



KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI LAUT



**BADAN KOORDINASI KEAMANAN LAUT
REPUBLIK INDONESIA**

**KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN
TRANSPORTASI LAUT**

<http://www.bakorkamla.go.id>

BAKORKAMLA

KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI LAUT

Drs. Willem Nikson S., MM. (APU)

29 Desember, 2009

GAKUM KAMLA 002.01.2009

Hak cipta di lindungi oleh Undang-undang

All rights reserved

© Penerbit: Badan Koordinasi Keamanan Laut, Jl. Dr. Sutomo No. 11 Jakarta Pusat 10710

Dilarang mengutip dan memperbanyak tanpa izin tertulis dari pemegang hak cipta, sebagian atau seluruhnya dalam bentuk apapun juga, seperti cetak, fotocopi, mikrofilm, CD-Rom, dan rekaman suara.

Penerbit tidak bertanggung jawab terhadap isi dan penulisan buku ini.

ISBN : 978-602-8741-04-0

**PENDIDIKAN DAN PELATIHAN
PENEGAKAN HUKUM KESELAMATAN DAN KEAMANAN DI LAUT
SERTA PERLINDUNGAN LINGKUNGAN MARITIM**

TIM TEHNIS

FX. EDDY SANTOSO, S.Ip	Ketua Tim
Ir. RATHOYO RASDAN, MBA	Wakil Ketua Tim
Capt. HENGKY SUPIT	Sumber Materi
Drs.WILLEM NIKSON.S, M.M (APU)	Pengonsep/Penyusun Kurikulum
DR.IRWAN SUMADJI, M.E	Pengonsep/Penyusun Silabi/SAP
RETNO WINDARI, S.H, M.Sc	Penyusun Silabi/SAP
SAFAAT WIDJAJABRATA	Penyelaras/Pendukung Materi
BEGI HERSUTANTO, S.H., MA	Penyelaras/Pendukung Materi
Dra. TATI SRI HARYATI	Penyelaras/Pendukung Materi
ELVA SUSANTI, S.E	Sekretariat
TRIDEA SULAKSANA, S.H	Sekretariat

Penulis Naskah: Drs. Willem Nikson S., MM. (APU)

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan berkahNya sehingga buku **KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI LAUT** dapat diwujudkan.

Buku ini diterbitkan berdasarkan Surat keputusan Kalakhar Nomor: Skep-077/Kalakhar/Bakorkamla/VIII/2009 dengan maksud untuk menjadi pedoman bagi PEMBELAJARAN DAN PEMAHAMAN bagi seluruh pihak yang berkepentingan dan bertanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan di laut. Dengan demikian panduan pengetahuan ini akan memberikan makna yang lebih dalam bagi seluruh pemangku kepentingan.

Buku Pedoman Penegakkan Hukum di Bidang Keamanan, Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan di laut/maritim terdiri dari beberapa seri yang merupakan satu kesatuan dan buku ini merupakan buku seri ke delapan menjadi salah satu acuan pengetahuan.

Pada kesempatan ini, kami mengucapkan terima kasih secara khusus kepada Pimpinan Bakorkamla karena beliau yang mendorong terbitnya buku ini. Tidak lupa kepada teman teman team sejawat dan kepada semua pihak yang telah membantu terwujudnya buku ini, yang tidak dapat kami sebutkan satu per satu.

Khusus kepada Pemerintah Republik Indonesia melalui Badan Koordinasi Keamanan dan Keselamatan Laut, seluruh Pimpinan dan staf yang terlibat, kontributor penulis, kami mengucapkan banyak terima kasih atas segala bantuannya untuk dijadikan contoh dalam mengimplementasikan buku pedoman ini. Akhirul kalam, kami berharap agar buku ini bermanfaat bagi seluruh pemangku kepentingan dalam upaya peningkatan keselamatan dan keamanan, serta lingkungan maritim.

Tiada gading yang tak retak, penyusun menyadari bahwa buku ini masih jauh dari sempurna, kritik dan saran membangun kami harapkan dari sidang pembaca.

Jakarta, 29 Desember 2009

Penyusun

Paket Seri Buku:

Penegakan Hukum di Bidang Keselamatan, Keamanan dan Perlindungan Lingkungan Laut/Maritim

Seri :

1. Makna Negara Kepulauan
2. Hukum Laut Zona Zona Maritim Sesuai Unclos 1982 dan Konvensi Konvensi Bidang Maritim
3. Sistem Administrasi Pemerintahan Negara di Laut
4. Penegakan Hukum Maritim
5. **Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut**
6. Kewenangan dan Identitas Lembaga Penjaga Laut dan Pantai Sebagai Penegak Hukum Keselamatan
7. Penuntun Keselamatan Perlindungan Lingkungan Laut dan Bela Negara
8. Pedoman Khusus Keselamatan dan Keamanan Pelayaran
9. Studi Kasus Penyelesaian Konflik Kewenangan di Laut Dalam Penegakan Hukum, Keselamatan dan Keamanan serta Perlindungan Laut/Maritim

<http://www.bakorkemla.go.id>



Republik Indonesia

Sambutan

Kepala Pelaksana Harian Badan Koordinasi Keamanan dan Keselamatan Laut

Dengan memanjatkan puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, atas perkenan-Nya buku Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut akhirnya terbit juga. Buku ini merupakan salah satu dari produk-produk strategis dalam menggugah kesadaran kita semua tentang arti pentingnya penegakan peraturan perundang-undangan hukum di laut.

Buku ini juga merupakan satu dari sepuluh buku yang disusun oleh Tim yang ditunjuk berdasarkan Surat Keputusan Kalakhar Bakorkamla untuk memenuhi berbagai kebutuhan dan kepentingan yang berkaitan dengan kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan oleh Badan Koordinasi Keamanan Laut (BAKORKAMLA).

Inti dari materi Buku ini, terletak pada kondisi keinginan pencapaian keselamatan dan keamanan yang optimum (meminimalisasi kejadian kecelakaan dan musibah pelayaran selama ini), di mana peraturan perundang-undangan di Indonesia telah jelas menyebutkan bahwa keselamatan dan keamanan merupakan suatu faktor dan keharusan untuk disediakan oleh operator sarana dan prasarana transportasi, dan penegakan peraturan perundangan tidak dapat ditawar-tawar, serta keterampilan, keahlian dengan dasar kompetensi dari Sumber Daya Manusia transportasi laut harus tegas, jelas melaksanakan tugasnya baik secara operasional maupun secara administrasi dengan mengoptimalkan faktor koordinasi dan pendukung lainnya.

Saya selaku Kepala Pelaksana Harian BAKORKAMLA, menghimbau kepada semua pihak yang berkepentingan untuk menjadikan buku ini sebagai tambahan rujukan di bidang keselamatan dan keamanan laut serta lingkungan maritim, karena buku-buku rujukan seperti ini langka dan sulit kita jumpai di toko-toko buku maupun perpustakaan umum. Mudah-mudahan buku ini dapat ikut memperkaya pengetahuan kita tentang kelautan dalam arti luas.

Dengan memiliki pengetahuan yang memadai, semua pihak diharapkan dapat menyamakan pandangan, sikap dan perilaku yang sejalan dengan kepentingan bangsa dan negara tentang arti pentingnya laut nusantara kita. Sehingga kedepan tidak ada lagi menonjolkan ego sektoral dan tumpang tindih kewenangan dalam upaya peningkatan keselamatan dan keamanan laut serta perlindungan lingkungan maritim di Indonesia.

Demikian sambutan saya, tidak lupa saya menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih kepada Tim Penyusun yang dengan kerja keras dan dedikasi yang tinggi berhasil menyusun dan merampungkan buku ini. Sumbangan pemikiran dan peran serta mereka merupakan dharma bakti bagi bangsa dan negara khususnya bagi kejayaan di laut nusantara sebagaimana harapan para *founding fathers* negeri ini. Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa memberikan rahmat dan hidayah-Nya kepada seluruh rakyat dan bangsa Indonesia.

Jakarta, 29 Desember 2009

BUDHI HARDJO
Laksamana Madya TNI

DAFTAR ISI

	<i>Halaman</i>
Kata Pengantar	III
Sambutan Kalakhar Bakorkamla.....	V
Daftar Isi	VI
Daftar Tabel	VII
Daftar Gambar	VIII
BAB I : Pendahuluan	1
A. Deskripsi Singkat Materi Pembelajaran.....	1
B. Tujuan Pembelajaran.....	4
C. Pokok Bahasan	5
BAB II : Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Laut	7
BAB III : Organisasi Di Bidang Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Laut Dan Kapal.....	27
BAB IV : Persyaratan Keselamatan Belayar	37
BAB V : Penyelenggaraan Penegakan Hukum Di Laut/ Maritim	57
BAB VI : Gambaran Umum Kecelakaan Transportasi Laut/ Kapal	65
BAB VII : Dasar Teori.....	79
BAB VIII : Kebijakan Peningkatan Keselamatan Dan keamanan Transportasi Laut.....	103
BAB IX : Kasus Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Laut	115
DAFTAR PUSTAKA	122

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 2.1	: Kebutuhan Penambahan Kapal Nasional Sampai Tahun 2010 Dan Kebutuhan Pendanaannya.....	9
Tabel 2.2	: Peraturan Pemerintah dan Kepmen bidang Pelayaran	15
Tabel 2.3	: Perbandingan Materi dalam Undang-undang Transportasi	17
Tabel 6.1	: Pengerukan Pelabuhan Tahun 2002-2006.....	67
Tabel 6.2	: Statistik Jenis Kecelakaan Kapal.....	70
Tabel 6.3	: Statistik Penyebab Kecelakaan Kapal.....	71
Tabel 6.4	: Penyebab dan Jumlah Kecelakaan Kapal Tahun 2002-2005	72
Tabel 6.5	: Kerugian Kegiatan Illegal	75
Tabel 6.6	: Pelanggaran Persyaratan Administrasi Kapal.....	76
Tabel 7.1	: Atribut Pelayanan Transportasi	101
Tabel 8.1	: Rencana Tindak Lanjut Dalam Regulasi	105
Tabel 8.2	: Rencana Tindak Lanjut Dalam Penegakan Hukum.....	106
Tabel 8.3	: Rencana Tindak Lanjut Dalam Sarana/Prasarana	107
Tabel 8.4	: Rencana Tindak Lanjut Dalam Sumber Daya Manusia.....	108
Tabel 8.5	: Rencana Tindak Lanjut Dalam Kelembagaan.....	108
Tabel 8.6	: Rencana Tindak Lanjut Dalam Restrukturisasi BUMN	109
Tabel 8.7	: Rencana Tindak Lanjut Dalam Masyarakat.....	109
Tabel 8.8	: Rencana Tindak Lanjut Dalam Regulasi	110
Tabel 8.9	: Rencana Tindak Lanjut Dalam Sarana dan Prasarana	111
Tabel 8.10	: Rencana Tindak Lanjut Dalam Sumber Daya Manusia.....	111
Tabel 8.11	: Rencana Tindak Lanjut Dalam Kelembagaan.....	111
Tabel 8.12	: Rencana Tindak Lanjut Dalam Regulasi	112
Tabel 8.13	: Rencana Tindak Lanjut Dalam Penegakan Hukum.....	113
Tabel 8.14	: Rencana Tindak Lanjut Dalam Sarana dan Prasarana	113
Tabel 8.15	: Rencana Tindak Lanjut Dalam Sumber Daya Manusia.....	113

DAFTAR GAMBAR/DIAGRAM

	<i>Halaman</i>
Gambar 2.1 : Batas Akhir Pemberlakuan Azas Cabotage Bagi Kapal-Kapal Asing	9
Diagram 2.1 : Kebijakan Hukum Maritim Indonesia	20
Diagram 2.2 : Fungsi & Aspek Hukum Kapal	25
Gambar 3.1 : Lembaga Pembina Keselamatan dan Keamanan Perhubungan.....	28
Gambar 4.1 : Bangunan Kapal.....	47
Gambar 4.2 : Bangunan Kapal Tanker	48
Gambar 4.3 : Jenis Kapal.....	49
Gambar 4.4 : Kapal militer (<i>military ship</i>)	52
Gambar 4.5 : Kapal niaga (<i>commercial vessel/merchant ship</i>)	52
Gambar 4.6 : <i>Special-purpose vessel</i>	54
Gambar 4.7 : Kapal Ikan (<i>Fishing vessel</i>)	55
Gambar 4.7 : <i>Kapal sungai atau kapal pedalaman/pantai (inland and coastal boats)</i>	56
Gambar 4.8 : <i>Other Ships</i>)	56
Gambar 6.1 : Peta Kerawanan Pelanggaran Hukum Di laut	78
Gambar 7.1 : Model sederhana penyebab kecelakaan (Van der Schaaf, 1992).....	79
Gambar 7.2 : Model Generic Error Modelling System (Reason, 1987)	81
Gambar 7.3 : Unsur manusia sebagai penyebab kecelakaan (Reason, 1990).....	83
Gambar 7.4 : Struktur tiga bagian utama pada Tripod (Reason, 1997).....	86
Gambar 7.5 : Hubungan empat aspek dalam manajemen tipe-tipe kegagalan umum (www.tripod.nl)	88
Gambar 7.6 : Model Tripod secara lengkap (www.tripod.nl)	89
Gambar 7.7 : Tingkat pemilihan pergerakan penumpang.....	96
Gambar 7.8 : Hubungan Dasar Sistem Transportasi, Aktivitas, dan Lalulintas	97
Gambar 7.9 : Sistem transportasi Makro	98
Gambar 8.1 : Pola Pikir Peningkatan Keselamatan Dan Pelayanan Transportasi Nasional.....	103
Gambar 8.2 : Road Map Peningkatan Keselamatan Bidang Transportasi Laut	104
Gambar 8.3 : Road Map Peningkatan Kualitas Pencarian Dan Penyelamatan	110
Gambar 8.4 : Road Map Peningkatan Kualitas Pengawasan Dan Akuntabilitas	112

BAB I PENDAHULUAN

A. DESKRIPSI SINGKAT MATERI PEMBELAJARAN

Kata negara, kata tanah-air dalam beberapa istilah bahasa Indonesia adalah kata yang secara jelas mencerminkan kondisi fisik geografis Indonesia. Secara lengkap Indonesia memiliki dua sisi cerminan tersebut dibanding negara lainnya, karena Indonesia memiliki tanah yang berupa pulau-pulau dan air yang meliputi teluk, selat dan laut. Wilayah daratan saat ini terdiri dari beribu-ribu pulau lebih kurang 17.506 dan sebanyak 11.801 pulau belum memiliki nama. Pulau-pulau tersebut tersebar mulai dari Aceh di wilayah barat sampai Papua di wilayah timur serta wilayah selatan mulai Jawa hingga Nusa Tenggara sampai mendekati gugusan kepulauan Philipina di sebelah utara. Seluas 1.8 juta Km² dikelilingi oleh wilayah perairan laut teritorial dan Zona Ekonomi Eksklusif seluas 6.1 juta Km² atau 2/3 dari luas wilayah yang ada.

Wilayah Indonesia yang sangat luas tersebut, banyak mengandung beraneka ragam kekayaan sumberdaya alam, namun diakui sampai saat ini belum seluruh sumberdaya alam ditata dan dimanfaatkan dengan baik. Hal ini dapat dilihat dari berbagai kasus penyalahgunaan fungsi terjadi di wilayah Indonesia yang memerlukan perhatian dan penanganan yang sungguh-sungguh. Misalnya, sebagai tempat, pembuangan limbah, pencurian kayu (illegal logging), pencurian ikan oleh pihak asing, antara lain perompakan di laut, kerawanan penyelundupan, imigran/TKI gelap, konflik sosial, pelanggaran peraturan dan pencemaran lingkungan yang dengan mudah dapat dirusak oleh tindakan atau perbuatan yang tidak bertanggung jawab. Hal ini nampak pada beberapa kejadian di beberapa daerah propinsi, kabupaten dan kota.

Indonesia adalah negara maritim dan atau negara kepulauan terbesar di dunia, sudah sejak lama kepulauan Indonesia dijadikan perlintasan transportasi dunia dan ramai dilalui sarana atau moda transportasi yang

menghubungkan antar benua. Disamping itu sebagai penghubung antar kota dan pulau, juga memiliki berbagai ragam kekayaan yang menjadi tumpuan harapan masa depan kesejahteraan rakyat. Oleh karena itu sudah sepatutnya perlu diatur dan dikelola secara profesional untuk kepentingan bangsa dan negara, dari aspek pertahanan, keselamatan dan keamanannya terhadap kegiatan pengangkutan barang, penumpang, hewan di wilayah yuridiksi Indonesia dengan menggunakan moda transportasi. Terganggunya atau terancamnya keamanan dan keselamatan di wilayah yuridiksi Indonesia beserta lingkungannya menyebabkan kehilangan kesempatan dalam meraih devisa khususnya dari aktivitas transportasi tersebut karena keselamatan dan keamanan transportasi sangat mempengaruhi usaha pembangunan negara dan bangsa ini.

Berkaitan dengan uraian di atas, Indonesia bisa menjamin keamanan dan keselamatan aktivitas transportasi secara nasional maupun internasional. Belajar dari beberapa pengalaman pahit atas kejadian musibah dan kecelakaan moda transportasi yang banyak merenggut jiwa, harta dan korban banyak dalam beberapa tahun belakangan ini, maka pertanyaannya bagaimana sebenarnya pelaksanaan pola dan sistem penanganan keamanan dan keselamatan transportasi di Indonesia selama ini.

Beberapa hal yang dapat dijadikan pembelajaran atas musibah dan kecelakaan transportasi di Indonesia termasuk gangguan keamanan transportasi adalah :

1. Kewajiban Pemerintah untuk menyediakan dan menjamin sarana dan prasarana transportasi serta penyelenggaraan kegiatan transportasi yang aman, nyaman, lancar dan menyenangkan bagi pengguna jasa.
2. Setiap kecelakaan transportasi pada kenyataannya selalu melibatkan beberapa faktor seperti perangkat lunak, perangkat keras, lingkungan/alam dan manusia. Jaminan terhadap penyelenggaraan angkutan yang aman, nyaman dan menyenangkan sangat tergantung dari kepekaan dan kepedulian para pelaksana atau pelaku dan penentu kebijakan (regulator) terhadap situasi yang terjadi di lapangan.

3. Kecelakaan transportasi tidak terjadi secara kebetulan dan mendadak melainkan melalui suatu proses akumulasi dari kegagalan faktor-faktor perangkat lunak, perangkat keras, lingkungan/alam dan manusia yang pada mulanya bersifat laten, kemudian berkembang menjadi kegagalan aktif dan berakhir dengan kerugian atas harta benda dan jiwa manusia.

Saat ini seluruh negara tidak terlepas dari berbagai aturan konvensi internasional, di mana Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) memfasilitasi pendirian organisasi internasional yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan transportasi. Di Indonesia motto tersebut dipandang negara-negara anggota tidak terealisasi dengan baik. Hal ini dikaitkan dengan berbagai permasalahan keamanan dan keselamatan transportasi yang semakin mencuat di Indonesia yang dianggap tidak dapat menjamin keselamatan dan keamanan aktivitas transportasi termasuk bagaimana melaksanakan penegakan hukum transportasi di Indonesia yang selama ini belum berjalan dengan sebagaimana mestinya, atau dapat dikatakan tidak ada kejelasan siapa melakukan apa terhadap penegakan hukum aktivitas transportasi.

Pada sisi lain, bangsa dan negara Indonesia saat ini sedang dihadapkan pada kondisi transisi yang sangat sulit, menyusul krisis multidimensi yang dimulai pada akhir tahun 1997. Paradigma berbangsa dan bernegara telah berubah, antara lain dari kepemimpinan dan pemerintahan yang bersifat tertutup menjadi lebih demokratis dan accountable, pemerintah pusat menjadi pemerintahan yang desentralisasi serta tuntutan good governance, tuntutan kebebasan, transparansi dan keikutsertaan masyarakat dalam kegiatan bernegara. Salah satu dimensi reformasi pemerintahan yang memberikan dampak besar dan mendasar adalah desentralisasi kewenangan pemerintah pusat dalam wujud otonomi daerah sebagaimana telah dituangkan dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah dan Undang-undang Nomor 25 Tahun 1999 tentang Perimbangan Keuangan Pusat dan Daerah beserta segenap peraturan pelaksanaannya. Konsekuensi Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999,

daerah menuntut ikut serta melakukan berbagai kegiatan dibidang transportasi, seperti berbagai perizinan aktivitas transportasi, usaha penunjang peralatan/fasilitas transportasi, pembangunan prasarana transportasi, dan yang terkait lainnya. Perubahan tata pemerintahan beserta kewenangannya tersebut secara langsung maupun tidak langsung telah merubah paradigma penyelenggaraan transportasi nasional yang dipedomani selama ini, antara lain yang berkaitan dengan perumusan kebijakan keselamatan dan keamanan transportasi yang tidak begitu saja dapat dikapling-kapling menjadi bagian tugas dan fungsi kebijakan desentralisasi karena setiap aktivitas transportasi khususnya laut dan udara sangat terkait dengan konvensi internasional.

B. TUJUAN PEMBELAJARAN

1. Tujuan Pembelajaran Umum (TPU)

Setelah selesai mengikuti pembelajaran tentang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut dan kapal ini, pembaca diharapkan akan mengetahui dan memiliki pemahaman tentang keselamatan dan keamanan laut di Indonesia, meliputi Peraturan dan Perundangan Keselamatan dan Keamanan Transportasi laut; Gambaran Umum Keselamatan dan Keamanan Transportasi laut dan kapal ; Teori Kegagalan dan pendekatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi; Persyaratan Keselamatan Kapal; Pelaksanaan Keamanan lingkungan maritim; Upaya Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Transportasi laut; Kasus-kasus terkait dengan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut.

2. Tujuan Pembelajaran Khusus (TPK)

Sesuai materi maka program pelaksanaan pembelajaran ini diarahkan untuk para pegawai pemerintah dan non pemerintah yang terkait dengan kegiatan di bidang transportasi laut. Oleh karena itu pendalaman materi yang diberikan dalam modul ini diharapkan, dapat memiliki kemampuan sebagai berikut :

- a. Mengetahui tentang pentingnya mempelajari, mengevaluasi peraturan perundangan yang mengatur terhadap keselamatan dan keamanan aktivitas transportasi laut;
- b. Memahami dan mengetahui gambaran umum atas musibah kecelakaan transportasi laut nasional sebagai akibat pelanggaran terhadap aturan keselamatan dan keamanan transportasi laut;
- c. Mengerti teori tentang kegagalan dan teori pendekatan analisis masalah Keselamatan dan Keamanan transportasi laut nasional;
- d. Menjabarkan konsep upaya pemerintah dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi laut;
- e. Memahami penerapan penyelesaian kasus keselamatan dan keamanan transportasi laut.

C. POKOK BAHASAN

Pokok bahasan/materi yang disajikan dalam pembelajaran tentang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut Nasional meliputi antara lain:

1. Kebijakan Keselamatan dan keamanan Transportasi laut dan Kapal;
2. Organisasi Di Bidang Keselamatan Dan Keamanan Transportasi dan Kapal
3. Persyaratan Keselamatan Belayar
4. Penyelenggaraan Penegakan Hukum Di Laut/Maritim
5. Gambaran Umum Pelanggaran Keselamatan dan keamanan Transportasi laut dan Kapal;
6. Teori Kegagalan dan pendekatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi;
7. Kebijakan Peningkatan Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Laut dan Kapal;
8. Kasus-kasus terkait dengan Keselamatan Transportasi laut dan Kapal.

BAB II

KEBIJAKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI LAUT

2.1 Peraturan Perundangan di Sektor Transportasi Laut

Belum lama ini telah diberlakukan Undang-undang yang mengatur tentang transportasi laut di Indonesia yaitu UU. Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran sebagai pengganti UU Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Undang-undang ini terdiri dari 22 bab dengan jumlah pasal sebanyak 355 pasal. Aspek keamanan dan keselamatan tertulis jelas di awal undang-undang ini. Perhatikan kutipan Pasal 1 ayat (1) sebagai berikut:

“Dalam Undang-undang ini yang dimaksud dengan :

***Pelayaran** adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, **keselamatan dan keamanan**, serta Perlindungan Lingkungan Maritim;”*

Aspek keselamatan dan keamanan transportasi laut secara jelas dan padat disampaikan pada pasal-pasal pada beberapa Bab dalam UU. Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, sebagai berikut :

Bab VIII Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

Bab IX Kelaiklautan Kapal

Bab X Kenavigasian

Bab XI Syahbandar

Bab XII Perlindungan Lingkungan Maritim

Bab XIII Kecelakaan Kapal, Pencarian dan Pertolongan

Bab XIV Sumber Daya Manusia

Bab XVII Penjagaan Laut dan Pantai

Bab XVIII Penyidikan

Pada UU. Nomor 17 Tahun 2008, telah tertuang secara jelas dan padat, empat perangkat yang terlibat dalam dunia transportasi secara umum yakni perangkat keras (*hardware*), perangkat lunak (*software*), perangkat hidup (*lifeware*) dan

perangkat organisasi (*organoware*) dibanding UU.Nomor 21 Tahun 1992, di mana untuk aspek *hardware* meliputi prasarana dasar pelabuhan hingga sarana kapal diuraikan secara terinci.

Secara garis besar ada 4 (empat) bidang yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, yaitu:

- a. Angkutan di Perairan;
- b. Kepelabuhanan;
- c. Keselamatan dan Keamanan serta Penegakan Hukum; dan
- d. Ketentuan Pidana

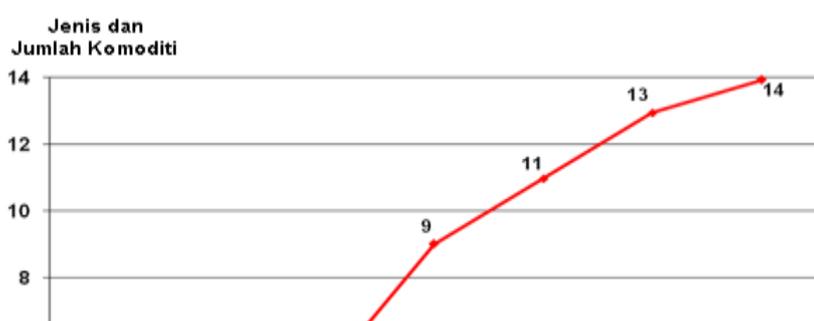
a. **Substansi Baru Dalam UU No. 17/ 2008 Terkait Dengan Angkutan Di Perairan :**

- 1) Menegaskan Asas Cabotage (Pasal 8) :

Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia, dalam hal ini kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia.

Berkaitan dengan penjelasan pasal 8 di atas diatur maka bagi kapal asing yang saat ini masih asing melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri tetap dapat melakukan kegiatannya paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku (Pasal 341 Ketentuan Peralihan).

Secara jelas mengenai waktu dimaksud tertuang dalam gambar 2.1 sedangkan antisipasi terhadap kebutuhan penambahan kapal nasional dapat dilihat pada Tabel 2.1



Gambar 2.1
Batas Akhir Pemberlakuan Azas Cabotage Bagi Kapal-Kapal Asing

Tabel 2.1
Kebutuhan Penambahan Kapal Nasional Sampai
Tahun 2010 Dan Kebutuhan Pendanaannya

Penambahan Kapal Nasional Yg Diperlukan Tahun 2010				Dana Yg Dibutuhkan (Juta US \$)	
Jenis Kapal	Jumlah Kapal	Ukuran Kapal (DWT)	Harga Pasar Kapal (Juta US\$)	Dana Total Yg Dibutuhkan	Dana Bersih Yg Dibutuhkan (Di luar modal sendiri*)
Coal Carrier	10	60,000	46.54 ¹⁾	465.40	372.32
	13	45,000	34.00 ¹⁾	442.00	353.60
	367	8,000	6.00 ²⁾	2,202.00	1,761.60
Tanker	8	30,000	21.00 ³⁾	168.00	134.40
	12	20,000	15.00 ³⁾	180.00	144.00
	22	11,500	12.00 ³⁾	264.00	211.20
	40	6,000	7.00 ³⁾	280.00	224.00
	143	2,500	3.50 ³⁾	500.50	400.40
General Cargo	10	1,500	1.50 ⁴⁾	15.00	12.00
	10	3,000	2.20 ⁴⁾	20.00	17.60
	5	6,000	3.30 ⁴⁾	16.50	13.20
Container	5	3,000	4.25 ⁴⁾	21.25	17.00
	5	6,000	5.00 ⁴⁾	25.00	20.00
	4	15,000	10.00 ⁴⁾	40.00	32.00
Total	654			4,635.65	3,713.32

*1) Asumsi modal sendiri sebesar 20%

1) Used Vessel (19 years old); 2) New Vessel 3) Used Vessel (17 years old); 4)Used Vessel (20 years old)

-1-

Sumber Data : Ditjehubla 2008

Angkutan Perairan Untuk Daerah Masih Tertinggal Dan/ Atau Wilayah Terpencil (Pasal 24-26) :

Diselenggarakan oleh pemerintah dengan mengikutsertakan pelaksana angkutan di perairan, baik swasta maupun koperasi guna mengembangkan daerah masih tertinggal dan/ atau wilayah terpencil.

2) Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan Di Perairan (Pasal 31) :

Untuk Kelancaran kegiatan angkutan di perairan, Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan dilakukan oleh Badan Usaha yang didirikan khusus untuk itu dan wajib memiliki izin usaha.

3) Pemberdayaan Industri Angkutan Perairan Nasional (Pasal 56-57) :

Pemberdayaan industri pelayaran wajib dilaksanakan oleh pemerintah dengan memberi fasilitas pembiayaan dan perpajakan, memfasilitasi kontrak jangka panjang antara pemilik barang dan pemilik kapal, memberikan jaminan ketersediaan BBM untuk angkutan di perairan.

4) Hipotek Dan Piutang Pelayaran Yang Didahulukan (Pasal 50) :

Kapal Indonesia dapat dijadikan sebagai agunan utang dilakukan berdasarkan peraturan perundangan, sehingga diharapkan perusahaan angkutan laut nasional akan mudah memperoleh dana untuk pengembangan usahanya

b. Substansi Baru Dalam UU No. 17/ 2008 Terkait Dengan Kepelabuhanan :

1) Pelabuhan Memiliki Peran (Pasal 68) Sebagai:

Simpul; Pintu Gerbang; Alih Moda Transport Penunjang Kegiatan Indag Tempat Distribusi, Produksi, Dan Konsolidasi Muatan/Barang;Mewujudkan Wawasan Nusantara & Kedaulatan Negara.

2) Fungsi Sesuai Pasal 69 :

Pemerintahan; Pengusahaan;

3) Jenis Pelabuhan Pasal 70 :

Pelabuhan Laut; Pelabuhan Sungai Dan Danau.

4) Hirarki Sesuai Pasal 70 :

Pelabuhan Utama; Pelabuhan Pengumpul; Dan Pelabuhan Pengumpan.

5) Organisasi Di Pelabuhan

- a) Syahbandar (Pasal 80 Ayat (4) → Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran;

Fungsi :

- ✓ Pelaksanaan, Pengawasan Dan Penegakan Hukum Di Bidang Angkutan Di Perairan, Kepelabuhanan, Dan Perlindungan Lingkungan Maritim Di Pelabuhan
- ✓ Koordinator Kegiatan Pemerintahan Di Pelabuhan

- b) Penyelenggara Pelabuhan adalah Otoritas Pelabuhan (Untuk Pelabuhan Komersil) dan Unit Penyelenggara Pelabuhan (Untuk Pelabuhan Non Komersil). Kedua penyelenggara ini melakukan Pengaturan Dan Pembinaan, Pengendalian Dan Pengawasan Keg. Kepelabuhanan;

Fungsi Otoritas Pelabuhan (Untuk Pelabuhan Komersil) :

- ✓ Pembinaan, Pengendalian Dan Pengawasan Kegiatan Kepelabuhanan Pada Pelabuhan Yang Diusahakan Secara Komersil
- ✓ Memberikan Konsesi Kepada Badan Usaha Pelabuhan Utk Melakukan Kegiatan Pengusahaan Di Pelabuhan
- ✓ Melaksanakan Kegiatan Penyediaan Dan/ Atau Pelayanan Jasa Kepelabuhanan Yang Diperlukan Oleh Pengguna Jasa Yang Belum Disediakan Oleh BUP.

Tugas Dan Tanggung Jawab Otoritas Pelabuhan (Untuk Pelabuhan Komersil) :

- ✓ Menyediakan Lahan Daratan Dan Perairan Pelabuhan, Penahan Gelombang, Kolam Pelabuhan, Alur Pelayaran Dan Jaringan Jalan, SBNP;
- ✓ Menyusun RIP, DLKR Dan DLKP, Mengusulkan Tarif Untuk Ditetapkan Menteri;

Fungsi Unit Penyelenggara Pelabuhan (Untuk Pelabuhan Non Komersil) :

- ✓ Pembinaan, Pengendalian Dan Pengawasan Kegiatan Kepelabuhanan Pada Pelabuhan Yang Belum Diusahakan Secara Komersil
 - ✓ Memberikan Konsesi Kepada Badan Usaha Pelabuhan Utk Melakukan Kegiatan Pengusahaan Di Pelabuhan Yang Belum Diusahakan Secara Komersil
 - ✓ Melaksanakan Kegiatan Penyediaan Dan/ Atau Pelayanan Jasa Kepelabuhanan Pada Pelabuhan Yang Belum Diusahakan Secara Komersial

 - ❖ Instansi Sesuai Perundang-Undangan (Pasal 80 Ayat (5)) :
 - ✓ Keimigrasian;
 - ✓ Kepabeanan;
 - ✓ Karantina.

 - ❖ Pengusahaan Pelabuhan (Pasal 90) :
 - ✓ Badan Usaha Pelabuhan Untuk Pelabuhan Yang Diusahakan
 - ✓ U.P.P Untuk Pelabuhan Yang Tidak Diusahakan.
- Fungsi BUP dan UPP :
- ✓ Melaksanakan Kegiatan Pengusahaan Di Pelabuhan Terdiri Atas Penyediaan Dan/Atau Pelayanan Jasa Kepelabuhanan Dan Jasa Terkait Dengan Kepelabuhanan,
 - Penyediaan Dan/Atau Pelayanan Jasa Kepelabuhanan Meliputi Penyediaan Dan/ Atau Pelayanan Jasa Kapal, Penumpang Dan Barang : Jasa Dermaga Untuk Bertambat Dan Untuk Bongkar Muat Barang Dan Peti Kemas, Pengisian Bahan Bakar, Air Bersih, Fasilitas Naik Turun Penumpang Dan/ Atau Kendaraan, Jasa Gudang Dan Tempat Penimbunan Barang, Serta Peralatan Pelabuhan, Jasa Terminal Peti Kemas, Curah Cair, Curah Kering Dan Ro-Ro, Jasa Bongkar Muat Barang, Pusat Distribusi Dan Konsolidasi Barang, Jasa Penundaan Kapal.
 - Penyediaan Dan/Atau Pelayanan Jasa Terkait Dengan Kepelabuhanan Meliputi Kegiatan Yang Menunjang

Kelancaran Operasional Dan Memberikan Nilai Tambah Bagi Pelabuhan, Antara Lain Perkantoran, Fasilitas Pariwisata Dan Perhotelan, Instalasi Air Bersih, Listrik Dan Telekomunikasi, Jaringan Air Limbah Dan Sampah, Pelayanan Bunker, Dan Tempat Tunggu Kendaraan Bermotor.

- ✓ Dalam Keadaan Tertentu, Terminal Dan Fasilitas Pelabuhan Lainnya Pada Pelabuhan Yang Diusahakan Unit Penyelenggara Pelabuhan Dapat Dilaksanakan Oleh Bup Berdasarkan Perjanjian.
- ✓ Kegiatan Penyediaan Dan/ Atau Pelayanan Jasa Kepelabuhanan Yang Dilaksanakan Oleh Bup Dilakukan Berdasarkan Konsesi Atau Bentuk Lainnya Dari Otoritas Pelabuhan Yang Dituangkan Dalam Perjanjian

c. Substansi Dalam UU No. 17/ 2008 Terkait Dengan Keselamatan dan Keamanan dan Perlindungan Maritim :

1) Pasal 116 sd Pasal 123

Diatur dalam bab tersendiri mengenai keselamatan dan keamanan pelayaran yang berisi secara garis besar mengenai:

- ❖ keselamatan dan keamanan angkutan di peralran;
- ❖ keselamatan dan keamanan pelabuhan;
- ❖ perlindungan lingkungan maritim

yang merupakan substansi untuk mengantarkan pada Bab tentang Kelaiklautan Kapal, Bab tentang Kenavigasian, Bab tentang Syahbandar, dan Bab tentang Perlindungan Maritim.

2) Pasal 124 sd Pasal 171

Pengaturan kelaiklautan kapal diatur lebih terinci dengan menampung beberapa substansi yang diatur dalam PP Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

3) Pasal 172 ayat (2)

Pengaturan mengenai navigasi disamping diperuntukan untuk kepentingan keselamatan dan keamanan pelayaran, juga digunakan untuk kepentingan tertentu lainnya antara lain penandaan wilayah di pulau terluar NKRI yang dapat berupa menara suar.

4) Pasal 207 sd Pasal 224

Mengenai Syahbandar diatur dalam bab tersendiri secara lengkap mengenai fungsi, tugas dan kewenangannya, antara lain:

- ❖ untuk melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran;
- ❖ membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (Search and Rescue);
- ❖ mengkoordinasikan seluruh kegiatan Pemerintahan di pelabuhan (kegiatan kepabeanan, keimigrasian, kekarantinaaan, dan kegiatan institusi Pemerintah lainnya);
- ❖ menahan kapal atas perintah pengadilan;
- ❖ melakukan pemeriksaan pendahuluan terhadap kecelakaan kapal;
- ❖ menerbitkan surat persetujuan berlayar (Port Clearance);
- ❖ bertindak selaku Komite Keamanan Pelabuhan (Port Security Committee).

5) Pasal 276 dan Pasal 281

Telah diatur mengenai Coast Guard dalam bab tersendiri. Tujuannya untuk memperkuat dan memberdayakan fungsi KPLP dalam melaksanakan tugas terhadap tindakan pelanggaran/kejahatan terkait dengan pelayaran di laut dan pantai.

Dengan dikeluarkannya UU Nomor 17 Tahun 2008, ttg Pelayaran, maka telah dipersiapkan Rancangan Peraturan Pemerintah, saat ini sedang disusun sebanyak 9 (sembilan) RPP dan target yang harus dicapai akhir tahun 2008 sudah rampung. Kesembilan Rancangan Peraturan Pemerintah yang sedang disusun tersebut adalah sebagai berikut :

- a. RPP Tentang Angkutan Perairan
- b. RPP Tentang Angkutan Multimoda
- c. RPP Tentang Kepelabuhanan

- d. RPP Tentang Kenavigasian
- e. RPP Tentang Kesejahteraan Awak Kapal dan Kesehatan Penumpang
- f. RPP Tentang Perlindungan Lingkungan Maritim
- g. RPP Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
- h. RPP Tentang Kewenangan dan Identitas Penjagaan Laut dan Pantai

Beberapa RPP lain yang menjadi amanah UU. Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah RPP Kesyahbandaran dan RPP SDM. Sambil menunggu proses penyusunan Rancangan Peraturan Pemerintah, maka Peraturan Pemerintah yang lama masih berlaku sampai pada saat pengesahan RPP tersebut. Beberapa Peraturan Pemerintah dimaksud tertuang pada **Tabel 2.2**

Tabel 2.2

Peraturan Pemerintah dan Kepmen bidang Pelayaran

Peraturan Pemerintah	Kepmen
PP. No. 1 Tahun 1998 Tentang Mahkamah Pelayaran	KM No. 15 Tahun 1999 Tentang Tata Cara Mahkamah Pelayaran
PP No. 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan	KM No. 32 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan
	KM No. 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut
PP No. 81 Tahun 2000 tentang Kenavigasian	KM. No. 18 Tahun 1997 tentang Pendidikan, Ujian Negara dan Sertifikasi Kepelautan
PP No.7 Tahun 2000 tentang Kepelautan	KEPPRES No KM303/AL.004/PHB-82, tentang Kriteria Klasifikasi Kapal-Kapal Negara, SROP, dan Menara Suar dan Instalasi Unit Pelaksana Teknis Dilingkungan DitjenHubla
	KM No. 172/AL.001.PHB-84 Tahun 1984 tentang Berlakunya IALA Maritime Bouyage

Peraturan Pemerintah	Kepmen
	System
	KM261/AL.001/PHB.87 Tahun 1987, tentang Penyelenggaraan SBNP Pada Lokasi Bangunan Lepas Pantai
	KM NO 69 TAHUN 2004 – Organisasi dan Tata Kerja Distrik Navigasi
PP No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan	KM No. 53 Tahun 2002 tentang Tata Kelola Kepelabuhanan Nasional
	KM No. 54 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut
	KM No. 55 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Khusus
PP. NO 36 TAHUN 2002 , tentang Hak & Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai di Perairan Indonesia	
	KM No. 43 TAHUN 2005 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Dephub

Sumber Data : UU.No.21/1992; 17/2008 Ttg.Pelayaran

Secara umum dari uraian di atas dapat dilihat bahwa materi yang disampaikan dalam masing-masing undang-undang yang lama dengan yang baru, ada peningkatan penyempurnaan yang memberikan nafas baru bagi membenahan transportasi laut. Pada tabel tersebut ditunjukkan judul dari masing-masing bab menurut berbagai undang-undang. Dari judul tersebut dapat diperkirakan apa yang menjadi isinya, namun demikian, aspek keamanan dan keselamatan transportasi tidak menjadi bab tersendiri tapi umumnya masuk ke dalam bab tertentu (lihat **Tabel 2.3**).

Tabel 2 3

Perbandingan Materi dalam Undang-undang Transportasi

UU No. 21 Tahun 1992	UU No. 17 Tahun 2008
Pelayaran	Pelayaran
Bab I Ketentuan Umum	Bab I Ketentuan Umum
Bab II Asas dan Tujuan	Bab II Asas dan Tujuan
Bab III Ruang Lingkup Berlakunya Undang-undang	Bab III Ruang Lingkup Berlakunya Undang-undang
Bab IV Pembinaan	Bab IV Pembinaan
Bab V Kenavigasian	Bab V Angkutan di Perairan
Bab VI Kepelabuhanan	Bab VI Hipotik dan Piutang Maritim Yang Didahulukan
Bab VII Perkapalan	Bab VII Kepelabuhanan
Bab VIII Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran Oleh Kapal	Bab VIII Keselamatan dan Keamanan Pelayaran
Bab IX Angkutan	Bab IX Kelaiklautan Kapal
Bab X Kecelakaan Kapal, Pencarian dan Pertolongan	Bab X Kenavigasian
Bab XI Sumber Daya Manusia	Bab XI Syahbandar
Bab XII Penyidikan	Bab XII Perlindungan Lingkungan Maritim
Bab XIII Ketentuan Pidana	Bab XIII Kecelakaan Kapal, Pencarian dan Pertolongan
Bab XIV Ketentuan Peralihan	Bab XIV Sumber Daya Manusia
Bab XV Ketentuan Penutup	Bab XV Sistem Informasi Pelayaran
	Bab XVI Peran Serta Masyarakat
	Bab XVII Penjagaan Laut dan Pantai
	Bab XVIII Penyidikan
	Bab XIX Ketentuan Pidana
	Bab XX Ketentuan Lain-Lain
	Bab XXI Ketentuan Peralihan
	Bab XXII Ketentuan Penutup

Sumber Data : UU.No.21/1992; 17/2008 Ttg Pelayaran

2.2 Kebijakan Keamanan Lingkungan Maritim

Wilayah kedaulatan NKRI dengan lebih dari 17.506 pulau, menempatkan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Dua pertiga dari wilayah Indonesia merupakan wilayah laut, dengan garis pantai 81.000 km serta wilayah ZEE seluas 4 juta km². Kegiatan perdagangan dan transportasi internasional melalui *Sea Lanes of Communication* (SLOC) dan *Sea Lanes of Transportation* (SLOT) di perairan Indonesia terus meningkat. Aktivitas perairan yang meningkat tersebut menempatkan laut memegang peranan yang sangat penting bagi kehidupan masyarakat dan bangsa Indonesia maupun bagi masyarakat internasional. Arti penting laut yang dimaksud, bukan hanya terbatas pada kekayaan sumber daya alam belaka, tetapi juga sebagai penghubung pulau-pulau yang tersebar di seluruh wilayah nusantara. Oleh karena itu, keamanan laut merupakan hal yang sangat vital bagi negara Indonesia.

Berangkat dari pemikiran bahwa laut bagi bangsa Indonesia, merupakan bagian integral dari wilayah negara yang tidak dapat dibagi-bagi untuk itu laut hanya dibedakan dalam rezim hukum yang mengaturnya. Laut juga bagian integral dari wilayah dunia, hal inilah yang mengakibatkan terjadinya benturan kepentingan, dengan demikian pemanfaatan dan penggunaan laut bagi kepentingan umat manusia harus diatur dengan hukum laut, yang disepakati bukan hanya masyarakat salah satu negara tetapi juga oleh masyarakat bangsa-bangsa.

Keamanan Laut bukan hanya penegakan hukum di laut, karena keamanan laut mengandung pengertian bahwa laut bisa dikendalikan dan aman digunakan oleh pengguna untuk bebas dari ancaman atau gangguan terhadap aktivitas pemanfaatan laut, yaitu :

- a. Pertama, laut bebas dari ancaman kekerasan secara terorganisasi dengan kekuatan bersenjata. Ancaman dimaksud dapat berupa, pembajakan perompakan, sabotase maupun aksi teror bersenjata;
- b. Kedua, laut bebas dari ancaman navigasi, yang ditimbulkan oleh kondisi geografi dan hidrografi serta kurang memadainya sarana bantu navigasi sehingga membahayakan keselamatan pelayaran;

- c. Ketiga, laut bebas dari ancaman terhadap sumber daya laut berupa pencemaran dan kerusakan ekosistem laut serta eksploitasi dan eksplorasi yang berlebihan;
- d. Keempat, laut bebas dari ancaman pelanggaran hukum, baik hukum nasional maupun internasional seperti *illegal fishing*, *illegal logging*, *illegal imigrant*, penyelundupan dan lain-lain.

Keempat butir di atas menunjukkan sifat permasalahan yang sangat kompleks karena di laut merupakan pertemuan dua kepentingan yang saling mengikat, yaitu kepentingan nasional dan internasional oleh sebab itu tegaknya keamanan di laut harus melihat kembali seluruh aspek kebijakan yang ada selama ini dan aspek lainnya dalam suatu tata kelautan nasional yang sesuai dengan kebijakan yang berlaku secara nasional dan internasional, sebagaimana tertuang pada **Diagram 2.1.**

<http://www.bakorkamla.go.id>

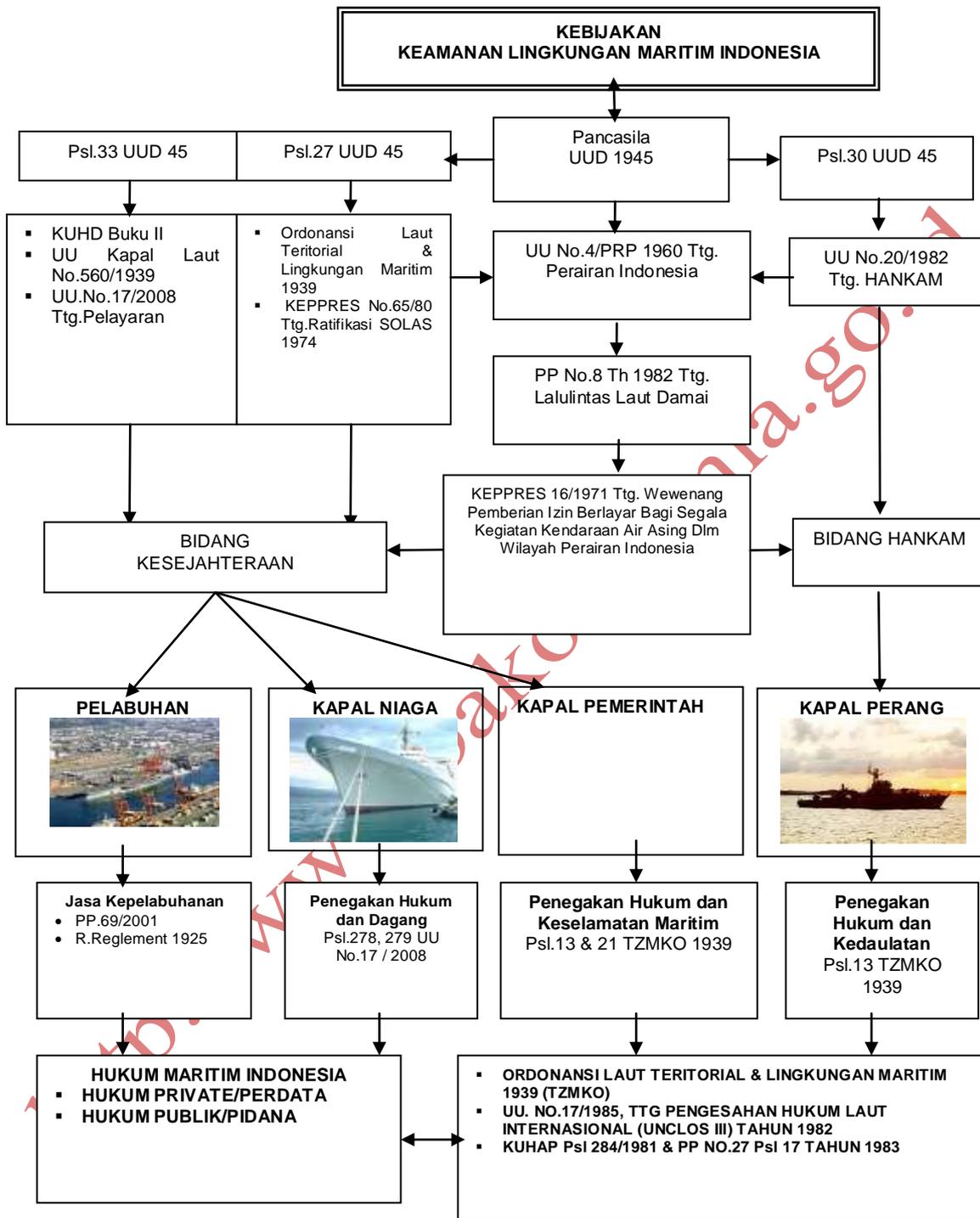


Diagram 2.1
Kebijakan Hukum Maritim Indonesia
 Sumber Data : Tropong Kajian; Kajian Pokja Coast Guard Dephub 2002 – diolah kembali

Penjelasan diagram 2.1 keamanan lingkungan maritim di perairan Indonesia, adalah untuk menjamin keselamatan dan keamanan kapal berbendera asing dan nasional selama berlayar dan yang melintas damai di perairan Indonesia.

Konsep dasar kegiatan pelayaran adalah setiap kegiatan distribusi barang, penumpang, hewan dan logistik akan membutuhkan alat angkut di perairan atau disebut kapal. Semua kapal yang melakukan kegiatan tersebut di atas bergerak dari satu titik (pelabuhan asal) ke titik lainnya (pelabuhan tujuan) dengan telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan berlayar.

Berkaitan dengan kegiatan berlayar yang obyeknya adalah kapal, maka Fungsi dan Aspek Hukum kapal di atur secara positif berdasarkan peraturan perundang-undangan, sebagai berikut :

- a. Kapal Niaga, yang terdiri dari kapal dagang dan kapal niaga non dagang.

Tujuan diadakannya kapal niaga ini adalah dioperasikan untuk fungsi kesejahteraan bangsa Indonesia.

Kapal niaga secara hukum diatur dalam Undang-Undang Kapal Laut No. 560 Tahun 1939; KUHD kitab II; Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985, tentang Pengesahan UNCLOS 1982 article 224; Undang-Undang Nomor 09 Tahun 1985, tentang Perikanan pasal 31; Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran pasal 55; SOLAS 1974; ISM Code 2000 dan ISPS Code 2002.

- b. Kapal negara, terdiri dari kapal pemerintah dan kapal perang.

Tujuan diadakannya kapal negara ini adalah dioperasikan untuk fungsi pertahanan wilayah perairan Indonesia.

Kapal negara untuk jenis kapal perang secara hukum diatur Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim (TZMKO) 1939 pasal 13; Undang Nomor 17 Tahun 1985, tentang Pengesahan UNCLOS 1982 *article* 224; Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2003.

Kapal negara untuk jenis kapal pemerintah secara hukum diatur Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim (*Teritoriale Zee en Maritime Kringen Ordonantie/TZMKO*) 1939 pasal 13; Undang Nomor 17 Tahun 1985, tentang Pengesahan UNCLOS 1982 article 224; Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran; SOLAS 1974; ISM Code 2000; ISPS Code 2002.

Kapal Niaga dalam pemanfaatannya memiliki dua variabel dan empat dimensi. Dua variabel dimaksud adalah variabel pertama adalah **sebagai benda bergerak** yaitu kapal niaga itu sendiri merupakan alat transportasi Laut. Sedangkan variabel kedua **sebagai benda tidak bergerak** yaitu kapal niaga adalah wilayah negara artinya setiap kapal harus membawa bendera suatu negara.

Empat dimensi kapal niaga adalah lingkup hukum, fungsi, pengaturan dan pembinaan, jenis administrasi dan manajemen, di mana empat dimensi tersebut mempunyai korelasi yang erat dengan variabel pertama yaitu kapal niaga sebagai alat transportasi Laut dan variabel kedua yaitu kapal niaga sebagai wilayah negara, sebagai berikut :

- a. Korelasi terhadap variabel pertama kapal niaga merupakan alat transportasi Laut.
 - 1) Dimensi lingkup hukum, menunjukkan kapal niaga sebagai alat transportasi diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang termasuk dalam lingkup hukum privat atau perdata.
 - 2) Dimensi fungsi, menunjukkan kapal niaga sebagai alat transportasi berfungsi dalam aktivitas perniagaan untuk untuk pengangkutan barang, penumpang, hewan, logistik dan lain-lainnya.
 - 3) Dimensi Pengaturan dan pembinaan, menunjukkan kapal niaga sebagai alat transportasi diatur dan dibina oleh lembaga regulator dalam hal ini Departemen Perindustrian

dan Perdagangan, sesuai Ordonansi Perkapalan Stbl. 560 tahun 1939.

- 4) Dimensi Jenis Administrasi dan Manajemen, menunjukkan kapal niaga sebagai alat transportasi adalah merupakan kegiatan administrasi niaga dengan pola manajemen pengoperasiannya adalah manajemen transportasi.
- b. Korelasi terhadap variabel kedua kapal niaga adalah wilayah negara
- 1) Dimensi lingkup hukum, menunjukkan kapal niaga sebagai wilayah negara diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran yang termasuk dalam lingkup hukum publik atau pidana.
 - 2) Dimensi fungsi, menunjukkan kapal niaga sebagai wilayah negara berfungsi dalam aktivitas keselamatan, keamanan dan ketertiban untuk kapal, penumpang, muatannya dan awak kapalnya.
 - 3) Dimensi Pengaturan dan pembinaan, menunjukkan kapal niaga sebagai wilayah negara diatur dan dibina oleh lembaga regulator dalam hal ini Departemen Perhubungan, sesuai Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim (TZMKO) stbl.442 tahun 1939.
 - 4) Dimensi Jenis Administrasi dan Manajemen, menunjukkan kapal niaga sebagai wilayah negara adalah merupakan kegiatan administrasi negara dengan pola manajemen pengoperasiannya adalah manajemen keselamatan dan keamanan.

Dalam penerapannya, kedua variabel kapal niaga tersebut dikelola oleh perusahaan pelayaran, yang pelaksanaan di atas kapal oleh nakhoda. Hal tersebut sesuai dengan ketentuan Pasal 320 KUHD dan Bab V Angkutan Perairan dan Bab VIII Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran.

Fungsi nakhoda kapal niaga dalam mengoperasikan kapal dalam pelayaran adalah sebagai wakil perusahaan dalam variabel pertama kapal niaga sebagai alat transportasi laut, dan sebagai wakil pemerintah dalam variabel kedua kapal niaga sebagai wilayah negara, disini nakhoda kapal niaga berhak menyanggah pangkat berlambang Garuda. Konteks lain yang menyanggah variabel ganda selain kapal niaga sebagai wilayah negara, adalah pelabuhan yaitu sebagai terminal angkutan laut dan wilayah negara.

Dapat dikatakan sebelum pemberlakuan Undang Undang nomor 17 tahun 2008, tentang Pelayaran kebijakan atas fungsi dan aspek kapal kurang terimplementasi dengan baik. Hal ini dikarenakan :

- a. Di bidang hukum maritim tidak memisahkan secara jelas dan tegas antara wilayah dan produk hukum privat/perdata dengan hukum publik/pidana;
- b. Di bidang penegakkan hukum laut/maritim tidak ada kejelasan pemisahan antara administrasi niaga dengan administrasi negara, dan
- c. Di bidang manajemen maritim, tidak merencanakan untuk menyiapkan secara terpisah antara sumberdaya manusia (SDM) pelayaran dengan SDM keselamatan dan keamanan maritim.

Ketiga butir di atas, dapat dikelompokkan menurut kondisi dan keadaan yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan maritim di perairan Indonesia, sebagai berikut:

- a. Aturan kemaritiman di Indonesia
- b. Implementasi penegakan hukum di laut/maritim.
- c. Pengadaan SDM yang profesional di bidang kemaritiman dalam rangka penyelesaian berbagai permasalahan di bidang kemaritiman (merupakan masalah manajemen maritim).

Ringkasan di atas dapat dilihat pada **Diagram 2.2**

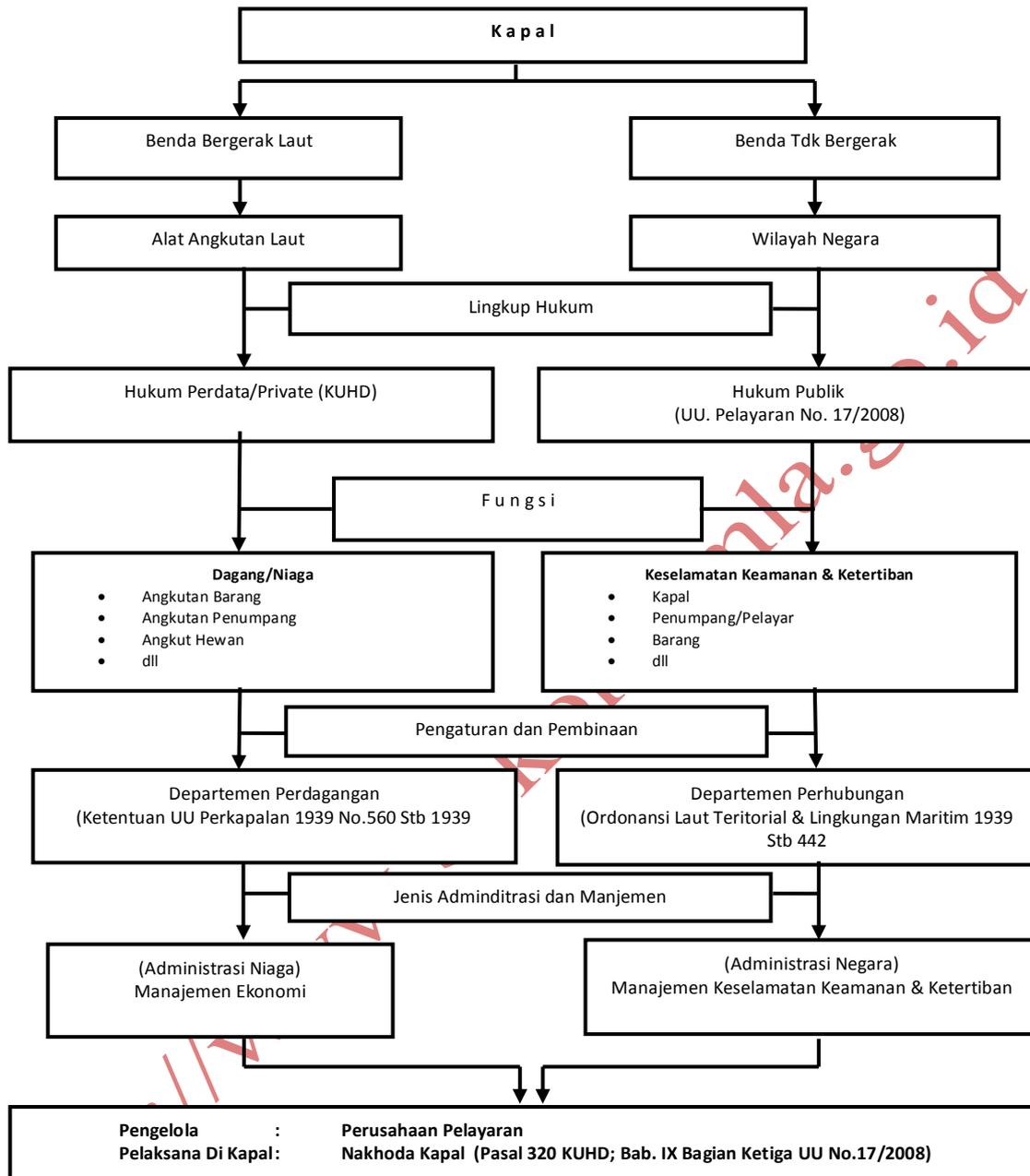


Diagram 2.2
Fungsi & Aspek Hukum Kapal

Sumber Data : Tropong Kajian; Kajian Pokja Coast Guard Dephub 2002 – diolah kembali

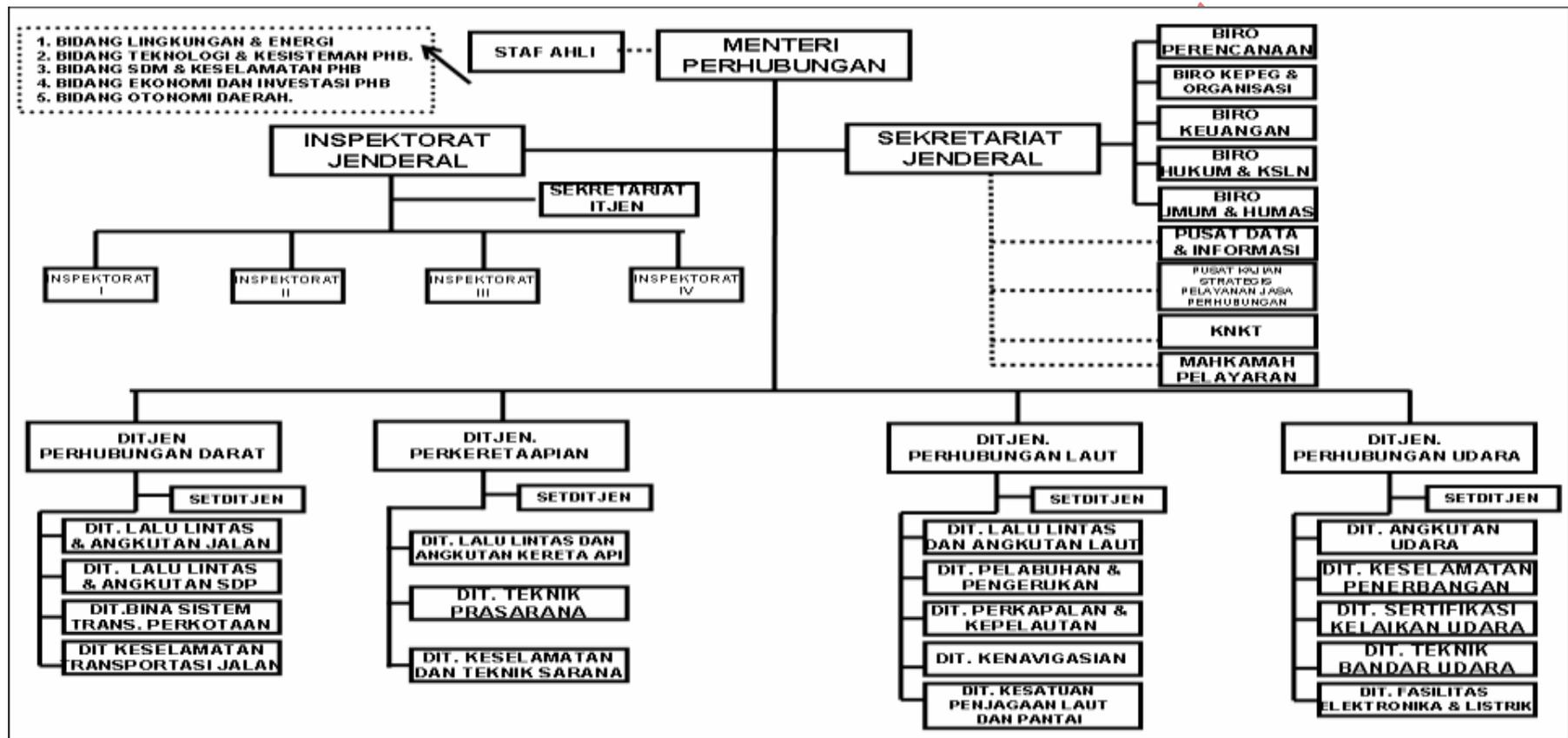
BAB III

ORGANISASI DI BIDANG KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI LAUT DAN KAPAL

3.1 Lembaga Pembina Keselamatan dan Keamanan Transportasi Nasional

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 43 Tahun 2005, tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, telah menuangkan dan menjabarkan Tugas Pokok dan Fungsi dalam organisasi dan tata kerja dari sektor perhubungan darat, sektor perhubungan laut dan sektor perhubungan udara. Secara jelas dapat dilihat pada Gambar 3.1 di bawah.

<http://www.bakorkamla.go.id>



Gambar 3.1

Lembaga Pembina Keselamatan dan Keamanan Perhubungan
 (Kepmenhub No. 43 Tahun 2005, Ttg. Organisasi dan Tata Kerja Dep. Perhubungan)

3.2 Lembaga Penegakan Hukum di Bidang Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut dan Kapal

Pada prinsipnya dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran keselamatan dan keamanan transportasi telah tertuang dalam peraturan perundangan dari masing-masing sub sektor yaitu pada proses penyidikan dan juga atas sanksi pidana pelanggaran. Hanya saja dalam pelaksanaannya tidak demikian mudah karena kenyataan dilapangan siapa melakukan apa dalam rangka penegakan hukum atas keselamatan dan keamanan transportasi menjadi tidak jelas karena sifatnya jadi multi instansi yang melakukan penegakan hukum.

Penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan transportasi ini, harus segera diselesaikan oleh pemerintah karena transportasi sangat terkait sekali dengan konvensi internasional yang sangat berdampak besar terhadap negara Indonesia, karena beberapa hal kasus sudah sering terjadi dalam kesalahan melakukan proses penegakan hukum tersebut.

Penanganan keamanan di laut yang dilakukan dalam rangka pemeliharaan, penjagaan dan penyelamatan terhadap seluruh potensi yang ada dilaut/maritim termasuk pengguna jasa di laut dalam hal ini kapal-kapal yang berlayar di laut dan yang berada di pelabuhan.

Penanganan dimaksud di atas tidak terlepas dari peraturan perundangan yang berlaku dan instansi mana yang melakukannya. Sebagaimana penjelasan berikut :

a. Pemeliharaan Rambu-rambu, Alat Navigasi Pelayaran dan Pemeliharaan Mercu Suar

Dasar mengapa pemeliharaan kenavigasian diperlukan, karena sangat diperlukan sebagai isyarat-isyarat, alarm darurat dan untuk kewajiban memberi bantuan dan hak meminta bantuan serta berita-berita tentang bahaya tertuang pada Ordonansi kapal-kapal 1935, dan juga dalam mengantisipasi hal-hal mengenai pengamatan, kecepatan yang aman, bahaya tubrukan, tindakan-tindakan untuk menghindari tubrukan, sistem mempertahankan haluan dan kecepatan serta tanggung jawab antara kapal satu sama lain sebagaimana dalam COLREG 1960 (*International Regulation for Preventing Collisions at Sea*).

Dari kedua peraturan di atas maka kepentingan terhadap pemeliharaan rambu-rambu, alat navigasi pelayaran dan pemeliharaan mercu suar harus dilaksanakan, oleh :

- 1) Departemen Perhubungan dalam hal ini Direktorat Jenderal perhubungan Laut, sebagai pemelihara dan pengadaan serta pengembangan seluruh sarana dan prasarana kenavigasian di Indonesia, termasuk melakukan pembinaan kepada perusahaan pelayaran yang ditujukan kepada kapal-kapalnya, dalam rangka kenavigasian kapal.
- 2) Perusahaan Pelayaran dalam hal ini Nakhoda Kapal, yang melakukan pemeliharaan dan bertanggungjawab terhadap fasilitas dan peralatan kenavigasian kapal

b. Pemeriksaan Layak Laut

Layak laut sebuah kapal adalah bila mengikuti ketentuan yang mengatur terhadap keselamatan kapal, antara lain tentang badan kapal, perlengkapan, sertifikat penumpang, sertifikat keselamatan radio, perangkat telegraf radio dan sertifikat alat-alat penolong dan peralatan lainnya serta keselamatan barang sesuai dengan Ordonansi 1935, Stb.1935, dan secara rinci tertuang dalam KEPPRES RI No.203 Tahun 1966 Konvensi SOLAS 1960 (*International Covention for the Safety of Life at Sea*), yang berlaku di Indonesia sebagai berikut:

- 1) Pemeriksaan sertifikat-sertifikat.
- 2) Pemeriksaan kecelakaan
- 3) Pemeriksaan instalasi-instalasi mesin dan listrik
- 4) Pencegahan kebakaran di kapal dan di kapal penumpang dan kapal barang
- 5) Keselamatan navigasi
- 6) Keselamatan pengangkutan barang-barang berbahaya
- 7) Keselamatan kapal-kapal nuklir, serta sertifikatnya.
- 8) Dan lain-lain

Tugas melakukan pemeriksaan kelayakan laut oleh Departemen Perhubungan dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang secara otoritas di lapangan oleh Syahbandar

c. Tugas Pencarian Dan Pertolongan Orang Yang Kandas Dan Hilang (SAR)

Badan SAR Nasional (disingkat **Basarnas**) merupakan yang menangani masalah SAR sesuai dengan amanat Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2006. Basarnas mempunyai tugas pokok melaksanakan pembinaan, pengkoordinasian, dan pengendalian potensi SAR dalam kegiatan SAR terhadap orang dan material yang hilang atau dikhawatirkan hilang atau menghadapi bahaya dalam pelayaran dan/atau penerbangan, serta memberikan bantuan dalam bencana dan musibah lainnya sesuai dengan peraturan SAR nasional dan internasional. Secara jelas tugas dan fungsi SAR adalah penanganan musibah pelayaran dan/atau penerbangan, dan/atau bencana dan/atau musibah lainnya dalam upaya pencarian dan pertolongan saat terjadinya musibah. Penanganan terhadap musibah yang dimaksud meliputi 2 hal pokok yaitu pencarian (search) dan pertolongan (rescue). Dalam melaksanakan tugas penanganan musibah pelayaran dan penerbangan harus sejalan dengan IMO dan ICAO. Basarnas mempunyai UPT sebanyak 24 UPT yang disebut dengan Kantor SAR. Kantor SAR mempunyai wilayah tanggung jawab untuk melaksanakan pembinaan, koordinasi dan pelaksanaan operasi SAR di wilayahnya. Sampai saat ini Badan SAR Nasional merupakan instansi tingkat eselon I di Departemen Perhubungan.

Sejarah Basarnas dimulai dengan terbitnya Keputusan Presiden no 11 tahun 1972 tanggal 28 Februari 1972 tentang Badan SAR Indonesia (BASARI), dengan tugas pokok menangani musibah kecelakaan dan pelayaran. BASARI berkedudukan dan bertanggung jawab kepada Presiden dan sebagai pelaksanaan di lapangan diserahkan kepada PUSARNAS (Pusat SAR Nasional) yang diketuai oleh seorang pejabat dari Departemen Perhubungan. Pada tahun 1980 berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan nomor

KM.91/OT.002/Phb-80 dan KM 164/OT.002/Phb-80, tentang Organisasi dan tata kerja Departemen Perhubungan, PUSARNAS menjadi Badan SAR Nasional (BASARNAS). Perubahan struktur organisasi BASARNAS mengalami perbaikan pada tahun 1998 berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM. 80 tahun 1998, tentang Organisasi dan Tata Kerja BASARNAS dan KM. Nomor 81 tahun 1998 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor SAR. Pada tahun 2001 struktur organisasi BASARNAS diadakan perubahan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan KM. Nomor 24 tahun 2001 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan dan Keputusan Menteri Perhubungan No 79 tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Search and Rescue (SAR).

Ditetapkan bahwa SAR bertugas pokok untuk melakukan pencarian, pemberian pertolongan, terhadap orang atau material yang menghadapi bahaya dalam pelayaran atau penerbangan. Pengaturan bidang pencarian dan pertolongan SAR terdapat juga dalam Pusat SAR Nasional (PURSARNAS) bertugas melaksanakan pengkoordinasian usaha dan kegiatan pencarian, pemberian pertolongan dan penyelamatan, baik terhadap kecelakaan penerbangan atau pelayaran, sebagaimana yang diatur dalam KEPPRES RI No. 11 Tahun 1972, Ordonansi Kapal-kapal 1935 dan KEPPRES Nomor 203 Tahun 1966 Ratifikasi Konvensi SOLAS 1960.

d. Penyelenggaraan Penegakan Hukum Laut/Maritim

Setiap pelanggaran yang terjadi di laut/maritim yang merusak sumberdaya kelautan, fasilitas dan peralatan keselamatan dan keamanan di laut, ancaman dan tindakan yang merugikan dan membahayakan pengguna jasa di laut, semua itu akan berhadapan dengan tindakan penegakan hukum oleh pihak atau instansi yang berwenang untuk itu sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku secara internasional dan nasional.

Bentuk atau jenis kegiatan penanganan yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan di laut/maritim secara umum sama dengan apa yang dilakukan oleh negara anggota *International Maritime Organization* (IMO), sebagai berikut :

1. *Administrative Department*
2. *Equipment & Technology Department*
3. *Maritime Law Enforcement*
4. *Search And Rescue (SAR)*
5. *Marine Safety & Security*
6. *Port and Waterways*
7. *Marine Environment Protection*
8. *Aids to Navigation*
9. *Hidrography*
10. *Maintaining Peace and Security*
 - a. *Law enforcement at sea*
 - b. *Response to Transnational Crime*
 - c. *Security against Strife at Sea*
 - d. *Addressing Terrorism*
11. *Rescuing Ships and People in Distress at Sea*
 - a. *Search and Rescue to Maritime Distress*
 - b. *Communication System for Quick Response*
 - c. *Promoting Marine Leisure-related Safety Measures*
12. *Protecting Marine Environment and Preventing & Combating Maritime Disasters*
 - a. *Response to Natural Disasters*
 - b. *Response to Oil Spills and other Maritime disasters*
 - c. *Guidance, Surveillance and Law Enforcement to Protect Marine Environment*
13. *Surveilling marine Resources*
 - a. *Surveillance Marine Resources, Such as Fisheries, Minerals etc*
 - b. *Patrol to Marine Resources*
14. *Ensuring Maritime Traffic Safety*
 - a. *Control Maritime Safety Traffic*
 - b. *Aids to Navigation System*

Penyelenggaraan penegakan hukum laut di Indonesia dapat dikatakan bersifat multi instansi (KPLP, POL.AIRUD, Bea Cukai, DEKP, TNI-AL, dll). Artinya arti hampir setiap instansi melakukan kewenangan penegakan

hukum di laut/maritim berdasarkan kebijakan masing-masing. Akibat yang dirasakan semua pihak pengguna jasa transportasi laut adalah ketidaknyamanan dan ketidakamanan dalam melakukan kegiatan usaha di laut. Pengalaman menggambarkan dan masih terjadi sampai saat ini yaitu pelaksanaan penegakan hukum di laut/maritim saat ini tidak sesuai lagi dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku karena masing-masing instansi penegak hukum di laut melaksanakan tugasnya masing-masing secara sektoral dengan memeriksa kapalnya dipangkalan masing-masing, oleh sebab itu perlu diluruskan agar tidak terjadi tumpang tindih tugas. mengingat penjagaan keamanan di laut dan pantai sebagai bagian daripada penegakan kekuasaan Republik Indonesia di laut adalah suatu hal yang penting, dengan dasar kondisi dan keadaan bahwa 2/3 dari wilayah Negara kita yang luasnya ± 5 juta km² terdiri dari laut.

Penyelenggaraan penegakan hukum di laut dewasa ini dilaksanakan secara kordinatif baik ditingkat pusat maupun daerah yang dilaksanakan sebagai berikut:

1. Ditingkat pusat dibentuk suatu badan untuk berkoordinasi. Kordinasi ini dilakukan oleh Koordinasi Keamanan di Laut (BAKORKAMLA).
2. Ditingkat daerah/wilayah dibentuk Komando Operasional yaitu SATGAS KAMLA serta POKGAS KAMLA, yang mempunyai wewenang mengendalikan operasional terhadap kegiatan penegakan hukum di laut.
3. Di lapangan (tingkat pelaksanaan) dibentuk satuan tugas yang secara langsung melaksanakan kegiatan operasional penegakan hukum di laut.
4. Unsur-unsur yang dioperasikan oleh satuan tugas yang berasal dari beberapa badan yang masing-masing mempunyai wewenang patroli terbatas. Kordinasi keamanan laut tersebut ditentukan berdasarkan keputusan bersama Menteri Pertahanan/keamanan /PANGAB, Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, Menteri Kehakiman dan Jaksa Agung sebagaimana telah disebutkan dalam pembahasan mengenai Landasan Hukum dalam penyelenggaraan penegakan hukum.

Melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran diharapkan Tata Kelautan Indonesia sudah Tertib maritim, dimaksud adalah kebijakan hukum maritim di Indonesia, dalam pelaksanaannya harus tertib di bidang hukum maritim, tertib penegakan hukum laut/maritim (tertib adminitrasi) dan tertib manajemen maritim (tertib operasional). Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran Bab VIII Keselamatan dan Keamanan Pelayaran dan Bab XII Perlindungan Lingkungan Maritim Hukum, Bab XVII Penjagaan Laut dan Pantai, sudah menampungnya dan segera akan dilaksanakan melalui Peraturan Pemerintah yang sedang dipersiapkan oleh Ditjen.Hubla.

Sistem Pemerintahan Negara di Laut/Maritim di Indonesia yang selama ini dikatakan belum terbentuk yang tertuang pada Undang-Undang No.4/Prp 1960 yang telah disempurnakan dengan Undang-Undang Nomor 6 tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia dan Pasal 46 UNCLOS 1982, melalui penjabaran Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran akan lebih terfokus pada pola pikir kemaritiman terabaikan meskipun sudah 63 tahun Indonesia merdeka.

<http://www.bakorkamla.go.id>

BAB IV

PERSYARATAN KESELAMATAN BELAYAR

Keselamatan di sektor transportasi laut memiliki sejarah dan tradisi yang kuat berdasarkan pada regulasi dan inspeksi untuk menentukan kesesuaian dengan peraturannya. Yang menjadi inti dalam hal ini adalah semakin besar tingkat kesesuaiannya maka semakin baik kinerja keselamatan kapal tersebut. Keselamatan merupakan syarat atau kriteria utama dalam perancangan (desain) untuk moda transportasi laut. Akan tetapi sektor ini ditangani/diorganisir sedemikian rupa sehingga interaksi berbagai pihak terkait baik unsur pemerintah/publik maupun swasta memegang peran penting dalam mencapai tingkat keselamatan yang tinggi.

Laporan inspeksi dan insvestigasi oleh pemerintah atau badan yang ditunjuk dapat dipertimbangkan sebagai “backbone” keselamatan moda transportasi laut. Dalam laporan tersebut, kecelakaan dan insiden menjadi sangat dominan. Berbagai kepentingan di observasi untuk memperkaya prosedur yang dilakukan dengan tujuan untuk memperbaiki atau meningkatkan keselamatannya. Indikator kinerja keselamatan dalam hal ini perlu dikembangkan. Bekerja pada indikator kinerja keselamatan ini memungkinkan dapat melakukan perbandingan dengan moda sektor lain sehingga memudahkan untuk mencapai tingkat keselamatan yang lebih baik serta memudahkan memahami akibat dari kecelakaan dan dengan demikian transparansi dapat dilakukan khususnya dalam mengambil keputusan untuk melakukan yang terbaik.

1) **Indikator Keselamatan Transportasi laut**

Port State Control merupakan *inspection regime* untuk kapal yang masuk ke pelabuhan suatu negara yang telah menandatangani Paris MOU (memorandum of understanding). Dengan tujuan untuk mengeliminasi kapal-kapal yang substandar, maka pemeriksaan dilakukan pada setiap kapal untuk jangka waktu tertentu (biasanya 2 tahun). Setiap kapal dapat ditahan jika ditemukan tidak memenuhi salah satu dari persyaratan yang ditetapkan. Selama kapal ditahan maka harus dilakukan perbaikan terhadap semua

kekurangan yang ditemukan. Pemeriksaan ini dilakukan oleh petugas *port state control* yang di Indonesia dikeman sebagai Syahbandar.

Pemeriksaan yang dilakukan meliputi :

- Sertifikat kapal
- Awak kapal (sertifikat kompetensi, jumlah minimum *crew*, dll.)
- Ruang kerja (*working space*)
- Perlatan keselamatan jiwa (*life boat, raft buoys, EPIRB* (lokasi peralatan dalam kondisi emergensi), dll).
- Peralatan pemadam kebakaran (*fire fighting appliance*)
- Alat Pencegahan kecelakaan (*accident prevention*).
- *General safety (watertight doors, safety plan and signs, escape routes, steering gear, pilot ladder, etc.)*
- *Alarm signal (general alarm and fire alarm)*

2) **Alat-alat Penolong (*life saving appliance*):**

Setiap kapal sesuai dengan ukurannya harus dilengkapi dengan alat-alat penolong seperti:

- a. Sekoci penolong (*life boat*). *Life boat* adalah alat untuk menyelamatkan sejumlah pelayar dari kapal yang telah ditinggalkan karena tenggelam atau terbakar dst, demi untuk menyelamatkan ke kapal yang terdekat yang memberi pertolongan. Sekoci ini diturunkan ke air dengan alat yang disebut dewi-dewi. Terdapat 2 jenis sekoci penolong yaitu sekoci penolong biasa (memakai dayung) dan sekoci penolong bermotor. Sekoci maksimum memuat 150 orang.
- b. Rakit penolong kembung (*inflatable life raft /ILR*). *ILR* adalah alat yang dilemparkan ke laut jika kapal dalam keadaan bahaya tenggelam atau terbakar dll. Alat ini secara otomatis akan mengembang sehingga membentuk rakit yang memiliki penutup (*canopy*). Untuk kapal penunjang, *ILR* harus dari tipe yang dapat diluncurkan ke air dengan menggunakan alat peluncur khusus sesuai ketentuan SOLAS. Alat ini dapat bertahan selama 30 hari dalam segala bentuk cuaca.

- c. Rakit penolong (*rigit liferaft*). Alat ini merupakan alat yang dilempar le laut dar tempatnya di geladak kapal, digunakan untuk mengangkut penumpang yang telah berada di laut sehingga dapat bertahan sambil menunggu datangnya bantuan.
- d. Sekoci penyelamat (*rescue boat*). Alat ini adalah alat yang hampir seupa dengan sekoci pwenolong tetapi ukurannya lebih kecil dan mempunyai alat penggerak sendiri (inboard / outboard motor). Rescue boat dapt memuat 5 orang yang duduk dan 1 orang berbaring. Rescue boat digunakan untuk keperluan khusus seperti mencari/menolong orang yang jatuh ke laut dan atu mengumpulkan sekoci penolong dan menundanya sampai ke tempat yang aman.
- e. Baju penolong (*life jacket*). Alat ini berbentuk rompi yang digunakan agat tetap terapugn jika kapal mengalami musibah kecelakaan. Baju ini dilengkapi sempritan dan sebuah lampu baterai.
- f. Pelampung penolong (*life buoy*). Alat ini digunakan untuk menolong orang yang terjatuh atau tercebut ke laut. Bentuknya bulat dan mempunyai diameter tidak lebih dari 40-80 cm dan beratnya 2,5 kg.

3) Regulasi yang mengatur tentang keselamatan pelayaran adalah :

- a. Secara nasional Indonesia memiliki peraturan lambung timbul 1966 dan peraturan Schepen Verordening 1935 (SV 1935) dan peraturan pelaksanaannya yang bersumber dari produk hukum tersebut. Penjabaran dari SV saat ini diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 sebagai revisi dari UU 21/1992 tentang Pelayaran, dan lebih lanjut pemerintah sedang menyiapkan peraturan pemerintah agar dapat diimplementasikan. UU 17/2008 mengamanatkan dalam penjelasannya bahwa pengaturan bidang keselamatan dan keamanan memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada konvensi internasional yang cenderung menggunakan peralatan mutakhir pada sarana dan prasarana keselamatan pelayaran, disamping mengakomodasikan ketentuan megenai sistem keamanan pelayaran yang termuat dalam *International Ship And Port Facility Security Code*.

b. Secara internasional Indonesia mengikuti peraturan tentang SOLAS 1974 dan amandemennya. Pada tahun 1980 pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden Nomo 65/1980 untuk meratifikasi aturan internasional tersebut. Peraturan ini berlaku untuk semua kapal baik kapal Indonesia maupun kapal asing yang melakukan pelayaran di manapun di dunia ini. Sesuai dengan peraturan tersebut, pemerintah dalam hal ini Departemen Perhubungan memberikan kewenangan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk melaksanakan pengawasan dan menerapkan ketentuan tersebut terhadap kapal-kapal RI yang terkena peraturan ini maupun kapal asing yang memasuki pelabuhan Indonesia. Untuk memenuhi ketentuan tersebut maka seluruh jajaran Ditjen Hubla melakukan pengawasan yang dimulai dari awal pembangunan suatu kapal sampai kapal tersebut tidak dioperasikan lagi atau discrap (ditutuh).

(1) Sebelum kapal dioperasikan :

Sebelum kapal dibangun, terlebih dahulu dibuatkan gambar besteknya dan disyahkan oleh Ditjen Hubla. Setelah itu kapal dibangun sesuai dengan gambar yang telah disyahkan. Selama pembangunan kapal, secara terus menerus dilakukan pengawasan oleh marin inspector atau BKI (badan klasifikasi yang ditunjuk oleh pemerintah). Setelah selesai pembangunannya, sebelum operasi maka kapal harus dinyatakan laik laut dahulu dan baru kemudian dilakukan percobaan berlayar (*sea trial*). Jika hasil percobaan dinyatakan baik maka kapal dapat diijinkan untuk dioperasikan.

(2) Selama kapal beroperasi :

- Dilakukan pemeriksaan tahunan setiap 12 bulan terhadap kapal dalam keadaan dilimbungkan di atas dok.
- Pemeriksaan besar dilakukan setiap 4 tahun sekali bersama dengan waktu dok tahunan.
- Pemeriksaan kerusakan/perbaikan, dilakukan sewaktu terjadi kerusakan yang mempengaruhi kesempurnaan kapal.

- Pemeriksaan tambahan yang dilakukan jika memerlukan dispensasi misalnya mengangkut penumpang, membawa muatan berbahaya dan lain-lain.
- Kondisi laik laut selalu dipertahankan antara lain dengan perawatan oleh para awak kapal sendiri terhadap bangunan kapal, mesin kapal, alat-alat keselamatan dan penolong lainnya sehingga semuanya dalam keadaan memuaskan dan siap digunakan setiap saat.

(3) Kapal di sekrap (ditutuh)

Sebagaimana telah dijelaskan di atas bahwa jika persyaratan teknis telah dipenuhi, maka persyaratan awak kapalnya perlu diperhatikan yaitu tingkat ijazah nakhoda, perwira mesin, dek dan radio. Disamping itu pemenuhan jumlah awak kapal harus sesuai ketentuan. Jika tidak memenuhi maka kapal dinyatakan tidak laik laut. Sebagai bukti awal bahwa kapal telah memenuhi semua peraturan yang diharuskan, maka kepada kapal tersebut diberikan berbagai sertifikat sesuai dengan kategori kapal tersebut antara lain:

Untuk kapal motor isi kotor 7-35 GT yang harus dimiliki adalah : Sertifikat keselamatan, sertifikat tanda kebangsaan (pas tahunan), sertifikat garis muat (untuk panjang > 24 m), surat ukur, SIB.

Untuk kapal layar motor (KLM) isi kotor sampai 35 GT harus memiliki : surat tanda kebangsaan, sertifikat keselamatan, surat ukur, SIB.

Untuk KLM isi kotor 35-150 GT dan 424,5 m³-850 m³ harus memiliki : surat ukur, sertifikat keselamatan sesuai dengan isi kotor, sertifikat radio, SIB.

Kapal penyeberangan harus memiliki sertifikat keselamatan kapal penyeberangan, surat tanda kebangsaan kapal, surat ukur, IOPP certificate, sertifikat klas, SIB.

Kapal kecepatan tinggi harus memiliki sertifikat kapal kecepatan tinggi, surat ijin pengoperasian kapal kecepatan tinggi, surat ukur, IOPP certificate, sertifikat klas, dan SIB.

Semua sertifikat tersebut di atas masa berlakunya 12 bulan, kecuali surat laut dan surat ukur yang berlaku selamanya. Jika masa berlakunya habis dapat diperpanjang sesuai dengan prosedur dan ketentuan yang diatur dalam ordonansi maupun peraturan itu sendiri.

4) Pelaksanaan pengawasan keselamatan kapal sebagai berikut :

a. Syahbandar pada kantor Adpel Kelas I berwenang melakukan :

- Penerbitan sertifikat kesempurnaan pertama terhadap kapal motor sampai dengan isi kotor 100m³, kapal ikan sampai isi kotor 500m³, kapal tongkang dengan isi kotor 424,5 m³, kapal layar motor dengan isi kotor sampai 424,5 m³.
- penerbitan pembaharuan sertifikat kesempurnaan terhadap semua kapal dengan semua ukuran.
- Pemeriksaan kondisi umum dan kondisi teknis dalam rangka penundaan dok terhadap semua kapal dengan semua ukuran.
- Penerbitan pembaharuan sertifikat keselamatan radio (SKR) dan sertifikat perangkat radio telekomunikasi (SPRT) terhadap kapal-kapal semua ukuran.

b. Syahbandar pada kantor Adpel kelas III dan Kanpel Kelas II berwenang melakukan :

- Penerbitan sertifikat kesempurnaan pertama terhadap kapal motor sampai dengan isi kotor 100m³, kapal ikan sampai isi kotor 500m³, kapal tongkang dengan isi kotor 424,5 m³, kapal layar motor dengan isi kotor sampai 424,5 m³.
- Penerbitan pembaharuan sertifikat kesempurnaan terhadap kapal motor, kapal layar motor (KLM) semua ukuran, kapal ikan semua ukuran, kapal tongkang semua ukuran kecuali tongkang akomodasi/tongkang kerja di offshore.

- Pemeriksaan kondisi umum dan kondisi teknis dalam rangka penundaan dok terhadap semua kapal dengan semua ukuran.
 - Penerbitan pembaharuan sertifikat keselamatan radio (SKR) dan sertifikat perangkat radio telekomunikasi (SPRT) terhadap kapal-kapal semua ukuran.
- c. Syahbandar pada kantor Adpel kelas IV dan Kanpel Kelas III berwenang melakukan :
- Penerbitan sertifikat kesempurnaan pertama terhadap kapal motor sampai dengan isi kotor 100m³, kapal ikan sampai isi kotor 500m³, kapal tongkang dengan isi kotor 424,5 m³, KLM dengan isi kotor sampai 424,5 m³.
 - Penerbitan pembaharuan sertifikat kesempurnaan terhadap kapal motor isi kotor 100m³, kapal ikan tradisional dengan isi kotor sampai 500 m³, kapal tongkang sederhana/tidak berawak dengan isi kotor sampai 424,5 m³ dan KLM dengan isi kotor sampai 424,5 m³.
 - Penerbitan/perpanjangan sertifikat perangkat radio telekomunikasi (SPRT) sementara untuk satu kali perjalanan ke pelabuhan yang berwenang.
- d. Syahbandar pada kantor Adpel kelas V dan Kanpel Kelas IV dan V berwenang melakukan :
- Penerbitan sertifikat kesempurnaan pertama terhadap kapal motor sampai dengan isi kotor 100m³, kapal ikan sampai isi kotor 500m³, kapal tongkang dengan isi kotor 424,5 m³, KLM dengan isi kotor sampai 100 m³.
 - Penerbitan pembaharuan sertifikat kesempurnaan terhadap kapal motor isi kotor 100m³, kapal ikan tradisional dengan isi kotor sampai 100 m³, kapal tongkang sederhana/tidak berawak dengan isi kotor sampai 424,5 m³ dan KLM dengan isi kotor sampai 100 m³.
 - Penerbitan/perpanjangan sertifikat perangkat radio telekomunikasi (SPRT) sementara untuk satu kali perjalanan ke pelabuhan yang berwenang.

e. Dengan demikian secara keseluruhan maka surat-surat kapal yang harus ada yaitu:

- 1) Surat ukur
- 2) Surat laut (pas tahunan, pas kecil atau pas biru/putih).
- 3) Sertifikat kesempurnaan
- 4) Sertifikat radio
- 5) Sertifikat pengangkutan minyak bumi (untuk kapal tanker)
- 6) Sertifikat Marpol (IOPP), CLC.
- 7) Sertifikat kelas (lambung, L/T dan mesin)
- 8) Sertifikat penumpang
- 9) Sertifikat fitness

f. Dokumen-dokumen kapal adalah

- 1) Log book
- 2) Oil record book
- 3) Cargo record book
- 4) Cargo manifest
- 5) Bell book
- 6) Daftar penumpang
- 7) Stowage plan

g. Dokumen awak kapal adalah :

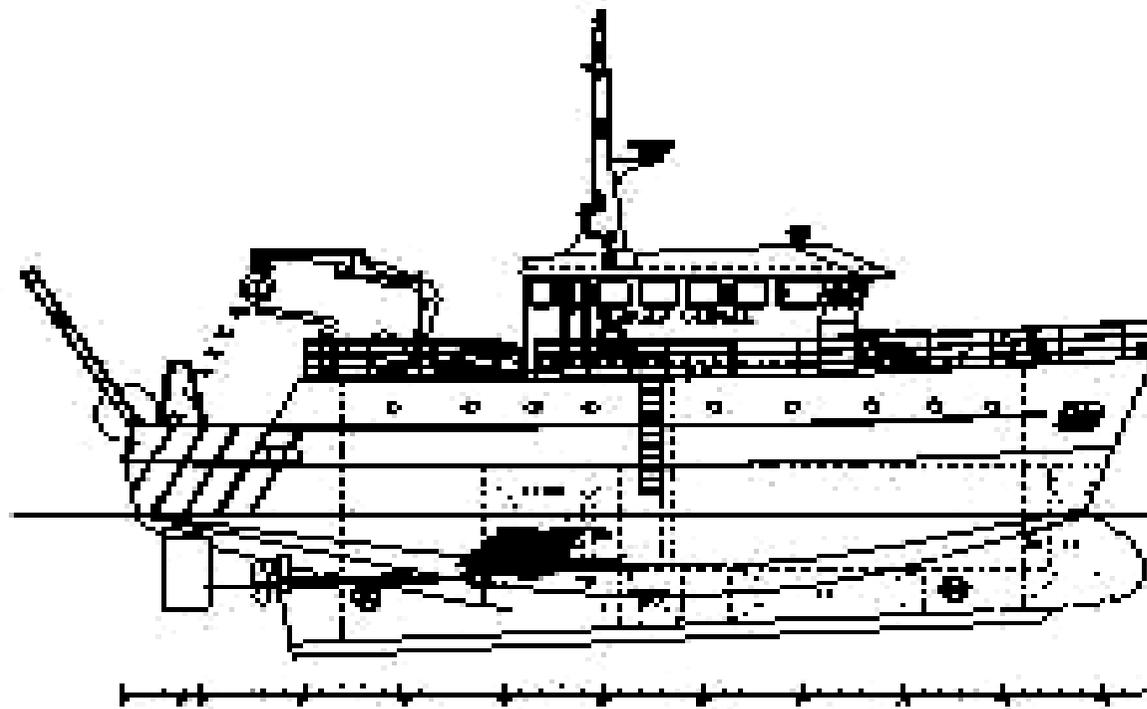
- 1) Ijazah nakhoda dan perwira kapal
- 2) Buku pelaut/SKP awak kapal
- 3) Buku sijiil awak kapal
- 4) Daftar susuna perwira kapal
- 5) Daftar awak kapal.

LAMPIRAN :

- Aft : back of the vessel.
- Forward : the front part of a ship.
- After Perpendiculars : a vertical line at the intersection of the summer load line and the after side of the rudder post or sternpost, or the centerline of the rudder stock if there is no rudder post or sternpost.
- Forward or Fore Perpendiculars : A vertical line at the intersection of the fore side of the stem and the summer load waterline (See length between perpendiculars).
- Beam (B) : the width of a ship, also called breadth.
- Beam molded (Bm) : the maximum breadth of a hull measured between the inboard surfaces of the side shell plating of flush-plated ships.
- Length Between Perpendiculars (Lpp) : the length of a ship between the forward and after perpendiculars.
- Length Overall (LOA) : the extreme length of a ship measured from the foremost point of the stem to the aftermost part of the stern.
- Length of waterline (Lwl) : The length of a ship measured along the line of the water's edge when the ship is afloat.
- Draft (D) : the depth of the ship below the waterline measured vertically to the lowest part of the hull.
- Depth: The vertical distance from the baseline, or keel, to the top of the freeboard deck, measured at mid-length of the vessel.
- DWT : Deadweight tons.
- Lines (plan) : the plans that show the shape or form of the ship.
- Port : The left-hand side of a ship when facing forward.
- Starboard : The right-hand side of a ship when facing forward.
- T.E.U.: Twenty Foot Equivalent Unit for containers.
- Gross tonnage: A measure of the capacity of the ship in which 1 ton is equivalent to 100 cubic feet.
- Keel: The principal fore and aft component of a ship's framing, located along the centerline of the bottom.
- Bow: The forward end of the ship.

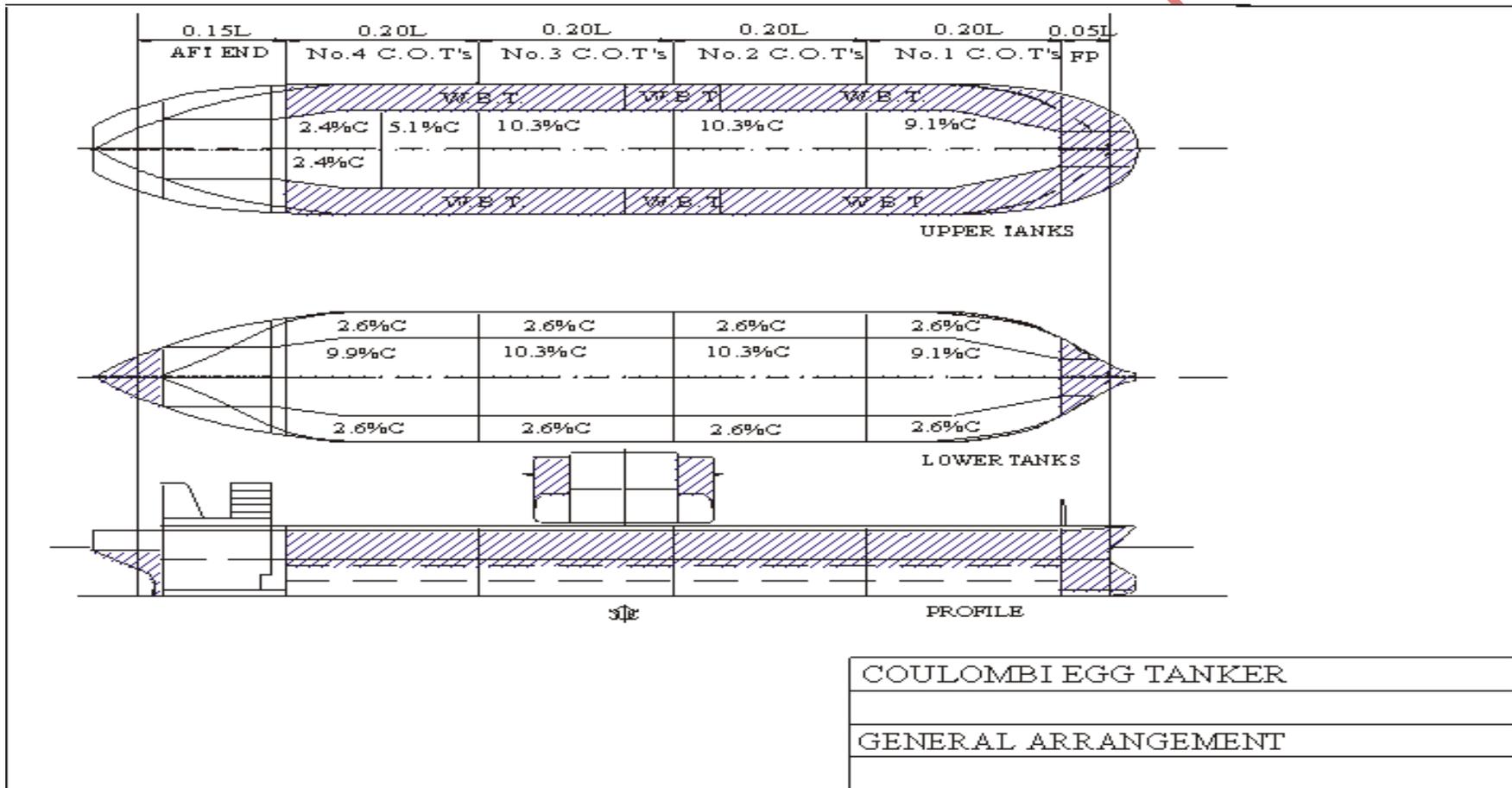
- Bulbous bow: A prominent appendage attached to the bow in order to reduce resistance and thus reduce required horsepower.
- Displacement: The weight of the water displaced by the vessel. Salt water equals 64 pounds per cubic foot.
- Starboard: The right hand side of the ship.
- Waterlines: The line of the water's edge when the ship is afloat.
- Port: The left hand side of the ship
- Stern: After end of the ship

<http://www.bakorkamla.go.id>

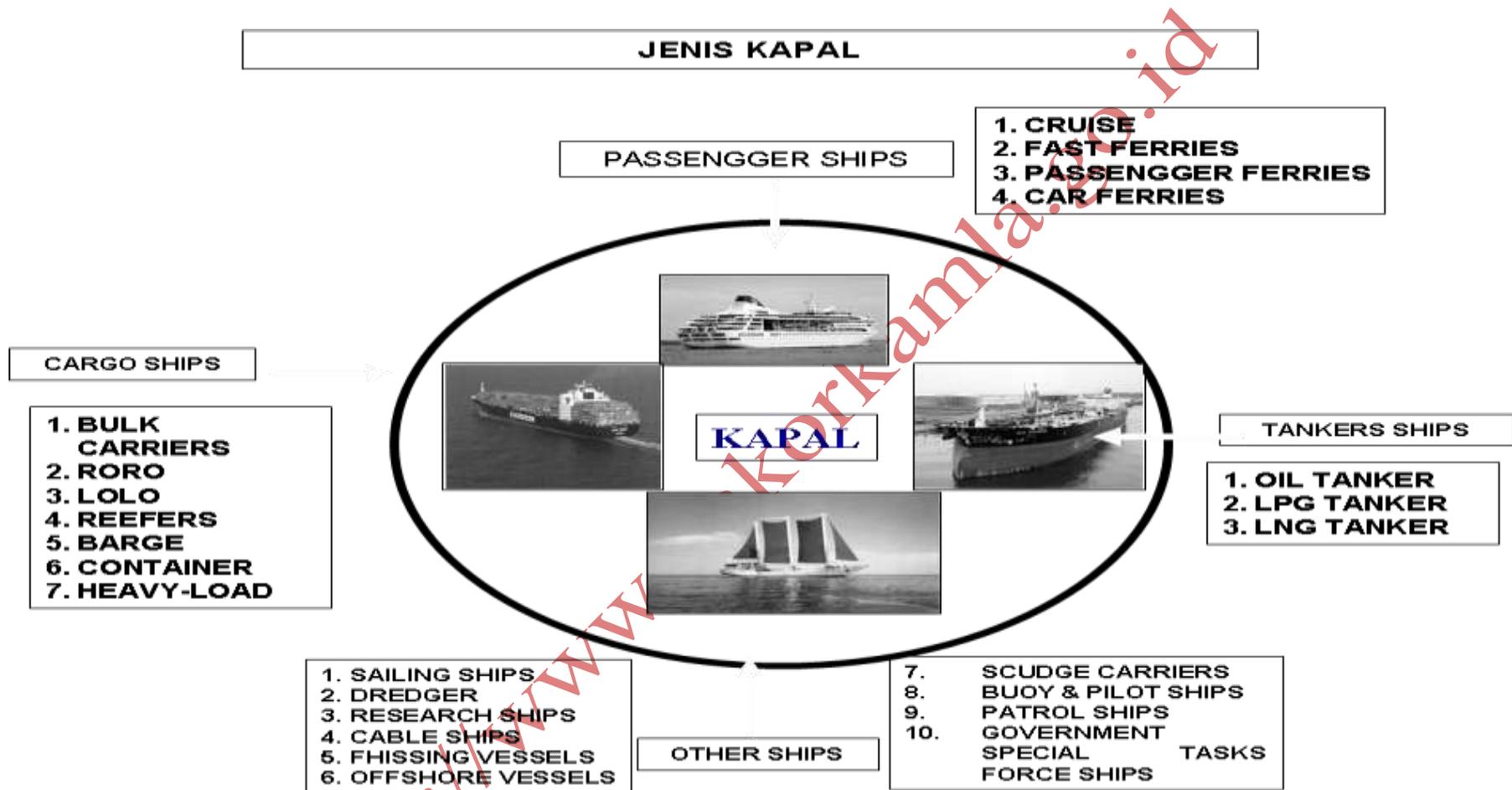


Gambar 4.1 Bangunan Kapal

<http://www>



Gambar 4.2 Bangunan Kapal Tanker



Gambar 4.3 Jenis Kapal

Typelogi Kapal

Kapal sulit untuk diklasifikasikan, terutama karena banyak kriteria yang mendasarnya. Namun pada umumnya klasifikasi yang banyak digunakan adalah yang didasarkan pada alat geraknya (*propulsion*), sehingga kategori kapal mengikuti 3 tipe yaitu:

- 1) *Human propelled ship* (kapal/perahu yang digerakkan oleh manusia)
- 2) *Sailing Ship* (kapal layar)
- 3) *Motor Ship* (kapal motor)

Sailing ship adalah kapal yang digerakkan semata-mata oleh alat bantu layar.

Motor ships adalah kapal yang digerakkan oleh alat bantu mekanis. Kapal yang digerakkan oleh baik layar maupun alat bantu mekanis (*mechanical means*) diklasifikasikan juga sebagai *motor ship*.

Selain klasifikasi berdasarkan alat gerak, masih ada kriteria lain yang digunakan untuk sistem klasifikasi kapal yaitu :

- 1) Jumlah lambung kapal (*hulls*) yang menggolongkan kapal menjadi kapal lambung tunggal (*monohull*), kapal lambung ganda (*catamaran*), dan kapal lambung tiga (*trimaran*).
- 2) Bentuk dan ukuran kapal yang menggolongkan kapal menjadi *dinghy*, *keelboat*, dan *icebreaker*.
- 3) Material yang digunakan yang menggolongkan kapal menjadi kapal baja (*steelship*), kapal (aluminium ship), kapal kayu (*wooden ship*), kapal *fiberglass*, dan kapal *plastic*.
- 4) Sistem propulsi yang digunakan yang menggolongkan kapal menjadi kapal yang digerakkan oleh manusia (*human-propelled*), digerakkan oleh mesin (*mechanical*), dan kapal layar (*sails*).
- 5) Wilayah geografis yang umumnya dikaitkan dengan daerah asal seperti *Pinnace* dari Eropa Utara, *Gondola* dari Venice, *Junk* dari China, *Phinisi* dari Makassar, *Nade* dari Madura, dll.

Cara lain yang juga digunakan untuk menggolongkan kapal-kapal adalah berdasarkan kegunaannya antara lain :

- 1) Kapal Militer (*military ship*),
- 2) Kapal Niaga (*commercial vessel or merchant ship*),
- 3) Kapal Ikan (*fishing vessel*),
- 4) Kapal Pesiar (*pleasure craft*) dan
- 5) Kapal Perlombaan (*competitive boat*).

Kapal militer (militaryship)

Ada banyak tipe kapal moderen untuk tujuan militer antar lain kapal perang (*warship*), kapal selam (*submarines*), dan kapal pendukung (*support vessel and auxiliary vessel*). Kapal perang moderen umumnya dibagi 7 kategori utama yaitu *aircraft carrier, cruiser, destroyer, frigate, corvette, submarine and amphibious assault ship*.

Kebanyakan *military submarine* merupakan *attack submarines or ballistic submarines*. Sampai PD II, peran utama dari kapal selam diesel/elektrik adalah *anti-ship warfare*, memasukkan dan memindahkan *covert agent* dan pasukan militer (*military forces*), dan *intelligence-gathering*. Dengan pengembangan torpedo yang berdasarkan sistem *sonar* dan *nuclear propulsion*, kapal selam juga menjadi efektif dalam sistem perburuan (*hunt each other*). Pengembangan kapal selam senjata nuklir (*submarine-launched nuclear missiles*) dan *submarine-launched cruise missile* menjadikan kapal selam memiliki kemampuan secara substansial dan jarak jauh dapat menyerang sasaran/target baik yang di darat maupun di laut dengan senjata bervariasi dari *cluster bomb* sampai *nuclear weapon*.

Kebanyakan tipe *support vessel* dan *auxiliary vessel* adalah *minesweeper, patrol boat, offshore patrol vessel, replenishment ship, and hospital ship* yang digunakan sebagai kapal untuk fasilitas kesehatan dan pengobatan.



aircraft carrier dan *replenishment ship* *Landing Craft*

Gambar 4.4 Kapal militer (*military ship*)

Kapal niaga (commercial vessel/merchant ship)

Commercial vessel atau *merchant ship* dapat dibagi kedalam 3 kategori utama yaitu *cargo ship*, *passenger ship*, dan *special-purpose ship*. *Cargo ship* mengangkut muatan kering (*dry cargo*) dan muatan cair (*liquid cargo*). *Dry cargo* dapat diangkut dalam bentuk curah (*bulk*) sehingga menjadi kapal curah (*bulk carrier*), dalam bentuk paket (*packed*) yang dimuat ke dalam kapal (*general cargo ship*) misalnya *break-bulk*, kontainer (*container ship*), atau diangkut ke kapal melalui kendaraan (*roll-on roll-off ship/ro-ro ship*). *Liquid cargo* umumnya diangkut dalam bentuk curah oleh kapal tanker such as *oil tankers*, *chemical tankers* dan *LNG tankers*.



Kapal Tanker



Kapal Tanker



LNG Tanker



Bulk Carrier

Gambar 4.5 Kapal niaga (*commercial vessel/merchant ship*)

Kapal Penumpang (passenger ship)

Range ukuran kapal penumpang mulai dari *small river ferry* sampai pada giant *cruise ship*. Dengan demikian type kapal ini meliputi :

- 1) *Ferry*, yang membawa penumpang dan kendaraan dalam jarak dekat (*short trip*).
- 2) *Passanger ship*, yang mengangkut penumpang untuk *one-way trip*;
- 3) *Cruise ship*, yang secara typical mengangkut penumpang dalam *round-trip voyage* untuk mempromosikan kegiatan pariwisata (*leisure activities*) melalui kapal.

Special-purpose vessel

Kapal tipe ini tidak digunakan untuk transportasi tetapi di desain untuk tugas khusus. Contoh kapal ini adalah *tugboats, pilot boats, rescue boats, cable ships, research vessels, survey vessels*, dan *ice breakers*.

Kebanyakan *commercial vessel* merupakan *full hull-form* untuk memaksimalkan kapasitas muatan. Badan Kapal (*hull*) biasanya terbuat dari baja, meskipun aluminium dapat juga dipakai misalnya untuk kapal yang lebih cepat, dan *fiberglass* untuk melayani kapal-kapal yang lebih kecil.

Merchant ship umumnya memiliki awak kapal (*crews*) yang dikepalai oleh nakhoda (*captain*), dengan para mualim (*deck officers*) dan kepala kamar mesin dan masinis (*marine engineers*) untuk kapal-kapal yang besar.

Special-purpose vessel sering memiliki *crew* yang khusus di atas kapal, misalnya ilmuwan (*scientists*) di atas kapal riset (*research vessel*).

Merchant ship digerakkan oleh *single propeller* dan mesin *diesel*. Namun saat ini telah dikembangkan kapal yang digerakkan oleh dua propeller (*double propeller or twin screw*).

Kapal-kapal yang digerakkan pada kecepatan tinggi maka sering digunakan *pump-jet engines* atau *gas turbine engines*.



Container Ship



ferry



Pilot Boat



Research Vessel

Gambar 4.6 *Special-purpose vessel*

Kapal Ikan (fishing vessel)

Fishing vessel adalah bagian dari *commercial vessel*, tetapi umumnya berukuran kecil dan sering dikelompokkan dalam regulasi dan klasifikasi yang berbeda.

Fishing vessel dibagi oleh beberapa kriteria yaitu :

- a) jenis ikan yang ditangkap,
- b) metode penangkapan ikan,
- c) daerah asal (geographical origin), dan
- d) alat tangkap seperti ringging, dll.

Nelayan komersial menangkap banyak species ikan mulai dari tuna, *cod*, dan salmon sampai pada species *shrimp*, *krill*, *lobster*, *clams*, *squid* and *crab*.

Metode penangkapan ikan yang moderen menggunakan alat-alat seperti :

- a) jaring (net) misal : *purse seine*, *beach seine*, *lift nets*, *gillnets*, atau *entangling nets*,
- b) pukot harimau (*trawling*) seperti *bottom trawl*,
- c) alat pancing (*hooks and lines*) misalnya *long-line fishing* and *hand-line fishing*,
- d) menggunakan *fishing trap*.

Fishing ship pada umumnya kecil, berukuran sekitar 30 m. Akan tetapi ada juga yang lebih dari 100 m (*whaling ship*), biasanya digunakan untuk menangkap ikan tuna besar. Kapal ini memiliki ruang muat (*hold*) yang cukup besar untuk

mempertahankan hasil tangkapan dalam kondisi yang baik dengan batuan es atau alat pendingin. Disamping itu ada pula kapal pengolahan ikan (*fish processing vessel*) dimana ikan siap dipasarkan dan langsung dapat dijual saat memasuki pelabuhan.



Fishing Boat



Trawler



Oyster Boat



Tuna Boat

Gambar 4.7 Kapal Ikan (Fishing vessel)

Kapal sungai atau kapal pedalaman/pantai (inland and coastal boats)

Banyak kapal yang didesain untuk daerah alur pedalaman (sungai), danau dan pantai. Tongkang (*barge*) merupakan salah satu contoh kapal sungai (*inland vessel*). Kebanyakan tongkang tidak memiliki alat gerak sehingga ditarik oleh *tugboat*. Selain itu ada pula jenis kapal pedalaman (*inland boat*) seperti *river boat* dan *inland ferries* yang dirancang untuk mengangkut penumpang dan barang atau kedua-duanya. Karakteristik sungai sering menyulitkan kapal seperti kecepatan arus yang berbeda-beda dan dasar sungai yang dangkal, berbatu dan berpasir sehingga memerlukan kehati-hatian, salinitas yang berbeda yang berpengaruh terhadap badan kapal, draft kapal dan alat propulsinya. *River boat* umumnya *shallow draft*, dan *freeboard* yang kecil.



River Boat



Commuter Boat



Lake Freighter

Gambar 4.7 Kapal sungai atau kapal pedalaman/pantai (inland and coastal boats)

Lain-lain

- 1) *Historical boat*, sering digunakan sebagai kapal museum (*museum vessel*), kapal latih (*training ship*), dll.
- 2) *Houseboat*, bangunan terapung yang digunakan sebagai tempat tinggal.
- 3) *Scientific, technical, and industrial vessels* seperti *mobile offshore drilling unit, offshore wind farm, survey ship, and research vessel*.
- 4) *Submarine*, untuk navigasi bawah air dan eksplorasi.



Training Ship



House Boat



Mobile Offshore Drilling Unit



Oceanographic Museum

Gambar 4.8 Other Ships)

BAB V

PENYELENGGARAAN PENEGAKAN HUKUM DI LAUT/MARITIM

Penyelenggaraan penegakan hukum di laut/maritim dalam rangka terjaminnya terjaminnya penyelenggaraan keselamatan dan keamanan di laut dan pantai melalui fungsi penjagaan dan penegakkan peraturan perundang-undangan di laut dan pantai bagi kepentingan nasional dan internasional.

Ketentuan hukum yang mengatur kewenangan instansi/pejabat pemerintah yang bertanggung jawab dibidang administrasi pemerintahan Negara termasuk ketertiban dan keamanan keselamatan maritim (penegakan hukum) di Pelabuhan/Bandar, di laut dan di kapal diatur berdasarkan :

1. Peraturan Bandar 1925 Tentang Ketertiban dan Kemanan di Pelabuhan dan Bandar.
2. Peraturan laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim No.525 stb.1935 Tentang Kepolisian Di Laut
3. Peraturan Pelayaran 1936.
4. Ordonansi laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 stb 442 Tentang Ketertiban dan Keamanan Keselamatan Maritim di Perairan laut Indonesia
5. Keputusan Pemerintah No.43 tahun 1939 Tentang Pelacakan dan Penyusutan Tindak Pidana di Laut.
6. UU. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
7. Pembentukan lembaga Penjagaan Laut Dan Pantai Nasional sebagai otoritas maritim nasional. Bab V Peraturan 15 Konvensi Intemasional Tentang SOLAS 1974 dan ISPS Code 2002 adalah setiap negara pantai dapat menunjuk Otoritas maritim nasional melalui masing-masing pemerintahannya, untuk melaksanakan tugas-tugas keselamatan dan keamanan maritim. Otoritas Maritim Nasional dimaksud adalah pembentukan lembaga Penjagaan Laut Dan Pantai Nasional (Coast Guard).

Berdasarkan beberapa kebijakan di atas, maka akan jelas seperti apa sebenarnya penyelenggaraan penegakan hukum di laut/maritim sesuai dengan ketentuan internasional di bidang kemaritiman atau *International Organization Maritime*

(IMO) dan dalam menjaga juga hubungan antar negara di bidang perdagangan melalui laut termasuk perlindungan kingkungan maritim, hal ini dalam menjaga kepentingan Indonesia di dunia internasional.

Kejelasan penyelenggaraan penegakan hukum dimaksud adalah :

1. Penegakan Hukum di laut adalah bersifat khusus dan tidak sama dengan penegakan hukum pada umumnya karena baik hukum acaranya maupun hukum materilnya tergabung menjadi satu (leks specialist), sedangkan penegakan hukum pada umumnya baik hukum acaranya maupun hukum materilnya terpisah (seperti KUHAP dan KUHP).
2. Penegakan hukum di laut/maritim yang sebelum perang dunia kedua, dilaksanakan oleh Nakhoda Penguasa Kapal Pemerintah di laut (Gezaghebbers van de schepen der Gouvernements Marine) sebagaimana yang dimaksud pasal 13 ayat (1) Ordonansi laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim 1939 stb.442 yang kemudian pada tahun 1949 kewenangan tersebut dibebankan kepada Nakhoda Kapal Departemen Pelayaran Negara berdasarkan Ordonansi No,113 stb.1949.
3. Penegakan hukum di laut yang dilaksanakan oleh komandan kapal perang TNI-AL dan nakhoda penguas kapal pemerintahan di laut sebagaimana dimaksud Pasal 13 ayat (1) TZMKO 1939 sam persis dengan pasal 224 Hukum Laut Internasional (UNCLOS) 1982 yang menyatakan bahwa: “ Wewenang untuk pemaksaan pentaatan terhadap kendaraan air asing menurut pasal ini hanya dapat dilaksanakan oleh pejabat-pejabat atau **oleh kapal perang, pesawat udara militer atau kapal laut lainnya atau pesawat udara yang mempunyai tanda jelas dan dapat dikenal yang berada dalam dinas pemerintah dan berwenang untuk melakukan tindakan-tindakan itu.** Dalam konvensi ini dengan tegas menyatakan bahwa Kapal Penegak Hukum di Laut adalah **Kapal Perang dan Kapal Pemerintah** yang ditugaskan untuk itu. Konvensi tersebut telah disahkan dengan Undang-Undang RI No.17/1985.

4. Penegakan Hukum di laut yang dilaksanakan Komandan kapal perang dan Nakhoda Penguasa kapal pemerintahan di laut (Departemen Pelayaran Negara) berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dititik beratkan pada **fungsi polisional** di laut berupa pengejaran, pemberhentian, penangkapan dan pemeriksaan terhadap kapal yang melanggar hukum di laut dan membuat berita acara sementara. Sesudah itu, dibuat perintah Ad Hock atau dikawal kepelabuhan terdekat untuk ditindak lanjuti dengan penyidikan oleh pejabat-pejabat penyidik pegawai negeri sipil seperti Syahbandar, Karantina, Imigrasi, Bea Cukai dan Polisi Negara sesuai kasus pelanggarannya sebagaimana yang dimaksud pasal 6 ayat a dan b UU No.8 tahun 1981 Tentang KUHAP yang pelaksanaannya diatur berdasarkan Peraturan Pemerintah No.27 tahun 1983.

Ada hal yang sangat prinsip dan terlupakan dalam PP No.27 tahun 1983 yaitu mengenai **fungsi polisional (penyelidikan)** diperairan Indonesia, Landas kontinen, Zone Tambahan dan ZEEI. Sama sekali tidak diatur dalam PP tersebut dan yang diatur hanya mengenai **fungsi penyidikan** saja sebagaimana yang tertuang dalam pasal 17 PP tersebut yang berbunyi *bahwa penyidikan menurut ketentuan khusus acara pidana sebagaimana tersebut pada undang-undang tertentu sebagaimana dimaksud dalam pasal 284 ayat (2) KUHAP dilaksanakan oleh penyidik, jaksa dan pejabat penyidik yang berwenang lainnya berdasarkan peraturan perundang-undangan..*

Ketentuan khusus yang mengatur tugas dan fungsi polisional (penyelidikan) di laut wilayah perairan Indonesia sebagaimana dimaksud pasal 284 KUHAP sebenarnya telah diatur dalam Peraturan Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 525 stb 1935 Tentang Kepolisian di Laut, dan Pasal 13 ayat (1) Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939 yang pelaksanaannya diatur berdasarkan Keputusan Pemerintah No. 43 tahun 1939.

5. Proses Penegakan Hukum di laut/maritim
 - a. **Proses “Penyelidikan di laut (polisionil di laut)** adalah merupakan wewenang dari Nakhoda-Nakhoda Penguasa Kapal Pemerintah/Kapal Negara pada instansi pemerintah tertentu berdasarkan peraturan

perundang-undangan yang berlaku sebagaimana tertuang dalam Pasal 13 ayat (1) TZMKO 1939 dibebankan kepada Nakhoda Penguasa Kapal Pemerintahan di Laut dan Komandan-Komandan Kapal Perang RI dengan tugasnya: mengejar, memberhentikan, menangkap, memeriksa kapal yang melanggar hukum di laut, dan apabila bahwa kapal yang diperiksa terbukti melakukan tindak-tindak pidana kejahatan, dalam wilayah perairan Indonesia maka kapal tersebut dapat diproses lebih lanjut dengan pemerintah Ad Hock dan atau dikawal ke pelabuhan terdekat sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 13 sampai dengan pasal 18 Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939.

Ketentuan-ketentuan hukum yang harus ditegakkan oleh Komandan Kapal Perang dan Nakhoda Penguasa Kapal Pemerintahan sebagaimana dimaksud Keputusan Pemerintah No. 43 tahun 1939 tersebut diatas adalah :

- Peraturan Tubrukan di Laut stb 1914 No. 225 dan stb 1919 No. 155.
- Ordonansi mengenai Pencarian Mutiara dan Bunga karang stb 1916 No. 157, stb 1921 No.196, stb 1933 No.168 dan stb 1935 No.497; Lembaran tambahan 6198.
- Ordonansi Penanggulangan Dagang Gelap, Pemakaian Opium dan jenis obat bius lainnya sebagaimana dimaksud stb 1922 No. 331.
- Ordonansi Penangkap Ikan di pantai stb 1927 No. 144, stb 1928 No. 185, stb 1933 No.126, stb 1935 No. 497 dan stb 1937 No. 570; lembaran tambahan 11416 dan 11489.
- Ordonansi tentang memburu dan Mengejar Ikan Paus stb 1927 No. 145, stb 1931 No.168 dan stb 1935 No. 497.
- Ordonansi Perkapalan 1935
- Peraturan Perkapalan 1935
- Peraturan-Peraturan Persenjataan Tentang Masuk Keluar, Pengangkutan dan Pembongkaran 1936(stb 1937 No.170 dan stb 1939 No.278)
- UU Pelayaran 1936 stb 700 Tentang Tata Pengaturan Pelayaran dan Pelabuhan di Hindia Belanda

- Peraturan pelayaran 1936 (stb 1936 No.703, stb 1973 No.445, dan stb 609; stb 1938 No. 202, stb 1940 No.62 Tentang Ketentuan-ketentuan Untuk Pelaksanaan UU Pelayaran Indonesia 1936).
- Ordonansi Pengangkutan Minyak Tanah stb 1927 no.214.
- Ordonansi Penangkapan Ikan Pantai stb 1927 No.144.
- Peraturan Bandar 1925 stb 1924 No.500, stb 1927 No.287, stb 1930 No.381, stb 1931 No.48, stb 1938 No.200 dan 393; 1947 No.40 dan 50.
- Ordonansi Dinas Pandu stb 1927 No.62
- Ordonansi Kapal-kapal Pedalaman 1927
- Peraturan pendaftaran kapal-kapal nelayan laut asing stb 1938 No.201.
- Peraturan laut teritorial dan Lingkungan Maritim stb 1935 No. 525 (Policional dilaut).

b. **Proses “Penyidikan”**, dipelabuhan / didarat berada dibawah koordinasi Syahbandar selaku penanggung jawab ketertiban dan keamanan di pelabuhan (Peraturan Bandar 1925) yang pelaksanaannya, dilakukan oleh penyidik Polisi Negara dan pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) sesuai kasus, sebagaimana yang dimaksud pasal 6 a dan b UU RI No.8 Tentang KUHAP. Hal ini dapat dijelaskan sebagai berikut :

- Yang menyangkut tindak pidana pelayaran, keselamatan maritim dan perlindungan lingkungan laut termasuk surat-surat kapal dilakukan oleh Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) tertentu pada Kantor Syahbandar/Pelabuhan yang sekurang-kurangnya berpangkat Pengatur Muda Tingkat I (Gol II/b) atau yang disamakan dengan itu sebagaimana yang termaktub dalam pasal 6 huruf b KUHP dan pelaksanaannya diatur dalam pasal 2 ayat (I) huruf b PP No.27 tahun 1983.
- Yang menyangkut tindak pidana kepabeanan dilakukan oleh Pejabat Pegawai Negeri Sipil (PPNS) tertentu Bea dan Cukai yang sekurang-kurangnya berpangkat Pengatur Muda Tingkat I(Gol II/b) atau yang disamakan dengan itu sebagaimana yang termaktub dalam pasal 6 huruf b KUHAP dan pelaksanaannya pada pasal 2 (1) huruf b PP No. 27 tahun 1983.

- Yang menyangkut tindak pidana keimigrasian dilakukan oleh Pejabat Pegawai Negeri Sipil (PPNS) tertentu Imigrasi yang sekurang-kurangnya berpangkat Pengatur Muda Tingkat I (Gol II/b) atau yang disamakan dengan itu sebagaimana yang termaktub dalam pasal 6 huruf b KUHAP dan pelaksanaannya pada pasal 2 ayat (1) huruf b PP No. 27 tahun 1983.
- Yang menyangkut tindak pidana Karantina dilakukan oleh pejabat pegawai negeri sipil (PPNS) tertentu Kesehatan dan Pertanian yang sekurang-kurangnya berpangkat Pengatur Muda Tingkat I (Gol II/b) atau yang disamakan dengan itu sebagaimana yang termaktub dalam pasal 6 huruf b KUHAP dan pelaksanaannya pada pasal 2 ayat (1) huruf b PP No. 27 tahun 1983.
- Yang menyangkut tindak pidana umum dilakukan oleh pejabat-pejabat polisi Negara Republik Indonesia tertentu yang sekurang-kurangnya berpangkat Pembantu Letnan Dua Polisi sebagaimana yang termaktub dalam pasal 6 huruf a KUHAP dan pelaksanaannya pada pasal 2 (1) huruf a PP No. 27 tahun 1983.

Perlu diperhatikan bahwa pejabat-pejabat penyidik pada huruf a s/d e tersebut diatas, untuk dapat turun ke laut dengan menggunakan kapalnya sendiri-sendiri sebagai kapal penggerak hukum dilaut harus mencari dasar hukum yang jelas untuk itu. Pejabat-pejabat yang diwenangkan dengan menggunakan kapal penegakan hukum di laut berdasarkan pasal 13 ayat (1) Ordonansi Laut Teritorial Dan Lingkungan Maritim 1939 yang peraturan pelaksanaannya diatur berdasarkan Keputusan Pemerintah No.43 tahun 1939 hanya diwenangkan kepada Komandan-Komandan Kapal-Kapal Perang RI dan Nakhoda Kapal-Kapal Pemerintahan di Laut.

c. Proses Pengadilan terdiri dari :

- Pengadilan Mahkamah Pelayaran; menyangkut kasus kecelakaan kapal berupa tubrukan, kandas, karam dan tenggelam yang diakibatkan karena kelalaian nakhoda / ABK dimana proses peradilannya ditangani oleh Hakim mahkamah Pelayaran sebagaimana yang dimaksud Peraturan Pemerintah No.1 tahun 1998.

- Pengadilan Negeri; menyangkut tindak-tindak pidana pelanggaran atau kejahatan, dimana proses penuntutannya oleh jaksa, pembelaannya oleh pengacara dan putusnya berada pada Hakim Pengadilan Negeri sebagaimana yang dimaksud UU No. 8 tahun 1981 yang pelaksanaannya diatur dengan PP No. 27 tahun 1983.

d. Penegak Hukum Lain:

Disamping itu terdapat penegak hukum lain diluar penegak hukum sebagaimana tersebut diatas yaitu : Nakhoda selaku pimpinan diatas kapal yang diwenangkan sebagai penegak hukum dan bertanggung jawab terhadap keselamatan, ketertiban dan keamanan pelayar, barang dan kapal sebagaimana yang tertuang juga Undang-Undang No. 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran yang kewenangannya dapat dilihat dan telah diatur secara tegas dalam KUHD Buku Kedua.

<http://www.bakorkamla.go.id>

BAB VI

GAMBARAN UMUM KECELAKAAN TRANSPORTASI LAUT/KAPAL

Sektor transportasi secara keseluruhan menyebabkan, banyak korban dan biaya kecelakaan, dan juga banyak berkontribusi ke pencemaran lingkungan. Keselamatan transportasi dan aspek lingkungan sebenarnya; merupakan aspek persepsi mutu yang ditentukan oleh masyarakatnya; makin tinggi kemakmuran suatu masyarakat, makin tinggi mutu yang diharapkannya, atau makin rendah toleransinya terhadap kecelakaan transportasi dan pencemaran lingkungan. Standar global yang relatif tinggi akan membuat keselamatan transportasi dan pencemaran lingkungan di Indonesia kurang dapat diterima, dan sebaliknya standar global yang tinggi oleh masyarakat umum Indonesia dapat dianggap sebagai suatu kemewahan dan pemborosan. Ini merupakan suatu dilema yang perlu diatasi agar sektor pariwisata, dan investasi dan kunjungan-kunjungan antar negara dapat berlangsung.

Definisi keselamatan dan keamanan pelayaran secara umum dapat dirujuk dari UU.No. 17/2008, tentang Pelayaran. Secara umum definisi tersebut adalah:

Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

Tingkat keselamatan ditunjukkan dalam parameter output, sedangkan tingkat jaminan keselamatan ditunjukkan dalam parameter input dan proses. Parameter output keselamatan oleh statistik data kecelakaan per frekuensi kegiatan transportasi, yang dapat berupa jumlah kecelakaan, korban jiwa, korban luka-luka, dan kerugian finansial terukur. Sedangkan parameter input dan proses dapat berupa jumlah ketersediaan operator bersertifikat, ketersediaan prasarana yang laik dan bersertifikat dengan kapasitas yang memadai, ketersediaan sarana yang laik operasi, kelengkapan organisasi penyedia operasi yang baik dan bersertifikat, dan keberadaan organisasi regulator yang berdaya guna. Parameter

input dan proses merupakan parameter yang dapat dikendalikan, sedangkan parameter output merupakan parameter yang tidak dapat dikendalikan.

6.1 Kecelakaan Transportasi Laut

6.1.1 Pemeliharaan Kapal

Kejadian kecelakaan transportasi laut tidak hanya menimpa kapal tenggelam saja, tetapi banyak karena tubrukan kapal. Ada 2 aspek yang dapat ditarik dari kejadian kecelakaan kapal, yaitu kerugian akibat jiwa dan materi, serta menurunnya kepercayaan kepada pemerintah selaku penyelenggara transportasi laut sekaligus kontra produktif bagi pengembangan armada nasional.

1. Jasa Pelayanan Docking Perkapalan

Biaya pemeliharaan atau docking dan pengadaan kapal sangat menentukan kinerja armada nasional. Apalagi dengan berkepanjangnya krisis ekonomi, seperti saat, perlu ditingkatkan kemudahan dalam usaha teknis pemeliharaan kapal. Beberapa masalah yang dihadapi mengenai ini :

- Secara total biaya docking masih tinggi, karena waktu tunggu yang tinggi untuk mendapatkan suku cadang.
- Pembangunan kapal baru di Indonesia masih lebih mahal dibanding di luar negeri karena hampir 50% komponen yang diperlukan harus didatangkan dari luar negeri.

2. Jasa Pengerukan dan Reklamasi

- a. Usaha pengerukan dan reklamasi dapat dilakukan oleh PT. (Persero) Pengerukan Indonesia atau Badan Hukum Indonesia lainnya.
- b. Penggunaan kapal keruk asing dapat dilakukan sepanjang mengikuti peraturan dan prosedur yang berlaku.
- c. Apabila dilakukan dengan cara kerjasama maka komposisi saham, manajemen dan lain-lain dituangkan dalam Perjanjian Kerjasama antara PT (Persero) Pengerukan Indonesia dengan Badan Hukum Indonesia.

Tabel 6.1

Pengerukan Pelabuhan Tahun 2002-2006

Tahun	Pengerukan (m ³)	Pertumbuhan (%)
2002	1,882,000	-
2003	2,717,000	44.37
2004	3,127,000	15.09
2005	3,336,000	6.68
2006	3,241,000	-2.85
Total	14,303,000	

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, September 2006

3. Jasa *Salvage* dan atau Pekerjaan Bawah Air

- a. *Salvage* adalah kegiatan yang dilakukan untuk mencegah tenggelamnya kapal-kapal atau alat apung lainnya yang mengalami kecelakaan atau dalam keadaan bahaya, dan pengangkatan kapal-kapal atau kerangka kapal yang tenggelam atau rintangan bawah air lainnya, dan atau pengangkatan benda yang tidak secara permanen dan tidak dimaksudkan dipasang di dasar laut dan atau pengangkatan benda budaya maritim yang mempunyai nilai arkeologis, historis atau ekonomis yang berada di perairan.
- b. Pekerjaan bawah air adalah pekerjaan pemasangan dan pemeriksaan dan atau pemeliharaan konstruksi dan atau instalasi bawah air termasuk penilikan kondisi lingkungannya.

6.1.2 Kecelakaan Kapal Laut

Selama periode 32 tahun sejak tahun 1975 sampai 2007 telah terjadi kecelakaan kapal hebat, diantaranya menyebabkan terjadinya tumpahan minyak ke laut.

Termasuk didalamnya adalah :

Tahun 2007

- 22 Februari - Sedikitnya 25 orang tewas setelah KM Levina I jurusan Tanjung Priok–Pangkal Balam, Bangka yang mengangkut 291 penumpang terbakar di Selat Sunda. 4 Orang diantaranya tewas saat melakukan investigasi pada bangkai kapal pada tanggal 25 Februari. Mereka tewas saat bangkai kapal tersebut tenggelam.

Tahun 2006

- 30 Desember - KMP Senopati Nusantara yang mengangkut 500 penumpang dan 25 anak buah kapal (ABK) dinyatakan hilang sekitar pukul 03.00, Sabtu (30/12). Kapal jenis roll on roll off (RoRo) milik PT Prima Fiesta, Surabaya ini hilang sekitar koordinat 24 Mil laut sebelah utara Pulau Mundanika, Kalimantan Selatan. Baru ditemukan korban yang selamat, 79 orang.
- 30 Desember - Seorang nelayan tewas saat kapalnya tergulung ombak sekitar pukul 00.00 WIB, Sabtu (30/12) di perairan Paciran, Kabupaten Lamongan.
- 28 Desember - Musibah KM Tristra I yang tenggelam di Selat Bangka. Baru ditemukan 3 mayat terapung.

Tahun 2005

- 8 Juli - Kecelakaan KM Digoel di Laut Arafura. Diperkirakan korban 84 orang ditemukan tewas dan 100-an penumpang belum diketahui nasibnya.

Tahun 2003

- 23 September – Kecelakaan Kapal Pagaruyung 05, di Selat Bangka Sumsel. Kapal ini mengangkut 9000 semen curah dari Teluk Bayur Padang menuju Tanjung Priok. Penyebab kecelakaan tidak diketahui, namun kapal KM Pagaruyung tenggelam, 4 ABK meninggal dan 24 ABK diselamatkan.
- 26 September – Kapal KM Mandiri Nusantara – pelabuhan Surabaya. Karena alur perairan dangkal dan tidak memperhatikan rambu dan tidak adanya kapal pemandu. Maka lambung kapal robek sepanjang 20 meter dan tinggi 6 meter, 3 orang meninggal dan 19 orang luka parah. Hal ini juga terjadi pada Kapal Kargo MV uni Chart jurusan Surabaya – Hongkong.

Tahun 2000

- Oktober 2000 - kandasnya kapal tanker MT. Natuna Sea di karang Batu Berhanti dekat P. Sambu
- 1 April 2000 - kandasnya kapal tanker MT. King Fisher berbendera Malta di Pantai Teluk Penyus Cilacap dengan menumpahkan minyak 4.000 barel

Tahun 1997

- 13 Oktober 1997 - Kapal Pengangkut Minyak Bumi Thai, Orapin Global bertubrukan dengan Kapal Tanker Evoikos di Selat Singapura pada tanggal

Tahun 1994

- April 1994 - Kapal Tanker MV Bandar Ayu bertubrukan dengan Kapal Ikan Tanjung Permata III di Pelabuhan Cilacap pada tanggal

Tahun 1993

- Januari 1993 - Kapal Tanker Maersk Navigator kandas di pintu masuk Selat Malaka;

Tahun 1992

- 20 September 1992 tubrukan Kapal Nagasaki Spirit dengan Kapal Tanker Ocean Blessing di Selat Malaka pada tanggal yang menumpahkan minyak sebanyak 13.000 ton

Tahun 1981

- 27 Januari - Musibah KMP Tampomas II. Kejadian yang dimulai terbakarnya kapal tanggal 25, merupakan tragedi terbesar saat itu dengan korban diperkirakan 431 orang tewas.

Tahun 1979

- 20 Desember 1979 - kecelakaan Kapal Tanker Choya Maru di pelabuhan Buleleng Bali
- 8 Februari 1979 - Kapal Tanker Golden Win bocor di pelabuhan Lhokseumawe

Tahun 1975

- ▶ Januari 1975 - kandasnya kapal tanker Showa Maru dan tubrukan kapal Isugawa Maru dengan Silver Palace.

Studi Dephub-JICA tahun 2002 menunjukkan bahwa sejak tahun 1982 sampai tahun 2000 terjadi 3.826 kejadian kecelakaan kapal atau rata-rata terjadi sebanyak **204 kecelakaan kapal setiap tahun**, atau terjadi kecelakaan **setiap 2 hari sekali**. Meskipun demikian statistik kecelakaan kapal menunjukkan bahwa rata-rata kecelakaan kapal pada tahun 1998, 1999 dan tahun 2000 menunjukkan kecenderungan menurun, menjadi **64 kejadian per tahun**, atau **satu kejadian setiap 5 hari sekali**.

Tabel 6.2
Statistik Jenis Kecelakaan Kapal

No	Casualties	1998	1999	2000	Total	Persentase
1	Sunken	42	41	27	110	41.4
2	Fire	11	17	8	36	13.5
3	Collision	16	9	3	28	10.5
4	Engine Trouble	5	1	1	7	2.6
5	Aground	13	19	9	41	15.4
6	To Float	1	0	1	2	0.8
7	Leakage	5	3	3	11	4.1
8	Other	10	9	12	31	11.7
	Total	103	99	64	266	100

Sumber: The Study for The Maritime Traffic Safety System Development Plan, 2002

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

Tabel 6.3

Statistik Penyebab Kecelakaan Kapal

No	Casualties	1998	1999	2000	Total	Persentase
1	Human Error	44	40	25	109	41.0
2	Force Majeur	38	38	25	101	38.0
3	Hull Structure	21	21	14	56	21.1
	Total	103	99	64	266	100

Sumber: The Study for The Maritime Traffic Safety System Development Plan, 2002

Menurut JICA, banyak penyebab kecelakaan kapal sampai saat ini tidak dijelaskan secara resmi oleh Departemen Perhubungan, namun dari kajian JICA tersebut ditemukan penyebab utama terjadinya kecelakaan tersebut adalah oleh INSTABILITAS KAPAL akibat OVERLOADING serta USIA KAPAL YANG SUDAH TUA. Penyebab lain yang mungkin menjadi faktor utama kecelakaan kapal adalah kesalahan prosedural dalam operasional. Sayangnya belum ada bukti jelas yang mendukung hal ini. Perlu kiranya kita lihat batasan yang disebutkan oleh Undang-undang 21/92. Untuk menelusuri penyebab keterkaitan antara kecelakaan kapal dengan penyebabnya 3 faktor yang menjadi landasan operasi dan diduga menjadi kontributor keselamatan pelayaran yaitu aspek legalitas, aspek perlengkapan kapal serta aspek koordinasi.

Data Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menunjukkan bahwa selama kurun waktu 4 tahun, dari Tahun 2002-2005 terjadi sekitar **347 kecelakaan**. Dimana setiap tahunnya rata-rata terjadi kurang lebih **86 kecelakaan**, atau **satu kejadian setiap 4 hari sekali**. Statistik kecelakaan kapal menunjukkan bahwa rata-rata kecelakaan kapal pada tahun 2002, 2003, 2004 dan tahun 2005 menunjukkan peningkatan, dan mencapai angka tertinggi tahun 2005 yaitu **125 kejadian** **pertahun**.

Tabel 6.4
Penyebab dan Jumlah Kecelakaan Kapal Tahun 2002-2005

Tahun	Faktor Penyebab			Jumlah Kecelakaan	Pertumbuhan (%)	Korban Jiwa	Pertumbuhan (%)
	Manusia	Alam	Teknis				
2002	38	16	18	72	-	48	-
2003	29	24	18	71	-1.39	74	54.17
2004	37	26	16	79	11.27	61	-17.57
2005	56	35	34	125	58.23	131	114.75

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, September 2006

6.2 Keamanan Lingkungan Maritim

6.2.1 Kerawanan keamanan pelayaran di wilayah perairan Indonesia dan negara tetangga

Wilayah kedaulatan NKRI dengan lebih dari 17.500 pulau, menempatkan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Dua pertiga dari wilayah Indonesia merupakan wilayah laut, dengan garis pantai 81.000 km serta wilayah ZEE seluas 4 juta km².

Kegiatan perdagangan dan transportasi internasional melalui *Sea Lane of Communication* (SLOC) dan *Sea Lane of Transportation* (SLOT) di perairan Indonesia terus meningkat, menempatkan laut memegang peranan yang sangat penting bagi kehidupan masyarakat dan bangsa Indonesia maupun bagi masyarakat internasional.

Pentingnya laut yang dimaksud di atas, bukan hanya terbatas pada kekayaan sumber daya alam belaka, tetapi juga sebagai penghubung pulau-pulau yang tersebar di seluruh wilayah Nusantara. Oleh karena itu, keamanan laut sangat vital bagi Indonesia.

Saat ini kerawanan keamanan pelayaran di Indonesia telah menjadi perhatian dunia internasional, sehingga disebut "**Black Area**". Isu keamanan laut Indonesia cukup serius meliputi ancaman kekerasan (pembajakan, perompakan dan sabotase serta teror obyek vital), ancaman navigasi (kekurangan dan pencurian sarana bantu navigasi), ancaman sumber daya (perusakan serta pencemaran laut dan ekosistemnya), dan ancaman kedaulatan dan hukum (penangkapan ikan secara ilegal, imigran gelap, eksporasi dan eksploitasi sumber kekayaan alam secara ilegal, termasuk pengambilan harta karun, penyelundupan barang dan senjata, serta penyelundupan kayu gelondongan melalui laut).

Sampai saat ini data yang secara lengkap dan teratur mengenai pelanggaran hukum di perairan Indonesia bersumber dari beberapa

instansi yang kadang-kadang membingungkan kebenarannya, termasuk apa yang disampaikan *International Maritime Organization* (IMO) dan *International Maritime Bureau* (IMB) masih perlu dikaji kebenaran data yang menyudutkan Indonesia yang rawan keamanan lautnya secara internasional.

6.2.2 Informasi Kerawanan keamanan pelayaran di wilayah perairan Indonesia dan negara tetangga

Beberapa informasi yang dapat dihasilkan tentang laporan kerawanan perairan Indonesia, sebagai berikut:

a) Sumber DISPENAL TNI-AL

Isu keamanan laut meliputi ancaman kekerasan (pembajakan, perompakan dan sabotase serta teror obyek vital), ancaman navigasi (kekurangan dan pencurian sarana bantu navigasi), ancaman sumber daya (pengrusakan serta pencemaran laut dan ekosistemnya), dan ancaman kedaulatan dan hukum (penangkapan ikan secara ilegal, imigran gelap, eksplorasi dan eksploitasi sumber kekayaan alam secara ilegal, termasuk pengambilan harta karun, penyelundupan barang dan senjata, serta penyelundupan kayu gelondongan melalui laut). Hal tersebut menunjukkan kerugian yang sangat besar bagi negara, sebagaimana tertuang pada **Tabel 6.5**.

Tabel 6.5
Kerugian Kegiatan Illegal

No.	Kasus	Keterangan
1.	Penangkapan ikan	kerugian negara sekitar US\$ 2 milyar, atau sekitar Rp. 18 Trilyun per tahun
2.	Penyelundupan	kerugian negara US\$ 1milyar pertahun. Eksploitasi pasir merugikan I lebih dari Rp. 2 Triliun setiap tahun
3.	Pencurian kayu (illegal logging)	merugikan negara sekitar Rp. 30 Triliun.

Sumber Data : Dispenal TNI-AL 2003 (diolah)

Kasus kerugian illegal di laut tersebut terdiri atas beberapa jenis kasus, di mana Dinas Penerangan TNI-AL telah memberikan laporan priode Tahun 2001/ 2002, yang tertuang pada **Table 6.6**

Tabel 6.6
Pelanggaran Persyaratan Administrasi Kapal

Indikasi	Rincian		Proses Kasus	
	Jenis Kasus	Jumlah Kapal	Keterangan	Kapal
Pemeriksaan 2.419 unit kapal	1. Perikanan	1.407 unit	1. Pelanggaran	1.470 unit
	2. Illegal logging	526 unit	2. Penyidikan dihentikan (tidak ada bukti)	327 unit
	3. Pembajakan	138 unit	3. Proses ke pengadilan (fishing ground pelanggaran fishing ground, komposisi ABK, tanpa IKTA (Ijin Kerja Tenaga Asing), tanpa dokumen (SIOPNP, PPKA •, SIKPIA), Tanpa ijin (IUP, SPI, SIPI), dokumen kedaluarsa, alat tangkap tidak sesuai, menggunakan bahan peledak, potasium, transfer muatan di laut, tanpa SIB, tanpa Nakhoda)	622 unit
	4. Pasir laut	13 unit		
	5. BBM & lain-lain	317 unit		
Jumlah		2.419 unit		2.419 unit

Sumber Data : DISPENAL TNI-AL 2001/2002 (diolah)

b) Sumber DITJEN Perhubungan Laut

Data kerawanan di perairan Indonesia per januari 2005 – juni 2005 (sumber data Ditjen Hubla 2005), menunjukkan beberapa kejadian, sebagai berikut :

- (1) Tubrukan sebanyak 6 unit kapal;
- (2) Tenggelam sebanyak 8 unit kapal;
- (3) Kebakaran sebanyak 6 unit kapal;
- (4) Kecelakaan kerja sebanyak 1 unit kapal;
- (5) Ledakan sebanyak 1 unit kapal;
- (6) Mencurigakan sebanyak 2 unit kapal;
- (7) Tanpa dokumen sebanyak 1 unit kapal;
- (8) Pencurian sebanyak 1 unit kapal; dan
- (9) Perampokan sebanyak 24 unit kapal

Secara umum DITJEN Perhubungan Laut telah dapat membuat pemetaan kerawanan pelanggaran hukum di laut Indonesia yang meliputi pelanggaran atas jalur super tanker, pengeboran minyak, penyelundupan, perompakan /pencurian, penangkapan ikan, kecelakaan kapal. Sebagaimana pada **Gambar 6.1**

Gambar 6.1

Peta Kerawanan Pelanggaran Hukum Di Laut



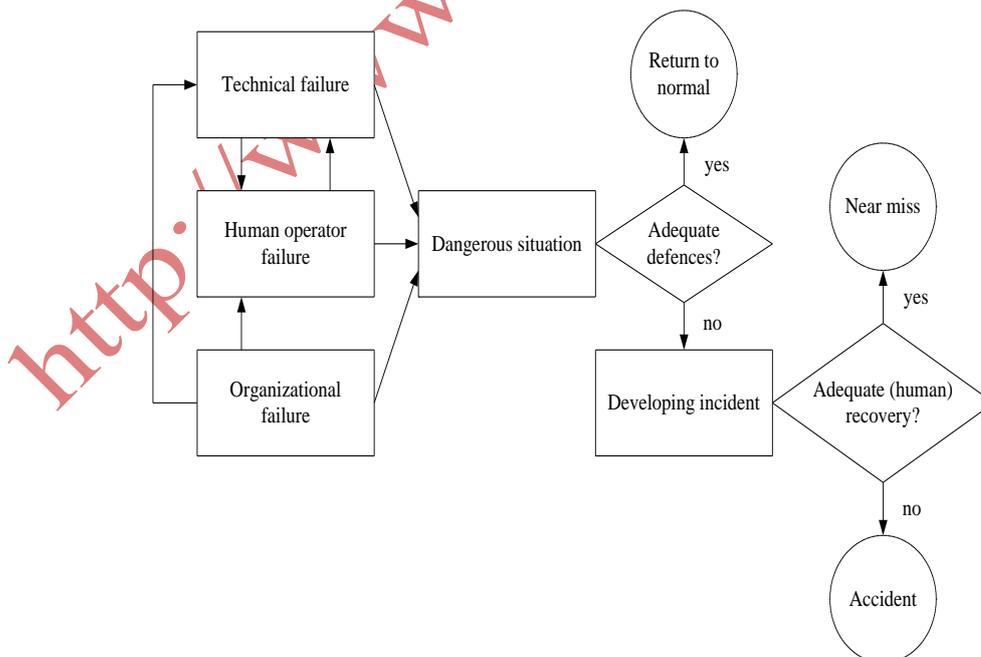
BAB VII

DASAR TEORI

Beberapa hal yang telah terjadi di bidang transportasi laut yang berkaitan dengan musibah dan kecelakaan kapal dan gangguan keamanan di laut/maritim, menunjukkan adanya kelemahan empat perangkat yang terlibat dalam dunia transportasi secara umum yakni perangkat keras (*hardware*), perangkat lunak (*software*), perangkat hidup (*lifeware*) dan perangkat organisasi (*organoware*). Oleh karena itu guna mendalami mengapa hal tersebut terjadi, ada beberapa dasar teori yang relevan mengupas hal tersebut.

7.1 MEKANISME KEGAGALAN

Van der Schaff (Universitas Teknologi Eindhoven, 1992), dijelaskan bahwa situasi berbahaya yang mengarah pada kecelakaan merupakan **hasil dari kombinasi kegagalan teknis, manusia, dan organisasi**. Dengan membuat sistem pertahanan, seperti sistem keselamatan otomatis, prosedur keselamatan standar, akan mencegah situasi ini mengarah ke timbulnya insiden dan membuat sistem akan kembali ke keadaan normalnya. Model sederhana yang menjelaskan hal itu dapat dilihat pada **Gambar 7.1** sebagai berikut:



Gambar 7.1

Model sederhana penyebab kecelakaan (Van der Schaaf, 1992)

Penjelasan praktis yang dapat membedakan ketiga hal tersebut adalah sebagai berikut:

- Kegagalan teknis: berhubungan dengan kegagalan atau unjuk kerja yang kurang optimal pada peralatan teknis yang digunakan selama terjadinya insiden, atau kegagalan berhubungan dengan keadaan fisik dimana insiden terjadi
- Kegagalan manusia: berhubungan dengan kesalahan yang dibuat manusia sebagai pertahanan terakhir dari sistem pertahanan, berhubungan langsung sebagai pemicu terjadinya insiden
- Kegagalan organisasi: berhubungan dengan kesalahan yang dibuat organisasi sebagai pertahanan awal dari sistem pertahanan, tidak berhubungan langsung dengan terjadinya insiden secara langsung tetapi merupakan pemicu yang membawa kegagalan lain menuju insiden.

7.1.1 Kegagalan Teknis

Kegagalan teknis merupakan wilayah kerja dari para desainer dan insinyur serta kemungkinan sebagai penjelasan yang mudah dipahami sebagai penyebab kecelakaan. Tetapi, sebagai penjelasan yang mudah dipahami bukan berarti secara otomatis sebagai bagian yang mudah dikendalikan. Berdasarkan temuan yang didapati dalam investigasi suatu kecelakaan, perbaikan pada sistem dapat mengurangi kegagalan dengan penyebab yang serupa.

Fokus pada perbaikan teknis dapat dilihat dari jumlah insinyur yang bekerja di organisasi berada. Insinyur desain dan perawatan merupakan bagian yang penting dari suatu organisasi, bertanggung jawab untuk memelihara dan memperbaiki keandalan dari sistem teknik. Secara bersama-sama mereka menyediakan pengetahuan dengan dasar teknik (*technical knowledge based*) pada organisasi.

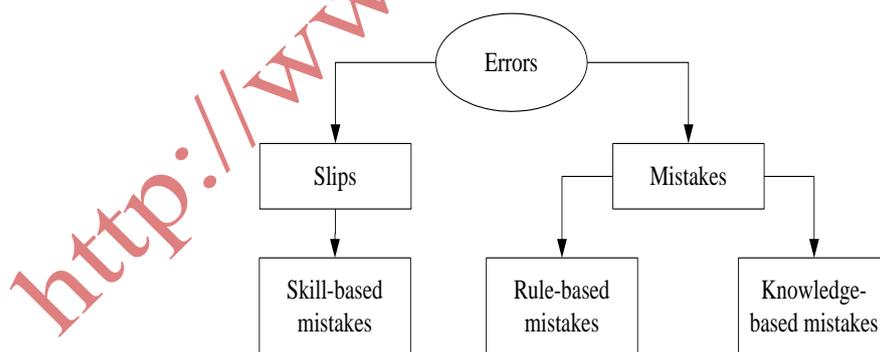
7.1.2 Kegagalan Manusia

Manusia selalu memiliki kecenderungan untuk melakukan kesalahan. Selama beberapa dekade, para peneliti khususnya bidang psikologi mencari penyebab bagaimana dan mengapa manusia melakukan kesalahan. Dari beberapa model

kebiasaan manusia, model yang cukup terkenal adalah model Rasmussen's *Skill-, Rule-, and Knowledge-based behaviour* (1976). Rasmussen membedakan ketiga tingkatan kebiasaan manusia tersebut yang berhubungan secara hirarki sebagai berikut:

- Kebiasaan berdasarkan keterampilan: mengarah pada tugas rutin, membutuhkan sedikit atau tidak sama sekali perhatian dalam menjalankan tugas tersebut.
- Kebiasaan berdasarkan aturan: mengarah pada prosedur yang telah dikenal untuk digunakan dalam situasi pengambilan keputusan.
- Kebiasaan berdasarkan pengetahuan: mengarah pada aktivitas untuk memecahkan masalah.

Langkah penting lainnya, untuk menjelaskan kesalahan manusia adalah membedakan *slips* dan *mistakes*. *Slips* adalah bentuk kesalahan yang dilakukan pada suatu rencana yang sesuai. Sedangkan *mistakes* adalah bentuk kesalahan dimana terjadi karena rencana yang tidak sesuai, hal ini berawal dari fase perencanaan. Reason (1987) mengkombinasikan model Rasmussen's SRK dan perbedaan antara *slips* dan *mistakes* dalam 'Generic Error-Modelling System (GEMS). Model *Generic Error-Modelling System* (GEMS) dapat dilihat pada **Gambar 7.2** sebagai berikut:



Gambar 7.2

Model Generic Error Modelling System (Reason, 1987)

Dalam model GEMS di atas, *slips* terjadi pada tingkatan kesalahan berdasarkan ketrampilan dan dilakukan pada penerapan rutin. Dua tipe *mistakes* lainnya

adalah berdasarkan aturan dan pengetahuan. *Mistakes* berdasarkan aturan merupakan tipe 'kuat tetapi salah', dimana pelaku sangat percaya bahwa dia menemukan solusi yang benar, tanpa analisis yang kuat pada masalah yang ada. *Mistakes* berdasarkan pengetahuan adalah tipe 'salah tetapi lemah', dimana analisis penyelesaian yang ada adalah analisis dari masalah baru. Dari kedua *mistakes* itu, tidak ada jaminan bahwa rencana yang ada adalah benar, konsekuensinya pelaku tidak akan menjalankan rencana tanpa mengecek secara terus menerus.

7.1.3 Kegagalan Organisasi

Langkah yang paling penting dalam menjelaskan kegagalan organisasi adalah membedakan antara kegagalan aktif dan laten. Kegagalan aktif merupakan kegagalan dengan ciri efek dari kegagalan dirasakan sangat cepat. Kegagalan laten merupakan kegagalan dimana efek yang ada dirasakan dalam waktu yang lama dan baru sangat terasa bila berkombinasi dengan faktor lain yang dapat menerobos semua sistem pertahanan yang ada (Reason, 1990).

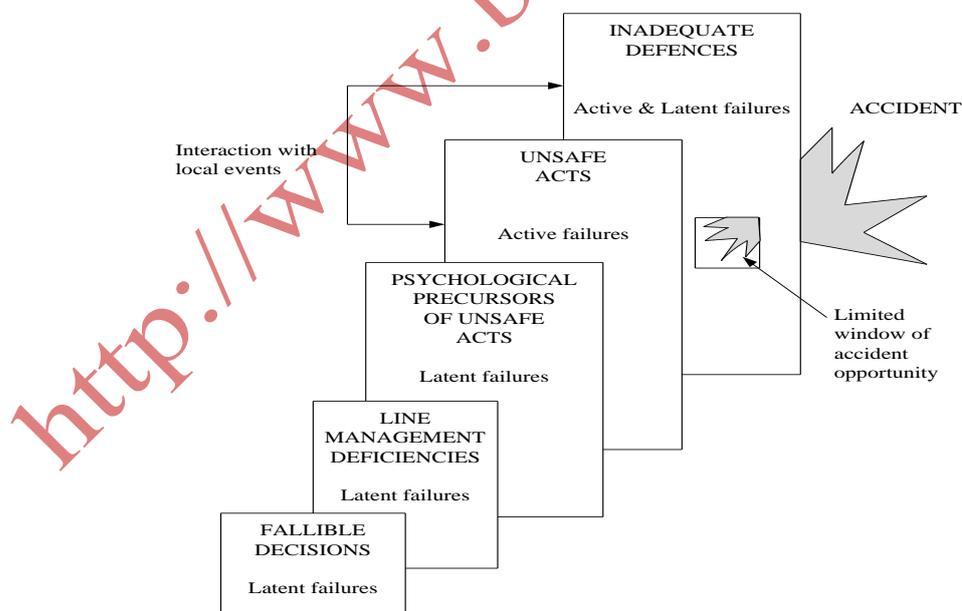
Pada umumnya, kegagalan aktif dibuat oleh sistem pertahanan terakhir yaitu operator, personel perawatan, atau masinis pada saat beroperasi. Kegagalan yang dibuat oleh sistem pertahanan terakhir membawa konsekuensi langsung dan membuat kegagalan seperti pengalaman dari konsekuensi. Kegagalan laten, yang dibuat oleh sistem pertahanan awal akan menghilangkan aktifitas yang seharusnya ada dan memperpendek jarak ke pertahanan terakhir . Kegagalan laten ini akan menciptakan kondisi yang memicu terjadinya kegagalan aktif.

Dalam kerangka yang ditampilkan pada **Gambar 7.3** tentang unsur manusia dalam terjadiya kecelakaan, terlihat bahwa kontribusi manusia berperan sangat kecil dalam kerangka sistem pertahanan sampai terjadinya kecelakaan. Kesalahan yang dibuat oleh manajemen dalam membuat keputusan akan membawa ke keadaan kecelakaan aktual dengan membuat lubang pada sistem pertahanan, atau lubang pada pertahanan akan muncul akibat keputusan itu sendiri. Selanjutnya, kekurangan yang terjadi pada manajemen akibat keputusan dari

tingkat manajemen yang lebih tinggi serta ditambah ketidakmampuan dalam mengatasi permasalahan yang ada akan membawa efek yang lebih buruk.

Hubungan antara kekurangan manajemen lini dan perilaku yang tidak aman dibentuk oleh pertanda psikologis tentang perilaku tidak aman itu sendiri. Pertanda psikologis ini akan menciptakan potensi perilaku tidak aman dalam variasi yang lebar. Kesalahan dalam pengambilan keputusan, kekurangan manajemen lini, dan pertanda psikologis terhadap perilaku tidak aman merupakan kondisi laten secara alami.

Perilaku tidak aman adalah kegagalan aktif, dimana dapat menghasilkan kecelakaan dengan memberikan kesempatan terjadinya kecelakaan pada pertahanan terakhir yaitu manusia (operator). Tidak cukupnya pertahanan yang ada dapat dipengaruhi oleh kedua kegagalan yaitu : kegagalan aktif pada sistem pertahanan terakhir dan kegagalan laten pada perusahaan atau perencanaan oleh manajemen atau desainer.



Gambar 7.3

Unsur manusia sebagai penyebab kecelakaan (Reason, 1990)

7.1.4 Tipe Kegagalan Umum

Berdasarkan skenario kecelakaan yang digambarkan pada **Gambar 4.3**, Wagenaar (1990) memfokuskan diri pada pertanda psikologis yang ada, sering disebut dengan tipe-tipe kegagalan umum (*General Failures Types/GFTs*). Tipe-tipe kegagalan umum ini dibuat oleh keputusan manajemen. Seperti dijelaskan di atas, hubungan antara kecelakaan dan keputusan manajemen bukan sesuatu yang baru. Banyak teknik yang digunakan untuk investigasi kualitas manajemen dengan melihat pada upaya pencegahan timbulnya kecelakaan, seperti MORT (Johnson, 1980) dan *checklist* yang dibuat oleh ILCI pada tahun 1978. Dua unsur baru yang dikenalkan dalam tipe-tipe kegagalan umum adalah:

- Tidak semua tipe-tipe kegagalan umum dapat dideteksi oleh penelitian pihak manajemen perusahaan
- Hubungan antara kecelakaan via pertanda psikologis dan perilaku tidak aman lebih transparan (Wagenaar, 1990).

Kata tipe dipilih untuk mengindikasikan bahwa fenomena pada tingkatan ini diperhatikan, bukan sebagai fenomena tunggal yang berdiri sendiri dalam target pencegahan.

Setelah membaca dan menganalisa berbagai kecelakaan yang ada, Wagenaar (1990) menyimpulkan dan membagi dalam tiga kelompok besar tipe kegagalan umum sebagai berikut:

- Lingkungan fisik: kegagalan desain, hilangnya pertahanan, kerusakan perangkat keras, kelalaian rumah tangga perusahaan, kondisi yang memungkinkan terjadinya kecelakaan.
- Kebiasaan manusia: prosedur yang buruk, kurangnya pelatihan
- Manajemen: kegagalan organisasi, tujuan yang tidak sesuai, kurangnya komunikasi

Meskipun tipe kegagalan ini disebabkan oleh perilaku manusia, tetapi tipe ini tidak disebut sebagai 'perilaku tidak aman'. Tipe kegagalan ini tidak langsung

diikuti dengan timbulnya bencana, tetapi menciptakan keadaan perilaku tidak aman terjadi.

7.2 PENDEKATAN MASALAH KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI

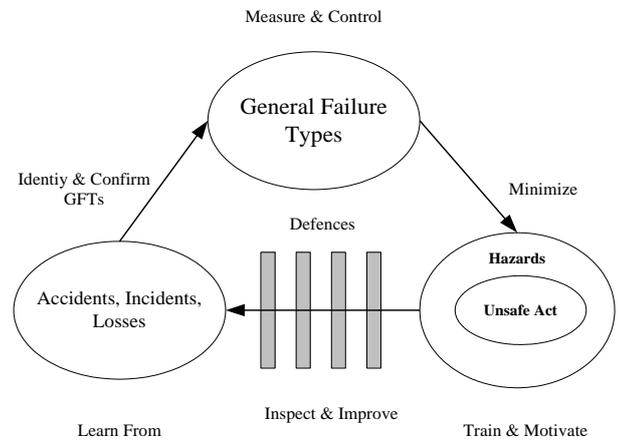
7.2.1 Konsep Tripod

Berdasarkan mekanisme terjadinya kecelakaan dan tipe-tipe kegagalan umum yang dijelaskan di atas, suatu alat audit yang bernama TRIPOD (Hudson, 1991) dibuat untuk mengubah data insiden ke suatu profil yang dinamakan '*Failure State Profil*'. Profil kegagalan ini berupa grafik yang menjelaskan nilai perusahaan pada setiap tipe-tipe kegagalan umum dari skala paling buruk sampai paling baik. Nilai dari setiap tipe-tipe kegagalan umum berasal dari jumlah indikator yang ada pada setiap tipe-tipe kegagalan umum, dimana indikator ini merupakan kegiatan spesifik dari masing-masing tipe-tipe kegagalan umum yang digambarkan. Manajemen perawatan telah ditambahkan dalam daftar tipe-tipe kegagalan umum pada penerapan TRIPOD sehingga tipe-tipe kegagalan umum (General Failure Type, GFT) yang ada menjadi 11 (Hudson, 1991; Wagenaar, 1994) yaitu:

1. Desain (*Design/DE*)
2. Perangkat Keras (*Hardware/HW*)
3. Perawatan (*Maintenance Management/MM*)
4. Rumah Tangga Perusahaan (*Housekeeping/HK*)
5. Kondisi yang bisa menimbulkan kesalahan (*Error Enforcing Conditions/EC*)
6. Prosedur (*Procedure/PR*)
7. Pelatihan (*Training/TR*)
8. Komunikasi (*Communication/CO*)
9. Tujuan yang tidak jelas (*Incompatible Goals/IG*)
10. Organisasi (*Organization/OR*)
11. Pertahanan (*Defences/DF*)

Tripod diambil dari nama bentuk struktur tiga bagian seperti terlihat pada **Gambar 7.4**. Ada tiga hal utama yang menjadi perhatian dari Tripod yaitu:

tipe kegagalan umum, kegiatan berbahaya, dan hasil negatif. Hasil negatif yang akan didapat dapat berupa: kehilangan, insiden atau kecelakaan.



Gambar 7.4 Struktur tiga bagian utama pada Tripod (Reason, 1997)

Ketiga hal tersebut saling berhubungan satu sama lain, sehingga untuk mengendalikan harus dimulai dari mendefinisikan tipe mana yang sering gagal. Pada umumnya kesalahan atau kegagalan sifatnya berulang. Hal ini disebabkan karena adanya kegagalan laten yang belum atau tidak terdeteksi sebelumnya.

7.2.2 Model Tripod

Filosofi utama yang dipakai Tripod adalah kesalahan manusia dapat secara efektif dikendalikan dengan mengendalikan lingkungan kerja. Lingkungan kerja yang dapat menyebabkan terjadinya kesalahan manusia disebut dengan kegagalan laten. Laten karena hal ini dapat terjadi sejak lama sebelum suatu kesalahan manusia dan suatu kerugian bisnis terjadi. Kegagalan laten ini yang selanjutnya dikategorikan dalam sebelas tipe-tipe kegagalan umum, dalam banyak studi tipe ini juga sering disebut dengan faktor resiko dasar (*Basic Risk Factors/BRFs*).

Proses manajemen tipe-tipe kegagalan umum Tripod bekerja sebagai basis dalam survey kondisi yang ada. Proses ini menciptakan inventarisasi dari proses operasional, dari keputusan manajemen dalam hal standar dan kebijakan organisasi untuk bagaimana kebijakan dan standar yang ada berpengaruh pada lingkungan kerja pada tingkat operasional. Empat aspek dalam proses manajemen tipe-tipe kegagalan umum dapat dibedakan menjadi :

1. Pengendali (*Drivers*)

Mewakili penekanan dalam proses pengendalian yaitu standar-standar dan kebijakan organisasi. Ini merepresentasikan aspek pengendalian yang paling stabil. Standar dan kebijakan pada umumnya tidak berubah untuk waktu yang lama, membuat atau merubahnya membutuhkan proses yang memakan waktu dan usaha yang cukup besar. Memulai sebuah proses dan mempertahankan standar dan kebijakan merupakan porsi pekerjaan pada tingkat manajemen.

2. Sumber Daya (*Resources*)

Penentuan dari sumber daya yang dibutuhkan bergantung pada kandungan dari standar dan prosedur yang telah didefinisikan. Waktu, uang, manusia, alat, dan perlengkapan harus selalu tersedia untuk memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh '*drivers*'. Tingkatan dalam organisasi yang biasanya menangani sumber daya adalah tingkat pengawas/supervisor. Jika sumber daya yang dibutuhkan tidak tersedia, tidak cocok atau tidak sesuai dengan tujuan, tingkat supervisor diharapkan mampu menghilangkan kondisi di bawah standar ini. Kerangka waktu dimana terjadi perubahan sumber daya biasanya ditampilkan dalam orde minggu atau bulan.

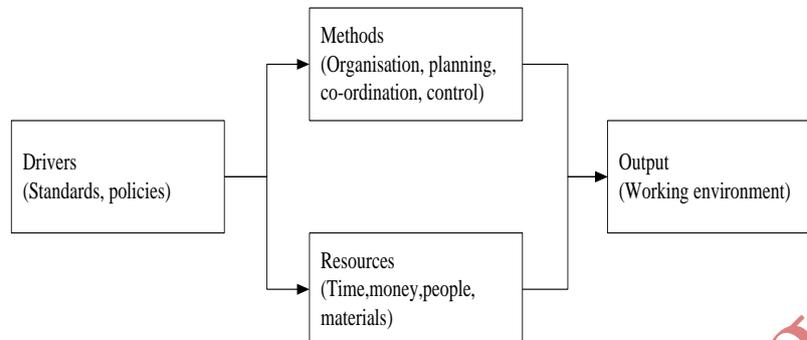
3. Metoda (*Methods*)

Metoda berguna untuk menjelaskan tipe operasi praktis yang diberlakukan. Aspek ini berkaitan dengan cara suatu pekerjaan direncanakan, diorganisir, dilaksanakan, dijalankan, dan diawasi. Kerangka waktu dimana terjadi perubahan metoda biasanya ditampilkan dalam orde minggu atau bulan.

4. Keluaran (*Output*)

Keluaran adalah pengalaman dari staf operasi terhadap lingkungan kerjanya. Mereka harus berhadapan langsung dengan konsekuensi dari setiap kegagalan pada tahap-tahap sebelumnya dari suatu proses kendali. Biasanya staf operasi tidak cukup dibekali kewenangan untuk merubah situasi yang terjadi, mereka hanya dapat mendeteksi kondisi di bawah standar dan memberikan peringatan. Kondisi-kondisi yang berhubungan dengan keluaran dapat berubah dengan relatif cepat, biasanya hanya membutuhkan waktu

beberapa menit atau jam bukan minggu atau bulan. Hubungan keempat aspek tersebut bisa digambarkan dalam **Gambar 7.5**

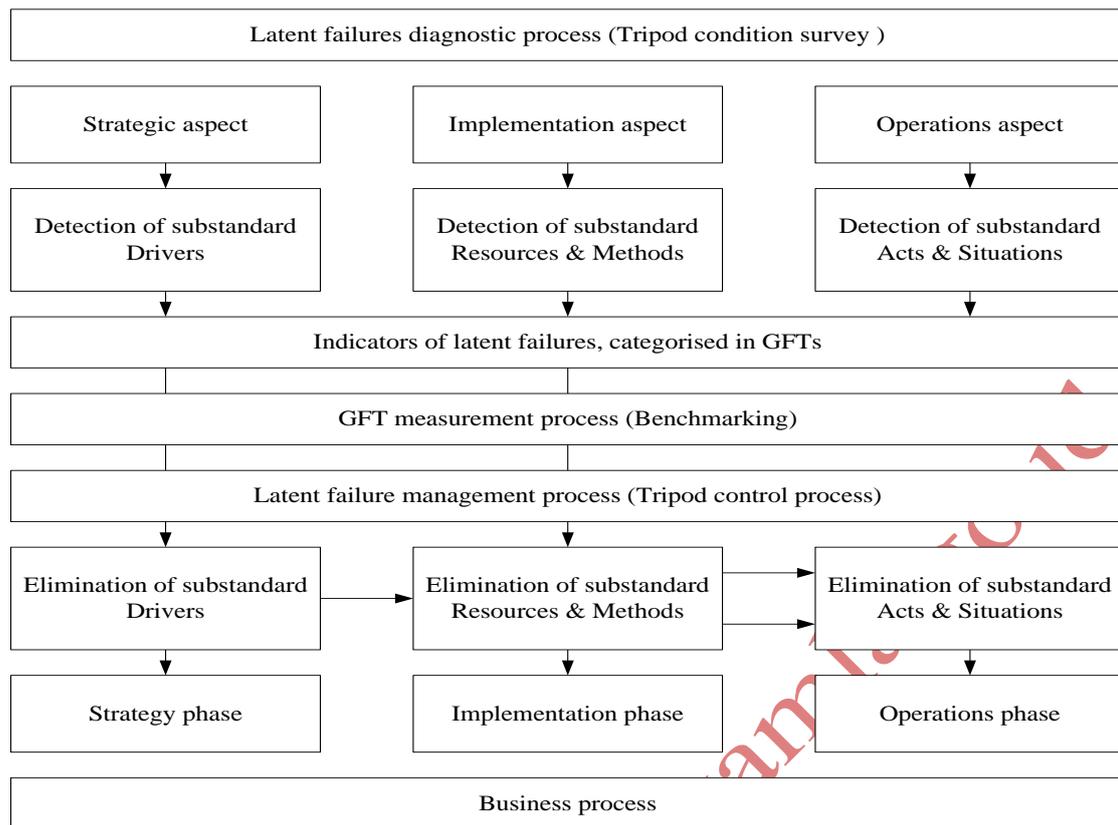


Gambar 7.5

Hubungan empat aspek dalam manajemen tipe-tipe kegagalan umum

(www.tripod.nl)

Untuk mengendalikan tipe-tipe kegagalan umum seefektif dan seefisien mungkin, diperlukan suatu pengukuran kualitas dari proses terhadap empat aspek tersebut. Hal ini dilakukan untuk mendeteksi indikator-indikator untuk masing-masing aspek pada tipe-tipe kegagalan umum dan mengkuantifikasikan hasil dari survey menjadi sebuah informasi yang digunakan manajemen untuk memperbaiki kekurangan-kekurangan yang ada. Ini merupakan pendekatan dengan berorientasi pada proses. Model ini akan memetakan dari faktor terkendali dari proses dalam organisasi yang membuat Tripod sebagai suatu langkah maju dalam mengendalikan kesalahan manusia. Model sistem secara lengkap dapat dilihat pada **Gambar 7.6**.



Gambar 7.6

Model Tripod secara lengkap (www.tripod.nl)

Indikator-indikator yang berhubungan dengan ketiga fase dan empat aspek telah ada dalam Tripod. Hal ini memungkinkan untuk mengidentifikasi kelemahan dalam organisasi, tidak hanya pada tingkat tipe-tipe kegagalan umum yang lebih konseptual, tetapi juga tingkat aspek, sehingga dapat dipilih solusi praktis dari informasi yang ada.

7.2.3 Pengukuran Tipe Kegagalan

Profil Tripod, yang diperoleh dari pengukuran indikator-indikator setiap tipe kegagalan umum yang ada, dibuat untuk aktivitas spesifik di berbagai lokasi yang berbeda. Penekanannya adalah untuk membangun profil, sehubungan dengan faktor umum yang menentukan kualitas dari proses bisnis, yang dapat dikombinasikan dalam suatu perusahaan. Profil menyediakan alat bagi manajemen menengah dan atas untuk mengetahui dimana masalah-masalah itu

berada, untuk membantu mendefinisikan aksi pencegahan yang mungkin dan target yang merupakan prioritas utama.

Pemrosesan dari data survey mengikutsertakan perbandingan hasil dari pengukuran sebelumnya, sehingga membuat keandalan data dan menghasilkan profil tipe kegagalan umum. Proses ini merupakan proses komputerisasi. Hasil dari profil indikator yang ada mengindikasikan titik-titik lemah dan kuat relatif suatu organisasi. Seluruh hasil selanjutnya dibandingkan terhadap nilai rata-rata untuk setiap cabang yang sesuai.

Metoda yang digunakan untuk mengukur ekuivalen dengan pengukuran terhadap IQ. Nilai rata-rata ditentukan sebesar 50. Nilai yang lebih baik dari rata-rata mengindikasikan unjuk kerja yang baik, sedangkan nilai di bawah rata-rata mengindikasikan unjuk kerja yang buruk dari kendali lingkungan kerja. Profil yang dihasilkan tersedia dalam tingkatan tipe-tipe kegagalan umum dan juga dalam level aspek.

7.2.4 Tripod Delta

Tripod Delta adalah suatu *checklist* berdasarkan survey keadaan yang mengaudit proses dan mengidentifikasi titik kekuatan dan kelemahan dalam organisasi secara proaktif. Tripod Delta menyediakan manajemen pemahaman secara kuantitatif pada tingkat kendali dari parameter yang ada (tipe-tipe kegagalan umum) berdasarkan kekuatan dan kelemahan proses bisnis terhadap kemungkinannya pada kecelakaan. Tripod Delta mengevaluasi unjuk kerja suatu organisasi secara aktual tanpa memperhatikan seberapa besar suatu perusahaan, struktur, sistem manajemen, tingkat kerumitan atau aktivitas yang ada.

Tripod Delta juga menyediakan hubungan langsung kepada solusi bisnis yang efektif dan menjadi alat bagi manajemen untuk membuat rencana aksi dengan biaya yang efektif. Tripod Delta adalah cara inovatif dalam melihat keselamatan, kesehatan, keamanan, lingkungan dan masalah pendanaan juga cara pencegahannya. Hal ini berarti langkah maju dalam manajemen bisnis karena merepresentasikan pola pikir yang terintegrasi tentang berbagai kegagalan.

Tiga element utama yang ada pada Tripod Delta adalah:

- Sebuah pandangan logis mengenai keselamatan untuk mencapai tujuan dari keselamatan itu sendiri.
- Cara pikir yang terintegrasi dari sebuah proses yang mengganggu operasi keselamatan
- Sebuah instrumen untuk mengukur proses yang mengganggu operasi keselamatan, dalam hal ini tipe kegagalan umum, yang tidak berkaitan langsung dengan statistik kecelakaan.

Keselamatan dan keamanan berhubungan dengan kecelakaan, berbeda dengan masalah keuangan atau kesehatan hanya pada penampakannya. Penyebab dan strategi pencegahan dari semua itu memiliki kesamaan. Manajemen efektif dari proses bisnis adalah kunci untuk perbaikan di semua area. Tripod Delta sudah diaplikasikan secara global di beberapa sektor dari energi nuklir, industri kimia, penambangan minyak dan gas untuk aktivitas produksi sampai perkeretaapian.

7.3 ATRIBUT PELAYANAN MENURUT DOKUMEN SISTRANAS

Inti dari sistranas adalah memanfaatkan semua sumber daya secara optimal dan terorganisasi dalam rangka penyelenggaraan kegiatan transportasi untuk semua lapisan masyarakat pada semua wilayah. Ini berarti bahwa muara dan pelaksana kegiatan transportasi adalah terwujudnya pelayanan yang sesuai dengan kebutuhan dan keinginan pengguna jasa.

Untuk menciptakan iklim pasar yang kondusif, penyediaan kapasitas transportasi harus sebanding dengan permintaan pengguna jasa dan disamping itu penyediaan moda transportasi dan jenis pelayanannya dengan mempertimbangkan preferensi dari pengguna jasa.

Indikator pelayanan sistranas merupakan alat ukur dalam menentukan tingkat pencapaian keberhasilan pembangunan Sistranas dikaitkan dengan misi yang diembannya serta merupakan alat untuk mengetahui dampak dari suatu kebijakan yang telah dilakukan. Mengacu pada sasaran Sistranas yaitu

terciptanya pelayanan transportasi yang efektif dan efisien tanpa mengorbankan cost recovery dalam pemberian pelayanan transportasi.

Sasaran Sistranas adalah terciptanya penyelenggaraan transportasi yang efektif dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, rendah polusi dan efisien dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional.

7.3.1 Selamat (*safe*)

Dalam arti terhindarnya pengoperasian transportasi dari kecelakaan akibat faktor internal transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan antara jumlah kejadian kecelakaan terhadap jumlah pergerakan kendaraan dan jumlah penumpang dan atau barang.

7.3.2 Aksesibilitas tinggi (*high accessibility*)

Dalam arti jaringan pelayanan transportasi dapat menjangkau seluas mungkin wilayah nasional dalam rangka perwujudan wawasan nusantara dan ketahanan nasional.

7.3.3 Terpadu (*integrated*)

Dalam arti terwujudnya keterpaduan antar dan intarmoda dalam jaringan prasarana dan pelayanan yang meliputi pembangunan, pembinaan dan penyelelenggaraanya sehingga lebih efektif dan efisien.

7.3.4 Kapasitas mencukupi (*sufficient capacity*)

Dalam arti bahwa kapasitas sarana dan prasarana transportasi cukup tersedia untuk memenuhi kebutuhan dan permintaan pengguna jasa. Kinerja kapasitas tersebut dapat diukur berdasarkan indikator sesuai dengan karakteristik masing-masing moda, antara lain perbandingan jumlah sarana transportasi

dengan jumlah penduduk pengguna transportasi, antara sarana dan prasarana, antara volume jasa transportasi yang dinyatakan dalam penumpang-kilometer atau ton-kilometer dengan kapasitas yang tersedia.

7.3.5 Teratur (*reguler*)

Dalam arti pelayanan transportasi yang dapat memberi jadwal waktu keberangkatan dan waktu tiba, yang dapat diukur antara lain dengan jumlah kendaraan berjadwal terhadap seluruh kendaraan yang beroperasi.

7.3.6 Lancar dan cepat (*smooth and speedy*)

Dalam arti terwujudnya waktu tempuh yang singkat dengan tingkat keselamatan yang tinggi. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator antara lain kecepatan kendaraan per satuan waktu.

7.3.7 Mudah dicapai (*convenient*)

Dalam arti bahwa pelayanan menuju kendaraan dan dari kendaraan ke tempat tujuan mudah bagi masyarakat pengguna jasa melalui informasi yang jelas, kemudahan mendapat tiket, kemudahan alih kendaraan, dan lain sebagainya yang dapat diukur antara lain waktu dan biaya yang digunakan dari tempat asal ke kendaraan dan dari kendaraan ke tempat tujuan.

7.3.8 Tepat waktu (*punctuality*)

Dalam arti bahwa pelayanan transportasi dilakukan dengan jadwal yang tepat baik saat keberangkatan maupun kedatangan sehingga masyarakat dapat merencanakan perjalanan dengan pasti yang diukur antara lain dengan jumlah pemberangkatan dan kedatangan yang tepat waktu terhadap jumlah kendaraan berangkat dan datang.

7.3.9 Nyaman (*comfort*)

Dalam arti terwujudnya ketenangan dan kenikmatan bagi penumpang selama berada dalam kendaraan. Keadaan tersebut dapat diukur dari ketersediaan dan kualitas fasilitas terhadap standarnya di dalam sarana transportasi.

7.3.10 Tarif terjangkau (*affordable tariff*)

Dalam arti terwujud penyediaan jasa transportasi yang sesuai dengan daya beli masyarakat menurut kelasnya pada umumnya dengan tetap memperhatikan perkembangan kemampuan penyediaan jasa transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator perbandingan antara pengeluaran rata-rata masyarakat untuk pemenuhan kebutuhan transportasi terhadap pendapatan.

7.3.11 Tertib (*discipline*)

Dalam arti pengoperasian sarana transportasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku norma atau nilai-nilai yang berlaku di masyarakat. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator antara lain perbandingan jumlah pelanggaran dengan jumlah perjalanan.

7.3.12 Aman (*secure*)

Dalam arti terhindarnya pengoperasian transportasi dari akibat faktor eksternal transportasi baik berupa gangguan alam, gangguan manusia maupun gangguan lainnya. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan antara jumlah terjadinya gangguan dengan jumlah perjalanan.

7.3.13 Polusi rendah (*low pollution*)

Dalam arti polusi yang ditimbulkan sarana transportasi baik polusi gas buang, air, suara maupun polusi getaran serendah mungkin.

7.3.14 Efisien (*efficient*)

Dalam arti mampu memberikan manfaat yang maksimal dengan pengorbanan tertentu yang harus ditanggung oleh pemerintah, operator, masyarakat dan lingkungan, atau memberikan manfaat tertentu dengan pengorbanan minimum. Keadaan ini dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan manfaat dengan besarnya biaya yang dikeluarkan. Sedangkan utilisasi merupakan tingkat penggunaan kapasitas sistem transportasi yang dapat dinyatakan dengan indikator seperti faktor muat penumpang, faktor muat barang dan tingkat penggunaan sarana dan prasarana.

7.4 PENGERTIAN TRANSPORTASI

Transportasi diartikan sebagai pengangkutan barang atau manusia dari tempat asal kegiatan transportasi dimulai, ke tempat tujuan, yaitu tempat kegiatan transportasi diakhiri, dalam jangkauan jarak tertentu menurut jenis atau moda angkutannya. Transportasi dilakukan karena nilai yang diangkut tersebut akan lebih tinggi ke tempat tujuan daripada di tempat asalnya. Karena itu, dikatakan transportasi memberikan nilai kepada sesuatu yang diangkut.

Nilai itu lebih besar daripada biaya-biaya yang dikeluarkan untuk pengangkutan tersebut. Nilai yang diberikan oleh kegiatan transportasi adalah nilai tempat (*Place Utility*) dan nilai waktu (*Time Utility*). Kedua nilai ini diperoleh jika sesuatu yang telah diangkut ke tempat dimana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya.

7.4.1 Kebutuhan dan Peranan Transportasi

Manusia, dalam kehidupan sehari-hari, melakukan kegiatan usahanya dalam memenuhi kebutuhan hidup. Kegiatan manusia mempunyai lokasi-lokasi yang terpisah-pisah inilah, yang menjadi alasan mengapa manusia membutuhkan transportasi, yaitu karena manusia dan barang-barang harus menjembatani ruang-ruang yang terpisah antara tempat-tempat kegiatannya. Transportasi tumbuh dan berkembang sejalan dengan majunya tingkat kehidupan manusia. Oleh karena itu, jelas bahwa kebutuhan akan jasa transportasi adalah

cermin dari kebutuhan masyarakat, dimana dengan semakin tingginya tingkat kegiatan masyarakat maka mobilitas kegiatan masyarakat tersebut akan semakin tinggi, yang selanjutnya akan memerlukan pula peningkatan dalam bidang jasa transportasi. Sehingga, dalam hubungan inilah, jasa transportasi merupakan permintaan turunan (*Derived Demand*) dari seluruh kegiatan lainnya karena keperluan jasa transportasi akan mengikuti perkembangan kegiatan lain yang memanfaatkannya. Jelas bahwa dalam hal ini, transportasi bukanlah merupakan tujuan akhir. Pengorbanan dalam segi transportasi dapat dilihat dari segi ruang, waktu, biaya, dan ketidaknyamanan, serta resiko kecelakaan, kerusakan lingkungan, dan lain-lain. Timbulnya permintaan transportasi untuk angkutan penumpang dilatarbelakangi oleh tujuan untuk memenuhi pencapaian kepuasan hidup individu atau kelompok. Beberapa tingkat pemilihan yang dilakukan oleh seseorang untuk melakukan perjalanan, diilustrasikan pada **Gambar 7.7**.



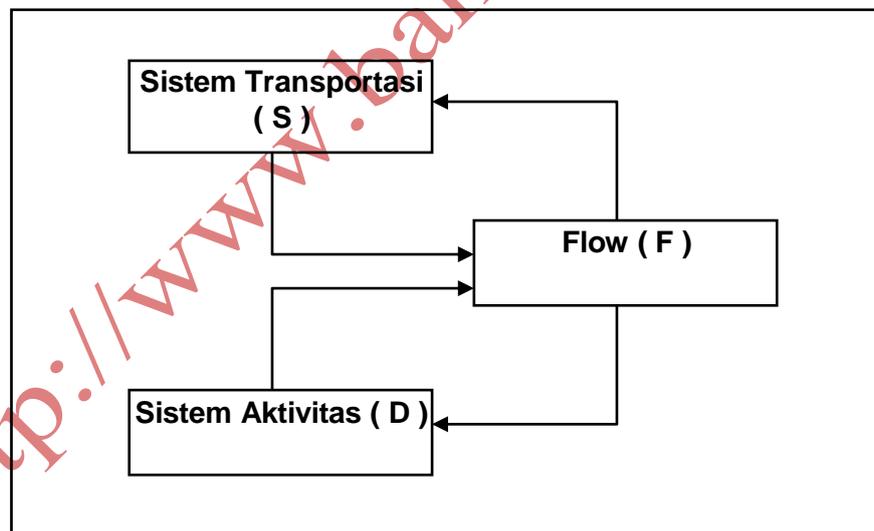
Gambar 7.7: Tingkat pemilihan pergerakan penumpang

Transportasi mempunyai beberapa peranan sebagai berikut:

- a. Peranan ekonomi dari transportasi;
- b. Peranan sosial dari transportasi;
- c. Peranan politis dari transportasi;
- d. Peranan lingkungan dari transportasi.

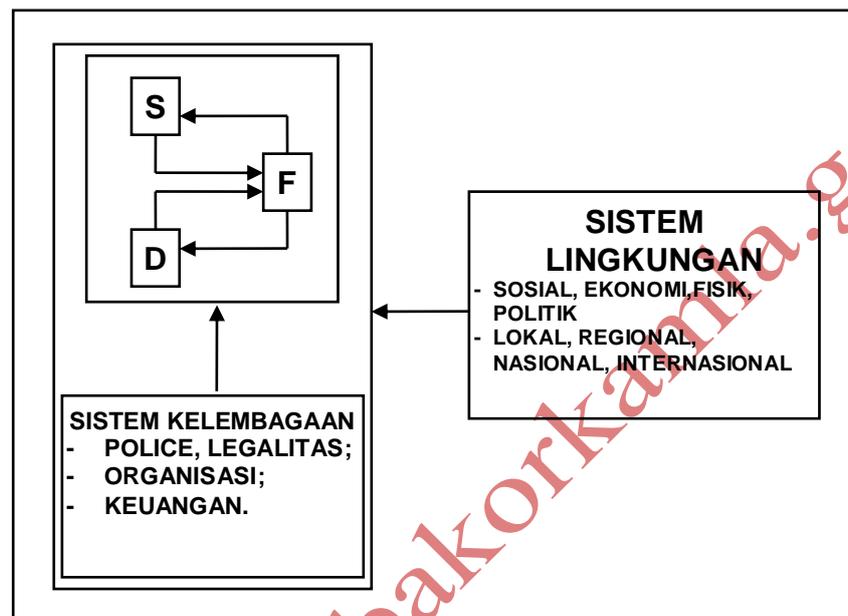
7.4.2 Sistem Transportasi Makro

Sistem transportasi adalah merupakan kesatuan yang terdiri dari elemen-elemen prasarana fisik (Jaringan, terminal, Pelabuhan dan sebagainya), sarana angkutan, sistem operasi, dan sistem manajemen, yang saling berinteraksi dalam mencapai terciptanya perpindahan objek fisik (manusia atau barang) dari suatu tempat asal ke tempat tujuan yang terpisahkan secara geografis. Dalam menganalisis masalah transportasi, sistem transportasi akan selalu terkait dengan sistem aktivitas aliran lalulintas (*flow*) perpindahan orang dan barang. Hubungan tersebut dapat ditunjukkan pada **Gambar 7.8**.



Gambar 7.8 Hubungan Dasar Sistem Transportasi, Aktivitas, dan Lalulintas

Transportasi dipengaruhi oleh beberapa faktor yang ada, seperti faktor ideologi, politik, ekonomi, sosial, budaya, serta pertahanan dan keamanan. Secara makro, hubungan antara sistem transportasi, sistem aktivitas, aliran lalu-lintas, di tengah-tengah seluruh faktor yang mempengaruhinya (lingkungan) dapat dilihat pada diagram **Gambar 3**.



Gambar 7.3: Sistem transportasi Makro

7.4.3 `Komponen -komponen Sistem Transportasi

Manheim membagi sistem transportasi dalam lima komponen utama, yang setiap komponennya terbagi dalam sub-sub sistem sebagai berikut:

- Sistem pembawa beban (kendaraan, pipa, ban berjalan, dan lain sebagainya) dengan sub-sistem: sistem pembebanan, sistem pendukung, sistem tenaga, pelayanan pendukung, dan sistem bongkar - muat;
- Media penghubung (jalan rel, udara, laut, atau jalan raya) dengan sub-sistem: sistem pendukung, sistem tenaga, serta sistem control dan penuntun;
- Fasilitas pemindahan (intramoda dan intermoda), dengan sub-sistem: sistem kontrol dan penuntun, sistem bongkar muat, sistem pelayanan kendaraan, sistem penyimpanan, dan sistem pendukung untuk beban;

- Sistem perawatan, dengan sub-sistem: sistem perawatan kendaraan, sistem perawatan media penghubung, dan sistem fasilitas transfer;
- Sistem manajemen, dengan sub-sistem: pelayanan pendukung beban, sistem operasi, sistem pemasaran, sistem kontrol dan komunikasi, sistem personalia, sistem keuangan, sistem analisis dan perencanaan, dan sistem struktur organisasi.

Morlok menguraikan komponen-komponen sistem transportasi terdiri dari kendaraan (termasuk peti kemas), jalan atau prasarana tetap (terdiri dari hubungan, *intersection*, terminal), rencana operasi, pemeliharaan, informasi, dan kontrol.

1. Karakteristik Jasa Transportasi

Transportasi merupakan bagian integral dari suatu fungsi masyarakat, karena transportasi memiliki kaitan yang erat dengan lokasi dan kegiatan masyarakat serta ketersediaan barang dan jasa.

Transportasi diartikan sebagai perpindahan orang ataupun barang dari suatu tempat ke tempat lain untuk suatu maksud tertentu. Jadi, jelaslah bahwa transportasi hanyalah merupakan alat melawan jarak yang secara geografis terpisah, guna memenuhi kebutuhan manusia.

Pelayanan transportasi oleh operator yang bergerak di bidang penyediaan jasa transportasi, merupakan salah satu jenis produk jasa. Secara umum, produk jasa memiliki 4 karakteristik dasar, yaitu tidak teraba, tidak ajek, tidak dapat dipisahkan dari penyediaannya, dan tidak dapat disimpan.

Secara khusus, **Manheim** dan **Kanafani** menyatakan bahwa karakteristik transportasi merupakan permintaan turunan (*derived demand*), yang pada dasarnya bukan merupakan tujuan akhir melainkan hanya merupakan alat untuk mencapai tujuan. Artinya, permintaan jasa angkutan timbul karena adanya permintaan akan kebutuhan atau kegiatan yang lain. Perpindahan orang dan barang akan tetap terjadi bila terdapat perbedaan tingkat utilitas antara tempat asal dengan tempat tujuan. Oleh karena itu, dikatakan transportasi memberikan

tambahan nilai bagi sesuatu yang diangkut. Manfaat yang diberikan oleh kegiatan transportasi, terutama adalah berupa nilai tempat dan nilai waktu.

Nilai ini dapat diperoleh jika sesuatu yang telah diangkut ke tempat lain, dimana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya. Oleh karena itu, selama pengorbanan (dapat dilihat dari segi biaya, waktu, ketidaknyamanan, resiko kecelakaan, kelelahan, dan sebagainya) yang dikeluarkan oleh pengguna jasa lebih rendah dari tingkat utilitas yang diperoleh, maka perpindahan tersebut akan tetap berjalan. Tentu saja, perpindahan ini membutuhkan prasarana dan sarana yang sesuai dengan sistem aktivitas yang terjadi.

2. Tingkat Pelayanan Jasa Transportasi

Untuk menjabarkan pengertian mengenai tingkat pelayanan (*level of service*), **Vukan R. Vuchic (1981)** menyatakan bahwa tingkat pelayanan merupakan ukuran karakteristik pelayanan secara keseluruhan yang mempengaruhi pengguna jasa (*user*). Tingkat pelayanan merupakan elemen dasar terhadap penampilan komponen-komponen transportasi, sehingga pelaku perjalanan tertarik untuk menggunakan suatu produk jasa transportasi. Faktor utama yang membandingkan tingkat pelayanan transportasi dapat dibagi menjadi 3 kelompok, yaitu:

- a. Unjuk kerja elemen-elemen yang mempengaruhi pengguna jasa, seperti: kecepatan operasi, kepercayaan, dan keamanan;
- b. Kualitas pelayanan, mencakup elemen-elemen kualitatif pelayanan seperti: kenyamanan, perilaku penumpang, keindahan, dan kebersihan;
- c. Harga yang harus dibayar oleh pengguna jasa untuk mendapatkan pelayanan.

3. Atribut-atribut Pelayanan Sistem Transportasi

Atribut pelayanan merupakan atribut dari sistem transportasi yang akan mempengaruhi keputusan konsumen, seperti kapan, kemana, untuk apa, dengan moda apa, dengan rute yang mana, melakukan pergerakan atau perjalanan. Konsumen yang berbeda akan mempertimbangkan atribut pelayanan yang berbeda pula, yang mencerminkan perbedaan dalam karakteristik sosial ekonomi

dan preferensi. Dalam kenyataan konsumen tidak mempertimbangkan semua atribut pelayanan yang ada pada suatu jenis pelayanan tertentu, akan tetapi hanya mengidentifikasi beberapa variabel pelayanan yang dianggap paling besar pengaruhnya terhadap preferensinya. **Manheim** memberikan beberapa contoh atribut untuk pelayanan jasa transportasi, seperti **Tabel 7.1**.

Tabel 7.1:
Atribut Pelayanan Transportasi

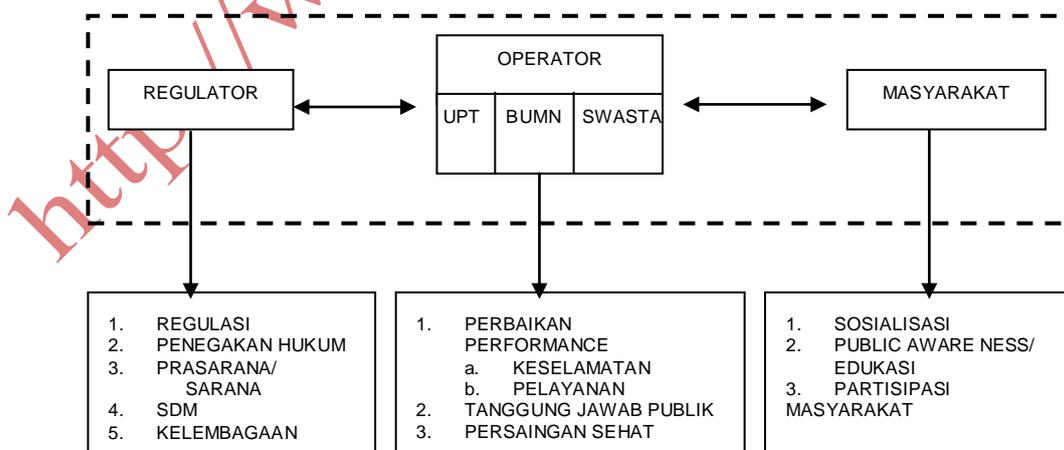
No	Atribut	Variabel
1.	Waktu	<ul style="list-style-type: none"> • Waktu perjalanan total; • Keandalan (variasi waktu perjalanan); • Waktu transfer; • Frekuensi perjalanan; • Jadwal waktu perjalanan.
2.	Ongkos Pengguna Jasa	<ul style="list-style-type: none"> • Ongkos transportasi langsung, seperti: tarif, biaya peralatan, biaya bahan bakar, dan biaya parkir; • Ongkos operasi langsung lainnya, seperti: biaya muat dan dokumentasi; • Ongkos tak langsung, seperti: biaya pemeliharaan, biaya gudang, atau asuransi.
3.	Keselamatan dan Keamanan	<ul style="list-style-type: none"> • Kemungkinan terjadinya kerusakan barang saat bongkar muat; • Kemungkinan terjadinya kecelakaan; • Perasaan aman.
4.	Kesenangan dan Kenyamanan Pengguna Jasa	<ul style="list-style-type: none"> • Jarak perjalanan; • Jumlah pertukaran kendaraan yang harus dilakukan; • Kenyamanan fisik (suhu, kualitas pengendaraan, kebersihan); • Kenyamanan psikologis (status, pemilikan sendiri); • Kesenangan lainnya (penanganan bagasi, <i>ticketting</i>, pelayanan makanan atau minuman, kesenangan selama perjalanan, keindahan, dan sebagainya); • Kesenangan yang lain (penanganan bagasi, tiket, atau pelayanan makanan); • Kesenangan perjalanan.
5.	Pelayanan Ekspedisi	<ul style="list-style-type: none"> • Asuransi kerugian • Hak pengiriman kembali.

BAB VIII

KEBIJAKAN PENINGKATAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI LAUT

Isu keselamatan dan keamanan transportasi merupakan isu yang telah sering dibahas dalam beberapa studi dan diskusi – diskusi oleh banyak pihak, baik oleh pihak pemerintah (Departemen Perhubungan) atau oleh akademisi dan masyarakat, terutama pada tahun-tahun terakhir disaat kecelakaan transportasi kerap terjadi. Bentuk hasil pembahasan telah tertuang , sebagaimana penjelasan di bawah

Departemen Perhubungan di Jakarta bulan Maret 2007 telah mengembangkan suatu roadmap dalam usaha meningkatkan keselamatan transportasi di Indonesia. Roadmap ini dikembangkan untuk tiap moda transportasi darat, laut, udara, juga untuk peningkatan secara kelembagaan dan sumber daya manusia. Dalam **Gambar 8.1** berikut ditunjukkan pola pikir yang dikembangkan dalam peningkatan keselamatan nasional ini. Dimana dari gambaran ini dapat dilihat bahwa peran setiap pihak sangat berpengaruh besar dalam peningkatan keselamatan yakni regulator, yakni pemerintah, operator dan masyarakat.



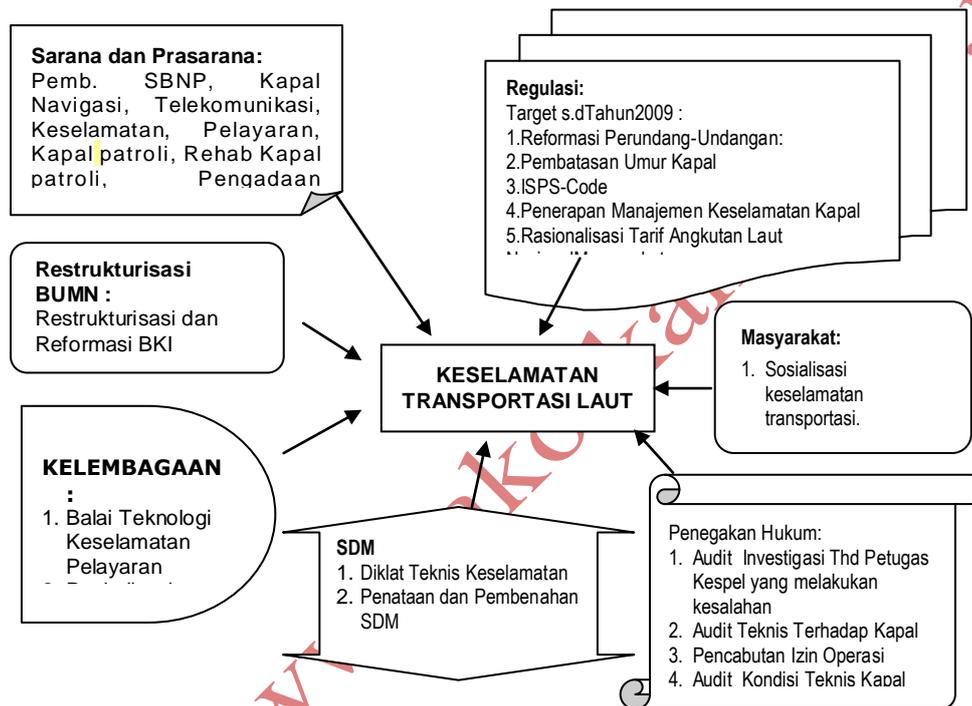
Gambar 8.1

Pola Pikir Peningkatan Keselamatan Dan Pelayanan Transportasi Nasional

8.1. Transportasi Laut

Untuk Indonesia, dimana wilayahnya berupa kepulauan, transportasi laut merupakan moda transportasi yang sangat penting. Sehingga keselamatan dalam moda ini merupakan stau yang sangat penting secara nasional.

Dalam peningkatan keselamatan transportasi laut, road map yang dikembangkan dapat dilihat dari Gambar dan Tabel berikut;



Gambar 8.2

Road Map Peningkatan Keselamatan Bidang Transportasi Laut

Tabel 8.1
Rencana Tindak Lanjut Dalam Regulasi

No.	Rencana Tindak	Target/Sasaran	2007	2008	2009
1.	Reformasi peraturan perundang-undangan	Selesainya Revisi UU 21/1992 Tentang Pelayaran Selesainya RPP tentang : a. Kepelabuhanan b. Kenavigasian c. Angkutan di Perairan d. Pemeriksaan Kecelakaan Kapal e. Kepelautan f. Perkapalan g. Penegakan Hukum di Laut h. Pencarian dan Penyelamatan	Penyusunan Draft RPP	Finalisasi PP Sosialisasi	
2.	Penerapan ISPS Code di Indonesia	Seluruh pelabuhan terbuka untuk perdagangan luar negeri dan kapal-kapal angkutan laut luar negeri harus <i>comply</i> dengan ketentuan ISPS Code (Catatan : Saat ini sampai dengan Maret 2007 sudah <i>comply</i> 223 faspel dan 527 kapal)	25%	40%	60%
3.	Penerapan Manajemen Keselamatan Kapal sebagai tindak lanjut dari UU No. 21 Tahun 1992 dan PP No. 51 Tahun 2002	Terbitnya Peraturan Menteri Perhubungan tentang Manajemen Keselamatan Kapal - penyusunan - implementasi			
4.	Pembatasan umur kapal yang dimasukan dari luar negeri, yang akan dioperasikan sebagai kapal berbendera Indonesia untuk pelayaran dalam negeri .	Selesainya Instruksi Menhub tentang Pembatasan Umur Maksimal Kapal 20 tahun, kecuali kapal tanker dengan ukuran diatas 20.000 Ton maksimal 25 tahun - Penyusunan - Implementasi			
5.	Rasionalisasi tarif angkutan laut nasional dari yang semula tarif penumpang Rp 325 penumpang mil menjadi tarif yang dapat menutupi biaya pokok operasional.	Terciptanya keseimbangan yang wajar antara pendapatan dan biaya operasional pelayaran nasional sehingga kebutuhan biaya keselamatan pelayaran yang diperlukan dapat dipenuhi. (Catatan: Rasionalisasi akan dilakukan setiap 6 bulan sekali.)			

http://www.parkamla.go.id

Tabel 8.2

Rencana Tindak Lanjut Dalam Penegakan Hukum

No.	Rencana Tindak	Target/Sasaran	2007	2008	2009
1.	Pembebasan tugas kepada petugas di lapangan yang melakukan kesalahan (Syahbandar dan <i>Marine Inspector</i>)	Terciptanya kedisiplinan petugas otoritas keselamatan transportasi laut, - Audit Investigasi (<i>Catatan</i> : Saat ini sudah 4 pejabat dikenai sanksi)			
2.	Audit Teknis terhadap Kapal Penumpang dan Ferry Ro-Ro pada Aspek : a. Persyaratan Keselamatan b. Kelengkapan Keselamatan c. Kompetensi SDM Operator	1. Terciptanya pelayanan transportasi laut yang memenuhi standar keselamatan. 2. Operator ikut bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan keselamatan transportasi laut 3. Pemberian sanksi yang tegas kepada operator yang tidak melaksanakan ketentuan. - Audit Teknis			
3.	Pencabutan ijin bagi operator yang tidak disiplin atau yang tidak memenuhi kewajiban keselamatan transportasi laut	Terciptanya ketertiban pelaksanaan perusahaan transportasi laut oleh pihak operator - Evaluasi dan Investigasi (<i>Catatan</i> : Saat ini ada 1 operator yang dibekukan dan beberapa sedang dievaluasi)			
4.	Pemeriksaan khusus menyeluruh dgn melakukan <i>Condition Assesment Survey</i> (CAS) Terhadap Persyaratan Keselamatan bagi pengoperasian kapal Ferry Ro-Ro di dalam negeri yang telah berumur 25 tahun atau lebih.	Terjaminnya Kelaiklautan pada Kapal-Kapal Ferry Ro-Ro yang berumur \geq 25 tahun. - Assesment survey			

<http://www.bakortamla.go.id>

Tabel 8.3

Rencana Tindak Lanjut Dalam Sarana/Prasarana

No.	Rencana Tindak	Target/Sasaran	2007	2008	2009
1.	Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) dalam rangka peningkatan keselamatan alu pelayaran	Kecukupan 99%, Keandalan 97% (Sesuai Strandar <i>International Association of Lighthouse Authority/IALA</i>)	Menara Suar: 2 Rambu Suar: 10	Menara Suar: 12 Rambu Suar: 80 Rambu Tuntun:8	Menara Suar: 18 Rambu Suar: 55 Rambu Tuntun:7
2.	Pembangunan Kapal Negara Kenavigasian	Kecukupan 90%, Keandalan 100%	2 unit	2 unit	3 unit
3.	Pembangunan Kapal Patroli Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) Ket: <i>FRP = Fiberglass Reinforced Pollyester</i>	Kecukupan 60%, Keandalan 90%	Kpl Kelas III : 1 unit Kpl Kelas V: 8 Unit (FRP)	Kpl Kelas I : 3 unit (Baja) Kpl Kelas II : 4 unit (Baja) Kpl Kelas III : 22 unit (FRP) Kpl Kelas IV : 25 unit (FRP) Kpl Kelas V : 70 unit (FRP)	Kpl Kelas I : 2 unit (Baja) Kpl Kelas II : 3 unit (Baja) Kpl Kelas III : 20 unit (FRP) Kpl Kelas IV : 25 unit (FRP) Kpl Kelas V : 60 unit (FRP)
4.	Pembangunan Sarana Telekomunikasi Pelayaran (Stasiun Radio Operasi Pantai/SROP)	Kecukupan 80%, Keandalan 100%	GMDSS : 7 SSB : 30 VHF : 30	GMDSS:1 3 SSB : 37 VHF : 37	VHF : 30
5.	Rehabilitasi Kapal Patroli KPLP (Catatan : Saat ini ada total 140 kapal)	Keandalan \geq 75 %	Kpl Kelas III - V : 20 unit (FRP)	Kpl Kelas II : 9 unit (Baja) Kpl Kelas III : 10 unit (FRP) Kpl Kelas IV : 12 unit (FRP) Kpl Kelas V : 22 unit (FRP)	Kpl Kelas III : 18 unit (FRP) Kpl Kelas IV : 10 unit (FRP) Kpl Kelas V : 22 unit (FRP)
6.	Pengadaan peralatan pengamanan <i>Closed-Circuit Television (CCTV)</i> di pelabuhan yang terbuka bagi pelayaran luar negeri	Meningkat kan keamanan di pelabuhan	-	-	52 unit di 9 lokasi pelabuhan terbuka bagi pelayaran internasional
Pelabuhan terbuka : Belawan, Dumai, Tanjung Pinang, Teluk Bayur, Palembang, Pontianak, Benoa, Bitung dan Makasar					

Tabel 8..4

Rencana Tindak Lanjut Dalam Sumber Daya Manusia

No.	Rencana Tindak	Target/Sasaran	2007	2008	2009
1.	Diklat Teknis Keselamatan Pelayaran Ahli Nautika Tingkat (ANT) I-IV, Ahli Teknik Tingkat (ATT) I-IV, Marine Inspector, Pengukuran kapal, Kepanduan, Pendaftaran & Kebangsaan Kapal, Hydrografi, Global Marine Distress Safety System, Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, Kesyahbandaran, KPLP, SAR, ISPS-Code, Port State Control Officer, Basic Safety, Advance Fire Fighting, Medical Emergency First Aids, ISM Code, Ship Security Officer dan Radar Simulator Alpha Simulator)	Tingkat kecukupan tenaga ahli Keselamatan Pelayaran yang kompeten 100%.	600 org	600 org	600 org
2.	Penataan dan Pembenhahan SDM di lingkungan Ditjen Hubla sesuai dengan kompetensi dan penugasannya (saat ini total pegawai 17.302 orang tersebar di 325 UPT)	Terciptanya ketepatan penugasan SDM Ditjen Hubla sesuai dengan Kompetensinya.	650 peg	650 peg	650 peg

Tabel 8.5

Rencana Tindak Lanjut Dalam Kelembagaan

No.	Rencana Tindak	Target/Sasaran	2007	2008	2009
1.	Peningkatan fungsi Balai Teknologi Keselamatan Pelayaran (BTKP) sebagai lembaga Badan Layanan Umum (BLU)	Untuk peningkatan profesionalitas dan kemandirian BTKP - Penyiapan - Operasional			
2.	Revitalisasi Peran ADPEL/KAKANPEL Selaku Koordinator Penegakan Hukum Keselamatan Pelayaran di Daerah Lingkungan Kerja / Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (Sosialisasi ketentuan dalam undang-undang yang ada)	Meningkatnya Eksistensi ADPEL/KAKANPEL Selaku Koordinator Penegakan Hukum Keselamatan Pelayaran diantara unit terkait di DLKR/DLKP Pelabuhan (Bea Cukai, KPPP, Imigrasi, Karantina).			

Tabel 8.6**Rencana Tindak Lanjut Dalam Restrukturisasi BUMN**

No.	Rencana Tindak	Target/Sasaran	2007	2008	2009
1.	Restrukturisasi dan reformasi kelembagaan Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)	Terlaksananya restrukturisasi dan reformasi kelembagaan BKI sehingga dapat berdiri sendiri sebagai lembaga non profit. •Kajian Sumber Daya BKI (SDM, Fasilitas, Keuangan) •Selesainya Restrukturisasi dan Reformasi BKI • BKI lebih independen dan profesional dalam rangka mendapat pengakuan di IACS			
2.	Mewajibkan operator pelabuhan (Pelindo) melengkapi peralatan safety dan persyaratan sterilisasi daerah pelabuhan.	Peningkatan keamanan dan keselamatan			

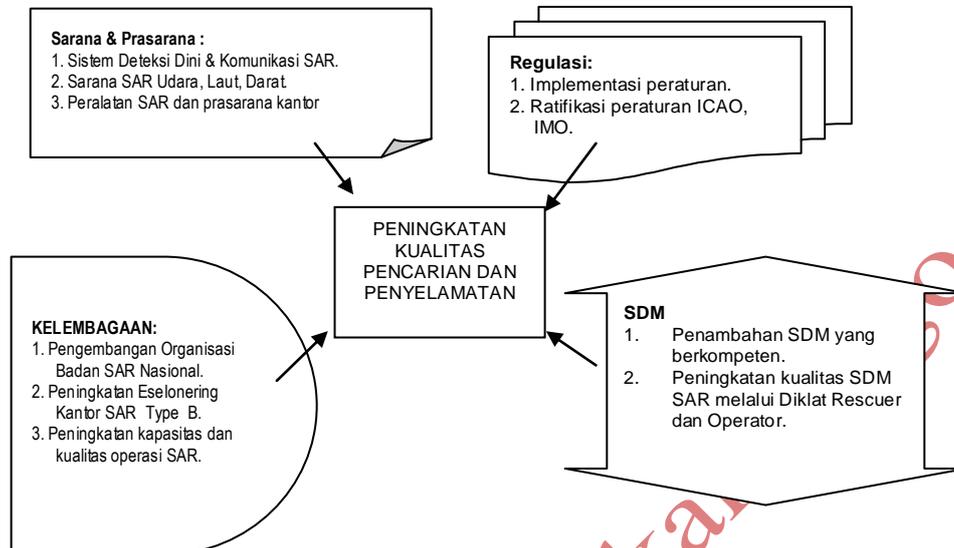
Tabel 8.7**Rencana Tindak Lanjut Dalam Masyarakat**

No.	Rencana Tindak	Target/Sasaran	2007	2008	2009
1.	Sosialisasi bidang keselamatan pelayaran - Sosialisasi tentang barang / bahan berbahaya	Meningkatnya pengetahuan dan pemahaman masyarakat terhadap keselamatan pelayaran Terciptanya kesadaran masyarakat terhadap keselamatan pelayaran.			
2.	Membuka kotak pengaduan (web site dan SMS) masyarakat, konsumen dan operator	Menampung aspirasi masyarakat untuk peningkatan kinerja pelayanan transportasi laut.			

8.2. Peningkatan Kualitas Pencarian Dan Penyelamatan

Kualitas pencarian dan penyelamatan ini terkait dengan kondisi pasca terjadinya kecelakaan dengan tujuan meminimasi jumlah korban. Peningkatan kualitas pencarian dan penyelamatan ini akan lebih terkait pada lembaga SAR (*safety and rescue*).

Dalam peningkatan keselamatan transportasi dari SAR, road map yang dikembangkan dapat dilihat dari Gambar dan Tabel berikut;



Gambar 8.3

Road Map Peningkatan Kualitas Pencarian Dan Penyelamatan

Tabel 8.8

Rencana Tindak Lanjut Dalam Regulasi

No.	Rencana Tindak	Target/Sasaran	2007	2008	2009
1.	Implementasi peraturan	Implementasi Hukum tentang SAR			
2.	Ratifikasi peraturan ICAO, IMO	Terlaksananya ratifikasi Peraturan ICAO, IMO			

Tabel 8.9
Rencana Tindak Lanjut Dalam Sarana dan Prasarana

No.	Rencana Tindak	Target/Sasaran	2007	2008	2009
1.	Sistem Deteksi Dini dan Komunikasi SAR	Terselenggaranya sistem komunikasi SAR yang terintegrasi	6 sub sistem	32 sub sistem	40 sub sistem
2.	Sarana SAR Udara	Tercapainya tingkat kecukupan (100%) sarana SAR Udara dalam mendukung pelaksanaan operasi SAR	6 unit	12 unit	14 unit
3.	Sarana SAR Laut	Tercapainya tingkat kecukupan (100%) sarana SAR Laut dalam mendukung pelaksanaan operasi SAR	32 unit	66 unit	100 unit
4.	Sarana SAR Darat	Tercapainya tingkat kecukupan (100%) sarana SAR Darat dalam mendukung pelaksanaan operasi SAR	5 unit	59 unit	113 unit
5.	Peralatan SAR	Tercapainya tingkat kecukupan (100%) peralatan pendukung operasi SAR		252 set	504 set
6.	Prasarana Kantor	Terbangunnya Kantor SAR dalam mendukung operasi SAR	3 lokasi	15 lokasi	71 lokasi

Tabel 8.10
Rencana Tindak Lanjut Dalam Sumber Daya Manusia

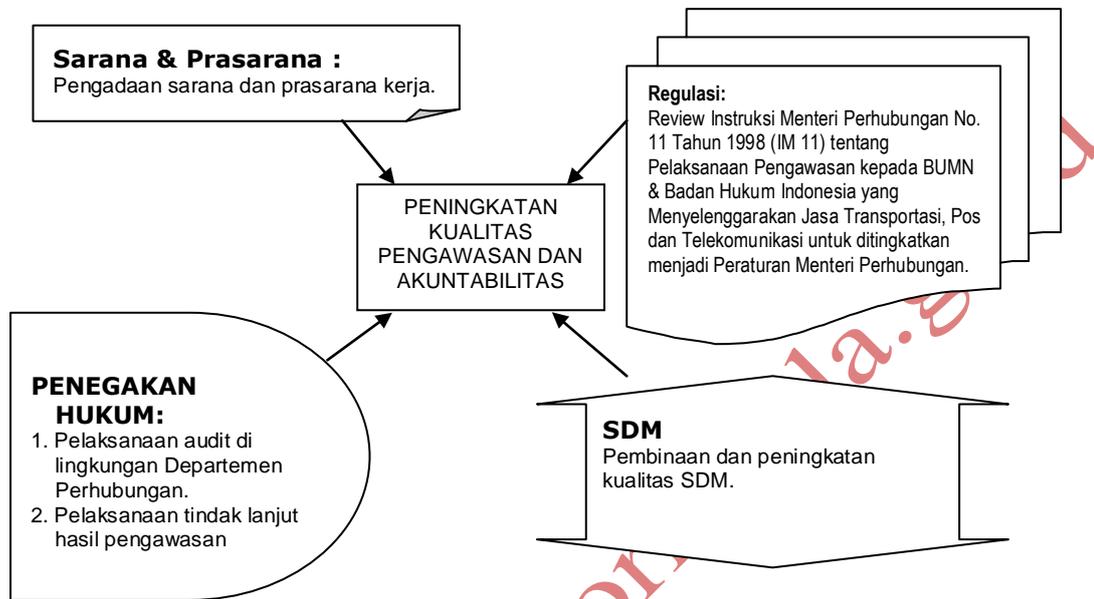
No.	Rencana Tindak	Target/Sasaran	2007	2008	2009
1.	Penambahan SDM yang berkompeten	Tercapainya tingkat kecukupan (100%) SDM operasi SAR	1.100 org	2.028 org	2.956 org
2.	Peningkatan kualitas SDM SAR melalui Diklat Penataran Rescuer dan Operator	Tercapainya tingkat keandalan(100%) SDM SAR	40 org	226 org	1.512 org

Tabel 8.11
Rencana Tindak Lanjut Dalam Kelembagaan

No.	Rencana Tindak	Target/Sasaran	2007	2008	2009
1.	Pengembangan Organisasi Badan SAR Nasional	Terbentuknya organisasi Badan SAR Nasional yang profesional • Persiapan • Operasional			
2.	Peningkatan Eselonering Kantor SAR Type B	Tercapainya tingkat keandalan (100%) Kantor SAR Type B		18 kantor	
3.	Peningkatan kapasitas dan kualitas operasi SAR.	a. Terbentuknya Kantor SAR baru. b. Terbentuknya Pos SAR baru.		12 kantor 56 pos	

8.3. Peningkatan Kualitas Pengawasan Dan Akuntabilitas

Dalam peningkatan keselamatan transportasi dari aspek pengawasan dan akuntabilitas, road map yang dikembangkan dapat dilihat dari Gambar dan Tabel berikut;



Gambar 8.4

Road Map Peningkatan Kualitas Pengawasan Dan Akuntabilitas

Tabel 8.12

Rencana Tindak Lanjut Dalam Regulasi

No.	Rencana Tindak	Target/Sasaran	2007	2008	2009
1	Review Instruksi Menhub No. 11 Tahun 1998 (IM 11) tentang Pelaksanaan Pengawasan Kepada Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Dan Badan Hukum Indonesia Yang Menyelenggarakan Jasa Transportasi, Pos Dan Telekomunikasi untuk ditingkatkan menjadi Peraturan Menhub	Terciptanya payung hukum yang lebih kuat dalam pelaksanaan audit keselamatan dan pelayanan transportasi			

Tabel 8.13**Rencana Tindak Lanjut Dalam Penegakan Hukum**

No.	Rencana Tindak	Target/Sasaran	2007	2008	2009
1.	Pelaksanaan audit di lingkungan Dephub	Terwujudnya : a. Pelaksanaan audit komprehensif dan operasional b. Pelaksanaan audit fisik c. Pelaksanaan audit tertentu d. Pelaksanaan audit khusus e. Pelaksanaan audit keselamatan dan pelayanan transportasi f. Pemantauan dan Evaluasi angkutan/transportasi			
2.	Pelaksanaan tindak lanjut hasil pengawasan BPK-RI, BPKP dan Itjen	Tercapainya hasil tindak lanjut sesuai ketentuan			

Tabel 8.14**Rencana Tindak Lanjut Dalam Sarana dan Prasarana**

No.	Rencana Tindak	Target/Sasaran	2007	2008	2009
1.	Pengadaan sarana dan prasarana kerja	Pengadaan alat bantu audit			

Tabel 8.15**Rencana Tindak Lanjut Dalam Sumber Daya Manusia**

No.	Rencana Tindak	Target/Sasaran	2007	2008	2009
1.	Pembinaan dan peningkatan kualitas SDM	Terwujudnya : a. Pelaksanaan diklat teknis b. Pelaksanaan diklat fungsional c. Pelatihan di Kantor Sendiri (PKS) d. Bantuan Tugas Belajar (Diklat Dalam & Luar Negeri)			

BAB IX

KASUS KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI LAUT

Dibawah ini ada satu kasus yang terkait dengan keselamatan dan keamanan transportasi laut, pada pembelajaran ini peserta diminta untuk menanggapi dengan bekal hasil pembelajaran yang baru diterima.

Tatacara pelaksanaan penyelesaian kasus, sebagai berikut :

1. Pelaksanaannya sesuai dengan Tujuan Pembelajaran Khusus
2. Membentuk 2 kelompok yang membahas kecelakaan dan keamanan Transportasi Laut.
3. Setiap kelompok menunjuk pembicara atas hasil pembahasan masing-masing kelompok.
4. Sifat pembahasan interaktif dan diseminarkan

Materi Kasus berdasarkan kelompok kerja sebagai berikut :

Kelompok Transportasi Laut

Kasus 1 :

Date of Accident : 20 Agustus 2007

Nama Kapal : Nexitor II

Jenis Kapal : Landing Craft Tank (LCT)

Tahun Pembuatan : Tahun 2007

Location : Perairan Balikpapan

Accident Description:

Pada tanggal 19 Agustus 2007 Kapal selesai dalam pembuatannya dan berlayar dari Galangan menuju Handil (20 mil dari Balikpapan) dengan diawaki oleh 13 orang ABK termasuk Nahkoda, disamping itu terdapat 7 orang pengikut diatas kapal yang berfungsi sebagai Mekanik dari peralatan yang diangkut. Kapal LCT ini mengangkut perlengkapan pengeboran minyak yang dioperasikan untuk perairan jarak dekat yang tidak berombak besar. Kecelakaan Kapal LCT itu

tenggelam akibat cuaca buruk yang terjadi mengakibatkan gelombang besar yang mengakibatkan lasing yang mengikat material dalam LCT Nexitor II putus, menyebabkan barang yang dimuat bergeser ke salah satu sisi kapal. Ombak terus menghantam Kapal yang baru saja diluncurkan dari galangan di Kariangu itu akhirnya terbalik yang kemudian menewaskan dua orang mekanik drilling.

Kelompok Transportasi Laut

Kasus 2 :

Date of Accident : 7 Juli 2005
Nama Kapal : KMP Digul
Jenis Kapal : *Semi Roll-On-Roll-Of (RORO) Ferry*
Tahun Pembuatan : Tahun 1995
Location : Lintasan Merauke – Tanah Merah

Accident Description:

KMP DIGUL adalah kapal penyeberangan milik PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) yang dioperasikan untuk pelayaran perintis dengan rute Merauke - Kiman - Bade - Getentiri -Tanah Merah. Pada hari Kamis, tanggal 7 Juli 2005 pukul 23.00 WIT KMP DIGUL sewaktu berlayar pada lintasan Merauke - Tanah Merah telah mengalami musibah dan tenggelam di perairan Lautan Arafura pada posisi $08^{\circ} 33' 00'' S - 140^{\circ} 06' 50'' T$ (12 mil dari Desa Ongari). KMP DIGUL bertolak dari pelabuhan umum Kelapa Lima Merauke Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Merauke pada hari Kamis tanggal 7 Juli 2005 pukul 19.00 WIT dengan muatan alat - alat berat dan penumpang, dengan jumlah berat seluruhnya yang tercatat dalam manifest 150,55 ton termasuk 35 orang penumpang dan 13 ABK.

Catatan : berdasarkan laporan posko musibah KMP DIGUL Merauke terdapat 218 orang yang dilaporkan hilang. Setelah \pm 2 jam meninggalkan pelabuhan (\pm pukul 21.00 WIT) kapal melintasi Bouy luar pelabuhan Kelapa Lima Merauke, cuaca berubah buruk dengan angin timur berkecepatan 11-15 knot dan ombak besar setinggi 2-3 meter menghantam kapal dari arah lambung kiri. Hantaman ombak

tersebut mengakibatkan masuknya air ke atas geladak dan menggenangi kamar mesin melalui ventilasi udara sehingga mengakibatkan generator, mesin kemudi, mesin induk tidak berfungsi serta kemampuan stabilitas dan daya apung cadangan kapal mengalami penurunan. Seluruh muatan tidak bisa diselamatkan, 15 penumpang termasuk 2 ABK selamat dan 78 penumpang meninggal termasuk 11 ABK. Dengan tidak ditemukannya data material KMP DIGUL yang tenggelam pada kedalaman ± 12 meter, maka berdasarkan hasil penelitian, KNKT berpendapat tenggelamnya KMP DIGUL kemungkinan disebabkan cuaca buruk pada saat berlayar yang menyebabkan masuknya air ke geladak kapal dan kamar mesin sehingga mengakibatkan stabilitas kapal mengecil dan daya apung cadangan kapal mengalami penurunan. Pada akhir laporan ini, KNKT akan memberikan rekomendasi kepada Menteri Perhubungan dengan harapan dapat dijadikan dasar di dalam pembuatan kebijakan guna peningkatan keselamatan pelayaran pada masa yang akan datang di Indonesia pada umumnya dan Merauke khususnya.

<http://www.b.c>

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Litbang Hubungan Laut, Departemen Perhubungan, 2004. *Studi Manajemen Pengamanan Pelabuhan*. Jakarta.
- Departemen Perhubungan, 2007. *Road Map Peningkatan Keselamatan Transportasi Nasional*. Jakarta. www.dephub.go.id
- Direktur Perkapalan dan Kepelautan, 2007 *Kebijakan Penanggulangan Kecelakaan Kapal Di Masa Mendatang*, Jakarta.
- Gerilyanto, T.W. SH, M.Mar, Mahkamah Pelayaran, 2007. *Analisa Fakior Penyebab Kecelakaan*.
- Hudson, P.T.W., Wagenaar, W.A., Reason, J.T., Groeneweg, J., Meeren, R.W. van der, & Visser, J.P. *Enhancing safety in drilling: Implementing TRIPOD in a desert drilling operation*. SPE paper 23248, First Intemational Conference on Health, Safety and Environment, The Hague, The Netherlands, 10-14 November 1991.
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2007 Tentang Tim Nasional Untuk Evaluasi Keselamatan Dan Keamanan Transportasi
- Reason J.T *Managing the Risks of Organizational Accidents*. Aldershot, UK: Ashgate Publishing Co; 1997.
- Reason, J.T. *Generic Error-Modelling System (GEMS): A Cognitive Framework for Locating Common Human Error Forms*. In J. Rasmussen, K. Duncan & J. Leplat (eds.), *New Technology and Human Effor*. New York: Wiley; 1987
- Reason, J.T. *Human Error*. Cambridge: Cambridge University Press; 1990.
- Reason, J.T. *Too little and too late: a commentary on accident and incident reporting systems*. In T.W. van der Schaaf, D.A. Lucas & A.R. Hale (eds.), *Near Miss Reporting as a safety tool* (pp. 9-26). Oxford: Butterworth Heinemann; 1991
- Situs Australia Transpotation Safety Bureau. www.atsb.Qov.au
- Situs National Transportation Safety Board. www.ntsب.aov
- Vuuren W. van. (1998), *Organisational failure - an exploratory study in the steel industry and the medical domain*. PhD.thesis. TU Eindhoven. Eindhoven, The Netherlands.
- Wagenaar, W.A., Hudson, P.T.W., & Reason, J.T. *Cognitive failures and accidents*. *Applied Cognitive Psychology*, 4, 273-294; 1990.

MATERI
KESELAMATAN DAN KEAMANAN
DI BIDANG TRANSPORTASI LAUT

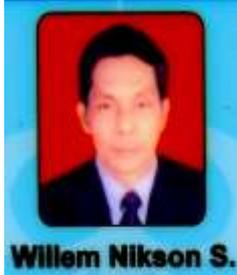
Memahami secara tekun dan benar serta kemauan untuk terus belajar, membaca dan mengimplementasi ajaran ini diharapkan dapat memperkecil tingkat kecelakaan transportasi laut.

Bagi para pengguna jasa pelayanan transportasi laut tidak ada kompromi dan tawar-menawar untuk tidak mempersiapkan, memenuhi, dan melaksanakan apa yang sudah menjadi ketentuan baku atas keselamatan dan keamanan transportasi laut. Siapapun tidak ada yang menginginkan akan kejadian serius yang dialami bangsa Indonesia atas musibah, kecelakaan transportasi laut yang merenggut jiwa manusia, harta dan benda. Oleh karena itu memahami, menyadari, kemauan untuk tidak terulang lagi kejadian tersebut hanya dengan secara terus menerus mau belajar dari segala aspek termasuk bagaimana kita memahami isi materi Keselamatan dan Keamanan Transportasi laut Nasional dalam Buku ini.

Berbagai teori dan konsep atas kegagalan dan permasalahan keselamatan dan keamanan transportasi laut tertuang dalam buku ini, dan pada prinsipnya berlaku disegala bidang dalam rangka memperkecil faktor-faktor yang mempengaruhi atau penyebab terjadinya kecelakaan transportasi secara umum dan secara khusus transportasi laut.

Buku ini mencoba menuangkan secara singkat dan sederhana bagaimana cara menggunakan memahami keselamatan dan keamanan transportasi laut dari berbagai sisi diantaranya kebijakan, teori dan konsep atas kegagalan dan permasalahan, dan tertuang juga kasus kegiatan jasa transportasi laut yang dapat dipakai sebagai bahan *brainstorming* kelompok. Untuk itu dianjurkan banyak membaca buku-buku keselamatan dan keamanan transportasi laut, kebijakan internasional di bidang maritim dan kebijakan nasional di bidang transportasi laut, dalam mempermudah memahami materi ini.

OTOBIOGRAFI PENULIS



Willem Nikson. S: Pria kelahiran Jakarta, tanggal 16 Oktober 1953 ini awalnya adalah sebagai Pelaut bertugas di PT. Gesuri Lloyd dan masuk lingkungan pemerintahan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Departemen Perhubungan RI (1982-1993) sebagai Nakhoda pada Divisi Pengerukan Tg.Priok Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan. Pengabdian yang ditekuninya saat ini pada Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Departemen Perhubungan RI (1993– Sekarang) berhasil mencapai jenjang karir tertinggi pejabat fungsional Ahli Peneliti Utama (APU). Pengabdian profesi peneliti dengan memperluas wawasan di dalam negeri antara lain sebagai tim asistensi ad.hoc 2 DPD-RI RUU Kepelabuhanan tahun 2006, Tim Asistensi Komisi V DPR-RI RUU Pelayaran tahun 2007, Tim Ahli/Pakar Pokja Keselamatan dan Keamanan Maritim. Beliau juga sebagai Dosen Sekolah Tinggi Manajemen Transpor Trisakti-Jakarta. Jenjang Pejabat Fungsional Tertinggi sebagai Ahli Peneliti Utama Bidang Perhubungan Laut diawali sebagai alumnus Akademi Ilmu Pelayaran (AIP) tahun 1979, S1 Sekolah Tinggi Teknologi Kelautan Hatawana-Jakarta 1992, S2 STIE Jakarta 1997.



FX. Eddy Santoso : Pria kelahiran Malang Jawa Timur , 6 April 1951, ini adalah Sarjana Politik UT Jakarta. Berangkat dari latar belakang pengalaman yang lengkap, kiprah yang bersangkutan diberbagai kapal & staf di lingkungan kemaritiman. Pengabdian lainnya antara lain di lingkungan staf Kodikal, Kolinlamil dan Markas Besar TNI-AL, dan terakhir di Bakorkamla. Adapun pengalaman pendidikan dimulai dari AAL tahun 1976, Secapa tahun 1985, Seskoal tahun 1992, Sesko ABRI tahun 1998 dan Lemhanas RI tahun 2005, serta S-1 Fisip UT. Pengalaman pendidikan di luar negeri yaitu di Belanda, CTT OPS School tahun 1987 dan NBCD School tahun 1988. Terakhir ke Jepang pada Nopember 2009 dalam rangka mengawali pembentukan Indonesia Sea and Coast Guard (ISCG) dengan mengikuti program pelatihan Sistem Keamanan dan Keselamatan Laut bagi Pendamping (staf) yang diselenggarakan JICA bekerjasama dengan JCG.



Rathoyo Rasdan : Pria kelahiran Pemalang, Jawa Tengah, ini mempunyai latar belakang pengalaman yang cukup menarik. Di lingkungan Pemerintahan, beliau pernah berkiprah di Kementerian Negara Koperasi dan Usaha Kecil Menengah serta Kementerian Negara Riset dan Teknologi. Dan sekarang ini mengabdikan dirinya di Badan Koordinasi Keamanan Laut. Untuk memperluas wawasan tentang Keselamatan dan Keamanan Laut yang sedang ditekuninya, berbagai seminar, training, dll telah diikuinya, antara lain Heads of Asian Coast Guard Agencies Meeting, Singapore (2007), Maritime Law Enforcement, Japan (2008), Western Pacific Naval Symposium, Singapore (2008), Coast Guard System, Japan (2008), Penegakan Hukum dan Keamanan Laut, Jakarta (2009). Sebagai Dosen Pasca Sarjana di salah satu universitas di Jakarta, beliau melanjutkan S2-nya di Cleveland State University, Ohio, USA tahun 1991. Untuk menyegarkan keilmuannya, mulai awal tahun 2009 beliau mengikuti Program Doktor Manajemen Bisnis dengan konsentrasi Pengembangan SDM bidang keselamatan dan keamanan laut.



Capt. Hengki Supit. Lahir di Tondano, Minahasa, 24 November 1939. Alumnus Akademi Ilmu Pelayaran (AIP) di Jakarta tahun 1964 ini sejak tahun 1965 aktif bekerja di kepelabuhanan di Indonesia. Terakhir beliau sebagai Adminstrator Pelabuhan Ambon Maluku (1994- 1996). Selanjutnya mengabdikan dirinya sebagai Ketua Bidang Organisasi Kebariawan Kosgoro Jakarta, Konsultan PT. Pelayaran Bintang Baruna Sakti/Dina Shipping Batam/Singapura di Sekupang Batam, Ketua Pembina Yayasan Pendidikan Maritim Indonesia (YPMI) Batam dan Staf Ahli Khusus Bidang Hukum & Perundang-Undangan DPP INSA Jakarta. Sejak 1965 – 2003, berbagai kursus juga telah diikutinya anantara lain Kursus Pemeriksa di Laut di Komando Operasi Kapal Cepat Kodamar III Tanjung Priok, Fire Fighting Port of Singapore Authority di Singapore, Port Security di Port of London Authority Inggris, United State Coast Guard di Amerika Serikat, Maritime Administration Search and Rescue di Karaci Pakistan, Maritime Safety and SAR Communication Japan Coast Guard di Tokyo, dan Latihan dan Uji Coba International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code 2002 di Surabaya.



Irwan Sumadji: Lahir di Jakarta, 22 Oktober 1955. Beliau mengawali kakrirnya sebagai PNS kemudian mengundurkan diri aktif diberbagai kegiatan di bidang pendidikan, bisnis dan penelitian-konsultan. Yang bersangkutan merupakan salah satu pengagas Konsep Hexagonal Pengembangan Ekonomi Lokal yang dikembangkan Bappenas dalam pembangunan daerah, dan peneliti, pemerhati dan pendidik Small Medium Enterprise di Indonesia, sangat aktif dalam pemberdayaan ekonomi kerakyatan berbasis teknologi. Menyelesaikan pendidikan pada Sarjana Geografi Universitas Indonesia dan Doktorandus Geografi dengan spesialisasi Regional Ekonomi pada Universitas Indonesia, kemudian memperdalam pada program sertifikasi Management Bussiness Administration yang diselenggarakan IPPM Jakarta, dan meraih gelar Magister Ekonomi pada Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Disertasi pada gelar tertinggi Doktor Manajemen diraih pada Universitas Negeri Jakarta. Sekarang aktif sebagai Peneliti Senior di P2M Mesin FTUI, merupakan mantan middle dan top manajemen diberbagai perusahaan bisnis nasional dan multinasional, hingga saat ini disamping berkedudukan sebagai tenaga pengajar di almaternya pada tahun 1985-1986 Departemen Geografi Universitas Indonesia dan berbagai perguruan tinggi lainnya hingga sekarang, beliau mencapai karir pendidikan sebagai Dekan Fakultas Ekonomi PTS di Jakarta dan Wakil Rektor PTS di Bogor. Saat ini beliau aktif sebagai fasilitator program One Village One Product dan Kluster-Value Chain, disamping sedang mempersiapkan berbagai buku teks untuk mahasiswa program Magister Ilmu Ekonomi dan Manajemen.



Retno Windari. Lahir di Jakarta 12 Maret 1968, menyelesaikan pendidikan S1 jurusan Hukum Internasional dari Universitas Indonesia tahun 1991. Melanjutkan *study* di World Maritime University, Malmo – Swedia dan menyelesaikan M.Sc di bidang *Maritime Affairs* tahun 2001. Kemudian mengikuti *Ocean Governance Study* di Dalhousie University, Canada tahun 2003. Terakhir menyelesaikan *Graduate Diploma study* bidang *Port and Maritime Management* di National University of Singapore tahun 2004. Pernah bekerja selama 12 tahun di Departemen Perhubungan (1996 - akhir 2007). Pengalaman kerja luar negerinya termasuk menjadi staf Atase Perhubungan pada KBRI London (2001-2002), sebagai anggota tetap Delegasi Indonesia pada berbagai pertemuan internasional, negosiasi, konferensi, dll di Asia, Australia, Eropa, Amerika Utara dan Afrika; sebagai penanggung jawab dan narasumber dalam berbagai pertemuan internasional, misi-misi bantuan teknis dan pelatihan yang diselenggarakan di Indonesia. Aktivitas sekarang selain sebagai narasumber di Bakorkamla juga aktif sebagai Konsultan International Maritime Organization (IMO) untuk *Technical Assistance* bidang *Maritime Safety Administration*.



Safaat Widjajabrata: Pria, lahir di Subang, Jawa Barat, pada tanggal 25 Agustus 1939. Latar belakang pendidikannya adalah akuntan lulusan Institut Ilmu Keuangan, Departemen Keuangan. Menapak karir dari bawah, dimulai dari asisten akuntan, ajun akuntan dan akuntan pada Direktorat Jendral Pengawasan Keuangan Negara, Departemen Keuangan yang kemudian berubah menjadi Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP). Di BPKP ini pernah menduduki berbagai jabatan antara lain Kepala Perwakilan Propinsi Sulawesi Tengah, Direktur Perencanaan, Kepala Perwakilan Provinsi DKI Jakarta Raya, dan setahun sebelum pensiun menjabat sebagai Kepala Pusdiklat BPKP. Setelah pensiun dia lebih aktif di organisasi profesinya, yaitu Ikatan Akuntan Indonesia, sebagai Ketua IAI Wilayah Jakarta, 1998 – 2002 dan Anggota Majelis Kehormatan, Ikatan Akuntan Indonesia, 2002 – sekarang.



Begi Hersutanto: lahir di Surabaya pada 1 Januari 1976, adalah Sarjana Hukum dari Fakultas Hukum, Universitas Airlangga (1999), dan melanjutkan studinya ke program S-2 di bidang Hubungan Internasional dengan kekhususan pada bidang Diplomasi dan Studi Pertahanan di City University of New York, City College of New York (2004). Semenjak tahun 2004 sampai dengan akhir awal 2008, beliau bekerja sebagai peneliti bidang Hubungan International di Centre for Strategic and International Studies (CSIS), Jakarta. Pada tahun 2005-2006, atas undangan dari Association for the Promotion of International Cooperation (APIC), Tokyo, dan Ushiba Memorial Program, Tokyo) beliau melakukan penelitian di Tokyo tentang Prospect Pembentukan Komunitas Asia Timur. Saat ini beliau adalah Staf Ahli Komisi I bidang Pertahanan, Dosen Tetap di President University, Faculty of Business and International Relations, JABABEKA, serta aktif sebagai Direktur Eksekutif, Indonesian Institute for Strategic Studies (IISS), Jakarta.



Tati Sri Haryati, kelahiran Kuningan, Jawa Barat, tanggal 4 Juli 1959, telah berkiprah di lingkungan pemerintahan di Sekretariat Dewan Pertimbangan Agung RI sejak tahun 1982 – 2004 dan sejak tahun 2004 sampai sekarang mengabdikan dirinya di Sekretariat Wakil Presiden RI, Sekretariat Negara. Untuk memperluas wawasan, telah mengikuti berbagai latihan, penataran dan forum diskusi antara lain Seminar on Law Enforcement at Sea Training Course di Ningbo, Republik Rakyat China (Tahun 2008), alumnus Sekolah Tinggi Publistik, Jakarta tahun 1986



Elva Susanti : Kelahiran Bukittinggi tanggal 20 Maret 1975, latar belakang pendidikan : Sarjana Ekonomi Jurusan Manajemen Universitas Muhammadiyah Yogyakarta tahun 2000 dan Akta IV tahun 2005. Pendidikan Non Formal kursus Brevet A & B pada lembaga PPA UMY tahun 2000. Pada tahun 2001-2003 bekerja di perusahaan Jerman di Lobam Bintan Kep. Riau. Dan sekarang menjadi Staf Badan Koordinasi Keamanan Laut sebagai Staf Administrasi Tenaga Ahli Bidang

Dikkamla.



Tridea Sulaksana, SH: Kelahiran Surabaya, 07 Oktober 1984, latar belakang pendidikan Sarjana Hukum Jurusan Hukum Perdata di Universitas Pasundan Bandung tahun 2008. Pengalaman Pekerjaan : bekerja di Kantor Notaris/PPAT Riena Sabrina, SH Bandung sebagai Karyawan tahun 2005 – 2007, Perusahaan Swasta bergerak di bidang Entertainment tahun 2007 – 2009, Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) sebagai Staf Administrasi

Tenaga Ahli di Bidang Pengembangan Wilayah.

<http://www.bakorkamla.go.id>