



E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

<http://epaper.dpr.go.id>

Judul : Rentetan Tragedi Kelam di Perairan Indonesia
Tanggal : Kamis, 17 September 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : -

Tenggelamnya KM Tampomas II dikenang sebagai tragedi kemanusiaan yang sangat memilukan. Kini, tragedi kecelakaan menimpa KMP Virgo Transport 8.

Oleh Vina Oktavia

Indonesia merupakan negara kepulauan yang mengandalkan transportasi laut sebagai penghubung antarpulau. Setiap hari, ada ratusan kapal yang berlayar melintasi perairan Indonesia, mengangkut jutaan penumpang dan logistik. Di balik geliat aktivitas itu, berbagai catatan kelam kecelakaan kapal telah tercatat merenggut ratusan nyawa.

Berdasarkan catatan Kompas, tenggelamnya KM Tampomas II dikenang sebagai tragedi kemanusiaan yang paling memilukan. Peristiwa pada 27 Januari 1981 itu merupakan sejarah paling hitam bagi dunia maritim Indonesia. Musibah ini menelan 369 jiwa, baik penumpang maupun awaknya.

KM Tampomas II mengangkut 1.054 penumpang dan 82 awak kapal. Kapal yang baru dioperasikan enam bulan oleh PT Pelni itu bertolak dari Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta, Sabtu pagi (24 Januari 1981) dengan tujuan Ujung Pandang (Makassar).

Keesokan harinya, pada 25 Januari 1981 sekitar pukul 23.00 Wita, kapal penumpang sekaligus angkutan barang (mobil) ini terbakar pada lokasi 220 mil laut (407 kilometer) menuju Pelabuhan Makassar, hingga akhirnya tenggelam pada Selasa, 27 Januari 1981. Peristiwa ini tercatat sebagai musibah terbesar dalam sejarah maritim nasional.

Tragedi kecelakaan lainnya adalah tenggelamnya KM Teratai Prima 0 di perairan Baturoro, Kabupaten Majene, Sulawesi Barat, pada 11 Januari 2009. Tercatat sekitar 250 orang hilang, 2 orang tewas, dan 35 penumpang lainnya ditemukan selamat dalam tragedi tersebut.

Catatan Kompas juga menunjukkan, cukup banyak kecelakaan laut yang terjadi di wilayah perairan bagian tengah dan timur Indonesia. Pada 19 Juli 2007, misalnya, Kapal Motor (KM) Mutiara Indah juga tenggelam di perairan Majene. Sehari kemudian, 20 Juli 2007, KM Fajar Mas tenggelam sekitar 60 mil (11 km) dari Pantai Tanjung Rangas. Kedua kapal ini berangkat dari Sangkulirang, Kalimantan Timur, menuju Awerange, Kabupaten Barru, Sulawesi Selatan.

Lintas Merak-Bakauheni

Lintas penyeberangan Merak-Bakauheni juga tak luput dari insiden kecelakaan kapal. Pada 28 Januari 2011, Kapal Motor Penumpang (KMP) Laut Teduh 2 terbakar di sekitar perairan Pulau Tempurung. Insiden itu merenggut 13 korban jiwa dan 72 penumpang lainnya terluka.

Kemudian, pada 26 September 2026, KMP Bahuga Jaya tenggelam setelah bertabrakan dengan MV Norgas Cathinka. Sebanyak 7 orang meninggal dan 30 orang dilaporkan hilang akibat insiden tersebut.

Pada 6 Mei 2023, giliran KMP Royce 1 yang terbakar di alur Penyeberangan Merak, Provinsi Banten, ke Bakauheni, Provinsi Lampung. Beruntung, tidak ada korban jiwa dalam insiden itu. Sebanyak 456 penumpang berhasil dievakuasi.

Tragedi kecelakaan laut kembali terulang saat KMP Virgo Transport 8, yang terbalik di Laut Jawa dekat, pada Minggu (13/6/2026). Insiden itu menambah panjang daftar kecelakaan laut yang terjadi di perairan Indonesia. Hingga kini, 6 orang dilaporkan meninggal, 108 dievakuasi dalam kondisi selamat, dan 129 orang lainnya masih dalam pencarian.

Kepala Badan SAR Nasional (Basarnas) Marsekal Madya TNI Mohammad Syafii mengatakan, upaya pencarian terus dilanjutkan dengan melibatkan unsur udara dan laut, serta lebih dari 1.000 personel. Unsur udara diperkuat enam pesawat, mulai dari helikopter hingga pesawat milik Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB), TNI Angkatan Laut, dan Boeing milik TNI Angkatan Udara.

Pencarian dan pertolongan (SAR) difokuskan pada 129 orang dari total 243 penumpang dan kru dalam pelayaran naas tersebut. Mereka belum diketahui nasibnya. Sejumlah penumpang yang selamat menduga, korban yang belum ditemukan kemungkinan masih berada di dalam kapal yang kini dalam kondisi terbalik.

Namun, pencarian bawah air, termasuk memasuki bangkai kapal di kedalaman sekitar 30 meter, belum dapat dilakukan. Selain mengandalkan kesiapan peralatan, keselamatan tim yang akan masuk ke bagian-bagian kapal menjadi pertimbangan utama.

Terkait insiden kecelakaan tersebut, Wakil Sekretaris Jenderal Bidang Pemberdayaan Wilayah I (Barat) Masyarakat Transportasi Indonesia Aditya Mahatidanar Hidayat menilai, banyaknya korban jiwa dalam insiden kecelakaan kapal tidak hanya ditentukan oleh penyebab awal kecelakaan.

Faktor lainnya yang sangat menentukan keselamatan penumpang adalah kesiapan alat keselamatan dan kemampuan kru melakukan evakuasi. Kecepatan tim SAR memberikan pertolongan setelah mendapat laporan kecelakaan juga berperan penting dalam upaya penyelamatan.

Lokasi dan waktu kejadian hingga kondisi cuaca saat insiden terjadi juga berpengaruh. Jika insiden kecelakaan terjadi pada malam hari, risikonya bisa lebih tinggi. Sebab, sebagian penumpang mungkin sedang tidur dan kondisi lebih gelap, serta waktu untuk melakukan evakuasi juga lebih singkat.

Dia menambahkan, pemerintah harus memperkuat inspeksi dan pengawasan kapal, terutama kapal penumpang yang berusia cukup tua. Selain itu, pemerintah juga perlu membangun database kapal yang lebih transparan, termasuk usia, sertifikasi, riwayat pemeriksaan, dan kondisi kapal.

"Kecelakaan transportasi biasanya bukan disebabkan oleh satu faktor saja, tetapi kombinasi antara kondisi kapal, cuaca, muatan, human error, maintenance, keputusan operasionalisasi, dan sistem pengawasan," tambah Aditya.

Hal lain yang perlu dibenahi adalah meningkatkan safety culture dan kompetensi operator serta awak kapal. Kelima, setiap kecelakaan harus dievaluasi secara menyeluruh dan rekomendasi hasil investigasinya benar-benar diterapkan.

Rentetan tragedi kecelakaan kapal yang pernah terjadi di perairan Indonesia semestinya memberi pelajaran agar semua pihak lebih disiplin dan mengutamakan keselamatan pelayaran.

"Ini merupakan tanggung jawab bersama. Operator atau pemilik kapal bertanggung jawab memastikan kapal dirawat dan dioperasikan sesuai standar. Nakhoda bertanggung jawab terhadap keselamatan selama pelayaran dan keputusan operasionalisasi," katanya.

Sementara itu, pemerintah melalui otoritas terkait bertanggung jawab memastikan persyaratan kelaiklautan terpenuhi. "Jadi, keselamatan bukan hanya tanggung jawab pemerintah, tetapi merupakan tanggung jawab seluruh mata rantai pelayaran," tambahnya.

Indonesia sebagai negara kepulauan memang sangat bergantung pada transportasi laut. Dari sisi regulasi, Indonesia juga tidak tertinggal dari negara maritim lainnya. Sebab, sudah memiliki berbagai aturan keselamatan yang mengacu pada standar internasional.

"Persoalannya terletak pada konsistensi penerapan di lapangan. Kejadian kecelakaan yang berulang menunjukkan bahwa aspek perawatan, pengawasan, dan budaya keselamatan pelayaran masih perlu diperkuat," katanya.