



KOMPABILITAS PERATURAN MARITIM INDONESIA TERHADAP HUKUM MARITIM INTERNASIONAL PADA KASUS KECELAKAAN KM DUMAI EXPRESS 10 TAHUN 2009

Daffa Naufal Aryaputra*, Lazarus Tri Setyawanta Rebala, Peni Susetyorini

Program Studi S1 Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro

*E-mail: dn.aryaputra.legal@gmail.com

Abstrak

Pelayaran di Indonesia adalah salah satu sistem transportasi yang sering digunakan karena negara ini berbentuk kepulauan. Dalam pengoperasiannya, kapal membutuhkan manajemen keselamatan dan keamanan yang optimal guna memberikan pelayanan yang terbaik pada para penumpangnya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah pengaturan keselamatan dan keamanan pelayaran di Indonesia didasarkan pada ketentuan hukum maritim internasional dan mengetahui penerapan pengaturan keselamatan pelayaran di Indonesia terhadap peristiwa tenggelamnya KM Dumai Express 10 di Perairan Provinsi Kepulauan Riau. Metode pendekatan yang digunakan yaitu metode pendekatan yuridis-normatif dengan spesifikasi penelitian deskriptif analitis. Data sekunder yang digunakan dalam penulisan hukum ini diperoleh dengan menggunakan metode studi dokumen dan studi kepustakaan, serta kemudian menggunakan analisis metode preskriptif. Penelitian ini menghasilkan kesimpulan bahwa pengaturan mengenai keselamatan dan keamanan pelayaran Indonesia sudah didasarkan pada Hukum Maritim Internasional secara optimal seperti peraturan standarisasi konstruksi kapal, sistem manajemen keselamatan kapal, dan kewajiban kelengkapan keselamatan pada kapal. Meskipun demikian, peristiwa tenggelamnya KM. Dumai Express 10 di perairan Provinsi Kepulauan Riau pada tahun 2009 belum diterapkan secara optimal akibat ketidakpatuhan perusahaan produsen dan operator kapal terhadap peraturan keselamatan pelayaran Indonesia. Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah kewajiban mutlak bagi semua pihak yang memiliki kepentingan dalam transportasi perairan baik kargo maupun penumpang. Melalui budaya keselamatan dan keamanan pelayaran Indonesia, diharapkan dapat mengurangi angka kecelakaan yang diakibatkan oleh kelalaian para pihak industri pelayaran.

Kata kunci: Keselamatan Keamanan Pelayaran; Hukum Maritim Internasional; Kasus KM Dumai Express 10.

Abstract

Shipping in Indonesia is one of the most commonly used modes of transport due to the country's archipelagic nature. In their operations, ships require optimal safety and security management in order to provide the best possible service to their passengers. The objective of this study is to determine whether maritime safety and security regulations in Indonesia are based on international maritime law provisions and to examine the application of these regulations in relation to the sinking of the KM Dumai Express 10 in the waters of the Riau Islands Province. The research methodology employed is a legal-normative approach with a descriptive-analytical research design. The secondary data used in this legal study were obtained through document study and library research, followed by a prescriptive analysis. This study concluded that Indonesia's regulations on maritime safety and security are already optimally based on international maritime law, such as regulations on ship construction standards, ship safety management systems, and the obligation to provide safety equipment on board ships. Nevertheless, the sinking of the KM Dumai Express 10 in the waters of the Riau Islands Province in 2009 occurred because the ship's manufacturer and operator had failed to comply with Indonesian shipping safety regulations. Maritime safety and security are an absolute priority for all stakeholders in the waterborne transport sector, whether for cargo or passengers. It is hoped that Indonesia's maritime safety and



security culture will help reduce the number of accidents caused by negligence on the part of the shipping industry.

Keyword: *Maritime Safety and Security; International Maritime Law; KM Dumai Express 10 Case.*

I. PENDAHULUAN

Dewasa ini, kapal tetap menjadi salah satu moda transportasi utama di Indonesia. Hal tersebut terjadi dikarenakan kondisi geografis Indonesia yang berbentuk kepulauan. Oleh karena itu, pelayaran adalah kegiatan umum masyarakat Indonesia sejak zaman dahulu. Pelayaran tentunya adalah aktivitas yang memiliki risiko. Risiko yang dapat terjadi adalah kecelakaan kapal, terorisme, sabotase, dan hal-hal lainnya. Kecelakaan kapal yang acapkali terjadi dapat disebabkan oleh berbagai faktor seperti kondisi alam, kendala teknis, kelalaian manusia (*human error*), serta pengawasan regulasi yang tidak ketat.¹

Pada faktor pengawasan regulasi yang tidak ketat, pemerintah sebagai pembuat kebijakan memiliki peran penting dengan cara meningkatkan pengawasan terhadap kapal-kapal yang tidak memenuhi standar untuk berlayar. Hal ini terjadi karena setiap kendala yang timbul terhadap transportasi laut akan memberikan kerugian kepada banyak pihak seperti penumpang, pengirim kargo, dan kelompok-kelompok yang memiliki intensi dalam pelayaran di Indonesia. Indonesia sendiri telah memiliki peraturan khusus mengenai pelayaran yang di dalamnya memuat mengenai keselamatan dan keamanan pelayaran yang tertuang dalam Undang-Undang No. 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.²

Contoh yang dapat disajikan dari kecelakaan dalam pelayaran adalah kasus tenggelamnya KM (Kapal Motor) Dumai Express 10 di Perairan Pulau Iyu Kecil, Tanjung Balai Karimun, Kepulauan Riau.³ KM Dumai Express 10 direncanakan akan menuju ke Dumai, Riau dan berangkat dari Pelabuhan Sekupang, Kota Batam pada tanggal 22 November 2009. Setibanya di perairan antara Pulau Karimun Kecil dengan Pulau Nipa, KM Dumai Express 10 menghadapi cuaca buruk dan menyebabkan timbulnya celah air pada badan kapal yang menyebabkan kapal tenggelam.

¹ Y. Aryuni, I. Noer, Wismaningsih, *Hukum Laut Pengaturannya dalam Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia*, (Purwokerto: Penerbit Universitas Jenderal Soedirman), 2022).

² R. Harnoli, S. Arif, I. H. Budhi, S. A. Soeboer, "Penentuan Faktor Dominan Penyebab Kecelakaan di Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok", *Albacore*, Vol. 1, No. 3, (Oktober 2017), 281-282, Diakses melalui <https://journal.ipb.ac.id/index.php/pspalbacore/article/download/19023/13317> pada tanggal 10 Mei 2025 pukul 16.13 WIB.

³ Komite Nasional Keselamatan Transportasi Indonesia, "Laporan Akhir KNKT-09-11-04-03 Investigasi Kecelakaan Kapal Laut Tenggelamnya K.M. 'Dumai Express 10 Di Perairan Pulau Iyu Kecil, Tanjung Balai Karimun, Kepulauan Riau 22 November 2009", 2010, diakses di <https://knkt.go.id/Repo/Files/Laporan/Pelayaran/2009/KNKT.09.11.04.03%20Dumai%20Express%2010.pdf> pada tanggal 15 Mei 2025 pukul 15.06 WIB.

Berdasarkan kondisi tersebut, sebanyak 42 penumpang dinyatakan meninggal dunia sedangkan 33 penumpang lainnya tidak diketahui nasibnya. Analisa KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) menyebutkan bahwa cuaca buruk, faktor kelalaian, serta kesalahan manusia (*human error*) yang menyebabkan KM Dumai Express 10 tenggelam.

Penelitian ini berangkat dari banyaknya kasus kecelakaan dalam pelayaran dengan contoh konkret yang disebutkan penulis yaitu kecelakaan KM Dumai Express 10. Kejadian ini tentu menimbulkan kerugian baik secara materil maupun imateril kepada korban, perusahaan kapal, dan negara. Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini merumuskan dua permasalahan pokok: (1) Apakah pengaturan mengenai Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Indonesia didasarkan pada ketentuan Hukum Maritim Internasional? (2) Bagaimana implikasi dari penerapan pengaturan Keselamatan Pelayaran Indonesia terhadap kasus tenggelamnya KM Dumai Express 10 di Perairan Provinsi Kepulauan Riau? Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah peraturan pelayaran Indonesia didasarkan pada hukum maritim internasional dan mengetahui implikasi penerapan peraturan pelayaran Indonesia terhadap kasus tenggelamnya KM Dumai Express 10 di perairan Prov. Kepulauan Riau pada tahun 2009.

Penelitian ini memiliki perbedaan dengan penelitian sebelumnya (1) Hermawan Sri Nur Rony (2025, Skripsi Universitas Marinir AMNI Semarang). Penelitian yang berjudul "Analisis Pengaruh Pengawasan, Pelaksanaan Terhadap Kinerja Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Transportasi Laut (Studi Kasus Pada BAKAMLA RI di Wilayah Perairan Manado)" berfokus pada sisi teknis dari pengaturan keselamatan dan keamanan pelayaran Indonesia. (2) Prayoga Dwi Utomo (2023, Universitas Islam Sultan Agung). Penelitian yang berjudul "Peran Syahbandar dalam Penegakan Hukum dan Pengawasan Keselamatan Keamanan Pelayaran (Studi Kasus di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas)" berfokus pada peran suatu instansi dalam pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran.

II. METODE PENELITIAN

Metode penelitian hukum ini menggunakan pendekatan yuridis-normatif yang bersumber dari data sekunder. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian hukum menggunakan studi kepustakaan dan studi dokumen dengan menelaah bahan pustaka dan instrumen hukum terkait objek penelitian. Penelitian ini mengacu pada suatu aturan hukum, doktrin hukum, serta prinsip hukum yang disesuaikan dengan permasalahan/isu hukum yang diteliti.⁴ Spesifikasi dari penelitian hukum ini adalah deskriptif analitis yang mendeskripsikan secara sistematis dan akurat mengenai teori hukum, prinsip hukum, peraturan hukum, maupun sumber akademis lain untuk memberikan analisis mengenai permasalahan yang diteliti. Data

⁴ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*. (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2005), 3.

yang sudah terkumpul dianalisis secara kualitatif, yang berarti data diolah dan dipaparkan dalam bentuk kalimat/narasi yang runtut dan logis.⁵

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kompabilitas Pengaturan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran di Indonesia Berdasarkan Hukum Maritim Internasional

Untuk melihat bagaimana pengimplementasian pengaturan keselamatan dan keamanan pelayaran Indonesia terhadap hukum maritim internasional, dilakukan komparasi di antara keduanya. Berikut merupakan poin-poin analisis dari kedua instrumen hukum tersebut:

a. Tanggung Jawab Negara

Peraturan mengenai tanggung jawab negara pada peraturan keselamatan dan keamanan pelayaran Indonesia termaktub pada Undang-Undang No. 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, sedangkan untuk hukum maritim internasional termaktub pada Peraturan 1 huruf (b) Konvensi SOLAS 1974.

b. Tanggung Jawab Perusahaan

Peraturan mengenai tanggung jawab perusahaan pada peraturan keselamatan dan keamanan Indonesia termaktub pada Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 23 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, sedangkan untuk hukum maritim internasional termaktub pada Peraturan 2 huruf (b) Konvensi SOLAS 1974.

c. Peraturan mengenai Sertifikasi Keselamatan Pelayaran

Peraturan mengenai sertifikasi keselamatan pelayaran pada peraturan keselamatan dan keamanan Indonesia termaktub pada Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 23 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, sedangkan pada hukum maritim internasional termaktub pada Peraturan 3 Nomor (1) dan Peraturan 4 Nomor (3) Bab IX Amandemen Konvensi SOLAS 1974, *Section A A/VII/1* No. 1 Konvensi STCW.

d. Kewajiban Sertifikasi Keamanan Pelayaran

Peraturan mengenai kewajiban sertifikasi keamanan pelayaran pada peraturan keselamatan dan keamanan Indonesia termaktub pada Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi (*Non Convention Vessel Standard*) Berbendera Indonesia, sedangkan pada hukum

⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004), 127.

maritim internasional termatub pada Peraturan 4 Nomor (1) dan (2) Bab XI-2 Amandemen Konvensi SOLAS 1974.

e. Peraturan mengenai sekoci, perahu penyelamat, dan perahu penyelamat cepat

Peraturan mengenai sekoci, perahu penyelamat, dan perahu penyelamat cepat pada peraturan keselamatan dan keamanan Indonesia termaktub pada Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi (*Non Convention Vessel Standard*) Berbendera Indonesia, sedangkan pada hukum maritim internasional termatub pada *Section A-VI/2* No. (1) dan (5) Konvensi STCW.

f. Peraturan mengenai standarisasi rute pelayaran

Peraturan mengenai standarisasi rute pelayaran pada peraturan keselamatan dan keamanan Indonesia termaktub pada Peraturan Menteri Perhubungan No. 40 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 129 Tahun 2016 tentang Alur Pelayaran di Laut dan Bangunan dan/atau Instalasi di Perairan, sedangkan pada hukum maritim internasional termatub pada Peraturan 10 Nomor (1) Bab V Konvensi SOLAS 1974.

g. Peraturan mengenai Nomor Identifikasi Kapal

Peraturan mengenai nomor identifikasi kapal pada peraturan keselamatan dan keamanan Indonesia termaktub pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, sedangkan pada hukum maritim internasional termatub pada Peraturan 3 Nomor (2) Bab XI-1 Amandemen Konvensi SOLAS 1974/

h. Peraturan mengenai Kode ISPS

Peraturan mengenai kode ISPS pada peraturan keselamatan dan keamanan Indonesia termaktub pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, sedangkan pada hukum maritim internasional termatub pada Peraturan 4 Nomor (1) dan (2) Bab XI-2 Amandemen Konvensi SOLAS 1974.

i. Peraturan mengenai penyediaan kelengkapan (*lifejacket*) penyelamat pada kapal

Peraturan mengenai penyediaan kelengkapan (*lifejacket*) penyelamat pada kapal di peraturan keselamatan dan keamanan Indonesia termaktub pada Peraturan Menteri Perhubungan No. 25 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan, sedangkan pada hukum maritim internasional termatub pada Peraturan 22 Nomor (1) Bab III Amandemen Konvensi SOLAS.

j. Peraturan mengenai prosedur pelatihan keadaan darurat

Peraturan mengenai prosedur pelatihan darurat di peraturan keselamatan dan keamanan Indonesia termaktub pada Peraturan Menteri Perhubungan No. 25 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan, sedangkan pada hukum maritim internasional termatub pada Peraturan 19 Nomor (1) dan (2) Bab III Amandemen Konvensi SOLAS, *Section A A/VI/I* No. 1 Konvensi STCW.

B. Implikasi Penerapan Pengaturan Keselamatan Pelayaran Indonesia terhadap kasus tenggelamnya KM Dumai Express 10 di Perairan Provinsi Kepulauan Riau

Investigasi KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) yang didasarkan pada Surat Perintah Tugas No. KNKT/012/V/SPT.KL/09 tanggal 23 November 2009 menyebutkan beberapa hal yang berkontribusi terhadap kecelakaan KM Dumai Express 10 tersebut, antara lain adalah konstruksi kapal KM Dumai Express 10. Hal ini menjadi suatu problematika dikarenakan keseluruhan material yang digunakan adalah FRP (*Fibre Reinforced Plastic*) yang mana di titik-titik tertentu pada kapal diharuskan untuk menggunakan material yang kuat, serta tidak terdaftar di Biro Klasifikasi Indonesia. Tentunya hal ini melanggar Peraturan Pemerintah No. 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran Pasal 36 ayat (3) huruf a dan b dan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi (*Non Convention Standard Vessel*) Berbendera Indonesia Pasal 1 ayat (2) yang membahas mengenai standar konstruksi kapal serta Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 61 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 7 Tahun 2013 tentang Kewajiban Klasifikasi bagi Kapal Berbendera Indonesia pada Badan Klasifikasi Pasal 2 ayat (1) yang membahas mengenai kewajiban pendaftaran klasifikasi kapal pada badan klasifikasi yang ditunjuk pemerintah yaitu PT BKI (Badan Klasifikasi Indonesia)⁶.

Kecakapan dan kompetensi nakhoda KM Dumai Express 10 juga menjadi salah satu faktor tragedi naas ini terjadi. Nakhoda tidak menggunakan pengalaman dan kecakapannya untuk mengendalikan kapal ketika terjadi peringatan prakiraan cuaca dari BMKG (Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika) mengenai cuaca buruk di Selat Malaka. Hal ini memiliki pengaruh terhadap tenggelamnya KM Dumai Express 10, sehingga nakhoda dapat dikatakan menyalahi Undang-Undang No. 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 137 ayat (6) mengenai persyaratan kemampuan yang wajib dimiliki oleh nakhoda⁷.

⁶ Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), *Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal Laut: Tenggelamnya KM Dumai Express 10 di Perairan Pulau Iyu Kecil, Tanjung Balai Karimun, Kepulauan Riau*, (Jakarta: Departemen Perhubungan Republik Indonesia, 2010), 18

⁷ *Ibid.*, hlm. 20

Pemahaman kode ISM (*International Safety Management*) oleh awak kapal juga turut memengaruhi terjadinya tenggelamnya KM Dumai Express 10. Kemampuan awak kapal dalam mengendalikan penumpang saat situasi panik juga dinilai sangat minim. Para penumpang akhirnya mengambil tindakan evakuasi mandiri tanpa adanya arahan resmi dari kru kapal. Keterangan dari korban selamat mempertegas bahwa tidak ada instruksi penyelamatan yang diberikan oleh awak kapal selama proses tenggelam. Selain itu awak kapal tidak melakukan upaya pengendalian kerusakan (*damage control*) untuk memitigasi volume air yang masuk ke ruang akomodasi. Kelalaian tersebut diduga kuat terjadi karena awak kapal kurang mendapatkan pelatihan kondisi darurat yang memadai. Hal ini memberikan bukti bahwa awak kapal tidak menerapkan budaya *safety culture* dalam pelayaran. Hal ini tentu menyalahi Peraturan Pemerintah No. 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran Pasal 50 ayat (1) dan (2) mengenai persyaratan mengenai kompetensi awak kapal⁸.

Rute pelayaran KM Dumai Express 10 yang berbeda turut berpengaruh dalam tenggelamnya KM Dumai Express 10. Izin operasional yang disetujui oleh Kepala Kantor Pelabuhan Batam pada 5 Oktober 2009 hanya mencakup trayek Sekupang menuju Tanjung Balai Karimun dan Tanjung Pinang. Persetujuan ini berlaku terbatas hingga 31 Desember 2009 dan melarang pihak operator mengubah trayek secara sepihak. Prosedur mengenai perubahan jadwal operasi kapal wajib diajukan paling lambat satu bulan sebelum masa berlaku jadwal berakhir. Namun pada pelaksanaannya KM Dumai Express 10 tetap beroperasi melayani rute Sekupang menuju Dumai meskipun menyalahi izin trayek yang telah diterbitkan. Hal ini tentu melanggar Peraturan Menteri Perhubungan No. 40 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 129 Tahun 2016 tentang Alur Pelayaran di Laut dan Bangunan dan/atau Instalasi di Perairan Pasal 3 ayat (1) mengenai sistem rute kapal⁹.

IV. KESIMPULAN

Pengaturan mengenai keselamatan dan keamanan pelayaran Indonesia sudah didasarkan pada Hukum Maritim Internasional secara optimal. Hal ini dapat dilihat dari Undang-Undang No. 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran beserta peraturan turunannya sudah mengatur cakupan pengaturan keselamatan dan keamanan yang diatur oleh IMO di beberapa konvensi seperti SOLAS 1974 beserta amandemennya dan STCW 1978 beserta amandemennya. Sudah barang tentu, implementasi berbagai ketentuan internasional tersebut harus didasarkan pada kepentingan nasional (*national interest*) Indonesia.

Penerapan pengaturan keselamatan pelayaran Indonesia pada kasus tenggelamnya KM Dumai Express 10 di Provinsi Kepulauan Riau pada tahun 2009

⁸ *Ibid.*, hlm. 22

⁹ *Ibid.*, hlm. 25



belum diterapkan secara optimal. Hal ini dapat terlihat dari tidak terdaftarnya KM Dumai Express 10 pada Badan Klasifikasi Indonesia, pengetahuan awak kapal mengenai ISM terlihat cukup kurang, dan kompetensi nakhoda yang perlu dipertanyakan mengingat nakhoda tersebut justru mengikuti saran dari pemilik kapal yang tidak memiliki sertifikasi nakhoda yang diterima oleh nakhoda tersebut. Selain itu, faktor-faktor seperti SDM awak kapal, penerapan *Safety Culture* juga menjadi penghambat diterapkannya pengaturan keselamatan pelayaran Indonesia pada kasus tenggelamnya KM Dumai Express 10 ini.

Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah kewajiban mutlak bagi semua pihak yang memiliki kepentingan dalam transportasi perairan baik kargo maupun penumpang. Sehubungan dengan keselamatan dan keamanan pelayaran, diperlukan kesadaran hukum penuh terhadap semua pihak agar persyaratan pendukung keselamatan dan keamanan pelayaran yang diatur dalam peraturan nasional dan internasional dapat terpenuhi.

Tragedi tenggelamnya KM Dumai Express 10 di Perairan Provinsi Kepulauan Riau adalah kasus yang cukup lampau karena terjadi pada tahun 2009. Dewasa ini, masih cukup sering dijumpai kasus kecelakaan kapal baru seperti tragedi KM Sakinah yang tenggelam di Perairan Labuan Bajo pada tahun 2025 yang cukup tersorot karena salah satu korbannya adalah pelatih olahraga kelas dunia. Oleh karena itu, penerapan peraturan nasional mengenai keselamatan dan keamanan pelayaran yang mengacu pada Hukum Maritim Internasional harus ditinjau lebih dalam terutama pada faktor *Safety Culture*. Hal ini menjadi penting karena kesadaran hukum bagi semua pihak yang berkecimpung dalam industri pelayaran untuk aspek keselamatan dan keamanan pelayaran. Demi terwujudnya penerapan optimal dalam keselamatan dan keamanan pelayaran yang sesuai dengan hukum nasional Indonesia maupun Hukum Maritim Internasional maka diperlukan suatu kultur atau budaya yang dapat menjadi kebiasaan bagi para pelaku industri pelayaran. Melalui budaya keselamatan dan keamanan pelayaran Indonesia (*Indonesia Safety Marine Culture*), diharapkan dapat mengurangi angka kecelakaan yang diakibatkan oleh kelalaian para pihak industri pelayaran termasuk tindakan preventif pencegahan aksi terorisme di laut. Hal ini akan menjadikan terwujudnya kepercayaan dan kenyamanan masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi laut.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004), 127.

Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*. (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2005), 3



Y. Aryuni, I. Noer, Wismaningsih, *Hukum Laut Pengaturannya dalam Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia*, (Purwokerto: Penerbit Universitas Jenderal Soedirman), 2022).

Jurnal

R. Harnoli, S. Arif, I. H. Budhi, S. A. Soeboer, "Penentuan Faktor Dominan Penyebab Kecelakaan di Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok", *Albacore*, Vol. 1, No. 3, (Oktober 2017), 281-282, Diakses melalui <https://journal.ipb.ac.id/index.php/pspalbacore/article/download/19023/13317p> ada tanggal 10 Mei 2025 pukul 16.13 WIB.

Laporan/Dokumen Publik

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), *Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal Laut: Tenggelamnya KM Dumai Express 10 di Perairan Pulau Iyu Kecil, Tanjung Balai Karimun, Kepulauan Riau*, (Jakarta: Departemen Perhubungan Republik Indonesia, 2010)