

## **KECELAKAAN KM SINAR BANGUN: KEBUTUHAN AKAN PERBAIKAN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN AIR DI INDONESIA**

Marfuatul Latifah

### Abstrak

*Kapal Motor (KM) Sinar Bangun mengalami kecelakaan dan tenggelam di Perairan Danau Toba. Walaupun belum ada keterangan resmi penyebab peristiwa tersebut, dugaan sementara tenggelamnya KM Sinar Bangun adalah kelebihan muatan dan cuaca buruk. Tulisan ini akan mengkaji mengenai langkah apa yang dapat ditempuh oleh pemerintah untuk memperbaiki buruknya penyelenggaraan angkutan air. Kecelakaan dan tenggelamnya KM Sinar Bangun mengharuskan setiap pihak yang berwenang untuk melakukan evaluasi dan memperbaiki penyelenggaraan angkutan air di seluruh wilayah perairan Indonesia. Perbaikan tersebut dapat dilakukan dengan memperbaiki ketentuan UU Pelayaran agar lebih menjunjung tinggi prinsip keselamatan dan keamanan, serta mengaktifkan penerapan peraturan hukum terkait dengan penyelenggaraan angkutan air. Selain itu, pemerintah harus melakukan sosialisasi untuk meningkatkan kepatuhan dan meningkatkan kesadaran atas pentingnya keamanan dan keselamatan dalam penyelenggaraan angkutan air di Indonesia.*

### Pendahuluan

KM Sinar Bangun mengalami kecelakaan dan tenggelam sekitar 2 (dua) kilometer setelah meninggalkan pelabuhan Tiga Ras, Danau Toba pada pukul 17.20 WIB, Senin 18 Juni 2018. Ketika kecelakaan terjadi, kapal penumpang berukuran 35 *Gross Tonnage* (GT) yang seharusnya hanya dapat menampung penumpang sebanyak 43 orang mengalami kelebihan muatan karena

mengangkut penumpang sebanyak 188 orang dan 65 sepeda motor. Dari jumlah penumpang tersebut korban selamat diketahui sebanyak 18 (delapan belas) orang, meninggal 3 (tiga) orang, dan kurang lebih sekitar 164 (seratus enam puluh empat) orang dinyatakan hilang.

Meskipun demikian, hingga kini belum ada keterangan resmi soal penyebab KM Sinar Bangun terbalik dan kemudian tenggelam. Selain



kelebihan muatan, dugaan sementara penyebab tenggelamnya KM Sinar Bangun adalah cuaca buruk yang menyebabkan kapal terbalik kemudian tenggelam, serta tidak tersedianya perangkat keamanan dan keselamatan dalam pelayaran tersebut seperti *safety jacket*, *safety ring*, dan sekoci. Menurut keterangan TS Kapten KM Sinar Bangun yang telah ditetapkan sebagai tersangka, saat KM Sinar Bangun berlayar, kondisi cuaca memang tidak terlalu baik (*Media Indonesia*, 2018: 1).

Peristiwa tersebut menarik untuk dikaji lebih lanjut, karena kecelakaan ini bukan pertama kalinya dalam penyelenggaraan angkutan air di perairan Indonesia. Berulangnya kecelakaan yang mengakibatkan banyaknya korban dalam penyelenggaraan angkutan air di Indonesia, merupakan cermin dari buruknya penyelenggaraan angkutan air di Indonesia. Berdasarkan kondisi tersebut, maka tulisan ini akan membahas mengenai langkah apa yang harus dilakukan pemerintah Indonesia untuk memperbaiki praktik penyelenggaraan angkutan air di Indonesia.

### **Penyelenggaraan Angkutan Air di Indonesia**

Peristiwa tenggelamnya KM Sinar Bangun di Perairan Danau Toba bukan satu-satunya kecelakaan yang terjadi dalam penyelenggaraan angkutan air di Indonesia. Pada saat yang hampir bersamaan dengan tenggelamnya KM Sinar Bangun, terjadi 4 kecelakaan angkutan air lain di perairan Indonesia, yaitu KM Cikal di Perairan Sulawesi Tengah, KM Arista di Perairan Makassar, KM Petrus, dan KM Horas Bunda yang juga terjadi di Perairan Danau Toba (*Republika*, 2018: 1).

Selain kecelakaan yang disebutkan di atas, Mahkamah Pelayaran berhasil mengumpulkan data terkait jumlah kecelakaan kapal di Indonesia dalam kurun waktu 3 (tiga) tahun, yaitu antara 2015 sampai dengan 2017. Hal tersebut dapat dilihat dari tabel di bawah ini:

**Tabel 1. Jumlah Kecelakaan Kapal di Indonesia**

Jenis Kecelakaan	2015	2016	2017
Tenggelam	9	15	6
Tubrukan	3	6	5
Kandas	2	10	9
Terbakar	3	2	8

Sumber: *www.tirto.id*

Berdasarkan tabel tersebut, dapat dilihat bahwa dalam kurun waktu tiga tahun, telah terjadi 138 kecelakaan kapal di seluruh perairan Indonesia. Banyaknya jumlah kecelakaan kapal tersebut, menjadi gambaran betapa buruknya penyelenggaraan angkutan air di Indonesia. Buruknya penyelenggaraan angkutan air disebabkan lemahnya pengawasan bagi kapal-kapal untuk menaati prosedur keamanan dan keselamatan dalam pelayaran. Menurut Soerjanto Tjahjono, Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi, dengan pengawasan yang lemah maka jaminan keamanan dan keselamatan akan sulit dicapai dalam penyelenggaraan angkutan air di Indonesia. (*bbc.com*, 2018)

Keselamatan dan keamanan merupakan salah satu subsistem paling penting dalam keseluruhan sistem pelayaran. Hal tersebut dinyatakan secara tegas dalam Pasal 1 angka 1 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran). Selain itu Pasal 5

UU Pelayaran juga menyatakan bahwa jaminan atas keselamatan dan keamanan angkutan air yang beroperasi di Perairan Indonesia pelaksanaan dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah. Selain ketentuan dalam undang-undang, Kementerian Perhubungan telah mengeluarkan beberapa peraturan pelaksana yang harus dipatuhi oleh penyelenggaraan angkutan air di perairan Indonesia.

Ketentuan yang dimaksud antara lain Peraturan Menteri (Permen) No. 25 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan. Permen tersebut mengatur mengenai standar keselamatan pelayaran yang terdiri atas sumber daya manusia, sarana dan/atau prasarana, standar operasional prosedur, lingkungan dan sanksi. Pengawasan atas pelaksanaan standar keselamatan dilakukan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Regulasi lain yang berkaitan langsung dengan keselamatan penumpang angkutan air, antara lain PP No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan, Permenhub No. 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran, PP No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

Banyaknya regulasi yang mengatur tentang keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan angkutan air di Perairan Indonesia tidak menjadi jaminan bagi penyelenggaraan angkutan air yang baik di Indonesia. Menurut Heru Susatyo Dosen Fakultas Hukum Universitas Indonesia (FHUI) salah satu faktor yang menyebabkan buruknya penyelenggaraan angkutan air di Indonesia adalah regulasi yang ada masih memiliki banyak kekurangan, khususnya terkait

dengan materi tentang keselamatan dan keamanan pelayaran di UU Pelayaran.

Menurut Heru, setidaknya terdapat 2 (dua) materi menyangkut keselamatan dan keamanan kapal yang belum diatur dalam UU Pelayaran. yaitu tidak adanya ketentuan yang mencantumkan mengenai batas muatan kapal. Batas muatan kapal adalah keadaan yang dapat menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Kelebihan muatan suatu kapal dapat berisiko mengganggu keseimbangan kapal, sehingga mengakibatkan kapal tenggelam.

Selain tidak adanya ketentuan mengenai batas muatan kapal, UU Pelayaran juga tidak memuat ketentuan mengenai jumlah sekoci penolong dan alat keselamatan lainnya yang harus ada di kapal. Ketika kapal sudah mengalami tanda-tanda akan terjadinya kecelakaan, sekoci penolong dan berbagai alat keselamatan lain menjadi kebutuhan utama untuk menyelamatkan nyawa para penumpang dan awak kapal. (hukumonline.com)

Faktor lain yang juga menjadi penyebab buruknya penyelenggaraan angkutan air di Indonesia adalah tidak efektifnya penerapan dari regulasi tentang angkutan air, yang disebabkan oleh rendahnya kepatuhan para pihak yang terkait seperti otoritas yang berwenang, penyelenggara angkutan air, serta penumpang pada aturan hukum yang berlaku. Darmaningtyas, Pengurus Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) menyatakan bahwa pelaksanaan regulasi terkait penyelenggaraan angkutan air tidak berjalan baik. Jika setiap pihak menaati setiap ketentuan yang telah

diatur maka potensi kecelakaan dalam penyelenggaraan angkutan air dapat ditekan dan penyelenggaraan angkutan air di Indonesia akan lebih baik. (liputan6.com)

## Evaluasi dan Perbaikan atas Penyelenggaraan Angkutan Air

Menanggapi peristiwa tenggelamnya KM Sinar Bangun di Perairan Danau Toba, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan (Ditjen Hubla Kemenhub) mengeluarkan Surat Edaran No. KL.202/1/14/DN-18 tentang Petunjuk pengawasan Penertiban Surat Persetujuan Berlayar bagi Kapal-kapal yang Berlayar di Perairan Danau Toba tanggal 25 Juni 2018 yang ditujukan untuk para pemilik/operator kapal dan nakhoda. Menurut Direktur Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) Junaidi, surat edaran itu berisi petunjuk pengawasan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) bagi kapal-kapal yang berlayar di perairan Danau Toba. Dengan adanya surat edaran itu, nakhoda wajib membuat surat pernyataan dan harus melampirkan dokumen atau surat-surat kapal dan manifes serta daftar penumpang sebelum penerbitan SPB. (kompas.com, 2018)

Surat Edaran tersebut merupakan upaya pemerintah untuk melakukan perbaikan, khususnya menjamin keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan angkutan air. Sayangnya surat edaran tersebut hanya bersifat parsial karena hanya ditujukan bagi kapal-kapal yang berlayar di perairan Danau Toba, sedangkan permasalahan dalam penyelenggaraan angkutan air terjadi hampir di seluruh wilayah perairan Indonesia.

Pemerintah Indonesia harus melakukan evaluasi secara menyeluruh atas penyelenggaraan angkutan air yang seringkali menimbulkan korban para penumpang. Evaluasi tersebut harus diikuti oleh perbaikan atas penyelenggaraan angkutan air di Indonesia. Evaluasi atas kondisi penyelenggaraan angkutan air harus dipimpin langsung oleh Menteri Perhubungan guna menemukan permasalahan apa saja yang menjadi kendala dalam penyelenggaraan angkutan air di Perairan Indonesia dan menemukan solusi atas permasalahan tersebut. Beberapa permasalahan yang menjadi tantangan dalam upaya perbaikan penyelenggaraan angkutan air di Indonesia antara lain: belum lengkapnya peraturan mengenai penyelenggaraan angkutan air, khususnya terkait batas muatan dan peralatan keamanan dan keselamatan; belum efektifnya penerapan aturan hukum yang ada yang ditandai oleh lemahnya pengawasan akan penerapan aturan hukum dan rendahnya kepatuhan pihak-pihak terkait penyelenggaraan angkutan air terhadap regulasi yang ada; minimnya kesadaran akan keamanan dan keselamatan dalam penyelenggaraan angkutan air.

Perbaikan atas penyelenggaraan angkutan air di Indonesia dapat dimulai dengan perbaikan materi muatan dalam setiap regulasi yang berkaitan dengan penyelenggaraan angkutan air. DPR dan Pemerintah dapat melakukan perbaikan atas UU Pelayaran. Perbaikan UU Pelayaran perlu dilakukan dengan mempertegas ketentuan mengenai jaminan keamanan dan keselamatan seperti batas muatan kapal dan kewajiban pemilik kapal untuk menyediakan

peralatan keamanan dan keselamatan selama penyelenggaraan angkutan air berlangsung. Diaturinya ketentuan mengenai batasan muatan kapal dan penyediaan peralatan sangat penting untuk menunjang penyelenggaraan angkutan air yang aman.

Selain itu, efektivitas pelaksanaan peraturan hukum mengenai penyelenggaraan angkutan air harus ditingkatkan. Efektivitas tersebut dapat ditingkatkan melalui peningkatan kepatuhan dari setiap pihak yang terkait dalam penyelenggaraan angkutan air. Pemerintah dapat melakukan pengawasan akan kepatuhan setiap pihak terhadap aturan hukum yang berlaku. Di sisi lain DPR juga dapat melakukan pengawasan atas seluruh praktik penyelenggaraan angkutan air dan kepatuhan atas peraturan hukum terkait penyelenggaraan angkutan air.

Langkah lain yang dapat dilakukan oleh pemerintah adalah, melakukan sosialisasi pada setiap pihak yang berkaitan dengan penyelenggaraan angkutan air tentang pentingnya kepatuhan akan peraturan yang berkaitan dengan penyelenggaraan angkutan air dan pentingnya jaminan keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan angkutan air di Indonesia. Pihak yang dimaksud tidak hanya pemilik kapal angkutan dan petugas, pengguna angkutan air juga harus memahami betul pentingnya mematuhi aturan.

### **Penutup**

Peristiwa tenggelamnya KM Sinar Bangun di Danau Toba dapat menjadi cerminan betapa buruknya penyelenggaraan angkutan air di Indonesia. Peristiwa tersebut kemudian dapat dijadikan acuan

bagi pemerintah melakukan evaluasi terhadap praktik penyelenggaraan angkutan air di Indonesia. Selanjutnya perbaikan atas penyelenggaraan angkutan air di Perairan Indonesia merupakan kebutuhan yang tidak terhindarkan lagi. Pemerintah bersama dengan DPR RI dapat melakukan perbaikan atas UU Pelayaran dengan memperbaiki ketentuan terkait penyelenggaraan angkutan air agar lebih menjunjung tinggi prinsip keselamatan dan keamanan, disertai dengan perbaikan ketentuan teknis yang merupakan turunan dari UU Pelayaran. Selain itu, pemerintah selaku regulator dan operator dalam penyelenggaraan angkutan air perlu melakukan sosialisasi untuk meningkatkan kepatuhan dan meningkatkan kesadaran atas pentingnya keamanan dan keselamatan dalam penyelenggaraan angkutan air di Indonesia.

### **Referensi**

- "Aturan Baru Pelayaran di Danau Toba Pasca-Tragedi KM Sinar Bangun", [https://nasional.kompas.com/read/2018/06/26/15214041/aturan-baru-pelayaran-di-danau-toba-pasca-tragedi26 Juni 2016di-km-sinar-bangun](https://nasional.kompas.com/read/2018/06/26/15214041/aturan-baru-pelayaran-di-danau-toba-pasca-tragedi26%20juni%202016di-km-sinar-bangun), diakses 26 Juni 2018.
- "Belasan Korban Kapal Tenggelam di Danau Toba Ditemukan, Lebih Dari 180 Hilang", <http://www.bbc.com/indonesia/indonesia-44536888>, diakses 21 Juni 2018.
- "Evakuasi Terhambat", *Republika*, 22 Juni 2018, hal. 1.
- "Kapal Motor Sinar Bangun Contoh Semrawutnya Bisnis Kapal Tradisional?", <http://www.bbc.com/indonesia/indonesia-44564399>, diakses 26 Juni 2018.

"Kami Enggak Diatur Siapa-Siapa di Pelabuhan", *Media Indonesia*, 25 Oktober 2018, hal. 1.

"Regulasi Transportasi Laut, Sudah Cukupkah Melindungi Konsumen?", <http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt589822904c131/regulasi-transportasi-laut--sudah-cukupkah-melindungi-konsumen>, diakses 26 Juni 2018.

"Tingkatkan Keselamatan Kapal di Danau Toba, Pemerintah Harus Lakukan Ini", <https://www.liputan6.com/bisnis/read/3565023/tingkatkan-keselamatan-kapal-di-danau-toba-pemerintah-harus-lakukan-ini>, diakses 22 Juni 2018.

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.



Marfuatul Latifah  
[marfuatul.latifa@dpr.go.id](mailto:marfuatul.latifa@dpr.go.id)

---

Marfuatul Latifah, S.H.I., L.L.M., menyelesaikan pendidikan S1 Ilmu Hukum Islam Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta pada tahun 2007 dan pendidikan S2 Ilmu Hukum Universitas Gadjah Mada Yogyakarta pada tahun 2009. Saat ini menjabat sebagai Peneliti Muda pada Pusat Penelitian - Badan Keahlian DPR RI. Beberapa karya tulis ilmiah yang telah dipublikasikan melalui jurnal dan buku, antara lain: "Pengaturan Jalur Khusus dalam Rancangan Undang-Undang Hukum Acara Pidana" (2014); "Urgensi Pembentukan RUU Perampasan Aset Tindak Pidana" (2015); "Penerapan Keadilan Restoratif pada Tahap Penyidikan Pidana Anak" (2015).

---

### Info Singkat

© 2009, Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI  
<http://puslit.dpr.go.id>  
ISSN 2088-2351

Hak cipta dilindungi oleh undang-undang. Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi tulisan ini tanpa izin penerbit.