

RENDAHNYA MANAJEMEN KESELAMATAN PELAYARAN PADA PERAIRAN ALUR LAUT KEPULAUAN INDONESIA (ALKI) II DAN III

LOW OF SHIPPING SAFETY MANAGEMENT IN INDONESIA SEA LANE OF COMMUNICATION II AND III

Johny Malisan

Badan Litbang Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat 10110
email: joylisann@gmail.com

Diterima: 6 Desember 2013, Revisi 1: 26 Desember 2013, Revisi 2: 10 Januari 2014, Disetujui: 22 Januari 2014

ABSTRAK

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) adalah alur laut yang ditetapkan berdasarkan konvensi hukum laut internasional sebagai alur yang terbuka bagi perlintasan perdagangan internasional dan kapal asing. ALKI II dan III menjadi rute yang ramai dilalui kapal sehingga berdampak positif bagi pertumbuhan lalu lintas kapal di KTI. Akan tetapi belum dibarengi dengan sistem keselamatan yang optimal terutama karena ketidaksiapan dari operator maupun regulator dengan berbagai alasan yang semestinya dapat diatasi. Penelitian menggunakan metode analisis kuantitatif bertujuan untuk menganalisis penerapan manajemen keselamatan melalui opini responden. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa pengaturan keselamatan pelayaran masih memerlukan upaya peningkatan antara lain melalui penguatan kemampuan awak kapal dalam menangani tindakan di laut, pemahaman manajemen keselamatan bagi pemilik, operator dan pengawasan aparat yang lebih intensif. Walaupun demikian, pemerintah telah berupaya untuk mensinergiskan ketentuan dan peraturan peundang-undangan nasional terkait dengan keselamatan pelayaran dalam rangka peningkatan manajemen keselamatan di ALKI 2 dan 3.

Kata Kunci: manajemen keselamatan pelayaran, alur laut kepulauan

ABSTRACT

Indonesia sea lane of communications (SLOC) was established by united nations on law of sea as major routes that nations interested in international commerce have navies - to keep the sea lanes open. SLOC II and III are major routes that well traversed by international ships and giving positive impact on the growth of shipping traffic in eastern part of Indonesia. However, it has not been coupled with optimum safety system mainly due to the unpreparedness of the ship operator and regulator with the kinds of reasons that should be addressed. By using quantitative analysis methods, this research to analyze the implementation of safety management through the opinion of the respondents. The results show that the arrangement of shipping safety still requires improvement efforts through among others strengthening the ability of crews to handle actions at sea; understanding of safety management to shipowners, operators and intensively supervision officers. Government has sought to synergize the rules and regulations relating to the shipping safety in order to improve safety management in SLOC 2 and 3 areas.

Keywords: shipping safety management, sea lane of communication.

PENDAHULUAN

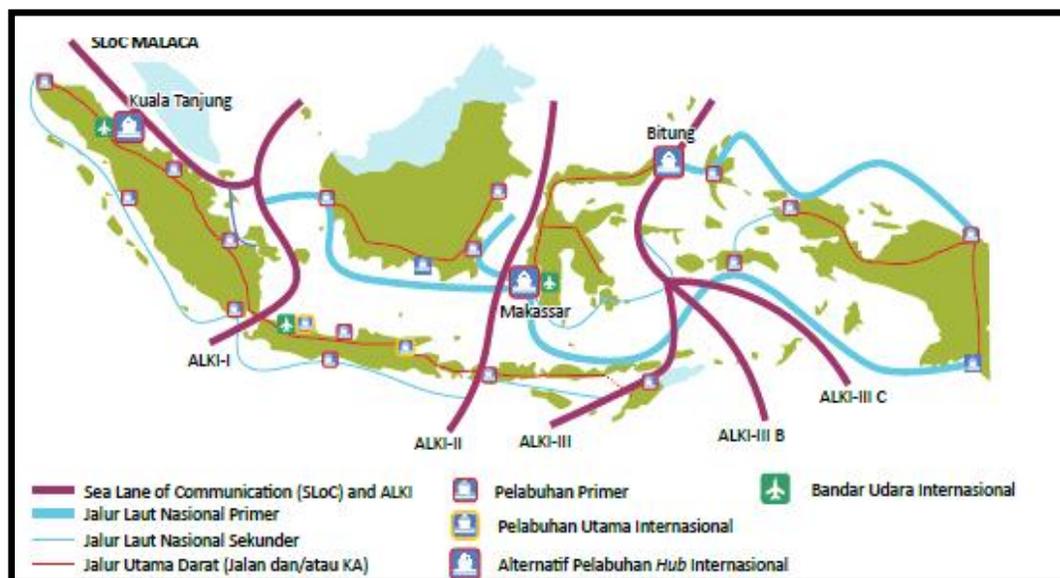
Indonesia merupakan negara kepulauan pertama yang mengusulkan penetapan 3 alur lautnya sesuai dengan ketentuan Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982 untuk dapat dilalui oleh kapal internasional dengan mempertimbangkan aspek keamanan negara dan kondisi hidro-oseanografi.

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) ditetapkan untuk mengubungkan dua perairan bebas, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik meliputi: (i) ALKI I melintasi Laut Cina Selatan-Selat Karimata-Selat Sunda; (ii) ALKI II melintasi Laut Sulawesi-Selat Makassar-Luatan Flores-Selat Lombok; (iii) ALKI III melintasi Sumadara Pasifik-

Selat Maluku, Laut Seram-Laut Banda. ALKI sebagai salah satu alur laut perdagangan internasional perlu didukung oleh sistem transportasi laut nasional yang layak dan dilakukan secara terpadu dengan pengembangan kawasan prioritas/andalan nasional. ALKI II dan III (Gambar 1) merupakan peluang potensial untuk mengembangkan ekonomi nasional dengan memanfaatkan kondisi perekonomian kawasan Asia Pasifik dan peluang kerjasama ASEAN yang semakin berkembang melalui pembukaan jalur pelayaran sebagai akses ke perdagangan internasional di kawasan Asia Pasifik dan Asia Tenggara.

Wilayah perairan Sulawesi dan Maluku merupakan wilayah strategis di Kawasan Timur Indonesia yang secara geografis terletak pada dua alur pelayaran laut ALKI II dan ALKI III dan

sebagian besar pelayaran utama dunia (*global shipping*) melewati dan memanfaatkan alur-alur tersebut sebagai jalur pelayarannya, sehingga perairan ini menjadi salah satu perairan yang cukup ramai dilalui oleh kapal-kapal internasional. Peran transportasi laut pada kedua wilayah perairan cukup besar, namun masih menghadapi kendala pada ketersediaan dan kualitas sarana dan prasarana. Kegiatan ekspor-impor barang pada pelabuhan utama kedua pulau masing-masing 58,6% dan 28,26% (BPS 2013). Oleh karena itu, moda transportasi laut sangat penting sebagai alat untuk mempersatukan seluruh wilayah Indonesia. Namun demikian kinerja yang diperlihatkan belum optimal sehingga mempengaruhi daya saing dan efisiensi pelayanannya terutama karena tingkat keselamatan pelayaran yang belum memberikan kepuasan bagi pengguna jasa.



Gambar 1. Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

Kecelakaan pelayaran nasional sejak tahun 2000 cukup memprihatinkan. Sering kali aspek keselamatan kurang mendapat perhatian sehingga dalam penyelenggaraan transportasi laut ditemukan bahwa aspek keselamatan pelayaran belum memadai. Data yang telah diinvestigasi oleh Komite Nasional Kecelakaan Transportasi (KNKT), korban kecelakaan transportasi sepanjang 2011 telah mencapai 247 orang. Jumlah tersebut meningkat 174 % dibandingkan dengan tahun 2010 yang jumlahnya sebanyak 90 orang. Berdasarkan data KNKT, 247 korban kecelakaan transportasi terdiri atas 86 orang di laut, 85 orang di darat, 71 orang di udara, dan 5 orang pada kejadian kecelakaan kereta api. Kecelakaan transportasi laut yang tinggi itu berasal dari 6 insiden yakni 1 kapal

tenggelam, 3 kapal meledak atau terbakar dan 2 tabrakan.

Tidak dapat dipungkiri bahwa kondisi sarana transportasi laut di Indonesia banyak yang berusia tua berdampak pada kemampuannya yang relatif rendah dalam memenuhi harapan pengguna jasa. Demikian pula, kualitas armada nasional belum memuaskan apalagi jika dibandingkan dengan negara tetangga, seperti Filipina. Yang mungkin dapat dilakukan oleh perusahaan pelayaran adalah mencegah terjadinya kerusakan yang makin parah melalui *proper ship maintenance*. Namun, hal ini harus dibarengi dengan pengawasan dan pemeriksaan yang lebih intensif oleh aparat. Oleh karena itu, penelitian ini ditujukan untuk memberikan gambaran penyebab terjadinya

kecelakan transportasi laut dan upaya-upaya peningkatan keselamatannya di wilayah ALKI II & III. Permasalahan penelitian yang memerlukan pemecahan antara lain: faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terganggunya kinerja keselamatan; bagaimana kualifikasi dan kompetensi sumber daya manusia (di laut dan di darat) dalam menangani kecelakaan kapal; dan bagaimana strategi peningkatan manajemen keselamatan pelayaran.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Keselamatan Transportasi

Selama beberapa dekade peningkatan minat masyarakat dalam memanfaatkan jasa layanan kapal cukup besar. Akan tetapi masih dominan pemanfaatan kapal-kapal yang telah “berumur”. Tampaknya masyarakat animo masyarakat cukup besar meskipun tanpa melihat usianya. Disamping itu, masyarakat juga tetap melestarikan kapal yang masih bernilai sejarah dalam kegiatan kemaritiman untuk tujuan sosial, pendidikan atau budaya. Kapal tersebut adalah kapal tradisional yang masih menggunakan layar. Oleh karena itu operasional kapal tersebut yang karena perbedaan karakter dengan kapal niaga lain perlu persyaratan keselamatan khusus. Dari aspek legal, pengoperasian kapal tradisional tunduk pada aturan keselamatan kapal untuk kategori *Non SOLAS*. Di beberapa negara kapal tradisional diatur sesuai dengan peraturan kapal *yacht* atau dengan pengecualian khusus yang berbeda dari peraturan kapal niaga (European Maritime Heritage, 2009). Pengecualian lain adalah untuk kapal kargo kurang dari 500 GT, kapal yang tidak didorong dengan cara mekanis, kapal kayu dengan konstruksi sederhana, dan *pleasure yacht* yang bukan untuk tujuan komersial (Ogden Eric, 2010). Pertimbangannya serupa dengan prinsip yang dikembangkan dalam konvensi *SOLAS (Safety of Life at Sea)* yakni keselamatan operasi kapal (*safety of operation*). Pendekatan yang dilakukan sesuai dengan prinsip-prinsip dalam peraturan internasional keselamatan kapal (*international safety management/ ISM Code*).

Hasil penelitian Puslitbang Perhubungan Laut menunjukkan kecelakaan kapal sejak tahun 2001 sampai tahun 2009 di perairan Indonesia sebanyak 1026 kejadian atau rata-rata setiap 3 hari sekali. Menurut *JICA*, banyak penyebab kecelakaan kapal sampai saat ini tidak dijelaskan secara resmi oleh Kementerian Perhubungan, namun dari kajian *JICA* menemukan penyebab utama terjadinya kecelakaan tersebut adalah oleh instabilitas kapal

akibat *overloading* dan usia kapal yang sudah tua. Disamping itu, buruknya penerapan manajemen keselamatan pelayaran menyebabkan kecelakaan kapal masih saja terjadi (Johny Malisan, 2009) serta kelalaian serius pada semua pihak yang berperan dalam menjamin keamanan dan keselamatan transportasi, baik pemilik kapal, nakhoda dan awak kapal (Hanok Mandaku, 2012). Oleh karena itu, badan klasifikasi dalam melakukan audit keselamatan perlu lebih meningkatkan perannya agar peraturan manajemen keselamatan pelayaran (*safety management*) dapat terimplementasi dengan baik dan benar. *Audit progress* dilakukan secara terus menerus sehingga memperkuat hubungan (*relationship*) pemilik kapal dengan kapal dan awakannya. Menurut North Radm (2000) setiap perusahaan pelayaran harus dapat meyakinkan tidak ada kekurangan dalam pemenuhan persyaratan keselamatan kapalnya.

B. Manajemen Keselamatan Kapal Dalam Perwujudan *Zero Accident*

Angkutan laut merupakan moda transportasi yang sarat regulasi. Untuk itu, Indonesia terus meratifikasi berbagai konvensi yang telah dikeluarkan oleh organisasi internasional yang khusus menangani bidang kemaritiman (*International Maritime Organization/IMO*). Setiap negara anggota mempunyai tanggung jawab menerapkan berbagai konvensi internasional bagi kapal-kapal yang mengibarkan bendera negaranya, serta wajib secara efektif melaksanakan kewenangannya maupun pengawasan administratif, teknis dan sosial terhadap kapal yang mengibarkan benderanya (Boisson Philippe, 1999). Jaminan keselamatan menjadi keharusan bagi kelangsungan usaha pelayaran. Menurut Benny Agus Setiono dan Mudiyanto (2010), jaminan yang dimaksud adalah sebuah sistem yang baku, sistematis, dan mudah dipahami oleh para penumpang, sehingga prosedur penanganan kecelakaan dapat terlaksana tanpa perasaan panik sebagaimana sering tampak ketika terjadi musibah kecelakaan di laut.

Kelayakan kapal mensyaratkan bangunan kapal dan kondisi mesin dalam keadaan baik. Kondisi di lapangan terutama di pelosok tanah air menunjukkan bahwa aturan yang menyangkut pelaporan sistem manajemen keselamatan (*safety management system*) sering dimanipulasi. Padahal untuk menjaga keselamatan kapal dan lingkungan, diberlakukan sistem *ISM Code* yang disertai dengan *Designated Person Ashore (DPA)* untuk pengawasan kapal dan manajemen perusahaan secara periodik.

Oleh karena itu peran sumber daya manusia menjadi kunci keberhasilan dalam mengorganisir operasional kapal sebagai upaya non-teknis dalam meningkatkan keselamatan kapal. Peran manajemen operasional darat (perusahaan) dan sinergi dengan awak kapal sangat penting dalam peningkatan keselamatan pelayaran (Malisan et.al, 2013). Kondisi perusahaan pelayaran yang memprihatinkan akan berakibat jauh terhadap keselamatan pelayaran oleh karena kondisi teknis kapal tidak terpelihara dan mengakibatkan perhatian terhadap kesejahteraan, kemampuan, dan kompetensi profesi awak kapal akan tersisihkan (Yamin, 2007).

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini berbasis survei terhadap perusahaan pelayaran dan awak kapal pada empat lokasi survei yaitu Makassar, Kendari, Ambon dan Ternate. Penelitian menggunakan metode wawancara dan penyebaran kuesioner. Kuesioner disebarkan kepada awak kapal, dan pihak terkait lainnya (sebanyak 60 responden) untuk memperoleh faktor apa saja yang menjadi penyebab turunnya *performance* keselamatan pelayaran. Data-data tersebut dianalisis berdasarkan alat analisis SWOT dengan menggunakan 24 variabel (lihat lampiran). Secara garis besar, teori SWOT terbagi kedalam 2 faktor yaitu faktor internal dan eksternal (Freddy Rangkuti, 2002; Sianipar J.P.G, 2001; Radha Balamuralikrishna and John C. Dugger 1995). Faktor internal merupakan kondisi yang telah dimiliki oleh sistem yang dapat dikondisikan/diatasi dengan tindakan yaitu *Strength* dan *Weakness*. Sedangkan faktor eksternal merupakan kondisi yang berasal dari luar sistem, yang hanya dapat diatasi dengan tindakan antisipasi yaitu *Opportunity* dan *Threat*.

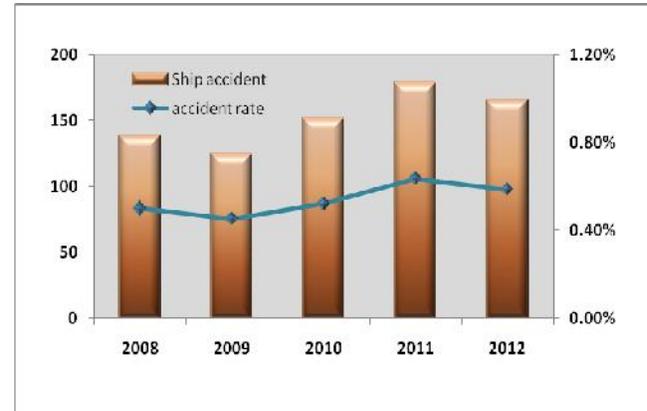
HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kecelakaan kapal vs pergerakan kapal

Kesiapan armada kapal laut menjadi penting karena kebanyakan kecelakaan laut yang terjadi disebabkan armada yang digunakan sudah berumur dan kurang terawat. Jika awak kapal dengan tekun melakukan perawatan maka masalah teknis yang muncul dapat ditekan. Peralatan keselamatan juga perlu diperhatikan oleh penyedia jasa angkutan laut, karena korban jiwa dapat disebabkan oleh kurangnya alat keselamatan seperti jaket pelampung, sekoci, *life raft*. Sebagian

besar tidak berfungsi adalah juga akibat kurangnya perhatian awak kapal terhadap pentingnya alat penolong. Teknologi navigasi dan sistem informasi bagi sebagian besar kapal yang beroperasi di Indonesia juga perlu ditingkatkan dan diperbaharui. Hal ini penting mengingat iklim yang sulit diprediksi karena pengaruh pemanasan global sehingga kapal harus dilengkapi oleh sistem navigasi dan informasi yang mutakhir untuk menghindari kemungkinan terburuk jika timbul badai secara tiba-tiba.

Kecelakaan kapal yang cenderung meningkat, dan jika dibandingkan dengan pergerakan kapal yang direpresentasikan oleh banyaknya kunjungan kapal, maka gambar 2 di bawah ini menunjukkan terjadinya peningkatan *rate of accident* dari tahun 2009 sampai 2011 yang cukup signifikan. Berdasarkan hal tersebut, penyebab kecelakaan antara lain: (i) kapal tenggelam karena masuknya air ke badan kapal, (ii) lemahnya stabilitas karena kapal tidak mampu kembali ke posisi semula saat mengalami kemiringan, (iii) kelebihan muatan dan pengaturan muatan yang tidak tepat, (iv) peralatan navigasi dan keselamatan yang kurang memadai, (v) kurangnya perawatan kapal, (vi) kurangnya pengawasan intensif terhadap kelaikan kapal, (vii) disiplin kerja dari awak kapal.



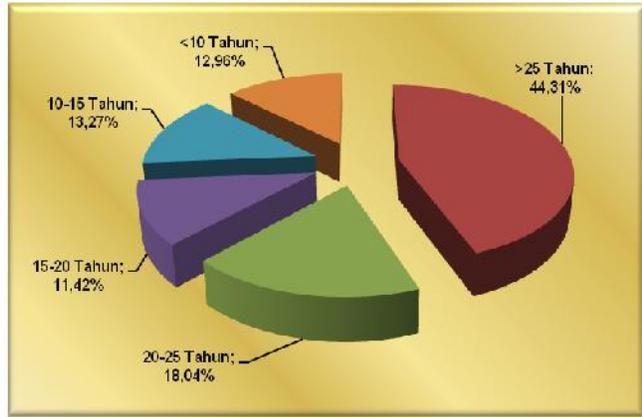
Gambar 1. Kecelakaan Kapal vs Pergerakan Kapal

Sumber: Hasil Olahan Data, 2012

B. Analisis faktor keselamatan

Penjelasan singkat mengenai faktor keselamatan transportasi laut di Indonesia memberikan gambaran bahwa walaupun Indonesia dikenal sebagai negara maritim tapi dalam kenyataannya Indonesia masih sering terjadi kecelakaan sehingga masyarakat masih merasakan belum maksimalnya aspek keselamatan dan keamanan dalam pelayaran. Beberapa hal menjadi sorotan diantaranya perbaikan armada kapal yang digunakan serta kesadaran dan peran aktif

masyarakat pengguna moda transportasi laut dalam menaati peraturan yang berlaku. Gambar 3 di bawah ini menunjukkan bahwa persentase kapal yang sudah berumur masih dominan beroperasi di perairan Indonesia. Oleh karena itu, sangat penting adanya peran serta pemerintah untuk mewujudkan keselamatan transportasi laut meskipun masih banyak kapal berumur yang beroperasi.



Gambar 2. Prosentase jumlah kapal yg beroperasi berdasarkan umur

Sumber: Hasil Olahan Data, 2011

Pengawasan terhadap perlengkapan keselamatan kapal sangat penting guna menunjang keamanan dan keselamatan transportasi laut. Oleh karena itu, perlu pengecekan secara rutin untuk memeriksa dan meyakinkan apakah perlengkapan tersebut masih berfungsi dengan baik. Ketegasan otoritas keselamatan dalam pengecekan rutin juga sangat penting dan menindak operator kapal yang tidak

mengikuti peraturan standar keselamatan penumpang.

Berdasarkan data kecelakaan yang dianalisis oleh IMO diketahui bahwa kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kesalahan manusia (human error) sebesar $\pm 80\%$ dan dari seluruh kesalahan manusia tersebut diketahui pula bahwa sekitar 80% diantaranya diakibatkan oleh buruknya manajemen (*poor management*) perusahaan pelayaran. Sistem manajemen perusahaan pelayaran (di sisi darat) atau operator kapal (di sisi laut) sangat berpengaruh terhadap kondisi kapal yang laik laut (*seaworthiness*). Hubungan antara darat dengan laut (kapal) terdapat kesenjangan dalam hal manajemen. Hasil dari analisis atas kecelakaan menjadi bukti kesenjangan itu. *ISM-Ccode* menjadi faktor penting untuk mampu menciptakan kolaborasi. Kedua sistem manajemen tersebut berkorelasi satu sama lain yakni antara manajemen operasional dengan manajemen strategis. Manajemen operasi kapal dititikberatkan pada aktivitas menjalankan kapal yang selamat dan aman melalui kerjasama seluruh awak kapal dibawah komando nakhoda. Manajemen strategis meliputi perumusan kebijakan setelah mengidentifikasi, menganalisis, dan mengevaluasi kekuatan kelemahan, peluang dan ancaman bagi perusahaan.

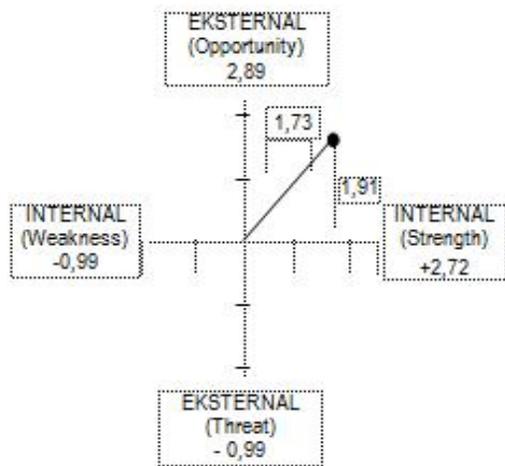
C. Analisis Opini Responden

Rekapitulasi dari seluruh perolehan data hasil opini responden terhadap aspek keselamatan pelayaran di perairan ALKI II dan III, tabel 1:

Tabel 1. Hasil Opini Responden

Variabel	Skor	Variabel	Skor	Peta Kekuatan	I-E Matriks
Kekuatan (S)		Kelemahan (W)		(S) - (B)	(S) + (O)
Variabel 1	0,43	Variabel 7	0,17	0,25	0,60
Variabel 2	0,37	Variabel 8	0,09	0,27	0,46
Variabel 3	0,49	Variabel 9	0,18	0,31	0,67
Variabel 4	0,42	Variabel 10	0,20	0,22	0,62
Variabel 5	0,48	Variabel 11	0,17	0,32	0,65
Variabel 6	0,53	Variabel 12	0,18	0,35	0,71
Total (S)	2,72	Total (W)	0,99	1,73	5,61
Kesempatan (O)		Ancaman (T)		(O) - (T)	(W) + (T)
Variabel 13	0,45	Variabel 19	0,13	0,32	0,58
Variabel 14	0,51	Variabel 20	0,21	0,30	0,71
Variabel 15	0,53	Variabel 21	0,13	0,40	0,66
Variabel 16	0,44	Variabel 22	0,18	0,26	0,62
Variabel 17	0,51	Variabel 23	0,13	0,38	0,65
Variabel 18	0,46	Variabel 24	0,20	0,25	0,66
Total (O)	2,89	Total (T)	0,99	1,91	1,98

Sumber: Hasil Olahan Data, 2011



Upaya strategi yang perlu dilakukan dapat dilakukan adalah:

1. Strategi S-O

- a) Sulawesi dan Maluku merupakan wilayah kepulauan dan berbatasan langsung dengan negara tetangga sehingga transportasi laut penting sebagai sarana lalu lintas yang melahirkan peluang ekonomi dan investasi dengan prospek yang bagus.
- b) Pelabuhan-pelabuhan di ALKI II dan III strategis, dapat mendorong perbaikan konektivitas antar pulau sebagai salah satu pilar penyangga pertumbuhan ekonomi.
- c) Berdasarkan UU 17/2008 tentang pelayaran, Syahbandar diberi kewenangan menjalankan fungsi pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum bidang keselamatan pelayaran.
- d) *STCW Code Amandemen 1995*, pelatihan khusus wajib bagi personil yang berkerja di atas kapal dan *ISM Code* tentang manajemen keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan laut perlu diimplementasikan secara kontinyu agar dapat menekan kecelakaan kapal yg dapat menimbulkan ancaman bagi keselamatan jiwa, kapal, harta benda.
- e) Perlu meningkatkan pemahaman pentingnya keselamatan pelayaran kepada pemilik, operator kapal dan masyarakat serta peningkatan profesionalisme aparat badan klasifikasi yang ditunjuk pemerintah untuk menjamin kelaiklautan kapal.
- f) Perlunya sosialisasi standar kapal non konvensi (*NCVS*) dan perlunya melakukan perawatan serta perbaikan terjadwal dan dimonitor oleh badan klasifikasi maupun otoritas pemerintah secara lebih ketat dalam upaya mewujudkan program *roadmap to zero accident*.

2. Strategi S-T

- a) Sulawesi dan Maluku merupakan wilayah kepulauan dengan fenomena alam dan iklim yang ekstrim dan cuaca yang berubah-ubah merupakan ancaman bagi keselamatan transportasi laut sehingga perlu pengawasan operasi kapal oleh otoritas keselamatan.
- b) Pelabuhan-pelabuhan di perairan ALKI II dan III perlu membantu menyosialisasi kondisi keselamatan dan keamanan laut karena menjadi salah satu faktor yang berpengaruh dan mengganggu kelancaran arus barang.
- c) Perlunya sosialisasi tentang rules and regulation untuk perkapalan dan kelautan bagi masyarakat pesisir agar mengurangi potensi munculnya berbagai aksi kejahatan di laut yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran.
- d) Perlunya peningkatan kemampuan aparat bidang keselamatan pelayaran dan kelengkapan sarana pendukung, komitmen, latar belakang pendidikannya sehingga dapat melakukan pengawasan penerapan ketentuan *STCW Code*.
- e) Perlunya peningkatan koordinasi antar instansi yang berkepentingan di pelabuhan penguatan badan klasifikasi agar dapat memberikan jaminan peningkatan kelaiklautan dan keselamatan kapal.
- f) Perlunya peningkatkan penguatan sistem informasi kecelakaan kapal dan musibah pelayaran serta pengawasan terhadap sistem perawatan dan perbaikan yang terjadwal oleh aparat badan klasifikasi maupun otoritas keselamatan pelayaran dalam mewujudkan program *roadmap to zero accident*.

3. Strategi W-O

- a) Perlu penguatan pengawasan pemerintah terhadap permasalahan dan perkembangan kondisi keselamatan pelayaran mengingat posisi strategis wilayah Sulawesi dan Maluku yang menjadi perhatian negara tetangga.
- b) Indonesia memiliki sistem transportasi laut yang handal dan aman, yang dapat mendorong perbaikan konektivitas antar-pulau sehingga perlu didukung oleh dilaksanakan secara konsekuen sistem manajemen keselamatan kapal (*ISM Code*).
- c) Sesuai UU 17/2008 Syahbandar diberi kewenangan lebih besar dalam menjalankan fungsi pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum bidang keselamatan

pelayaran sehingga perlu didukung oleh jumlah dan kompetensi surveyor dan marine inspector yang sesuai agar dapat melaksanakan tugas pemeriksaan dan pengawasan kelaiklautan kapal.

- d) Perlunya penguatan kemampuan awak kapal dalam mengambil tindakan darurat di kapal bila terjadi kecelakaan dan musibah pelayaran sedua dengan perturan *ISM Code* untuk menekan sekecil mungkin kecelakaan kapal yg dapat menimbulkan ancaman pada keselamatan jiwa, kapal, harta benda dan pencemaran lingkungan.
- e) Perlunya peningkatkan pemahaman mengenai keselamatan pelayaran bagi para pemilik maupun operator kapal dan warga masyarakat lainnya dan pengetatan pemberian sertifikat keselamatan dan surat izin berlayar.
- f) Perlunya secara terus menerus dilakukan sosialisasi tentang ketentuan standar kapal non konvensional (*NCVS*) agar dapat mengurangi jumlah kapal yang beroperasi, tidak sesuai antara kondisi teknis kapal dengan kondisi yang tertera di dalam sertifikat kapal dan mendukung upaya perwujudan program *roadmap to zero accident*.

4. Strategi W-T

- a) Perlunya peningkatan pengawasan pemerintah terhadap permasalahan dan perkembangan kondisi keselamatan pelayaran dalam negeri terutama di wilayah perairan Sulawesi dan Maluku karena kondisi alam dan cuaca ekstrim dan berubah-ubah.
- b) Perlu peningkatan pelaksanaan secara konsekuen sistem manajemen keselamatan kapal (*ISM Code*) karena kondisi keselamatan dan keamanan laut yang kurang baik menjadi faktor yang berpengaruh dan mengganggu kelancaran arus barang dari dan ke pelabuhan.
- c) Perlu peningkatan pelaksanaan secara konsekuen sistem manajemen keselamatan kapal (*ISM Code*) karena kondisi keselamatan dan keamanan laut yang kurang baik menjadi faktor yang berpengaruh dan mengganggu kelancaran arus barang dari dan ke pelabuhan.
- d) Peningkatan jumlah dan kompetensi surveyor dan marine inspector dalam melaksanakan tugas pemeriksaan dan pengawasan kelaiklautan kapal serta pemahaman masyarakat pesisir terhadap bahaya dari berbagai kejahatan di laut dapat meningkatkan

keselamatan dan keamanan pelayaran.

- e) Perlunya peningkatan kemampuan awak kapal terhadap tindakan darurat di kapal peningkatan kemampuan aparat keselamatan pelayaran dalam mengupayaan penerapan sistem manajemen keselamatan kapal.
- f) Perlunya koordinasi yang efektif antar instansi yang berkepentingan di pelabuhan dan pengetatan pemberian sertifikat keselamatan dan surat izin berlayar menjadi faktor penting dalam peningkatan keselamatan dan keamanan pelayaran.
- g) Penguatan sistem informasi kecelakaan kapal dan musibah pelayaran dan pengawasan yang ketat terhadap masih banyaknya kapal yang beroperasi tidak sesuai antara kondisi teknis kapal dengan kondisi yang tertera di dalam sertifikat kapal sangat diperlukan dalam mewujudkan program *roadmap to zero accident*.

KESIMPULAN

ALKI II dan III merupakan alur laut yang memiliki posisi strategis sehingga untuk mengatasi permasalahan rendahnya manajemen keselamatan pelayaran maka penguatan pengawasan dan pemeriksaan kelaiklautan kapal oleh *surveyor* maupun *marine inspector* yang memiliki kompetensi dan dalam jumlah yang sesuai. Nakhoda dan awak kapal menjadi faktor penting lainnya dalam mengambil tindakan darurat di laut sesuai *ISM-Code* untuk dapat menekan sekecil mungkin kecelakaan yang menimbulkan ancaman terhadap keselamatan jiwa, kapal, harta benda dan pencemaran lingkungan. Selain itu, peningkatan pemahaman manajemen keselamatan pelayaran bagi pemilik, operator awak kapal dan masyarakat serta peningkatan profesionalisme aparat badan klasifikasi yang ditunjuk pemerintah dalam pengklasifikasian kapal untuk menjamin kelaiklautan kapal.

SARAN

Sebagai wujud dari kesadaran dan *social culture*, maka keselamatan pelayaran menjadi tanggung jawab bersama. Kondisi tersebut dapat terwujud apabila ada sinergi antara regulator, operator, dan ship owner serta pengguna jasa transportasi laut. Kecelakaan kapal menimbulkan banyak kerugian, oleh karena itu, sangat diperlukan komitmen pihak manajemen untuk melakukan berbagai langkah perbaikan termasuk biaya perawatan dan

kelengkapan keselamatan agar keselamatan dan kenyamanan menjadi prioritas. Disamping itu, perlu penguatan penegakan hukum dalam manajemen pengelolaan sistem transportasi laut mengakibatkan banyak kapal yang belum sepenuhnya dapat melaksanakan system manajemen keselamatan dengan baik dan benar. *Ship owner* dan operator pelayaran perlu mendukung upaya pemerintah berkomitmen untuk bersama-sama untuk meletakkan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim sebagai prioritas utama.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada aparat bidang keselamatan pada Kantor Otoritas Pelabuhan dan Kesayahbandaran di Makassar, Kendari, Ternate dan Ambon serta yang banyak memberikan dukungan data dan informasi serta akses kepada para responden di lingkungan pelabuhan bersangkutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Benny Agus Setiono, Mudiyanto, 2010, *Pengaruh Safety Equipment Terhadap Keselamatan Berlayar*. Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan, Volume 1, Nomor 1, September 2010.
- Biro Klasifikasi Indonesia, 1996, *Kode Internasional Manajemen Keselamatan (ISM Code)*.
- Boisson Philippe, 1999, *Safety at Sea: Policies, Regulations and International Law*, Paris: Edition Bureau Veritas, 1999. – ISBN: 2-86413-020-3, pp 45-55.
- Ditjen Perhubungan Laut, 2008, *Roadmap Peningkatan Keselamatan Transportasi Laut*.
- European Maritime Heritage, 2010, *Standard upon Safe Operation of Traditional Ships in European Waters and Standards required for Ship Safety Certification, Annex II*, http://www.european-maritime-eritage.org/docs/sc/NewMOUSouthAnnex_II.pdf (diakses 8 desember 2010).
- Hanok Mandaku, 2012, *Sebuah Analisis Tentang Sebab-Sebab Kejadian Kecelakaan Km. Putri Ayu Di Perairan Pulau Ambon-Maluku*, Jurnal Teknik Industri ARIKA, Vol. 06, No. 2, Agustus 2012, ISSN: 1978-1105.
- Malisan Johny, 2009, *Potret Manajemen Keselamatan Pelayaran Nasional*, Warta Penelitian Perhubungan, Jakarta.
- Malisan Johny, Jinca M.Y., Parung Herman, Saleng Abrar, 2013, *Traditional Shipping Transport Safety Case Study: Phinisi Fleet*, *International Refereed Journal of Engineering and Science (IRJES)*, Volume 2, Issue 2, ISSN (Online) 2319-183X
- Maritime Safety Committee-IMO (MSC), *SOLAS Consolidated*, Edition 2007.
- North Radm R.C, 2000, *The Role of Ports in Quality Shipping*, Quality Shipping Seminar, march 24, 2000.
- Ogden Eric, 2010, *Element of Yacht Stability, Technical File*, <http://www.ogdenmarine-surveyors.com/pdf/techniquestabilite-en.pdf> (diakses 20 april 2010).
- Radha Balamuralikrishna, John C. Dugger, 1995, *SWOT Analysis: a Management Tool for Initiating New Programs in Vocational Schools*. *Journal of Vocational and Technical Education*. Volume 12. Number 1. Iowa State University <http://scholar.lib.vt.edu/ejournals/JVTE/v12n1/Balamuralikrishna.html> (diakses 12 november 2010).
- Rangkuti Freddy, 2006, *Analisis SWOT : Teknik Membedah Kasus Bisnis Reorientasi Konsep Perencanaan Strategis untuk Menghadapi Abad 21*. Gramedia Pustaka Utama. ISBN: 979-605-718-2. Jakarta.
- Sianipar J.P.G dan Entang H.M, 2001, *Teknik Analisis Manajemen (TAM)*. Bahan Ajar Diklatpim Tingkat III. Jakarta.
- Yamin Jinca, 2007, *Keselamatan Transportasi Laut dan Penyeberangan*, Rakornas Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI), Semarang.