



Judul : Sengkarut Manifes di Balik Kecelakaan Kapal
Tanggal : Kamis, 20 Agustus 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : 10

Sengkarut Manifes di Balik Kecelakaan Kapal

Jika pemerintah tidak segera memperbaiki tingkat keselamatan pelayaran, Komisi V DPR akan membentuk panitia kerja untuk mendalami isu ini.

JAKARTA, KOMPAS — Sederet kecelakaan kapal motor penyeberangan menguak persoalan mendasar yang memicu dampak berantai, yakni ketidaksesuaian data manifes. Perbedaan antara manifes operator kapal dan kondisi riil di lapangan tersebut berujung merugikan para korban serta keluarganya.

Ketua Komisi V DPR Lasarus mengatakan, isu manifes perlu menjadi perhatian serius. Dari rentetan kejadian kapal yang terjadi, hampir semuanya mengalami problem perbedaan antara data muatan dan jumlah korban yang diselamatkan.

"Antara jumlah orang yang datang dan yang naik ke kapal hampir 100 persen tidak pernah sama. Yang jadi masalah kalau orangnya (penumpang) tidak terdaftar di manifes, kemudian yang bersangkutan tidak ditemukan pula. Ini jadi masalah hukum bagi keluarganya," kata Lasarus sebagai pemimpin rapat kerja Komisi V DPR dengan sejumlah mitra kerja.

Dalam rapat itu, hadir sejumlah mitra kerja yang terkait. Beberapa di antaranya Menteri Perhubungan, Dudy Purwagandhi, Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Soerjanto Tjahjono, serta Kepala Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) Teuku Faisal Fathani.

Imbas perbedaan manifes, Lasarus melanjutkan, penumpang sebagai korban yang danya tidak tercatat dalam manifes akan diabaikan. Jika meninggal, ia tidak dapat menerima surat kematian dan tidak bisa mengklaim asuransi jiwa. Hak-hak hukumnya bisa ditakutkan hilang.

"Sudah kehilangan, keluarga juga menghadapi persoalan atas hilangnya anggota keluarga mereka karena di daftar manifes tidak tercantum. Korban tidak ditemukan sehingga tidak bisa mendapatkan surat keterangan kematian," ujar Lasarus.

Dampak lainnya, keluarga korban juga tak dapat menggunakan surat kuasa karena membutuhkan surat keterangan kematian. Dampak domino yang panjang ini lagi-lagi hanya akan merugikan keluarga korban.

Sebelumnya diberitakan, Kapal Motor Penyeberangan (KMP) Mutiara Sentosa II yang melayani rute Surabaya-Makassar terbakar pada Minggu (2/8) saat berada di perairan utara Sumenep. Berdasarkan data operasi SALT, 238 orang dapat dievakuasi dan 5 orang meninggal. (Kompas.id, 10/8/2026).

Belum genap dua pekan setelah tragedi tersebut, kebakaran serupa menimpa KMP Putri Yasmin pada Rabu (12/8). Kapal yang berangkat dari Padangbai menuju Lembar itu terbakar di perairan Bali. Total penumpang dan kru yang selamat 211 orang, sedangkan 1 korban jiwa meninggal dan 4 lainnya masih dalam pencarian.

Sebelumnya dilaporkan, hanya 114 penumpang yang tercatat dalam manifes, belum termasuk awak kapal. Namun, jumlah penumpang yang dievakuasi ternyata mencapai 173 orang. Satu di antaranya meninggal.

Nana Budinilyuni, Direktur Utama PT Jemla Ferry, perusahaan yang mengoperasikan KMP Putri Yasmin, mengatakan, data yang didapatnya sesuai manifes. Namun, ia mengakui bahwa ada perbedaan atau selisih data saat penyelamatan.

"Perkiraan kami, dalam tarif yang diberikan untuk kendaraan, itu sudah mencakup seluruh muatan dan penumpangnya. Jadi, karena itu, (petugas) yang mendaftar di manifes hanya mencatatkan data dari sopirnya. Tidak seluruh muatan itu didata," ujarnya.

Dudy mengemukakan, persoalan manifes memang menjadi salah satu isu yang paling diabaikan. Saat operator mengajukan permohonan izin berlayar, misalnya pukul 12.00, dengan keberangkatan kapal pukul 14.00, ada selisih waktu dua jam. Selama itu, ada penambahan penumpang yang tidak dilaporkan.

"Berhubung sudah mendapat surat izin berlayar, (petambahan penumpang) itu kemudian tidak dilaporkan kepada otoritas pelabuhan. Ini yang harus kami koreksi. Salah satu di antaranya adalah kapal belum boleh diberangkatkan jika sampai saat pemberangkatan belum dikonfirmasi jumlah terakhir penumpang di kapal," tuturnya.

Adopsi penerbangan

KMP tergolong dalam kapal *roll-on/roll-off* atau ro-ro yang kerap mengalami kecelakaan. Merujuk pada Laporan KNKT, sedikitnya terdapat 46 kecelakaan selama 2003-2026. Mayoritas insiden berupa kapal terbakar (44 persen), diikuti terbalik atau tenggelam (35 persen), tabrakan (12 persen), dan kandas (9 persen).

Mayoritas kapal terbakar dimulai dari *cordex* atau geladak khusus untuk memarkir dan mengangkut kendaraan bermotor yang proporsinya mencapai 64 persen. Angka itu diikuti oleh permesinan dan akomodasi yang masing-masing berproporsi 18 persen.

Soerjanto Tjahjono merekomendasikan agar sistem pengawasan masuknya muatan bahan berbahaya dan beracun (B3) yang diangkut oleh kendaraan angkutan barang ke kapal ro-ro ditinjau ulang. Peninjauan serupa perlu dilakukan pada aturan pengawasan perusahaan jasa pengurusan transportasi dan penanganan manajemen keselamatan pemuatan dan penanganan muatan di atas kendaraan angkutan barang.

Soerjanto merekomendasikan pemerintah mengadopsi *regulated agent* dari sektor pener-

bangan ke angkutan penyeberangan guna mencegah antrian dan stagnasi di pelabuhan. Melalui sistem ini, petugas ekspedisi tersertifikasi di luar pelabuhan bertugas memeriksa, memilah, dan menandai muatan B3 sebelum dipegang dan dipindahkan menuju kapal.

Pengawasan berbasis *regulated agent* dinilai krusial agar kru kapal dapat mengantisipasi prosedur penanganan B3 secara tepat, sekaligus memberi dasar bagi operator untuk menolak muatan jika kapal tidak memenuhi standar keselamatan angkut.

Komisi V DPR pun mewajibkan Kementerian Perhubungan dan para pemangku kepentingan lain menerapkan *regulated agent* untuk menertibkan barang-barang yang diangkut truk. Legislator juga memberikan kesempatan bagi Kementerian Perhubungan untuk berbenah.

"Kalau Menhub tidak bisa menyelesaikan dalam waktu dekat, kami tadi sudah sepakat. Kami akan membentuk panitia kerja (panja) dan akan memeriksa semua kantor kesaybahandaraan dan otoritas pelabuhan (KSOP) di seluruh Indonesia soal mengapa ini bisa terjadi," tutur Lasarus.

Perbaikan fundamental

Guru Besar Logistik Maritim Departemen Teknik Sistem Perkapalan Institut Sepuluh Nopember Surabaya Saut Gurning berpendapat, isu soal manifes dapat ditangani dalam jangka pendek dan panjang. Upaya ini perlu melibatkan semua pihak dalam ekosistem penyeberangan nasional, khususnya Kementerian Perhubungan, Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), dan dinas perhubungan di seluruh lintasan penyeberangan nasional.

Dalam jangka pendek, sebagai respons taktis, hal pertama yang perlu dilakukan adalah penerapan *identity-based boarding pass* di pintu pelabuhan penyeberangan nasional. Pengawasan ketat di gerbang masuk wajib dilakukan terhadap setiap individu, termasuk penumpang dalam kendaraan yang harus menandai identitas resmi sebelum melewati pintu masuk. Penumpang yang tidak terdaftar dilarang masuk ke area sterilisasi dermaga.

Berikutnya, dilakukan verifikasi silang final manifes sebelum pelayaran dilakukan. Ssahbandar/BPTD dituntut menerbitkan surat persetujuan berlayar (SPB) sebelum manifes final ditandatangani bersama oleh nakhoda dan perwira kapal setelah dilakukan pencocokan otomatis di dermaga.

Rekomendasi lainnya, Saut melanjutkan, adalah operasi audit dadakan di atas kapal yang harus reguler. Hal ini bisa dilakukan oleh ssahbandar/BPTD, operator pelabuhan, dan awak kapal, serta tim keamanan/kepolisian (AVE).