kapal dalam kecelakaan yang mengakibatkan meninggalnya penumpang diwilayah perairan sungai musi ?

Penelitian ini tergolong penelitian hukum sosiologi yang bersifat eksploratoris sehingga tidak dimaksudkan untuk menguji hipotesa. Analisa data dilakukan dengan cara menganalisis data tektucel dan semua bahan – bahan hukum yang ada secara kualitatif untuk selanjutnya dikonstruksikan dalam bentuk kesimpulan.

Hasil pengolahan data yang dianalisis secara kualitatif, diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Faktor – faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal ialah sebagai berikut :
  - a. Pemimpin perjalanan kapal tersebut lalai atau sengaja tidak melaksanakan tugas dan wewenangnya sebagaimana telah ditentukan.
  - b. Nakhoda kapal ceroboh dan tidak mematuhi perintah kepala pelabuhan, meskipun ia telah melihat juga tanda perintah berangkat yang di perintahkan oleh pengawas pelabuhan.
2. Tanggung jawab nakhoda dalam kecelakaan kapal berupa penjatuhan sanksi administratif menurut Pasal 19 PP Nomor 1 Tahun 1998 berupa :
  - a. Peringatan
  - b. Pencabutan sementara sertifikat keahlian pelaut untuk bertugas dalam jabatan tertentu di kapal untuk waktu paling lama 2 (dua) tahun.
  - c. Juga dijatuhi sanksi pidana berupa pidana penjara kurungan atau pidana denda. Pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan dan denda setinggi – tingginya enam juta rupiah

## KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

**Assalamu'alaikum Wr. Wb.**

Segala puji dan syukur senantiasa penulis ucapkan kehadiran Allah SWT atas berkat rahmat dan karunia-Nya kepada penulis, serta shalawat dan salam tercurah kepada Rasulullah Nabi Besar Muhammad SAW beserta keluarga yang selalu diharapkan Syafa'atnya oleh penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul : **TANGGUNG JAWAB NAHKODA TERHADAP KECELAKAAN KAPAL YANG MENGAKIBATKAN MENUNGGALNYA PENUMPANG DI WILAYAH PERAIRAN SUNGAI MUSI**

Pembuatan skripsi ini merupakan tugas akhir yang harus dipenuhi sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.

Penulis menyadari dan meminta maaf apabila terdapat kesalahan atau kekurangan pada penyusunan skripsi ini, dikarenakan penulis hanyalah manusia biasa yang tidak luput dari kesalahan.

Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan serta motivasi dalam penulisan skripsi ini, baik secara moril maupun materil, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Untuk itu penulis menyampaikan rasa terima kasih kepada:

1. Yth. Bapak Dr. H. M. Idris, SE., M.Si., selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Palembang.
2. Yth. Ibu Dr. Sri Suatmiati, SH., M.Hum., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.
3. Yth. Wakil Dekan I, II, III, dan IV Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.
4. Yth. Ibu Luil Maknun, SH., MH., selaku Ketua Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.
5. Yth. Bapak Koesrin Nawawie A., SH., MH., selaku Pembimbing Skripsi yang telah banyak memberikan petunjuk dan bimbingan, serta telah banyak meluangkan waktu untuk membantu penulis dalam proses penulisan dan penyusunan skripsi ini.
6. Yth. Bapak Burhanuddin, SH., MH., selaku Pembimbing Akademik yang telah banyak memberikan dukungan serta motivasi selama menjalani perkuliahan.
7. Yth. Bapak Ir. Jhono Supriyanto, M.Hum., dan Ibu Hesti Sumaningsih, SH., selaku Kepala Divisi Pelayanan Hukum dan HAM serta Kabid HAM di Kementrian Hukum dan HAM Kantor Wilayah Sumatera Selatan.
8. Ayahanda dan Ibunda tercinta yang selalu memberikan bantuan, serta selalu menjadi motivasi untuk penulis agar dapat menyelesaikan skripsi ini.
9. Seluruh Keluarga Besarku, yang telah membantu dan memberikan dorongan dalam penyelesaian skripsi ini.

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSUTUJUAN DAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	iii
ABSTRAK.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vii
<b>BAB I       PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang.....	1
B. Permasalahan.....	5
C. RuangLingkup dan Tujuan.....	6
D. Metode Penelitian.....	6
E. Sistematika Penulisan.....	7
<b>BAB II       TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Pengertian Tindak Pidana.....	9
B. Tanggung Jawab Pidana.....	16
C. Nakoda Dak Kapal.....	13
1. Pengertian Nahkoda .....	18
2. Pengertian Pandu .....	18
3. Pengertian Kapal .....	19
D. Pengertian Kecelakaan Kapal.....	20

<b>BAB III</b>	<b>PEMBAHASAN</b>	
	A. Faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan kapal.....	36
	B. Pertanggung jawaban pidana terhadap nahkoda kapal dalam kecelakaan kapal yang mengakibatkan meninggalnya penumpang diperairan sungai musi .....	29
<b>BAB IV</b>	<b>PENUTUP</b>	
	A. KESIMPULAN.....	42
	B. SARAN.....	43

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN**



# BAB I

## PENDAHULUAN

### **A. Latar Belakang**

Transportasi angkutan kapal sudah dikenal sejak zaman dahulu kala, dewasa ini angkutan kapal laut telah mengalami berbagai kemajuan baik teknologinya, kemajuan di bidang alat maupun tata cara pengoperasiannya yang semakin canggih. Oleh karena itu kita sering mendengar jenis angkutan kapal laut cepat, selain itu angkutan kapal laut di gerakan dengan mesin yang canggih dalam menjalankannya. Di kenalnya berbagai macam jenis angkutan kapal, menyebabkan calon penumpang mempunyai berbagai pilihan untuk menggunakan angkutan kapal sebagai sarana pengangkutannya. Meski kemajuan di bidang angkutan kapal laut semakin canggih, namun tidak sedikit sering terjadi banyak kecelakaan di berbagai perairan. Jika sampai terjadi kecelakaankapal laut, dapat dipastikan akan terjadi kerugian yang tidak sedikit, karena kerugian tersebut tidak saja secara materil namun kerugian –kerugian secara immateriil juga, bahkan sampai kepada hilangnya nyawa manusia.

Kecelakaan kapal angkutan tidak saja bisa terjadi di sepanjang perairan, namun disekitar pelabuhan atau dermaga dengan berbagai penyebabnya dapat pula terjadi. Dari sekian banyak penyebab kecelakaan kapal angkutan, maka faktor kecerobohan dan kelalaian manusia adalah

faktor yang paling utama, disamping terdapat faktor lain yang bersifat teknis ataupun faktor alam. Dalam sejarah angkutan perkapalan di Indonesia telah banyak terjadi kecelakaan kapal, yang mengakibatkan berbagai kerugian yang tidak sedikit. Salah satu kecelakaan kapal angkutan yang tergolong hebat, pernah terjadi di perairan sungai Musi kecelakaan tersebut banyak menewaskan orang dan banyak korban lainnya menderita luka dan cacat seumur hidup. Hal ini telah mengundang reaksi keras dari berbagai kalangan masyarakat terutama menyangkut siapa yang harus bertanggung jawab atas musibah kecelakaan tersebut. Karena seperti di ketahui bahwa di jalur sekitar perairan sungai perjalanan sungai, kecelakaan juga terjadi di sebabkan juga penumpang yang jelas melebihi batas toleransi tidak saja didalam kapal yang penuh penumpang tetapi diatas dek kapal, pinggiran kapal dan batikan dibawah ruangan barang pun terisi penumpang. Kenyataan demikian telah berlangsung lama, terutama pada perjalanan kapal pada sore dan malam hari. Ditinjau dari aspek keselamatan penumpang, keadaan seperti itu telah sangat membahayakan, namun penumpang mengabaikan hal tersebut. Sementara pihak perairan lalu lintas kapal sendiri belum dapat mengatasi dan sampai sekarang masih terus berlangsung.

Padahal dalam setiap perjalanan kapal aspek keselamatan adalah paling utama, di samping aspek keamanan dan kenyamanan tentunya. Jika aspek preventif atas keselamatan suatu perjalanan kapal diabaikan, maka

dapat diduga bahwa kemungkinan terjadinya kecelakaan sangat tinggi. Untuk dapat berlangsungnya pemberangkatan kapal angkutan maka tidak sedikit pihak – pihak atau petugas yang terkait dalam operasional seperti : nakhoda kapal, pandu, kepala kapal maupun pimpinan lalu lintas perairan dan lain- lain. Hal ini memberi petunjuk bahwa perjalanan kapal angkutan laut adalah merupakan rangkaian sistem, karena banyak petugas sebagai pelaksananya. Dengan demikian setiap petugas wajib menjalin koordinasi secara harmonis, agar perjalanan angkutan kapal laut dapat terlaksana sesuai dengan apa yang telah di rencanakan. Berkaitan dengan terkaitnya banyak petugasoperasional pemberangkatan/perjalanan kapal angkutan, maka akan timbul pertanyaan siapa yang bertanggung jawab jika terjadi kecelakaan pada angkutan kapal. Terjadinya kecelakaan sering terjadi disebabkan faktor manusia yang bertugas mengoperasikan jalannya pemberangkatan kapal. Dalam pemberangkatan kapal semestinya ada peraturan yang harus ditetapkan dan dilaksanakan agar dalam pelaksanaan kapal pemberangkatan kapal semestinya.

Dalam undang – undang RI No. 17 Tahun 2008 Pasal 120dijelaskan bahwa keselamatan dan keamanan di pelabuhan yaitu kondisi terpenuhinya manajemen keselamatan dan sistem pengamanan fasilitas pelabuhan yang meliputi prosedur pengamanan pelabuhan, sarana dan prasarana pengamanan pelabuhan, sistem komunikasi dan personil pengamanan. Adanya keselamatan dan keamanan pelabuhan mengisyaratkan bahwa

pihak pengolah perkapalan jelas dan tidak menginginkan terjadinya kecelakaan kapal. Sedangkan dalam undang – undang Nomor 17 tahun 2008 pada Pasal 116 ayat 1 menjelaskan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan\* keamanan angkutan pelayaran pelabuhan, perlindungan maritim. Sedangkan ayat 2 menjelaskan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran dilaksanakan oleh pemerintah. Oleh karena itu keselamatan dan keamanan ditanggung pemerintah, maka keselamatan dan keamanan dalam perjalanan kapal harus benar – benar dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab. Dalam tragedi kecelakaan kapal angkutan yang sering terjadi menurut Soerkardono mengatakan pertanggung jawaban setiap kecelakaan kapal yaitu harus disesuaikan dengan hukum, dilakukan oleh penguasa perkapalan yang berada dalam ikatan perjanjian tetap dan untuk sementara. Untuk melakukan pekerjaan bagi kapal yang tidak harus merupakan perjanjian perburuan.<sup>1)</sup>

Berdasarkan keterangan diatas bahwa setiap petugas operasional kapal harus mempunyai tanggung jawab penuh terhadap tugasnya yang diberikan. Dalam tragedi kecelakaan kapal di perairan sungai musi kenyataannya yang terjadi para tersangka adalah orang-orang yang bertugas dalam operasional. Padahal terjadinya kecelakaan tersebut

---

1) R. Soekardono, 2001, *Hukum Perkapalan Indonesia*, Penerbit Dian Rakyat, Jakarta hlm. 55

seharusnya pihak yang bertugas ditempat kecelakaan lalu lintas tersebut. Terjadinya perbedaan tersebut sangat menarik untuk dilakukan pengkajian dan yakin siapa yang harus benar-benar bertanggung jawab dalam kecelakaan kapal. Karena adanya kekeliruan besar, jika memberikan pemindaan terhadap orang – orang yang tidak bersalah secara yuridis.

Bertitik tolak dari uraian diatas, maka penulis tertarik untuk mengkaji tentang pertanggung jawab pidana dalam kecelakaan kapal dengan menuangkan dalam bentuk tulisan skripsi dengan judul :**“TANGGUNG JAWAB NAKHODA TERHADAP KECELAKAAN KAPAL YANG MENAKIBATKAN MENINGGALNYA PENUMPANG DI WILAYAH PERAIRAN SUNGAI MUSI”**.

## **B. Permasalahan**

Yang menjadi permasalahan dalam skripsi ini adalah :

1. Apakah Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal di perairan Sungai Musi ?
2. Bagaimana pertanggung jawaban pidana terhadap Nakhoda kapal dalam kecelakaan kapal yang mengakibatkan meninggalnya penumpang di perairan Sungai Musi ?

### **C. Ruang Lingkup dan Tujuan Penelitian**

Agar pembahasan yang dilakukan lebih terarah dan tidak menyimpang dari pokok permasalahan maka ruang lingkup permasalahan dalam penelitian ini yaitu pertanggung jawaban pidana terhadap Nakhoda kapal dalam kecelakaan kapal yang mengakibatkan meninggalnya penumpang di perairan sungai musi dan faktor – faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal di perairan sungai musi.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan memahami pertanggung jawaban pidana terhadap nakhoda kapal dalam kecelakaan kapal yang mengakibatkan meninggalnya penumpang di perairan sungai musi serta untuk mengetahui dan memahami faktor – faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal di perairan sungai musi.

### **D. Metode Penelitian**

Selaras dengan ruang lingkup dan tujuan penelitian, maka pembahasan terhadap permasalahan tersebut, maka penelitian ini merupakan penelitian hukum sosiologis yang bersifat eksploratoris sehingga tidak dimaksudkan untuk menguji Hipotesa yang ada.

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara :

1. Penelitian kepustakaan yaitu penelitian dengan cara mengumpulkan data .  
– data sekunder dengan cara menelaah bahan

- bahan primer dan sekunder yang terkait erat dengan permasalahan yang teliti.
- 2. Penelitian lapangan yaitu penelitian dengan cara mendapatkan data primer dengan cara melakukan observasi serta wawancara dengan pihak – pihak yang berkompeten di lingkungan lalu lintas pelabuhan boom baru Palembang.

Teknik pengolahan data dilakukan dengan cara menganalisis semua bahan – bahan hukum yang ada secara kualitatif untuk selanjutnya dikonstruksikan dalam bentuk kesimpulan.

#### **E. Sistematika Penulisan**

Rencana penelitian skripsi ini akan tersusun secara keseluruhan dalam 4 (empat) bab dengan sistematika sebagai berikut :

- Bab I Bab pendahuluan yang menguraikan latar belakang, perumusan masalah, ruang lingkup dan tujuan, metode penelitian dan sistematika penulisan.
- Bab II Tinjauan pustaka yang berisi Pengertian Tindak Pidana, Tanggung Jawab Pidana, Nahkoda dan Kapal, Pengertian Kecelakaan Kapal
- Bab III Menggambarkan tentang hasil penelitian yang secara khusus menguraikan pembahasan/analisis sehubungan permasalahan

hukum yang diangkat secara rinci bagian-bagian dari pembahasan tersebut akan disesuaikan dengan hasil penelitian tahap berikutnya sebagai bagian dari proses penelitian.

Bab IV Bagian penutup dari pembahasan skripsi ini yang diformat kesimpulan dan saran.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Pengertian Tindak Pidana

Sebagaimana diketahui bahwa semenjak dilahirkan, setiap manusia senantiasa mempunyai naluri untuk berhubungan dengan manusia lainnya. Dalam menggalang hubungan ini pertama kalinya dimulai dengan ibu dan keluarga masyarakat sekitar dan kemudian lingkungan masyarakat yang lebih luas serta bersifat majemuk. Hubungan dengan manusia lain ini adalah dalam rangka memenuhi kebutuhannya yang secara mendasar terdiri atas kebutuhan sandang, papan, pangan dan kasih sayang.

Disamping adanya faktor untuk memenuhi kebutuhannya yang dapat pula dikategorikan sebagai bersifat jasmani dan rohani tersebut, maka terdapat kecenderungan bahwa setiap manusia pada hakekatnya ingin berkehidupan secara teratur yakni terhadap diri sendiri maupun terhadap manusia lainnya. Kebutuhan akan keteraturan hidup masyarakat ini dirasakannya untuk berkehidupan lebih layak, aman serta tidak saling mengganggu. Oleh karena senantiasa harus hidup dengan nyaman maka diperlukanlah patokan atau pedoman agar tidak terjadi pertentangan kepentingan diantara mereka. Patokan ini tidak lain adalah aturan untuk bersikap tindak secara pantas yang sebenarnya merupakan pandangan menilai dan sekaligus merupakan suatu harapan. Dalam prakteknya patokan

ini kemudian dikenal sebagai norma atau kaedah, berfungsi sebagai kumpulan nilai yang dalam bentuk kongkritnya berisikan larangan, suruhan dan kebolehan.

Norma atau kaedah ini bertujuan untuk tercapai kedamaian dalam kehidupan bersama, dimana kedamaian berarti terdapatnya keserasihan antara ketertiban dengan ketentraman. Kondisi damai itulah yang menjadi tujuan akhir kaedah, dimana dalam bentuk kaedah yang melembaga disebut sebagai hukum. Melembaga disini maksudnya ....”diketahui, dimengerti, ditaati, dan dihargai dalam kehidupan sehari – hari”.<sup>2)</sup>

Selanjutnya supaya melembaganya hukum adalah dengan memanfaatkan fungsi dari pada hukum, yang dapat berperan sebagai :

1. Sarana untuk pengendalian / pengontrolan sosial.
2. Sarana untuk memperlancar proses interaksi sosial.
3. Sarana untuk merekayasa sosial”.<sup>3)</sup>

Fungsi pertama dapat dimaksudkan, melalui sarana hukum dapat dilakukan pengendalian / pengontrolan terhadap sikap tindak masyarakat. Sedangkan terhadap fungsi kedua maksudnya ialah agar memenuhi berbagai kebutuhan, tidak terjadi tabrakan maka diperlukan hukum sebagai sarana pengaturannya. Adapun terhadap fungsi ketiga ialah

---

<sup>2)</sup>Soerjono Soekanto, 2000, *Pokok – Pokok Sosiologi Hukum*, Rajawali, Jakarta, hlm 76.

<sup>3)</sup>Wirjono Prodjodikoro, 2004, *Tatacara Penyusunan Karya Tulis Ilmiah Bidang Hukum*, Gahlia Indonesia, Jakarta, hlm. 89.

hukum dapat di pergunakan sebagai sarana untuk melakukan perubahan atau perekayasaan dalam masyarakat. Secara ideal ketiga fungsi tersebut harus terlaksana bersamaan, sebab meskipun ketiganya dapat dibedakan namun ternyata sangat sulit untuk di lakukan pemisahaanya secara tajam.

Terdapatnya kenyataan yang sedemikian ini memberikan petunjuk bahwa, antara ketiganya mempunyai keterikatan erat, saling ketergantungan sekaligus bersifat saling melengkapi. Artinya pula penekanan pada salah satu fungsi, akan senantiasa mempengaruhi keberadaan fungsi lainnya. Hal ini juga disebabkan antara ketiganya mempunyai tujuan sama, yaitu mengupayakan ketertiban dalam rangka menuju kedamaian hidup bermasyarakat. Oleh sebab itu dalam hubungannya dengan sikap tindak anggota warga masyarakat, maka realitanya secara mendasar hanya terdiri dari dua macam yaitu menyimpang dan atau tidak menyimpang dari tatanan kaedah. Bilamana terjadi sikap tindak menyimpang, maka sudah barang tentu akan menimbulkan suatu ketidak harmonisan atas nilai kaedah yang ada sebagai upaya untuk mengembalikan kepada sasaran harmonis maka yang bersangkutan lazim diberi ganjaran atau hukuman.

Sebaliknya terhadap perilaku yang tidak menyimpang dari tatanan kaedah juga akan mendapatkan ganjaran, yakni berupa kepuasan karena tidak mendapat hukuman. Jika ditemui yang demikian itu, maka sangat semakin dipengaruhi oleh adanya hal-hal sebagaiberikut :

1. Rasa takut pada sanksi negatif yang dijatuhkan, apabila perundang – undangan dilanggar,
2. Keinginan yang kuat untuk memelihara hubungan baik dengan sesama warga masyarakat atau golongan,
3. Keinginan yang kuat untuk memelihara hubungan baik dengan penguasa,
4. Kepentingannya terjamin oleh perundang – undangan,
5. Perundang – undangan yang berlaku adalah sesuai dengan nilai – nilai yang dianut ; artinya perundang – undangan itu dianggap adil.<sup>4)</sup>

Jadi kembali kepada pokok persoalan mengenai kaedah tadi, pada hakekatnya merupakan pedoman bagi sikap tindak warga masyarakat dalam kedudukannya sebagai pribadi maupun dalam pergaulan antar pribadi. Lebih lanjut agar berbagai kebutuhannya dapat terselenggara sebagaimana mestinya dalam arti tidak saling bertentangan, perlu diberikan pengaturannya melalui hukum dengan memanfaatkan fungsi yang dimilikinya.

Dalam hubungannya dengan pengaturan ini maka faktor yang paling pokok tidak lain ialah ancaman hukuman terhadap perbuatan – perbuatan yang dilarang oleh undang – undang atau sering disebut sebagai tindak pidana (*strafbaarfeit*) atau dalam istilah bahasa asing lain adalah *delict* atau

---

<sup>4)</sup>Soerjono Soekanto, 2006, *Aspek Sosiologi Keberlakuan Perundang – undangan*. F. H. Universitas Pancasila, Jakarta, hlm 7.

lebih jelasnya tindak pidana itu ialah suatu perbuatan yang pelakunya dikenakan hukuman pidana.

Berbicara mengenai tindak pidana, maka tidak terlepas kepada wujud perbuatan sebagai unsur dari tindak pidana. Wujud dari perbuatan harus dilihat pada perumusan tindak pidana dalam pasal – pasal tertentu dari peraturan pidana, misalnya dalam pasal – pasal tertentu dari peraturan pidana, misalnya dalam tindak pidana, mencari perbuatannya dirumuskan sebagai “ mengambil barang “ ini merupakan perumusan secara formil, sebaliknya perumusan secara materil memuat penyebutan suatu akibat yang disebabkan oleh perbuatannya misalnya ; “membunuh” dirumuskan sebagai mengakibatkan matinya orang lain.

Pada umumnya perbuatan itu bersifat positif tetapi juga dapat bersifat negatif yaitu terjadi apabila melakukan suatu perbuatan tertentu yang ia wajib melakukan, sehingga suatu peristiwa terjadi dan tidak akan terjadi apabila perbuatan tertentu itu dilakukan. Sebagai contoh seorang pegawai angkutan kapal yang wajib memberi tanda bahwa angkutan kapal tertentu harus berhenti, tetapi diam saja dan tidak memberi tanda sehingga angkutan kapal jalan terus dan kemudian terjadi tabrakan dengan angkutan kapal lain. Apabila sebagai akibat tabrakan tersebut kedua angkutan kapal tersebut ada seorang atau lebih meninggal dunia. Dalam hal ini si pegawai tersebut dapat di persalahkan melakukan pembunuhan oleh karena dalam hal ini ia dapat dianggap ada kesengajaan di pihak si pegawai angkutan kapal tersebut.

Inilah disinggung bahwa hukum adalah rangkaian mengenai peraturan – peraturan tingkah laku orang – orang sebagai anggota masyarakat, yang tujuan dari hukum itu sendiri adalah mengadakan keselamatan, kebahagiaan, dan tata tertib dalam masyarakat. Masing – masing anggota masyarakat tentunya mempunyai berbagai kepentingan yang beraneka warna dan dapat bentrokan satu sama lainnya. Kalau bentrokan ini terjadi, maka masyarakat menjadi guncang, dan keguncangan inilah yang harus dihindarkan. Untuk ini hukum menciptakan berbagai hubungan tertentu dalam masyarakat. Hubungan–hubungan ini ada diantara orang – orang perorangan, atau antara berbagai kelompok orang, atau antara suatu kelompok dan seorang<sup>2</sup> oknum tertentu, atau antara masyarakat seluruhnya di satu pihak dan orang – orang perorangan atau kelompok itu di lain pihak.

Dalam mengatur segala hubungan ini, hukum bertujuan mengadakan suatu imbalan diantara berbagai kepentingan, baik imbalan itu terletak pada lahiriah, maupun terletak pada dunia rohaniah di tengah – tengah masyarakat. Dan keseimbangan itu hanyadapat tercapai kalau hukum yang mengaturnya itu dilaksanakan, dihormati, dan tidak dilanggar. Maka apabila terjadi suatu perbuatan melanggar hukum, ini akan mengakibatkan keguncangan dalam masyarakat itu, dan keguncangan ini tentu mengakibatkan suatu keganjilan dalam masyarakat baik dalam hidup

jasmaniah maupun dalam hidup rohaniah. Perbuatan yang melanggar hukum inilah yang diberi sanksi, ancaman hukuman atau sanksi pidana.

Tindak pidana adalah perumusan dari hukum pidana yang memuat ancaman hukuman pidana atas pelanggaran norma – norma hukum baik itu dalam Hukum Perdata, Hukum Tata Negara dan Hukum Tata Usaha Negara. Oleh karena itu dalam tindak pidana harus ada sifat melanggar hukum. Dengan demikian ada tiga unsur tindak pidana yaitu :

- a. Perbuatan yang dilarang;
- b. Akibat dari perbuatan itu yang menjadi dasar alasan kenapa perbuatan itu dilarang;
- c. Sifat melanggar hukum dalam rangkaian sebab musabab “5).

Perbuatan yang dilarang sebagai unsur pertama, ini harus mengandung *onrechtmatigheid* (melanggar hukum). Seseorang dapat diancam dengan hukuman apabila ia melakukan perbuatan yang dilarang oleh hukum atau melanggar hukum. Unsur ini disebutkan secara tegas dalam perumusan ketentuan hukum pidana, misalnya ; dalam pasal 362 KUHP tentang pencurian, disebutkan bahwa pencurian ini adalah mengambil barang milik orang lain dengan maksud untuk memiliki barang itu secara *wederrechtelijkheid* atau secara melanggar hukum yang berarti bahwa si pelaku tidak mempunyai hak atas barang itu.

Sedangkan unsur kedua sebagai pendukung unsur yang pertama misalnya membunuh hal ini akan menyebabkan matinya orang lain. Tindak

pidana sebagai unsur pokok harus ada suatu akibat tertentu dari perbuatan sipelaku berupa kerugian atas kepentingan orang lain, menandakan keharusan ada hubungan sebab – musabab antara sipelaku dan kerugian kepentingan tersebut.

### **B. Tanggung Jawab Pidana**

Tanggung jawab dapat diartikan sebagai suatu akibat lebih lanjut yang harus di tanggung oleh siapa saja yang telah bersikap tindak ; baik itu bersikap tindak yang selaras dengan hukum atau sikap tindak yang bertentangan dengan hukum. Lebih lanjut sikap tindak ini dapat bersifat aktif, dapat pula bersifat pasif sepanjang ketentuannya diatur dalam hukum pidana. Contoh sikap tindak aktif ialah yang bersangkutan dengan niat terlebih dahulu, sengaja melakukan tindak pidana sendiri. Sedangkan yang bersifat pasif, misalnya melihat orang yang seharusnya wajib ditolong karena terhanyut di sungai, ternyata hal itu tidak dilakukannya.

Kemudian mengenai tanggung jawab ini secara pokok dibedakan menjadi dua yaitu tanggung jawab langsung dan tanggung jawab tidak langsung. Tanggung jawab langsung ialah jika yang bersangkutan secara aktif melakukan tindak pidana, sedangkan tanggung jawab tidak langsung ialah jika ia menyuruh orang lain untuk melakukan tindak pidana. Langsung atau tidak langsung seseorang melakukan tindak pidana, maka secara



prinsip yang bersangkutan wajib mempertanggung jawabkan perbuatan (sikap tindakanya) tersebut.

Dengan demikian tanggung jawab pidana maksudnya adalah, akibat lebih lanjut yang harus diterima dibayar ditanggung oleh seseorang yang melakukan tindak pidana secara langsung atau tidak langsung. Untuk dapat dipidana maka perbuatan yang dimaksud tentu saja harus memenuhi terlebih dahulu kriteria atau unsur – unsur darisesuatu tindak pidana. Apabila suatu perbuatan tidak memenuhi, mengandung unsur – unsur tindak pidana, maka kepada yang bersangkutan tak dapat dimintakan tanggung jawab pidananya secara yuridis.

Begitu pula halnya dalam kaitannya dengan kecelakaan angkutan kapal, maka terlebih dahulu diteliti penyebab atau faktor – faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan angkutan kapal. Seperti telah dikemukakan diatas bahwa, ada dua faktor yang dapat menjadi sebab terjadinya kecelakaan angkutan kapal yaitu karena kelalaian nakhoda angkutan kapal atau kecerobohan pemimpin perjalanan angkutan kapal.

Meski kedua faktor tersebut dapat dibedakan, tetapi keduanya menunjuk pada satu kesimpulan yaitu faktor lainnya dalam hal itu dapat dikesampingkan karena tidak dominan sifatnya. Mengingat faktor manusia sabagai penyebab utama untuk terjadinya kecelakaan angkutan kapal, maka dalam mencari siapa yang bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut

faktor manusia harus mendapat perhatian utama dalam rangka pengusutannya.

## **C. Nakhoda dan Kapal**

### **1. Pengertian Nakhoda**

Nakhoda kapal menurut pasal 1 butir 12 UU No. 21 Tahun 1992 adalah : Nakhoda kapal adalah salah seorang dan awak kapal yang menjadi pimpinan umum di atas kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku. Sedangkan pimpinan kapal menurut pasal 1 butir 13 adalah :Pimpinan kapal adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum diatas kapal untuk jenis dan ukuran tertentu serta mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu, berbeda dengan yang dimiliki oleh nakhoda.

### **2. Pengertian Pandu**

Pemanduan merupakan kegiatan pandu dalam membantunakhoda kapal, agar navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat yang penting demi keselamatan kapal dan lingkungan. Pandu menurut penjelasan Pasal 16 ayat (22) adalah petugas pelaksana pemanduan yaitu seorang pelaut nautis yang memiliki persyaratan yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Untuk kepentingan keselamatan pelayaran, pada daerah

perairan tertentu ditetapkan sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa.

Menurut penjelasan Pasal 16 ayat (1), perairan wajib pandu adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal berukuran isi kotor tertentu. Selanjutnya perairan pandu luar biasa yaitu suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan. Penggunaan fasilitas pemanduan dapat diberikan atas permintaan nakhoda atau pemimpin kapal. Penetapan perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa bertitik tolak pada kondisi perairan yang bersangkutan dinilai berdasarkan pada kriteria/aspek yang dapat mempengaruhi keselamatan pelayaran, berupa kondisi cuaca, kondisi arusrintangan alam lainnya dan kondisi kepadatan lalulintas kapal yang menuju suatu daerah pelabuhan.

### **3. Pengertian Kapal**

Untuk mengetahui apa sebenarnya arti kapal dalam skripsi ini, perlu kiranya di kemukakan di sini defenisi yang terdapat dalam ketentuan umum pasal 1 butir 2 UU No. 21 Tahun 1992, yang isinya adalah :

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang berpindah – pindah.

Selanjutnya, jenis kapal antara lain :

1. Kapal konvensional, untuk muatan kering dengan menggunakan sistem *stowage* konvensional.
2. Kapal tipe gladak terbuka untuk memperbaiki pengaturan muatan (*stowage*).
3. Kapal khusus kontainer.
4. Kapal roll on-Roll of (RORO) dengan pintu dibelakang.
5. Kapal lift on-Lift of (LOLO).
6. Kapal muatan tongkang (*lighters aboardship*) (*Lash/Seabee*).
7. Kapal untuk muatan sangat berat yang dilengkapi dengan alat –alat angkut khusus.
8. Kapal untuk muatan khusus kendaraan bermotor.
9. Kapal khusus Penumpang.
10. Kapal barangcurah kering (*bulk carries*).
11. Tankers untuk muatan cair.
12. Kapal –kapal yang berkembang sangat cepat dalam angkutanlaut ialah :
  - a. Kapal khusus kontainer
  - b. Kapal Tanker
  - c. Kapal Muatan Curah (*bulk carries*)<sup>6)</sup>

#### **D. Pengertian Kecelakaan Kapal**

Pengertian “ Kecelakaan Kapal “ tidak terdapat dalam UUNomor 21 Tahun 1992 tentang pelayaran, yang ada istilah “kecelakaandi kapal” yang dirumuskan dalam penjelasan Pasal 89 ayat (1) yaitu: Kecelakaan di kapal adalah kejadian di kapal yang bersangkutan yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia.

Adapun macam – macam kecelakaan di kapal menurut Pasal 93 ayat

(2) UU Nomor 21 Tahun 1992 adalah :

a. Kapal Tenggelam

---

<sup>6)</sup>A. Abbas Salim, 2005, *Manajemen Pelayaran Niaga dan Pelabuhan*, Pustaka Jaya, Jakarta, hlm. 145

- b. Kapal Terbakar.
- c. Kapal Tabrakan
- d. Kecelakaan yang menyebabkan terancamnya jiwa manusia dan kerugian harta – benda.
- e. Kapal Kandas.

Ketentuan mengenai macam – macam kecelakaan kapal terdapat juga di dalam Pasal 2 ayat (2) PP No. 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

Berdasarkan uraian keterangan diatas maka dapatlah di simpulkan bahwa kecelakaan kapal angkutan pada hakekatnya adalah segala macam gangguan yang mengganggu atau menghambat urusan perjalanan kapal. Jika sampai terjadi kecelakaan maka sudah barang tertentu harus dicari apa penyebabnya dan bagaimana akibat yang timbul dari kecelakaan tersebut, sehingga nantinya akan lebih mudah untuk menentukan siapa yang paling bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut. Kalau telah ditemukan orangnya, maka yang bersangkutan harus dimintai, diperiksa, diadili sesuai dengan ketentuan yang memberikan pengaturannya.

## BAB III

### PEMBAHASAN

#### **A. Faktor – faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Kapal**

Mengingat faktor manusia sebagai penyebab utama terjadinya kecelakaan kapal, maka nakhoda atau pemimpin perjalanan kapal adalah merupakan pejabat yang terkait dalam perjalanan kapal. Berdasarkan hal tersebut maka penyelenggaraan urusan perjalanan kapal dan urusan lalulintas kapal yang tetap adalah tanggung jawab kepala pelabuhan sepenuhnya. Tiap – tiap pelabuhan atau tiap – tiap pos yang tidak termasuk dalam lingkungan pelabuhan, selama pelabuhan atau pos itu terbuka harus ada seorang pegawai selaku pemimpin perjalanan kapal. Pemimpin perjalanan angkutan kapal ialah :“ Seorang pegawai di pelabuhan atau pos yang tidak termasuk lingkungan salah satu pelabuhan, yang diserahi tugas melakukan segala tindakan untuk menjamin keamanan dan ketertiban perjalanan kapal dan segala sesuatu yang langsung berkaitan dengan itu.<sup>7)</sup>

Dari definisi tersebut akan terlihat bahwa pemimpin perjalanan ini mempunyai wewenang dan tanggung jawab besar untuk menjamin keamanan dan ketertiban perjalanan sehingga kepadanya juga diberikan

---

<sup>7)</sup>Wawancara dengan Bapak Masripin, PLT Kepala Dinas Perhubungan Kota Palembang, Selasa, tgl. 7 Juni 2010

wewenang melakukan tindakan lain yang berkaitan dengan urusan tersebut. Jadi kedudukan dari padanya adalah bersifat strategis, karena dapat menentukan berangkat tidaknya suatu rangkaian kapal. Dengan kedudukan begitu besar ia dapat berada di pelabuhan atau di pos yang tidak termasuk dalam pelabuhan, sehingga kepadanya dapat di perbantukan seorang pengawas pelabuhan yang senantiasa siap di pelabuhan dengan memakai topi putih.

Adapun tanggung jawab dari pemimpin perjalanan kapal dalam hal ini nakhoda kapal, jika kapal berangkat adalah hanya sebatas wesel terjauh dari pelabuhan dan semenjak batas wesel terjauh dari pelabuhan dan semenjak batas wesel tersebut ke pelabuhan ketika kapal berangkat atau datang. Semenjak lewat dari perairan maka segala kekuasaannya berada di tangan nakhoda perairan , sampai kepada pelabuhan ketika mereka datang lagi di depannya, begitu seterusnya pada setiap saat. Nakhoda kapal ini sesuai dengan kekuasaannya, harus mencatat dalam laporan kapal hal – hal sebagai berikut :

- a. Jam datang dan jam berangkat sesungguhnya pada setiap pelabuhan ;
- b. Jumlah berat kapal dalam ukuran ton, dan perjalanan dalam ukuran knot ;
- c. Setelah keberangkatan kapal maka nakhoda mencatat perjalanan kapal;
- d. Kelambatan dengan dicatat sebab – sebabnya;

- e. Lama perjalanan dan kecepatan kapal;\
- f. Pemindahan persilangan dan pemindahan penyusunan ;
- g. Lintas yang dilalui kapal mercusuar ;
- h. Jika mempergunakan alat bantu kapal seperti jangkar dan lain –lain;
- i. Catatan – catatan luar biasa yang dianggap perlu.

Bilamana semua dalam keadaan baik, maka oleh pemimpin perjalanan atau yang mendelegasikan wewenangnya kepada pengawas pelabuhan, kapal baru akan diizinkan berangkat. Setelah melewati pelabuhan, kekuasaan sepenuhnya berada ditangan nakhoda, jadi ketika berada didalam pelabuhan ia hanya sekedar melakukan pemeriksaan agar terjamin keamanannya di perjalanan nanti. Sebab bagaimanapun juga dalam setiap perjalanan yang harus dijamin adalah keselamatan dan kelancaran sehingga sampai pada tujuan dengan selamat.

Jika pemeriksaan telah dilakukan dan kapal dapat di berangkatkan, maka tanda perintah berangkat di perlihatkan kepada nakhoda kapal oleh pengawas pelabuhan yang berdiri menghadap kearah kepala kapal, setelah tanda perintah berangkat itu terlihat oleh nakhoda kapal dan kapal yang bersangkutanpun untuk berangkat, maka penjaga perairan itu segera memalingkan mukanya ke jurusan kapal dan memberi perintah berangkat kepada nakhoda dengan suling mulut. Setelah perintah itu di jawab oleh nakhoda dengan suling, maka barulah penjaga perairan itu naik kekapal.



Nakhoda baru boleh memenuhi perintah penjaga perairan, untuk memberangkatkan kapalnya, apabila ia telah melihat juga tanda perintah berangkat yang di perlihatkan oleh pengawas pelabuhan itudan yakin bahwa tanda itu tidak untuk kapal lain dan pula sepanjang pengetahuan semua syarat telah dipenuhi.

Dengan demikian berdasarkan uraian di atas, dapatlah di kemukakan bahwa pejabat yang terkait dalam perjalanan kapal adalah :

1. Kepala pelabuhan yang dalam hal ini dapat mendelegasikan wewenangnya kepada pemimpin perjalanan, yang kepadanya dapat di perbantukan seorang pengawas pelabuhan dengan ciri khas bertopiputih.
2. Nakhoda, perwira, anak buah kapal dan pihak lainnya.
3. Selama perjalanan berlangsung ditunjang atau pun di bantu oleh orang – orang yang bertugas dibagian tempat mercusuar, tempat pemberhentian.<sup>8)</sup>

Keseluruhan dari pejabat tersebut masing – masing bertugas sesuai dengan peraturan yang berlaku, schingga pertanggung jawabannya adalah sesuai dengan tugas yang telah ditetapkan. Oleh sebab itu kalau terjadi suatu peristiwa luar biasa (kecelakaan) di suatutempat, maka permasalahannya harus di lihat secara kasuistis dan proporsionil. Sebab

---

<sup>8)</sup>Wawancara dengan Bapak Masripin, PLT Kepala Dinas Perhubungan Kota Palembang, Selasa, tgl. 7 Juni 2010.

berdasarkan pengertian ini dari peristiwa luar biasa di lingkungan kapal (kecelakaan), ternyata pengertiannya amat luas sekali sehingga dapat menyangkut antar wewenang dari pejabat yang terkait dalam suatu perjalanan kapal, baik ketika mengangkut penumpang ataupun barang.

Dalam tragedi kecelakaan kapal angkutan yang sering terjadi menurut Masripin selaku pihak pengelola lalulintas angkutan kapal diperairan sungai musi mengemukakan bahwa penyebab terjadinya kecelakaan kapal biasanya terjadi semata – mata karena faktor kelalaiandan kurangnya koordinasi antara petugas pengoperasian kapal angkutan. Oleh karena itu, karena perjalanan kapal angkutan diatur oleh rangkaian sistem maka akan banyak mengkaitkan beberapa petugas operasional untuk menjalankan tugasnya masing – masing dengan melakukan koordinasi. Koordinasi tersebut dilakukan bahwa setiap petugas operasional yang menjalankan tugas harus berdasarkan perintah atasan, sebagai dasar hukumnya.<sup>9)</sup>

Berkenaan dengan ada atau tidaknya kelalaian dari nakhoda atau petugas pemimpin perjalanan angkutan kapal, Bapak Masripin dalam hal ini memberikan keterangan bahwa “ Angkutan kapal itu telah mempunyai jalur dan jadwal tersendiri serta peraturan yang mengatur perjalanannya setiap kepala kapal baru boleh memenuhi perintah nakhoda untuk

---

<sup>9)</sup>Wawancara dengan Bapak Masripin, PLT Kepala Dinas Perhubungan Kota Palembang, Selasa, tgl. 8 Juni 2010.

memberangkatkan kapal angkutannya, apabila ia telah melihat tanda perintah berangkat yang diperintahkan oleh pengawas kelautan itu, dan yakin bahwa tanda itu tidak untuk kapal lain dan sepanjang pengetahuan syarat telah dipenuhi. Apabila petugas nakhoda itu memperhatikan tanda perintah berangkat yang diperlihatkan oleh petugas kelautan atau pemimpin perjalanan kapal maka dipastikan tidak akan terjadi kecelakaan kapal.<sup>10)</sup>

Setiap petugas nakhoda atau petugas pemimpin perjalanan kapal harus mentaati peraturan tersebut. Sebaliknya apabila nakhoda lalai, maka besar sekali kemungkinan terjadi kecelakaan. Dengan berpedoman pada tugas atau wewenang petugas yang telah ditentukan tersebut jika terjadi kecelakaan angkutan kapal akan mudah diketahui adanya unsur kelalaian atau tidak pada diri nakhoda yang saat itu sedang bertugas. Apabila terbukti ada kelalaian dari nakhoda, maka yang bersangkutan wajib bertanggung jawab secara pidana atas kelalaiannya tersebut karena mengakibatkan terjadinya kecelakaan.

Sementara apabila faktornya berasal dari kecerobohan pemimpin perjalanan kapal angkutan yang tidak memperhatikan perintah yang telah ditentukan, jika ini terjadi bagi nakhoda akan terbebas dari tanggung jawab pidana atas kecelakaan tersebut. Hal ini dikarenakan kecelakaan itu tidak

---

<sup>10)</sup>Wawancara dengan Bapak Masripin, PLT Kepala Dinas Perhubungan Kota Palembang, Selasa, tgl. 8 Juni 2010.

merupakan tanggung jawabnya, sehingga kepadanya juga tidak dapat dipersalahkan.

Berdasarkan keterangan di atas bahwa setiap petugas operasional kapal harus mempunyai tanggung jawab penuh terhadap tugas yang diberikan. Kemudian meski pemimpin perjalanan angkutan kapal punya atasan, tetapi tanggung jawab atas tugas atau wewenang telah di limpahkan dan dengan demikian harus dilaksanakan dengan penuh pengabdian olehnya. Apabila terjadi kecelakaan dan ternyata itu dikarenakan kelalaian nakhoda, maka tanggung jawab pidana tetap berada pada si nakhoda itu sendiri. Hal ini disebabkan dalam hukum pidana tidak dikenal adanya pengganti pelaku namun langsung dikenakan dan dapat ikut bertanggung jawab secara pidana atas kesalahan yang dilakukan si nakhoda angkutan kapal tersebut.

Untuk itu di kemukakan sekali lagi bahwa, jika terjadi kecelakaan angkutan kapal terlebih dahulu harus dicari faktor penyebab kecelakaan. Setelah di temukan penyebab kecelakaan angkutan kapal maka segera akan dapat di tentukan siapa yang bertanggung jawab atas kecelakaan kapal tersebut.

**B. Pertanggung jawaban pidana terhadap nakhoda kapal dalam kecelakaan kapal yang mengakibatkan meninggalnya penumpang di perairan sungai musi**

Di depan telah disebutkan bahwa nakhoda kapal merupakan pimpinan umum di atas kapal yang bertanggung jawab atas pelaksanaan pelayaran di perairan tertentu. Maka wajar jika nakhoda adalah pihak pertama yang dimintai keterangan apabila kecelakaan kapal. Bahkan terlebih dari itu, nakhoda dapat di bebani tanggung jawab terutama jika sungguh – sungguh telah melakukan kecelakaan.

Dengan mengutip ketentuan pasal 10 PP No. 1 Tahun 1998, Masripin mengatakan “ bahwa, penyidik dalam hal terjadi kecelakaan kapal, terlebih dahulu harus meminta keterangan terhadap nakhoda atau pimpinan kapal setelah itu dapat pula meminta keterangan perwira kapal, anak buah kapal dan pihak – pihak lainnya<sup>11)</sup>

Secara lengkap ketentuan pasal 10 berisi :

Dalam melaksanakan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal syah bandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh menteri dapat mencari keterangan yang diperlukan dari :

- a. Nakhoda atau pimpinan kapal
- b. Perwira kapal

---

<sup>11)</sup>Wawancara dengan Bapak Masripin, PLT Kepala Dinas Perhubungan Kota Palembang, Senin, tgl. 7 Juni 2010

c. Anak buah kapal

d. Pihak – pihak lain

Tentang tanggung jawab nakhoda secara tegas tertuang dalam pasal 88 UU Nomor 21 Tahun 1992 yaitu :Nakhoda atau pemimpin kapal bertanggung jawab atas kecelakaan kapal, kecuali dapat di buktikan lain.

Apabila dicermati, sesungguhnya isi ketentuan pasal 88 tersebut diatas, pada pokoknya menegaskan bahwa nakhoda bertanggung jawab diatas kecelakaan kapal :

1. Nakhoda tidak melaksanakan kewajibannya
2. Nakhoda kapal tidak melakukan upaya tertentu.

Berdasarkan ketentuan diatas akan terlihat bahwa kewajiban dari seorang nakhoda adalah cukup berat, karena merupakan memimpin umum dan berarti sebagai pejabat atasan paling tinggi dalam urusan perjalanan kapal. Dengan demikian adanya kewajiban seperti itu maka tanggung jawab yang dimiliki adalah besar. Mengingat dan tanggung jawab berat dan tidak akan mungkin dapat dilakukan dengan sendiri maka kepada diperbantukan perwira kapal, anak buah kapal dan pihak–pihak lainnya.

Keempat macam pembantu tersebut selalu terikat dalam setiap perjalanan kapal laut, sesuai dengan tugas dan wewenangnya masing – masing. Dengan perkataan lain mereka harus saling mengadakan koordinasi, sebab tanpa koordinasi yang harmonis misalnya perjalanan kapal tidak akan dapat terselenggara sebagaimana mestinya. Contoh dalam

hal ini dari bagian jalur perairan yang memberitahukan bahwa pada kilometer sekian ada gelombang tinggi atau ada kapal lain yang berlayar, sehingga perlu dilakukan penundaan perjalanan terlebih dahulu. Adanya pemberitahuan ini harus disampaikan keseluruh bagian tertentu, yang berhubungan dengan rencana perjalanan kapal.

Mengenai pentingnya koordinasi tersebut maupun hubungan kerjaantara mereka dilaksanakan pengertian yang telah terkandung didalamnya yaitu :“ Koordinasi adalah pencapaian usaha atau kelompok secara teratur dan kesatuan tindakan didalam mencapai tujuan bersama. Hubungan kerja ialah keseluruhan rangkaian kegiatan antara satuan – satuan kerja organisasi yang satu dengan yang lain merupakan kebulatan yang utuh dalam rangka mencapai tujuan organisasi sebagai keseluruhan secara efektif dan efisien.<sup>12)</sup>

Jadi koordinasi dan hubungan kerja wajib dipahami oleh merekayang terkait dalam suatu pekerjaan atau perjalanan, sehingga kelancaran dan keamanan perjalanan yang terjamin. Oleh karena itu adalah berlebihan mengatakan bahwa urusan perjalanan kapal merupakan urusan bagian lalulintas saja, meskipun mereka yang tampak agak dominan sebab inspeksi lain juga terbukti ambil peran didalamnya. Keempat aparat dari masing – masing inspeksi ini jika berada di sebuah pelabuhan agak besar (

---

<sup>12)</sup>Soewarno Handayani, 2006, *Administrasi Pemerintahan Dalam Pembangunan Nasional*, Gunung Agunghal, Jakarta, hlm 117

misalnya pelabuhan sungailais ), berkewajiban membantu dan menunjang kepala pelabuhan.

Kepala pelabuhan ini tidak lain adalah pegawai yang menguasai atau untuk sementara waktu menguasai pelabuhan yang bertanggung jawab atas seluruh urusan perjalanan kapal dan langsir di wilayah kekuasaannya.

Selanjutnya dalam hubungan dengan bawahan dari para inspeksi tersebut, maka salah satunya adalah inspeksi lalulintas. Di dalam lingkungan pelabuhan, kegiatan utama yang dilakukan dalam memberi bahan kepada kepala pelabuhan adalah di bidang pengaturan lalulintas kapal. Adapun tugas dan wewenang dari pengaturan lalu lintas kapal ini adalah meliputi pekerjaan yang berhubungan dengan pelayaran kapal yaitu :

1. Segala pekerjaan yang dilakukan pada waktu menerima dan memberangkatkan kapal laut.
2. Mencoba kapal dengan menghidupkan mesin kapal.
3. Mengisi laporan kapal dan laporan harian petugas lalulintas kapal, begitu pula menyerahkan lain – lain bentuk yang telah di isi untuk menjamin keamanan perjalanan kapal.
4. Mengambil tindakan yang perlu untuk mempercepat naik turunnya penumpang dengan aturan dan melancarkan pemuatan dan pembongkaran barang.



Keempat tugas dan wewenang utama tersebut dalam suatu prakteknya dibahas oleh pegawai yang telah ditugaskan masing – masing sesuai dengan bagiannya. Akan tetapi ia tetap merupakan penanggung jawab utama di bawah komando kepala pelabuhan. Jadi berdasarkan uraian diatas bahwa tugas peraturan lalulintas bukan saja menentukan suatu perjalanan kapal secara umum, akan tetapi juga melakukan tugas – tugas dilingkungan pelabuhan dan kegiatan administrasi perjalanan contohnya dalam hal ini adalah aktifitas mengisi laporan kapal dan laporan harian petugas lalulintas kapal, yang kesemuanya ini dimaksudkan untuk menunjang apapun menjamin keamanan perjalanan.

Dalam melaksanakan tugas utama itu pengatur lalulintas bagian ini di sebut sebagai pengawas lalulintas kapal dengan ciri – ciri khas bertopi putih, yakin memberangkatkan setelah menerima izin dari pimpinan perjalanan dan juga menerima kapal yang akan berjalan dan yang datang akan tetapi sebelum pengawasan lalulintas kapal itu harus juga melakukan koordinasi dengan petugas kedua, yakin mencoba kapal sehingga dapat mengambil kesimpulan menambah atau mengurangi muatan kapal. Pengaturan lalulintas yang melakukan tugas kedua tersebut biasanya melakukan pada saat persiapan akan pemberangkatan kapal.

Sedangkan mengenai tugas ketiga bagian pengaturan lalulintas ini adalah untuk mengisi grafik perjalanan dan kegiatan nakhoda. Maksud dari pelaksanaan tugas ini tidak lain adalah untuk melihat tingkat kelalaian dari

nakhoda. Mengenai pelaksanaannya di tentukan lebih lanjut oleh mereka terkait dalam perjalanan kapal. Untuk mengetahui secara jelas mengenai kedua hal tersebut diatas, maka berikut ini akan penulisan satu persatu sebagai berikut :

### **1. Nakhoda tidak melaksanakan kewajiban – kewajibannya**

Pertanyaan yang dikemukakan adalah “ Apakah kewajiban –kewajiban nakhoda itu ? hal ini dapat dilihat beberapa pasal dalam UU Nomor 21 Tahun 1992 diantaranya :

- a. Pasal 15
- b. Pasal 57 (1), (2), dan (4)<sup>13)</sup>

Untuk lebih jelasnya berikut ini akan dikutip secara lengkap isi dari pasal – pasal tersebut diatas yaitu Pasal 55 ayat (1) UU Nomor 21 Tahun 1992 berisi : Nakhoda atau pimpinan kapal selama berlayar wajib mematuhi aturan – aturan terkait yang berkaitan dengan tata cara berlalulintas, alur – alur pelayaran, sistem rute sarana bantu navigasi pelayaran, dan telekomunikasi pelayaran yang diatur dalam undang – undang ini.

---

<sup>13)</sup>Wawancara dengan Bapak Masripin, PLT Kepala Dinas Perhubungan Kota Palembang, Senin, tgl. 7 Juni 2010.

Beberapa kewajiban yang harus dilakukan oleh nakhoda menurut ketentuan diatas yaitu :

- a. Mematuhi tata cara berlalu lintas
- b. Mematuhi alur pelayaran
- c. Mematuhi sistem rute
- d. Memenuhi sarana bantu navigasi pelayaran
- e. Memenuhi sarana komunikasi pelayaran

Pasal 57 ayat (1), (2) UU Nomor 21 Tahun 1992 berisi :(2) Nakhoda atau pemimpin kapal, wajib berada di kapal selama berlayar kecuali dalam keadaan yang sangat memaksa.(3) Nakhoda atau pimpinan kapal yang akan berlayar, wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelayak laut. Kewajiban nakhoda menurut pasal 57 di atas antara lain adalah :

- a. Nakhoda harus berada dalam kapal ketika berlayar
- b. Nakhoda harus memastikan kapal laik laut.

Apabila di dalam pemeriksaan di depan sidang Majelis

Mahkamah Pelayaran nakhoda atau tersangkut dapat membuktikan bahwa ketentuan Pasal 15 ayat (1) dan Pasal 57 ayat (1) dan (2) UUNomor 21 Tahun 1992 telah dipenuhi atau dilaksanakan, maka menurut Pasal 88 UU Nomor 21 Tahun 1992 ia dapat lepas dari tanggung jawab, demikian sebaliknya. Nakhoda dapat pula melepaskan diri dari tanggung jawab, jika ia telah melakukan upaya – upaya tertentu.

## 2. Nakhoda tidak melakukan upaya – upaya tertentu

Seorang nakhoda pada suatu ketika mungkin menghadapi suatu keadaan di mana kapal dalam keadaan bahaya yang berakibat terjadinya kecelakaan kapal. Apabila dalam keadaan demikian nakhoda tidak melakukan upaya – upaya tertentu, dan terjadi kecelakaan kapal, maka nakhoda akan diminta pertanggung jawabannya.

Untuk menghindari tanggung jawab tersebut, nakhoda dapat melakukan beberapa hal seperti termuat dalam pasal – pasal berikut ini. Pasal 58 UU Nomor 21 Tahun 1992 berisi :Untuk tindakan penyelamatan, nakhoda atau pemimpin kapal berhak menyimpang dari rute yang telah ditetapkan dan mengambil tindakan lainnya yang diperlukan.

Menurut Bapak Masripin<sup>14)</sup> bahwa tugas nakhoda adalah membawa kapal dari tempat tolak ke tempat tujuan dengan aman dan selamat. Dalam hal dijumpai keadaan yang mungkin membahayakan keselamatan berlayar, nakhoda dapat menyimpang dari rute dan/atau garis haluan (traek) yang telah ditetapkan, walaupun tindakan tersebut akan menambah biaya operasional dan lama perjalanan. Adapun yang dimaksud dengan tindakan lainnya yang diperlukan adalah tindakan penyelamatan bagi kapal maupun jiwa manusia sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku.<sup>14)</sup>

---

<sup>14)</sup>Wawancara dengan Bapak Masripin, PLT Kepala Dinas Perhubungan Kota Palembang, Senin, tgl. 7 Juni 2010.

Pendapat Bapak Masripin tersebut di atas kiranya sesuai dengan ketentuan Pasal 89 ayat (2) UU Nomor 2 Tahun 1992 yaitu :Nakhoda atau pemimpin kapal yang mengetahui adanya bahaya bagi keselamatan berlayar wajib mengambil tindakan pencegahan dan menyebarluaskan berita mengenai hal itu kepada pihak lain.

Di samping sanksi administratif, yang dapat dijatuhkan kepada nakhoda menurut Pasal 19 PP Nomor 1 Tahun 1998, kepada nakhoda dapat pula di jatuhi sanksi pidana menurut Pasal 101 danPasal 115 UU Nomor 21 Tahun 1992 yang berupa pidana penjara kurungan, atau pidana denda.

Pasal 101 UU Nomor 21 Tahun 1992 berbunyi :Nakhoda atau pemimpin kapal yang tidak mematuhi aturan –aturan yang berkaitan dengan tata cara berlalu lintas, alur – alur pelayaran, sistem rute, sarana bantu navigasi pelayaran dan telekomunikasi pelayaran selama berlayar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (1) di pidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi –tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

Pasal 115 ayat (1) dan (2) UU Nomor 21 Tahun 1992 berbunyi :(1) Nakhoda atau pemimpin kapal yang tidak berada di atas kapal atau meninggalkan kapalnya tanpa alasan yang sangat memaksa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (1), di pidanadengan penjara paling lama 5 (lima) tahun 6 (enam)bulan.(2) Nakhoda atau pemimpin kapal yang

---

melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak layak laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan, paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi – tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah) Tanggung jawab yaitu akibat lebih lanjut yang harus dilunasi oleh setiap orang yang telah bersikap tindak. Sedangkan peristiwa luar biasa (kecelakaan, hebat dan tidak hebat), pada hakekatnya adalah segala macam keadaan yang dapat mempengaruhi jadwal pelaksanaan perjalanan kapal. Adapun peristiwa luar biasa ini secara garis besar dibedakan menjadi peristiwa luar biasa ini secara garis besar dibedakan menjadi peristiwa luar biasa hebat, jika dalam peristiwa tersebut mengakibatkan tewas atau luka parah yang menimpa orang. Sedangkan satu lagi adalah peristiwa luar biasa tidak hebat ialah peristiwa seperti misalnya kerusakan pada mesin kapal sehingga tidak dapat dilalui, kapal tenggelam atau tabrakan tetapi tidak jatuh korban, kecelakaan dalam laut, adanya kekusutan urusan perjalanan dan adanya dugaan atau percobaan sabotase.

Berdasarkan jenis dari peristiwa luar biasa tersebut, maka jika terjadi adanya hal yang demikian itu (kecelakaan), harus dilihat secara kasuistik atau jenis dari pada peristiwa yang terjadi. Contoh dalam hal ini misalnya peristiwa luar biasa tidak hebat karena kerusakan. Pada mesin kapal, jika hal seperti ini dapat diketahui lebih dahulu (misal ; karena peristiwa cuaca, rusaknya mesin) maka terhadap peristiwa yang demikian tidak seorang

pejabatpun dapat di pertanggung jawabkan. Akan begitu pula halnya jika ada dengan atau percobaan sabotase yang dilakukan pihak lain. Namun kalau peristiwa luar biasa hebat seperti misalnya tabrakan sehingga mengakibatkan tewas atau luka parahnya orang terjadi di luar pelabuhan, maka kepada siapa beban tanggung jawab harus ditanggung akan ditetapkan melalui pemeriksaan terlebih dahulu. Pemeriksaan pertama kali akan dilakukan dari tempat dimana atau pada kilometer berapa dari pelabuhan terdekat kecelakaan itu terjadi, kemudian dari antara pelabuhan terdekat itu dipelajari jam berapa masing – masing kapal berangkat. Pada jam – jam tersebut siapakah yang memerintahkan atau atas inisiatif siapa pemberangkatan ini terlaksana, sehingga mengakibatkan terjadinya peristiwa luar biasa hebat ( kecelakaan dengan tewas atau luka parahnya orang ).

Melalui prosedur pemeriksaan yang demikian itu, akan segera dapat dilakukan atau ditentukan siapa yang harus bertanggung jawab, yakni kepala pelabuhan, pemimpin perjalanan atau nakhoda kapal, sebab jika jadwal perjalanan kapal yang telah disusun di laksanakan sebagaimana mestinya, maka tidak akan mungkin terjadi peristiwa luar biasa hebat yang mendatangkan kerugian atas nyawa dan harta benda. Bilamana peristiwa demikian yang terjadi :“ Kepada yang bersangkutan akan diajukan ke pengadilan( pidana ), secara prosedur mulai diperiksa dari, penyidik yang

kemudian berkasnya disampaikan kepada jaksa penuntut umum dan kemudian melimpahkannya kepada pengadilan untuk diadili dan diberikan putusan. Akan tetapi jika pejabat yang bersangkutan melakukan pelanggaran disiplin sebagai pegawai negeri sipil, maka secara prosedur akan dilaksanakan hukuman administratif. Sedangkan terhadap gugatan perdata yang dilakukan oleh pihaklain, sampai dengan sekarang belum pernah terjadi di lingkungan Dinas Perhubungan Laut Sumatera Selatan”<sup>15)</sup>

Dengan adanya uraian sebagaimana tersebut di atas kiranya jelas bagi tanggung jawab pengatur lalu lintas kapal jika terjadi kecelakaan. Kejelasan disini maksudnya ialah apakah setelah melalui pemeriksaan seksama terkait atau tidak dalam terjadinya peristiwa luar biasa tersebut. Jika terkait atau ikut berperan di dalamnya sudah barang tentu yang bersangkutan harus mempertanggung jawabkannya sesuai dengan besar kecilnya peranan dalam peristiwa itu. Sebaliknya kalau setelah melalui pemeriksaan terbukti ia bersalah, maka tentu dirinya tidak perlu memberikan pertanggung jawaban.

Jadi berdasarkan keterangan diatas akan terlihat bahwasanya, konsekwensi atas pertanggung jawab sehingga dapat dikenakan hukuman pidana, perdata atau administratif, maka hal itu tergantung atau sangat ditentukan oleh jenis pelanggaran yang dilakukan. Dengan demikian

---

<sup>15)</sup>Wawancara dengan Bapak Masripin, PLT Kepala Dinas Perhubungan Kota Palembang, Senin, tgl. 7 Juni 2010.



terhadap pejabat yang bersalah sekalipun tidak akan dapat dilakukan tindakan sewenang – wenang, akan tetapi secara prosedur harus berdasar atas dan tunduk kepada peraturan perundang – undangan yang berlaku. Karena hanya dengan melalui sarana seperti itu harkat dan martabatnya sebagai manusia tetap terjamin, meskipun jika terbukti bersalah kepada yang bersangkutan akan dikenakan hukuman. Akhirnya dapatlah dikemukakan sekali lagi bahwa jika terjadi peristiwa luar biasa (kecelakaan) hebat ataupun tidak hebat pada angkutan kapal sehingga mempengaruhi jadwal perjalanan, maka permasalahannya harus dipandang secara kasuistis dan proporsional.

Barulah kemudian setelah dilakukan pemeriksaan secara cermat akan dapat ditentukan siapa yang harus mempertanggung jawabkannya peristiwa bersangkutan di proses berdasarkan peraturan yang berlaku dan kemudian di jatuhi hukuman yang sesuai dengan tingkat dan jenis pelanggaran yang dilakukan.

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

Setelah penulis melakukan analisis terhadap hasil – hasil penelitian maka di sini penulis sampai pada suatu kesimpulan berikut menyampaikan beberapa saran.

#### **A. Kesimpulan**

Setelah dilakukan pembahasan mengenai penanggung jawab pidana terhadap peristiwa kecelakaan kapal, maka dapat di kemukakan kesimpulan sebagai berikut :

1. Faktor – faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal ialah sebagai berikut :

Pemimpin perjalanan kapal tersebut lalai atau sengaja tidak melaksanakan tugas dan wewenangnya sebagaimana telah ditentukan ;

Nakhoda kapal ceroboh dan tidak mematuhi perintah kepala pelabuhan, meskipun ia telah melihat juga tanda perintah berangkat yang di perintahkan oleh pengawas pelabuhan.

2. Tanggung jawab nakhoda dalam kecelakaan kapal berupa penjatuhan sanksi administratif menurut Pasal 19 PP Nomor 1 Tahun 1998 yaitu : Peringatan Pencabutan sementara sertifikat keahlian pelaut untuk bertugas dalam jabatan tertentu di kapal untuk waktu paling lama 2

(dua) tahun. Juga dijatuhi sanksi pidana berupa pidana penjara kurungan atau pidana denda. Pidana kurungan paling lama

## **B. Saran**

Dalam kaitannya dengan beberapa kesimpulan tersebut diatas, maka saran – saran pokok yang diajukan adalah :

1. Mengingat kedudukan dan peranan dari setiap pegawai dilingkungan perkapalan atau pelabuhan maka sangat diharapkan sistem penerimaan dilakukan secara selektif sesuai dengan tingkat kebutuhan, sehingga dapat diciptakan adanya efisiensi dan efektifitas kerja.
2. Untuk kecelakaan kapal yang sifatnya berat yang mengancam jiwa manusia hendaknya nakhoda dijatuhi sanksi administratif yang berat.

## DAFTAR PUSTAKA

Abbas Salim, A. *Manajemen Pelajaran Negara Dan Pelabuhan*, Pustaka Jaya. Jakarta. 1995.

Soekardono, R. *Hukum Perkapalan Indonesia*. Penerbit Dian Rakyat. Jakarta 1981.

Soejono Soekanto, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*. Jakarta Rajawali. 1980.

Soejono Soekanto, *Aspek Sosiologi Keberlakuan Perundang-Undangan*. F.H Universitas Pancasila. Jakarta. 1986

Soewarno Handayaniingrat, *Adminisrtasi Pemerintah Dalam Pembangunan Nasional*. Gunung Agung. Jakarta. 1986

Wirjono, Pridjodikono, *Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia*. Eosco-Bandung. 1986.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Tahun 1995

Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelajaran Dan Penjelasan Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 Tentang Pengawasan.

## **OUTLINE SKRIPSI**

Judul Skripsi : **TANGGUNG JAWAB NAKHODA TERHADAP  
KECELAKAAN KAPAL YANG MENGAKIBATKAN  
MENINGGALNYA PENUMPANG DI WILAYAH  
PERAIRAN SUNGAI MUSI**

### **Pemasalahan :**

1. Apakah faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal di perairan sungai musi ?
2. Bagaimana pertanggung jawaban pidana terhadap Nakhoda kapal dalam kecelakaan kapal yang mengakibatkan meninggalnya penumpang di perairan Sungai Musi ?

### **BAB I PENDAHULUAN**

- A. Latar Belakang
- B. Permasalahan
- C. Ruanglingkup dan Tujuan
- D. Metodologi
- E. Sistematika Penulisan

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

- A. Pengertian Tindak Pidana
- B. Tanggung Jawab Pidana
- C. Nahkoda dan Kapal
- D. Pengertian Kecelakaan Kapal

### **BAB III PEMBAHASAN**

- A. Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal di perairan sungai musi
- B. Pertanggung jawaban pidana terhadap Nakhoda kapal dalam kecelakaan kapal yang mengakibatkan meninggalnya penumpang di perairan Sungai Musi

### **BAB IV PENUTUP**

- A. Kesimpulan
- B. Saran

### **Daftar Pustaka**

### **Lampiran**

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG  
FAKULTAS HUKUM**

---

**KARTU AKTIVITAS BIMBINGAN SKRIPSI**

Nama Mahasiswa : Panca Oktatian	Pembimbing
Nim : 50 2011 388	Pembimbing : Dra. Hj. Lilies Anisa, SH.,MH
Jurusan : Ilmu Hukum	
Prog. Kekhususan : Hukum Pidana	

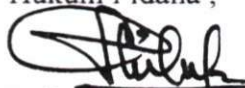
**Judul Skripsi : TANGGUNG JAWAB NAHKODA KAPAL TERHADAP  
KECELAKAAN KAPAL YANG MENGAKIBATKAN  
MENINGGALNYA PENUMPANG DI WILAYAH  
PERAIRAN SUNGAI MUSI**

Konsultasi ke-	Materi yang di Bimbingkan	Paraf Pembimbing	Keterangan
I	Perbaikan outline	f 20-09-2014	
II	Ace outline, lanjut bab I	f 25-09-2014	
III	Koreksi bab I	f 26-09-2014	
IV	Ace bab I, balesan proposan	f 29-09-2014	
V	Ace bab II, lanjut bab III & IV	f 01-11-2014	

VI	Koreksi bab III, dan bab IV	f 20 03 2015	
VII	Aco bab III, & bab IV, buat abstrak & Daftar pustaka DU.	f 26 03 2015	
VIII	Aco keseluruhan smp di perbaiki	f 27 03 2015	

Catatan :  
Mohon diberi waktu  
menyelesaikan  
skripsi.....bulan sejak tanggal  
dikeluarkan/ditetapkan

DIKELUARKAN : DI PALEMBANG  
PADA TANGGAL :  
KETUA BAGIAN  
Hukum Pidana ,



Luil Maknun, SH.,MH

**REKOMENDASI DAN PEMBIMBING SKRIPSI**

Nama : Panca Oktatian  
Nim : 50 2011 388  
Program Studi : Hukum Pidana  
Judul Skripsi : **TANGGUNG JAWAB NAKHODA TERHADAP  
KECELAKAAN KAPAL YANG  
MENGAKIBATKAN MENINGGALNYA  
PENUMPANG DI WILAYAH PERAIRAN  
SUNGAI MUSI**

**I. Rekomendasi Ketua Bagian :**

- a. Rekomendasi : *judul dpt & sempur naban*  
b. Usul Pembimbing : 1. *Ag. Alriza Gusti, SH. M.Hum*  
2. *Ag. Alriza Gusti, SH. M.Hum*

Palembang, September 2014  
Ketua Bagian Hukum Pidana,



Luil Maknun, SH.,MH

**II. Penetapan Pembimbing Skripsi Oleh Wakil Dekan I**

1. *Ag. Alriza Gusti, SH. M.Hum*  
2. ....

Palembang, September 2014  
Wakil Dekan I,



Dr. Hj. Sri Sulastri, SH.,M.Hum



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG  
FAKULTAS HUKUM

---

Lampiran : Outline Skripsi  
Perihal : Penelitian Hukum dan Penulisan Skripsi  
Kepada : Yth. Ibu  
Pembimbing Akademik Fakultas Hukum UMP  
Di Palembang  
Assalamu'alaikum Wr.Wb  
Saya yang bertanda tangan dibawah ini :  
Nama : Panca Oktatian  
Nim : 50 2011 388  
Program kekhususan : Hukum Pidana  
Pada semester VII (Ganjil/Genap) tahun kuliah 2014/2015  
sudah menyelesaikan beban studi yang meliputi MPK, MKK  
MKB, MPB, MBB (145 SKS)  
Dengan ini mengajukan permohonan untuk Penelitian  
Hukum dan penulisan skripsi dengan judul :  
**TANGGUNG JAWAB NAKHODA TERHADAP  
KECELAKAAN KAPAL YANG MENAKIBATKAN  
MENINGGALNYA PENUMPANG DI WILAYAH  
PERAIRAN SUNGAI MUSI**  
Demikianlah atas perkenaan bapak diucapkan terima kasih,  
wassalam,

Palembang, September 2014  
Pemohon,

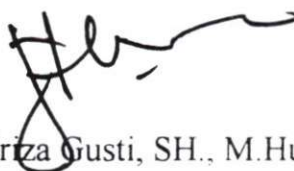


Panca Oktatian

Rekomendasi PA. Ybs. :

nilai ybs telah memenuhi syarat  
menulis skripsi

Pembimbing Akademik,



Hj. Alriza Gusti, SH., M.Hum



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG  
FAKULTAS HUKUM  
PROGRAM S.1

STATUS DISAMAKAN DI DEPARTEMEN DIKBUK/TERAKREDITASI  
SK NO 329/DIKH/KEP/2004/01-11-AGRI/10/1992 NO 20/MB/11/KEP/1993/04-11-JANUARI 1993  
TERAKREDITASI BANGET SK BANGET NO 015/BANGET/AKRI/D/3-11-2015

Alamat : Jl. Jenderal A. Yani 13 Ulu Telp. 0711-512266 Fax. 0711-513514 Palembang 30263

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Nomor : E-5/233/FH.UMP/III/2015 Palembang, 12 Maret 2015  
Lampiran :  
Prihal : Izin Pengambilan Data/Penelitian  
Kepada : Yth. Kepala Kantor Kesyahbandaraan & Otaritas Palabuhan Palembang (KSOP)  
di-  
Tempat

Assalamu'alaikum wr.wb.

Dengan hormat, bersama ini kami mohon kepada Bapak Pimpinan kiranya

Nama : PANCA OKTATIAN  
NIM : 502011388  
Program /Studi : ILMU HUKUM  
Program Kekhususan : HUKUM PIDANA

Untuk mengadakan penelitian di.

KESYAHBANDARAAN & OTARITAS PALABUHAN PALEMBANG (KSOP)


Guna mengumpulkan data dalam rangka penyusunan skripsi yang berjudul :  
TANGGUNG JAWAB NAKHODA KAPAL TERHADAP KECELAKAAN KAPAL  
YANG MENAKIBATKAN MENINGGALNYA PENUMPANG DIWILAYAH  
PERAIRAN SUNGAI MUSI.

adapun data yang diperoleh semata-mata akan dipergunakan untuk bahan  
penulisan karya ilmiah/skripsi dan tidak untuk dipublikasikan diluar kampus

Demikianlah atas perhatian dan kerjasamanya yang baik diucapkan terima kasih

Wabillahiit tawfiq walhidayah.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Dekan  
  
Drs. H. Sri Suatmiati, SH., M.Hum.  
NBM/NBN : 791348/0006046009

## PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini

Nama : Panca Oktatian

Nirm : 50 2011 388

Program studi : Ilmu hukum

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Benar skripsi yang saya buat dengan judul “Tanggung Jawab Nahkoda Terhadap Kecelakaan Kapal yang Mengakibatkan Meninggalnya Penumpang di Wilayah Perairan Sungai Musi”, merupakan hasil karya orisinil saya sendiri dan bukan hasil tulisan orang lain dan belum pernah dipublikasikan baik dalam lingkungan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang maupun pada perguruan tinggi atau lembaga lain.
2. Benar skripsi yang saya buat sesuai dengan arahan atau bimbingan yang diberikan oleh pembimbing skripsi
3. Apabila terjadi dikemudian hari pernyataan angka 1 dan 2 tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena skripsi ini, serta sanksi lainnya yang berlaku di perguruan tinggi Universitas Muhammadiyah Palembang.

Palembang, September 2014

METERAI  
TEMPEL

1DE94ACF453879715

6000



DJP

Panca Oktatian