



Legal Implications Of Ship Seaworthiness Certification Violations Resulting In Maritime Accidents

Implikasi Hukum Pelanggaran Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Yang Mengakibatkan Kecelakaan Pelayaran

Isnawati ¹⁾; T. Riza Zarzani ²⁾; Henry Aspan ³⁾

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

Email: ¹⁾ isnasyafri@gmail.com

ARTICLE HISTORY

Received [02 Juli 2026]

Revised [04 Oktober 2026]

Accepted [08 Oktober 2026]

KEYWORDS

Seaworthiness, Ship
Certification, Maritime Accident,
Port Clearance, Legal Liability.

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



ABSTRAK

Sertifikasi kelaiklautan kapal merupakan instrumen hukum substantif untuk memastikan kapal memenuhi standar keselamatan teknis, administratif, operasional, dan manajerial sebelum berlayar. Tujuan penelitian ini adalah: pertama, menganalisis pengaturan hukum sertifikasi kelaiklautan kapal dalam sistem hukum pelayaran Indonesia; kedua, mengidentifikasi bentuk-bentuk pelanggaran sertifikasi kelaiklautan kapal yang dapat mengakibatkan kecelakaan pelayaran; dan ketiga, menganalisis pertanggungjawaban hukum terhadap nakhoda, pemilik kapal, perusahaan pelayaran, pejabat pelabuhan, dan Syahbandar apabila pelanggaran sertifikasi tersebut berkontribusi terhadap kecelakaan. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan, konseptual, dan kasus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa hukum Indonesia telah mengatur kelaiklautan kapal melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021, peraturan menteri, serta instrumen keselamatan pelayaran internasional. Namun, implementasinya masih lemah karena sertifikasi, inspeksi, verifikasi manifest, dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar sering diperlakukan sebagai formalitas administratif. Pelanggaran dapat berupa penggunaan sertifikat kedaluwarsa, sertifikat yang tidak sesuai kondisi riil kapal, pemeriksaan teknis yang tidak memadai, manipulasi data muatan atau penumpang, dan penerbitan izin berlayar meskipun kapal tidak laik laut. Kasus KMP Yunicee dan KM Sinar Bangun menunjukkan bahwa kelemahan pengendalian muatan, ketidaksesuaian manifest, pemeriksaan teknis, serta penerbitan izin berlayar dapat membentuk rantai kausal yang berujung pada kecelakaan. Karena itu, pertanggungjawaban hukum harus bersifat berlapis melalui sanksi administratif, ganti rugi perdata, pidana, pertanggungjawaban korporasi, dan akuntabilitas pejabat yang lalai. Penguatan verifikasi digital dan penegakan hukum multi-pintu diperlukan agar sertifikasi kelaiklautan benar-benar berfungsi sebagai mekanisme pencegahan, bukan sekadar kelengkapan dokumen.

ABSTRACT

Ship seaworthiness certification is a substantive legal instrument to ensure that vessels meet technical, administrative, operational, and managerial safety standards before sailing. The purpose of this research is: first, to analyze the legal regulation of ship seaworthiness certification in Indonesian shipping law; second, to identify forms of certification violations that may result in maritime accidents; and third, to analyze the legal liability for masters, shipowners, shipping companies, port officers, and harbormasters when certification violations contribute to accidents. This research uses a normative juridical method with statutory, conceptual, and case approaches. The results show that Indonesian law has regulated seaworthiness through Law Number 17 of 2008, Government Regulation Number 31 of 2021, ministerial regulations, and international maritime safety instruments. However, implementation remains weak because certification, inspection, manifest verification, and port clearance are often treated as administrative formalities. Violations may take the form of expired certificates, certificates inconsistent with the actual condition of the vessel, inadequate technical inspection, manipulation of load or passenger data, and issuance of port clearance despite indications that the vessel is unseaworthy. The cases of KMP Yunicee and KM Sinar Bangun show that defects in load control, manifest accuracy, technical inspection, and sailing approval may create a causal chain leading to accidents. Therefore, legal responsibility must be layered through administrative sanctions, civil compensation, criminal liability, corporate liability, and accountability of negligent officials. Strengthening digital verification and multi-door enforcement is necessary so that certification functions as a preventive safety mechanism, not merely as paperwork.

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki ketergantungan yang sangat tinggi terhadap transportasi laut. Kapal bukan hanya sarana pengangkutan penumpang dan barang, tetapi juga instrumen konektivitas ekonomi, sosial, dan pemerintahan antarpulau. Dalam konteks demikian, keselamatan pelayaran menjadi kepentingan hukum yang sangat mendasar karena setiap pelanggaran terhadap standar teknis kapal dapat berakibat langsung pada hilangnya nyawa manusia, kerugian

ekonomi, kerusakan lingkungan, dan runtuhnya kepercayaan publik terhadap sistem pengawasan negara di bidang pelayaran.

Salah satu instrumen utama untuk memastikan keselamatan pelayaran adalah sertifikasi kelaiklautan kapal. Pasal 1 angka 33 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menegaskan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan, serta manajemen keamanan kapal. Selanjutnya, Pasal 117 dan Pasal 219 UU Pelayaran menempatkan pemenuhan kelaiklautan dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar sebagai syarat hukum yang wajib dipenuhi sebelum kapal beroperasi. Dengan demikian, rujukan terhadap UU Pelayaran tidak cukup dipahami sebagai dasar administratif, tetapi harus dibaca sebagai norma keselamatan yang mengikat setiap aktor pelayaran.

Dengan demikian, sertifikat kelaiklautan bukan sekadar dokumen administratif yang dilampirkan dalam proses keberangkatan kapal. Sertifikat tersebut merupakan bukti hukum bahwa kapal telah memenuhi standar teknis dan operasional minimum untuk berlayar. Apabila sertifikat diterbitkan tanpa pemeriksaan yang memadai, digunakan setelah masa berlakunya berakhir, dipalsukan, tidak sesuai dengan kondisi kapal yang sebenarnya, atau tetap dijadikan dasar penerbitan Surat Persetujuan Berlayar meskipun kapal tidak memenuhi syarat, maka pelanggaran tersebut dapat menjadi faktor kausal dalam terjadinya kecelakaan pelayaran.

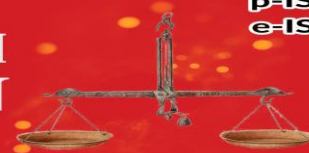
Kecelakaan pelayaran yang timbul akibat pelanggaran sertifikasi kelaiklautan kapal memperlihatkan hubungan erat antara hukum administrasi, hukum pidana, hukum perdata, dan hukum korporasi. Dari sisi administrasi, terdapat persoalan mengenai sah atau tidaknya sertifikat, kelalaian pejabat dalam melakukan pemeriksaan, dan akibat hukum berupa pembekuan atau pencabutan sertifikat. Dari sisi pidana, terdapat potensi pertanggungjawaban nakhoda, pemilik kapal, operator, pengurus perusahaan, bahkan pejabat yang menyalahgunakan kewenangan atau lalai menjalankan fungsi pengawasan. Dari sisi perdata, korban atau ahli waris dapat menuntut ganti rugi terhadap pihak yang bertanggung jawab atas kerugian yang timbul. Dari sisi hukum korporasi, perusahaan pelayaran dapat dimintai pertanggungjawaban apabila kecelakaan terjadi karena kebijakan, pembiaran, atau budaya korporasi yang mengabaikan keselamatan.

Permasalahan mendasar dalam praktik adalah sertifikasi kelaiklautan kapal kerap dipahami secara formalistik. Selama kapal memiliki dokumen, maka kapal dianggap memenuhi syarat untuk berlayar. Padahal, substansi kelaiklautan tidak berhenti pada kepemilikan sertifikat, tetapi juga mensyaratkan kesesuaian faktual antara isi sertifikat dengan kondisi kapal pada saat dioperasikan. Kapal yang secara dokumen memiliki sertifikat, tetapi secara faktual mengalami kerusakan mesin, kelebihan muatan, kekurangan alat keselamatan, awak kapal tidak memenuhi kompetensi, atau tidak memiliki sistem manajemen keselamatan yang berjalan, pada hakikatnya tidak dapat dianggap laik laut.

Posisi Syahbandar menjadi sangat penting dalam persoalan ini. UU Pelayaran menempatkan Syahbandar sebagai pejabat pemerintah di pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi untuk melakukan pengawasan terhadap pemenuhan ketentuan peraturan perundang-undangan guna menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Syahbandar juga berwenang menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar, melakukan pemeriksaan kapal, melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal, serta menunda keberangkatan kapal apabila kapal tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan atau terdapat pertimbangan cuaca.

Dari sudut pandang hukum pidana, Pasal 302 UU Pelayaran mengatur ancaman pidana terhadap nakhoda yang melayarkan kapal padahal mengetahui kapal tersebut tidak laik laut. Apabila perbuatan tersebut mengakibatkan kerugian harta benda, ancaman pidananya meningkat; dan apabila mengakibatkan kematian seseorang serta kerugian harta benda, ancaman pidananya dapat mencapai pidana penjara paling lama sepuluh tahun dan denda paling banyak satu miliar lima ratus juta rupiah. Selain itu, Pasal 303 UU Pelayaran juga mengatur pidana bagi setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim.

Contoh konkret dapat dilihat pada kecelakaan KMP Yunicee di Selat Bali pada 29 Juni 2021. Laporan investigasi KNKT menunjukkan adanya persoalan kelebihan muatan, ketidaksesuaian manifest, tidak optimalnya perhitungan stabilitas sebelum kapal bertolak, serta kelemahan dalam proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. Fakta tersebut memperlihatkan bahwa kecelakaan tidak dapat dilepaskan dari hubungan antara kondisi faktual kapal, dokumen keselamatan, pengawasan pemuatan, dan keputusan administratif untuk mengizinkan kapal berlayar. Pola serupa juga tampak dalam kecelakaan KM Sinar Bangun di Danau Toba pada 18 Juni 2018, ketika persoalan surat ukur, sertifikat kelaikan, manifest, kompetensi awak, dan penerbitan SPB menjadi bagian penting dari rekomendasi perbaikan keselamatan. Dua contoh tersebut menunjukkan bahwa pelanggaran atau kelemahan sertifikasi



kelaiklautan bukan sekadar cacat dokumen, tetapi dapat menjadi faktor yang membuka jalan bagi terjadinya kecelakaan pelayaran.

Contoh lain yang memperkuat urgensi pengawasan substantif adalah peristiwa terbakarnya KM Express Cantika 77 di Perairan Naikliu, Kupang, Nusa Tenggara Timur, pada 24 Oktober 2022. Peristiwa tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan pelayaran tidak selalu berbentuk tenggelam akibat kelebihan muatan, tetapi juga dapat berupa kebakaran yang berkaitan dengan rantai kesalahan pada aspek manajemen, teknis, dan manusia. Dalam perspektif sertifikasi kelaiklautan, kasus ini relevan karena memperlihatkan pentingnya pemeriksaan faktual terhadap kesiapan mesin, instalasi kelistrikan, alat pemadam kebakaran, prosedur keadaan darurat, dan efektivitas manajemen keselamatan sebelum kapal memperoleh persetujuan untuk berlayar.

Namun demikian, persoalan kecelakaan pelayaran akibat pelanggaran sertifikasi kelaiklautan tidak cukup dianalisis hanya dengan pendekatan tekstual terhadap pasal-pasal pidana. Diperlukan kajian yang lebih komprehensif mengenai bagaimana norma administrasi sertifikasi, fungsi pengawasan Syahbandar, tanggung jawab pemilik kapal, tanggung jawab nakhoda, dan tanggung jawab korporasi saling berhubungan. Kajian hukum pidana atas kelalaian dalam konteks profesi dan kelembagaan sebagaimana dibahas oleh Ihsan Muliadi Siregar, T. Riza Zarzani, Yohny Anwar, Hary Angga Sinaga, dan Fauzan menunjukkan bahwa kelalaian yang dilakukan dalam hubungan kerja atau hubungan fungsional dapat menimbulkan pertanggungjawaban lebih luas, tidak hanya kepada pelaku langsung, tetapi juga kepada institusi atau badan hukum yang memperoleh manfaat dari kegiatan tersebut.

LANDASAN TEORI

Landasan teori penelitian ini bertumpu pada konsep kelaiklautan kapal, teori kepastian hukum, teori perlindungan hukum, teori pertanggungjawaban hukum, teori kausalitas, serta teori pertanggungjawaban korporasi. Kerangka teori tersebut digunakan karena pelanggaran sertifikasi kelaiklautan kapal tidak hanya menyangkut cacat administratif, tetapi juga berkaitan dengan keselamatan manusia, kewajiban negara dalam pengawasan, tanggung jawab pelaku usaha, serta pemulihan hak korban apabila kecelakaan pelayaran terjadi.

Konsep kelaiklautan kapal menjadi dasar utama dalam penelitian ini. Kelaiklautan kapal dipahami sebagai keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan, dan manajemen keamanan kapal. Dengan demikian, kelaiklautan tidak dapat dimaknai secara sempit sebagai kemampuan fisik kapal untuk bergerak di perairan, melainkan sebagai kondisi hukum dan teknis yang harus dibuktikan melalui sertifikasi, inspeksi, dan pengawasan sebelum kapal memperoleh Surat Persetujuan Berlayar.

Dalam perspektif kepastian hukum, sertifikat kelaiklautan kapal berfungsi sebagai instrumen yang memberikan kepastian bahwa kapal telah memenuhi standar minimum keselamatan. Kepastian hukum menuntut agar setiap sertifikat diterbitkan berdasarkan prosedur yang sah, pemeriksaan yang benar, masa berlaku yang jelas, serta kesesuaian antara dokumen dengan kondisi faktual kapal. Apabila sertifikat tetap digunakan meskipun telah kedaluwarsa, diterbitkan tanpa pemeriksaan memadai, atau tidak mencerminkan kondisi kapal yang sebenarnya, maka kepastian hukum berubah menjadi kepastian formal semata dan kehilangan fungsi preventifnya dalam menjamin keselamatan pelayaran.

Teori perlindungan hukum digunakan untuk menempatkan keselamatan penumpang, awak kapal, pemilik barang, dan masyarakat sebagai kepentingan hukum yang harus dilindungi. Perlindungan hukum dalam bidang pelayaran bersifat preventif dan represif. Perlindungan preventif dilakukan melalui pengaturan standar kelaiklautan, kewajiban sertifikasi, verifikasi manifest, pengawasan pemuatan, dan kewenangan Syahbandar untuk menunda keberangkatan kapal. Perlindungan represif dilakukan melalui sanksi administratif, ganti rugi perdata, pertanggungjawaban pidana, serta mekanisme pemulihan bagi korban setelah kecelakaan terjadi. Dengan demikian, sertifikasi kelaiklautan harus dipahami sebagai bagian dari perlindungan hukum preventif, bukan sekadar syarat administratif keberangkatan kapal.

Teori pertanggungjawaban hukum digunakan untuk menganalisis siapa yang dapat dimintai tanggung jawab apabila pelanggaran sertifikasi kelaiklautan berkontribusi terhadap kecelakaan pelayaran. Dalam hukum administrasi, pertanggungjawaban dapat dikenakan kepada pihak yang melanggar kewajiban perizinan, pemeriksaan, dan pengawasan. Dalam hukum perdata, pertanggungjawaban muncul apabila terdapat kerugian yang dialami korban akibat wanprestasi atau perbuatan melawan hukum. Dalam hukum pidana, pertanggungjawaban mensyaratkan adanya perbuatan, kesalahan, kemampuan bertanggung jawab, serta hubungan antara perbuatan dengan akibat yang dilarang. Oleh karena itu, pelanggaran sertifikasi kelaiklautan harus dianalisis secara berlapis sesuai posisi hukum masing-masing pihak, baik nakhoda, pemilik kapal, perusahaan pelayaran, pejabat pemeriksa, maupun Syahbandar.

Dalam konteks pidana, teori kesalahan atau schuld menjadi penting karena kecelakaan pelayaran sering berkaitan dengan kelalaian. Kelalaian dapat terjadi ketika seseorang mengetahui atau sepatutnya mengetahui adanya risiko, tetapi tidak melakukan tindakan yang semestinya untuk mencegah akibat yang berbahaya. Nakhoda yang tetap melayarkan kapal dalam keadaan tidak laik laut, pemilik kapal yang membiarkan kapal tidak dirawat, petugas yang melakukan pemeriksaan secara tidak cermat, atau pejabat yang menerbitkan izin berlayar tanpa verifikasi memadai dapat dipandang melakukan kelalaian apabila tindakannya berhubungan dengan timbulnya kecelakaan. Dengan demikian, penilaian kesalahan tidak cukup hanya melihat tindakan saat kecelakaan, tetapi juga harus menelusuri rangkaian keputusan sebelum kapal berangkat.

Teori kausalitas digunakan untuk menilai hubungan sebab akibat antara pelanggaran sertifikasi dengan kecelakaan pelayaran. Tidak setiap cacat dokumen otomatis menjadi penyebab kecelakaan, tetapi cacat tersebut menjadi relevan apabila berkaitan langsung dengan faktor penyebab kecelakaan, seperti kelebihan muatan, kerusakan mesin, ketidakcukupan alat keselamatan, ketidakakuratan manifest, kegagalan stabilitas, atau ketidaksiapan awak kapal. Dalam kecelakaan pelayaran, hubungan kausal sering berbentuk rantai sebab akibat yang melibatkan faktor teknis, administratif, kelembagaan, dan manusia. Oleh sebab itu, analisis hukum harus menelusuri apakah pelanggaran sertifikasi memungkinkan kapal yang tidak laik laut tetap berlayar hingga akhirnya menimbulkan kecelakaan.

Teori pertanggungjawaban korporasi juga relevan karena perusahaan pelayaran dapat memperoleh manfaat ekonomi dari pengoperasian kapal sekaligus menentukan kebijakan perawatan, pengawakan, pemuatan, dan manajemen keselamatan. Apabila pelanggaran kelaiklautan terjadi karena kebijakan, pembiaran, penghematan biaya keselamatan, atau budaya korporasi yang mengabaikan risiko, maka pertanggungjawaban tidak boleh berhenti pada nakhoda sebagai pelaksana operasional. Korporasi dapat dimintai pertanggungjawaban apabila tindak pidana dilakukan untuk kepentingan korporasi, dilakukan oleh orang yang memiliki hubungan kerja, atau terjadi karena korporasi tidak melakukan pengendalian dan pencegahan yang semestinya.

Berdasarkan kerangka teori tersebut, penelitian ini menempatkan sertifikasi kelaiklautan kapal sebagai instrumen keselamatan yang bersifat substantif. Sertifikat, inspeksi, manifest, dan Surat Persetujuan Berlayar harus dibaca sebagai satu kesatuan sistem pengendalian risiko. Apabila salah satu unsur diperlakukan hanya sebagai formalitas, maka perlindungan keselamatan menjadi lemah dan ruang terjadinya kecelakaan semakin besar. Oleh karena itu, teori-teori tersebut digunakan untuk membangun argumentasi bahwa penegakan hukum atas pelanggaran sertifikasi kelaiklautan harus dilakukan secara terpadu melalui pendekatan administratif, perdata, pidana, dan korporasi.

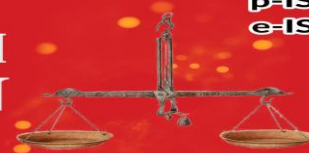
METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif digunakan karena objek utama kajian adalah norma hukum yang mengatur sertifikasi kelaiklautan kapal, keselamatan pelayaran, penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, serta pertanggungjawaban hukum atas kecelakaan pelayaran. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang terdiri atas bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.

Bahan hukum primer meliputi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, peraturan menteri terkait kelaiklautan kapal, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, serta ketentuan lain yang relevan. PP Nomor 31 Tahun 2021 merupakan regulasi turunan yang mengatur pembinaan pelayaran, angkutan di perairan, kepelabuhanan, perkapalan, kenavigasian, surat dokumen dan warta kapal, serta manajemen keamanan kapal. Bahan hukum sekunder meliputi literatur hukum, jurnal ilmiah, artikel akademik, dan tulisan dosen Universitas Pembangunan Panca Budi yang relevan dengan hukum pidana, pertanggungjawaban, keselamatan, dan penegakan hukum. Bahan hukum tersier meliputi kamus hukum, ensiklopedia, dan sumber penunjang lainnya.

Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan, pendekatan konseptual, dan pendekatan kasus. Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk menganalisis norma yang mengatur kewajiban sertifikasi dan kelaiklautan kapal. Pendekatan konseptual digunakan untuk memahami konsep kelaiklautan, pertanggungjawaban pidana, tanggung jawab korporasi, kelalaian, dan kepastian hukum. Pendekatan kasus digunakan untuk membaca pola kecelakaan pelayaran yang berkaitan dengan persoalan kelaiklautan, kelebihan muatan, kelalaian pemeriksaan, dan penerbitan dokumen keberangkatan.

Analisis dilakukan secara kualitatif dengan menafsirkan hubungan antara norma hukum, doktrin, dan praktik penegakan hukum. Penelitian ini tidak hanya menguraikan aturan hukum, tetapi juga menilai efektivitasnya dalam mencegah kecelakaan pelayaran dan menegakkan pertanggungjawaban terhadap pihak-pihak yang memiliki kewajiban hukum untuk menjamin kapal laik laut sebelum beroperasi.



HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengaturan Hukum Sertifikasi Kelaiklautan Kapal dalam Sistem Keselamatan Pelayaran Indonesia

Sertifikasi kelaiklautan kapal merupakan instrumen hukum utama dalam sistem keselamatan pelayaran Indonesia. Dalam kerangka Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kelaiklautan kapal tidak hanya dimaknai sebagai kondisi teknis kapal yang dapat berlayar, tetapi sebagai keadaan hukum dan teknis yang menunjukkan bahwa kapal telah memenuhi persyaratan keselamatan, pencegahan pencemaran, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, status hukum kapal, manajemen keselamatan, dan manajemen keamanan kapal. Pengaturan ini menegaskan bahwa kelaiklautan kapal merupakan standar komprehensif yang mengikat pemilik kapal, operator, nakhoda, pejabat pemeriksa, dan Syahbandar.

Pengaturan hukum tersebut menunjukkan bahwa sertifikat kelaiklautan kapal bukan sekadar dokumen administratif, melainkan bukti hukum bahwa kapal telah melalui proses pemeriksaan dan dinyatakan memenuhi standar minimum keselamatan. Sertifikat tersebut menjadi dasar penting bagi penerbitan Surat Persetujuan Berlayar oleh Syahbandar. Artinya, kapal tidak cukup hanya memiliki dokumen, tetapi dokumen tersebut harus mencerminkan kondisi faktual kapal pada saat akan berlayar. Apabila terdapat perbedaan antara isi sertifikat dengan kondisi riil kapal, maka sertifikat kehilangan nilai substantifnya sebagai instrumen perlindungan keselamatan.

Dalam praktik, persoalan utama muncul ketika sertifikasi dipahami secara formalistik. Kapal dianggap laik laut sepanjang memiliki sertifikat, meskipun kondisi faktualnya tidak memenuhi persyaratan keselamatan. Cara pandang ini berbahaya karena mengubah sertifikat dari instrumen pencegahan menjadi sekadar legalisasi administratif. Padahal, fungsi utama sertifikasi adalah memastikan bahwa kapal yang akan berlayar benar-benar aman bagi penumpang, awak kapal, barang, dan lingkungan laut.

Kedudukan Syahbandar dalam konstruksi ini sangat strategis. Syahbandar merupakan pejabat pemerintah di pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kapal, menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar, menunda keberangkatan kapal, dan melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal. Oleh karena itu, penerbitan Surat Persetujuan Berlayar harus dipandang sebagai tindakan hukum yang mengandung tanggung jawab besar, bukan hanya prosedur rutin administrasi pelabuhan. Sertifikasi kelaiklautan juga berkaitan erat dengan asas kepastian hukum dan perlindungan hukum. Kepastian hukum dalam bidang pelayaran tidak cukup hanya berarti adanya sertifikat, tetapi harus berarti adanya kepastian bahwa sertifikat tersebut sah, masih berlaku, diperoleh melalui pemeriksaan yang benar, dan sesuai dengan kondisi kapal. Apabila sertifikat diterbitkan secara tidak cermat atau digunakan untuk menutupi kondisi kapal yang tidak laik laut, maka negara gagal menjalankan fungsi perlindungan keselamatan pelayaran.

Dengan demikian, pengaturan hukum sertifikasi kelaiklautan kapal dalam sistem hukum Indonesia telah memiliki dasar normatif yang kuat, tetapi masih memerlukan sinkronisasi implementatif. UU Pelayaran mengatur definisi, kewajiban pemenuhan kelaiklautan, kewenangan Syahbandar, penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, pemeriksaan kecelakaan kapal, serta sanksi pidana terhadap pelanggaran keselamatan pelayaran. PP Nomor 31 Tahun 2021 memperinci penyelenggaraan bidang pelayaran, termasuk aspek perkapalan, dokumen kapal, kepelabuhanan, kenavigasian, dan manajemen keamanan. Peraturan menteri teknis mengatur standar pemeriksaan, sertifikat, dan prosedur operasional, sedangkan instrumen internasional seperti SOLAS, MARPOL, ISM Code, dan Maritime Labour Convention menjadi rujukan standar keselamatan, pencegahan pencemaran, manajemen keselamatan, dan perlindungan awak kapal. Pada sisi kecelakaan pelayaran, pengaturan juga mencakup kewajiban pemeriksaan dan investigasi untuk menemukan faktor penyebab serta menyusun rekomendasi keselamatan. Persoalannya bukan terletak pada ketiadaan norma, melainkan pada lemahnya integrasi antara sertifikat, inspeksi fisik, data manifest, pengawasan pemuatan, kondisi cuaca, kesiapan awak kapal, dan penerbitan izin berlayar. Apabila sertifikasi hanya berhenti sebagai pemenuhan dokumen, norma keselamatan kehilangan daya preventifnya. Sebaliknya, apabila sertifikasi dijalankan secara substantif, ia dapat menjadi instrumen efektif untuk mencegah kecelakaan pelayaran.

Dengan demikian, konstruksi hukum sertifikasi kelaiklautan kapal dalam sistem hukum Indonesia sebenarnya telah memiliki dasar normatif yang cukup kuat. Namun, kekuatan norma tersebut sangat bergantung pada implementasi. Apabila sertifikasi hanya berhenti sebagai pemenuhan dokumen, maka norma keselamatan kehilangan daya preventifnya. Sebaliknya, apabila sertifikasi dijalankan secara substantif, maka ia dapat menjadi instrumen efektif untuk mencegah kecelakaan pelayaran.

Bentuk Pelanggaran Sertifikasi Kelaiklautan dan Hubungan Kausalnya dengan Kecelakaan Pelayaran

Pelanggaran sertifikasi kelaiklautan kapal dapat terjadi dalam berbagai bentuk. Bentuk pertama adalah penggunaan sertifikat yang telah habis masa berlakunya. Sertifikat yang kedaluwarsa tidak lagi memiliki kekuatan hukum sebagai dasar pernyataan bahwa kapal laik laut. Apabila kapal tetap dioperasikan dengan sertifikat yang telah habis masa berlakunya, maka pemilik kapal, operator, dan nakhoda telah mengabaikan kewajiban hukum untuk memastikan kelayakan kapal sebelum berlayar.

Bentuk kedua adalah penggunaan sertifikat yang tidak sesuai dengan kondisi faktual kapal. Dalam praktik, kapal dapat memiliki dokumen lengkap, tetapi kondisi sebenarnya menunjukkan adanya kerusakan mesin, kekurangan alat keselamatan, sistem navigasi tidak berfungsi, lambung kapal tidak memenuhi standar, jumlah awak tidak sesuai, atau kapal membawa muatan melebihi kapasitas. Dalam keadaan demikian, sertifikat hanya menjadi formalitas yang tidak mencerminkan keselamatan aktual kapal. Kondisi ini sangat berbahaya karena secara administratif kapal tampak sah untuk berlayar, tetapi secara substantif mengandung risiko kecelakaan.

Bentuk ketiga adalah penerbitan sertifikat tanpa pemeriksaan teknis yang memadai. Sertifikat kelaiklautan seharusnya diterbitkan setelah dilakukan pemeriksaan objektif terhadap kapal. Apabila sertifikat diterbitkan hanya berdasarkan kelengkapan berkas tanpa pemeriksaan fisik, maka terjadi penyimpangan fungsi sertifikasi. Pelanggaran ini dapat melibatkan pemilik kapal yang memberikan keterangan tidak benar, petugas pemeriksa yang lalai, atau pejabat yang menerbitkan dokumen tanpa dasar pemeriksaan yang cukup.

Bentuk keempat adalah manipulasi data dalam proses sertifikasi dan keberangkatan kapal. Manipulasi dapat berupa pemalsuan jumlah penumpang, ketidaksesuaian manifest, pengurangan data muatan, penyembunyian perubahan konstruksi kapal, atau pencantuman awak kapal yang tidak sesuai dengan kondisi sebenarnya. Manipulasi ini memiliki hubungan langsung dengan risiko kecelakaan karena menyebabkan kapal beroperasi di luar batas keselamatan yang diperkenankan.

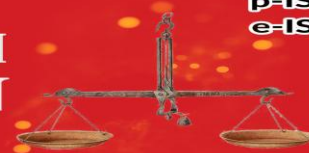
Bentuk kelima adalah penerbitan Surat Persetujuan Berlayar meskipun terdapat indikasi kapal tidak laik laut. Surat Persetujuan Berlayar merupakan izin terakhir sebelum kapal meninggalkan pelabuhan. Karena itu, penerbitannya harus didasarkan pada keyakinan bahwa seluruh persyaratan keselamatan telah terpenuhi. Apabila Surat Persetujuan Berlayar tetap diterbitkan meskipun kapal tidak memenuhi standar, maka terdapat kegagalan pengawasan yang serius.

Hubungan antara pelanggaran sertifikasi dan kecelakaan pelayaran harus dibuktikan melalui analisis kausalitas. Tidak setiap pelanggaran dokumen otomatis menjadi penyebab kecelakaan. Namun, apabila pelanggaran tersebut berkaitan langsung dengan faktor penyebab kecelakaan, maka pelanggaran sertifikasi dapat menjadi dasar pertanggungjawaban hukum. Misalnya, apabila kapal tenggelam karena kelebihan muatan, maka harus ditelusuri apakah sertifikat garis muat, data manifest, dan pemeriksaan pemuatan dilakukan secara benar. Apabila kapal terbakar karena alat pemadam tidak berfungsi, maka harus diperiksa apakah sertifikat keselamatan diterbitkan berdasarkan pemeriksaan aktual. Apabila kapal kandas atau bertabrakan karena awak tidak kompeten, maka harus ditelusuri apakah sertifikat pengawakan dan kompetensi awak kapal telah sesuai ketentuan.

Analisis kausalitas dalam kecelakaan pelayaran tidak boleh hanya bersifat teknis, tetapi juga harus mencakup kausalitas administratif dan kelembagaan. Kausalitas teknis melihat hubungan antara kondisi kapal dan kecelakaan. Kausalitas administratif melihat hubungan antara cacat sertifikat atau izin berlayar dengan keberangkatan kapal. Kausalitas kelembagaan melihat hubungan antara budaya keselamatan perusahaan, kelalaian pengawasan, dan pembiaran risiko dengan terjadinya kecelakaan.

Pendekatan berlapis ini penting karena kecelakaan pelayaran jarang disebabkan oleh satu faktor tunggal. Kecelakaan biasanya merupakan akibat dari akumulasi kelalaian: kapal tidak dirawat, dokumen tidak diverifikasi, muatan tidak dikontrol, alat keselamatan tidak tersedia, awak kapal tidak cukup kompeten, dan pejabat tetap menerbitkan izin berlayar. Jika penegakan hukum hanya memeriksa tindakan nakhoda pada saat kecelakaan, maka akar masalah sertifikasi dan pengawasan tidak akan tersentuh.

Kasus KMP Yunicee memperlihatkan hubungan kausal tersebut secara nyata. Kapal tetap berangkat dari Pelabuhan Ketapang menuju Gilimanuk dengan dokumen keberangkatan, tetapi investigasi keselamatan menyoroti persoalan kelebihan muatan, perbedaan jumlah penumpang dengan manifest, tidak adanya penimbangan kendaraan secara memadai, serta tidak dilakukannya perhitungan stabilitas yang cukup sebelum bertolak. Dalam konteks hukum kelaiklautan, persoalan tersebut berkaitan langsung dengan sertifikat garis muat, sertifikat keselamatan, data manifest, pengawasan pemuatan, dan validitas pertimbangan Syahbandar dalam penerbitan SPB. Apabila data yang menjadi dasar izin berlayar tidak menggambarkan kondisi faktual kapal, maka izin berlayar kehilangan fungsi preventifnya.



Kasus KM Sinar Bangun juga relevan karena menunjukkan lemahnya tata kelola kelaikan kapal angkutan danau. Rekomendasi keselamatan menekankan perlunya kepastian instansi yang bertanggung jawab atas surat ukur, sertifikat kelaikan, manifest, Surat Persetujuan Berlayar, kompetensi awak, serta larangan penggunaan bagian kapal yang tidak semestinya untuk penumpang atau barang. Fakta ini memperlihatkan bahwa kecelakaan pelayaran sering bermula dari kegagalan administratif yang kemudian berubah menjadi risiko teknis. Dengan demikian, bentuk pelanggaran sertifikasi tidak dapat dibatasi pada pemalsuan atau kedaluwarsanya sertifikat, tetapi juga meliputi kegagalan memastikan kesesuaian dokumen dengan kondisi aktual kapal.

Kasus KM Express Cantika 77 memperkuat argumentasi bahwa kelaiklautan kapal harus dibaca sebagai kondisi aktual yang terus-menerus, bukan sekadar status administratif pada saat sertifikat diterbitkan. Kapal tersebut terbakar di Perairan Naikliu pada 24 Oktober 2022, dan Mahkamah Pelayaran menilai peristiwa tersebut sebagai rangkaian kesalahan yang melibatkan faktor manajemen, faktor teknis, dan faktor manusia. Meskipun tanggung jawab tidak sepenuhnya dibebankan kepada nakhoda dan kepala kamar mesin karena penyebab teknis tidak dapat dibuktikan secara tunggal, putusan Mahkamah Pelayaran tetap menunjukkan bahwa standar keselamatan kapal harus diuji melalui pemeriksaan substantif terhadap kondisi mesin, sistem kelistrikan, sistem pemadam kebakaran, kesiapan awak, dan pelaksanaan prosedur darurat. Dengan demikian, kebakaran KM Express Cantika 77 menjadi contoh bahwa pelanggaran atau kelemahan pemenuhan kelaiklautan tidak hanya berkaitan dengan muatan dan manifest, tetapi juga dengan manajemen keselamatan operasional kapal.

Dalam konteks tersebut, kasus-kasus kecelakaan pelayaran di Indonesia menunjukkan pola yang berulang, yaitu lemahnya pengawasan terhadap kapasitas kapal, ketidaksesuaian manifest, minimnya alat keselamatan, serta tidak optimalnya pemeriksaan sebelum keberangkatan. Kecelakaan kapal tidak dapat hanya dipahami sebagai musibah, tetapi harus dilihat sebagai akibat dari kegagalan sistem keselamatan. Apabila kapal yang tidak laik laut tetap dapat berlayar karena memiliki dokumen formal, maka kegagalan bukan hanya terjadi pada kapal, tetapi juga pada sistem sertifikasi dan pengawasan negara.

Oleh karena itu, pelanggaran sertifikasi kelaiklautan kapal memiliki dimensi hukum yang serius. Sertifikat yang tidak sah, tidak sesuai, atau diterbitkan tanpa pemeriksaan bukan hanya cacat administratif, tetapi dapat menjadi pintu masuk terjadinya kecelakaan. Di sinilah pentingnya menggeser paradigma dari administrative compliance menuju substantive safety compliance. Kepatuhan tidak boleh diukur dari keberadaan dokumen semata, tetapi dari kesesuaian antara dokumen, kondisi kapal, dan standar keselamatan yang berlaku.

Implikasi Pertanggungjawaban Hukum atas Pelanggaran Sertifikasi Kelaiklautan yang Mengakibatkan Kecelakaan Pelayaran

Pelanggaran sertifikasi kelaiklautan kapal yang mengakibatkan kecelakaan pelayaran menimbulkan implikasi hukum yang multidimensional. Implikasi tersebut meliputi pertanggungjawaban administratif, perdata, pidana, dan pertanggungjawaban korporasi. Kompleksitas ini muncul karena kecelakaan pelayaran tidak hanya melibatkan tindakan nakhoda, tetapi juga keputusan pemilik kapal, perusahaan pelayaran, pejabat pemeriksa, dan Syahbandar.

Pertanggungjawaban administratif merupakan implikasi pertama yang timbul dari pelanggaran sertifikasi. Apabila ditemukan bahwa kapal menggunakan sertifikat kedaluwarsa, sertifikat tidak sesuai kondisi faktual, atau sertifikat diterbitkan secara cacat prosedur, maka dapat dikenakan sanksi administratif berupa peringatan, pembekuan sertifikat, pencabutan sertifikat, penahanan kapal, penolakan Surat Persetujuan Berlayar, denda administratif, hingga pencabutan izin usaha. Sanksi administratif memiliki fungsi preventif karena bertujuan mencegah kapal yang tidak laik laut beroperasi sebelum menimbulkan korban.

Namun, apabila pelanggaran administratif tersebut telah mengakibatkan kecelakaan, maka sanksi administratif tidak cukup. Diperlukan pertanggungjawaban perdata untuk memulihkan kerugian korban. Korban, ahli waris, atau pemilik barang dapat mengajukan tuntutan ganti rugi kepada pemilik kapal atau perusahaan pelayaran. Dasar tuntutan dapat berupa wanprestasi apabila terdapat hubungan kontraktual pengangkutan, atau perbuatan melawan hukum apabila kerugian timbul karena kelalaian atau pelanggaran kewajiban hukum. Mengoperasikan kapal yang tidak laik laut merupakan bentuk pelanggaran terhadap kewajiban hukum dan prinsip kehati-hatian.

Pertanggungjawaban perdata harus diarahkan pada pemulihan korban secara nyata. Ganti rugi tidak hanya mencakup kerugian materiil seperti biaya pengobatan, kehilangan barang, kehilangan penghasilan, dan biaya pemakaman, tetapi juga kerugian immateriil seperti penderitaan, trauma, dan kehilangan anggota keluarga. Dalam kecelakaan pelayaran yang menimbulkan korban massal, mekanisme ganti rugi harus cepat, transparan, dan tidak membebani korban dengan pembuktian yang terlalu sulit.

Dalam ranah pidana, nakhoda dapat dimintai pertanggungjawaban apabila melayarkan kapal padahal mengetahui kapal tersebut tidak laik laut. Unsur pengetahuan nakhoda menjadi penting karena menunjukkan adanya kesalahan. Pengetahuan tersebut dapat dibuktikan melalui laporan kerusakan, peringatan awak kapal, catatan harian kapal, kondisi alat keselamatan, kelebihan muatan, atau fakta lain yang menunjukkan bahwa nakhoda mengetahui risiko tetapi tetap memutuskan berlayar.

Meskipun demikian, pertanggungjawaban pidana tidak boleh berhenti pada nakhoda. Dalam banyak kasus, nakhoda hanya menjadi pelaksana operasional dari keputusan perusahaan. Apabila kapal tidak dirawat, alat keselamatan tidak disediakan, sertifikat dimanipulasi, atau keberangkatan dipaksakan oleh pemilik kapal, maka perusahaan pelayaran dan pengurusnya harus ikut dimintai pertanggungjawaban. Pendekatan yang hanya menjerat nakhoda akan menghasilkan penegakan hukum yang tidak menyentuh akar persoalan.

Pertanggungjawaban korporasi menjadi sangat penting karena pelanggaran sertifikasi sering kali berakar pada keputusan ekonomi perusahaan. Perusahaan dapat menunda perawatan kapal, mengabaikan *docking*, mengurangi biaya keselamatan, mempekerjakan awak yang tidak memenuhi kompetensi, atau memaksakan kapal tetap beroperasi demi keuntungan. Apabila kebijakan atau pembiaran tersebut menyebabkan kapal tidak laik laut dan kemudian terjadi kecelakaan, maka korporasi harus dianggap sebagai subjek hukum yang bertanggung jawab.

Pertanggungjawaban korporasi dapat dijatuhkan apabila pelanggaran dilakukan untuk kepentingan korporasi, dilakukan oleh orang yang memiliki hubungan kerja dengan korporasi, atau terjadi karena korporasi tidak melakukan pencegahan yang seharusnya. Sanksi terhadap korporasi tidak cukup berupa denda, tetapi juga dapat berupa pencabutan izin, pembekuan kegiatan usaha, perintah perbaikan sistem keselamatan, perampasan keuntungan, pembayaran restitusi kepada korban, dan publikasi putusan. Sanksi demikian diperlukan agar perusahaan tidak menjadikan pelanggaran keselamatan sebagai biaya bisnis biasa.

Selain nakhoda dan korporasi, pejabat pemeriksa serta Syahbandar juga dapat dimintai pertanggungjawaban apabila lalai atau menyalahgunakan kewenangan. Syahbandar memiliki kewajiban untuk memastikan kapal memenuhi syarat kelaiklautan sebelum menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar. Apabila pejabat tetap menerbitkan izin berlayar meskipun mengetahui atau sepatutnya mengetahui kapal tidak laik laut, maka terdapat potensi pertanggungjawaban administratif, etik, perdata, bahkan pidana.

Pertanggungjawaban pejabat harus diterapkan secara proporsional. Tidak semua kesalahan prosedural harus dipidana. Namun, apabila terdapat kelalaian berat, pembiaran, pemalsuan dokumen, penyalahgunaan kewenangan, atau penerimaan keuntungan tidak sah dalam proses sertifikasi dan penerbitan izin berlayar, maka penegakan hukum pidana menjadi relevan. Hal ini penting untuk memastikan bahwa fungsi pengawasan negara tidak berubah menjadi formalitas yang membahayakan keselamatan publik.

Dengan demikian, model pertanggungjawaban hukum atas pelanggaran sertifikasi kelaiklautan kapal harus bersifat berlapis. Lapisan pertama adalah pertanggungjawaban nakhoda sebagai pengendali operasional kapal. Lapisan kedua adalah pertanggungjawaban pemilik kapal dan perusahaan pelayaran sebagai pihak yang bertanggung jawab atas kelayakan, perawatan, pengawasan, dan manajemen keselamatan kapal. Lapisan ketiga adalah pertanggungjawaban pejabat pemeriksa dan Syahbandar sebagai bagian dari sistem pengawasan negara. Lapisan keempat adalah pertanggungjawaban perdata untuk memulihkan hak korban.

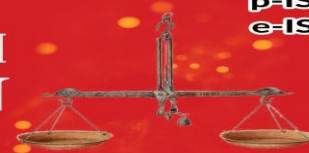
Model berlapis tersebut penting agar penegakan hukum tidak bersifat parsial. Kecelakaan pelayaran akibat kapal tidak laik laut bukan hanya kesalahan orang di atas kapal, tetapi dapat merupakan akibat dari kegagalan sistem sertifikasi, pengawasan, dan budaya keselamatan. Karena itu, pendekatan hukum yang tepat adalah *multi-door enforcement*, yaitu penggunaan hukum administrasi, hukum pidana, hukum perdata, dan hukum korporasi secara terpadu.

Pada akhirnya, implikasi hukum pelanggaran sertifikasi kelaiklautan kapal harus diarahkan pada dua tujuan utama. Pertama, memberikan keadilan bagi korban melalui pertanggungjawaban dan ganti rugi yang memadai. Kedua, mencegah kecelakaan berulang melalui pembenahan sistem sertifikasi, pengawasan, dan penegakan hukum. Tanpa kedua tujuan tersebut, hukum hanya akan bekerja setelah korban jatuh, bukan mencegah agar kecelakaan tidak terjadi.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Pengaturan hukum sertifikasi kelaiklautan kapal dalam sistem pelayaran Indonesia telah diatur secara komprehensif melalui UU Pelayaran, PP Nomor 31 Tahun 2021, peraturan teknis kementerian, serta standar internasional seperti SOLAS, MARPOL, ISM Code, dan *Maritime Labour*



Convention. Pengaturan tersebut menempatkan kelaiklautan sebagai syarat substantif yang mencakup keselamatan kapal, pencegahan pencemaran, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak, status hukum kapal, manajemen keselamatan, dan manajemen keamanan. Pengaturan kecelakaan pelayaran juga menuntut adanya pemeriksaan dan penelusuran faktor penyebab agar rekomendasi keselamatan dapat mencegah kejadian berulang. Dengan demikian, masalah utama bukan ketiadaan norma, melainkan lemahnya implementasi dan sinkronisasi antara sertifikasi, inspeksi teknis, manifest, pengawasan pemuatan, dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.

2. Bentuk pelanggaran sertifikasi kelaiklautan kapal meliputi penggunaan sertifikat kedaluwarsa, sertifikat yang tidak sesuai kondisi faktual kapal, penerbitan sertifikat tanpa pemeriksaan memadai, manipulasi data muatan atau penumpang, pembiaran terhadap kelemahan manajemen keselamatan, serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar meskipun kapal tidak memenuhi persyaratan. Pelanggaran tersebut memiliki hubungan kausal dengan kecelakaan apabila berkaitan langsung dengan faktor penyebab, seperti kelebihan muatan, kerusakan mesin, alat keselamatan tidak memadai, awak kapal tidak kompeten, kegagalan stabilitas, atau lemahnya pengawasan sebelum kapal bertolak. Kasus KMP Yunicsee dan KM Sinar Bangun menunjukkan bahwa ketidaksinkronan antara dokumen, kondisi faktual kapal, manifest, dan izin berlayar dapat menjadi mata rantai terjadinya kecelakaan pelayaran.
3. Implikasi hukum pelanggaran sertifikasi kelaiklautan kapal bersifat multidimensional. Secara administratif, pelanggaran dapat berakibat pada peringatan, penahanan kapal, pembekuan atau pencabutan sertifikat, penolakan Surat Persetujuan Berlayar, denda administratif, atau pencabutan izin usaha. Secara perdata, korban atau ahli waris dapat menuntut ganti rugi atas dasar wanprestasi atau perbuatan melawan hukum. Secara pidana, nakhoda dapat dimintai pertanggungjawaban apabila mengetahui kapal tidak laik laut tetapi tetap melayarkan kapal. Pemilik kapal dan perusahaan pelayaran juga dapat dimintai pertanggungjawaban apabila pelanggaran terjadi karena kebijakan, kelalaian, pembiaran, atau budaya korporasi yang mengabaikan keselamatan. Pejabat pemeriksa dan Syahbandar dapat dimintai pertanggungjawaban apabila lalai atau menyalahgunakan kewenangan dalam proses sertifikasi dan penerbitan izin berlayar. Oleh karena itu, model pertanggungjawaban yang tepat adalah model berlapis dan multi-door enforcement.

Saran

1. Pemerintah perlu membangun sistem digital terpadu yang menghubungkan sertifikat kelaiklautan, hasil inspeksi, manifest, data awak kapal, status asuransi, kondisi teknis kapal, dan Surat Persetujuan Berlayar. Sistem tersebut harus mampu menolak secara otomatis penerbitan izin berlayar apabila terdapat sertifikat kedaluwarsa, data tidak sinkron, kapasitas terlampaui, atau inspeksi belum terpenuhi.
2. Penegakan hukum kecelakaan pelayaran harus menggunakan pendekatan multi-door system. Penyidikan tidak boleh berhenti pada nakhoda, tetapi harus menelusuri peran pemilik kapal, pengurus perusahaan, operator, petugas pemeriksa, Syahbandar, dan pihak lain yang berkontribusi terhadap kecelakaan melalui sanksi administratif, perdata, pidana, dan pertanggungjawaban korporasi secara proporsional.
3. Perusahaan pelayaran, Syahbandar, dan marine inspector perlu diwajibkan menerapkan sistem manajemen keselamatan yang dapat diaudit secara berkala. Perlindungan korban juga harus diperkuat melalui kewajiban asuransi, mekanisme ganti rugi cepat, prosedur klaim sederhana, pelatihan teknis, pengawasan etik, serta sanksi tegas terhadap kelalaian atau penyalahgunaan kewenangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Fikri, Rahul Adrian, Abdul Rahman Maulana Siregar, Fitri Rafianti, dan Senja Mawarni. "Implementation of a Restorative Approach in Child Criminal Rescue in Justice." *Proceeding International Conference of Science Technology and Social Humanities 1* (2022): 115–121.
- Hadjon, Philipus M. *Perlindungan Hukum bagi Rakyat di Indonesia*. Surabaya: Bina Ilmu, 1987.
- International Labour Organization. *Maritime Labour Convention, 2006, as amended*. Geneva: International Labour Organization, 2006.
- International Maritime Organization. *Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)*. Resolution MSC.255(84), 2008.

- International Maritime Organization. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) 73/78, as amended. London: International Maritime Organization
- International Maritime Organization. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended. London: International Maritime Organization.
- International Maritime Organization. International Safety Management (ISM) Code. IMO Resolution A.741(18), as amended.
- Indonesia. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- Indonesia. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
- Indonesia. Peraturan Mahkamah Agung Nomor 13 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penanganan Perkara Tindak Pidana oleh Korporasi.
- Indonesia. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.
- Indonesia. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Indonesia. Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan.
- Indonesia, Kementerian Perhubungan. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 61 Tahun 2019 tentang Kelaiklautan Kapal Penumpang Kecepatan Tinggi Berbendera Indonesia.
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Capaian Kinerja KNKT Tahun 2022. Jakarta: KNKT, 2022.
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Pelayaran Tenggelamnya KM Sinar Bangun 4 di Danau Toba, 18 Juni 2018. Jakarta: KNKT, 2018.
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Pelayaran Tenggelamnya KMP Yunicee di Perairan Selat Bali, 29 Juni 2021. Jakarta: KNKT, 2021.
- Mahkamah Pelayaran. Putusan Mahkamah Pelayaran Nomor HK.212/03/IX/MP.2023 tentang Kecelakaan Kapal Terbakarnya KM Express Cantika 77 di Perairan Naikliu, Kupang, Nusa Tenggara Timur, 24 Oktober 2022.
- Marzuki, Peter Mahmud. Penelitian Hukum. Edisi Revisi. Jakarta: Kencana, 2017.
- Moeljatno. Asas-Asas Hukum Pidana. Edisi Revisi. Jakarta: Rineka Cipta, 2008.
- Pintabar, Andar Jimmy, Fitri Rafianti, dan Yasmirah Mandasari Saragih. "Implementasi Sistem Pelayanan Kesehatan terhadap Pemenuhan Hak Kesehatan bagi Warga Binaan Pemasyarakatan." *Jurnal USM Law Review* 7, no. 1 (2024): 475–489
- Rafianti, Fitri, dan Rahul Adrian Fikri. "Perlindungan Hukum terhadap Sertifikasi Halal dengan Model Self Declare." *Scenario: Seminar of Social Sciences Engineering and Humaniora* (2023): 125–133.
- Reksodiputro, Mardjono. Pertanggungjawaban Pidana Korporasi. Jakarta: UI Press, 2015.
- Ridwan HR. Hukum Administrasi Negara. Edisi Revisi. Jakarta: Rajawali Pers, 2018.
- Siregar, Ihsan Muliadi, T. Riza Zarzani, Yohny Anwar, Hary Angga Sinaga, dan Fauzan. "Kajian Hukum Pidana terhadap atas Kelalaian Tenaga Medis di Masa Covid-19." *Scenario: Seminar of Social Sciences Engineering and Humaniora* (2020): 564–569.
- Sjahdeini, Sutan Remy. Ajaran Pidana: Tindak Pidana Korporasi dan Seluk-Beluknya. Jakarta: Kencana, 2017.
- Surbakti, Sangapta, T. Riza Zarzani, Bambang Fitrianto, Yohny Anwar, dan Hary Angga Sinaga. "Analisa Aspek Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Kecelakaan Tunggal Kendaraan Bermotor." *Scenario: Seminar of Social Sciences Engineering and Humaniora* (2020): 570–575.
- Tarigan, Fernando, Henry Aspan, Hotmaida Simanjuntak, T. Riza Zarzani, dan Yohny Anwar. "Analisa Pergulatan Hukum dan Fenomena Lingkaran Kehidupan Nelayan di Secanggang Langkat." *Scenario: Seminar of Social Sciences Engineering and Humaniora* (2020): 576–580.