



Criminal Liability For Negligence In Seaworthiness (A Study Of Banyuwangi District Court Decision Number 474/Pid.B/2021/PN Byw)

Pertanggungjawaban Pidana Atas Kelalaian Kelaiklautan (Studi Putusan Pengadilan Negeri Banyuwangi Nomor 474/Pid.B/2021/Pn Byw)

Bonny Azwan ¹⁾; Henry Aspan ²⁾; T. Riza Zarzani ³⁾

^{1,2,3)} *Magister Ilmu Hukum Universitas Pembangunan Panca Budi, Medan, Indonesia*

Email:¹⁾ bonnyazwan69@gmail.com

ARTICLE HISTORY

Received [27 Agustus 2026]

Revised [21 Oktober 2026]

Accepted [23 Oktober 2026]

KEYWORDS

*Criminal Liability, Negligence,
Seaworthiness, Kmp Yunicee,
Maritime Law.*

This is an open access article
under the [CC-BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license



ABSTRAK

Artikel ini mengkaji pertanggungjawaban pidana atas kelalaian kelaiklautan melalui Putusan Pengadilan Negeri Banyuwangi Nomor 474/Pid.B/2021/PN Byw dalam perkara tenggelamnya KMP Yunicee di Selat Bali. Persoalan hukumnya terletak pada jarak antara kelaiklautan administratif yang tercermin melalui sertifikat dan Surat Persetujuan Berlayar dengan kelaiklautan faktual-teknis yang tercermin melalui stabilitas kapal, tata muatan, pengikatan kendaraan, integritas kedap air, alat keselamatan, dan kondisi nyata kapal sebelum berangkat. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan, konseptual, dan kasus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kelalaian kelaiklautan harus dipahami sebagai kelalaian profesional karena Nakhoda memikul kewajiban khusus untuk memastikan kapal benar-benar aman sebelum berlayar. Keberadaan Surat Persetujuan Berlayar tidak menghapus kewajiban Nakhoda untuk memeriksa kondisi faktual kapal. Namun, KMP Yunicee juga memperlihatkan persoalan tata kelola yang lebih luas karena melibatkan operator kapal, Syahbandar, Marine Inspector, dan sistem manajemen keselamatan. Oleh karena itu, pertanggungjawaban pidana dalam perkara kelalaian kelaiklautan harus dikonstruksikan secara proporsional, tidak hanya dengan menemukan kesalahan individual, tetapi juga dengan menilai kemungkinan kelalaian kelembagaan dan korporasi dalam tata kelola keselamatan pelayaran.

ABSTRACT

This article examines criminal liability for negligence in seaworthiness through Banyuwangi District Court Decision Number 474/Pid.B/2021/PN Byw concerning the sinking of KMP Yunicee in the Bali Strait. The main legal issue is the gap between administrative seaworthiness, reflected in certificates and sailing approval, and factual-technical seaworthiness, reflected in stability, loading, cargo securing, watertight integrity, lifesaving appliances, and the actual condition of the vessel before departure. This research applies normative legal method using statutory, conceptual, and case approaches. The study finds that negligence in seaworthiness must be understood as professional negligence because the Captain has a special duty to ensure that the vessel is truly safe before sailing. The existence of a sailing approval letter does not eliminate the Captain's duty to verify factual conditions. Nevertheless, KMP Yunicee also shows a wider governance problem involving the operator, Harbormaster, Marine Inspector, and safety management system. Therefore, criminal liability in seaworthiness negligence should be constructed proportionally, not only by identifying individual fault, but also by evaluating institutional and corporate negligence within maritime safety governance.

PENDAHULUAN

Keselamatan pelayaran merupakan dasar utama penyelenggaraan transportasi laut di Indonesia. Sebagai negara kepulauan, Indonesia membutuhkan kapal penumpang dan kapal penyeberangan untuk menghubungkan wilayah, mengangkut barang, serta menjamin mobilitas masyarakat. Karena itu, kelaiklautan kapal tidak dapat dipandang semata-mata sebagai urusan teknis, tetapi harus ditempatkan sebagai isu hukum yang berkaitan langsung dengan perlindungan nyawa manusia dan tanggung jawab negara dalam menjamin transportasi publik yang aman.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menegaskan bahwa kelaiklautan kapal merupakan keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan, pencegahan pencemaran, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak, kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan, serta pencegahan pencemaran dari kapal. Rumusan tersebut menunjukkan bahwa kelaiklautan tidak hanya berkaitan dengan kelengkapan dokumen, tetapi juga dengan keadaan nyata kapal sebelum dan selama pelayaran. Dengan kata lain, sertifikat, manifes, dan Surat Persetujuan

Berlayar harus dibaca sebagai instrumen pengendalian keselamatan, bukan sebagai jaminan mutlak bahwa kapal pasti aman.

Dalam praktik, persoalan muncul ketika kapal telah memenuhi persyaratan administratif, tetapi secara faktual berada dalam kondisi yang berisiko. Kapal jenis roll-on/roll-off sangat bergantung pada tata muatan, distribusi beban, pengikatan kendaraan, kondisi geladak kendaraan, pintu kedap air, dan stabilitas melintang. Tulisan Henry Aspan, Fadlan, dan E. Arinda Chikita mengenai perjanjian pengangkutan barang loose cargo pada perusahaan kapal bongkar muat penting dijadikan rujukan karena menekankan bahwa kegiatan pengangkutan laut tidak boleh dipisahkan dari tanggung jawab pelaku usaha dalam menjamin keteraturan proses pemuatan, keamanan barang, dan kepatuhan terhadap kewajiban hukum dalam kegiatan kapal. Relevansi tulisan tersebut dalam penelitian ini terletak pada gagasan bahwa aktivitas pengangkutan dan pemuatan bukan sekadar kegiatan bisnis, tetapi bagian dari rantai keselamatan yang dapat menimbulkan konsekuensi hukum apabila dilakukan secara lalai.

Kasus tenggelamnya KMP Yunicee pada tanggal 29 Juni 2021 di perairan Selat Bali memperlihatkan secara konkret jarak antara kelaiklautan administratif dan kelaiklautan faktual. Kapal tersebut melayani lintasan Pelabuhan Ketapang menuju Pelabuhan Gilimanuk dan mengangkut penumpang beserta kendaraan. Secara formal, kapal telah berangkat melalui prosedur pelabuhan. Namun, peristiwa tenggelamnya kapal dan adanya korban jiwa menunjukkan bahwa legalitas administratif tidak selalu identik dengan keselamatan faktual. Dalam perkara tersebut, Putusan Pengadilan Negeri Banyuwangi Nomor 474/Pid.B/2021/PN Byw menjadi titik penting karena menilai kelalaian kelaiklautan sebagai dasar pertanggungjawaban pidana.

Permasalahan hukum dalam perkara KMP Yunicee tidak hanya terletak pada siapa yang terakhir mengambil keputusan untuk berlayar, tetapi juga pada bagaimana rantai keselamatan bekerja sebelum kapal meninggalkan pelabuhan. Nakhoda memang memiliki otoritas tertinggi di atas kapal. Akan tetapi, kapal tidak dapat beroperasi tanpa dukungan operator, pengawasan Syahbandar, pemeriksaan teknis Marine Inspector, dan sistem manajemen keselamatan perusahaan. Karena itu, pertanggungjawaban pidana atas kelalaian kelaiklautan perlu dianalisis secara berlapis agar tidak berhenti pada konsep human error semata.

LANDASAN TEORI

Landasan teori dalam penelitian ini bertumpu pada empat konsep utama, yaitu teori pertanggungjawaban pidana, teori kelalaian atau culpa, konsep kelaiklautan kapal, dan teori tanggung jawab berlapis dalam tata kelola keselamatan pelayaran. Keempat konsep tersebut diperlukan untuk membedakan antara pelanggaran administratif, kelalaian profesional, dan perbuatan pidana yang menimbulkan akibat berupa korban jiwa.

Pertanggungjawaban pidana mensyaratkan adanya perbuatan pidana, kesalahan, kemampuan bertanggung jawab, dan tidak adanya alasan pemaaf. Dalam perkara kelalaian, kesalahan tidak berbentuk kehendak untuk menimbulkan akibat, tetapi berbentuk kegagalan memenuhi standar kehati-hatian yang diwajibkan oleh hukum. Leden Marpaung menjelaskan bahwa kealpaan berkaitan dengan sikap batin pelaku yang kurang hati-hati, tidak menduga akibat yang seharusnya dapat diduga, atau tidak mengambil langkah pencegahan yang patut dilakukan. Dalam konteks pelayaran, standar kehati-hatian tersebut meningkat karena subjek yang dinilai adalah tenaga profesional yang memiliki keahlian, sertifikasi, dan kewenangan khusus.

Dalam hukum pidana, sanksi tidak hanya berfungsi sebagai pembalasan terhadap pelaku, tetapi juga sebagai sarana pencegahan agar subjek hukum lebih patuh terhadap kewajiban yang ditentukan oleh peraturan perundang-undangan. Fitri Rafianti dalam kajiannya mengenai efektivitas penerapan sanksi pidana menempatkan sanksi sebagai instrumen penting untuk memastikan kepatuhan terhadap norma hukum yang dilindungi oleh negara. Pemikiran tersebut relevan dalam perkara kelalaian kelaiklautan karena ancaman pidana dalam Undang-Undang Pelayaran tidak boleh dipahami sebagai aturan pelengkap, melainkan sebagai mekanisme perlindungan keselamatan manusia di laut. Apabila Nakhoda, operator, atau pihak pengawas mengabaikan standar keselamatan yang seharusnya dipenuhi, maka sanksi pidana menjadi bentuk pertanggungjawaban atas kegagalan memenuhi kewajiban hukum tersebut.

Konsep kelaiklautan kapal menempatkan kapal sebagai objek yang harus memenuhi syarat administratif dan teknis secara bersamaan. Chidir Ali menjelaskan bahwa hukum perkapalan tidak hanya mengatur status dan dokumen kapal, tetapi juga fungsi kapal sebagai sarana pengangkutan yang harus memenuhi persyaratan keselamatan. Oleh karena itu, kelaiklautan tidak boleh direduksi menjadi

kelengkapan sertifikat. Kapal dapat saja memiliki dokumen, tetapi tetap tidak laik laut apabila stabilitas, pemuatan, alat keselamatan, atau kondisi faktualnya membahayakan pelayaran.

Kajian hukum maritim juga perlu ditempatkan dalam hubungan antara status hukum kapal, kewenangan negara, dan penanganan perkara kapal yang terlibat masalah hukum di wilayah perairan Indonesia. Mhd. Azhali Siregar dalam kajiannya mengenai analisis kasus hukum maritim di Indonesia menekankan bahwa persoalan kapal tidak dapat dilepaskan dari aspek yurisdiksi, tanggung jawab hukum, dan mekanisme penanganan oleh otoritas yang berwenang. Dalam konteks penelitian ini, pandangan tersebut relevan karena perkara KMP Yunicee tidak hanya memperlihatkan persoalan teknis kelaiklautan, tetapi juga menunjukkan pentingnya konstruksi hukum yang jelas dalam menilai tanggung jawab Nakhoda, operator kapal, Syahbandar, dan institusi pengawas pelayaran.

Teori kelalaian profesional digunakan untuk menilai tindakan Nakhoda dalam perkara KMP Yunicee. Nakhoda bukan penumpang biasa, melainkan pemegang komando tertinggi di atas kapal. Ia memiliki pengetahuan teknis, kewenangan mengambil keputusan, dan tanggung jawab hukum untuk menolak keberangkatan apabila kapal tidak aman. Dengan demikian, kelalaian Nakhoda harus diuji berdasarkan standar seorang profesional pelayaran yang patut mengetahui risiko stabilitas, tata muatan, kondisi perairan, dan kesiapan alat keselamatan.

Dalam konteks tersebut, standar kelalaian profesional tidak hanya berkaitan dengan apakah Nakhoda secara langsung melakukan suatu tindakan yang menyebabkan kecelakaan, tetapi juga mencakup apakah Nakhoda telah menjalankan kewajiban kehati-hatian yang secara wajar melekat pada jabatan dan kompetensinya. Seorang Nakhoda dituntut untuk melakukan penilaian terhadap kondisi kapal sebelum dan selama pelayaran, termasuk memperhatikan keseimbangan kapal, distribusi muatan, kondisi cuaca dan perairan, kapasitas angkut, serta kesiapan perangkat keselamatan. Oleh karena itu, apabila terdapat keadaan yang secara objektif dapat diketahui berpotensi membahayakan keselamatan pelayaran, tetapi keberangkatan tetap dilakukan tanpa tindakan pencegahan yang memadai, keadaan tersebut dapat menjadi dasar untuk menilai ada atau tidaknya kelalaian profesional.

Penilaian terhadap kelalaian tersebut juga harus memperhatikan adanya kewajiban untuk melakukan tindakan pencegahan. Artinya, tanggung jawab Nakhoda tidak berhenti pada kewajiban menjalankan kapal setelah kapal berlayar, tetapi telah dimulai sejak tahap persiapan keberangkatan. Dalam perspektif ini, keputusan untuk berlayar merupakan bagian dari tindakan profesional yang harus didasarkan pada pertimbangan keselamatan. Semakin besar risiko yang dapat diperkirakan oleh seorang Nakhoda berdasarkan keahlian dan pengalamannya, semakin besar pula tuntutan kehati-hatian yang harus dipenuhi. Dengan demikian, ukuran kelalaian tidak semata-mata didasarkan pada akibat yang telah terjadi, tetapi juga pada apakah tindakan Nakhoda sebelum terjadinya kecelakaan telah sesuai dengan standar kehati-hatian yang seharusnya diterapkan dalam profesi pelayaran.

Selain itu, penelitian ini menggunakan teori tanggung jawab berlapis atau *shared responsibility*. Dalam kecelakaan kapal, akibat tidak selalu lahir dari satu tindakan tunggal. Kecelakaan dapat terjadi karena kombinasi kelalaian operasional, lemahnya pengawasan administratif, kelalaian pemeriksaan teknis, dan budaya keselamatan perusahaan yang buruk. Karena itu, batas pertanggungjawaban pidana harus ditentukan berdasarkan kewajiban hukum masing-masing pihak, bentuk kesalahan, dan hubungan kausal dengan akibat. Pendekatan ini penting agar penegakan hukum tidak berhenti pada pelaku di lapangan, tetapi juga mampu menilai kelalaian kelembagaan dan korporasi apabila terbukti berperan dalam terjadinya kecelakaan. Teori tanggung jawab berlapis menjadi penting karena keselamatan pelayaran pada dasarnya merupakan hasil dari pelaksanaan berbagai kewajiban yang saling berkaitan. Nakhoda memiliki kewajiban dalam pengoperasian kapal dan pengambilan keputusan di lapangan, sedangkan pemilik atau perusahaan pelayaran memiliki kewajiban yang berkaitan dengan pengelolaan kapal, pemenuhan standar keselamatan, pemeliharaan, serta penyediaan sarana dan prasarana yang diperlukan. Di sisi lain, terdapat pula fungsi pemeriksaan, pengawasan, dan administrasi yang dilakukan oleh pihak-pihak yang memiliki kewenangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Apabila salah satu unsur tersebut tidak menjalankan kewajibannya, kondisi tersebut dapat memperbesar risiko terjadinya kecelakaan.

Dengan demikian, teori *shared responsibility* tidak dimaksudkan untuk secara otomatis membebaskan kesalahan kepada seluruh pihak yang berkaitan dengan pengoperasian kapal. Sebaliknya, teori ini digunakan untuk mengidentifikasi secara lebih proporsional kontribusi dan kewajiban masing-masing pihak terhadap terjadinya peristiwa. Setiap bentuk pertanggungjawaban harus tetap didasarkan pada adanya kewajiban hukum, bentuk kesalahan, tindakan atau kelalaian yang dilakukan, serta hubungan sebab akibat antara tindakan tersebut dengan kerugian atau akibat yang timbul. Pendekatan demikian diperlukan agar pertanggungjawaban pidana tidak hanya bersifat formal, tetapi benar-benar didasarkan pada keterkaitan antara kesalahan individu maupun kelembagaan dengan

terjadinya kecelakaan. Dalam perkara KMP Yunicee, pendekatan tersebut dapat digunakan untuk melihat apakah kecelakaan hanya berkaitan dengan keputusan Nakhoda atau terdapat faktor lain yang turut memberikan kontribusi terhadap terjadinya kecelakaan. Apabila ditemukan adanya persoalan dalam tata kelola keselamatan, pemeriksaan teknis, pengawasan operasional, atau pemenuhan standar kelaiklautan, maka aspek tersebut perlu dianalisis secara tersendiri. Hal ini sekaligus menunjukkan bahwa pertanggungjawaban pidana dalam kecelakaan pelayaran harus ditempatkan dalam kerangka yang komprehensif dengan membedakan antara kesalahan personal, kesalahan profesional, dan kemungkinan adanya kegagalan sistem atau kelembagaan.

Dimensi tanggung jawab pidana dalam perkara pelayaran juga dapat dibaca melalui perkembangan kejahatan lintas batas yang memanfaatkan jalur laut. Syahmuda Halim Dirga Mulia Nasution, Hasdiana Juwita Bintang, dan T. Riza Zarzani dalam kajiannya mengenai penerapan hukum pidana terhadap penyelundupan pengungsi Rohingya di Aceh menegaskan bahwa pelanggaran hukum yang terjadi melalui jalur perairan tidak cukup ditangani secara administratif, tetapi harus ditempatkan dalam kerangka hukum pidana apabila terdapat perbuatan yang menimbulkan akibat hukum dan merugikan kepentingan publik. Dalam konteks penelitian ini, pandangan tersebut relevan karena kelalaian kelaiklautan KMP Yunicee juga memperlihatkan bahwa pelayaran bukan hanya urusan teknis transportasi, melainkan ruang hukum yang dapat melahirkan pertanggungjawaban pidana apabila kewajiban keselamatan diabaikan. Pandangan tersebut semakin memperkuat bahwa hukum pelayaran memiliki dimensi yang lebih luas daripada sekadar pengaturan mengenai teknis pengoperasian kapal. Setiap kewajiban keselamatan yang dibebankan kepada pihak-pihak dalam kegiatan pelayaran pada dasarnya bertujuan melindungi keselamatan manusia, kapal, muatan, dan kepentingan publik. Oleh sebab itu, ketika kewajiban tersebut diabaikan dan pengabaian tersebut memiliki hubungan dengan timbulnya kecelakaan serta korban, persoalan tersebut dapat memasuki ranah pertanggungjawaban pidana. Dalam kerangka penelitian ini, persoalan utama bukan hanya menentukan siapa yang berada di atas kapal pada saat kecelakaan terjadi, tetapi juga menentukan siapa yang memiliki kewajiban hukum untuk mencegah terjadinya kondisi berbahaya dan sejauh mana kewajiban tersebut telah dilaksanakan.

Dengan demikian, penggunaan teori kelalaian profesional dan teori tanggung jawab berlapis secara bersamaan memberikan kerangka analisis yang lebih menyeluruh terhadap perkara KMP Yunicee. Teori kelalaian profesional digunakan untuk menguji apakah tindakan atau keputusan Nakhoda telah memenuhi standar kehati-hatian yang seharusnya dimiliki oleh seorang profesional pelayaran, sedangkan teori *shared responsibility* digunakan untuk melihat kemungkinan adanya kontribusi kesalahan dari pihak lain yang memiliki kewajiban terhadap keselamatan pelayaran. Kedua teori tersebut pada akhirnya dapat digunakan untuk menganalisis hubungan antara kewajiban hukum, bentuk kelalaian, kontribusi masing-masing pihak, hubungan kausal, serta akibat hukum yang timbul dari kecelakaan KMP Yunicee. Dengan pendekatan tersebut, penelitian dapat memberikan gambaran yang lebih objektif mengenai dasar pertanggungjawaban pidana serta batas tanggung jawab masing-masing pihak berdasarkan peran dan kewajiban hukumnya.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif karena fokus kajian terletak pada norma hukum, doktrin hukum pidana, konsep kelaiklautan, dan pertimbangan hakim dalam Putusan Pengadilan Negeri Banyuwangi Nomor 474/Pid.B/2021/PN Byw. Penelitian dilakukan melalui studi kepustakaan dengan menelaah bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.

Pendekatan yang digunakan meliputi pendekatan perundang-undangan, pendekatan konseptual, dan pendekatan kasus. Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk menelaah KUHP, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta peraturan teknis yang berkaitan dengan keselamatan kapal, pemuatan, kewenangan Syahbandar, dan standar keselamatan pelayaran. Pendekatan konseptual digunakan untuk mengkaji culpa, professional negligence, seaworthiness, supreme authority of master, institutional negligence, dan corporate negligence. Pendekatan kasus digunakan untuk menganalisis pertimbangan hakim dalam perkara KMP Yunicee.

Bahan hukum primer dalam penelitian ini meliputi peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan, dan dokumen resmi investigasi kecelakaan kapal. Bahan hukum sekunder meliputi literatur hukum pidana, hukum pelayaran, laporan investigasi keselamatan, jurnal ilmiah, dan tulisan dosen Universitas Pembangunan Panca Budi yang relevan dengan isu kapal, pengangkutan laut, tata kelola pelayaran, dan pertanggungjawaban hukum. Analisis dilakukan secara kualitatif dengan menghubungkan norma hukum, fakta perkara, dan teori pertanggungjawaban pidana untuk menghasilkan argumentasi hukum yang sistematis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Konstruksi Hukum Pidana atas Kelalaian Kelaiklautan dalam Perkara KMP Yunicee

Kelalaian kelaiklautan dalam perkara KMP Yunicee harus ditempatkan sebagai kelalaian profesional. Dalam hukum pidana pelayaran, seseorang tidak cukup dinilai dari ada atau tidaknya niat jahat, tetapi juga dari apakah ia telah memenuhi kewajiban kehati-hatian yang melekat pada jabatannya. Nakhoda, operator, Syahbandar, dan Marine Inspector masing-masing memiliki tanggung jawab yang berbeda. Namun, apabila salah satu pihak mengabaikan kewajiban yang seharusnya dilakukan dan kelalaian tersebut berhubungan dengan kecelakaan, maka perbuatannya dapat masuk ke dalam ranah pertanggungjawaban pidana.

Pasal 302 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberi dasar penting bahwa melayarkan kapal yang tidak laik laut dapat menimbulkan konsekuensi pidana, terlebih apabila perbuatan tersebut mengakibatkan kerugian, kecelakaan, luka, atau kematian. Norma ini menunjukkan bahwa kelaiklautan adalah syarat substantif. Kapal yang secara administratif memiliki dokumen tidak otomatis bebas dari penilaian pidana apabila secara nyata tidak memenuhi standar keselamatan.

Kronologi KMP Yunicee memperlihatkan bahwa risiko kecelakaan berhubungan dengan karakter kapal Ro-Ro. Kapal jenis ini memiliki geladak kendaraan yang luas sehingga distribusi beban, pengikatan kendaraan, dan pencegahan masuknya air ke area geladak menjadi faktor yang sangat menentukan. KNKT dalam laporan investigasinya menempatkan aspek kondisi kapal, stabilitas, dan faktor operasional sebagai bagian penting dalam membaca kecelakaan KMP Yunicee. Pada kapal Ro-Ro, pergeseran kendaraan atau masuknya air ke geladak dapat menimbulkan free surface effect yang mempercepat hilangnya stabilitas kapal.

Dalam kerangka hukum pidana, hubungan kausal menjadi unsur yang penting. Kecelakaan tidak cukup dipahami hanya sebagai akibat akhir berupa kapal tenggelam dan korban jiwa. Yang harus ditelusuri adalah apakah akibat tersebut berhubungan dengan keputusan, pembiaran, atau kegagalan pemeriksaan sebelum kapal berangkat. Apabila terdapat indikasi muatan tidak terkendali, distribusi beban tidak seimbang, pengikatan kendaraan tidak memadai, atau kondisi kedap air tidak aman, maka keputusan untuk tetap berlayar dapat dibaca sebagai bentuk kelalaian yang dapat diperkirakan akibatnya.

Tulisan Henry Aspan, Fadlan, dan E. Arinda Chikita mengenai perusahaan kapal bongkar muat memperkuat argumentasi bahwa proses pengangkutan dan pemuatan merupakan bagian dari hubungan hukum yang menimbulkan kewajiban. Kegiatan pemuatan tidak boleh dianggap sekadar aktivitas teknis tanpa akibat hukum. Apabila proses tersebut dilakukan tanpa ketelitian, tidak sesuai prosedur, atau mengabaikan keselamatan, maka ia dapat menjadi sumber kelalaian yang berdampak pada tanggung jawab perdata, administratif, bahkan pidana apabila menimbulkan korban.

Dengan demikian, konstruksi hukum pidana atas kelalaian kelaiklautan dalam perkara KMP Yunicee terdiri atas tiga unsur. Pertama, terdapat kewajiban hukum untuk memastikan kapal laik laut. Kedua, terdapat kegagalan memenuhi kewajiban tersebut secara faktual. Ketiga, terdapat akibat yang memiliki hubungan kausal dengan kegagalan tersebut. Konstruksi ini menegaskan bahwa kelaiklautan harus dinilai secara dinamis, bukan semata-mata berdasarkan dokumen yang diterbitkan sebelum keberangkatan.

Ratio Decidendi Hakim dan Kedudukan Surat Persetujuan Berlayar

Ratio decidendi dalam Putusan Pengadilan Negeri Banyuwangi Nomor 474/Pid.B/2021/PN Byw pada pokoknya menegaskan bahwa Nakhoda memikul tanggung jawab pidana karena memiliki kedudukan sebagai pemegang otoritas tertinggi di atas kapal. Kedudukan ini tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga yuridis. Nakhoda memiliki kewenangan untuk mengambil keputusan terakhir mengenai keselamatan pelayaran, termasuk menolak atau menunda keberangkatan apabila kapal tidak aman.

Pertimbangan tersebut penting karena menolak pandangan bahwa Surat Persetujuan Berlayar dapat menghapus tanggung jawab Nakhoda. SPB merupakan produk administratif yang menunjukkan bahwa prosedur tertentu telah dilalui. Namun, SPB tidak menggantikan kewajiban Nakhoda untuk memastikan keadaan faktual kapal. Setelah proses pemuatan, perubahan distribusi berat, perubahan cuaca, atau perubahan kondisi arus, status kelaiklautan kapal dapat berubah. Karena itu, SPB bukan tameng pidana, melainkan bagian dari mekanisme pengawasan yang tetap harus diuji dengan kondisi nyata kapal.

Dalam perkara KMP Yunicee, titik penting bukan hanya apakah kapal memiliki izin berlayar, tetapi apakah kapal secara nyata aman untuk berlayar. Sebelum meninggalkan Pelabuhan Ketapang, seharusnya terdapat pemeriksaan terhadap jumlah dan posisi kendaraan, pengikatan kendaraan,

kesiapan alat keselamatan, serta keadaan kapal setelah muatan berada di atas geladak. Ketika kapal kemudian mengalami kemiringan dan tenggelam, fakta tersebut memperlihatkan bahwa penilaian terhadap kelaiklautan harus bergerak dari pemeriksaan administratif menuju verifikasi faktual.

Tulisan Mariana Zhuo, Jemmy Rumengan, dan Henry Aspan mengenai kewenangan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai dalam penindakan pelanggaran hak lintas damai pelayaran di perairan Indonesia relevan untuk membaca aspek kelembagaan dalam perkara ini. Tulisan tersebut menyoroti bahwa penegakan hukum di laut menghadapi persoalan sektoral dan tumpang tindih kewenangan antarlembaga. Dalam konteks KMP Yunicee, persoalan serupa terlihat pada hubungan antara kewenangan Nakhoda, Syahbandar, Marine Inspector, dan operator kapal. Masing-masing memiliki fungsi, tetapi keselamatan hanya tercapai apabila fungsi tersebut bekerja secara terpadu.

Dengan demikian, pendapat penulis terhadap putusan hakim bersifat proporsional. Di satu sisi, hakim tepat menegaskan bahwa Nakhoda tidak dapat berlindung di balik SPB. Di sisi lain, perkara KMP Yunicee juga harus dibaca sebagai peringatan bahwa kecelakaan kapal sering lahir dari kegagalan sistem. Apabila analisis hukum berhenti pada Nakhoda, maka potensi kelalaian operator, kelemahan pengawasan pelabuhan, dan kegagalan sistem manajemen keselamatan tidak akan terbaca secara utuh.

Batas Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda, Syahbandar, Marine Inspector, dan Operator Kapal

Batas pertanggungjawaban pidana dalam perkara kelalaian kelaiklautan harus ditentukan berdasarkan tiga ukuran, yaitu kewajiban hukum, bentuk kesalahan, dan hubungan kausal dengan akibat. Tidak semua pihak dalam rantai pelayaran otomatis dapat dipidana. Namun, setiap pihak yang memiliki kewajiban hukum dan lalai menjalankannya dapat dimintai pertanggungjawaban apabila kelalaiannya terbukti berhubungan dengan kecelakaan.

Pertama, Nakhoda bertanggung jawab atas keputusan operasional terakhir. Ia berada di atas kapal, mengetahui kondisi aktual kapal, dan memiliki kewenangan untuk menolak keberangkatan. Jika Nakhoda tetap melayarkan kapal ketika terdapat kondisi yang seharusnya dapat dinilai membahayakan, maka tanggung jawab pidana dapat dibebankan kepadanya. Tanggung jawab ini makin kuat karena Nakhoda memiliki keahlian profesional dan wajib memahami risiko stabilitas, muatan, cuaca, dan keselamatan penumpang.

Kedua, Syahbandar bertanggung jawab pada ranah pengawasan administratif dan penerbitan SPB. Namun, pertanggungjawaban pidana Syahbandar tidak dapat muncul otomatis hanya karena kecelakaan terjadi setelah SPB diterbitkan. Harus dibuktikan adanya kesalahan, misalnya penerbitan SPB tanpa pemeriksaan yang seharusnya dilakukan, pembiaran terhadap pelanggaran yang diketahui, atau kelalaian berat dalam memastikan pemenuhan standar keselamatan.

Ketiga, Marine Inspector bertanggung jawab pada pemeriksaan teknis kapal dan sertifikasi keselamatan. Apabila kapal sejak awal tidak memenuhi persyaratan teknis, tetapi tetap dinyatakan memenuhi syarat karena pemeriksaan dilakukan secara tidak benar, maka terdapat ruang pertanggungjawaban. Akan tetapi, apabila ketidaklaiklautan muncul secara dinamis karena proses pemuatan sesaat sebelum berangkat, maka tanggung jawab Marine Inspector harus dibedakan dari tanggung jawab operasional Nakhoda dan operator.

Keempat, operator kapal memiliki tanggung jawab yang sangat penting karena perusahaan menyediakan kapal, alat keselamatan, alat lashing, pelatihan awak, prosedur pemuatan, dan sistem manajemen keselamatan. ISM Code menekankan bahwa perusahaan pelayaran harus membangun sistem manajemen keselamatan untuk memastikan praktik operasi kapal yang aman. Jika operator membiarkan alat keselamatan tidak memadai, menekan jadwal keberangkatan, tidak menyediakan prosedur lashing, atau mengabaikan audit keselamatan, maka pertanggungjawaban pidana korporasi dapat dipertimbangkan.

Dalam konteks ini, tulisan Henry Aspan mengenai strategi pemerintah dalam menekan wanprestasi pengadaan kapal dapat dijadikan pembanding dalam membaca pentingnya kepatuhan pihak-pihak yang terlibat dalam pengadaan dan pengelolaan kapal. Pengadaan, penyediaan, dan pengoperasian kapal tidak boleh hanya dipandang sebagai kegiatan kontraktual, tetapi juga sebagai proses yang harus menghasilkan kapal yang dapat menjalankan fungsi keselamatan secara layak. Apabila sejak tahap pengelolaan perusahaan terdapat pengabaian terhadap standar keselamatan, maka kelalaian tersebut dapat berkembang menjadi masalah hukum yang lebih serius.

Dengan demikian, perkara KMP Yunicee mengajarkan bahwa pertanggungjawaban pidana pelayaran harus dibaca secara berlapis. Nakhoda bertanggung jawab atas keputusan operasional, Syahbandar atas pengawasan administratif, Marine Inspector atas pemeriksaan teknis, dan operator atas sistem manajemen keselamatan. Keselamatan kapal tidak boleh digantungkan pada satu orang, melainkan harus lahir dari sistem yang bekerja bersama.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Konstruksi hukum pidana atas kelalaian kelaiklautan dalam perkara KMP Yunicee bertumpu pada pemahaman bahwa kelaiklautan merupakan syarat substantif, bukan sekadar administratif. Sertifikat, manifes, dan Surat Persetujuan Berlayar tidak otomatis membuktikan kapal aman apabila kondisi faktualnya menunjukkan risiko terhadap stabilitas, pemuatan, pengikatan kendaraan, alat keselamatan, atau integritas kedap air. Apabila kapal tetap dilayarkan dalam kondisi yang seharusnya dapat diketahui membahayakan, maka perbuatan tersebut dapat dikualifikasikan sebagai kelalaian profesional dalam hukum pidana pelayaran.
2. Ratio decidendi hakim dalam Putusan Pengadilan Negeri Banyuwangi Nomor 474/Pid.B/2021/PN Byw menegaskan bahwa Nakhoda memikul tanggung jawab pidana sebagai pemegang otoritas tertinggi di atas kapal. Surat Persetujuan Berlayar tidak menghapus kewajiban Nakhoda untuk memeriksa kondisi faktual kapal sebelum berlayar. Putusan ini tepat karena menolak formalisme dokumen, tetapi tetap perlu dibaca secara kritis agar penegakan hukum tidak berhenti pada kesalahan individual dan tetap menilai kemungkinan kegagalan sistem keselamatan pelayaran.
3. Batas pertanggungjawaban pidana antara Nakhoda, Syahbandar, Marine Inspector, dan operator kapal harus ditentukan berdasarkan kewajiban hukum, bentuk kesalahan, dan hubungan kausal dengan kecelakaan. Nakhoda bertanggung jawab pada keputusan operasional terakhir, Syahbandar pada pengawasan administratif dan penerbitan SPB, Marine Inspector pada pemeriksaan teknis dan sertifikasi, sedangkan operator pada penyediaan kapal, alat keselamatan, prosedur pemuatan, dan sistem manajemen keselamatan perusahaan.

Saran

1. Pemerintah melalui otoritas pelayaran perlu memperkuat pemeriksaan kelaiklautan faktual sebelum keberangkatan dengan menempatkan SPB sebagai hasil verifikasi substantif, bukan formalitas dokumen. Pemeriksaan harus mencakup stabilitas, distribusi muatan, pengikatan kendaraan, kondisi geladak, alat keselamatan, dan kesiapan awak kapal.
2. Syahbandar dan Marine Inspector perlu menerapkan pengawasan berbasis risiko terhadap kapal penyeberangan, terutama kapal Ro-Ro, melalui digitalisasi manifes, integrasi data berat kendaraan, pemeriksaan lashing, dan pemanfaatan data teknis kapal agar keputusan keberangkatan didasarkan pada kondisi faktual.
3. Operator kapal wajib memperkuat sistem manajemen keselamatan, menyediakan alat lashing yang memadai, melatih awak kapal, melakukan audit internal, serta menjamin independensi Nakhoda untuk menolak berlayar apabila kapal tidak aman. Dalam kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa, penegak hukum perlu menelusuri tidak hanya human error, tetapi juga kemungkinan corporate negligence dan institutional negligence.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Chidir. Hukum Perkapalan Indonesia. Jakarta: Pradnya Paramita, 2005.
- Aspan, Henry. "Strategi Pemerintah dalam Menekan Wanprestasi dalam Pengadaan Kapal." *Public Service and Governance Journal* 4, no. 1 (2023): 83–92.
- Aspan, Henry, Fadlan, dan E. Arinda Chikita. "Perjanjian Pengangkutan Barang Loose Cargo pada Perusahaan Kapal Bongkar Muat." *Soumatara Law Review* 2, no. 2 (2019).
- International Maritime Organization. *International Code on Intact Stability*. London: IMO, 2008.
- International Maritime Organization. *International Safety Management Code*. London: IMO, 2018.
- Indonesia. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
- Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 7 Tahun 2013 tentang Kewajiban Pemenuhan Sertifikasi dan Keselamatan Kapal.
- Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran.
- Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 61 Tahun 2014 tentang Pembangunan dan Perombakan Kapal.
- Indonesia. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Pelayaran Tenggelamnya KMP Yunicee di Perairan Selat Bali. Jakarta: KNKT, 2021.
- Lasse, D.A. *Keselamatan Pelayaran dan Asuransi Maritim*. Jakarta: Naskah Aceh, 2014.
- Marpaung, Leden. *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika, 2005.

- Nasution, Syahmuda Halim Dirga Mulia, Hasdiana Juwita Bintang, dan T. Riza Zarzani. "Penerapan Hukum Pidana terhadap Pelaku Penyelundupan Pengungsi Rohingya di Aceh." *Journal of Mandalika Literature* 5, no. 4 (2024): 1051–1061.
- Pengadilan Negeri Banyuwangi. Putusan Pengadilan Negeri Banyuwangi Nomor 474/Pid.B/2021/PN Byw.
- Rafianti, Fitri. "The Effectiveness of Implementing Criminal Sanctions on the Law Number 33 Years 2014 About Guarantee Product Halal." Medan: Universitas Pembangunan Panca Budi, 2022.
- Siregar, Mhd. Azhali. "Analisis Kasus Hukum Maritim di Indonesia: Studi Kasus Penanganan Kapal KM Mathu Bhum yang Terlibat Masalah Hukum." Medan: Universitas Pembangunan Panca Budi, 2023.
- Zhuo, Mariana, Jemmy Rumengan, dan Henry Aspan. "Analisis Yuridis Kewenangan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai dalam Penindakan Pelanggaran Hak Lintas Damai Pelayaran di Perairan Indonesia." *Mizan: Jurnal Ilmu Hukum* 9, no. 2 (2020).