
**ANALISA YURIDIKSI TENTANG KASUS KECELAKAAN KAPAL MOTOR
PENUMPANG (KMP) YUNICEE DI SELAT BALI DALAM KAITANNYA
DENGAN PERATURAN PENCEGAHAN TUBRUKAN DILAUT (P2TL)
DAN PERATURAN PEMERINTAH NO 9 TAHUN 2019 TENTANG
PEMERIKSAAN KECELAKAAN KAPAL**

Yulianto

Universitas Maritim Amni Semarang
email : yulianto1972amni@gmail.com

ABSTRAK

Indonesia merupakan Negara kepulauan yang sebagian besar wilayah terdiri dari lautan, sehingga untuk menuju satu pulau dengan pulau lainnya diperlukan sarana transportasi yaitu kapal. Dalam bernavigasi perlu adanya aturan yang menjaga keselamatan kapal, awak kapal dan muatannya. Kecelakaan kapal yang terjadi di Indonesia antara lain MV. Ever Judger di Balikpapan dan MV. Soul of Luck di Semarang merupakan kejadian yang luar biasa dan yang terbaru adalah tenggelamnya Kapal Motor Penumpang (KMP) Yunicee pada tanggal 29 Juni 2021 di Perairan Kawasan Pelabuhan Gilimanuk Bali atau di Selat Bali, merupakan kesalahan yang tidak dapat ditolerir karena sudah menyebabkan korban jiwa, dari peristiwa yang terjadi seharusnya dapat mengambil pembelajaran bagaimana cara bernavigasi sesuai dengan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut dan sanksi yang akan diterima oleh awak kapal bila melaksanakan kesalahan guna menjaga keselamatan jiwa baik awak kapal maupun penumpang. Tujuan dari penulisan ini sebagai bahan kajian untuk menghindari kesalahan yang disebabkan karena kesalahan manusia (Human Error) terutama yang menyebabkan kematian. Metode yang digunakan berdasarkan literature, buku referensi. Hasil dari penulisan ini adalah bernavigasi dengan baik sehingga tidak terjadi kecelakaan kapal dengan memperhatikan pengetahuan dan ketrampilan yang harus dimiliki oleh semua pelaut.

Kata kunci : *Yuridiksi, Kecelakaan Kapal, Peraturan*

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Indonesia merupakan Negara kepulauan yang mayoritas luas negaranya adalah lautan, sehingga untuk menghubungkan antar pulau tersebut dibutuhkan sarana transportasi dengan menggunakan kapal laut. Transportasi yang sedang ditumbuhkan oleh pemerintah Indonesia adalah kapal laut, dari segi ekonomis maupun efisiensinya sangat mendukung program pemerintah. Program pemerintah dalam hal ini cenderung untuk menghilangkan jarak antar pulau sehingga sarana transportasi laut harus diperkuat dengan memperbanyak kapal dan memudahkan sarana prasarana pendukung, sehingga tidak ada lagi jarak antar pulau.

Dalam bernavigasi dengan kapal laut dibutuhkan ilmu dan ketrampilan dengan didukung pengalaman, sehingga akan menciptakan pelaut yang handal walaupun ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi suatu kecelakaan kapal terutama *human error*. Kegiatan bernavigasi memang sangat perlu mendapat perhatian lebih karena ada beberapa faktor yang sangat mempengaruhi mental dan psikis pelaut sehingga perlu adanya kestabilan mental, maka kesalahan dari pada pelaut tersebut dapat diminimalkan.

Banyaknya kasus kecelakaan kapal di Indonesia memang sangat mempengaruhi dunia pelayaran Indonesia, perlu adanya solusi yang akan melibatkan berbagai pihak untuk mengurai permasalahan yang terjadi. Kasus MV. Ever Judger yang berlabuh jangkar di teluk Balikpapan dimana Jangkar kapal tersebut mengenai pipa minyak milik Pertamina yang menyebabkan kebocoran sehingga terjadi pencemaran laut, kasus lain adalah MV. Soul of Luck yang menabrak dermaga Peti Kemas Semarang yang disebabkan gangguan pada mesin penggerak kapal yang tidak merespon perintah dari anjungan kapal. Hal ini perlu adanya ilmu pengetahuan dan ketrampilan dari pelaut itu sendiri.

Pada tanggal 29 Juni 2021 terjadi kecelakaan kapal KMP Yunicee di Selat Bali yang menyebabkan tenggelamnya kapal tersebut sehingga mengakibatkan kematian awak kapal dan penumpang dimana nakhoda sebagai penanggung jawab terhadap

keselamatan kapal kurang bertindak dengan tegas dan cepat dengan memperhitungkan keselamatan jiwa dan hal inilah yang masih menjadi kendala dalam menyelesaikan permasalahan di dunia pelayaran Indonesia.

Permasalahan yang sering terjadi adalah adanya resiko bernavigasi jika kapal mengalami kecelakaan kapal dalam hubungannya dengan peraturan pencegahan tubrukan dilaut (P2TL) dan sanksi yang harus diterima oleh seorang nahkoda jika melakukan kesalahan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 9 tahun 2019. Sedangkan tujuan dan manfaat penelitian ini adalah :

Tujuan dari penelitian

1. Untuk mengetahui resiko bernavigasi jika kapal mengalami kecelakaan kapal dalam hubungannya dengan peraturan pencegahan tubrukan di laut (P2TL)
2. Untuk mengetahui sanksi yang harus diterima oleh seorang nahkoda jika melakukan kesalahan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 9 tahun 2019.

Manfaat dari penelitian

1. Sebagai bahan kajian dan pengetahuan bagi pembaca dari berbagai disiplin ilmu dan khususnya bagi pelaut Indonesia.
2. Sebagai bahan referensi dan pembandingan ilmu pengetahuan bagi dunia akademis yang meliputi hukum dan aturan yang berlaku.

TINJAUAN PUSTAKA

1. Analisa

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) analisa atau analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya).

2. Yuridiksi

Menurut Sigid Suseno, yuridiksi adalah refleksi dari kedaulatan suatu Negara, yang dilaksanakan dalam batas-batas wilayahnya. dan menurut B. James George,

yuridiksi adalah sebagai kekuasaan Negara untuk menentukan hukum, untuk menerapkan hukum dan untuk menuntut atau mengadili.

3. Kecelakaan Kapal

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 9 Kecelakaan Kapal adalah suatu kejadian dan/atau peristiwa yang disebabkan oleh faktor eksternal dan/atau internal dari kapal, yang dapat mengancam dan/atau membahayakan keselamatan kapal, jiwa manusia, kerugian harta benda, dan kerusakan lingkungan.

4. Kapal

Menurut pasal 309 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya adalah kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir dan alat pengangkut terapung lainnya. Dan menurut Peraturan Tubrukan di Laut (P2TL) kapal adalah mencakup setiap jenis kendaraan air, termasuk kapal tanpa benaman (*displacement*) dan pesawat terbang laut, yang digunakan atau dapat digunakan sebagai sarana angkutan di air.

5. Peraturan

Menurut bayu Arsadinata, Peraturan adalah sesuatu yang disepakati dan mengikat sekelompok orang/lembaga dalam rangka mencapai suatu tujuan dalam hidup bersama.

METODE PENELITIAN

Objek Penelitian

Kapal Motor Penumpang (KMP) Yunicee adalah kapal dengan jenis Roll On Roll Off (Ro-Ro) milik PT. Surya Timur Line yang beroperasi melayani rute penyeberangan Gilikmanuk (Bali) – Ketapang (banyuwangi)

Vessel Name	: KMP Yunicee
IMO number	: 887548
MMSI number	: 525022043

Ship Type	: Passenger / Ro-Ro Cargo Ship
Flag	: Indonesia
Gross Tonnage	: 922 Ton
Length Over All	: 57 meter
Beam	: 9 meter
Year of built	: 1992
Pemilik	: PT. Surya Timur Line



Gambar 1. KMP Yunicee

Metode penelitian kualitatif pada intinya digunakan untuk meneliti suatu obyek, dengan peneliti sebagai instrument kunci. Data yang dikumpulkan kemudian di dianalisis berdasarkan kajian permasalahan yang terjadi dilapangan dengan memperhatikan peraturan yang digunakan untuk menyelesaikan permasalahan tersebut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Hasil

Hasil dari kajian terhadap kasus kecelakaan kapal tenggelamnya KMP Yunicee karena kesalahan nakhoda (*Human error*) dilihat dari Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) bahwa bila seorang perwira diatas kapal walaupun dalam posisi benar maka tetap akan dinyatakan bersalah karena telah melakukan kelalaian dan sanksi yang akan diterima oleh nakhoda sebagai perwakilan perusahaan karena mengabaikan beberapa hal terutama keselamatan jiwa berdasarkan Peraturan

Pemerintah Nomor 9 tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal hanya pencabutan sementara sertifikat keahlian kepelautan dan tidak adanya penahanan badan.

2. Pembahasan

- a. Resiko bernavigasi jika kapal mengalami kecelakaan kapal dalam hubungannya dengan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL).

Bernavigasi adalah seni/cara membawa kapal dari tempat tolak sampai ke tempat tiba dengan selamat, efisien dan ekonomis, sehingga perlu adanya ilmu dan ketrampilan disamping pengalaman yang harus dimiliki oleh seorang pelaut (*navigator*). Dalam bernavigasi ada beberapa faktor yang mempengaruhi keselamatan kapal yaitu faktor dari dalam (*internal factor*) dan faktor dari luar (*external factor*). Selain pengaruh dari 2 faktor tersebut ada faktor yang sangat berpengaruh terhadap keselamatan kapal yaitu karakter kapal dan karakter dari pelaut tersebut. Kapal merupakan benda yang mempunyai karakter, hal ini dapat dipelajari dengan memperhatikan sifat dan kecenderungan kapal pada waktu kapal bergerak, hal ini membutuhkan waktu dan insting yang kuat dari pelaut yang bertugas sebagai seorang perwira, hal lain yang sangat penting dalam bernavigasi adalah egoisme (kesombongan) dari pelaut itu sendiri, setiap pelaut akan mempunyai sifat yang berbeda, apalagi sudah mengenai karakter pelaut setiap bangsa yang berbeda, karena tidak dapat dihindari bahwa pelaut akan berjumpa dengan orang dari berbagai bangsa.

Kapal merupakan alat transportasi yang didalamnya ada suatu organisasi dimana Nakhoda merupakan pimpinan tertinggi yang ditunjuk atau perwakilan dari perusahaan, sehingga bila terjadi suatu kecelakaan kapal maka orang yang bertanggung jawab penuh dalam peristiwa tersebut adalah Nakhoda.

Berdasarkan aturan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) aturan 2 : Tanggung jawab “Tidak akan membebaskan setiap kapal atau pemilik-nya, Nakhoda atau awak kapalnya dari setiap kelalaian melaksanakan kebiasaan pelaut yang baik”.

Dalam kasus tenggelamnya KMP Yunicee di Selat Bali berdasarkan aturan diatas maka Nakhoda adalah orang yang bertanggung jawab terhadap kecelakaan kapal tersebut, dalam hal ini Nakhoda tidak segera mengambil tindakan untuk menyelamatkan kapal tersebut, terlepas dari pertimbangan lain walaupun benar sesuai dengan aturan tersebut maka Nakhoda tetap bersalah.

Banyaknya kecelakaan kapal yang terjadi karena masih banyaknya pelaut diatas kapal yang berpikir bahwa dia berada di posisi benar dalam hal ini ego pelaut yang dikedepankan dan tidak berpikir mengenai keselamatan jiwa diatas kapal, maka sesuai dengan aturan tersebut dalam posisi benar atau salah setiap terjadi kecelakaan kapal semua dalam posisi bersalah.

- b. Sanksi yang harus diterima oleh seorang nahkoda jika melakukan kesalahan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 9 tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor. 9 Tahun 2019 tentang kecelakaan kapal dalam Bab III Sanksi Administrasi

Pasal 37

“Nakhoda dan/atau Perwira Kapal yang terbukti melakukan kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan dikenakan sanksi administrasi berupa:

- 1) Peringatan; atau
- 2) Pencabutan sementara sertifikat keahlian pelaut untuk jangka waktu paling lama 2 (dua) tahun.

Pasal 38

- 1) Pengenaan sanksi administrasi berupa peringatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 huruf a dikenakan terhadap kecelakaan kapal yang tidak mengakibatkan korban jiwa atau kerugian harta benda.
- 2) Pengenaan sanksi administrasi berupa pencabutan sementara sertifikat keahlian pelaut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 huruf b dikenakan:
 - a) Untuk jangka waktu antara 1 (satu) bulan sampai dengan 6 (enam) bulan terhadap Kecelakaan Kapal yang mengakibatkan korban jiwa tetapi tidak terdapat kerugian harta benda atau tidak ada korban jiwa tetapi terdapat kerugian harta benda;
 - b) Untuk jangka waktu antara 7 (tujuh) bulan sampai dengan 12 (dua belas) bulan terhadap Kecelakaan Kapal yang mengakibatkan korban jiwa dan kerugian harta benda; atau
 - c) Untuk jangka waktu antara 13 (tiga belas) bulan sampai dengan 24 (dua puluh empat) bulan terhadap Kecelakaan Kapal yang mengakibatkan korban jiwa, kapal tenggelam, dan faktor lain.

Berdasarkan data dari KNKT menyatakan bahwa jumlah penumpang KMP Yunicee adalah 77 orang, yang selamat 51 orang, meninggal dunia 9 orang dan yang dinyatakan hilang 17 orang, dalam hal ini KNKT masih melakukan penyelidikan terhadap kecelakaan kapal tenggelamnya kapal yang akan dilihat dari peraturan atau undang-undang lain.

Dapat disimpulkan bahwa kesalahan manusia (*Human error*) dalam hal ini nakhoda berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 9 tahun 2019 maka nakhoda sebagai penanggung jawab utama terhadap kecelakaan kapal akan dikenai sanksi pencabutan sementara sertifikat keahlian pelaut selama 2 tahun dan tidak ada penahanan badan. Banyaknya kasus kecelakaan kapal yang mengakibatkan penahanan badan karena dilihat dari peraturan lain.

KESIMPULAN

1. Berdasarkan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) bahwa setiap kapal dalam hal ini perwira dalam bernavigasi harus memperhatikan keselamatan jiwa karena bila nakhoda (perwira) dalam posisi yang benar pun akan dinyatakan bersalah.
2. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal bahwa setiap kesalahan yang dilakukan oleh awak kapal akan dikenakan sanksi pencabutan sementara sertifikat keahlian kepelautan.

DAFTAR PUSTAKA

D.A. Lasse (2014), *Keselamatan Pelayaran Di Lingkungan Teritorial Pelabuhan dan Pemanduan Kapal*, Jakarta: Raja Grafindo Persada

Hengky, S (2009), *Pedoman khusus Keselamatan dan Keamanan Pelayaran*, Jakarta: Bakorkamla

Istopo, *Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) 1972*, Jakarta, Kesatuan Pelaut Indonesia.

Prasetyo, F.M, *Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD)*, Fokusmedia.

Suseno, sigid, (2012), *Yuridiksi tindak Pidana*, Jakarta, Refika aditama.

International Maritime Organization, *International Safety Management Code and Revised Guidelines on Implementation of the ISM Code by Administration 2002 Edition 5*, London.

Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan (2017), *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta.

Peraturan Pemerintah Nomor 9 tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.