



STATUS HUKUM KAPAL TENGGELAM (*SHIPWRECK*) DAN TANGGUNG JAWAB HUKUM PEMILIK: STUDI KASUS KM DAHLIYA F3 DI PERAIRAN KALIMANTAN TIMUR

Divya Wulan Mentari^{1*}, M Zaini²

¹Program Studi Administrasi Bisnis Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas
Mulawarman Kalimantan Timur

²Program Studi Administrasi Bisnis Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas
Mulawarman Kalimantan Timur

*Penulis Korespondensi: wulandiva807@gmail.com

Abstract. *The inland waterway transportation system is a vital logistical artery in East Kalimantan, particularly along the Mahakam River. However, administrative non-compliance and poor safety enforcement often lead to maritime accidents. This study analyzes the transformation of a vessel's legal status post-sinking and evaluates the shipowner's subsequent legal liabilities under Indonesian national shipping laws and ratified international conventions. Using a qualitative, normative-empirical research method, this study examines Law Number 17 of 2008 on Shipping and Presidential Regulation Number 80 of 2020 on the Ratification of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007, through the lens of the KM Dahliya F3 sinking on February 12, 2026. The findings show that the sinking of a vessel transforms its legal status from a registered navigation asset into a wreck, triggering mandatory deletion from the ship registry and voiding any associated mortgages. Under strict liability doctrine, the owner is solely responsible for removing the wreck within 180 days to protect navigational safety and prevent pollution. This study highlights a critical enforcement gap between mandatory international wreck removal insurance and practical compliance for traditional inland vessels, exacerbated by passenger manifest discrepancies. It recommends that local authorities enforce strict pre-departure audits, mandate insurance, and strictly monitor capacity limits to prevent future maritime casualties.*

Keywords: *inland waterways; legal liability; nairobi convention; shipwreck; vessel status.*

Abstrak. Sistem transportasi perairan daratan merupakan urat nadi logistik yang sangat vital di Kalimantan Timur, terutama di sepanjang Sungai Mahakam. Namun, ketidakpatuhan administratif dan lemahnya penegakan keselamatan sering kali memicu kecelakaan maritim. Penelitian ini menganalisis transformasi status hukum kapal pascatenggelam dan mengevaluasi tanggung jawab hukum pemilik kapal berdasarkan hukum pelayaran nasional Indonesia serta konvensi internasional yang diratifikasi. Dengan menggunakan metode penelitian kualitatif yuridis-normatif, studi ini mengkaji Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2020 tentang Pengesahan *Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007*, melalui pisau analisis kasus tenggelamnya KM Dahliya F3 pada 12 Februari 2026. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tenggelamnya kapal mengubah status hukumnya dari aset navigasi terdaftar menjadi kerangka kapal (*wreck*), yang mewajibkan pencoretan dari daftar kapal serta menghapus hipotek yang melekat. Berdasarkan doktrin tanggung jawab mutlak (*strict liability*), pemilik kapal wajib melakukan penyingkiran kerangka kapal dalam waktu 180 hari demi keselamatan navigasi dan pencegahan pencemaran. Studi ini mengungkap adanya kesenjangan penegakan hukum antara kewajiban asuransi penyingkiran kerangka kapal internasional dengan kepatuhan riil kapal perairan daratan tradisional yang kerap diperparah oleh manipulasi manifes penumpang. Disarankan agar otoritas pelabuhan memperketat audit kelaiklautan prapelayaran, mewajibkan kepemilikan asuransi, dan mengawasi batas kapasitas muatan secara ketat.

Kata kunci: konvensi nairobi; perairan daratan; status kapal; tanggung jawab hukum; tenggelam.

1. LATAR BELAKANG

Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia sangat bergantung pada sektor pelayaran guna menghubungkan wilayah-wilayahnya (Pinantoan et al., 2024). Di wilayah pedalaman seperti Provinsi Kalimantan Timur, transportasi perairan daratan, khususnya Sungai Mahakam, berfungsi sebagai urat nadi logistik dan mobilitas demografis yang menghubungkan Kota Samarinda dengan daerah hulu seperti Kutai Kartanegara, Kutai Barat, hingga Mahakam Ulu (Pinantoan et al., 2024). Namun, tingginya intensitas pelayaran sungai ini berbanding lurus dengan tingginya risiko kecelakaan akibat kelalaian operasional, anomali cuaca, dan lemahnya pengawasan (Rahardian et al., 2023). Sebagai contoh komparatif di Kalimantan Timur, tragedi tenggelamnya kapal ferry KMP Muchlisa di perairan Teluk Balikpapan-Penajam pada tanggal 5 Mei 2025 yang merenggut nyawa dua orang kru kapal (Times Indonesia, 2025) menegaskan pentingnya akuntabilitas dan jaminan tanggung jawab dari pemilik kapal terhadap para korban serta pemulihan lingkungan sekitar.

Setiap kapal yang tenggelam di perairan daratan tidak hanya menimbulkan kerugian materiil seketika, tetapi juga melahirkan residu persoalan hukum jangka panjang terkait keberadaan kerangka kapal (*shipwreck*) yang kandas di dasar alur pelayaran (Arcinius et al., 2023). Bangkai kapal tersebut bertransmutasi dari aset transportasi bernilai tinggi menjadi benda halangan bawah air yang mengancam keselamatan navigasi kapal lain serta kelestarian ekologi sungai (Rizkia & Fardiansyah, 2023). Berdasarkan hukum positif Indonesia, yaitu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pemilik kapal memegang tanggung jawab mutlak (*strict liability*) untuk menyingkirkan kerangka kapal dan muatannya dalam tenggat waktu paling lambat 180 hari sejak kapal dinyatakan tenggelam (Republik Indonesia, 2008). Namun dalam praktiknya, biaya evakuasi bawah air (*salvage*) yang sangat besar sering kali membuat pemilik kapal mangkir dari kewajibannya (Pinantoan et al., 2024).

Guna memperkuat kepastian finansial dalam penyingkiran kerangka kapal, Indonesia telah meratifikasi *Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007* melalui Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2020 (Republik Indonesia, 2020). Ratifikasi ini mengharuskan setiap kapal dengan tonase kotor minimal 35 Gross Tonnage (GT) untuk memiliki jaminan asuransi penyingkiran kerangka (*Wreck Removal Insurance*) guna memungkinkan klaim langsung (*direct action*) oleh negara kepada

penjamin (Rizkia & Fardiansyah, 2023). Namun, penerapan standar internasional ini ke dalam yurisdiksi pelayaran sungai domestik di daerah menghadapi kesenjangan regulasi yang besar (*regulatory gap*), mengingat mayoritas kapal sungai beroperasi dengan izin lokal dan tingkat pengawasan keselamatan yang minim (Koswara et al., 2024).

Urgensi penelitian ini dipicu oleh sebuah insiden faktual, yaitu tenggelamnya Kapal Motor (KM) Dahliya F3 pada Kamis, 12 Februari 2026, pukul 16.30 WITA di kawasan Ulak Besar, Desa Rantau Hempang, Kecamatan Muara Kaman, Kabupaten Kutai Kartanegara (Detikcom, 2026). Kapal taksi penumpang berbahan besi bermesin turbo ini karam di jalur Sungai Mahakam yang dangkal akibat kelebihan muatan sembako dan penumpang (Detikcom, 2026). Penyelidikan pascainsiden menunjukkan adanya diskrepansi fatal di mana manifes kapal hanya mencatat 36 penumpang, namun kenyataannya kapal mengangkut 52 orang di atas dek (Detikcom, 2026). Kerugian materiil ditaksir mencapai Rp2 miliar dan bangkai kapal besi tersebut kini menjadi ancaman navigasi di alur Sungai Mahakam (Detikcom, 2026). Penelitian ini bertujuan untuk menguji status hukum kapal pascatenggelam dan menganalisis operasionalisasi tanggung jawab hukum pemilik kapal KM Dahliya F3 berdasarkan regulasi nasional dan konvensi internasional yang berlaku di perairan daratan Kalimantan Timur.

2. KAJIAN TEORITIS

Konstruksi hukum maritim menempatkan kapal sebagai objek hukum yang memiliki kedudukan *sui generis*. Berdasarkan Pasal 314 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPperdata) serta Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal dengan ukuran minimal 7 GT dipersamakan secara hukum sebagai benda tidak bergerak (*immovable property*). Konsekuensinya, kapal wajib melalui proses pendaftaran resmi untuk memperoleh Tanda Kebangsaan dan legalitas bendera negara (*flag state*) (Koswara et al., 2024). Karena diperlakukan sebagai benda tidak bergerak, kapal dapat dijadikan objek jaminan utang melalui lembaga hipotek kapal yang dicatatkan dalam Buku Daftar Induk Pendaftaran Kapal.

Eksistensi legal kapal sebagai benda tidak bergerak sangat bergantung pada kelayakan fisik dan fungsinya sebagai sarana navigasi di atas air. Doktrin hukum maritim menegaskan bahwa apabila kapal mengalami kecelakaan fatal hingga tenggelam secara permanen (*total loss*), entitas tersebut bertransmutasi menjadi kerangka kapal (*shipwreck/wreck*) dan seketika kehilangan hakikat keperdataannya sebagai kapal

(Pinantoan et al., 2024). Perubahan ontologis ini memicu prosedur pencoretan kapal (*deletion of registry*) dari daftar induk pendaftaran kapal nasional (Koswara et al., 2024). Tindakan hukum ini menghapus status kebangsaan kapal dan mengharuskan pelaksanaan *roya hipotek*, di mana hak agunan kebendaan kreditur di-roya demi hukum karena objek jaminannya telah musnah secara fisik (Pinantoan et al., 2024).

Ketika kapal berubah status menjadi kerangka kapal, hukum maritim mengaktifkan Doktrin Tanggung Jawab Mutlak (*strict liability*) terhadap pemilik kapal terdaftar (*registered owner*). Melalui asas *strict liability*, pemilik kapal dapat dimintai pertanggungjawaban hukum penuh atas bahaya navigasi atau pencemaran yang ditimbulkan oleh kerangka kapalnya tanpa penuntut perlu membuktikan adanya unsur kesalahan (*fault*) atau kelalaian (*negligence*) (Rahardian et al., 2023). Konsep ini merupakan derivasi dari *polluter pays principle* yang dispesifikasikan dalam hukum maritim menjadi *owner pays principle* (Rizkia & Fardiansyah, 2023). Berdasarkan Pasal 203 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, pemilik kapal memikul kewajiban absolut untuk mengangkat kerangka kapal beserta muatannya dalam batas waktu maksimal 180 hari sejak kapal tenggelam.

Di level internasional, jaminan finansial atas pelaksanaan tanggung jawab ini diatur oleh *Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007* (Konvensi WRC 2007) yang mewajibkan kepemilikan asuransi penyingkiran kerangka kapal (*compulsory wreck removal insurance*) serta memberikan hak tuntutan langsung (*direct action*) kepada otoritas negara untuk menagih biaya salvage langsung kepada pihak perusahaan asuransi (Rizkia & Fardiansyah, 2023). Penelitian terdahulu oleh Rahardian et al. (2023) dan Arcinius et al. (2023) secara konsisten menyimpulkan bahwa asuransi penyingkiran kerangka kapal merupakan instrumen krusial dalam memitigasi risiko finansial kecelakaan pelayaran. Namun, terdapat celah analisis (*gap analysis*) yang signifikan dalam literatur ilmiah saat ini, di mana mayoritas studi memfokuskan pembahasannya pada pelayaran niaga lintas samudra (*ocean-going*), sedangkan kajian mengenai implementasi asuransi penyingkiran kerangka dan tanggung jawab mutlak pemilik kapal pada sektor pelayaran sungai dan perairan daratan (*inland waterways*) masih sangat terbatas.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif-empiris dengan pendekatan deskriptif-analitis. Pendekatan yuridis normatif digunakan untuk mengkaji keselarasan sinkronisasi regulasi antara Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dengan Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2020 tentang Ratifikasi Konvensi Nairobi 2007. Data sekunder atau bahan hukum yang digunakan dalam studi kepustakaan ini mencakup bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder berupa buku teks hukum maritim, jurnal, serta skripsi/tesis hukum pelayaran.

Pendekatan empiris kualitatif diintegrasikan melalui studi kasus kecelakaan maritim di perairan daratan Kalimantan Timur, secara khusus berfokus pada insiden tenggelamnya KM Dahliya F3 di Muara Kaman pada tanggal 12 Februari 2026. Data empiris terkait kronologi, penyebab kecelakaan, manifestasi penumpang, dan respons administratif Dinas Perhubungan dikumpulkan melalui teknik dokumentasi dan analisis isi (*content analysis*) terhadap pemberitaan dari portal media nasional yang kredibel. Data yang terkumpul dianalisis secara kualitatif-deduktif untuk menghasilkan argumentasi hukum yang komprehensif mengenai pertanggungjawaban pemilik kapal di perairan pedalaman.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kronologi dan Kausalitas Kecelakaan KM Dahliya F3 di Sungai Mahakam

Kecelakaan yang dialami KM Dahliya F3 pada hari Kamis, 12 Februari 2026 pukul 16.30 WITA di kawasan Ulak Besar, Desa Rantau Humpang, Kecamatan Muara Kaman, Kabupaten Kutai Kartanegara (Detikcom, 2026), merupakan manifestasi nyata dari bahaya kelebihan muatan (*overloading*) pada sistem pelayaran sungai tradisional. Kapal besi bermesin turbo yang melayani rute jarak jauh dari Pelabuhan Samarinda menuju Long Bagun, Mahakam Ulu ini (Azhar Aza, 2020; Azhar Aza, 2023) dilaporkan mendadak mengalami mati mesin di tengah perairan sungai yang sedang surut dan dangkal (Detikcom, 2026). Hilangnya daya dorong propulsi menyebabkan kapal dihantam arus deras Sungai Mahakam, kehilangan kendali stabilitas melintang, oleng ke sisi kanan, dan karam sepenuhnya ke dasar sungai (Detikcom, 2026). Detik-detik oleng dan tenggelamnya kapal tersebut terekam secara jelas oleh kamera warga sekitar (Kompas TV Riau, 2026).

Penyelidikan teknis awal menunjukkan bahwa kapal membawa muatan kargo berupa bahan sembako dan kebutuhan harian dalam volume yang melampaui kapasitas angkut maksimum kapal (*overloaded*) (Detikcom, 2026). Sebelum berangkat, lambung timbul (*freeboard*) kapal diperkirakan hanya tersisa sekitar 30 sentimeter (Detikcom, 2026). Rasio lambung timbul yang sangat kritis ini menyebabkan pergeseran titik berat kapal (*center of gravity*) ke atas secara tidak wajar. Akibatnya, ketika kapal mati mesin dan dihantam arus dinamis, momen pemulih (*righting moment*) kapal menjadi negatif, memicu instabilitas statis yang menyebabkan luapan air sungai langsung menginvasi palka kapal (Detikcom, 2026). Faktor kesalahan manusia (*human error*) juga terbukti dari adanya kecurangan administratif (*maladministrasi*) terkait manifestasi penumpang.

Meskipun seluruh 52 jiwa di atas kapal berhasil dievakuasi dalam keadaan selamat oleh warga setempat menggunakan perahu *ketinting* (Detikcom, 2026), manipulasi data manifes ini merupakan pelanggaran berat terhadap standar keselamatan pelayaran. Penambahan penumpang ilegal di dermaga transit sepanjang rute sungai tanpa melakukan revisi manifes tidak hanya melanggar tata laksana administrasi pelayaran, tetapi secara fisika juga memberikan tambahan beban dinamis yang mempercepat kolapsnya kurva stabilitas KM Dahliya F3 (Detikcom, 2026).

B. Metamorfosis Status Hukum Kapal Pascatenggelam

Karamnya KM Dahliya F3 secara permanen di dasar Sungai Mahakam mengaktifkan perubahan status hukum kebendaan yang bersangkutan secara drastis. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, setiap kapal yang dinyatakan musnah atau tenggelam secara permanen wajib dicoret dari Buku Daftar Induk Pendaftaran Kapal melalui prosedur pencoretan kapal (*deletion of registry*) (Koswara et al., 2024). Secara *de jure*, proses pencoretan ini mengakhiri status KM Dahliya F3 sebagai sarana navigasi yang berhak mengibarkan bendera Indonesia. Nomenklatur hukumnya turun kasta dari objek niaga bergerak menjadi sebatas *Kerangka Kapal* atau *Wreck* yang dikategorikan sebagai benda halangan bawah air (Pinantoan et al., 2024).

Pencoretan status kapal akibat kecelakaan ini membawa konsekuensi perdata yang masif bagi kreditur pelayaran. Jika KM Dahliya F3 sebelumnya diikat dengan jaminan utang melalui hipotek kapal, maka musnahnya fisik kapal tersebut

mengharuskan dilakukannya *roya hipotek* atau pencoretan hak kebendaan kreditur dalam daftar induk pendaftaran kapal (Pinantoan et al., 2024). Kreditur perbankan kehilangan hak eksekusi jaminan fisiknya secara mutlak, sehingga hak tagihannya beralih pada klaim polis asuransi kerangka kapal (*Hull and Machinery*) jika pemilik mengasuransikan kapalnya (Pinantoan et al., 2024). Di sisi yurisdiksi publik, benda halangan berupa bangkai besi KM Dahliya F3 di dasar Sungai Mahakam sepenuhnya beralih di bawah pengawasan otoritas negara untuk dievakuasi demi kelancaran navigasi publik (Arcinius et al., 2023).

C. Konstruksi Strict Liability dan Ultimatum Waktu 180 Hari

Doktrin hukum maritim meletakkan beban pembersihan alur pelayaran secara mutlak di pundak pemilik kapal. Berdasarkan Pasal 203 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pemilik kapal wajib menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan pelayaran paling lama 180 hari kalender sejak kapal dinyatakan tenggelam. Pemilik kapal KM Dahliya F3 memegang tanggung jawab hukum penuh secara *strict liability* (tanggung jawab mutlak) atas seluruh biaya pekerjaan bawah air (*salvage*) untuk mengangkat bangkai kapalnya (Rahardian et al., 2023). Pemilik tidak dapat menggunakan pembelaan keadaan darurat atau *force majeure* karena terbukti bersalah melakukan kelalaian berupa pemuatan kargo berlebih (*overloading*) (Detikcom, 2026).

Sanksi pidana dan denda administratif yang ketat membayangi pengabaian kewajiban ini. Berdasarkan Pasal 321 UU Pelayaran, pemilik kapal yang tidak menyingkirkan kerangka kapalnya dalam batas waktu 180 hari diancam dengan pidana penjara maksimal 1 tahun dan denda paling banyak Rp200.000.000. Lebih lanjut, merujuk pada Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, jika bangkai kapal tersebut dibiarkan dan memicu kecelakaan sekunder bagi kapal lain yang melintas di Muara Kaman, pemilik wajib membayar ganti rugi penuh atas kerugian pihak ketiga tersebut (Koswara et al., 2024). Jika batas waktu 180 hari terlewati, pemerintah berhak mengangkat kerangka kapal tersebut dan membebaskan seluruh biaya operasionalnya secara sepihak kepada pemilik kapal.

D. Kesenjangan Ratifikasi Konvensi Nairobi di Wilayah Perairan Daratan

Meskipun Indonesia telah meratifikasi *Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007* melalui Perpres Nomor 80 Tahun 2020 yang mewajibkan kepemilikan asuransi penyingkiran kerangka kapal (*Wreck Removal Insurance*) bagi kapal dengan ukuran minimal 35 GT, implementasi aturan ini pada sektor pelayaran sungai Kalimantan Timur masih menghadapi kendala besar (*regulatory enforcement gap*) (Rizkia & Fardiansyah, 2023). Berdasarkan Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor AL.801/1/2 Phb 2014, kewajiban asuransi ini mengikat seluruh kapal motor berbobot 35 GT ke atas yang beroperasi di perairan Indonesia (Pinantoan et al., 2024).

Kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa kapal-kapal tradisional di Sungai Mahakam sering kali beroperasi tanpa perlindungan asuransi tanggung jawab hukum pihak ketiga (*Protection & Indemnity/P&I*) maupun asuransi penyingkiran kerangka (Koswara et al., 2024). Banyak operator kapal memandang kepemilikan asuransi ini sebagai beban finansial tambahan ketimbang perlindungan aset (Pinantoan et al., 2024). Apabila KM Dahliya F3 terbukti berlayar tanpa mengantongi sertifikat jaminan asuransi *wreck removal* yang sah, hal ini tidak hanya membuktikan pelanggaran hukum oleh pemilik kapal, tetapi juga kelalaian pengawasan (*omission*) dari syahbandar pelabuhan daerah yang meloloskan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) (Koswara et al., 2024). Ketiadaan asuransi ini mempersulit proses eksekusi pengangkatan bangkai kapal paska kecelakaan karena pemilik kapal dapat dengan mudah mendaftarkan kepailitan perusahaannya guna lari dari biaya *salvage* yang bernilai miliaran rupiah (Pinantoan et al., 2024).

E. Respons Kebijakan Pascakecelakaan dan Implikasinya

Menanggapi tenggelamnya KM Dahliya F3 di Muara Kaman, Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur bertindak cepat dengan merilis Surat Edaran Kedaruratan Nomor 500.11.30.2/0396/DISHUB/PELAYARAN-ASDP/2026. Edaran instruksional tersebut memerintahkan seluruh pengelola dermaga sungai untuk memperketat pengawasan keberangkatan kapal, melaksanakan audit visual kelaiklautan prapelayaran, serta melarang keberangkatan kapal yang terindikasi melebihi batas kapasitas muatan kargo maupun jumlah penumpang (Kompas TV Riau, 2026). Otoritas pelabuhan juga diinstruksikan untuk memantau fluktuasi tinggi muka air sungai dan kondisi arus harian guna mencegah kecelakaan di titik rawan dangkal.

Namun demikian, respons administratif ini dinilai masih bersifat reaktif-superfisial karena belum menyentuh penegakan hukum konkret terkait penyingkiran bangkai kapal KM Dahliya F3 yang masih kandas di dasar sungai. Berdasarkan pembagian kewenangan desentralisasi, penanganan navigasi sungai berada di bawah yurisdiksi pemerintah daerah, namun sertifikasi keselamatan kapal, tata kelola pekerjaan bawah air (*salvage*), dan pengawasan asuransi tetap berada di bawah kendali Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan (Pinantoan et al., 2024). Sinergi lintas sektoral yang harmonis antara Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) daerah dengan Kesyahbandaran pusat sangat dibutuhkan untuk segera menerbitkan Surat Perintah Penyingkiran Kerangka Kapal resmi kepada pemilik KM Dahliya F3 guna memulai hitung mundur tenggat waktu 180 hari (Koswara et al., 2024).

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Tenggelamnya KM Dahliya F3 secara permanen di Sungai Mahakam pada tanggal 12 Februari 2026 memicu metamorfosis status hukum kebendaan kapal secara seketika. Kapal bertransmutasi dari aset transportasi bergerak menjadi kerangka kapal (*shipwreck*) yang wajib dicoret dari buku pendaftaran kapal nasional (*deletion of registry*) serta mengharuskan pelaksanaan *roya hipotek*. Berdasarkan doktrin tanggung jawab mutlak (*strict liability*) yang tertuang dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pemilik kapal memikul kewajiban absolut untuk menyingkirkan kerangka kapal dan sisa muatannya dalam jangka waktu paling lambat 180 hari sejak tenggelam. Kelalaian pemilik berupa praktik kelebihan muatan (*overloading*) dan manipulasi manifes penumpang menggugurkan dalil pembelaan keadaan memaksa (*force majeure*). Tragedi ini mengekspos adanya kesenjangan penegakan hukum yang lebar antara mandat ratifikasi Konvensi Nairobi 2007 (Perpres Nomor 80 Tahun 2020) mengenai asuransi wajib penyingkiran kerangka dengan realitas kepatuhan kapal perairan daratan tradisional di tingkat daerah.

Disarankan kepada Dinas Perhubungan Kalimantan Timur dan Kantor Kesyahbandaran setempat untuk meninggalkan pendekatan reaktif dan mulai menerapkan pengawasan kelaiklautan yang proaktif. Hal ini mencakup pelaksanaan audit fisik dan manifes penumpang secara kaku di setiap pelabuhan keberangkatan dan persinggahan sebelum menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar. Pemerintah daerah juga harus secara

tegas mewajibkan kepemilikan asuransi penyingkiran kerangka kapal (*Wreck Removal Insurance*) bagi setiap kapal komersial berbobot 35 GT ke atas sebagai syarat mutlak perpanjangan izin trayek tahunan, tanpa memandang batasan yurisdiksi perairan daratan atau laut. Untuk penelitian masa depan, disarankan untuk mengkaji kelayakan finansial pembentukan skema dana jaminan bersama (*protection and indemnity pool*) khusus bagi operator kapal sungai tradisional guna menutupi risiko biaya *salvage* bawah air di perairan daratan yang fluktuatif.

DAFTAR REFERENSI

- Arcinius, B. R., Rizkia, N. D., & Fardiansyah, H. (2023). Removal of Ship Skeleton Based on Ratification of Nairobi International Convention on The Removal of Wrecks 2007 in Indonesia. *Indonesian Journal of Contemporary Multidisciplinary Research*, 2(4), 747-758.
- Asmarinanda, A. (2020). Tanggung Jawab Yuridis Pemilik Kapal Atas Kecelakaan Kapal. *Jurnal Hukum Maritim*, 4(2), 45-56.
- Azhar Aza. (2020, December 14). *KM. DAHLIYA F3, the second iron ship to sail the Mahakam River, is a turbo-powered vessel en rout...* YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=PRzoFjV5_ao
- Azhar Aza. (2023, December). *Meet the ship KM DAHLIYA F3 in Mahakam ulu.* YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=GlrFAckx2yg>
- Detikcom. (2026, February 12). *KM Dahliya F3 Tenggelam di Sungai Mahakam gegara Kelebihan Muatan.* Detikcom. <https://www.detik.com/kalimantan/berita/d-8353488/km-dahliya-f3-tenggelam-di-sungai-mahakam-gegara-kelebihan-muatan>
- Kompas TV Riau. (2026, February). *The Moment the KM Dahlia F3 Vessel Swerved and Sunked in Kutai Kartanegara, Allegedly Overloaded.* YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=esqGVIT8DMo>
- Koswara, I. Y., Nurtjahjo, A., Chandra, A., & Royani, E. (2024). *Penegakan Hukum Atas Kecelakaan Kapal Berbasis Prinsip Ultimum Remedium.* Purwokerto: Penerbit Amerta Media.
- Pinantoan, T., Widiarty, W. S., & Tehupeiry, A. (2024). Analisis Yuridis Tentang Tanggung Jawab Owner Kapal dalam Terjadinya Kecelakaan Kapal. *Action Research Literate*, 8(7), 1-10.
- Rahardian, M., Tehupeiry, A., & Widiarty, W. S. (2023). Implementasi Tanggung Jawab Pemilik Kapal Untuk Menyingkirkan Kerangka Kapal Yang Mengganggu Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Syntax Idea*, 5(12), 2681-2699.
- Republik Indonesia. (2008). *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.* Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64.
- Republik Indonesia. (2020). *Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2020 tentang Pengesahan Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (Konvensi Internasional Nairobi Mengenai Penyingkiran Kerangka Kapal, 2007).* Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 181.
- Rizkia, N. D., & Fardiansyah, H. (2023). Penerapan Kebijakan Asuransi Nairobi Penyingkiran Kerangka Kapal Berdasarkan Ratifikasi Konvensi Internasional Penyingkiran Kapal 2007 di Indonesia. *Jurnal Hukum Sasana*, 9(2), 253-266.
- Times Indonesia. (2025, May 6). *Kapal Fery KMP Muchlisa Tenggelam, KSOP Pastikan Tanggung Jawab Pemilik Kapal kepada Korban.* Times Indonesia. <https://timesindonesia.co.id/peristiwa-daerah/537944/kapal-fery-kmp-muchlisa-tenggelam-ksop-pastikan-tanggung-jawab-pemilik-kapal-kepada-korban>