

Pertanggungjawaban Pidana Syahbandar Ketapang Terhadap Tenggelamnya Kapal Motor Penumpang (KMP) Yunicee Di Perairan Selat Bali (Studi Putusan Nomor 474/Pid.B/2021/PN Byw)

Miftah Nur Huda¹, Hari Utomo²

^{1,2}Universitas Muhammadiyah Jember

DOI: <https://doi.org/10.47134/pssh.v2i1.242>

*Correspondence:

Miftah Nur Hud

Email:

miftahnurhuda31@gmail.com

Received: 12-05-2024

Accepted: 17-06-2024

Published: 09-07-2024



Copyright: © 2024 by the authors. Submitted for open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license

Abstrack: Suatu tindakan kejahatan tidak dibenarkan dalam undang-undang salah satunya tindak pidana dibidang pelayaran. Seorang yang melakukan suatu tindak kejahatan seharusnya dapat dipertanggungjawabkan secara pidana. Namun pertanggungjawaban dalam perkara Nomor: 474/Pid.B/2021/PN Byw. Didapati dalam perkara ini terdakwa yang melakukan kesalahan tidak dapat dipertanggungjawabkan karena hakim tidak melihat kesalahan yang dilakukan terdakwa melanggar ketentuan undang-Undang Pelayaran dan KUHP. Penelitian yang dilaksanakan mempunyai tujuan untuk menjelaskan atau mengartikan bagaimana proses pengambilan keputusan dipengaruhi oleh pertimbangan yudisial dan tanggung jawab syahbandar? Masalah ini menjadi pusat diskusi melalui penggunaan metodologi seperti legislatif, konseptual, dan analisis studi kasus. Metode yuridis normatif diterapkan pada penelitian ini, yang melibatkan pemeriksaan data sekunder yang kemudian dianalisa secara kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwasannya pertanggungjawaban dalam kasus Nomor: 474/Pid.B/2021/PN Byw. Tidak sesuai pada ketentuan Undang-Undang Pelayaran dan KUHP yang berlaku. Kesalahan yang di perbuat oleh terdakwa seharusnya dapat dipertanggungjawabkan secara pidana karena telah memenuhi unsur-unsur pasal yang didakwakan. Selain itu, putusan yang dijatuhkan majelis hakim kepada terdakwa kurang tepat karena tidak melihat kesalahan yang dilakukan oleh terdakwa sehingga hakim menyatakan terdakwa terbukti tidak bersalah dan dinyatakan bebas.

Kata Kunci: Pertanggungjawaban, Tindak Pidana Pelayaran, Putusan Hakim

Pendahuluan

Indonesia ialah negara kepulauan, kapal ialah cara yang sangat penting untuk menghubungkan pulau-pulainya satu sama lain. Sesuai dengan Pasal 1 Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yaitu, pelayaran ialah satu kesatuan sistem yang terdiri dari angkutan perairan, kepelabuhan, keamanan dan keselamatan, serta perlindungan lingkungan maritim. Pelabuhan Ketapang juga membantu aktivitas transportasi air, seperti mengangkut barang dan orang, dan menangani kargo yang tiba di pelabuhan.

Dari Pasal 1 ayat 56 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008, Tentang Pelayaran yaitu, Syahbandar ialah seorang pejabat pemerintahan yang berada di pelabuhan yang diangkat oleh menteri serta mempunyai kewenangan yang tertinggi dalam melaksanakan dan melakukan pengawasan bagi terpenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan dalam menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran, Selain itu, pengawasan ketat terhadap undang-undang dilakukan untuk menjamin pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum dalam hal transportasi air, operasi pelabuhan, serta melindungi lingkungan maritim di seluruh pelabuhan di Indonesia. Syahbandar beroperasi dari kantor pelabuhan atau kantor otoritas pelabuhan, dengan divisi khusus untuk menegakkan peraturan pemerintah. Fungsinya tetap terpisah dari fungsi administrasi pelabuhan.

Salah satu tugas pokok yang bersinggungan dengan keselamatan penumpang kapal ialah pengaturan kapal yang melakukan pelayaran di perairan Indonesia. Berdasarkan pada ketentuan Pasal 1 Angka 32 dan Angka 33 Undang-Undang No 17 Tahun 2008, Tentang Pelayaran, Angka 32 yaitu keamanan dan keselamatan pelayaran ialah kondisi tercukupinya standar keamanan dan keselamatan yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim. Sedangkan Angka 33 yang berbunyi, kelaiklautan kapal ialah kondisi kapal yang sesuai standar keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, garis muatan, status hukum kapal, serta manajemen keamanan dan keselamatan kapal dalam melakukan pelayaran di perairan tertentu.

Kemampuan petugas untuk memenuhi tugas mereka dalam mencetak sertifikat kelaikan, izin melakukan pelayaran, dan memastikan keamanan dan keselamatan pelayaran ialah faktor utama penyebab kecelakaan kapal. Akibatnya, keselamatan pelayaran sangat penting untuk industri maritim. Melakukan inspeksi keselamatan kapal, mengawasi bongkar muat kargo khusus, kargo berbahaya, dan limbah B3 (bahan, berbahaya, dan beracun), mengelola operasi pengisian bahan bakar, memastikan keteraturan bongkar muat penumpang, mengembangkan infrastruktur pelabuhan, mengawasi kegiatan penggalian dan ekstraksi, dan menerapkan prosedur keamanan dan perlindungan kapal ialah beberapa tugas penting yang dilakukan oleh syahbandar. Selain itu, mereka bertanggung jawab untuk mengawasi navigasi dan kelaiklautan, memastikan keamanan di perairan pelabuhan, mengatur lalu lintas kapal dan alur perairan, menyediakan layanan pengawalan dan penundaan kapal, dan memberikan izin berlayar. Selain itu, mereka juga bertanggung jawab untuk menyelidiki kecelakaan kapal,

pemadaman kebakaran di dalam area pelabuhan, mengelola tanggap darurat bencana laut, melindungi lingkungan laut, dan menegakkan hukum pelayaran.

Dalam pembahasan kasus Tenggelamnya KMP Yunicee di Selat Bali pada 29 Juni 2021 menelan korban jiwa sebanyak 27 (dua puluh tujuh), diantaranya 10 (sepuluh) orang meninggal dan 17 (tujuh belas) lainnya belum ditemukan. KMP Yunicee bertolak dari Pelabuhan Ketapang dengan tujuan Pelabuhan Gilimanuk pada pukul 17.29 WIB dengan membawa 25 unit kendaraan berupa 2 (dua) unit sepeda motor, 1 (satu) unit truk roda 4 (tanpa muatan), 17 (tujuh belas) unit truk roda 6 (bermuatan), 5 (lima) unit kendaraan roda 4 (pribadi). Tenggelamnya KMP Yunicee disebabkan adanya kelebihan muatan yang seharusnya menampung 10 ton, kemudian dimuati 15 ton. Kendaraan truk sedang (bermuatan) sebanyak 17 (tujuh belas) unit sekira seberat 229.950 kg atau 229.95 ton atau setidaknya tidaknya melebihi kapasitas muatan penumpang dan kendaraan dengan bobot maksimal 35.000 kg atau 35 ton. Hal tersebut menunjukkan ketidaklaikan kapal dalam berlayar. Selain kelaikan kapal, faktor cuaca juga ditengarai menjadi penyebab tenggelamnya KMP Yunicee.

Dari Pasal 117 Undang-Undang Pelayaran maksud dari keselamatan dan keamanan pelayaran ialah kelaikan lautan kapal dan kenavigasian. Sebuah kapal dinyatakan laiklaut jika memenuhi keselamatan mulai dari status hukum kapal hingga manajemen keamanan kapal. Dilihat dari kronologi kejadian saat terjadi muatan, Terdakwa yang bertugas sebagai syahbandar pembantu di Pelabuhan Ketapang dalam menerbitkan SPB (Surat persetujuan berlayar) tanpa melakukan pengecekan keselamatan kapal dan pengawasan kapal sehingga KMP Yunicee berlayar dan Terdakwa tidak mengetahui berapa bobot dari masing-masing kendaraan, dikarenakan tidak ada petugas yang melakukan pencatatan bobot atau meminta bukti timbang dari sopir truk. Pada saat itu terdakwa juga mengetahui dan melihat bahwasannya kapal tersebut sudah dalam posisi miring pada saat kapal bertolak menuju pelabuhan gilimanuk. Hal tersebut menurut pertimbangan hakim hanya ialah kesalahan administrasi. Peneliti berpendapat pertimbangan hakim kurang tepat karena Terdakwa selaku pejabat yang bertanggungjawab dalam menerbitkan (SPB) Surat Persetujuan Berlayar seharusnya melakukan pengecekan fisik terhadap Kapal Motor Penumpang (KMP) Yunicee terlebih dahulu.

Sesuai paparan tersebut, peneliti tertarik untuk meneliti dengan judul "Pertanggungjawaban Pidana Syahbandar Ketapang Terhadap Tenggelamnya Kapal Motor Penumpang (KMP) Yunicee Di Perairan Selat Bali (Studi Putusan Nomor 474/Pid.B/2021/PN Byw)" dengan merumuskan dua masalah: (1.) bagaimana pertanggungjawaban pidana Syahbandar Ketapang terhadap Tenggelamnya Kapal Motor Penumpang (KMP) Yunicee di Perairan Selat Bali? Dan (2) bagaimana pertimbangan hakim dalam menjatuhkan putusan terhadap pelaku yang menyebabkan Tenggelamnya Kapal Motor Penumpang (KMP) Yunicee di Perairan Selat Bali?

Metode

Metode dapat didefinisikan sebagai metode yang digunakan selama proses penelitian. Metode yang digunakan dalam penelitian yaitu yang sesuai dengan jenisnya. Para peneliti

menggunakan metode yuridis normatif untuk menjawab masalah hukum. Metode ini melibatkan penelaahan hukum seperti standar, aturan, asas, teori, teori, dan literatur lainnya.

Sumber penelitian hukum terdiri atas peraturan-peraturan, bahan bacaan, jurnal publikasi, Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), indeks kumulatif, ensiklopedia dan putusan pengadilan yang telah BHT. Tiga metode dipakai pada penelitian ini; Pendekatan Perundang-Undangan (Statutory Approach): Metode ini dikerjakan melalui meninjau keseluruhan peraturan perundang-undangan Indonesia yang sesuai mengenai tanggung jawab negara untuk melindungi warga negaranya, sesuai dengan UUD 1945, yang berkesinambungan dengan permasalahan yang diangkat peneliti, Pendekatan Konseptual— Conceptual Approach—berfokus pada teori dan perspektif yang berkembang di ilmu hukum. Tujuan pendekatan ini ialah untuk menghasilkan konsep yang membentuk asas-asas, konsep, dan definisi hukum, Pendekatan Kasus (Case Approach): Metode ini bermaksud untuk menganalisis penerapan standar dan prinsip hukum pada praktiknya, terutama melalui analisis kasus-kasus yang telah diputuskan dan didokumentasikan dalam case law, yang ialah fokus utama penelitian.

Penelitian ini mengumpulkan bahan hukum melalui studi kepustakaan dan dokumen. Kemudian, metode analisis kualitatif digunakan untuk menganalisis bahan hukum yang dikumpulkan. Tahapan-tahapan penelitian ini meliputi pengumpulan data, klasifikasi data, mengaitkannya dengan teori dan masalah saat ini, dan akhirnya menarik kesimpulan untuk menentukan hasilnya.

Hasil dan Pembahasan

Sebelum dilakukan pembahasan terhadap masalah yang dirumuskan, terlebih dahulu dipaparkan rangkaian perihal Perkara Pengadilan Negeri Banyuwangi Nomor : 474/Pid.B/2021/PN.Byw. Terdakwa bernama Rocky Marthen Surentu, S.Sos, pada tanggal 29 Juni 2021 yang bertempat di Kecamatan Kalipuro Kabupaten Banyuwangi atau setidaknya di area Pelabuhan Penyeberangan Ketapang. Terdakwa ialah sebagai pimpinan atau koordinator satuan pelayanan pelabuhan penyeberangan ketapang, dibawah Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XI Jawa Timur.

Pada saat melaksanakan tugas penerbitan SPB sehari-harinya terdakwa memerintahkan secara lisan kepada saksi Dimas Ari Prasetyo dan saksi Febri Lamhot pegawai kontrak yang tidak memiliki kemampuan melaksanakan pekerjaan kesyahbandaran dan hal itu berjalan sejak pada tanggal 1 juni 2021. Terdakwa hanya menyiapkan beberapa blanko SPB kosong yang sudah ditanda tangani di kantor Satuan Pelayanan Pelabuhan Ketapang dengan maksud agar blanko SPB tersebut mudah diisi dan di stempel oleh saksi Dimas Ari Prasetyo dan saksi Febri Lamhot yang kemudian di sampaikan kepada pihak pemohon Surat Persetujuan Berlayar. Terdakwa memberikan arahan kepada saksi untuk tetap melayani penerbitan SPB dan pihak operator untuk segera melengkapi surat permohonan yang belum lengkap, termasuk mengisi jumlah muatan dan manifes setelah SPB tersebut terbit, hal tersebut juga pernah disampaikan kepada operator

kapal yang akan melakukan penyeberangan dari Pelabuhan Ketapang ke Pelabuhan Gilimanuk.

Pada tanggal 29 Juni 2021 Sekira pukul 16.53 Wib, KMP. Yunicee yang di nahkodai oleh Indra Saputra tiba dan sandar di Dermaga 1 Pelabuhan Ketapang Banyuwangi setelah melakukan Pelayaran dari Gilimanuk Bali tidak lama kemudian mendapatkan pemberitahuan untuk melakukan proses bongkar muat kendaraan dan penumpang, satu persatu kendaraan yang telah memiliki tiket dan berkumpul di area parkir pelabuhan masuk ke gladak KMP Yunicee yang di nahkodai Indra Saputra yang akan berlayar ke Gilimanuk. Pada saat dilakukan pemuatan kendaraan yang naik sebanyak 25 unit dengan type dan jenis yang berbeda, antara lain; sepeda motor (2 unit), truck mini roda 4 (1 unit), truck sedang roda 6, (17 unit), kendaraan kecil roda 4 (5 unit). Setelah dilakukan pemuatan 25 unit kendaraan, hanya 4 kendaraan yang dilakukan pengikatan (lashing) yakni 2 unit truck yang berada pafa bagian depan dan 2 unit truck yang berada pada bagian belakang, selaku nahkoda melihat bahwasannya sebagian besar kendaraan tidak diikat (lashing) dan juga tidak dilakukan klem roda kendaraan, kendaraan tersebut hanya disanggah menggunakan pipa besi, namun nahkoda tidak melakukan upaya untuk mengikat kendaraan tersebut, nahkoda mengetahui bahwasannya hal tersebut berbahaya terhadap keamanan dan keselamatan angkutan.

Selanjutnya saksi Efendi Wicaksono selaku agen lapangan dari PT. Surya Timur Line pemilik KMP Yunicee ditunjuk oleh saksi Nur Tjahyo Widodo untuk mengurus dokumen permohonan Surat persetujuan Berlayar (SPB) dengan di bantu saksi mada mengambil kelengkapannya dokumen dari nahkoda kapal dimana dokumen-dokumen dengan kondisi kosong/belum diisi. Dokumen-dokumen tersebut oleh saksi mada diserahkan ke kantor BPTD/Syahbandar yang seharusnya atas permohonan tersebut terdakwa melaksanakan pemeriksaan administrasi, Validitas surat serta dokumen kapal, namun hal itu tidak dilakukan oleh terdakwa sehingga pada saat KMP Yunicee bertolak/berangkat/berlayar dari pelabuhan Ketapang tidak diketahui informasi pemuatan jumlah bobot dan jenis muatan dalam kapal, serta awak kapal KMP Yunicee yang sesungguhnya, padahal hal tersebut menjadi syarat kelaiklautan, dan atas dokumen-dokumen yang belum terisi tersebut selanjutnya menjadi pertimbangan terdakwa selaku syahbandar pembantu melakukan pemeriksaan teknis diantaranya kelaikan pengawakan kapal, alat keselamatan kapal KMP Yunicee sebelum menerbitkan SPB KMP Yunicee, namun karena penerbitan SPB di delegasikan kepada saksi Febri Lamhot dan saksi Dimas Ari Prasetyo langsung dibuatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di dalam blanko SPB kosong yang telah ditandatangani sebelumnya oleh terdakwa, sedangkan dokumen-dokumen yang kosong tersebut baru diisi oleh saksi Efendi setelah SPB di serahkan ke nahkoda dan KMP Yunicee berlayar meninggalkan Dermaga Pelabuhan Ketapang.

Kemudian KMP Yunicee bertolak dari dermaga Pelabuhan Ketapang dengan tujuan Pelabuhan Gilimanuk Bali sekira pukul 17.31 Wib. Pada saat berlayar, KMP. Yunicee sudah kelebihan muatan, ketinggian air laut sudah sejajar atau melebihi muatan permukaan cardeck, sehingga dalam proses pelayaran saat itu. Air masuk dan menggenang di deck

kendaraan, kondisi tersebut dapat menyebabkan perubahan stabilitas kapal ke arah stabilitas negatif, apabila stabilitas negatif kecenderungan lengan moment stabilitas kapal sulit dan kehilangan moment pengembalian pada posisi semula (normal keseimbangan). Sekitar pukul 18.10 WIB, kurang lebih 1 mil dari perairan Gilimanuk posisi 08 11,106 LS 114 725, BT, terdapat arus dari arah sebelah kiri yang menyebabkan haluan kapal berputar ke arah kanan, kemudian ada arus lagi dari sebelah kanan yang menyebabkan kapal miring ke kiri dan tidak dapat kemabli stabil seperti semula, nahkoda kemudian memerintahkan saksi 1 kadek mardika selaku juru mudi KMP. Yunicee untuk menggeser kendaraan yang ada di deck kendaraan sebelah kanan agar kapal dapat kembali stabil, namun ketika turun ke deck saksi 1 melihat kendaraan yang tidak diikat (lashing) sudah bergeser ke kiri dengan roda kanan kendaraan sudah terangkat, kemudian dengan cepat air masuk dari lambung kiri kapal dan mengakibatkan kapal tenggelam.

Sesuai dengan Sertifikat Nasional Garis Muat Kapal No. 012656 yang diterbitkan Biro Klasifikasi Indonesia tanggal 4 september 2018 kepada KMP. Yunicee ialah Draft 1,6 meter ialah draft maksimum kapal yang diijinkan dengan kapal dalam keadaan tangki-tangki terisi penuh untuk mengangkut muatan penumpang dan kendaraan dengan berat maksimum 35 ton, dengan adanya muatan sebanyak 229,9 ton kemudian telah melebihi garis muat maksimum yakni 1,6 meter yang seharusnya hanya mampu memuat sebanyak 35 ton, sehingga dengan adanya muatan tersebut kemudian garis muat kapal berada pada 2,067 meter dan dinyatakan bahwasannya kapal telah melebihi garis muat sedangkan untuk kondisi kapal itu sendiri telah melebihi muatan/over muatan, hal tersebut menyebabkan air laut masuk ke dalam deck kapal sebelum kapal berlayar. Akibat tenggelamnya KMP. Yunicee, mengakibatkan kematian 10 orang, 17 orang korban yang masih belum ditemukan dan mengakibatkan kerugian harta benda dengan jumlah total sekira Rp 19.269.863.000,-.

Pertanggungjawaban Pidana Syahbandar Ketapang Terhadap Tenggelamnya Kapal Motor Penumpang (KMP) Yunicee di Perairan Selat Bali

Pertanggungjawaban pidana ialah tanggungjawab seorang yang melakukan suatu tindakan pidana. Pertanggungjawaban pidana juga sebagai salah satu cara untuk menegakkan hukum dengan maksud untuk memberikan efek jera pada pelaku tindak pidana, salah satunya yaitu melalui pemidanaan. Hal ini ialah pembahasan yang akan diuraikan oleh peneliti tentang bagaimana pertanggungjawaban pidana syahbandar terhadap tindak pidana pelayaran. Keamanan dan keselamatan pelayaran ialah peran syahbandar sebagai otoritas tertinggi dari Undang-Undang Pelayaran. Dalam UU tersebut sudah diatur dengan tegas tugas dan tanggungjawab syahbandar.

Dalam pelaksanaan fungsi berikut tugasnya syahbandar juga mempunyai kewenangan yakni terdapat dalam Pasal 209 Undang-Undang Pelayaran, menyebutkan sebagaimana dibawah. Dalam pelaksanaan fungsi dan tugas seperti yang dimaksud pada pasal 208 Syahbandar memiliki kewenangan, antara lain :

1. Melakukan koordinasi dengan semua kegiatan pemerintahan di pelabuhan;
2. Melakukan pemeriksaan dan penyimpanan surat, dokumen, dan warta kapal;

3. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di Pelabuhan;
4. Melaksanakan pemeriksaan kapal;
5. Mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar;
6. Memeriksa kecelakaan kapal;
7. Menahan kapal atas perintah pengadilan; dan
8. Melaksanakan sijiil Awak Kapal.

Pada kasus posisi ini Syahbandar ialah salah satu terdakwa selain nahkoda dan pemilik kapal. Perkara ini diajukan oleh penuntut umum di PN Banyuwangi dengan Nomor Perkara : 474/Pid.B/2021/PN.Byw. Penuntut umum menuntut terdakwa dengan Pasal 302 Ayat (3) Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran jo Pasal 56 Ayat 2 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang menyatakan "sengaja memberi sarana atau kesempatan untuk melakukan kejahatan nahkoda yang melakukan pelayaran kapal padahal yang bersangkutan mengetahui bahwasannya kapal itu tidak laiklaut mengakibatkan kematian orang dan kerugian harta benda". Dalam perbuatan terdakwa tersebut ditemukan unsur kesengajaan yang menyebabkan luka atau matinya seseorang, kemudian perbuatan itu ialah suatu tindak pidana. Karena terdakwa sengaja menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar tanpa mengetahui kapal tersebut apakah sudah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal atau tidak. Akibat dari kesalahan terdakwa tersebut menyebabkan tenggelamnya KMP.Yunicee di perairan selat bali. Terdakwa sebagai syahbandar telah melakukan kesalahan dan mengabaikan kewenangan sebagai syahbandar yang terdapat dalam Pasal 209 Undang-Undang Pelayaran.

Dalam perbuatan tersebut seharusnya syahbandar bertanggungjawab atas kesalahannya yang sengaja menerbitkan (SPB) Surat Persetujuan Berlayar tanpa melakukan pengecekan fisik kapal dan pengecekan administrasi diantaranya yakni tidak mengetahui jumlah muatan dan manifes KMP.Yunicee bahkan syahbandar juga tidak berbuat sesuatu ketika melihat kondisi kapal miring pada saat bertolak dari dermaga pelabuhan ketapang menuju pelabuhan gilimanuk. Dari Permenhub Nomor 1 Tahun 2010 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance). Dalam aturan tersebut agar kapal dapat berlayar harus memenuhi syarat-syarat antara lain harus memenuhi kelaiklautan kapal. Apabila syarat tersebut tidak terpenuhi kemudian syahbandar wajib tidak menerbitkan Surat Perstujuan Berlayar.

Pertimbangan Hakim Dalam Menjatuhkan Putusan Terhadap Pelaku Yang Menyebabkan Tenggelamnya Kapal Motor Penumpang (KMP) Yunicee Di Perairan Selat Bali

Pertanggungjawaban pidana terhadap pelaku tindak pidana pelayaran ialah hal yang perlu diputuskan dan dipertimbangkan oleh pihak yang berwenang yang biasa disebut "Hakim". Dalam perkara Nomor : 474/Pid.B/2021/PN.Byw. dari pertimbangan hakim ini akan menentukan amar putusan. Sebelum dilakukan pembahasan tentang pertimbangan hakim peneliti terlebih dahulu akan menguraikan dakwaan dari jaksa penuntut umum.

1. Surat Dakwaan

Terdakwa oleh penuntut umum dilimpahkan ke pengadilan dengan dakwaan berbentuk alternatif. Penjelasan dari tiap dakwaan JPU yaitu sebagai berikut:

- a. Perbuatan terdakwa ialah tindak pidana sesuai aturan dengan ancaman pidana dalam Pasal 302 Ayat (3) UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran jo Pasal 56 Ayat 2 KUHP,
- b. Perbuatan terdakwa ialah tindak pidana sesuai aturan pada Pasal 359 KUHP

2. Pembuktian

a. Keterangan Saksi

Penuntut umum mendatangkan 11 (sebelas) orang saksi dimana berdasarkan keterangan tersebut ada beberapa saksi terdakwa tidak mengetahui keterangan saksi tersebut dan ada beberapa saksi terdakwa membenarkan keterangan tersebut.

b. Keterangan Ahli

Ahli dalam bidang pelayaran dan perkapalan yang dihadirkan oleh penuntut umum berjumlah 3 (tiga) orang.

c. Keterangan terdakwa

Pengakuan dan membenaran atas perbuatan yang di dakwakan dalam surat dakwaan merupakan keterangan terdakwa.

d. Barang bukti

Dalam perkara a quo barang bukti yang diajukan penuntut umum diantaranya sebagai berikut:

Bahwasannya Penuntut Umum mengajukan barang bukti sebagaimana dibawah:

- a. 1 bundel salinan yang dilegalisir Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat;
- b. 2 lembar salinan dilegalisir Surat Tugas Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XI Provinsi Jawa Timur;
- c. 1 lembar salinan dilegalisir SOP penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dengan tanda tangan Kepala BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur;
- d. 1 lembar salinan dilegalisir Jadwal Operasi Kapal di Dermaga Ponton serta MB Ketapang – Glimanuk;
- e. 3 lembar salinan dilegalisir Surat Tugas Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XI Provinsi Jawa Timur;

3. Tuntutan Penuntut Umum

JPU mengajukan surat tuntutan dengan mengacu pada Pasal 302 ayat (3) UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Jo Pasal 56 Ayat (2) KUHP sebagaimana dakwaan alternatif kesatu, yakni berupa pidana penjara 4 (empat) tahun dikurangi sewaktu terdakwa di dalam tahanan, serta denda senilai Rp 1.000.000.000 subsidair 6 (enam) bulan kurungan.

Penuntut umum telah melakukan pengajuan tuntutannya berbentuk pidana penjara serta denda, terdakwa melalui penasihat hukumnya juga mengajukan

pembelaan yang pada pokoknya menyatakan memohon pembebasan hukuman, kemudian hakim menjatuhkan putusan.

4. Pertimbangan Hakim

Oleh karena dalam surat dakwaan atas perkara nomor : 474/Pid.B/2021/PN.Byw. Berbentuk dakwaan alternatif, kemudian majelis hakim dengan pertimbangan terlebih dahulu dakwaan alternatif pertama sesuai yang diatur dalam Pasal 302 Ayat (3) UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Jo Pasal 56 Ayat (2) KUHP yang unsur-unsurnya ialah sebagaimana dibawah:

1. Nahkoda yang melakukan pelayaran kapal meskipun yang bersangkutan mengetahui bahwasannya kapal itu tidak laiklaut dan menyebabkan kematian seseorang dan kerugian harta benda;
2. Barangsiapa sengaja memberi kesempatan, daya upaya atau keterangan untuk bertindak kejahatan;

Dari unsur-unsur tersebut majelis hakim memepertimbangkan sebagaimana dibawah:

1. Nahkoda yang melakukan pelayaran kapal padahal yang bersangkutan mengetahui bahwasannya kapal tidak laiklaut dan menyebabkan kematian seseorang dan kerugian harta benda.

Dari pada pertimbangan majelis hakim bahwasannya unsur kesatu pada saat proses pengajuan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) KMP. YUNICEE, Terdakwa selaku Syahbandar Pembantu tidak berada di tempat dan hanya menugaskan saksi Dimas Arie Prasetyo untuk melakukan pemeriksaan dokumen kapal, setelah itu saksi Dimas Arie Prasetyo mengisi blangko SPB yang sebelumnya sudah distempel dan ditandatangani oleh Terdakwa dan pihak Satuan Pelayanan Pelabuhan Ketapang memberikan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dalam penerbitan tersebut terdakwa sebagai syahbandar tidak mengetahui apakah kapal tersebut sudah memenuhi unsur kelaiklautan kapal.

Dari pertimbangan tersebut bahwasannya unsur Nahkoda yang melakukan pelayaran kapal padahal yang bersangkutan mengetahui bahwasannya kapal tidak laiklaut menyebabkan kematian seseorang serta kerugian harta benda sudah terpenuhi.

2. Barang siapa dengan sengaja memberikan kesempatan, daya upaya atau keterangan untuk melakukan kejahatan.

Dari pada perbuatan Terdakwa yang telah menandatangani blangko Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sebelum blangko tersebut terisi, ialah bukan ialah bentuk memberikan kesempatan ataupun daya upaya sehingga Nahkoda dapat melakukan suatu perbuatan, karena hal tersebut ialah ialah perbuatan administratif yang bertujuan untuk memperlancar penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) selain itu Terdakwa juga telah mendelegasikan kepada pegawai yang ditunjuk untuk melakukan pengecekan dokumen persyaratan sebelum terbitnya Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

Dari pertimbangan majelis hakim mempertimbangkan bahwasannya pada intinya unsur yang kedua dengan demikian unsur memberikan kesempatan, daya upaya atau keterangan untuk melakukan kejahatan tidak terpenuhi dalam perbuatan Terdakwa.

Dari salah satu unsur dari Pasal 302 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Jo Pasal 56 (2) KUHP tidak tercukupi, kemudian Terdakwa seharusnya dikatakan tidak terbukti dengan sah dan meyakinkan melakukan tindakan pidana seperti yang ada dalam dakwaan alternatif pertama sehingga Terdakwa seharusnya dibebaskan dari dakwaan.

2. Amar Putusan Hakim

Dari pertimbangan majelis hakim tersebut telah memutuskan dengan amar sebagaimana dibawah:

1. Menyatakan Terdakwa Rocky Marthen Surentu,S.Sos. tersebut, tidak terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana seperti yang terdapat dalam dakwaan alternatif pertama dan dakwaan alternatif kedua;
2. Membebaskan Terdakwa dari seluruh dakwaan ;
3. Memerintahkan Terdakwa segera dibebaskan dari tahanan setelah putusan ini dilafalkan;
4. Mengembalikan hak Terdakwa pada kemampuan, kedudukan, harkat dan martabatnya.

Adapun hasil analisis terhadap pertimbangan hakim yang kurang tepat dan mengakibatkan putusan bebas dalam perkara No: 474/Pid.B/2021/PN.Byw tersebut ialah:

1. Perbuatan Terdakwa yang telah menandatangani blangko Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sebelum blanko tersebut terisi, hal tersebut ialah bentuk memberikan kesempatan ataupun daya upaya sehingga Nahkoda dapat melakukan suatu perbuatan, selain itu Terdakwa juga telah mendelegasikan kepada pegawai yang ditunjuk untuk melakukan pengecekan dokumen persyaratan sebelum terbitnya (SPB) Surat Persetujuan Berlayar.
2. Dalam mencetak Surat Persetujuan Berlayar (SPB) syahbandar tidak mengetahui bobot kendaraan yang masuk di kapal dan juga tidak melakukan pengecekan secara fisik kapal hal tersebut seharusnya sangat penting bagi keamanan dan keselamatan pelayaran.

Hal-hal yang disebutkan diatas seharusnya telah melanggar Pasal 302 Ayat 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Jo Pasal 56 Ayat 2 KUHP.

Kesimpulan

Berdasarkan pemaparan hasil penelitian dan pembahasan, kemudian diperoleh kesimpulan sebagaimana berikut; (1) Tindak pidana pelayaran adalah perbuatan yang berkaitan dengan pelanggaran pelayaran dengan tidak sesuai oleh aturan-aturan dalam undang-undang. Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, berisi ketentuan tentang bermacam-macam aspek yakni kepelabuhan, perkapalan, angkutan, kenavigasian, kecelakaan kapal, pencegahan dan pencemaran oleh kapal, pencarian dan pertolongan (search and secure), selain itu dimuatnya ketentuan perihal pembinaan, SDM, penyidikan

dan ketentuan pidana. Terdapat tiga elemen yang memiliki wewenang dalam melakukan tanggungjawab terhadap kapal yakni syahbandar, nahkoda, dan perusahaan pelayaran yang bertanggungjawab terhadap kapal. (2). Dari kasus tenggelamnya KMP.Yunicee yang diadili di Pengadilan Negeri Banyuwangi perkara No: 474/Pid.B2021/PN.Byw. Penjatuhan putusan bebas terhadap terdakwa tidak tepat karena syahbandar melakukan kesalahan dengan sengaja melakukan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar tanpa melakukan pengecekan fisik terhadap kelaiklautan kapal. Tetapi majelis hakim berpendapat lain, menurut majelis hakim bahwasannya kesalahan yang dilakukan oleh syahbandar ialah kesalahan administrasi bukan termasuk tindak pidana kemudian majelis hakim membebaskan terdakwa dari tuntutan oleh penuntut umum.

Daftar Pustaka

- Barda Narwawi Arif, 1999, Sari Kuliah Hukum Pidana II, Fakultas Hukum Undip, Semarang.
- Capt. R. P. Suyono, M.Mar, 2007, Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV, PPM, Jakarta.
- Chairul Huda, 2006, Dari Tindak Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggung jawab Pidana Tanpa Kesalahan, Cetakan ke-2 Kencana, Jakarta.
- Christina, Muh.Yusuf, dan Lilik, Sebaran Kualitas Perairan Ditinjau Dari Zat Hara, Oksigen Terlarut Dan pH Di Perairan Selat Bali Bagian Selatan, Jurnal Oseanografi, Vol 3, No 2, 2014.
- Dwi Hariyanto, Diyah Purwitasari, Analisa Faktor Penyebab Kecelakaan Pelayaran Di Alur Pelayaran Barat Surabaya Tahun 2013-2017, Jurnal 7 Samudra Politeknik Pelayaran Surabaya, Vol 3, No 1, 2018.
- Eddy O.S. Hiariej, 2016, Prinsip-Prinsip Hukum Pidana Edisi Revisi, Cahaya Atma Pustaka, Yogyakarta.
- Fenti Hikmawati, 2020, Metodologi Penelitian, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Fitri Wahyuni, 2017, Dasar-Dasar Hukum Pidana Di Indonesia, PT Nusantara Persada Utama, Tangerang Selatan
- H.A.K. Moch Anwar, 2001, Beberapa Ketentuan Umum Dalam Buku Pertama Kitab Undang-undang Hukum Pidana, Alumni, Jakarta.
- H.K. Martono, 2011, Transportasi di Perairan Dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Rajawali Press, Jakarta.
- H.M. Rasyid Ariman dan Fahmi Raghieb, 2015, Hukum Pidana, Setara Press, Malang.

-
- Hari Utomo, "Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal", Jurnal Legislasi Indonesia Volume 14 Nomor 01 57-76, 2017.
- Harnoli Rahman, Arif Satria, dkk, Penentuan Faktor Dominan Penyebab Kecelakaan Kapal Di Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok, Albacore I, Vol 1, No 3, 2017.
- Jasrudin, Zulfikar Putra dan Syarif Butuni "Analisis Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Pelayaran Pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan" Volume 5 Nomor 2, 410-415, 2020.
- Kirana, Yanti dan Basyarudin "Analisis Pertanggungjawaban Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Di tinjau Dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Di Wilayah Indonesia" Volume 4 Nomor 2, 2020.
- Mardalis, 2009, Metode Penelitian (Suatu Pendekatan Proposal), Bumi Aksara, Jakarta.
- Moeljatno, 2015, Asas-Asas Hukum Pidana, Rineka Cipta, Jakarta,
- Muhaimin, 2020, Metode Penelitian Hukum, Mataram University Press, Mataram.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 1 Tahun 2010 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance)
- Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggara Bidang Pelayaran.
- Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
- Peter Mahmud Marzuki. 2021, Penelitian Hukum, Prenada media Group, Jakarta.
- Putusan Pengadilan Perkara No 474/Pid.B/2021/PN Byw.
- Ridwan Lasabuda, Pembangunan Wilayah Pesisir Dan Lautan Dalam Perspektif Negara Kepulauan Republik Indonesia, Jurnal Ilmiah Platax, Vol 1, No 2, 2013.
- Roeslan Saleh, 1983, Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana; Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana, Cetakan ke-3, Aksara Baru, Jakarta.
- Romli Atmasasmita, 2000, Perbandingan Hukum Pidana, Mandar Maju, Bandung H.M.
- Saifuddin Azwar, 2009, Metode Penelitian, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Soerjono Sukanto, dan Sri Mamudji, 2004, Penelitian hukum normatif, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Teguh Prasetyo, 2010, Hukum Pidana, Raja Grafindo Persada, Depok.
- Tofik Yanuar Chandra, 2022, Hukum Pidana, PT. Sangir Multi Usaha, Jakarta.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 Tentang Peraturan Hukum Pidana

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Hukum Acara Pidana.