

KEBIJAKAN MARITIM DALAM MENUNJANG KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI LAUT

Muhammad Fadhil Arsy

Departemen Teknik Kelautan, Universitas Hasanuddin

Email: arsymf19d@student.unhas.ac.id

Abstrak

Keselamatan dan keamanan maritim adalah kebijakan utama yang harus mendapatkan prioritas pada pelayaran dalam menunjang kelancaran transportasi laut Indonesia sebagai negara kepulauan. Indonesia memiliki kedaulatan atas keseluruhan wilayah laut Indonesia, sehingga laut memiliki peran cukup berarti baik bagi sarana pemersatu bangsa dan wilayah Republik Indonesia, mau pun laut sebagai asset bangsa yang tidak ternilai serta masa depan Indonesia. Tingkat kecelakaan per tahun kapal pengangkut kargo dianggap sebagai konsekuensi dari proses kontrol homeostatik di mana tingkat kehati-hatian mereka yang terlibat dalam transportasi laut menentukan tingkat kecelakaan. Jaminan keselamatan dan keamanan kegiatan pelayaran, hasil FGD menegaskan bahwa keselamatan pelayaran di sini adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan pelayaran secara lancar, sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana beserta penunjangnya. Sedangkan keamanan pelayaran adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan pelayaran yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum. Hal yang perlu dielaborasi lebih dalam, bahwa untuk menghindari kesenjangan sistem manajemen ini, diterapkan ISM Code. Kebijakan pemerintah di bidang kemaritiman, baik industri perikanan mau pun industri pelayaran belum dilaksanakan secara konsisten sesuai dengan Undang-Undang yang berlaku.

Kata Kunci: *Keselamatan, Keamanan, Kebijakan*

PENDAHULUAN

Di era globalisasi saat ini industri pelayaran mempersulit program insentif keselamatan yang akan mengarah pada pengurangan frekuensi kecelakaan pelayaran. Sedangkan, keselamatan dan keamanan maritim di sini, adalah kebijakan utama yang harus mendapatkan prioritas pada pelayaran dalam menunjang kelancaran transportasi laut Indonesia sebagai negara kepulauan. Indonesia memiliki kedaulatan atas keseluruhan wilayah laut Indonesia, sehingga laut memiliki peran cukup berarti baik bagi sarana pemersatu bangsa dan wilayah Republik Indonesia, mau pun laut sebagai asset bangsa yang tidak ternilai serta masa depan Indonesia. Penguasaan atas laut tersebut, memiliki konsekuensi bahwa Pemerintah berkewajiban atas penyelenggaraan pemerintahan di bidang penegakan hukum di laut, baik terhadap ancaman pelanggaran, pemanfaatan perairan, serta menjaga dan menciptakan keselamatan pelayaran secara optimal. Berdasarkan UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Negara Kepulauan (Archipelago State) bagi Indonesia oleh konvensi PBB, hal ini berarti Indonesia sebagai negara kepulauan telah diakui oleh dunia Internasional [3].



a) *Collide*



b) *Grounding*

Gambar 1. *Ship accidents*

Tingkat kecelakaan per tahun kapal pengangkut kargo dianggap sebagai konsekuensi dari proses kontrol



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

homeostatik di mana tingkat kehati-hatian mereka yang terlibat dalam transportasi laut menentukan tingkat kecelakaan. Sebagai akibatnya, tingkat kehati-hatian menentukan tingkat kecelakaan. Kehati-hatian ini merupakan perilaku operator pengiriman. Pengamatan yang cermat terhadap insiden pengiriman membawa kita untuk melihat aspek-aspek lain, selain dari kejadiannya belaka. Tinjauan sejarah menunjukkan bahwa kecelakaan maritim yang dramatis tidak sering terjadi saat ini seperti dulu di masa lalu. Untuk pelaksanaan peningkatan keselamatan pelayaran ini, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah mengeluarkan kebijakan dalam pencegahan kecelakaan kapal seperti membuat maklumat pelayaran tentang peningkatan pengawasan keselamatan pelayaran bagi kapal penumpang, membuat maklumat tentang kondisi cuaca perairan di Indonesia seperti telegram perihal kesiapan cuaca buruk di laut.

Keselamatan pelayaran merupakan hal yang sangat penting dan menduduki posisi sentral dalam segala aspek di dunia pelayaran. Aspek yang melekat pada keselamatan pelayaran meliputi karakteristik sikap, nilai, dan aktivitas mengenai pentingnya terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan.

Sejak tahun 2011 hingga sekarang telah terjadi fluktuasi perkembangan jumlah kecelakaan, rata-rata telah terjadi penurunan jumlah kecelakaan sebesar 6,95% per tahun, namun di sisi lain jumlah korban jiwa meningkat sebesar 46,71 % per tahun.

Pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, menjadi suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional RI, serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan Negara Republik Indonesia sebagai Negara maritim.

Kedaulatan negara adalah keamanan wilayah, karena itu laut yang tidak aman menunjukkan negara tidak berdaulat. Realitanya, kondisi sistem kelembagaan saat ini yang terjadi adalah banyaknya instansi yang terlibat atau berkepentingan dalam pelaksanaan penegakan hukum, keselamatan, dan keamanan di laut. Sehingga perlu untuk menganalisis kebijakan kesmaritim dalam menunjang keselamatan dan keamanan transportasi laut.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode literasi dimana penelitian ini mengambil data dari jurnal dan artikel resmi yang sudah ada sebelumnya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Jaminan keselamatan dan keamanan kegiatan pelayaran, hasil FGD menegaskan bahwa keselamatan pelayaran di sini adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan pelayaran secara lancar, sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana beserta penunjangnya. Sedangkan keamanan pelayaran adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan pelayaran yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum. Merujuk pada amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, bahwa pelayaran di sini adalah bagian dari sarana transportasi laut yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional, dikarenakan dapat menunjang dan mempermudah akses penghubungan dan penjangkauan wilayah satu dengan yang lainnya melalui perairan. Lebih lanjut hasil FGD menjelaskan bahwa dalam UU No. 17 Tahun 2008 tersebut, tepatnya Pasal 1 butir 32 menegaskan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, ke pelabuhan, dan lingkungan maritim.

Informasi tersebut didukung hasil wawancara mendalam (indepth interview) dengan para Informan Kunci mau pun Informan Pendukung bahwa untuk menghadapi perubahan ke depan, pelayaran atau angkutan laut mempunyai potensi kuat dikembangkan, mengingat karakteristiknya mampu melakukan pengangkutan secara massal di Indonesia. Dengan demikian, maka, sistem keselamatan dan keamanan menjadi faktor kunci yang harus diperhatikan dan sebagai dasar serta tolok ukur bagi pengambil keputusan (decision maker) guna menentukan kelayakan dan keselamatan pelayaran.

Di samping itu, kebijakan keselamatan dalam pelayaran atau transportasi laut tersebut, juga diatur oleh lembaga internasional yaitu International Maritime Organization (IMO) dan bernaung di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) (United Nation). Lembaga internasional tersebut bertugas mengurus hal-hal tentang keselamatan jiwa penumpang kapal dan awaknya, harta laut, serta kelestarian lingkungan di laut [3].

Triangulasi antara Informan Kunci dan Informan Pendukung yang satu dengan lainnya dan dihadapkan dengan alat bukti formal yang ada baik berupa dokumen mau pun surat-surat lainnya misalnya Surat Keputusan, Surat Kapal, dll sebagai berikut. Dikemukakan bahwa salah satu faktor penting dalam mewujudkan keselamatan serta kelestarian lingkungan laut adalah keahlian (ability), pengetahuan (knowledge) dan keterampilan (skill) dari



SDM yang terkait dengan pengoperasian kapal [1]. Dengan kokohnya konstruksi kapal, serta canggihnya teknologi baik sarana bantu mau pun peralatan yang ditempatkan di atas kapal, namun jika dioperasikan oleh SDM yang tidak memiliki kompetensi sesuai dengan tuntutan tugas, fungsi serta faktor disiplin yang tinggi, maka, semuanya akan percuma.

Oleh karena itu, pemerintah setiap tahun melaksanakan kampanye keselamatan pelayaran untuk memberi kesadaran kepada masyarakat, terutama bagi operator (stakeholder) dan regulator. Hal ini penting bagi Indonesia yang memiliki luas laut $\frac{3}{4}$ daripada daratan yang dihuni hampir 250 juta manusia. Ditegaskan bahwa dalam setiap sidang IMO, Indonesia selalu aktif serta memberi inisiatif terhadap permasalahan keselamatan, keamanan, dan perlindungan maritim. Di samping itu, Pemerintah Indonesia senantiasa melakukan berbagai pembinaan melalui aturan baik terhadap awak kapal, kapal, mau pun muatan kapal [2].

Berdasarkan data kecelakaan yang dianalisis oleh IMO diketahui bahwa kecelakaan kapal di perairan Indonesia yang disebabkan oleh kesalahan manusia (human error) sebesar $\pm 80\%$, dan dari seluruh kesalahan manusia tersebut diketahui pula bahwa sekitar 80% di antaranya diakibatkan oleh buruknya manajemen (poor management) perusahaan pelayaran. Sistem manajemen perusahaan pelayaran atau operator kapal berpengaruh kuat terhadap keadaan kelaiklautan kapal [5].

Hal yang perlu dielaborasi lebih dalam, bahwa untuk menghindari kesenjangan sistem manajemen ini, diterapkan ISM Code. ISM code ditetapkan sebagai bagian yang tidak terpisahkan dengan konvensi The Safety of Life at Sea (SOLAS), (1974). SOLAS tersebut berdasarkan kesepakatan dalam sidang Maritime Safety Committee, IMO pada tanggal 24 Mei 1994. Inisiatif perumusan ISM code dilakukan oleh committee yang sama dengan perumus serta penyempurna SOLAS dari tahun 1960 hingga 1974/1978 yaitu Maritime Safety Committee (MSC) [4].

Isi dari SOLAS 1974 cetakan tahun 2014 (Consolidated Edition 2014), adalah sebagai berikut:

Bab I: Ketentuan Umum, berisi tentang peraturan-peraturan survei berbagai jenis kapal, dan ketentuan pemeriksaan kapal oleh negara lain.

Bab II-1: Konstruksi, berisi persyaratan konstruksi kapal, sekat-sekat kedap air, stabilitas kapal, permesinan kapal dan kelistrikan.

Bab II-2: Perlindungan dari kebakaran, deteksi kebakaran dan pemadam kebakaran. Berisi tentang ketentuan tentang sekat kedap api, sistem deteksi kebakaran, dan peralatan, jenis dan jumlah pemadam kebakaran diberbagai jenis kapal. Detail bab ini dapat dilihat di FP Code.

Bab III: Alat-alat keselamatan dan penempatannya. Dari Bab ini kemudian diberlakukan LSA Code.

Bab IV: Komunikasi Radio (Radio Communications), berisi ketentuan pembagian wilayah laut, jenis dan jumlah alat komunikasi yang harus ada di kapal serta peroperasiannya. Derivasi dari bab ini adalah GMDSS.

Bab V: Keselamatan Navigasi (Safety of Navigation), berisi ketentuan tentang peralatan navigasi yang harus ada di kapal, termasuk Radar, AIS, VDR dan mesin serta kemudi kapal.

Bab VI: Pengangkutan muatan (Carriage of Cargoes), berisi ketentuan tentang bagaimana menyiapkan dan penanganan ruang muat dan muatan, pengaturan muatan termasuk lashing. Derivasinya adalah IG (International Grain) Code.

Bab VII: Pengangkutan muatan berbahaya (Carriage of dangerous goods), berisi ketentuan tentang bagaimana menyiapkan dan menangani muatan berbahaya yang dimuat di kapal. Turunan dari bab ini kita kenal dengan nama IMDG Code.

Bab VIII: Kapal nuklir (Nuclear ships), berisi ketentuan yang harus dipenuhi oleh kapal yang menggunakan tenaga nuklir, termasuk bahaya-bahaya radiasi yang ditimbulkan.

Bab IX: Manajemen keselamatan dalam mengoperasikan kapal (Management for the Safe Operation of Ships), berisi ketentuan tentang manajemen pengoperasian kapal untuk menjamin keselamatan pelayaran. Bab ini hadir karena peralatan canggih tidak menjamin keselamatan tanpa manajemen pengoperasian yang benar. Dari Bab inilah lahir ISM Code.

Bab X: Keselamatan untuk kapal berkecepatan tinggi (Safety measures for high-speed craft), berisi ketentuan pengoperasian kapal yang berkecepatan tinggi. Dari sini kemudian diberlakukan HSC Code.

Bab XI-1: Langkah khusus untuk meningkatkan keselamatan maritim (Special measures to enhance maritime safety), berisi ketentuan tentang RO (Recognized Organization), yaitu badan yang ditunjuk pemerintah sebagai pelaksana survey kapal atas nama pemerintah, nomor identitas kapal dan Port State Control (Pemeriksaan kapal berbendera asing oleh suatu negara).

Bab XI-2: Langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritim (Special measures to enhance maritime security), berisi ketentuan bagaimana meningkatkan keamanan maritim, oleh kapal, syahbandar dan pengelola pelabuhan. Dari Bab ini kemudian diberlakukan ISPS Code.

Bab XII: Langkah keselamatan tambahan untuk kapal pengangkut muatan curah (Additional safety measures for bulk carriers), berisi ketentuan tambahan tentang konstruksi untuk kapal pengangkut curah yang memiliki panjang lebih dari 150 meter.

Bab XIII: Verifikasi kesesuaian (Verification of compliance), berisi ketentuan tentang implementasi SOLAS



1974 di negara-negara yang telah meratifikasi. Penambahan Bab ini untuk mendukung pemberlakuan Triple I Code (IMO Instrument Implementation Code).

Bab XIV: Langkah keselamatan untuk kapal yang beroperasi di perairan kutub (Safety measures for ships operating in polar waters), berisi ketentuan yang harus dipenuhi oleh kapal yang berlayar di wilayah kutub dan sekitarnya.

Hadirnya sebuah satu kesatuan antara kebijakan kemaritiman dan seluruh stakeholder, tentu akan sangat mendukung kemajuan maritim Indonesia. Untuk itu, strategi dan kebijakan di bidang maritim (Maritime Policy) harus segera dibenahi guna mengoptimalkan potensi yang dimiliki, baik menyangkut sumber daya laut, industri mau pun bisnis transportasi.

KESIMPULAN

Pelayaran atau angkutan laut di Indonesia belum secara optimal berkembang namun mempunyai potensi kuat dikembangkan, mengingat karakteristiknya mampu melakukan pengangkutan secara massal. Kegiatan pelayaran laut tersebut, belum sepenuhnya mampu mendorong dan menunjang pembangunan nasional demi meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Oleh karena itu, sistem keselamatan dan keamanan maritim menjadi faktor kunci yang harus diperhatikan dan sebagai dasar serta tolok ukur bagi pengambil kebijakan guna menunjang sistem transportasi laut. Sering mengalami kecelakaan, baik karena faktor alam misalnya kapal tenggelam karena dihantam ombak besar, kapal terbakar karena terkena petir, dll mau pun karena human error misalnya kelalaian nahkoda sehingga kapal menabrak karang, atau kemampuan (ability), pengetahuan (knowledge) mau pun keterampilan (skill) nahkoda kurang, hingga gagal bersandar ke pelabuhan, dll yang semuanya membuktikan bahwa sistem keselamatan dan keamanan pelayaran di Indonesia belum berjalan optimal. Pemahaman dan latar belakang perspektif maritim di Indonesia merupakan sebuah permasalahan yang sangat krusial. Fenomena demikian berimplikasi ke berbagai kebijakan yang akan dikeluarkan oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI menjadi sangat strategis dan signifikan.

Kebijakan pemerintah di bidang kemaritiman, baik industri perikanan mau pun industri pelayaran belum dilaksanakan secara konsisten sesuai dengan Undang-Undang yang berlaku. Selama ini pengembangan potensi maritim terbentur masalah struktural, dan belum ada kesadaran politis secara nasional tentang betapa besarnya potensi ekonomi, perikanan, dan kemaritiman.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Baniela, S. I., Rios, J. V. (2010). The Risk Homeostasis Theory, *The Journal of Navigation*, 63, 607–626. 6
- [2] Boisson, Philippe (1999). *Safety at Sea : Policies, Regulations & International Law*. Edition Bureau Veritas, Paris, pp. 45–55.
- [3] Kusumaatmadja, Mochtar, 2002. *Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut, Dilihat dari Sudut Hukum Internasional dan Nasional*, Jakarta, diterbitkan oleh Pusat Studi Wawasan Nusantara bekerjasama dengan Penerbit Sinar Grafika
- [4] Tebbit, Mark, 2000. *Philosophy of Law*, London, Reutledge.
- [5] Wilde, Gerald J. S. (1994). *Target Risk*. PDE Publications, Toronto.

