

PENANGANAN KASUS KFC. JET LINER MENABRAK KANTOR KSOP KOTA KENDARI SULAWESI TENGGARA

¹⁾Ahyar Muhammad Diah ²⁾Amir Hidayat ³⁾La Ode Muh. Farhan A

¹⁾²⁾³⁾Jurusan Kemaritiman Politeknik Negeri Samarinda

*E-mail: ahyar@polnes.ac.id

ABSTRAK

Metode dalam penelitian ini dilakukan untuk mengetahui prosedur penanganan *loading* batu bara yang harus dilakukan saat pemuatan batu bara ke kapal *cape-size* apakah sudah sesuai dengan prosedur yang dilaksanakan dan dokumen yang diperlukan sudah sesuai sebelum melakukan proses memuat batu bara. Oleh karena itu penulis melakukan penelitian sesuai dengan judul yang telah diangkat ke dalam tugas akhir ini serta telah menyimpulkan bahwa prosedur *loading* batu bara di kapal *cape-size* MV Mineral Haiku sudah mengikuti prosedur-prosedur yang telah dibuat di area *anchorage*.

Kata Kunci : Prosedur, penanganan *loading* batu bara, *cape-size*.

Latar Belakang

Negara Indonesia merupakan negara kepulauan yang dikelilingi oleh lautan yang terletak pada posisi yang menguntungkan yaitu berada di antara 2 samudera yaitu Samudera Pasifik di sebelah timur dan Samudera Hindia di sebelah selatan dan 2 benua yaitu Benua Asia di sebelah utara dan Benua Australia di sebelah selatan, sehingga merupakan suatu negara yang mempunyai potensi geografis yang sangat strategis.

Kapal merupakan sarana transportasi laut untuk melakukan perpindahan barang dari satu daerah ke daerah lain atau dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain dengan cepat dan aman, baik dalam negeri maupun luar negeri. Seiring dengan perkembangan zaman di mana tingkat kebutuhan pengetahuan manusia semakin tinggi dan tingkat kebutuhan manusia akan barang semakin besar, maka daya kapal juga semakin besar pula.

Meningkat dengan seiring meningkatnya lalu lintas di laut, maka kesadaran atau tidak jumlah kecelakaan kapal di laut turut meningkat. Kondisi transportasi laut di Indonesia baik sarana maupun prasarana keselamatan pelayaran juga mendukung tertibnya lalu lintas perkapalan di tanah air. Kecelakaan kapal yang marak

terjadi semakin menunjukkan tidak ditaatinya peraturan mengenai pelayaran dalam negeri maupun konvensi pelayaran internasional, terutama UU No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran.

Dalam beberapa kejadian kecelakaan kapal yang terjadi penyebab kecelakaan kapal di perairan Sulawesi Tenggara lebih mendominasi kepada cuaca buruk dan kapal yang tidak memenuhi kelayakan laut kapal serta *human error*. Seperti halnya salah satu contoh Kapal Feri Cepat. JET LINER yang baru saja mengalami tabrakan di perairan plabuhan Kendari, dimana kapal tersebut mengalami tabrakan terhadap kantor KSOP Kota Kendari pada saat kapal melakukan tambat di Dermaga Pelabuhan Kota Kendari sehingga, kecelakaan tersebut mengakibatkan kantor KSOP Kota Kendari hancur parah, mengingat dari adanya kecelakaan tersebut maka PT. Pelayaran Nasional Indonesia selaku perusahaan pelayaran yang mengelola Kapal Feri Cepat. Jet Liner/Pemilik Kapal tersebut bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan tersebut.

Berdasarkan dari uraian latar belakang yang telah dikemukakan diuraikan di atas, maka dalam penulisan tugas akhir ini penulis mengambil judul. "PENANGANAN KASUS KFC. JET

LINER MENABRAK KANTOR KSOP KOTA KENDARI SULAWESI TENGGARA ”

Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apa sajakah tanggung jawab PT. PELNI (pemilik kapal) terhadap terjadinya kecelakaan kapal tersebut?
2. Bagaimana cara yang dilakukan perusahaan terhadap terjadinya kecelakaan kapal tersebut?

Tujuan Penelitian

Berkaitan dengan permasalahan yang menjadi latar belakang penelitian maka dari penelitian ini adalah

1. Untuk Mengetahui tanggung jawab Perusahaan Pelayaran(Pemilik kapal) terhadap kendala kecelakaan kapal.
2. Untuk Mengetahui bagaimana cara penanganan PT.PELNI terhadap kecelakaan kapal.

TINJAUAN PUSTAKA

Definisi Penanganan

Menurut Guritno (2006) Penanganan adalah kegiatan-kegiatan administratif dalam menangani suatu kegiatan yang meliputi pencatatan, pengalaman, pengiriman dan pengarsipan.

Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan adalah sebuah fasilitas di ujung samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang di dalamnya. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai kegiatan pemerintahan dan kegiatan layanan jasa. Utamanya pelabuhan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang atau bongkar muat yang di lengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. (*Raja Oloan& Eko Haryanto Budiyanto, 2007*)

Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (*crane*) untuk muat barang, gudang laut (*transit*) dan tempat-tempat penyimpanan di mana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman kedaerah tujuan atau pengapalan. (Bambang Tryatmodjo, 2009).

Pengertian Tanggung Jawab

Tanggung jawab menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya jika terjadi apa-apa boleh dituntut dipersalahkan diperkarahkan atau juga berarti hak yang berfungsi menerima pembebanan sebagai akibat sikapnya oleh pihak lain.

Tanggung jawab juga dapat diartikan sebagai perbuatan sebagian perwujudan kesadaran akan kewajiban. Tanggung jawab bersifat kodrati, yang artinya tanggung jawab itu sudah menjadi bagian kehidupan manusia bahwa setiap manusia dan pasti masing-masing orang akan memikul suatu tanggung jawabnya sendiri-sendiri.

Menurut Istanto (1994), Pertanggung jawaban berarti kewajiban memberikan jawaban yang merupakan perhitungan atas semua hal yang terjadi dan kewajiban untuk memberikan pemuihan atas kerugian yang mungkin ditimbulkannya.

Kecelakaan

Kecelakaan dapat terjadi di mana saja, kapan saja, dan menimpa siapa saja, maka dari itu sudah menjadi tanggung jawab bersama untuk menjaga kenyamanan dan keselamatan pada saat berlayar awak kapal maupun pihak yang menyediakan angkutan laut tersebut harus memperhatikan kelayakan kapal, apakah kapal tersebut dalam keadaan layak atau tidak untuk berlayar, juga memeriksa kelengkapan dan perlengkapan dalam menunjang keselamatan pada saat berlayar, sedangkan para penumpang wajib menjaga

perlengkapan dan kelengkapan keselamatan didalam kapal agar tidak rusak atau pun dicuri, serta para penumpang wajib mengikuti semua peraturan yang telah dibuat oleh penyedia jasa angkutan laut, selama berlayar.

Kecelakaan dalam pelayaran harus menjadi tanggung jawab seluruh pihak yang terkait dalam praktek pelayaran, salah satu pihak yang turut bertanggung jawab dalam kecelakaan yang terjadi pada suatu kapal adalah Nahkoda ataupun awak kapal dari kapal tersebut, dalam KUHD disebutkan dalam pasal 341 bahwa Nahkoda adalah pemimpin kapal, sehingga sebagai pemimpin kapal, diharapkan Nahkoda dapat memenuhi pertanggung jawabannya seperti yang diisyaratkan oleh Undang-Undang.

Kecelakaan adalah kejadian yang tidak diduga, tidak dikehendaki, dan dapat memiliki definisi yang beragam menurut para ahli.

Musibah Kapal

Musibah kapal adalah suatu kejadian atau peristiwa yang mengakibatkan terjadinya hal-hal kematian/hilangnya nyawa seseorang atau kerusakan material atau lebih.

Penyebab Musibah Kapal

- A. Musibah yang terjadi pada sebuah kapal dapat disebabkan oleh:
1. Kesalahan manusia (*human error*)
 2. Kerusakan yang terjadi pada kapal dan mesinya.
 3. Factor eksternatau intern, misalnya terjadi tubrukan atau kebakaran.
 4. Alamatau cuaca yang dihadapi kapal.
 5. Kombinasi dari semua penyebab di atas kapal.
- B. Musibah yang mungkin dapat terjadi pada kapal pada umumnya adalah:
1. Kapal bertubrukan (*collision*) atau pelanggaran dengan kapal lain.
 2. Kapal kandas (*stranding/agound*)
 3. Kapal kebakaran (*fire*)
 4. Kapal mengalami kerusakan pada mesin (*engine breakdown*).

2.1 Pengertian Kapal Penumpang

Kapal penumpang adalah kapal yang digunakan untuk angkutan penumpang. Untuk meningkatkan efisiensi atau melayani keperluan yang lebih luas kapal penumpang dapat berupa kapal Ro-Ro, ataupun untuk perjalanan pendek terjadwal dalam bentuk kapal feri.

Kapal penumpang adalah suatu kapal yang digunakan maskapai perkapalan atau persendirian dengan muatan utamanya adalah penumpang atau orang. Sedangkan kapal barang/kargo yang memiliki ruangan akomodasi untuk memuat penumpang secara terbatas tidak bisa dikategorikan sebagai kapal penumpang. Di Indonesia perusahaan yang mengoperasikan kapal penumpang adalah PT. Pelayaran Nasional Indonesia yang dikenal sebagai PELNI, sedang kapal Ro-Ro penumpang dan kendaraan dioperasikan oleh PT ASDP dan PT Dharma Lautan Utama.

Objek penelitian

Dalam penelitian ini penulis mengamati Objek yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian di tarik kesimpulanya. Objek yang dimaksud dalam Penelitian ini adalah PT. Pelayaran Nasional Indonesia. Adapun yang akan diteliti adalah penanganan kecelakaan Kapal Feri Cepat Jet Liner menabrak Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kota Kendari Sulawesi Tenggara.

Teknik Pengambilan data

Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian ini digunakan metode Pengambilan data sebagai berikut :

1. Pengamatan langsung (*Observation*): Pengambilan data dengan cara melakukan pencatatan-pencatatan secara tertulis pada tempat penelitian.
2. Dokumensi merupakan Teknik dalam pengumpulan dokumen serta arsip-arsip yang berkaitan tentang Tanggung Jawab Perusahaan Pelayaran (Pemilik Kapal) yang dianggap penting sebagai bahan untuk penulisan laporan tugas

akhir sesuai dengan ijin yang diberikan pihak perusahaan.

3. Wawancara merupakan Teknik dalam pengumpulan data, dengan cara menggali informasi, mengajukan pertanyaan kepada narasumber mengenai Tanggung Jawab Perusahaan Pelayaran (Pemilik Kapal), terhadap kecelakaan kapal yang ada di perusahaan tersebut dan juga mengenai kecelakaan kapal pada saat dilakukannya Investigasi.

Jenis Dan Sumber Data

Jenis penelitian ini adalah penelitian lapangan (*field research*), pengambilan data dengan jalan melakukan pencatatan-pencatatan secara tertulis pada tempat penelitian yang objeknya mengenai penanganan kasus kecelakaan kapal. Jenis data yang di ambil oleh penulis berdasarkan sumber dibagi menjadi dua, yaitu :

- A. Data primer merupakan sumber data yang diperoleh secara langsung dari lapangan atau sumber asli atau pihak pertama. Data primer secara khusus oleh peneliti untuk menjawab pertanyaan riset atau penelitian. Data primer dapat berupa pendapat subjekriset (orang) baik secara individu maupun kelompok, hasil observasi terhadap suatu benda (fisik), kejadian, atau ,kegiatan dan hasilpengujian
- B. Data sekunder merupakan sumber data yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara . Data sekunder pada umumnya berupa bukti catatan atau laporan historis yang telah tersusun dalam arsip, baik yang dipublikasikan dan yang tidak dipublikasikan, data yang diambil dari referensi, misal Buku, Jurnal, Koran dan dari media cetak lainnya.

3.1 Rincian Data

Dalam penelitian Tugas Akhir ini, Penulis membutuhkan data dan Rincian data yang di peroleh pada saat melaksanakan praktek darat di perusahaan pelayaran, berdasarkan uraian yang telah kemukakan sebelumnya maka data-data

perusahaan yang penulis butuhkan adalah sebagai berikut :

1. Berita Acara dan Sketsa Kronologis Kecelakaan
2. Gambar / foto
3. Laporan Investigasi
4. Berita Acara Penyelesaian ganti rugi
5. Berita Acara Persetujuan Pemotongan
6. Berita Acara Penyeselasian Tuntutanhu

Hasil

Berdasarkan pengumpulan data yang telah di lakukan oleh penulis mengenai penanganan kasus Kapal FeriCepat. Jet Liner menabrak kantor KSOP Kota Kendari Sulawesi Tenggara. Maka penulis dalam bab ini akan menganalisa dan membahas penanganan mengenai kecelakaan kapal dan bagaimana tanggung jawab perusahaan pelayaran yaitu PT. Pelayaran Nasional Indonesia (pemilik kapal) dalam proses penyelesaian kendala kecelakaan kapal seperti yang telah di rumuskan pada rumusan masalah.

Adapun metode yang digunakan untuk memaparkan pembahasan ini menggunakan metode Destriptif Kualitatif, yaitu dengan menggunakan studi gambaran secara sistematis, mengenai fakta-fakta berdasarkan hasil kerja lapangan yang telah dilakukan oleh penulis.

Perusahaan dalam bidang usahanya tentunya memiliki tanggung jawab di dalam mengoperasikan armada kapal di perusahaan pelayaran, tidak sedikit kendala yang di alami baik kendala yang di timbulkan dari sisi eksternal maupun internal sehingga dapat mengakibatkan terhambatnya kegiatan oprasional perusahaan dan berdampak nya kegiatan oprasional perusahaan dan berdampak menurunnya profit yang diterima, demi menunjang kelangsungan perekonomian perusahaan tersebut maka perusahaan harus memenuhi tanggung jawabnya sebagai pemilk kapal. Dan dalam penelitian ini penulisan menggunakan studi kasus kecelakaan yang di alami oleh KFC. Jet Liner menabrak kantor KSOP Kota Kendari

23 November 2017 pada pukul 17.10 waktu Indonesia timur.

Pembahasan

Berdasarkan hasil yang di peroleh diatas maka dapat diketahui bahwa peranan instansi Pemerimtahan yang ada di Pelabuhan Syabandar kelas II Kendari yang menangani kasus KFC. Jet Liner menabrak Kantor KSOP Kota Kendari Sulawesi Tenggara dan bagaimna tanggungjawab perusahaan pelayaran selaku *owner* (pemilikkapal) yaitu PT. PELNI

Agar tidak mengakibatkan tertundannya pengoprasian kapal yang cukup lama, PT Pelayaran Nasional Indonesia harus bertindak cepat dalam menyelesaikan kendala tersebut agar kapal dapat beroperasi kembali.

Berikut merupakan proses penyelesaian peananganan kecelakaan kapal Kc. Jet Liner menabrak kantor Ksop Kota Kendari Sulawesi Tenggara

- A. Kecelakaan seperti diketahui bahwa suatu kejadian yang tidak terduga yang dapat menyebabkan jatuhnya korban dan kerugian. Berita acara merupakan salah satu data yang diperlukan saat terjadi kecelakaan yang merupakan data pertama yang di buat oleh pihak kapal. Dalam hal telah terjadinya tabrakan kapal pihak awak kapal harus segera melaporkan kejadian yang telah dialami kepada pihak KSOP Kota Kendari dalam hal ini oprasional.
- B. Investigasi dilakukan pada pihak Oprasional telah menerima berita acara, selanjutnya pihak *Safety Officer* dan pihak oprasional menindak lanjutin dengan langsung peninjauan lapangan dengan menanyakan kronologi kejadian kepada pihak yang dirugikan dan kepada pihak perusahaan dapa tmenangani dan menyelesaikan kendala kecelakaan tersebut dengan mengetahui penyebab dan akibat dari kecelakaan tersebut.
- C. Laporan Investigasi disebut setelah Investigasi dilaksanakan. Laporan Investigasi dibuat oleh *Safety Officer*

yang didalamnya memuat tentang gambaran kejadian kecelakaan ,kerusakan properti/asset, hanya tindak lanjut kecelakaan dan yang terakhir adalah kesimpulan dari laporan Investigasi Kapal Feri Cepat Jet Liner adalah sebagai berikut:

- a. Kecelakaan Kapal Feri Cepat Jet Liner terjadi seperti yang telah diuraikan di kronologi kecelakaan terjadinya kapal.
- b. Kecelakaan Kapal Feri Cepat Jet Liner terjadi diakibatkan karena kondisi kemudi Kapal Feri Cepat Jet Liner tidak stabil sehingga kemudi kapal tidak berfungsi normal seperti biasanya, sehingga kapal tidak berhasil sandar kedermaga dermaga Pelabuhan Nusantara Kendari. Sehingga kapal menabrak Kantor Ksyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kota Kendari.
- D. Selanjutnya Negosiasi dapat dilakukan oleh pihak PT. Pelni dan Pihak KSOP Kota Kendari yang dirugikan agar terciptanya kesepakatan jumlah ganti rugi yang sesuai antar kedua belah pihak. Dengan menyertakan bukti kecelakaan sesuai syarat dan ketentuan yang berlaku. Dan perusahaan dapat mendatangkan surveyor dari BKI (Badan Klasifikasi Indonesia) yang selanjutnya pihak surveyor akan mengecek kondisi kapal dengan memeriksa kerusakan yang ada yang dapat mempengaruhi kelayak lautan kapal.
- E. Setelah menemukan kesepakatan ganti rugi dalam negosiasi setelah itu penggantian ganti rugi di lakukan di kantor perusahaan dengan di hadiri beberapa perwakilan orang dari Instansi pemerintahan yang menangani kasus ini dan di hadirkan beberapa orang saksi. Setelah menemukan kesepakatan ganti rugi maka akan dibuat berita acara yang ditandatangani oleh pihak yang dirugikan.

Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat penulis uraikan berdasarkan pengamatan pembahasan di bab sebelumnya adalah sebagai berikut :

1. Penanganan dan Tanggung Jawab PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Pemilik Kapal) terhadap kecelakaan kapal meliputi Kapal, Crew Kapal, Muatan dan Penumpang Kapal, Kendala Pengoperasian Kapal serta Tanggung Jawab Ganti kerugian.
2. Tanggung Jawab PT. Pelni terhadap kecelakaan kapal berupa tindakan penyelesaian meliputi investigasi, negosiasi dan penyelesaian ganti rugi.
3. Kecelakaan kapal menghambat pengoperasian kapal, mengakibatkan perubahan jadwal pengoperasian kapal, sehingga PT. Pelni mengeluarkan pemberitahuan dan menghubungi sejumlah penumpang kapal yang sudah terlanjur membeli tiket kapal terlebih dahulu.
4. Kendala kecelakaan kapal dapat menyebabkan kerugian bagi pemilik kapal jika kapal mengalami kerusakan.
5. Manajemen oprasional kapal berperan penting dalam kelancaran Pengoprasian dan penyelesaian kendala kecelakaan kapal.

Saran

Dari kesimpulan yang telah di kemukakan, penulis mencoba memberikan saran yang dengan harapan dapat bernilai dan bermanfaat bagi pihak PT. Pelayaran Nasional Indonesia. Adapun saran yang penulis kemukakan pada bab ini adalah sebagai berikut:

1. Perusahaan menjaga dan terus meningkatkan kualitas pelayanan jasa yang telah di terapkan oleh PT. Pelayaran Nasional Indonesia.
2. Lebih mengutamakan perawatan kapal agar dapat meminimalisir kerusakan kapal.
3. Memperluas jaringan dan menjaga hubungan baik yang sudah terjalin kepada Instansi pemerintahan yang ada di Pelabuhan Nusantara Kota Kendari

terkait pengoprasian kapal agar kelancaran membuat surat-surat persetujuan berlayar tidak di persulit.

4. Memberikan kesejahteraan-kesejahteraan yang lebih baik lagi kepada karyawan-karyawannya.
5. Lebih selektif dalam menerima crew kapal yang mempunyai kemampuan yang baik agar pengoprasian kapal bisa berjalan dengan baik.

DAFTAR RUJUKAN

- Mangase, V.V. (2016). *Tanggung Jawab Perusahaan Pelayaran (Pemilik Kapal) Terhadap Kendala Kecelakaan Kapal*. Jurusan Kemaritiman Politeknik Negeri Samarinda. Samarinda 2016
- Julian. (2015). *Peran dan Tanggung Jawab PT. Tirta Sarana Berneo Dalam Pemuatan Batu Bara Ke Kapal MV. Ocean Carrier*. Jurusan Kemaritiman Politeknik Negeri Samarinda. Samarinda 2015
- Win, P.P. (2009). *Tabrakan Kapal Pertamina Dengan Exillir di Perairan Jakarta*. STIP Jakarta. Jakarta 2009
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM. 1 Tahun 2010. Tentang Tata Cara Penerbitan Persetujuan Berlayar
- Peraturan Menteri Tenaga Kerja No. Per. 03/MEN/1998. Tentang Tata Cara Pelaporan dan Pemeriksaan Kecelakaan
- Suyono, Capt. R. P. (2005). *Pengangkutan Internasional Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta 2005
- Suyono, Capt. R. P. (2003). *Pengangkutan Internasional Ekspor Impor Melalui Laut Edisi Revisi*. Jakarta 2003
- Utari, S. S. H. (1994). *Pengakutan Laut Indonesia (Suatu Tinjauan Yuridist)*. Jakarta. Balai Pustaka 1994

- Rizqi, M. (2012). *Analisa Kecelakaan kapal feri*. <http://www.academia.edu> -. Bandung. FTK Perkapalan 2 Juni 2019
- Santoso, E. B. (2016). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. [Blogspot.com. www.pengertiaperan.html](http://www.pengertiaperan.html)?m. 12 Mei 2019
- Maritime Glossary. (2018)*Pengertian Tanggung Jawab*. [http://www.landasanteori.com / 2015/09/PengertianTanggungJawab-definisi.Html](http://www.landasanteori.com/2015/09/PengertianTanggungJawab-definisi.Html)?m=. 20 Mei 2019
- Maritime. (2013). *Perusahaan Pelayaran*. [http://library.upnvj.ac.id/pdf/2sIteknik kapal /08/10316004/](http://library.upnvj.ac.id/pdf/2sIteknik_kapal_/08/10316004/), 13 Mare 2019
- Komite Nasional Keselamatan Transpotasi. (2018). *Laporan Investigasi Kecelakaan Pelayaran*. [Hhttp://knkt.dephub.go.id](http://knkt.dephub.go.id), 13 Maret 2019