

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Angkutan laut merupakan salah satu bagian dari transportasi yang sering kali di gunakan oleh masyarakat Indonesia. Transportasi laut tidak dapat dipisahkan dengan transportasi lainnya untuk menghadapi perubahan yang akan datang, karena transportasi laut itu sendiri memiliki karakteristik mampu melakukan pengangkutan terhadap penumpang ataupun barang secara berlipat-lipat. Transportasi laut juga dapat menjadi sarana dalam menghubungkan dan menjangkau suatu wilayah kemudian dengan yang lainnya yang dapat diakses melalui perairan atau laut, sehingga dengan mudahnya wilayah yang terjangkau oleh transportasi laut, wilayah tersebut mempunyai potensi yang kuat untuk dikembangkan. Perannya sangat baik dalam lingkup nasional karena mampu mendorong dan menunjang pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan hidup masyarakat sesuai dengan mandat Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Jarak tempuh yang dimiliki kapal juga jauh meskipun waktu yang ditempuh sangat lama dibandingkan transportasi lainnya. Dalam pelaksanaannya, sebuah pelayaran memiliki tujuan tertentu seperti:

- a. Mempermudah aktivitas kegiatan perpindahan penumpang dan barang melalui jalur perairan dengan menjunjung tinggi peraturan melindungi angkutan didalam perairan agar memperlancar kegiatan perekonomian di Indonesia,
- b. Menumbuhkan jiwa yang lebih kebaharian,

- c. Menjunjung tinggi kedaulatan Indonesia,
- d. Meningkatkan daya saing melalui cara mengembangkan industri angkutan perairan laut nasional,
- e. Menjunjung, menggerakkan, serta mendorong pencapaian untuk pembangunan nasional,
- f. Memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa untuk mewujudkan Wawasan Nusantara,
- g. Meningkatkan ketahanan Negara.

Jenis angkutan perairan yang ada di Indonesia sangat bermacam-macam, berikut ini beberapa jenis angkutan perairan yang ditetapkan oleh Undang-undang Republik Indonesia nomor.17 tahun 2008 yaitu:

- a. Angkutan Laut,
 - Angkutan laut dalam negeri merupakan angkutan laut yang melakukan kegiatan pengangkutan di Indonesia dijalankan oleh perusahaan angkutan laut nasional, memiliki awak kapal yang berkewarganegaraan Indonesia dan berbendera Indonesia.
 - Angkutan laut luar negeri, merupakan angkutan laut yang melakukan pengangkutan dari maupun ke luar negeri, yang dilakukan oleh perusahaan angkutan laut baik nasional maupun asing dengan kapal asing maupun kapal berbendera Indonesia. Perusahaan angkutan laut asing wajib menunjuk perwakilannya agar dapat melakukan pelayaran dari atau ke pelabuhan Indonesia yang terbuka agar dapat melakukan perdagangan luar negeri secara terus-menerus.

- Angkutan laut khusus, yaitu kegiatan pengangkutan yang dilakukan oleh badan usaha yang bertujuan untuk menunjang usaha pokok yang ditujukan untuk kepentingan sendiri dengan menggunakan kapal yang berbendera Indonesia yang memiliki persyaratan yang telah ditetapkan.
 - Angkutan laut pelayaran-rakyat. Aktivitas angkutan laut ini merupakan usaha dari masyarakat yang masih bersifat tradisional. Kegiatan pelayaran-rakyat dilakukan oleh warga Negara Indonesia ataupun badan usaha yang menggunakan kapal dengan bendera Indonesia yang memenuhi persyaratan seperti diawaki oleh awak kapal yang memiliki kewarganegaraan Indonesia.
- b. Angkutan sungai dan danau,
- Jika kegiatan dilakukan di dalam negeri, angkutan ini dilakukan oleh orang atau perseorangan yang merupakan warga negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan yang telah ditentukan serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia. Sedangkan yang dilakukan antar Indonesia dengan negara tetangga akan dilakukan berdasarkan dengan perjanjian yang telah dibuat oleh kedua belah pihak.
- c. Angkutan penyebrangan.
- Kegiatan ini yang dilakukan di dalam negeri di operasikan oleh badan usaha yang memiliki kapal berbendera Indonesia dan memenuhi persyaratan, serta awak kapalnya berkewarganegaraan Indonesia. Sedangkan yang dilakukan dengan Negara tetangga, baru dapat dilakukan jika sudah ada perjanjian

antara pihak Pemerintahan Indonesia dan pemerintah yang bersangkutan, dan hanya dapat dilakukan oleh kapal berbendera Indonesia dan atau kapal dengan bendera Negara yang telah melakukan perjanjian dengan Indonesia (dephub, 2008).

Angkutan umum bekerja secara strategis dalam mendukung tugas pemerintahan mendukung mobilitas manusia dan barang ke seluruh pelosok nusantara. Bentuk transportasi laut sebagai bagian Sistem transportasi nasional berperan penting dalam program diseminasi nasional menghubungkan sebuah pulau pulau lain sehingga distribusi barang dan Penumpang dapat melakukan perjalanan dengan lancar dan sampai tujuan mencapai pemerataan pembangunan berkelanjutan dan terintegrasi serta tidak terfokus pada area tertentu.

Karena transportasi laut sering digunakan oleh masyarakat, sistem keamanan serta keselamatan pelayaran sangatlah menjadi faktor penting yang harus diperhatikan dan diterapkan dengan sangat baik. Hal tersebut juga sebagai dasar tolak ukur pada saat pengambilan keputusan dalam menentukan kelayakan suatu kapal untuk melakukan sebuah pelayaran. Hal-hal yang wajib di perhatikan yaitu sarana dan prasarana yang di miliki kapal, yaitu sistem navigasi kapal, dan sumber daya manusia yang terlibat dalam kapal tersebut yang akan melakukan pelayaran.

Pentingnya sebuah jasa angkutan laut harus dipadukan dengan upaya pencegahan dan penanggulangan kecelakaan pelayaran guna mencapai tingkat keselamatan penumpang dan barang yang layak. Transportasi laut Indonesia perlu ditingkatkan dari segi keselamatan. Sering kali masih terjadi kecelakaan di laut yang merenggut nyawa dan harta benda. Akar penyebab pastinya belum ditanggapi

secara serius, sehingga pengguna jasa angkutan laut selalu diintai oleh marabahaya. Baru-baru ini, masyarakat menaruh banyak perhatian pada keselamatan kapal penyebrangan karena serangkaian kecelakaan yang tampaknya terjadi di beberapa lokasi. Oleh karena itu, aspek keselamatan merupakan persyaratan desain yang paling penting untuk penggunaan alat transportasi ini. Pencapaian tingkat keamanan yang tinggi memerlukan interaksi berbagai pemangku kepentingan, baik pemerintah, swasta maupun masyarakat umum. Tingginya angka kecelakaan penyebrangan saat ini harus menjadi perhatian semua pihak, masyarakat harus berpartisipasi aktif dalam mendukung terwujudnya sistem keselamatan kapal dan penumpang serta barang yang diangkut.

Pada umumnya seluruh pengguna sarana transportasi laut di Indonesia senantiasa sangat mengutamakan masalah keamanan dan keselamatan, yang kemudian selanjutnya baru diikuti dengan aspek lainnya seperti biaya yang terjangkau, kecepatan, ketepatan waktu, dan aspek kenyamanan. Terjadinya kecelakaan kapal seperti tenggelam, terbakar, dan sebagainya merupakan permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan transportasi laut. Dalam upaya pelaksanaan guna meningkatkan keselamatan pelayaran ini, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (DJPL) telah mengeluarkan kebijakan dalam pencegahan kecelakaan kapal seperti membuat maklumat pelayaran tentang peningkatan pengawasan keselamatan pelayaran bagi kapal penumpang dan membuat maklumat tentang kondisi cuaca perairan di Indonesia seperti telegram perihal kesiapan cuaca buruk di laut (Ditjen Hubla, 2017).

International Maritime Organization (IMO) merupakan badan khusus di bawah naungan PBB yang menangani masalah-masalah kemaritiman dengan tugas utama yaitu untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran serta mencegah pencemaran lingkungan laut dari kapal-kapal. Aktivitas yang dilakukan IMO juga berkaitan dengan masalah hukum, termasuk masalah pertanggungjawaban dan kompensasi serta fasilitasi lalu lintas pelayaran internasional. Struktur Organisasi yang dimiliki oleh IMO terdiri dari *Assembly* (Majelis), *Council* (Dewan) dan 5 *Committee*, yaitu *Maritime Safety Committee*, *Marine Environment Protection Committee*, *Legal Committee*, *Technical Cooperation Committee* dan *Facilitation Committee*. Indonesia secara resmi menjadi anggota IMO sejak tanggal 18 Januari 1961. Pertama kali mencalonkan dan terpilih menjadi anggota Dewan IMO pada tahun 1973, untuk periode keanggotaan 1973-1975. Dua periode keanggotaan berikutnya yaitu 1975-1977 dan 1977-1979 Indonesia masih sebagai anggota Dewan IMO. Gagal menjadi anggota Dewan pada tahun 1979-1981 dan 1981-1983. Pada Sidang *Assembly* ke-13 yaitu pada tahun 1983, terpilih kembali menjadi anggota Dewan IMO dan selalu terpilih sampai saat ini (13 periode berturut-turut) (Laut, 2011).

Walaupun Indonesia sudah diakui sebagai negara kepulauan terbesar di dunia berdasarkan ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea -UNCLOS, 1982*), namun pengakuan tersebut masih harus diperjuangkan dalam berbagai forum internasional termasuk dalam sidang *Assembly* IMO. Hingga saat ini Indonesia telah meratifikasi 19 (sembilan belas) Konvensi IMO dan *Code*, yang merupakan aturan di bidang keselamatan

pelayaran, keamanan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut antara lain SOLAS 1974, MARPOL 73/78 Annex I dan II, *LOAD LINES* 66, *TONNAGE* 69, STP 71, STP *PROTOCOL* 73, INMARSAT OA AMANDEMEN, FAL 1965, CLC 69, *CLC Protocol* 92, *ISM CODE*, *ISPS CODE*, *IMDG CODE* dan lain-lain. Selain Konvensi IMO, Indonesia juga telah meratifikasi *Basel Convention* 1989, *Maritime Liens and Mortgages* 1993 dan *ILO Convention* 185 tentang Dokumen Identitas Pelaut. Implementasi konvensi-konvensi yang telah diratifikasi tersebut telah dielaborasi dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Untuk memenuhi standar keselamatan pelayaran, Indonesia juga telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 Tahun 2009 tentang *Non-Convention Vessel Standard*. Sebagai tindak lanjut Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 saat ini juga telah diterbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan. Di bidang perlindungan laut juga telah dikeluarkan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2006 tentang Keadaan Darurat Penanggulangan Tumpahan Minyak Tingkat Nasional (Laut, 2011).

Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada tahun 2013 mulai menerapkan peraturan tentang teknis dan standar operasional mengenai pelaksanaan kapal-kapal non-konvensi yang menggunakan bendera Indonesia (NCVS). Peraturan ini diterapkan selain karena mengikuti ketentuan yang telah ditetapkan oleh IMO (*International maritime Organization*) juga meningkatkan keamanan dan keselamatan kapal-kapal non-konvensi di Indonesia yang merupakan amanah dari Undang-undang No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran. Didalam undang-undang No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran tersebut

di jelaskan bahwa pemerintah diwajibkan untuk membuat peraturan mengenai bidang pelayaran yang mengatur tentang penetapan kebijakan umum maupun teknis. Peraturan tersebut berisi tentang penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, prosedur termasuk persyaratan keselamatan maupun keamanan pelayaran serta perizinan dan lain sebagainya.

Secara mayoritas, kapal non-konvensi di Indonesia merupakan kapal-kapal berbendera Indonesia yang memiliki bobot kurang dari 500 GT dan hanya berlayar di wilayah domestik. Indonesia memiliki lebih dari 51.000 kapal non-konvensi dengan *gross tonnage* (GT) kurang dari 500, standar kapal non-konvensi yang sesuai dengan aturan internasional ini sangat dibutuhkan oleh Indonesia. Standar kapal Non-konveksi di Indonesia yang memiliki bobot kurang dari 500 GT di atur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia, dan SK Dirjen Perhubungan Laut No. UM.008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia.

Dalam menjamin keselamatan berlayar kapal domestik, pemerintah Indonesia melalui kementerian perhubungan menetapkan standard kapal non-konvensi. Seperti yang dijelaskan sebelumnya peraturan ini mengatur berbagai hal terkait keselamatan berlayar meliputi konstruksi, peralatan, perlengkapan untuk keperluan keselamatan, permesinan dan kelistrikan, garis muat, perawakan, pengukuran kapal, dan juga manajemen operasional (RI, 2009).

Dengan adanya standard yang dimuat pada peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah Indonesia secara komprehensif sudah seharusnya menjawab berbagai

permasalahan yang mungkin terjadi pada pelayaran domestik. Berbagai ketentuan atau standard ini diharapkan memerikan dampak yang positif baik dalam hal keselamatan manusia, keperluan ekonomi melalui perdagangan, dan juga menjaga keutuhan lingkungan laut.

Namun, Kepulauan Riau masih menghadapi berbagai permasalahan pelayaran yang terus terjadi. Hal ini tentu merupakan ancaman serius baik bagi masyarakat dan juga aspek lainnya. Pada tahun 2022 misalnya, terjadi beberapa insiden yang menimpa kapal domestic yang bahkan memakan korban jiwa. Contoh yang dapat dilihat adalah seperti terjadinya kebakaran kapal. Hal ini tentunya sangat berkaitan erat dengan sistem keselamatan dan keamanan kapal tersebut. Kejadian kebakaran kapal yang terjadi di perairan Sekupang Batam, yaitu salah satu unit kapal feri Dumai Line 5. Pada insiden ini terdapat 1 anak buah kapal tewas dan 5 Orang Alami Luka Bakar (*Maulana, 2022*). Kasus yang sama pula terjadi di perairan Karimun dimana Kapal Kargo Kayu hangus terbakar. Kejadian tersebut memakan korban hingga 18 orang dimana 1 diantaranya dinyatakan meninggal dunia (*Junianto, 2022*).

Gambar 1.1 Kapal Feri Dumai Line 5 terbakar di Perairan Sekupang, Batam



Sumber: COMPAS.Com, 2023

Gambar 1.2 Nasib 18 abk kapal kargo kayu yang hangus terbakar di Karimun



Sumber: batamnews.co.id, 2023

Gambar 1.3 Kecelakaan kapal Tb Multi Sahabat 8 di wilayah Perairan Batu Ampar, Batam



Sumber: dephub.go.id

Kasus lain yang dapat dilihat adalah terjadinya kecelakaan kapal Tb. Multi Sahabat 8 di wilayah Perairan Batu Ampar, Batam (Portal, 2020). Untuk kecelakaan ini diakibatkan oleh permasalahan cuaca yang mempengaruhi ombak sehingga kapal mengalami karam. Dari berbagai kasus tersebut dapat dilihat bahwa permasalahan keselamatan di laut menjadi sesuatu yang yang harus diperhatikan khususnya oleh instansi pemerintah terkait. Hal ini juga tentunya berkaitan erat dengan bagaimana praktik keselamatan berlayar di perairan domestik Indonesia sesuai dengan ketentuan atau peraturan resmi yang dikeluarkan oleh pemerintah, termasuk didalamnya Stadar Kapal Non Konvensi (*Non Convention Vessel Standards*).

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas maka rumusan masalah penelitian ini, yaitu Bagaimana implementasi *Non-Convention Vessel Standards* (NCVS) dalam Prosedur Keselamatan Transportasi Laut di wilayah perairan pulau Bintan khususnya di pelabuhan Sri Bintang Pura pada tahun 2019-2022?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimana implementasi *Non-Convention Vessel Standards* (NCVS) dalam Prosedur Keselamatan Transportasi Laut di wilayah perairan pulau Bintan khususnya di Pelabuhan Sri Bintang Pura kota Tanjungpinang pada tahun 2019-2022.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan menjadi suatu bentuk kontribusi yang berkemanfaatan baik untuk peneliti sendiri dan juga perkembangan ilmu pengetahuan terlebih dalam studi hubungan internasional.

1.4.1 Manfaat Teoritis

- a. Dapat menjadi evaluasi dan peningkatan pengetahuan bagi pembaca dan peneliti dalam memahami sebagian dinamika keselamatan pelayaran khususnya di daerah perbatasan.
- b. Dapat mengetahui bagaimana bentuk upaya atau tindakan aktor dalam keselamatan pelayaran dan juga aspek konstitusi atau norma yang ada dalam tingkat sektoral maupun internasional.

1.4.2 Manfaat Praktis

a. Bagi Penulis

Dengan di buatnya penelitian ini saya sebagai penulis berharap dapat lebih memahami dan memperkaya ilmu pengetahuan mengenai bagaimana prosedur standar kapal non-konvensi dalam keselamatan transportasi laut yang diimplementasikan di pelabuhan- pelabuhan yang ada di Indonesia, terkhususnya di Pelabuhan Sri Bintang Pura Kota Tanjungpinang.

b. Bagi Pemerintah

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat menjadi penerang bagi pemerintah tentang bagaimana pengaruh prosedur standar

kapal non-konvensi dalam keamanan dan keselamatan transportasi laut untuk kapal-kapal yang memiliki bobot di bawah 500 GT di seluruh belabuhan khususnya yang ada di Pelabuhan Sri Bintang Pura, Tanjungpinang Kepulauan Riau.

c. Bagi Masyarakat

Dengan terselesaikannya penelitian ini masyarakat juga diharapkan untuk menjadi masyarakat yang sadar tentang keamanan dan keselamatan transportasi laut dengan memberikan perhatian dan motivasi tentang bagaimana menanggapi berbagai isu yang berkaitan dengan keselamatan manusia dan lingkungan hidup. Pada akhirnya masyarakat dapat diberikan pemahaman terkait kompleksitas keamanan berlayar di laut termasuk kapal penumpang.

d. Peneliti Lainnya

Dengan terselesaikannya penelitian ini, saya sebagai penulis berharap karya ini dapat menjadi acuan atau rujukan bagi peneliti yang akan melakukan penelitian di masa yang akan datang.