

Judul : Kecelakaan kapal terus berulang, pengawasan & evaluasinya mana?
Tanggal : Jumat, 23 Oktober 2026
Surat Kabar : Rakyat Merdeka
Halaman : 2

Kecelakaan Kapal Terus Berulang, Pengawasan & Evaluasinya Mana?

Kecelakaan kapal kembali terjadi. Perhatian masyarakat belum sepenuhnya teralihkan dari insiden Kapal Motor (KM) Virgo Transport 8 pada rute Surabaya-Banjarmasin, 13 September 2026.

Kini, KMP Batumandi mengalami kebakaran saat berada di perairan Merak, Banten, pada Selasa (20/10/2026). Insiden yang melibatkan kapal penumpang ini kembali menarik perhatian publik.

Ketua Komisi V DPR Lasarus menegaskan, kejadian berulang tersebut menunjukkan belum adanya perbaikan menyeluruh dalam sistem pengawasan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan.

"Ya, ini kan pertama kami menyampaikan bahwa kejadian ini berulang. Berulang lagi. Bersyukur kalau informasi terakhir tidak ada korban. Namun, demikian, bukan soal tidak ada korbannya, melainkan

ini menandakan bahwa pengawasan lemah," tegas Lasarus di Jakarta, Rabu (21/10/2026).

Anggota Komisi V DPR dari Fraksi Partai Kebangkitan Bangsa (PKB) Sudjatmiko turut mendesak Pemerintah melakukan evaluasi menyeluruh terhadap pengawasan keselamatan pelayaran, penegakan hukum atas pelanggaran, serta pemantauan armada kapal penyeberangan.

Dia mengatakan, Pemerintah jangan menunggu kapal terbakar, tenggelam, atau jatuh korban sebelum mengambil tindakan.

"Keselamatan pelayaran harus dijaga sebelum kecelakaan terjadi, bukan baru menjadi perhatian setelah semuanya terlambat," kata Sudjatmiko, Kamis (22/10/2026).

Menurut dia, insiden KMP Batumandi tidak boleh berhenti sebagai peristiwa kecelakaan biasa. Pemerintah harus menjadikan kejadian

tersebut sebagai momentum untuk membenahi sistem pengawasan kapal penyeberangan.

Mulai dari pemeriksaan kelaiklautan, pemeliharaan mesin dan instalasi keselamatan dan penanganan keadaan darurat," lanjutnya.

Dia menambahkan, pengawasan jangan hanya kuat di atas kertas. Menurut dia, sertifikat dan dokumen kapal memang penting, tetapi kondisi kapal yang sebenarnya jauh lebih penting untuk diperhatikan.

Sementara itu, Pelaksana Tugas (Plt.) Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Lollan Panjaitan memastikan bahwa secara administratif dan teknis, KMP Batumandi dinyatakan laik laut sebelum berlayar. Seluruh sertifikat keselamatan kapal dikonfirmasi masih berlaku dan memenuhi standar regulasi.

"Menurut catatan kami, dari

sisi sertifikasi keselamatan kapal, semuanya sudah terpenuhi dan masih berlaku, baik terkait sertifikat lambung, mesin, garis muat, maupun hal-hal lainnya. Terakhir, kapal tersebut juga telah naik dok pada Februari 2026," jelas Lollan, dikutip dari program Selamat Pagi Indonesia di Metro TV, Kamis (22/10/2026).

Terkait standar operasional sebelum keberangkatan, Lollan memaparkan, Kementerian Perhubungan secara rutin melakukan inspeksi fisik menyeluruh melalui *marine inspector* di seluruh Unit Pelaksana Teknis (UPT) di Indonesia. Pengawasan ini semakin diperketat pada momentum lonjakan penumpang, seperti angkutan Lebaran, libur Natal dan Tahun Baru (Nataru), serta libur sekolah.

Menanggapi potensi kelaianan prosedur dalam kasus KMP Batumandi, Lollan menegaskan bahwa Pemerintah tidak segan menjatuhkan sanksi berat jika hasil investigasi membuktikan

adanya pelanggaran. Merujuk pada Undang-Undang Pelayaran, tanggung jawab hukum tidak hanya dibebankan kepada nakhoda di lapangan, tetapi juga dapat menjangkau perusahaan maupun pengurus operator kapal.

Wakil Sekretaris Jenderal Bidang Ekosistem Transportasi Laut Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Amin Musafa mengatakan, Indonesia seharusnya malu karena kecelakaan kapal terus berulang. Pasalnya, Indonesia merupakan negara dengan jumlah pelaut terbesar kelima di dunia.

"Jika regulator, operator, awak kapal, maupun pengguna jasa tidak mengikuti aturan yang berlaku, hal ini akan sulit dicegah," tegas Amin Musafa kepada *Rakyat Merdeka*, Kamis (22/10/2026).

Untuk mengetahui pandangan Sudjatmiko dan Amin Musafa terkait insiden kecelakaan kapal yang terus berulang, berikut wawancaranya.

SUDJATMIKO,
Anggota Komisi V DPR Fraksi PKB

Jangan Tunggu Jadi Bangkai, Baru Bergerak



Bagaimana pandangan Anda mengenai insiden kecelakaan kapal yang terus berulang?

Keselamatan pelayaran harus dijaga sebelum kecelakaan terjadi, bukan baru menjadi perhatian setelah semuanya terlambat. Pengawasan yang efektif tidak cukup dilakukan melalui pemeriksaan administratif atau inspeksi rutin semata.

Apa langkah konkret yang perlu dilakukan?

Otoritas terkait harus memastikan setiap kapal yang beroperasi benar-benar memenuhi standar keselamatan, terutama pada jalur penyeberangan dengan mobilitas penumpang dan distribusi logistik yang tinggi, seperti Merak-Bakauheni.

Apa yang harus dilakukan Pemerintah setelah insiden kecelakaan kapal ini?

Investigasi tidak hanya berhenti pada penyebab teknis, tetapi juga harus memeriksa riwayat pemeliharaan kapal, kelaiklautan atau keselamatan, kepatuhan terhadap prosedur operasional, serta pelaksanaan fungsi pengawasan oleh pihak-pihak yang bertanggung jawab. Penilaian terhadap pelanggaran tidak boleh dilakukan secara prematur sebelum bukti-bukti diperoleh.

Bagaimana Anda melihat kondisi kapal yang mengalami kecelakaan?

Peristiwa ini menunjukkan pentingnya perencanaan armada kapal penyeberangan. Pemerintah perlu melakukan audit menyeluruh terhadap kondisi kapal yang beroperasi, khususnya armada berusia tua yang membutuhkan pemeriksaan dan pemeliharaan lebih intensif.

“Peristiwa ini menunjukkan pentingnya pemantauan armada kapal penyeberangan.”

Bagaimana kondisi rata-rata kapal di Indonesia?

Kita tidak boleh menutup mata terhadap kondisi kapal yang sudah berusia tua. Jika hasil pemeriksaan menunjukkan kapal tidak lagi memenuhi standar keselamatan, kapal tersebut jangan dipaksakan untuk beroperasi. Keselamatan penumpang harus menjadi prioritas utama.

Bagaimana dengan penegakan hukum atas insiden kecelakaan kapal ini?

Apabila ditemukan pelanggaran dalam pengoperasian maupun pemeliharaan kapal, penegakan hukum harus dilakukan. Regulasi tidak akan memberikan perlindungan maksimal apabila pelanggaran hanya berakhir dengan teguran atau evaluasi tanpa pertanggungjawaban yang jelas. ■ *NNM*

AMIN MUSAF,
Wakil Sekjen Bidang Ekosistem Transportasi Laut MTI

Malu, Negara Maritim Kecelakaan Berulang



Bagaimana pandangan Anda mengenai insiden kecelakaan kapal yang terus berulang?

Patutnya kita malu. Indonesia adalah negara maritim dengan jumlah pelaut terbesar kelima di dunia, tetapi kecelakaan kapal terus berulang dalam beberapa bulan terakhir.

Menurut Anda, apa penyebabnya?

Jika kita sebagai regulator, operator, awak kapal, maupun pengguna jasa tidak mengikuti aturan yang berlaku, hal ini akan sulit kita cegah.

Mengapa kecelakaan tersebut sulit dicegah?

Ya, karena keselamatan adalah hal yang utama dan menjadi tanggung jawab kita bersama.

Apa saran Anda untuk meningkat-

kan keselamatan transportasi laut?

Pada 18 September 2026, kami dari Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) telah membahas kejadian tenggelamnya KM Virgo Transport 8. Dalam pembahasan tersebut, kami menyampaikan beberapa rekomendasi terkait transportasi laut ke depannya.

Untuk pembenahan ke depan, apa saja yang bisa dilakukan?

Perlu dilakukan digitalisasi manifest & monitoring kapal/muatan. Harus ada audit kelaikan dan pemeliharaan kapal yang lebih ketat. Peningkatan kompetensi & *safety culture* awak kapal. Penguatan inspeksi dan penegakan regulasi. Terakhir, percepatan tindak lanjut rekomendasi hasil investigasi.

Apa tantangan terbesar dalam

menjaga keselamatan transportasi laut di Indonesia saat ini?

Berdasarkan hasil diskusi MTI, kami menilai ada lima tantangan utama. Pertama, pengawasan dan penegakan regulasi. Kedua, kompetensi dan budaya sumber daya manusia. Ketiga, kondisi kelaikan kapal serta pemeliharaannya. Keempat, persediaan manifest, muatan, dan kepatuhan operasional. Kelima, kesiapan menghadapi cuaca dan kondisi darurat.

Menurut Anda, siapa yang memiliki peran paling besar dalam meningkatkan keselamatan transportasi laut?

Pertama, regulator atau Pemerintah. Kedua, operator atau pemilik kapal. Ketiga, syahbandar dan otoritas pelabuhan. Keempat, nakhoda dan awak kapal. Kelima, penumpang atau pengguna jasa kapal itu sendiri. ■ *NNM*