

# **Kegagalan Sistem Keselamatan Transportasi Laut di Indonesia**

(Failure of the Marine Transportation Safety System in Indonesia)

**Habibi**  
**Jurusan Teknika, Program Diploma Pelayaran, Universitas Hang Tuah**  
**Surabaya**

**Abstrak:** Transportasi laut menjadi urat nadi bagi sebuah negara kepulauan. Indonesia yang memiliki jumlah pulau tersebar luas membutuhkan sarana transportasi laut memadai. Ironisnya, sebagai negara maritim sistem transportasi laut Indonesia amburadul. Ini terbukti dengan banyaknya jumlah kasus kecelakaan di laut. Kecelakaan kapal laut menyebabkan ratusan nyawa rakyat Indonesia melayang. Penyebab kecelakaan beragam, mulai dari kebakaran, kelebihan muatan sampai dengan usia kapal yang dimanipulasi. Kondisi ini diperparah oleh lemahnya tingkat pengawasan dari para pemangku kebijakan. Kesalahan pemerintah dalam kebijakan pembangunan nasionalnya saat ini adalah lebih mengedepankan land base oriented. Sehingga strategi yang terkait dengan urusan laut tidak mendapatkan prioritas. Akibat dari strategi yang keliru, maka kebijakan dan implementasi di bidang transportasi laut amburadul. Konsekuensinya, transportasi laut yang seharusnya jadi andalan masyarakat justru menjadi angkutan yang menakutkan. Tingkat kecelakaan kapal merupakan konsekuensi dari lost control. Tanpa adanya peringatan mengakibatkan pelaku/operator pelayaran menentukan sikap hati-hati terhadap kecelakaan di laut. Kecelakaan kapal di laut bukan hanya memberi akibat pada korban jiwa tapi juga adanya biaya yang harus ditanggung untuk menutupi trend kecelakaan kapal tersebut.

**Kata kunci:** Transportasi Laut Indonesia, Keselamatan Transportasi Indonesia, Kegagalan Sistem Transportasi

*Abstract: Sea transportation is the artery for an island nation. Indonesia, which has a large number of islands, needs adequate sea transportation facilities. Ironically, as a maritime country the Indonesian sea transportation system is in shambles. This is proven by the large number of accidents at sea. Marine ship crashes caused hundreds of lives of Indonesian people to float. The causes of accidents vary, ranging from fires, overloading to the age of the manipulated vessels. This condition is exacerbated by the weak level of supervision from policy makers. The government's mistake in its current national development policy is to prioritize land base oriented. So that strategies related to sea affairs do not get priority. As a result of the wrong strategy, the policies and implementation in the field of sea transportation are chaotic. As a consequence, sea transportation which should be the mainstay of the community actually becomes a frightening transport. The level of ship accidents is a consequence of lost control. Without warning, the shipping operator / operator determines a cautious attitude towards accidents at sea. Ship accidents at sea not only give consequences to casualties but also costs that must be borne to cover the trend of the ship's accident.*

**Keywords:** Indonesian Sea Transportation, Indonesian Transportation Safety, Transportation System Failure

**Alamat korespondensi:**

Habibi, Program Diploma Pelayaran, Universitas Hang Tuah, Jalan A. R. Hakim 150, Surabaya.  
e-mail: jurnal\_pdp@yahoo.co.id

## **PENDAHULUAN**

Sudah bukan menjadi hal baru lagi apabila perihal keselamatan selalu menjadi sorotan dan menjadi bahan evaluasi dari berbagai negara, khususnya di dunia maritim. Pengaruh sistem keselamatan pada kapal bergantung pada survei dan inspeksi secara berkala dan optimal yang dilakukan oleh *class, owner surveyor* dan *port state control* pada setiap negara yang memiliki pelabuhan maupun yang menjadi tujuan

perdagangan internasional. Tingkat kecelakaan kapal merupakan konsekuensi dari lost control. Tanpa adanya peringatan mengakibatkan pelaku/operator pelayaran menentukan sikap hati-hati terhadap kecelakaan di laut.

Kecelakaan kapal di laut bukan hanya memberi akibat pada korban jiwa tapi juga adanya biaya yang harus ditanggung untuk menutupi trend kecelakaan kapal tersebut. Faktor yang berpengaruh dalam mengurangi total

kerugian, dalam kecelakaan kapal adalah *Maritime Navigation Safety System, Maritime Security, Maritime Regulations, Human Error, Safety Culture of Maritime*.

Penggunaan transportasi laut tidak terlepas dari adanya resiko kecelakaan yang dapat menimpa kapal maupun penumpang di dalamnya. Tingginya kasus kecelakaan laut di dunia menjadi perhatian seluruh pihak, bukan hanya pemilik kapal, melainkan juga pemerintah, instansi terkait, dan masyarakat.

Kecelakaan kapal laut menyebabkan ratusan nyawa rakyat Indonesia melayang. Penyebab kecelakaan beragam, mulai dari kebakaran, kelebihan muatan sampai dengan usia kapal yang dimanipulasi. Kondisi ini diperparah oleh lemahnya tingkat pengawasan dari para pemangku kebijakan.

Penyebab utama kecelakaan laut pada umumnya karena faktor kelebihan angkutan dari daya angkut yang telah ditetapkan, baik angkutan barang maupun angkutan orang. Bahkan tidak jarang pemakai jasa pelayaran memaksakan diri naik kapal meskipun kapal sudah penuh dengan tekad asal dapat tempat di atas kapal.

Penyelenggaraan alur pelayaran yang meliputi kegiatan program, penataan, pembangunan, pengoperasian dan pemeliharaannya ditujukan untuk mampu memberikan pelayanan dan arahan kepada para pihak pengguna jasa transportasi laut untuk memperhatikan kapasitas dan kemampuan alur dikaitkan dengan bobot kapal yang akan melalui alur tersebut agar dapat berlayar dengan aman, lancar dan nyaman.

Dalam rangka pengintegrasian sarana dan prasarana transportasi yang memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan transportasi, perlu standarisasi atau peraturan sistem dan prosedur, serta sumber daya manusia

yang profesional untuk mewujudkan pelayanan penyelenggaraan transportasi yang utuh dan berhasil guna serta berdaya guna. Maka untuk itu diperlukan suatu sistem tata pemerintahan yang baik dimana pemerintah mempunyai fungsi sebagai pembinaan terhadap pelayanan transportasi meliputi aspek pengaturan, aspek pengawasan, dan aspek pengendalian.

Aspek pengaturan meliputi penetapan kebijakan umum dan kebijakan teknis antara lain penentuan standar, norma, pedoman, kriteria, perencanaan, prosedur termasuk persyaratan keamanan dan keselamatan. Aspek pengawasan meliputi kegiatan pemantauan, penilaian, investigasi, rekomendasi, dan tindakan korektif serta penegakan hukum terhadap penyelenggaraan transportasi agar sesuai standar, norma, pedoman, kriteria, prosedur, dan perencanaan yang telah ditetapkan dengan peraturan perundang-undangan. Aspek pengendalian meliputi arahan, bimbingan dan petunjuk, perijinan, sertifikasi dan pelatihan serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian.

Untuk pengintegrasian penyelenggaraan transportasi yang memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan tersebut, maka perlu adanya suatu analisis trend kecelakaan transportasi yang bersifat strategis, dalam hal ini diperlukan analisis trend kecelakaan transportasi laut.

## **Karakteristik Transportasi Laut Indonesia**

Sektor transportasi laut sangat berpengaruh dalam mempercepat pergerakan ekonomi di Indonesia. Berdasarkan data yang ada 80 persen lebih proses perpindahan barang dan jasa antar pulau menggunakan jasa perhubungan laut. Sektor kegiatan perhubungan laut merupakan salah

satu penunjang utama dalam pergerakan ekonomi, sosial, budaya dan pertahanan keamanan suatu kawasan di Indonesia.

Untuk menghadapi kemungkinan terjadinya kecelakaan laut, para awak kapal dan penumpang harus mengetahui tentang cara-cara penyelamatan diri sewaktu kecelakaan di kapal (*personal survival technique*), pemadam kebakaran (*fire fighting*), pertolongan pertama pada kecelakaan (*first aid*) dan keselamatan diri dalam tanggung jawab sosial (*personal safety and social responsibility*).

Dari fakta dan data yang diperoleh ternyata kecelakaan laut telah memakan korban jiwa dan harta yang tidak sedikit, kecelakaan itu bisa terjadi dimana saja, kapan saja dan menimpa siapa saja.

Konsep dasar keselamatan di laut dan sistem keselamatan maritim hampir tidak berubah dalam kurun waktu yang relatif lama, namun konsep dari elemen dan komponen keselamatan dibuat berdasarkan kebutuhan manusia. Pemikiran mengenai konsep sistem keselamatan maritim memperhitungkan baik dari segi hukum yang berlaku maupun dari segi perkembangan teknologi.

Begitu pentingnya peran transportasi, sehingga dapat dibayangkan bagaimana jadinya bila jasa transportasi antar pulau tidak berjalan atau berhenti. Berapa banyak kerugian materil maupun non-materil yang akan diderita baik perorangan, swasta, pengusaha, BUMN maupun lembaga pemerintah.

### **Peranan pemerintah, masyarakat, dan swasta untuk mengatasi kecelakaan transportasi laut di Indonesia**

Kecelakaan laut meningkat seiring dengan peningkatan jumlah kapal. Sebagaimana telah dipahami secara luas, kecelakaan laut dapat diakibatkan oleh faktor manusia, alam,

dan teknis, serta interaksi dan kombinasi antara ketiga faktor tersebut. Dalam berlayar, manusia sebagai pengguna transportasi berinteraksi dengan kapal dan lingkungan di sekitarnya (termasuk kapal lain, alur pelayaran, pelabuhan, dan situasi kondisi setempat). Interaksi ini terkadang sangat kompleks dan terkait dengan berbagai aspek.

Menyadari banyaknya aspek yang berkaitan dengan ketiga faktor tersebut, mengupayakan keselamatan pelayaran melalui pengurangan angka kecelakaan dan resiko kematian dan luka serius akibat kecelakaan dan barang yang diangkut sudah tentu tidak cukup diupayakan melalui pendekatan monosektoral, melainkan membutuhkan upaya-upaya pendekatan multisektoral.

Untuk perlu dilakukan tindakan serius terhadap masalah kecelakaan transportasi. Untuk dapat mewujudkan hal tersebut perlu dilakukan terobosan membangun infrastruktur transportasi. Salah satunya adalah dengan kerjasama saling menguntungkan antara pemerintah dan swasta. Hal ini dilakukan dalam upaya mengatasi masalah minimnya anggaran untuk pembangunan infrastruktur. Langkah pembangunan infrastruktur perlu mendapat dukungan dari seluruh *stakeholders*, mulai dari pemerintah pusat, pemerintah daerah, swasta sampai dengan masyarakat. Diharapkan melalui langkah ini akan terwujud infrastruktur transportasi memadai, yang menjadikan perekonomian di wilayah kepulauan cepat berkembang.

### **METODOLOGI**

Secara umum tujuan utama penelitian ini untuk mengukur sejauh mana konsep *Safety and Security* diterapkan di atas laut. Penelitian ini menggunakan data sekunder dengan tujuan utama penelitian ini untuk mengukur sejauh mana konsep Safety

and Security diterapkan di atas laut. Penelitian ini menggunakan data sekunder sebagai bahan utama penelitian. Data sekunder terdiri atas bahan primer berupa peraturan perundang-undangan yang terkait dengan materi penelitian, bahan sekunder berupa bahan kepustakaan baik literatur, jurnal, artikel yang terkait dengan materi penelitian. Penelitian ini bersifat deskriptif analitis, yaitu memaparkan dan menganalisis data yang diperoleh dari data sekunder kemudian dianalisis secara juridis kualitatif, dengan menggunakan metode hukum penafsiran. Data yang bukan berupa bahan hukum (regulasi dan standar) tetap dianalisis dengan perspektif hukum.

## **PEMBAHASAN**

### **Kondisi Transportasi Laut Indonesia**

Transportasi laut menjadi urat nadi bagi sebuah negara kepulauan. Indonesia yang memiliki jumlah pulau tersebar luas membutuhkan sarana transportasi laut memadai. Ironisnya sebagai negara maritim, sistem transportasi laut Indonesia amburadul. Ini terbukti dengan banyaknya jumlah kasus kecelakaan di laut.

Kecelakaan kapal laut menyebabkan ratusan nyawa rakyat Indonesia melayang. Penyebab kecelakaan beragam, mulai dari kebakaran, kelebihan muatan sampai dengan usia kapal yang dimanipulasi. Kondisi ini diperparah oleh lemahnya tingkat pengawasan dari para pemangku kebijakan.

Kesalahan pemerintah dalam kebijakan pembangunan nasionalnya saat ini adalah lebih mengedepankan *land base oriented*. Sehingga strategi yang terkait dengan urusan laut tidak mendapatkan prioritas. Akibat dari strategi yang keliru, maka kebijakan dan implementasi di bidang transportasi laut amburadul.

Konsekuensinya, transportasi laut yang seharusnya jadi andalan masyarakat justru menjadi angkutan yang menakutkan.

Maraknya kecelakaan kapal akhir-akhir ini merupakan akumulasi dari kegagalan sistem transportasi laut Indonesia. Kita terlalu bangga dengan kebijakan pembangunan berbasis land base oriented. Selain itu, pada kasus kebakaran kapal Ro-Ro hampir semua disimpulkan disebabkan karena kendaraan roda empat yang diangkut terbakar. Hal ini menimbulkan kecurigaan banyak pihak.

Secara logika, pada saat melaju di darat dengan beban mesin yang tinggi dan mesin panas, truk tidak terbakar. Pada saat naik di kapal dalam keadaan mati mesin justru terbakar. Ini di luar logika jangan-jangan ini hanya “kambing hitam” yang disuarakan para pemilik kapal dan oknum pejabat berwenang.

Santiago Iglesias Baniela (2011), et al., mengatakan bahwa sudah bukan menjadi hal baru lagi apabila perihal keselamatan selalu menjadi sorotan dan menjadi bahan evaluasi dari berbagai negara, khususnya di dunia maritim. Pengaruh sistem keselamatan pada kapal bergantung pada survei dan inspeksi secara berkala dan optimal yang dilakukan oleh *class, owner surveyor* dan *port state control* pada setiap negara yang memiliki pelabuhan maupun yang menjadi tujuan perdagangan internasional.

IMO (*International Maritime Organization*) telah mendorong pembentukan organisasi regional pada beberapa negara pelabuhan untuk menyusun perjanjian-perjanjian maritim. Hal tersebut memicu munculnya perjanjian/MoU (*Memorandum of Understanding*) dari beberapa Negara yang bersangkutan, sebagai contohnya adalah MoU (daerah Eropa dan Atlantik Utara),

Tokyo MoU (daerah Asia dan Pasifik), dll. Pada tahun 1978, sejumlah negara Eropa melakukan kesepakatan di Den Haag untuk mengkoreksi apakah kondisi tenaga kerja di kapal sesuai dengan aturan ILO.

Dari hasil investigasi Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) tidak satu pun yang diumumkan ke publik. Sejauh ini masyarakat tidak pernah mengetahui persis apa penyebab terjadinya kecelakaan tersebut. Kalau KNKT kerjanya seperti itu, sebaiknya dibubarkan saja, atau sekalian perkuat sebagai lembaga independen.

SOP (*standard operating procedures*) juga tidak pemah dijalankan dengan baik. Padahal, dari awal dalam SOP jelas disebutkan bahwa kendaraan bermotor yang masuk kapal harus diperiksa dulu, perlengkapan keselamatan penumpang dalam kapal rata-rata banyak yang tidak berfungsi. Jumlah penumpang, dan muatan tidak sesuai dengan kapasitas, mereka seharusnya menerapkan standar keselamatan dan operasional seperti yang diatur dalam UU. Jika para pelaku usaha angkutan kapal dan pemerintah sebagai regulator menjalankannya, tidak akan banyak kecelakaan laut seperti yang terjadi saat ini.

### **Manipulasi Umur Kapal**

Bobrohnya sistem transportasi laut di Indonesia hingga kini belum diselesaikan pemerintah. Tak heran, jika sering terjadi kapal penumpang yang mengalami kecelakaan. Ini karena rata-rata usia kapal yang beroperasi sudah tua. Kondisi tersebut diperparah banyaknya usia kapal yang dipalsukan. Berdasarkan data yang didapat *Indonesia Maritime Magazine* (IMM), dari 31 kapal RO-RO yang beroperasi di jalur Merak-Bakauheni, 13 di umur kapal tersebut palsu.

Sebagai contoh Kapal Jatra III yang sudah berusia 26 tahun. Dari data

tahun pembuatan yang terdaftar di DEPERLA, Kapal dengan nomer IMO 8503694, dengan nama galangan Shisima Dockyard, IWU, milik PT ASDP tercatat buatan 1985. Padahal sebenarnya adalah produksi 1980. Selanjutnya, kapal Bahuga Pratarna yang berusia 38 tahun. Dalam daftar DEPERLA kapal itu tertulis buatan 1993. Padahal kapal itu dibuat 1973, dengan nama galangan Oshima Dock Yard Co. Ltd, Jepang, milik perusahaan PT Pel Atosim Lampung.

Kapal Bahuga Jaya yang mengalami mesin mati saat melakukan perjalanan dari Bakauheni menuju Merak. Kapal dengan No. IMO 7206392 tersebut saat ini berusia 39 tahun. Tetapi dalam DEPERLA tahun pembuatannya tercatat 1992. Data sebenarnya kapal itu buatan 1972 dengan nama galangan Ulstein MAK.

### **Sistem Navigasi Laut yang Menghawatirkan**

Sistem navigasi laut sangat dibutuhkan bagi keselamatan jalur pelayaran di Indonesia. Namun, sarana dan prasarana navigasi di negeri ini sangat minim. Jika dibiarkan, hal tersebut bisa mengganggu keselamatan kapal dan keamanan wilayah nusantara. Navigasi laut didefinisikan sebagai proses mengendalikan gerakan alat angkutan laut dari satu pulau atau daerah ke pulau lain agar perjalanan berlangsung aman dan efisien.

Seiring dengan perkembangan zaman, modernisasi peralatan navigasi sangat membantu akurasi penentuan posisi kapal di permukaan bumi, sehingga dapat menjamin terciptanya aspek-aspek ekonomis dalam asas "*Bussines to Bussines*".

Sistem navigasi laut merupakan perpaduan antara teknologi dan seni yang mencakup beberapa aktivitas.

1. Menentukan posisi kapal di permukaan bumi.

2. Mempelajari rute yang harus ditempuh agar kapal sampai ke tujuan dengan aman.
3. Menentukan haluan antara tempat tolak dan tiba, sehingga jarak tempuh dapat ditentukan.
4. Menentukan tempat tiba dari titik tolak haluan.

Adapun pengaturan navigasi yang menyangkut keamanan, komunikasi peralatan navigasi diatur Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) dalam IMO (*International Maritime Organization*). Untuk mendukung semua aturan-aturan yang berlaku baik Hukum Internasional maupun Hukum Negara Republik Indonesia yaitu :

1. Larangan yaitu tindakan yang dapat mengakibatkan kerusakan dan atau hambatan pada sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, dan fasilitas alur pelayaran.
2. Kewajiban yaitu kewajiban memperbaiki dan atau mengganti sarana bantu navigasi pelayaran, telekomunikasi pelayaran, dan fasilitas alur pelayaran.
3. Sanksi, yaitu akibat dari kelalaian yang menyebabkan tidak berfungsinya sarana bantu navigasi dan fasilitas alur pelayaran.

Sarana bantu navigasi meliputi peta laut yaitu katalog dari peta-peta laut dan foto peta, *almanac nautica* digunakan menentukan tempat kedudukan kapal dengan benda-benda angkasa, buku-buku kepanduan bahari digunakan untuk membantu seorang navigator menemukan keterangan-keterangan terinci berbagai aspek dalam rute pelayaran di berbagai tempat di dunia.

Terkait dengan lemahnya sistem navigasi Indonesia saat ini, tentunya bertentangan dengan kondisi Indonesia yang 75 persen adalah lautan, jika kita kaitkan dengan bebasnya kapal-kapal asing yang

mengelakukan kegiatan di laut Indonesia dengan sistem navigasi yang kita punya tentunya ini sangat ironis. Pemerintah perlu membuat kebijakan yang tegas terkait dengan sistem navigasi yang ada. Karena, jika tidak ada aturan yang tegas, maka laut Indonesia akan habis dinikmati oleh negara-negara asing.

### **Human Error**

J. Wang, et al. (2000) dalam “*Management of Human Error in Shipping Operations*” menyatakan: dalam melakukan pelayaran, terdapat prosedur operasional kapal yang mengacu kepada SOLAS-1974, Peraturan Internasional tentang *Standard for Training Certification and Watch Keeping for Seafarer's (STCW)*, *Marine Pollution (Marpol)*, *International Safety Management Code (ISM-Code)* dan yang lainnya yang memberikan panduan dan petunjuk bagi awak kapal dalam pengoperasian kapal sehingga keselamatan awak kapal dan pencemaran lingkungan lebih diperhitungkan. Human error yang menyebabkan kecelakaan pada pelayaran berupa:

1. Tidak melakukan pengamatan sekitar dengan seksama,
2. Kurang perencanaan sebelum keberangkatan,
3. Gagal menilai situasi, gagal mengambil tindakan awal, gagal mengikuti alur pelayaran yang seharusnya,
4. Tidak mematuhi aturan, misalnya menjalankan kapal pada kecepatan tidak semestinya,
5. Gagal mengendalikan kapal, gagal berkomunikasi, tidak mengenali spesifikasi kapal dengan baik dan gagal mengirimkan/menerima sinyal.

Dari berbagai macam kegagalan manusia, ”tidak mematuhi aturan” merupakan kegagalan yang paling sering terjadi dan paling besar.

Untuk dapat mengendalikan, mengolah gerak dan melayarkan kapal dengan aman di semua perairan dibutuhkan navigator handal (Mualim) yang memiliki keahlian dalam teori dan praktik. Keahlian ini dikenal dengan sebutan kecakapan mualim (*mates knowledge*), sehingga sanggup mengemban tugas melayarkan kapal dalam berbagai situasi dengan selamat ke pelabuhan tujuan (*port of destination*).

Yang terjadi sekarang banyak kemudahan - kemudahan yang dibuat oleh pihak terkait untuk mengambil keuntungan - keuntungan pribadi dan mengabaikan prosedur dan aturan yang sudah berlaku dan yang seharusnya berjalan, sehingga akhir - akhir ini banyak terjadi kecelakaan di laut.

Dalam hal ini diperlukan suatu pengawasan ataupun evaluasi dalam setiap prosedur, baik itu sistemnya maupun sumber daya manusianya, jika SDM-nya kurang baik diganti dengan yang baik, jika sistemnya yang salah, maka sistemnya dirubah. Maka dari itu diperlukan seseorang yang mampu untuk melakukan hal tersebut dengan melihat latar belakang permasalahan (*Responsif*), melihat hubungan-hubungan yang terkait (*Generative*), dan hal - hal lain yang timbul baik secara sikap, mental dan latar belakang budaya (*Cultur Approach*) tidak hanya melakukan tindakan-tindakan yang *Reaktif*.

Namun, dalam pelaksanaan sering kali terjadi kecelakaan dalam berlayar. Peristiwa yang dapat dikategorikan ke dalam peristiwa luar biasa adalah kecelakaan pelayaran yang menimbulkan korban jiwa ataupun luka-luka.

Kejadian kapal tenggelam merupakan 40% dari seluruh kecelakaan kapal, kebakaran kapal merupakan urutan berikut 14%, disusul dengan tabrakan kapal yang cukup sering terjadi 11%. Tabrakan kapal

merupakan kejadian yang sangat serius dan menjadi peistiwa yang akan merenggut banyak jiwa dan harta benda.

Penyebab terjadinya kecelakaan menurut JICA dapat diperinci oleh sebab-sebab kesalahan manusia (human error), akibat bencana alam (force majeur) dan akibat struktur kapal (hull structure). Dalam kurun 3 tahun terakhir tingkat kecelakaan dilihat dari penyebabnya menunjukkan dominasi kesalahan manusia sebagai penyebab terbesar.

### **Standar Keselamatan Pelayaran Indonesia**

Dalam “*Maritime Safety Standards and the Seriousness of Shipping Accidents*” Santiago Iglesias Baniela (2011), et al., menjelaskan bahwa semakin tinggi tingkat kecelakaan maka semakin akurat standar keselamatan yang akan dikeluarkan. Dengan tingginya standar yang dikeluarkan maka semakin efektif untuk mencegah terjadinya kecelakaan.

Bruce George (2007) dalam “*Regulation of Transport Security Post 9 / 11*” menyatakan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan dimana penetapan alur pelayaran dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran melalui pemberian koridor bagi kapal-kapal berlayar melintasi perairan yang diikuti dengan penandaan bagi bahaya kenavigasian.

Penyelenggaraan alur pelayaran yang meliputi:

1. Kegiatan program,
2. Penataan pembangunan,
3. Pengoperasian dan pemeliharaannya

ditujukan untuk mampu memberikan pelayanan dan arahan kepada para pihak pengguna jasa transportasi laut untuk memperhatikan kapasitas dan

kemampuan alur dikaitkan dengan bobot kapal yang akan melalui alur tersebut agar dapat berlayar dengan aman, lancar dan nyaman.

Dua pertiga dari permukaan bumi adalah lautan, 80% kegiatan di atas laut adalah lalu-lintas perdagangan dan 90% pengiriman barang menggunakan kontainer. Hal ini menandakan bahwa pengiriman barang menjadi rentan menjadi target pembajakan. Oleh karena itu keamanan dalam rantai pengiriman barang menjadi sangat penting.

Dalam huruf d Undang-Undang Keselamatan dan Keamanan pelayaran, disebutkan: bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggara negara dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional. Selanjutnya dalam huruf c Penjelasan Atas Undang-Undang Pelayaran ini, disebutkan pengaturan untuk bidang keselamatan dan keamanan pelayaran memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada konvensi internasional yang cenderung menggunakan peralatan mukhtahir pada sarana dan prasarana keselamatan pelayaran, disamping mengakomodasi ketentuan mengenai sistem keamanan pelayaran yang termuat dalam "*International Ship and Port Facility Security Code*".

Ketentuan tersebut di atas, menunjukkan adanya suatu perubahan penting di dalam pendekatan industri maritim internasional terhadap penerbitan keamanan dalam sektor transportasi maritim.

Pedoman Keselamatan dan Keamanan Pelayaran di Indonesia

sebagaimana dimaksud Pasal 116 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, ISM Code 1998 dan ISPS Code 2002:

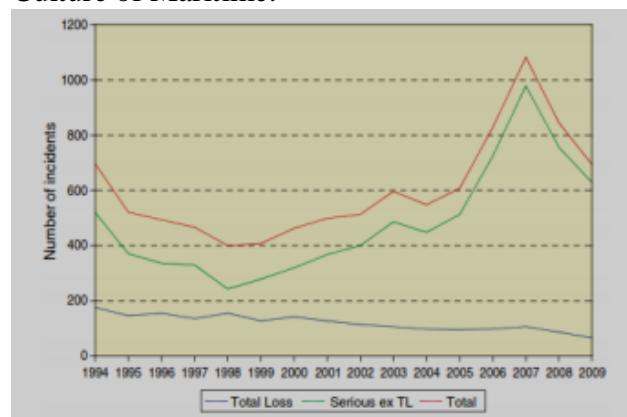
1. Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritim;
2. Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlindungan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian;
3. Navigasi adalah proses olah gerak kapal dari satu titik ketitik lain dengan aman, selamat dan lancar serta untuk menghindari bahaya dan/atau rintangan pelayaran;
4. Alur pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar dan bebas hambatan lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari;
5. Telekomunikasi pelayaran adalah telekomunikasi khusus untuk keperluan dinas pelayaran yang merupakan setiap pemancaran, pengiriman atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara dan informasi dalam bentuk apa pun melalui sistem kawat, optic, radio atau sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak pelayaran yang merupakan bagian dari keselamatan pelayaran;
6. Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu memberikan saran dan informasi kepada nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi pelayaran dapat

- dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan;
7. Salvage adalah pekerjaan untuk memberikan pertolongan terhadap kapal dan/atau muatannya yang mengalami kecelakaan kapal atau dalam keadaan bahaya di perairan termasuk mengangkat kerangka kapal atau rintangan bawah air atau benda lainnya;
  8. Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran;
  9. Mahkamah Pelayaran adalah panel ahli yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri yang bertugas untuk melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal.

Dari pemaparan undang-undang pelayaran Indonesia, dapat disimpulkan bahwa aturan dalam keselamatan pelayaran sudah menjadi acuan penting dalam pelayaran, namun di lapangan ditemukan berbagai kasus kecelakaan kapal yang menyebabkan banyak kerugian. Hal tersebut bisa dilihat pada Gambar 1.

Dari gambar 1 dijelaskan bahwa adanya kecenderungan grafik frekuensi kecelakaan (Serious ex TL) mengalami peningkatan, namun selama pada periode yang sama secara mengejutkan kerugian dari kecelakaan (Total Loss) mengalami penurunan. Ini menunjukkan bahwa adanya faktor lain yang berpengaruh dalam mengurangi total kerugian, namun demikian frekuensi kecelakaan kapal tidak berkurang. Faktor tersebut adalah Maritime Navigation Safety System, Maritime Security, Maritime

Regulations, Human Error, Safety Culture of Maritime.



Gambar 1. Jumlah kecelakaan kapal dan jumlah kerugian 1994-2009 (kapal>500 GT)

Tingkat kecelakaan kapal merupakan konsekuensi dari lost control. Tanpa adanya peringatan mengakibatkan pelaku/operator pelayaran menentukan sikap hati-hati terhadap kecelakaan di laut. Kecelakaan kapal di laut bukan hanya memberi akibat pada korban jiwa, tapi juga adanya biaya yang harus ditanggung untuk menutupi trend kecelakaan kapal tersebut.

#### Penanganan Isu Sistem Keselamatan Pelayaran

Isu-isu tentang sistem keselamatan laut dan komponen-komponen utamanya yang banyak dibahas di dunia maritim secara umum adalah: lembaga pembuat undang-undang, instrumen hukum, peraturan dan sistem keamanan navigasi, *Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)* serta pencegahan polusi di laut akibat dari kecelakaan kapal. Komponen-koponen tersebut meliputi:

- a. Pembuatan hukum dari lembaga seperti konferensi maritim internasional, Organisasi Maritim Internasional (IMO). Seperti : *World Meteorological Organisation (WMO)*, *International Maritime Satellite Organisation (INMARSAT)*, *International Telecommunication Union (ITU)*, *International*

- Hydrographic Organisation (IHO), International Association of Lighthouse Authorities (IALA), International Labour Organisation (ILO), and International Civil Aviation Organisation (ICAO).*
- b. Perangkat hukum, seperti konvensi-konvensi maritim internasional untuk menetapkan peraturan dan persyaratan. Seperti:
    1. *The International Convention on Safety of Life at Sea - SOLAS 74,*
    2. *International Convention for Prevention of Pollution from Ships - MARPOL 73,*
    3. *The International Convention on Maritime Search and Rescue - SAR 79,*
    4. *The International Convention on Load Line, 1966.*
  - c. Lembaga-lembaga pelaksana, untuk mengawasi dan memastikan sistem keselamatan di laut terlaksana, seperti:
    1. *Institutions responsible for enforcement of the regulations and requirements,*
    2. *Maritime navigation safety system institutions,*
    3. *Global Maritime Distress and Safety System institutions,*
    4. *Search and Rescue (SAR) system institutions.*
  - d. Pengguna laut dimana mematuhi semua peraturan dan persyaratan, demi terciptanya kondisi yang menjamin keselamatan di laut.
- Penyelenggaraan alur pelayaran yang meliputi kegiatan program, penataan, pembangunan, pengoperasian dan pemeliharaannya ditujukan untuk mampu memberikan pelayanan dan arahan kepada para pengguna jasa transportasi laut untuk memperhatikan kapasitas dan kemampuan alur dikaitkan dengan bobot kapal yang akan melalui alur tersebut agar dapat berlayar dengan aman, lancar dan nyaman.
- Pada tahun 1948 PBB mengadakan konferensi dan menetapkan regulasi yang diadopsi dari Konvensi Maritim Internasional Organisation (IMO) yang kemudian mulai berlaku pada tahun 1958. Hal ini berarti Perserikatan Bangsa-Bangsa dan badan pengawas maritim lainnya bertanggung jawab untuk keselamatan hidup di laut dan perlindungan lingkungan. Salah satu kode yang dihasilkan dari konvensi tersebut setiap kapal harus memiliki *International Ship Security Certificate (ISSC)*. ISSC akan diperiksa oleh Port State Control. Inspeksi ini untuk menjamin keamanan kapal itu sendiri. Inspeksi lanjut akan dilakukan, jika telah dipastikan bahwa keamanan dan fasilitas pelabuhan telah diganggu keamanannya.
- International Maritime Bureau melakukan monitoring dan melaporkan bahwa yang memberikan ancaman besar terhadap jalur perdagangan di laut adalah tindakan pembajakan. Permasalahan yang dihadapi dunia maritim sangat kompleks diantaranya penyelundupan manusia, imigrasi illegal, kejahatan terorganisir, gangguan perdagangan, penjualan obat secara illegal, dan penjualan manusia, namun pembajakan adalah salah satu masalah yang dominan dihadapi dunia maritim.
- Kendala yang dihadapi dalam menciptakan safety culture adalah tidak maksimalnya proses transformasi dari budaya agriculture menjadi budaya industrial. Contohnya, ketika kita akan membuka tambang di suatu wilayah, mayoritas pekerja yang akan bekerja di tambang tersebut merupakan orang-orang yang biasa bekerja di pertanian dengan budaya traditional agriculture. Sementara ketika mereka bekerja di kapal, mereka harus bekerja dalam budaya industri pelayaran yang

jauh berbeda dengan budaya *traditional agriculture*.

Untuk menciptakan *safety culture* maka membutuhkan :

- a. Kesadaran individu (individual awareness),
- b. Pengetahuan & kompetensi (knowledge & competence),
- c. Komitmen (commitment),
- d. Motivasi (motivation),
- e. Pengawasan (Supervision),
- f. Tanggungjawab (responsibility).

Konsep dasar keselamatan di laut dan sistem keselamatan maritim hampir tidak berubah dalam kurun waktu yang relatif lama, namun konsep dari elemen dan komponen keselamatan dibuat berdasarkan kebutuhan manusia. Pemikiran mengenai konsep sistem keselamatan maritim memperhitungkan baik dari segi hukum yang berlaku maupun dari segi perkembangan teknologi.

Santiago I. B. et al., dalam "Maritime Safety Standards and the Seriousness of Shipping Accidents", The maritime navigation safety system berkembang seiring perkembangan pasar global. Laut sebagai jalur komunikasi (sea lane on communication) diartikan bahwa pemanfaatan laut untuk kepentingan lalu lintas pelayaran antar pulau, antar negara maupun antar benua baik untuk angkutan penumpang maupun barang, maka perlu ditentukan alur perlintasan laut kepulauan Indonesia bagi kepentingan pelayaran lokal maupun internasional serta fasilitas keselamatan pelayaran seperti, Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), Telekomunikasi Pelayaran, Kapal Negara Kenavigasian, Bengkel Kenavigasian, Survey Hidrografi untuk menentukan alur pelayaran yang aman serta infrastruktur lainnya.

Pengaturan alur lalu-lintas dan perambuannya guna kelancaran dan keselamatan pelayaran merupakan tanggung jawab pemerintah dan kita

bersama sebagai penguasa, pengelola, serta pengguna atas laut. Untuk itu maka perlu ditetapkan fungsi wilayah perairan guna pemanfaatan sumberdaya alam agar tidak saling mengganggu antar kegiatan pengelolaan laut yang dapat menimbulkan dampak lingkungan khususnya kecelakaan terhadap transportasi laut dengan menetapkan alur dan pelintasan melalui pelaksanaan penandaan terhadap bahaya kenavigasian serta pemutakhiran kondisi perairan melalui kegiatan survey hidrografi dan kemudian diumumkan ke dunia pelayaran. Sebagai kesimpulan semua komponen dan elemen sistem keselamatan maritim termasuk aspek hukum, kelembagaan, dan organisasi jika terjadi sinkronisasi akan memberikan dan meningkatkan sistem keselamatan maritim dan keselamatan hidup di laut.

## KESIMPULAN

Dari pemaparan di atas dapat disimpulkan bahwa:

1. Kegagalan sistem keselamatan berlayar di Indonesia didominasi oleh tindakan kejahatan memanipulasi umur kapal, sistem navigasi laut yang menghawatirkan, dan *human error*.
2. Pengaturan untuk bidang keselamatan dan keamanan pelayaran memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada konvensi internasional yang cenderung menggunakan peralatan mukhtahir pada sarana dan prasarana keselamatan pelayaran, disamping mengakomodasi ketentuan mengenai sistem keamanan pelayaran yang termuat dalam "*International Ship and Port Facility Security Code*".

3. Evaluasi standar sistem keselamatan transportasi laut di Indonesia bisa dilakukan dengan mengidentifikasi kapal-kapal di bawah standar atau resiko-resiko penyebab kecelakaan.
4. Penanganan isu-isu kecelakaan kapal laut di Indonesia tidak bisa dipisahkan dari pihak pemerintah, swasta, dan masyarakat.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Bruce G, et al. (2007). Regulation of Transport Security Post 9 / 11. House of Commons, London. U.K. Security Journal. July 2007, Volume 20, Issue 3, pp 158–170.
- Cooper, Dominic. (2002). Safety Culture. Professional Safety. pp 30-36. [www.asse.org](http://www.asse.org)
- J. Wang & S. M. Zhang. (2000). Management of Human Error in Shipping Operations. Professional Safety. pp 23-28.
- Kopacz, Z, et al. (2001). The Maritime Safety System, its Main Components and Elements. The Institute of Navigation and Hydrography, Naval Academy in Gdynia. Journal of Navigation. 54(02). pp 199-211.
- Manuele, Fred A. (2005). Global Harmonization of Safety Standards. Professional Safety. pp 41-46.
- Psaraftis, Harilaos N. (2006). Maritime Safety in the Post-Prestige Era. Marine Technology, Vol 43, No. 2, April 2006, pp. 85-90.
- Santiago Iglesias Baniela, et al. (2011). Maritime Safety Standards and the Seriousness of Shipping Accidents. The Royal Institute of Navigation. Vol. 64, Issue 3, July 2011, pp 495-520.