



Kecelakaan Kapal Yang Mengakibatkan Meninggalnya Penumpang Menurut Perspektif Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Kasus Sb. Evelyn 01 Pulau Guntung)

Atiikah Hanum¹ Athiifah Hanum² Ayu Efridadewi³

^{1,2,3} Universitas Maritim Raja Ali Haji

atiikahhanum11@gmail.com¹, hanumatifa2@gmail.com², ayuefridadewi89@gmail.com³

Kata Kunci:

Syahbandar,
Kelaikan Kapal,
Kapal SB Evelyn
01

Abstrak

Indonesia adalah negara kepulauan dengan garis pantai sepanjang 81.000 km dan lebih dari 13.000 pulau. Transportasi laut memiliki peran penting dalam menggerakkan perekonomian, namun kecelakaan kapal menjadi masalah serius. Artikel ini membahas pertanggungjawaban pidana terhadap kecelakaan kapal SB Evelyn Calisca 01 berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Metode penelitian yang digunakan adalah metode normatif, melalui penelaahan dokumen seperti buku dan tulisan terkait peran syahbandar dan pertanggungjawaban pidana terhadap kecelakaan kapal. Kecelakaan kapal Evelyn Calisca 01 terjadi pada 27 April 2023 di perairan desa air tawar, kecamatan kateman, dalam bentuk tubrukan yang menyebabkan kapal terbalik dan tenggelam. Artikel ini bertujuan untuk membahas pertanggungjawaban pidana atas kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kapal yang tidak layak laut. Nakhoda kapal bertanggung jawab atas keselamatan penumpang, keamanan kargo, dan ketertiban kapal. Kesimpulan yang diambil meliputi kelaikan laut berdasarkan Undang-Undang Pelayaran, termasuk standar keselamatan kapal, awak kapal, muatan, kesejahteraan awak kapal, dan pencegahan pencemaran air. Nakhoda dapat dikenai pertanggungjawaban pidana, termasuk pelanggaran Pasal 302 Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008. Selain itu, pemilik kapal dan syahbandar juga bisa dipertanggungjawabkan secara pidana sesuai Pasal 359 KUHP atas kecerobohan atau kelalaian.

Pendahuluan

Garis pantai sepanjang 81.000 km dan struktur lebih dari 13.000 pulau, baik pulau besar maupun pulau kecil, Indonesia merupakan negara kepulauan. memberikan gambaran tentang Indonesia sebagai sebuah bangsa.¹ Karena Indonesia adalah negara kepulauan, terdapat banyak pulau yang tersebar di sekitarnya yang berpotensi untuk pariwisata, namun untuk

¹ M. Daud, compiler Silalahi, *Pengaturan Hukum Lingkungan Laut Indonesia Dan Implikasinya Secara Regional* (Pustaka Sinar Harapan, 1992), hlm. 66.

mencapainya diperlukan transportasi air. Karena beberapa pulau di Indonesia hanya dapat dihubungkan melalui laut, transportasi laut harus menjadi pusat perhatian.² Berbeda dengan negara-negara yang tidak memiliki kepulauan, perjalanan laut tentu saja bukan menjadi prioritas utama melainkan alternatif dari jenis transportasi lain seperti kereta api, mobil, dan lain sebagainya. Ketika sungai, selat, dan laut yang signifikan harus dilintasi di negara kepulauan, penggunaan transportasi darat tidak selalu membantu jika tidak disertai dengan modalitas transportasi laut.

Pelabuhan berfungsi sebagai salah satu pintu masuk ke suatu lokasi tertentu sekaligus sebagai penghubung antar wilayah, pulau, bahkan negara.³ Transportasi Laut ini selalu memiliki akses ke transportasi laut, terutama dalam hal mendorong perekonomian ke depan. Dibandingkan dengan transportasi darat dan udara, transportasi laut memiliki harga yang relatif murah karena menyediakan layanan transportasi untuk orang atau untuk memindahkan barang komersial jarak jauh dan dalam jumlah besar. Kapal merupakan sumber pendapatan utama karena salah satu tujuan perusahaan pelayaran adalah memaksimalkan keuntungan dari jasa transportasi. Agar suatu perusahaan maju maka perusahaan pelayaran harus untung artinya pendapatan harus melebihi pengeluaran, sehingga biaya operasional harus ditekan serendah mungkin. Perawatan kapal yang baik secara tidak langsung akan meningkatkan jumlah hari berlayar kapal dan akan berdampak signifikan terhadap pendapatan dan biaya operasional.

Untuk menjamin pengiriman barang atau penumpang sampai tujuan, kondisi kapal sangat menentukan. Kapal yang digunakan pun harus tetap dalam keadaan laik laut agar tidak membahayakan lingkungan, awak kapal, muatan, dan kapal itu sendiri. Padahal kondisi kapal sangat penting bagi keselamatan penumpang, namun banyak pemilik jasa angkutan laut yang mengabaikan hal tersebut. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran akan diberlakukan jika keselamatan penumpang tidak diperhatikan.

Kepulauan Riau merupakan rangkaian pulau yang terdiri dari pulau-pulau besar dan kecil, dan telah mengalami kemajuan dalam pelaksanaan prakarsa masyarakat, pembangunan, dan pemerintah. Tanjungpinang berfungsi sebagai ibu kota provinsi Kepulauan Riau. Provinsi ini memiliki potensi ekonomi yang cukup besar di sektor transportasi laut karena terletak di sepanjang koridor lalu lintas transportasi laut yang vital. Data ini menunjukkan bahwa untuk menjangkau dan menghubungkan pulau-pulau di setiap wilayah sebagian besar menggunakan transportasi laut.

Masyarakat Kepulauan Riau dalam hal transportasi umum yang biasa digunakan adalah kapal laut, baik antar pulau ataupun antar provinsi. Seperti halnya, Kapal yang berlayar membawa penumpang dari provinsi Riau menuju provinsi Kepulauan Riau. Salah satu rute yang ada di Pelabuhan Pelindo Tembilihan (Riau) menuju Pelabuhan Sri Bintang Pura (Tanjungpinang), kapal yang beroperasi adalah Evelyn Calisca 01.

Pada awal bulan April 2023, Kapal SB Evelyn Calisca mengalami kecelakaan yang mengakibatkan meninggalnya para penumpang kapal sekitar 11 orang meninggal dunia, yang terjadi di perairan Kabupaten Indragiri Hilir (Inhil), Riau. Dari kecelakaan tersebut yang

² Vicky Hanggara Alexandro and Mety Rahmawati, "Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Kapal Akibat Tidak Laik Laut," *Jurnal Hukum Adigama* 1, no. 2 (2019): 774, hlm. 2.

³ Tawaris, M. T., "Pelayanan Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Asing Pada PT. Pelayaran Batam Samudra Di Pelabuhan Batu-Ampar Pulau Batam | Jurnal Ilmiah Kemaritiman Nusantara" 1(1),18-22 (n.d.).

selamat 62 orang. Berdasarkan keterangan saksi-saksi, kapal menabrak kayu di laut lalu kapal terbalik.⁴

Dalam hal perjalanan antar pulau, kapal lebih hemat biaya bagi orang Indonesia daripada pesawat terbang dan akibatnya, banyak orang memilih menggunakan kapal daripada pesawat terbang. Namun, dapat melihat bahwa ada beberapa contoh bencana kapal di tengah perjalanan yang menyebabkan kematian atau luka berat selama sepuluh tahun terakhir dari laporan berita di surat kabar dan televisi.⁵

Menurut Pasal 245 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, kecelakaan kapal adalah, “Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa”:⁶

- a. “Kapal tenggelam;
- b. “Kapal terbakar;
- c. “Kapal tubrukan; dan
- d. “Kapal kandas”.

Bencana kapal yang disebut R.P. Suyono sebagai kecelakaan kapal dapat terjadi karena:⁷

- a. “Kesalahan manusia (human error);
- b. Kerusakan yang terjadi pada kapal dan mesinnya;
- c. Faktor ekstren dan intern, misal terjadi tubrukan atau kebakaran;
- d. Alam atau cuaca yang dihadapi kapal;
- e. Kombinasi dari semua penyebab di atas”.

Berdasarkan permasalahan tersebut, ruang lingkup pelayaran tidak hanya saja berhubungan dengan transportasi laut, tetapi mencakup sarana dan prasarana yang ada dan menjamin keselamatan serta keamanan pelayaran di lingkungan maritim Indonesia. Kapal yang beroperasi di perairan Indonesia harus memenuhi standar kelaikan kapal. Bersumber pada penjelasan di atas rumusan masalah yang dapat disimpulkan Bagaimana bentuk pertanggungjawaban pidana terhadap kecelakaan kapal yang mengakibatkan meninggalnya para penumpang kapal SB Evelyn Calisca 01 berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Metode

Dalam penulisan artikel ini menggunakan metode penelitian Normatif, berdasarkan penerapan metode penelitian dan teori yang dibutuhkan oleh penulis. Yang perlu diperhatikan secara khusus adalah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam penelitian hukum normatif, mengkaji dan menelaah berbagai dokumen baik berupa buku, atau tulisan yang berkaitan dengan peran syahbandar dan pertanggungjawaban pidana terhadap kecelakaan kapal. Pendekatan perundang-undangan digunakan sebagai metode penelitian.

⁴Rachmawati, “Kronologi Lengkap Kapal Evelyn Tenggelam Di Perairan Inhil, Tabrak Kayu Lalu Terbalik, 11 Orang Tewas Halaman All - Kompas.Com,” <https://regional.kompas.com/read/2023/04/28/212500978/kronologi-lengkap-kapal-evelyn-tenggelam-di-perairan-inhil-tabrak-kayu-lalu?page=all>. Diakses pada tanggal 03 Agustus 2023.

⁵Andalin.org, “Kajian Evaluasi Pembangunan Bidang Transportasi Di Indonesia,” <https://www.google.com/search?q=Kajian+Evaluasi+Pembangunan+Bidang+Transportasi+di+Indonesia&oq=Kajian+Evaluasi+Pembangunan+Bidang+Transportasi+di+Indonesia&aqs=chrome..69i57.28645j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>. Diakses pada tanggal 03 Agustus 2023.

⁶ Pasal 245 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Republik Indonesia, 2008).

⁷Herman Susetyo, “Tanggung Jawab Nahkoda Pada Kecelakaan Kapal Dalam Pengangkutan Penumpang Dan Barang Melalui Laut Di Indonesia,” *Masalah-Masalah Hukum* 39, no. 1 (January 5, 2010): 8–16, hal.10.

Karena norma hukum yang berbeda dievaluasi dan ini adalah fokus dan pertanyaan penting dari penelitian, penelitian hukum normatif harus mengikuti pendekatan hukum.

Hasil dan Pembahasan

Pertanggungjawaban Pidana Nakhoda Kapal dalam Kecelakaan Kapal Menurut Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Nakhoda bertanggung jawab atas keselamatan kapalnya, semestinya nakhoda sudah memeriksa keselamatan kapalnya sebelum berangkat. Perihal ini tertuang dalam Pasal 117 Undang - Undang Pelayaran, yaitu :

1. Keselamatan serta keamanan transportasi air sesuai pemenuhan persyaratan sebagai berikut :
 - a. "kelaiklautan kapal;
 - b. kenavigasian".
2. Setiap kapal harus memenuhi laik laut kapal yang ditentukan dalam ayat (1) huruf a serupa dengan wilayah lautnya, yang mencakup:
 - a. "keselamatan kapal;
 - b. pencegahan pencemaran dari kapal;
 - c. pengawakan kapal;
 - d. garis muat kapal dan pemuatan;
 - e. kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang;
 - f. status hukum kapal;
 - g. manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal;
 - h. manajemen keamanan kapal".

Selain melakukan pengecekan keselamatan kapal sebelum berangkat, nakhoda pula mesti bertindak jika kapal dalam bahaya. Menurut ayat (2) Pasal 244 UU Pelayaran, tiap orang yang mengetahui adanya peristiwa bahaya yang menimpa kapal serta seseorang wajib langsung bertindak untuk mencegah hal itu terjadi lagi, melakukan operasi pencarian dan pertolongan, dan untuk memberi tahu orang terdekat seperti pejabat dengan otoritas yang sesuai atau pihak lain tentang kejadian tersebut. Sebagaimana dimaksud pada ayat (3) Nakhoda wajib melaporkan bahaya tersebut pada:

- a. Syahbandar pelabuhan terdekat bila terjadi ancaman di perairan Indonesia; ataupun
- b. Perwakilan resmi Republik Indonesia yang paling dekat dengan pejabat dan penasehat pemerintah daerah ketika terjadi ancaman di luar wilayah Indonesia.

Apabila nakhoda mengarungi kapal tanpa mempedulikan keselamatan tiap orang yang ada di kapal dan menyebabkan kecelakaan, maka kecelakaan itu semata-mata kesalahan nakhoda. Menurut Pasal 249 UU Pelayaran, kecuali ada bukti sebaliknya, nakhoda bertanggung jawab atas kecelakaan kapal seperti dijelaskan dalam Pasal 245 UU Pelayaran. Oleh karena itu, nakhoda wajib memberikan bukti. Kapten yang baik juga mengawasi keberangkatan kapal terakhir, meninggalkannya sesudah seluruh penumpang berangkat.⁸

Kecelakaan kapal yang tercantum dalam Pasal 245 Undang - Undang Pelayaran adalah peristiwa yang terjadi di kapal yang bisa mengancam keselamatan kapal serta nyawa manusia berupa:

- a. kapal tenggelam;
- b. kapal terbakar;
- c. kapal tabrakan;
- d. kapal kandas.

⁸ Misaelandpartners, "Tanggung Jawab Nakhoda Atas Keselamatan Kapal," <http://misaelandpartners.com/tanggung-jawab-nakhoda-atas-keselamatan-kapal/>. Diakses pada tanggal 25 Mei 2023.

Nakhoda yang lamban dalam memenuhi kewajibannya bisa menghadapi hukuman pidana atas tindakannya. Sanksi pidana itu bisa ditemukan dalam Pasal 302 Undang - Undang Pelayaran:

1. “Nakhoda yang melayarkan kapalnya sementara yang bersangkutan mengetahui jika kapal itu tidak laik laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 117 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun ataupun denda paling banyak Rp 400.000.000,00 (empat ratus juta rupiah)”;
2. “Apabila perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), menyebabkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun serta denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)”;
3. “Apabila perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menyebabkan kematian seorang serta kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun serta denda paling banyak Rp 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah)”.

Pertanggungjawaban Para Pihak dalam Kecelakaan Kapal Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

1. Tanggung Jawab Nakhoda

a. Pertanggungjawaban Administrasi

Tanggung Jawab Administratif ini merupakan kewajiban yang mengikuti putusan Pengadilan Pelayaran yang menentukan bersalah atau tidaknya seorang Nakhoda.. Menurut Pasal 253 ayat (2) UU Pelayaran, tanggung jawab administratif dapat berupa teguran atau skorsing paling lama 2 tahun terhadap Sertifikat Keterampilan Pelaut yang dimiliki oleh Nakhoda.

b. Pertanggungjawaban Perdata

Kewajiban Nakhoda untuk bertanggung jawab atas kerugian yang diterbitkannya juga diatur di dalam Pasal 342 ayat (2) KUHD, yang mengatur mengenai kewajiban Nakhoda untuk memberikan pertanggungjawaban secara perdata terhadap kerugian yang diterbitkan olehnya.

c. Pertanggungjawaban Pidana

Di dalam kasus kecelakaan kapal, dijelaskan sebagian ketetapan pidana yang berhubungan dengan pelayaran kapal serta penenggelaman kapal yang menyebabkan korban jiwa yakni: Pasal 359 KUHD yang berbunyi: "Barang siapa karena salahnya menyebabkan matinya orang dihukum penjara selamalamanya lima tahun".

2. Tanggung Jawab Perusahaan Pengangkut

Pertanggungjawaban perusahaan pengangkut diatur didalam. Pasal 536 dan Pasal 538 KUHD menyebutkan bahwa:

Pasal 536, “Apabila penubrukan itu disebabkan karena salahnya salah satu kapal yang bertubrukan, maka pengusaha daripada kapal yang telah melakukan kesalahan itulah yang menanggung seluruh kerugian.”

Pasal 538, “Apabila sebuah kapal yang sedang ditarik, karena salahnya kapal yang menarik melakukan sesuatu penubrukan, maka disamping pengusaha kapal dari kapal yang belakangan ini, si pengusaha kapal dari kapal yang ditarik bertanggung jawab secara tanggung menanggung untuk kerugian yang ditimbulkannya.”

3. Tanggung Jawab Syahbandar

a. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

Keselamatan kapal ialah kesesuaian kondisi material kapal, struktur, konstruksi, mekanikal dan elektrik, stabilitas, organisasi dan peralatan bantu, serta elektronika

radio dan kelautan, yang disertifikasi setelah pemeriksaan dan pengujian. Menurut peraturan perundang-undangan Pelayaran Indonesia, Syahbandar memiliki tugas sebagai berikut dalam melaksanakan tugas pengamanan,⁹ yaitu :

- a. Memelihara ketertiban pelabuhan dan mengawasi kelayakan, keselamatan, dan keamanan kapal;
- b. Mengawasi arus kapal melalui pelabuhan, jalur pelayaran, dan daerah lainnya.
- c. Memantau penarikan kapal;
- d. Mengontrol urutan naik dan turunnya penumpang;
- e. Perhatikan barang-barang berisiko, limbah beracun, dan bahan limbah berbahaya yang dimuat dan dibongkar.

Dalam konteks ini, hal itu secara khusus dikendalikan sebagai evolusi dari hukum pelayaran. Keselamatan pelayaran mencakup keselamatan serta keamanan transportasi serta transportasi pelabuhan, dan perlindungan lingkungan laut, yang harus dijaga oleh lembaga terkait sebagai pemangku kepentingan. melalui Otoritas Pelabuhan (sebelumnya Administrator Pelabuhan yang mengawasi operasi kapal dan kegiatan pelabuhan), Kantor Syahbandar, dan peraturan Menteri Tenaga Kerja.

Kapal asing wajib mengikuti pedoman pemeriksaan kapal untuk dapat melanjutkan pelayaran berikutnya di wilayah perairan Indonesia. Bagian Syahbandar bertugas mengawasi kapal-kapal asing (port state control). Pembagian berikut ini mencerminkan temuan pemeriksaan kapal asing: *a. seaworthy b. substandart serta c. unsafe*. Keputusan selanjutnya dari administrasi dalam kondisi laik laut yaitu penerbitan protokol (izin meninggalkan pelabuhan), dalam kondisi nonstandar harus mengklarifikasi hal ini dengan operator kapal, dan dalam kondisi berbahaya, tindakan korektif harus dilaksanakan, bahkan lintas kapal ke laut dapat dicegah.

Kapal yang dikatakan laik laut bisa melaksanakan pelayaran dengan tujuan ataupun destinasi yang ditetapkan oleh pemerintah sebagai pelabuhan khusus yaitu kota pelabuhan khusus. Dalam hal kapal dinyatakan berbahaya atau tidak laik laut, maka kapal wajib memperbaiki semua sistem atau perlengkapan kapal yang dinyatakan rusak atau laik laut agar dapat memenuhi fungsi keselamatan selama pengangkutan.

Kapal asing diperiksa sedikit berbeda dengan kapal berbendera Indonesia. Di jalur air zona yang berdekatan, kapal asing berada di bawah kendali. Luas laut di luar garis pangkal yang berada di dalam zona tambahan dibatasi hingga 24 mil laut. Berarti, zona tambahan berada di luar laut teritorial negara.

b. Pengawasan Syahbandar terhadap kelaiklautan Kapal

Berdasarkan Pasal 1 ayat 33 Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008, Keadaan kapal yangenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran air akibat kapal, pengawakan, alur muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, kesehatan penumpang, status hukum kapal, pelaksanaan keamanan serta pencegahan pencemaran akibat kapal, dan pelaksanaan keselamatan kapal selama berlayar di perairan tertentu disebut laik laut.

Kelaiklautan kapal menurut wilayah laut meliputi: keselamatan kapal, pencegahan pencemaran kapal, awak kapal, bongkar muat kapal, kesejahteraan kapal serta kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan serta pencemaran kapal, manajemen keselamatan kapal.

Standar administrasi dan teknis yang dipenuhi merupakan tanda kelayakan kapal untuk berlayar. Untuk itu terlebih dahulu harus memenuhi dan menyelesaikan persyaratan administrasi berupa surat keterangan keamanan, seperti surat keterangan penduduk, surat

⁹ Tenda Bisma Bayuputra, "Tinjauan Yuridis Mengenai Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut Di Indonesia," *LEX ET SOCIETATIS* 3, no. 3 (May 5, 2015), hlm, 28.

ukur, surat keterangan keamanan, surat keterangan galangan kapal, surat keterangan keselamatan peralatan kapal, surat keterangan radio, dan ijazah sendiri, serta persyaratan teknis seperti peralatan pendukung keamanan laut, sebelum kapal dapat memperoleh status kapal dan mulai berlayar di lautan.

Kelaikan kapal laut sangat erat kaitannya dengan keselamatan pelayaran. Ketidaksihesuaian meningkatkan risiko kecelakaan laut jika tidak dibantu dengan peralatan keselamatan laut. Kapal yang telah laik laut disertifikasi dengan sertifikat kapal. Sertifikat laik laut kapal yang dikeluarkan oleh Syahbandar didasarkan pada data uji kelas dari Biro Klasifikasi Indonesia (BKI).

Undang-undang Pelayaran tentang Keselamatan Kapal Indonesia mencerminkan peran signifikan Syahbandar dalam menilai kelayakan kapal. Material kapal, galangan kapal, galangan kapal, permesinan serta kelistrikan kapal, stabilitas kapal, tata letak dan perlengkapannya termasuk perlengkapan bantu serta radio, serta elektronika kapal adalah beberapa hal yang perlu menjadi perhatian Syahbandar.

Pengguna jasa angkutan laut yang memakai kapal tidak laik laut bisa menyebabkan kerugian muatan dan nyawa penumpang dan awak kapal. Untuk mencegahnya, Syahbandar melakukan pemeriksaan sebagai berikut:

- a. Pemeriksaan Tahunan, yang dilakukan dalam keadaan ditangguhkan di atas galangan kapal setiap 12 bulan sekali.
- b. Pemeriksaan utama, yang dilakukan setiap empat tahun sebagai tambahan dari periode dok tahunan.
- c. Ketika terjadi kerusakan yang merusak kesempurnaan kapal, dilakukan perbaikan atau pemeriksaan kerusakan.
- d. Pemeriksaan tambahan dilakukan bila diperlukan pengecualian, misalnya selama pengangkutan penumpang, pengangkutan barang berbahaya, dan lain - lain. Kondisi harus selalu dijaga, misalnya, pemeliharaan struktur kapal, mesin, alat pengaman dan alat bantu lainnya dari anak buah kapal itu sendiri agar dalam keadaan baik dan siap pakai jika diperlukan.

Pasal 207 ayat 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menjelaskan jika Syahbandar turut serta dalam pencarian serta penyelamatan angkutan laut bila terjadi kecelakaan atau gangguan pada saat angkutan laut tersebut sedang melakukan pekerjaan pelayaran.

Simpulan

Kelaikan laut sebagaimana dimaksud dalam Undang – Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008, kondisi kapal yang penuh standar keselamatan kapal, awak kapal, pembatasan muatan, muatan kapal, kesejahteraan dan keadaan kesehatan awak kapal. penumpang, status hukum kapal, pencegahan pencemaran air yang disebabkan oleh peraturan keselamatan kapal serta pencegahan pencemaran kapal dan peraturan keselamatan kapal selama berlayar di perairan khusus. Nakhoda menjadi bertanggung jawab secara pidana serta didakwa dengan sebagian pasal, termasuk pelanggaran Pasal 302 Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008. Nakhoda tetap mengoperasikan kapal yang ada di atas kapal. Namun selain nakhoda, pemilik kapal serta Syahbandar merupakan pihak yang bertanggung jawab secara pidana atas kecerobohan/kelalaian menurut Pasal 359 KUHP. Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Nakhoda bertanggung jawab atas kecelakaan kapal;

1. Nakhoda yang mengetahui adanya kecelakaan di kapalnya ataupun kapal lain harus mengambil tindakan penanggulangan, meminta serta memberikan bantuan serta menyebarkan informasi mengenai kecelakaan kapal itu pada pihak lain.
2. Apabila terjadi kecelakaan di kapal, Nakhoda mesti berada di atas kapal serta mencatat seluruh peristiwa kecelakaan tersebut dalam buku serta melaporkannya kepada Syahbandar.

Daftar Pustaka

- Alexandro, Vicky Hanggara, and Mety Rahmawati. "Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Kapal Akibat Tidak Laik Laut." *Jurnal Hukum Adigama* 1, no. 2 (2019): 774.
- Bayuputra, Tenda Bisma. "Tinjauan Yuridis Mengenai Peran Syahbandar dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut di Indonesia." *lex et societatis* 3, no. 3 (May 5, 2015). Accessed June 18, 2023. <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/lexetsocietatis/article/view/7905>.
- Misaelandpartners. "Tanggung Jawab Nahkoda Atas Keselamatan Kapal." <http://misaelandpartners.com/tanggung-jawab-nahkoda-atas-keselamatan-kapal/>.
- Silalahi, M. Daud, compiler. *Pengaturan Hukum Lingkungan Laut Indonesia Dan Implikasinya Secara Regional*. Pustaka Sinar Harapan, 1992. Accessed July 28, 2023. <https://lib.ui.ac.id>.
- Susetyo, Herman. "Tanggung Jawab Nahkoda Pada Kecelakaan Kapal Dalam Pengangkutan Penumpang Dan Barang Melalui Laut Di Indonesia." *Masalah-Masalah Hukum* 39, no. 1 (January 5, 2010): 8–16. Accessed August 3, 2023. <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mmh/article/view/11955>.
- "Kajian Evaluasi Pembangunan Bidang Transportasi Di Indonesia." Accessed August 3, 2023. <https://www.google.com/search?q=Kajian+Evaluasi+Pembangunan+Bidang+Transportasi+di+Indonesia&oq=Kajian+Evaluasi+Pembangunan+Bidang+Transportasi+di+Indonesia&aqs=chrome..69i57.28645j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>.
- "Kronologi Lengkap Kapal Evelyn Tenggelam Di Perairan Inhil, Tabrak Kayu Lalu Terbalik, 11 Orang Tewas Halaman All - Kompas.Com." Accessed August 3, 2023. <https://regional.kompas.com/read/2023/04/28/212500978/kronologi-lengkap-kapal-evelyn-tenggelam-di-perairan-inhil-tabrak-kayu-lalu?page=all>.
- "Pelayanan Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Asing Pada PT. Pelayaran Batam Samudra Di Pelabuhan Batu-Ampar Pulau Batam | Jurnal Ilmiah Kemaritiman Nusantara" 1(1),18-22 (n.d.). Accessed July 28, 2023. <https://ejournal.amc.ac.id/index.php/JIKEN/article/view/13>.