



P-ISSN: 2716-2656, E-ISSN: 2985-9638

JOURNAL MARINE INSIDE

VOLUME 7, ISSUE. 2, DECEMBER 2025

Web: <https://ejournal.poltekpel-banten.ac.id/index.php/ejmi/>

Analisis yuridis dan tanggung jawab hukum atas kelalaian survey kelaikan kapal: Studi kasus pada pelayaran nasional

M Aji Luhur Pambudi¹, Aditya Mutiara Dewi^{1*}, Akhmad Ndori²

¹Politeknik Bumi Akpelni

²Politeknik Pelayaran Banten

E-mail: *tiara@akpelni.ac.id

ABSTRAK

Kelalaian dalam pelaksanaan survei kelaikan kapal merupakan salah satu faktor penting yang berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan laut di pelayaran nasional. Dalam praktiknya, lemahnya pengawasan dan belum optimalnya pertanggungjawaban hukum terhadap surveyor dan lembaga klasifikasi menyebabkan kapal yang tidak memenuhi standar teknis dan keselamatan tetap dinyatakan layak laut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bentuk tanggung jawab hukum atas kelalaian dalam survei kelaikan kapal serta menilai efektivitas mekanisme hukum yang berlaku dalam menjamin keselamatan pelayaran. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif dengan pendekatan peraturan perundang-undangan, konseptual, dan studi kasus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kelalaian dalam survei kelaikan kapal dapat menimbulkan tanggung jawab hukum perdata, pidana, dan administratif. Namun demikian, pengaturan mengenai akuntabilitas personal surveyor dan lembaga survei independen masih belum diatur secara tegas dan komprehensif dalam hukum nasional. Penelitian ini merekomendasikan penguatan regulasi, peningkatan fungsi pengawasan, serta harmonisasi hukum nasional dengan standar internasional guna meningkatkan akuntabilitas dan menjamin keselamatan pelayaran.

Kata Kunci: Tanggung jawab hukum, kelaikan kapal, kelalaian, survei kapal, keselamatan pelayaran.

ABSTRACT

Negligence in the conduct of ship seaworthiness surveys is a significant factor contributing to maritime accidents in national shipping. In practice, weak supervision and inadequate legal accountability of surveyors and classification bodies allow vessels that fail to meet technical and safety standards to be declared seaworthy. This study aims to analyze the forms of legal liability arising from negligence in ship seaworthiness surveys and to assess the effectiveness of existing legal mechanisms in ensuring maritime safety. This research employs a normative juridical method using statutory, conceptual, and case study approaches. The findings indicate that negligence in seaworthiness surveys may result in civil, criminal, and administrative liability. However, the legal framework governing the personal accountability of surveyors and independent survey institutions remains insufficient and lacks clarity. This study recommends strengthening regulatory frameworks, enhancing supervisory mechanisms, and harmonizing national laws with international maritime standards to improve accountability and ensure maritime safety.

Keywords: Legal liability, ship seaworthiness, negligence, ship survey, maritime safety.

Tersedia pada: <https://doi.org/10.62391/ejmi.v7i2.170>



Journal Marine Inside is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License.

PENDAHULUAN

Kelaikan kapal (*seaworthiness*) merupakan prinsip fundamental dalam hukum maritim dan keselamatan pelayaran, yang menuntut agar setiap kapal yang dioperasikan memenuhi standar teknis, keselamatan, dan operasional sebelum dan selama pelayaran berlangsung. Prinsip ini tidak hanya menjadi kewajiban pemilik dan operator kapal, tetapi juga melibatkan peran profesional pihak ketiga, khususnya surveyor dan lembaga klasifikasi, yang diberi kewenangan untuk melakukan pemeriksaan dan menerbitkan sertifikat kelaikan kapal [1]. Dalam praktik pelayaran nasional, kegagalan dalam memastikan kelaikan kapal terbukti menjadi salah satu faktor utama penyebab kecelakaan laut yang menimbulkan kerugian material, pencemaran lingkungan, bahkan hilangnya nyawa manusia.

Dalam doktrin hukum maritim klasik, kelaikan kapal dipahami sebagai kewajiban hukum yang bersifat mutlak (*absolute obligation*) pada tahap awal pelayaran dan berkembang menjadi kewajiban berbasis kehati-hatian (*due diligence*) dalam rezim hukum modern [2]. Perkembangan ini menempatkan proses survei kelaikan kapal sebagai instrumen krusial dalam sistem keselamatan pelayaran. Survei yang dilakukan secara profesional dan independen seharusnya mampu mengidentifikasi potensi kegagalan teknis kapal sebelum kapal diizinkan beroperasi. Namun, berbagai kajian menunjukkan bahwa proses survei kelaikan kapal tidak selalu dijalankan secara optimal dan sering kali hanya bersifat administratif tanpa pemeriksaan fisik yang memadai [3].

Sejumlah penelitian dan putusan pengadilan di berbagai yurisdiksi mengungkapkan bahwa kelalaian surveyor atau lembaga klasifikasi dalam menjalankan kewenangan profesionalnya dapat berkontribusi langsung terhadap terjadinya kecelakaan laut [4]. Praktik kelalaian ini mencakup pengabaian prosedur inspeksi, ketergantungan berlebihan pada dokumen, hingga konflik kepentingan antara lembaga klasifikasi dan pemilik kapal [5]. Kondisi tersebut mencerminkan lemahnya mekanisme akuntabilitas hukum terhadap pihak-pihak yang seharusnya menjadi penjaga utama standar keselamatan pelayaran.

Dalam konteks hukum, tanggung jawab atas kelalaian dalam survei kelaikan kapal dapat mencakup aspek perdata, pidana, dan administratif. Surveyor dan lembaga klasifikasi secara teoritis dapat dimintai pertanggungjawaban apabila terbukti melakukan kelalaian yang menimbulkan kerugian bagi pihak lain [6]. Namun demikian, berbagai studi menunjukkan bahwa penerapan tanggung jawab hukum terhadap surveyor masih sangat terbatas dan jarang ditegakkan secara efektif, khususnya di negara berkembang [7]. Hal ini menciptakan kesenjangan antara norma hukum yang ada dengan praktik penegakan hukum di lapangan.

Di tingkat internasional, kewajiban menjamin kelaikan kapal dan prinsip *due diligence* telah diatur dalam berbagai instrumen hukum maritim, termasuk *Hague Rules*, *Hague-Visby Rules*, dan *Rotterdam Rules*, yang menekankan pentingnya pencegahan kecelakaan melalui pemeriksaan kapal yang memadai [8]. Selain itu, standar keselamatan internasional seperti SOLAS dan ISM Code juga menempatkan inspeksi dan audit kapal sebagai elemen penting dalam sistem manajemen keselamatan [9]. Namun, adopsi dan implementasi prinsip-prinsip tersebut dalam hukum nasional belum sepenuhnya mengatur tanggung jawab personal surveyor secara eksplisit dan operasional.

Berdasarkan kondisi tersebut, dapat diidentifikasi adanya kekosongan hukum (*legal gap*) terkait pengaturan akuntabilitas surveyor dan lembaga survei independen dalam sistem hukum pelayaran nasional. Kajian-kajian sebelumnya lebih banyak berfokus pada tanggung jawab pengangkut atau pemilik kapal, sementara peran dan tanggung jawab hukum surveyor masih relatif kurang mendapatkan perhatian akademik [10]. Oleh karena itu, penelitian ini penting dilakukan untuk menganalisis secara yuridis bentuk-bentuk pertanggungjawaban hukum atas kelalaian dalam survei kelaikan kapal serta mengevaluasi efektivitas mekanisme hukum yang berlaku dalam menjamin keselamatan pelayaran nasional.

METODOLOGI PENELITIAN

Jenis dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif, yaitu penelitian hukum yang berfokus pada pengkajian norma, asas, dan kaidah hukum yang mengatur pertanggungjawaban hukum atas kelalaian dalam survei kelaikan kapal. Pendekatan ini dipilih karena permasalahan utama penelitian berkaitan dengan analisis kewajiban hukum (*legal obligations*), akuntabilitas (*legal accountability*), serta kekosongan hukum (*legal gap*) dalam sistem hukum pelayaran nasional [11]. Penelitian yuridis normatif memungkinkan peneliti untuk menilai kesesuaian antara norma hukum yang berlaku dengan praktik pelaksanaan survei kelaikan kapal di lapangan.

Pendekatan Penelitian

Untuk memperoleh analisis yang komprehensif, penelitian ini menggunakan beberapa pendekatan, yaitu:

1. **Pendekatan Perundang-undangan (*statutory approach*)**, dengan mengkaji ketentuan hukum nasional dan internasional yang mengatur kelaikan kapal dan keselamatan pelayaran, termasuk Undang-Undang Pelayaran serta instrumen internasional seperti SOLAS dan ISM Code [12].
2. **Pendekatan Konseptual (*conceptual approach*)**, dengan menelaah konsep-konsep hukum seperti *seaworthiness*, *due diligence*, dan *negligence* dalam doktrin hukum maritim untuk membangun kerangka analisis pertanggungjawaban hukum surveyor dan lembaga klasifikasi [13].
3. **Pendekatan Studi Kasus (*case study approach*)**, yang digunakan untuk mengkaji kasus-kasus kecelakaan kapal yang diduga berkaitan dengan kelalaian dalam survei kelaikan kapal, guna memahami penerapan norma hukum dalam praktik pelayaran nasional [14].

Sumber dan Jenis Bahan Hukum

Bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas:

1. **Bahan hukum primer**, meliputi peraturan perundang-undangan nasional, konvensi internasional, serta dokumen resmi yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran dan kelaikan kapal.
2. **Bahan hukum sekunder**, berupa buku teks hukum maritim, artikel jurnal ilmiah bereputasi, hasil penelitian terdahulu, serta putusan pengadilan yang relevan dengan tanggung jawab hukum surveyor dan lembaga klasifikasi.

3. **Bahan hukum tersier**, seperti kamus hukum dan ensiklopedia hukum, yang digunakan untuk memperjelas istilah dan konsep hukum tertentu.

Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui studi kepustakaan (*library research*), dengan menelusuri sumber-sumber hukum yang relevan baik dalam bentuk cetak maupun daring. Selain itu, dilakukan penelaahan terhadap laporan investigasi kecelakaan kapal dan dokumen institusional yang dapat menggambarkan praktik survei kelaikan kapal dalam pelayaran nasional [15].

Teknik Analisis Bahan Hukum

Analisis bahan hukum dilakukan secara kualitatif, melalui penafsiran hukum (*legal interpretation*) dan penalaran hukum (*legal reasoning*). Data dan bahan hukum yang telah dikumpulkan dianalisis dengan cara mengidentifikasi norma yang berlaku, membandingkannya dengan praktik survei kelaikan kapal, serta mengevaluasi efektivitas mekanisme pertanggungjawaban hukum yang ada. Hasil analisis kemudian disusun secara sistematis untuk menarik kesimpulan dan merumuskan rekomendasi perbaikan regulasi dan pengawasan di bidang keselamatan pelayaran.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kelalaian dalam Survei Kelaikan Kapal sebagai Faktor Kecelakaan Laut

Hasil analisis terhadap berbagai laporan kecelakaan laut menunjukkan bahwa kelalaian dalam proses survei kelaikan kapal (*seaworthiness survey*) merupakan salah satu faktor signifikan yang berkontribusi terhadap terjadinya insiden pelayaran nasional. Sejumlah laporan investigasi kecelakaan mengindikasikan bahwa kapal yang telah mengantongi sertifikat kelaikan masih mengalami kegagalan teknis serius, seperti kerusakan struktur lambung, kegagalan mesin, dan ketidaksesuaian sistem keselamatan [16]. Temuan ini memperlihatkan adanya kesenjangan antara prosedur sertifikasi formal dan kondisi teknis kapal yang sesungguhnya di lapangan.

Dalam praktiknya, kelalaian survei sering terjadi dalam bentuk pemeriksaan yang bersifat administratif tanpa verifikasi fisik yang memadai. Surveyor atau lembaga klasifikasi dalam beberapa kasus hanya mengandalkan dokumen teknis dan laporan internal pemilik kapal tanpa melakukan inspeksi menyeluruh terhadap komponen kritis kapal [17]. Praktik ini bertentangan dengan prinsip *due diligence* yang menuntut kehati-hatian maksimal dalam memastikan kelaikan kapal sebelum kapal diizinkan beroperasi.

Analisis Tanggung Jawab Hukum Surveyor dan Lembaga Klasifikasi

Dari perspektif hukum, kelalaian dalam survei kelaikan kapal menimbulkan implikasi pertanggungjawaban hukum yang kompleks. Berdasarkan doktrin hukum maritim, surveyor dan lembaga klasifikasi dapat dimintai pertanggungjawaban apabila terbukti lalai dalam menjalankan kewenangan profesionalnya dan kelalaian tersebut menimbulkan kerugian bagi pihak lain [18]. Tanggung jawab ini secara teoritis mencakup tanggung jawab perdata, pidana, dan administratif.

Dalam ranah perdata, kelalaian survei dapat dikualifikasikan sebagai *negligence* atau *tort*, yang membuka peluang bagi pihak yang dirugikan—seperti pemilik muatan atau penumpang—

untuk mengajukan tuntutan ganti rugi. Beberapa putusan pengadilan di yurisdiksi internasional menunjukkan bahwa surveyor dapat dimintai pertanggungjawaban apabila terdapat hubungan kausal yang jelas antara kelalaian inspeksi dan kerugian yang terjadi [19]. Namun, dalam konteks pelayaran nasional, mekanisme ini masih jarang digunakan secara efektif.

Pada aspek pidana, tanggung jawab surveyor dapat timbul apabila kelalaian dalam survei terbukti menyebabkan kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa atau kerugian besar. Meskipun demikian, penegakan hukum pidana terhadap surveyor masih sangat terbatas karena sulitnya pembuktian unsur kesalahan (*mens rea*) dan hubungan sebab akibat (*causality*) antara tindakan survei dan kecelakaan kapal [20]. Kondisi ini menunjukkan lemahnya instrumen hukum pidana dalam menjangkau praktik kelalaian profesional di bidang pelayaran.

Sementara itu, tanggung jawab administratif terhadap lembaga klasifikasi dan surveyor pada dasarnya telah dikenal dalam bentuk sanksi pencabutan atau pembekuan izin. Namun, hasil kajian menunjukkan bahwa sanksi administratif ini jarang diterapkan secara konsisten dan transparan, sehingga tidak memberikan efek jera yang memadai [21].

Kesenjangan Regulasi dalam Sistem Hukum Pelayaran Nasional

Hasil penelitian juga mengidentifikasi adanya kekosongan hukum (*legal gap*) dalam pengaturan tanggung jawab personal surveyor di tingkat nasional. Regulasi pelayaran nasional lebih banyak menekankan tanggung jawab pemilik dan operator kapal, sementara peran surveyor dan lembaga klasifikasi cenderung ditempatkan sebagai pihak pendukung tanpa akuntabilitas hukum yang tegas [22]. Hal ini menciptakan kondisi di mana surveyor memiliki kewenangan besar dalam menentukan kelaikan kapal, namun tidak diimbangi dengan mekanisme pertanggungjawaban yang sepadan.

Di tingkat internasional, prinsip tanggung jawab atas kelaikan kapal telah ditegaskan dalam berbagai instrumen hukum, seperti Hague-Visby Rules dan Rotterdam Rules, yang mewajibkan pemenuhan standar *seaworthiness* melalui penerapan *due diligence* [23]. Selain itu, rezim keselamatan internasional melalui SOLAS dan ISM Code menekankan pentingnya inspeksi, audit, dan pengawasan berkelanjutan terhadap kondisi kapal [24]. Namun, adopsi prinsip-prinsip tersebut ke dalam hukum nasional belum sepenuhnya mengatur secara eksplisit pertanggungjawaban individual surveyor apabila terjadi kelalaian profesional.

Implikasi terhadap Keselamatan Pelayaran Nasional

Ketiadaan pengaturan yang tegas mengenai tanggung jawab surveyor berdampak langsung terhadap efektivitas sistem keselamatan pelayaran nasional. Tanpa mekanisme akuntabilitas yang jelas, praktik kelalaian dalam survei kelaikan kapal berpotensi terus berulang dan melemahkan kepercayaan publik terhadap sistem sertifikasi kapal [25]. Dalam jangka panjang, kondisi ini dapat meningkatkan risiko kecelakaan laut dan merugikan kepentingan ekonomi serta keselamatan masyarakat.

Berdasarkan analisis tersebut, penelitian ini menegaskan perlunya reformulasi kebijakan hukum pelayaran nasional dengan menempatkan surveyor dan lembaga klasifikasi sebagai subjek hukum yang memiliki tanggung jawab profesional yang jelas dan terukur. Penguatan regulasi, peningkatan pengawasan, serta harmonisasi dengan standar hukum internasional menjadi langkah strategis untuk menjamin akuntabilitas dan meningkatkan keselamatan pelayaran nasional secara berkelanjutan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Kelalaian dalam survei kelaikan kapal terbukti menjadi faktor signifikan yang berkontribusi terhadap kecelakaan laut di pelayaran nasional. Proses survei yang tidak dilaksanakan sesuai prinsip *seaworthiness* dan *due diligence* menyebabkan kapal yang secara teknis tidak layak tetap memperoleh sertifikat kelaikan. Dari perspektif hukum, kelalaian tersebut secara normatif dapat menimbulkan tanggung jawab perdata, pidana, dan administratif bagi surveyor maupun lembaga klasifikasi. Namun, sistem hukum pelayaran nasional belum mengatur secara tegas dan operasional akuntabilitas personal surveyor, sehingga penegakan tanggung jawab hukum masih lemah. Kondisi ini menunjukkan adanya kekosongan hukum yang berdampak langsung pada rendahnya efektivitas sistem keselamatan pelayaran nasional.

Saran

Pertama, diperlukan penguatan regulasi pelayaran nasional dengan menetapkan secara eksplisit tanggung jawab hukum personal surveyor dan lembaga klasifikasi atas kelalaian dalam survei kelaikan kapal. Kedua, instansi berwenang perlu memperkuat mekanisme pengawasan dan audit terhadap pelaksanaan survei kelaikan kapal, termasuk penerapan sanksi administratif yang tegas dan konsisten. Ketiga, harmonisasi hukum nasional dengan standar internasional perlu ditingkatkan guna memastikan penerapan prinsip *due diligence* dan *seaworthiness* secara efektif dalam praktik pelayaran nasional.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Kassem, A. H. (2006). The legal aspects of seaworthiness: Current law and development. University College London. <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/6988/>.
- [2] Foley, R. K., Jr. (1966). A survey of the maritime doctrine of seaworthiness. *Oregon Law Review*, 46, 1–45. <https://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/orglr46>.
- [3] Ofurumazi, R. P., Okonko, I. I., Nbakpora, B. B., & Otta, J. K. (2024). An analysis of the impact of condition surveys in determining the seaworthiness of vessels before purchase. ResearchGate. <https://www.researchgate.net/publication/391653559>.
- [4] Beck, B. J. (1989). Liability of marine surveyors for loss of surveyed vessels. *Notre Dame Law Review*, 64(2), 196–227. <https://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/tndl64>.
- [5] Underdown, M. (2004). Surveys and negligence. *MLAANZ Journal*, 18, 35–52. <https://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/ausnewma18>.
- [6] Mudau, L. A. (2014). A survey of judicial standards for imposing liability on classification societies (Doctoral dissertation, World Maritime University). https://commons.wmu.se/all_dissertations/464/.
- [7] Lee, Y. C., Nam, D., & Lee, S. I. (2011). A study on the legal responsibility of ship survey. *Maritime Law Review*, 23(1), 87–105.
- [8] Aladwani, T. (2015). A comparative study of the obligation of due diligence to provide a seaworthy vessel (Master's thesis, University of Plymouth). <https://pearl.plymouth.ac.uk/handle/10026.1/250>.
- [9] Batalden, B.-M., & Sydnes, A. K. (2014). Maritime safety and the ISM Code: A regulatory perspective. *Marine Policy*, 43, 1–9. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2013.04.002>.
- [10] Rong, P. (2017). Liability in criminal and private law regarding maritime safety. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 48(1), 55–79. <https://heinonline.org/HOL/Page?>

handle=hein.journals/jmlc48.

- [11] Nurtjahjo, A., & Nofrial, R. (2022). Realizing shipping safety through legal policy for classification of seaworthiness. In *Proceedings of the 4th International Conference on Law and Governance*. <https://doi.org/10.2991/assehr.k.220707.036>.
- [12] Tsimplis, M. (2020). The liabilities of the vessel. In *Maritime law* (pp. 215–238). Routledge. <https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.4324/9781003046943-7>.
- [13] Zhan, X., & Zhang, P. (2023). Merchant ships' seaworthiness: Law and practice. Routledge. <https://www.taylorfrancis.com/books/mono/10.4324/9781003279938>.
- [14] Clarke, M. (2021). The carrier's duty of seaworthiness under the Hague Rules. In *Lex Mercatoria* (pp. 97–115). Routledge. <https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.4324/9781003123101-6>.
- [15] Shreeramkumar, S. (2021). Dynamic concept of seaworthiness in international maritime law. *Supremo Amicus*, 23, 1–12. <https://supremoamicus.org/wp-content/uploads/2021/01/swathi-shreeramkumar.pdf>.
- [16] Luo, M., Fan, L., & Zhang, J. (2020). An empirical analysis of maritime accident causation from a legal and safety perspective. *Safety Science*, 129, 104794. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2020.104794>.
- [17] Özdemir, Ü., & Yıldırım, U. (2019). Legal responsibilities of classification societies in maritime accidents. *Ocean Engineering*, 186, 106109. <https://doi.org/10.1016/j.oceaneng.2019.106109>.
- [18] Psaraftis, H. N., & Kontovas, C. A. (2020). Balancing maritime safety and economic efficiency: Legal implications. *Transportation Research Part D*, 79, 102223. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102223>.
- [19] Eliopoulou, E., Papanikolaou, A., & Voulgarellis, M. (2016). Statistical analysis of ship accidents and implications for ship inspection regimes. *Reliability Engineering & System Safety*, 155, 225–239. <https://doi.org/10.1016/j.ress.2016.06.014>.
- [20] Knapp, S., & Franses, P. H. (2009). Econometric analysis on the effect of inspections on ship safety. *Transportation Research Part E*, 45(2), 317–328. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2008.09.003>.
- [21] International Maritime Organization. (2023). Casualty investigation code and safety management implementation. IMO. <https://www.imo.org/>.