



## Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Maritim Dalam Menunjang Sistem Transportasi Laut

Muhammad Viki Baihaki<sup>1</sup>, Bintang Ramadhan<sup>2</sup>, Putra Fajar Aditya<sup>3</sup>, Zahra Namiya Fitri<sup>4</sup>, Siti Saharae<sup>5</sup>

<sup>1,2,3,4,5</sup> Program Studi D-IV Manajemen Pelabuhan dan Logistik Maritim,  
Universitas Negeri Jakarta

Received: 28 Juni 2023

Revised: 3 Juli 2023

Accepted: 10 Juli 2023

### Abstract

*The research aimed to analyze maritime safety and security policy in supporting of marine transportation system. This study uses descriptive method, because the data collected in the form of words, images, and not the numbers. The data comes from interviews, field observations, focus group discussions, videotapes, photos, notes or memos, and other official documents. Data analysis with ethical and emic approach and triangulation process. Determination of Informant with purposive technique. Result of research: Sea transport in Indonesia not yet optimally developed, but has strong potency to be developed, considering its characteristic able to do mass transportation. Therefore, the safety and security system is a key factor to be considered and as a basis and benchmark for decision makers. The safety and security system of sea transportation in Indonesia has not run optimally, there are still many accidents both because of natural factors and human factors. Government policies in the maritime field, whether the fishery industry or the shipping industry have not been implemented consistently in accordance with applicable law. So far, the development of maritime potential has been hit by structural problems, and there is no national political awareness of the magnitude of the economic, fisheries and maritime potentials. Little is known about the potential content of Indonesia's marine resources, thus opening the door for various research and development of biodiversity.*

**Keywords:** *policy, safety, security, maritime, marine transportation*

(\*) Corresponding Author:

[MuhammadVikiBaihaki\\_1511521045@mhs.unj.ac.id](mailto:MuhammadVikiBaihaki_1511521045@mhs.unj.ac.id)<sup>a</sup>,

[BintangRamadhan\\_1511521020@mhs.unj.ac.id](mailto:BintangRamadhan_1511521020@mhs.unj.ac.id)<sup>b</sup>,

[PutraFajarAditya\\_1511521025@mhs.unj.ac.id](mailto:PutraFajarAditya_1511521025@mhs.unj.ac.id)<sup>c</sup>,

[ZahraNamiyaFitri\\_1511521025@mhs.unj.ac.id](mailto:ZahraNamiyaFitri_1511521025@mhs.unj.ac.id)<sup>d</sup>, [SitiSahara@unj.ac.id](mailto:SitiSahara@unj.ac.id)<sup>e</sup>

**How to Cite:** Baihaki, M. V, Ramadhan, B, Aditya, P. F, Fitri, Z. N, & Saharae, S. (2023). Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Maritim Dalam Menunjang Sistem Transportasi Laut. <https://doi.org/10.5281/zenodo.8176477>

## PENDAHULUAN

Seluruh pengguna sarana transportasi laut di Indonesia khususnya dan di dunia pada umumnya, senantiasa sangat mengutamakan persoalan keselamatan dan keamanan, yang selanjutnya baru diikuti dengan aspek biaya yang terjangkau, kecepatan dan ketepatan waktu, serta aspek kenyamanan. Terjadinya kecelakaan kapal seperti tenggelam, terbakar, dll adalah permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan transportasi laut. Untuk pelaksanaan peningkatan keselamatan pelayaran ini, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah

mengeluarkan kebijakan dalam pencegahan kecelakaan kapal seperti membuat maklumat pelayaran tentang peningkatan pengawasan keselamatan pelayaran bagi kapal penumpang, membuat maklumat tentang kondisi cuaca perairan di Indonesia seperti telegram perihal kesiapan cuaca buruk di laut. (Ditjen Hubla, 2017). Sejak tahun 2011 hingga sekarang telah terjadi fluktuasi perkembangan jumlah kecelakaan, rata-rata telah terjadi penurunan jumlah kecelakaan sebesar 6,95% per tahun, namun di sisi lain jumlah korban jiwa meningkat sebesar 46,71 % per tahun (Ditjen Hubla, 2017). Ditegaskan di sini, bahwa pelayaran yang merupakan bagian dari sarana transportasi laut sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, adalah menjadi suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional RI, serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan Negara Republik Indonesia sebagai Negara maritim.

Pelayaran atau angkutan laut tersebut, merupakan bagian dari transportasi yang tidak dapat dipisahkan dengan bagian dari sarana transportasi lainnya dengan kemampuan untuk menghadapi perubahan ke depan, mempunyai karakteristik tertentu karena mampu melakukan pengangkutan secara massal. Dapat menghubungkan dan menjangkau wilayah satu dengan yang lainnya melalui perairan, sehingga mempunyai potensi kuat untuk dikembangkan dan peranannya baik nasional mau pun internasional dan mampu mendorong serta menunjang pembangunan nasional demi meningkatkan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan mandat Pancasila serta Undang-Undang Dasar 1945. Dengan demikian, sistem keselamatan dan keamanan pelayaran menjadi faktor penting yang harus diperhatikan dan sebagai dasar serta tolok ukur bagi pengambilan keputusan dalam menentukan kelayakan pelayaran baik dilihat dari sisi sarana berupa kapal mau pun prasarana seperti sistem navigasi, dan sumber daya manusia yang terlibat di dalamnya.

Keselamatan dan keamanan maritim di sini, adalah kebijakan utama yang harus mendapatkan prioritas pada pelayaran dalam menunjang kelancaran transportasi laut Indonesia sebagai negara kepulauan. Indonesia memiliki kedaulatan atas keseluruhan wilayah laut Indonesia, sehingga laut memiliki peran cukup berarti baik bagi sarana pemersatu bangsa dan wilayah Republik Indonesia, mau pun laut sebagai asset bangsa yang tidak ternilai serta masa depan Indonesia. Penguasaan atas laut tersebut, memiliki konsekuensi bahwa Pemerintah berkewajiban atas penyelenggaraan pemerintahan di bidang penegakan hukum di laut, baik terhadap ancaman pelanggaran, pemanfaatan perairan, serta menjaga dan menciptakan keselamatan pelayaran secara optimal. Berdasarkan UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Negara Kepulauan (*Archipelago State*) bagi Indonesia oleh konvensi PBB, hal ini berarti Indonesia sebagai negara kepulauan telah diakui oleh dunia Internasional (Kusumaatmadja, 2002).

Ditegaskan, bahwa sebagian besar wilayah Indonesia merupakan lautan dengan luas perairan 5,8 juta km<sup>2</sup> dan lebih kurang 17.000 pulau, sehingga dapat diartikan bahwa ke depan laut merupakan sumber daya alam (SDA) yang sangat potensial dan memberikan banyak harapan serta kesejahteraan masyarakat. Di samping memiliki SDA hayati dalam jumlah besar seperti tumbuhan atau pun hewan laut, terumbu karang dan taman wisata, maka, laut juga penghasil SDA non hayati seperti mineral dan barang tambang serta harta karun dan kerangka kapal

beserta barang bawaan yang terkubur di dalamnya (Sumardjono, 2000). Laut juga penghasil berbagai industri maritim seperti industri perikanan, wisata bahari, industri perkapalan dan jasa doking, jasa pelabuhan mau pun sumber daya mineral serta energi. Sebagai konsekwensi dari kegiatan tersebut, maka, perlu ditentukan alur laut kepulauan Indonesia bagi kepentingan pelayaran lokal mau pun internasional, beserta fasilitas keselamatan pelayaran seperti sarana bantu navigasi pelayaran (SBNP) dan berbagai infrastruktur lainnya.

Dengan demikian, penting adanya penekanan tentang kebijakan keselamatan dan keamanan maritim di Indonesia, yaitu suatu keadaan yang menjamin keselamatan dan keamanan berbagai kegiatan di laut termasuk kegiatan pelayaran, eksplorasi dan eksploitasi SDA dan hayati serta pelestarian lingkungan hidup. Oleh karena itu, diperlukan adanya tata kelautan dan penegakkan hukum di laut dalam menjamin keselamatan, keamanan, ketertiban dan perlindungan lingkungan laut agar tetap bersih dan lestari sebagai sumber kehidupan seluruh masyarakat Indonesia dan menunjang kelancaran lalu lintas pelayaran.

Ditegaskan, bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran, merupakan faktor yang sangat esensial dalam menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan. Terkait dengan masalah kecenderungan keamanan laut, hingga saat ini masih marak terjadi aktivitas pencurian ikan (*illegal fishing*) dan SDA lainnya yang dapat mengancam kehidupan sosial ekonomi masyarakat Indonesia (Humas Kemenhub, 2017).

Di samping masalah pencurian SDA, juga diperparah dengan masih terdapatnya sejumlah kekerasan di laut berupa pembajakan, perompakan, dan sabotase. Dikemukakan, bahwa tindak kekerasan yang terjadi di perairan Indonesia mengalami kecenderungan kenaikan, dan akibat dari kondisi tersebut, maka, kerugian Indonesia sebagai akibat dari praktik *illegal fishing* diperkirakan mencapai Rp30 triliun per tahunnya (Ditjen Hubla, 2017). Namun demikian, perlu diwaspadai bahwa hingga kini Indonesia masih harus berhadapan dengan banyak data yang dipublikasikan oleh asing terkait kejahatan di laut yang kadang terlalu dibesar-besarkan. Disparitas pembangunan kelautan di Indonesia tersebut, adalah terkait dengan kondisi bahwa keamanan laut tidak terlepas dari kebijakan dan strategi nasional yang melingkupi isu-isu penegakan hukum di laut (Atmasasmita, 2002), *search and rescue*, keselamatan navigasi, perlindungan perikanan, lingkungan, dan keimigrasian. Fungsi penegakan hukum, pengamanan, dan keselamatan yang belum optimal dilakukan oleh instansi terkait sesuai dengan peraturan perundangundangan, diharapkan dapat diatasi melalui lembaga atau Badan Keamanan Laut

(Bakamla) yang kini telah terbentuk. Namun demikian, keterbatasan dukungan anggaran pertahanan dan keamanan di Indonesia juga menjadi salah satu permasalahan penting dalam meningkatkan kinerja keamanan laut tersebut. Ada pun permasalahan ini di antaranya adalah regulasi dan kelembagaan terkait dengan penegakan hukum dan keamanan di Indonesia yang masih belum optimal, serta kurangnya koordinasi antarlembaga yang mempunyai andil di bidang kelautan. Selain itu, terdapatnya tumpang-tindih (*overlapping*) tugas yang beririsan antarlembaga, seperti Polisi Air, Airud, Angkatan Laut, Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP), Bea dan Cukai, hingga Administrator Pelabuhan (Adpel). Kedaulatan negara adalah keamanan

wilayah, karena itu laut yang tidak aman menunjukkan negara tidak berdaulat. Realitanya, kondisi sistem kelembagaan saat ini yang terjadi adalah banyaknya instansi yang terlibat atau berkepentingan dalam pelaksanaan penegakan hukum, keselamatan, dan keamanan di laut. Oleh karena itu, tujuan penelitian di sini adalah untuk menganalisis kebijakan keselamatan dan keamanan maritim dalam menunjang sistem transportasi laut. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif, karena data dikumpulkan berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka-angka. Data tersebut berasal dari naskah wawancara, catatan lapangan, *Focus Group Discussion* (FGD), videotape, foto, catatan atau memo, dan dokumen resmi lainnya. Semua data yang dikumpulkan berkemungkinan menjadi kunci terhadap apa yang sudah diteliti. Dalam laporan penelitian ini dikemukakan hasil analisis data yang sangat kaya tersebut, dan sejauh mungkin dalam bentuk aslinya.

### **TUJUAN PENELITIAN**

berikut adalah tujuan dari kegiatan penelitian ini yaitu :

- Untuk mengoptimalkan penegakan hukum, pengamanan, dan keselamatan oleh instansi
- Untuk dukungan anggaran pertahanan dan keamanan di Indonesia.
- Untuk mengoptimalkan regulasi dan kelembagaan terkait dengan penegakan hukum dan keamanan di Indonesia, serta lebih mengkoordinasi antarlembaga yang mempunyai andil di bidang kelautan.

### **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan proses pendalaman hukum normatif. Penelitian normatif adalah penelitian yang diperoleh dari penjelasan secara detail dan sistematis dengan cara membedah aturan hukum (Susanti & effendi, 2014). Penelitian ini menggunakan pendekatan konseptual dan pendekatan perundang-undangan, karena peneliti menggunakan perundang-undangan sebagai bahan review dan analisa mengenai penyelesaian masalah dari aspek konsep-konsep hukum yang terkandung didalamnya. Pendekatan konseptual adalah pendekatan yang merupakan penyimpangan dari pandangan dan doktrin ilmu hukum. Pendekatan perundang-undang disini digunakan atas dasar kepada pengaturan perundang-undangan, serta norma hukum yang sangat berhubungan dengan Pengaturan Pembinaan Keselamatan dan Keamanan maritim dalam menunjang sistem transportasi laut di Indonesia.

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **Jaminan Keselamatan dan Keamanan Kegiatan Pelayaran**

Dalam membahas hal ini, hasil FGD menegaskan bahwa keselamatan pelayaran di sini adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan pelayaran secara lancar, sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana beserta penunjangnya. Sedangkan keamanan pelayaran adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan pelayaran yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum. Merujuk pada amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, bahwa pelayaran di sini adalah bagian dari sarana transportasi laut yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan

nasional, dikarenakan dapat menunjang dan mempermudah akses penghubungan dan penjangkauan wilayah satu dengan yang lainnya melalui perairan.

Lebih lanjut hasil FGD menjelaskan bahwa dalam UU No. 17 Tahun 2008 tersebut, tepatnya Pasal 1 butir 32 menegaskan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, ke pelabuhan, dan lingkungan maritim. Sedangkan Pasal 1 butir 33 UU Nomor 17 Tahun 2008 menyatakan, bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, permuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, serta manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Dikemukakan bahwa luas wilayah laut Indonesia adalah sebesar kurang lebih 3.257.483 km<sup>2</sup> atau  $\frac{3}{4}$  dari wilayah daratan, sehingga 70 persen wilayah Indonesia tersebut adalah wilayah perairan.

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

Kedua aspek tersebut, dapat dilihat dari sisi sarana berupa kapal mau pun prasarana seperti sistem navigasi serta Sumber Daya Manusia (SDM) yang terlibat di dalamnya. Di samping itu, kebijakan keselamatan dalam pelayaran atau transportasi laut tersebut, juga diatur oleh lembaga internasional yaitu *International Maritime Organization* (IMO) dan bernaung di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) (*United Nation*).

Lembaga internasional tersebut bertugas mengurus hal-hal tentang keselamatan jiwa penumpang kapal dan awaknya, harta laut, serta kelestarian lingkungan di laut (Kusumaatmadja, 2002). Selanjutnya dikemukakan hasil proses triangulasi antara Informan Kunci dan Informan Pendukung yang satu dengan lainnya dan dihadapkan dengan alat bukti formal yang ada baik berupa dokumen mau pun surat-surat lainnya misalnya Surat Keputusan, Surat Kapal, dll sebagai berikut. Dikemukakan bahwa salah satu faktor penting dalam mewujudkan keselamatan serta kelestarian lingkungan laut adalah keahlian (*ability*), pengetahuan (*knowledge*) dan keterampilan (*skill*) dari SDM yang terkait dengan pengoperasian kapal (Humas Kementerian Perhub, 2017). Betapa pun kokohnya konstruksi kapal, dan betapa pun canggihnya teknologi baik sarana bantu mau pun peralatan yang ditempatkan di atas kapal, namun kalau dioperasikan oleh SDM yang tidak memiliki kompetensi sesuai dengan tuntutan tugas mau pun fungsinya serta faktor disiplin yang tinggi, maka, semuanya akan percuma.

Lebih lanjut hasil triangulasi tersebut menjelaskan, bahwa secara faktual 80 persen kecelakaan di laut disebabkan oleh faktor kesalahan manusia (*human error*) (Humas Dithubla, 2017). Oleh karena itu, untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya analisis

beban tugas (*work load analysis*) yang sesuai untuk melakukan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal. Berdasarkan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran. UU Nomor 17 Tahun 2008, Pasal 1 butir 40 menyatakan bahwa awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperlukan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya. Hasil observasi menunjukkan, bahwa faktor keselamatan pelayaran merupakan salah satu faktor yang penting dalam mendukung fungsi transportasi laut. Oleh karena itu, pemerintah setiap tahun melaksanakan kampanye keselamatan pelayaran untuk memberi kesadaran kepada masyarakat, terutama bagi operator

(*stakeholder*) dan regulator. Hal ini penting bagi Indonesia yang memiliki luas laut  $\frac{3}{4}$  daripada daratan yang dihuni hampir 250 juta manusia. Ditegaskan bahwa dalam setiap sidang IMO, Indonesia selalu aktif serta memberi inisiatif terhadap permasalahan keselamatan, keamanan, dan perlindungan maritim. Di samping itu, Pemerintah Indonesia senantiasa melakukan berbagai pembinaan melalui aturan baik terhadap awak kapal, kapal, mau pun muatan kapal (Humas Dit Lalulintas Angkutan Laut, 2017). Di sini regulator menjadi penentu pembinaan berjalan atau tidak, karena bergantung pada pembinaan, sarana dan prasarana, serta penegakan hukum yang dijalankan. Selain pembinaan tersebut, hasil observasi di lapang penelitian menunjukkan bahwa Pemerintah juga mendukungnya dengan penegakan aturan dan *punishmen* guna menciptakan disiplin dari seluruh pihak yang terlibat dalam pelayaran di laut. Lebih lanjut hasil observasi menjelaskan, bahwa saat ini pemerintah memiliki 288 kapal patroli di seluruh Indonesia dengan berbagai kelas yang melayani 55% dari luas wilayah laut.

Dengan demikian, *International Safety Management Code* (ISM Code) sebagai peraturan manajemen keselamatan internasional untuk keamanan mau pun keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran yang ditetapkan oleh Dewan Keselamatan Maritim IMO, masih dimungkinkan untuk diamandemen sesuai kebutuhan di lapangan. Berdasarkan data kecelakaan yang dianalisis oleh IMO diketahui bahwa kecelakaan kapal di perairan Indonesia yang disebabkan oleh kesalahan manusia (*human error*) sebesar  $\pm 80\%$ , dan dari seluruh kesalahan manusia tersebut diketahui pula bahwa sekitar 80% di antaranya diakibatkan oleh buruknya manajemen (*poor management*) perusahaan pelayaran. Sistem manajemen perusahaan pelayaran atau operator kapal berpengaruh kuat terhadap keadaan kelaiklautan kapal (Humas Dithubla, 2017).

Hal yang perlu dielaborasi lebih dalam, bahwa untuk menghindari kesenjangan sistem manajemen ini, diterapkan ISM Code. ISM code ditetapkan sebagai bagian yang tidak terpisahkan dengan konvensi *The Safety of Life at Sea* (SOLAS), (1974). SOLAS tersebut berdasarkan kesepakatan dalam sidang *Maritime Safety Committee*, IMO pada tanggal 24 Mei 1994. Inisiatif perumusan ISM code dilakukan oleh committee yang sama dengan perumus serta penyempurna SOLAS dari tahun 1960 hingga 1974/1978 yaitu *Maritime Safety Committee* (MSC) (Tebbit, 2000). ISM code ditetapkan sebagai Chapter IX SOLAS dengan pertimbangan kemudahan untuk efektifitas penerapannya mengingat bahwa SOLAS sendiri telah diratifikasi oleh negaranegara anggota IMO termasuk Indonesia (Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980). Sistem Manajemen

Keselamatan (*Safety Management System*) (SMS) adalah fasilitas bagi seluruh personel di darat dan di laut untuk melaksanakan semua kebijakan perusahaan di bidang keselamatan pelayaran.

SMS tersebut merupakan operasionalisasi dari ISM code yang mengatur wewenang dan tanggung jawab perusahaan, wewenang dan tanggung jawab nakhoda, instruksi dan prosedur pengoperasian kapal yang aman, familiarisasi dan pelatihanpelatihan personel. Dalam SMS tersebut, dikemukakan hubungan kerja menurut garis-garis komando, koordinatif, dan konsultatif antara personel darat dengan personel kapal. Berikut tentang keamanan dan keselamatan operasi kapal, bahwa dalam dunia pelayaran niaga *seaworthiness* diatur di dalam *the Hague Visby Rules* mau pun *the Hamburg Rules* bahwa *seaworthiness* kapal pengangkut sebagai kewajiban dari pengangkut (*carrier*) atau pemilik kapal (*ship owner*). Demikian juga untuk keperluan kontrak pengangkutan, kapal harus *cargoworthiness*. Dalam hal kapal tidak laik laut (*unsafe ship*), sehingga tidak dapat dipertanggungjawabkan, dalam keadaan tersebut sehingga mengakibatkan kecelakaan (*Convention on the International Regulation for Preventing*

*Collision at Sea 1972*) (CALREG '72), dan telah diratifikasi oleh Indonesia dengan Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979 tanggal 11 Oktober 1979.

Kebijakan Pemerintah selama hampir lima dekade ini, yaitu tanpa Kementerian yang khusus menangani bidang kemaritiman, hal ini ternyata merupakan kesalahan fatal bagi sebuah struktur pemerintahan yang mempunyai luas wilayah laut sebesar kurang lebih 3.257.483 km<sup>2</sup> atau  $\frac{3}{4}$  dari wilayah daratan. Hal ini merupakan tantangan yang seharusnya mampu diakomodasi oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, dan meluruskan perspektif yang salah tentang maritim tersebut (Humas Kementerian Perhubungan RI, 2017).

Ditegaskan di sini, bahwa pemahaman dan latar belakang perspektif maritim merupakan sebuah permasalahan yang sangat krusial. Fenomena demikian berimbas ke berbagai kebijakan yang akan dikeluarkan oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. Disadari bahwa upaya pembangunan kemaritiman di Indonesia bukan hal yang mudah, permasalahan ini dikarenakan latar belakang karakter maritim yang kian memudar. Dijelaskan bahwa persepsi tentang kemaritiman masih berupa *puzzle* yang belum optimal tersusun secara benar (Humas Kementerian Perhub RI, 2017). Berangkat dari permasalahan ini pula, sehingga Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI memiliki peran yang sangat strategis dan signifikan.

Andil yang diberikan oleh seluruh *stakeholder* yang ahli di bidang kemaritiman di antaranya dari kalangan pengusaha atau pebisnis, Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah (Bratakusumah,

2003), kalangan akademik, kalangan Legislatif hingga institusi lainnya sebagai pemerhati di bidang kemaritiman, tentu merupakan masukan yang sangat berharga dari seluruh elemen bangsa. Upaya penyatuan berbagai ide, pemikiran, masukan, kritik, pertanyaan, penjelasan yang konstruktif (*problem solving*) adalah hal yang sangat penting bagi negeri maritim seperti Indonesia, mengingat sinkronisasi antara pemerintah, BUMN/BUMD, swasta, LSM (misal Koalisi Rakyat untuk Keadilan Perikanan (Kiara)), dan institusi pendidikan saat ini belum mampu berkolaborasi secara optimal.

Pelibatan kalangan akademik tersebut, menempatkan institusi pendidikan bukan hanya menjadi objek dalam hal ini, tetapi sebagai subjek dalam pengambilan kebijakan. Hadirnya sebuah satu kesatuan antara kebijakan kemaritiman dan seluruh *stakeholder*, tentu akan sangat mendukung kemajuan maritim Indonesia. Untuk itu, strategi dan kebijakan di bidang maritim (*Maritime Policy*) harus segera dibenahi guna mengoptimalkan potensi yang dimiliki, baik menyangkut sumber daya laut, industri mau pun bisnis transportasi. Selama ini pengembangan potensi maritim terbentur masalah struktural, dan belum ada kesadaran politis secara nasional tentang betapa besarnya potensi ekonomi (Kusumastanto, 2002), perikanan, dan maritime tersebut. Dengan demikian, dibutuhkan kepemimpinan kebijakan sektor maritim, baik melalui kebijakan makro, fiskal, mau pun moneter.

### **Jaminan Keselamatan Eksplorasi dan Eksploitasi Sumber Daya Alam dan Hayati di Laut**

Terkait bahasan atas indikator ini, berikut dikemukakan hasil wawancara mendalam dengan para Informan Kunci bahwa salah satu isu penting dalam perencanaan kebijakan kelautan nasional adalah kegiatan eksplorasi yaitu penyelidikan lapangan untuk mengumpulkan data selengkap mungkin tentang keberadaan SDA di laut tertentu (Supriharyono, 2002). Di samping itu, sifat kehati-hatian tersebut juga untuk mengurangi resiko kegagalan, kerugian materi, kecelakaan kerja dan kerusakan lingkungan (Keraf, 2002).

Sedangkan dari hasil wawancara dengan para Informan Pendukung menegaskan, bahwa eksploitasi di sini merupakan usaha penambangan dengan maksud untuk menghasilkan bahan galian dan memanfaatkannya. Sedangkan kegiatan ini dapat dibedakan berdasarkan sifat bahan galiannya, yaitu galian padat dan bahan galian cair serta gas. Untuk ke dua aktivitas baik eksplorasi mau pun eksploitasi tersebut perlu didukung oleh faktor keselamatannya, yaitu keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan eksplorasi dan eksploitasi yang lancar, sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana beserta penunjangnya. Ditegaskan di sini, bahwa secara garis besar sumber daya kelautan (*marine resources*) di Indonesia terbagi dalam tiga kelompok

yaitu (Dahuri et al, 2015): a) Sumber daya dapat pulih (*renewable resources*), b) Sumber daya tidak dapat pulih (*non-renewable resources*), dan c) Jasa-jasa lingkungan (*environmental services*).

Lebih lanjut dijelaskan bahwa yang termasuk dalam kelompok sumber daya dapat pulih, antara lain: 1) Hutan bakau (*mangrove*); 2) Perikanan laut, baik perikanan budidaya mau pun perikanan tangkap; 3) Terumbu karang (*coral reef*); 4) Padang lamun dan rumput laut (*seagrass*); 5) Bahan-bahan bioaktif (*bioactive substances*). Sumber daya tidak dapat pulih (*non-renewable resources*) meliputi seluruh sumber daya mineral dan geologi. Mineral terdiri dari tiga kelas yaitu kelas A (mineral strategis: minyak bumi, gas alam, dan batubara), kelas B (mineral vital: emas, timah, nikel, bauksit, bijih besi, dan cromite); dan kelas C (mineral industri: meliputi bahan bangunan dan galian seperti granit, kapur, tanah liat, kaolin dan pasir).

Sedangkan jasa-jasa lingkungan (*environmental services*) meliputi fungsi kawasan lingkungan pesisir dan lautan sebagai sarana rekreasi, media transportasi dan komunikasi, sumber energi, sarana pendidikan dan penelitian, pertahanan keamanan, penampungan limbah, pengatur iklim (*climate regulator*), kawasan

perlindungan (konservasi dan preservasi), dan sistem penunjang kehidupan serta fungsi ekologis lainnya.

Sedangkan hasil proses triangulasi menunjukkan bahwa sumber daya kelautan juga sering diklasifikasikan dalam dua kelompok, yaitu (Sudwikatmono, 2001): (a) sumber daya hayati (*living resources*), dan sumber daya non-hayati (*non-living resources*) (Dahuri, 2003). Pengelompokan semacam ini dijumpai dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia.

Pasal 1 butir (a) dan (b) UU No. 5 Tahun 1983 memberikan definisi sebagai berikut: (a) Sumber daya alam hayati adalah semua jenis binatang dan tumbuhan termasuk bagian-bagiannya yang terdapat di dasar laut dan ruang air ZEE Indonesia; (b) Sumber daya alam non hayati adalah unsur alam bukan sumber daya alam hayati yang terdapat di dasar laut dan tanah di bawahnya serta ruang ZEE Indonesia. Negara Republik Indonesia mempunyai sumber daya kelautan dan perikanan yang cukup melimpah (Tribawono, 2002). Lebih lanjut dikemukakan bahwa setelah diratifikasinya Konvensi Hukum Laut 1982 dengan UU Nomor 17 Tahun 1985, luas wilayah perairan Indonesia menjadi 5,8 juta km<sup>2</sup>, yang terdiri dari perairan teritorial 0,3 juta km<sup>2</sup>, perairan Kepulauan 2,9 juta km<sup>2</sup>, dan Zona

Ekonomi Eksklusif Indonesia 2,7 juta km<sup>2</sup>. Di samping itu, jumlah pulau yang tercatat adalah 17.508 buah dan garis pantai Indonesia membentang sepanjang 81.000 km<sup>2</sup> (Dahuri et al, 2015). Pertama, sumber daya kelautan, terutama sumber daya hayati dan non-hayati yang terkandung di wilayah pesisir dan laut yang sangat tinggi potensinya untuk lebih dimanfaatkan. Kedua, posisi geografis Indonesia yang sangat strategis baik secara fisik mau pun ekonomi, telah dan akan terus menjadi pusat perhatian masyarakat dunia, baik dari segi ekonomi mau pun dari segi ilmiah. Ketiga, tingginya keanekaragaman hayati (*biodiversity*) di wilayah pesisir dan perairan laut Indonesia membuka pintu bagi dilakukannya berbagai penelitian dan pengembangan keanekaragaman hayati pesisir dan lautan dunia (Humas Dithubla, 2017).

Sedangkan dari hasil FGD memberikan penjelasan bahwa hingga saat ini, sektor kelautan di Indonesia masih belum dikembangkan secara optimal dalam pembangunan nasional. Sebagian besar potensi laut masih dimanfaatkan oleh pertambangan (32,4 persen dari total investasi pembangunan di lautan), perhubungan (28,6 persen), industri (20,8 persen), dan perikanan (16,1 persen), sementara peranan wisata bahari baru mencapai 1,9 persen. Sumber daya hayati yang telah dimanfaatkan atau didayagunakan adalah: a. Sumber daya perikanan, baik melalui perikanan tangkap mau pun perikanan budidaya. Potensi lestari sumber daya perikanan dari perairan Indonesia dan ZEE yang dapat dimanfaatkan adalah 6,7 juta ton/tahun; b. Sumber daya non-ikan, seperti kerang mutiara dan jenis-jenis kerang lainnya untuk perhiasan; c. Binatang dan tumbuhan laut untuk obat-obatan bahan bioaktif. d. Terumbu karang (*coral reef*) dan hutan bakau (*mangrove*) sebagai ekosistem, terutama dimanfaatkan sebagai daya tarik wisata bahari.

Selanjutnya dijelaskan bahwa sumber daya kelautan non-hayati yang telah didayagunakan sampai saat ini misalnya minyak bumi dan gas alam, yang masih memegang peran sangat penting dalam mendukung pembangunan nasional Indonesia. Namun, sumber daya ini merupakan sumber daya kelautan yang tak

terbarukan (*non renewable resources*), sehingga perlu dimanfaatkan dengan penuh pertimbangan ke masa datang. Selain itu, pemanfaatan sumber daya ini harus dilakukan di tempat sumber daya tersebut ditemukan dan tidak dapat dipindahpindahkan. Luas Lautan 5,8 juta km<sup>2</sup> (75% dari wilayah), yaitu 0,3 juta km<sup>2</sup> Laut Teritorial; 2,9 juta km<sup>2</sup> Perairan Kepulauan; dan 2,7 juta km<sup>2</sup> ZEE, Garis Pantai 81.000 km. Perkiraan Potensi Lestari Ikan laut 6,7 juta ton/tahun, yaitu potensi perairan Indonesia: 4,4 juta ton/tahun; ZEE : 2,3 juta ton/tahun. Angka aktual penangkapan ikan 3,6 juta ton/tahun; Ekspor perikanan US \$ 2,2 juta/tahun; Angka perkiraan nilai illegal, *Unregulated and Unreported (IUU Fishing)* US \$ 2 miliar per tahun (Dahuri dkk, 2015).

Hasil FGD juga memberikan keterangannya bahwa menurut Sudwikatmono, (2001), kemajuan yang telah dicapai dalam pembangunan untuk meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraan masyarakat Indonesia, ternyata diiringi dengan kemunduran kemampuan SDA yang terbaru sebagai penjaga ketertiban. Padahal UUD 1945 menegaskan bahwa SDA tersebut, merupakan aset bangsa yang tunduk di bawah otoritas Negara. Artinya potensi sumber daya dan jasa lingkungan kelautan selayaknya dikelola secara terpadu untuk kepentingan dan kemakmuran seluruh rakyat Indonesia.

Lebih lanjut dijelaskan, bahwa wilayah laut dengan pantai merupakan kawasan yang sangat menarik tempat konsentrasi hasil produk hasil bumi/daratan dan hasil laut yang paling produktif, karena terletak di sepanjang garis khatulistiwa beriklim tropis yang panas, lembab dengan curah hujan yang tinggi. Sedangkan Pasal 33 ayat (2) UUD 1945 menyatakan bahwa “Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh Negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.”

Penjelasan tersebut dipertegas dari hasil observasi di lapang penelitian bahwa permasalahannya akan bertambah parah, dengan meningkatnya pencemaran baik yang berasal dari darat mau pun dari kapal atau kegiatan anjungan lepas pantai. Kawasan pantai dengan desa pesisir adalah kawasan dengan degradasi lingkungan yang tinggi perlu dipertahankan kelestarian lingkungan laut dan pesisirnya, agar tetap bisa mendukung pengambilan kekayaan laut secara berkesinambungan. Di sini terdapat ketidakseimbangan antara kebutuhan untuk pembangunan di satu pihak dengan keperluan untuk melindungi kelestarian lingkungan di pihak lain (Haeruman, 2001).

Ditegaskan bahwa ketiadaan pengaturan yang terpadu untuk pengelolaan sumber daya kelautan telah menyebabkan tumpangtindihnya kewenangan antar departemen atau instansi Pusat dan Daerah (Wahyono, 2000). Di laut hampir semua sektor mempunyai kewenangan. Visi sektoral pengelolaan sumber daya kelautan, telah mendorong Departemen atau instansi berlomba membuat peraturan perundangundangan sendiri untuk mengelola sumber daya kelautan sesuai kepentingan masing-masing. Demikian pula, ada kecenderungan daerah membuat peraturan daerah berdasarkan kepentingan daerah masing-masing. Hukum sumber daya kelautan Indonesia masih perlu memberikan ruang pada pluralisme hukum, karena persoalan kelautan di Indonesia berbeda dengan negara maritim lainnya (Dahuri et al, 2015).

Pengelolaan potensi laut yang meliputi pengelolaan hasil penangkapan ikan dan biota laut, SDA, transportasi laut, industri maritim dan jasa maritim mempunyai

circiri kelautan yang sama yaitu kegiatan bermedia kelautan yang seyogyanya mempunyai landasan kebijaksanaan yang saling mengait dan mendukung. Dengan demikian pengelolaan tidak dapat dilakukan secara sendiri-sendiri yang mungkin dapat terjadi perbenturan antar instansi yang satu dengan instansi lain, Pemerintah Pusat dan Daerah (Syaukani, et al, 2003). Oleh karena itu, untuk menghindari kewenangan sektoral yang mengkotak-kotakkan pembangunan kelautan dan menghindarkan pemborosan yang mungkin terjadi perlu adanya pengelolaan secara terpadu (Satria, 2002). Dengan perkataan lain, pengelolaan sumber daya kelautan harus diartikan sebagai pengambilan dan pemanfaatan kekayaan laut itu dapat dilakukan secara berkesinambungan (*sustainable*). Berbagai jenis komoditas dan usaha yang dapat digali dari sumber daya kelautan telah dilakukan, antara lain, pemanfaatan laut untuk perikanan, transportasi, pertambangan, pariwisata, dan lain-lain. Namun perhatian dan investasi yang telah dilakukan terhadap potensi laut belum merupakan upaya yang optimal.

Di samping belum sebanding dengan perhatian terhadap potensi laut yang dimiliki, juga berbagai kendala dalam melaksanakan pembangunan di sektor kelautan masih harus dihadapi, antara lain. yaitu: a) Keterlibatan berbagai Departemen dan instansi secara lintas sektoral yang memerlukan adanya koordinasi yang sebaik-baiknya; b) Hambatan-hambatan teknis eksplorasi dan pengelolannya yang masih harus dihadapi dan dicarikan jalan keluarnya; c) Laut tampaknya masih kurang menarik minat penanam modal, baik asing mau pun pemodal dalam negeri; d) Masih kurangnya SDM yang mampu memanfaatkan dan mendayakan potensi kelautan (Byatt, *et al*, 2001) sesuai dengan perkembangan iptek mutakhir.

Permasalahan lain yang ditemukan dalam pengelolaan potensi laut adalah kebijakan Pemerintah yang telah dicanangkan, tetapi dalam pelaksanaannya di lapangan tidak semudah yang direncanakan.

Pemberdayaan kelautan saat ini dikelola oleh berbagai Departemen dan lembaga yang berkaitan dengan potensi kelautan, masing-masing Departemen dan lembaga tersebut mempunyai perencanaan, program dan kebijaksanaan sendiri-sendiri sehingga sering terjadi benturan kepentingan, tumpang tindih dan tidak searah. Usahausaha untuk mengkoordinasikan, mengintegrasikan dan mensosialisasikan program dan kegiatan pengelolaan laut telah diprakarsai oleh Dewan Kelautan Nasional (DKN), namun masih sebatas menginventarisasi masalah dalam jajak pendapat, loka karya dan seminar nasional. Hal tersebut dikarenakan wewenang sebuah

Dewan tidak menjangkau sampai pelaksanaan di lapangan, DKN menyelenggarakan fungsi merumuskan kebijaksanaan, memberikan pertimbangan kepada Presiden dan melakukan koordinasi dengan Departemen atau lembaga terkait. Produk DKN berupa kebijaksanaan nasional diterapkan oleh Departemen teknis, tetapi dalam pelaksanaannya masih banyak menghadapi kendala-kendala yang masih sulit untuk segera diterapkan di antaranya pada legal aspek dari masing-masing Departemen yang merasa paling berhak menentukan kewenangannya di laut.

Hal ini terjadi di Selat Malaka, Pantai Utara Jawa, Selat Bali dan perairan

Selat Sulawesi. Pemanfaatandan eksploitasi yang terus menerus dan berlebihan mengakibatkan menurunnya kualitas dan kuantitas sumber daya perikanan di daerah tersebut. Hal ini ditambah lagi dengan tindakan pengambilan

terumbu karang, pencemaran perairan akibat limbah perkotaan dan industri akan mengganggu habitat sumber daya perikanan tersebut (Sudwikatmono, 2001).

Kerusakan terumbu karang akibat penangkapan ikan dengan bom, yaitu suatu penggunaan ilegal bahan peledak untuk menangkap ikan, penggunaan racun asam, penambangan karang dan polusi.

Pemutihan terumbu karang, yang disinyalir sebagai akibat meningkatnya suhu air laut, dan gejala alam lainnya seperti gempa bumi turut berperan dalam proses perusakan tersebut. Menurut Pusat Pengembangan dan Studi Oceanology, LIPI (2001) hanya 7% dari batuan karang masih dalam keadaan baik, sedangkan 70% rusak parah. Data resmi lainnya menyatakan bahwa dari total luas batuan karang di Indonesia yang mencapai 60.000 meter persegi, hanya 6% dalam keadaan baik. Penangkapan ikan dengan bom adalah suatu tindak kejahatan dengan sanksi hukuman penjara 10 tahun dan denda sebesar Rp100 juta berdasarkan UU Nomor 15 Tahun 1985 tentang Perikanan. Namun praktek tersebut telah menjadi gejala umum di hampir seluruh wilayah perairan Indonesia. Padahal, praktek pemboman ikan sebelumnya juga telah memberikan pengaruh merusak terhadap sejumlah ikan lainnya.

#### **Jaminan Pengelolaan Pelestarian Lingkungan Hidup di Laut**

Dalam bahasan tentang jaminan pengelolaan pelestarian lingkungan hidup di laut ini, berikut dijelaskan hasil FGD bahwa istilah pengelolaan merupakan terjemahan dari istilah manajemen, yang mencakup kegiatan-kegiatan perencanaan, penataan, pelaksanaan, pemanfaatan, dan pengawasan. Dalam konteks ini, terdapat sebuah definisi yang mendekati pokok persoalan yang dibahas yaitu dalam UU Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup. Pasal 1 butir (2) UU ini mengemukakan perumusan tentang pengelolaan lingkungan hidup, adalah upaya terpadu untuk melestarikan fungsi lingkungan hidup yang meliputi kebijaksanaan penataan, pemanfaatan, pengembangan, pemeliharaan, pemulihan, pengawasan dan pengendalian lingkungan hidup.

Salah satu kelemahan pokok UU Nomor 23 Tahun 1997 adalah dalam hal proses hukum pencemar dan perusakan lingkungan. UU ini beserta turunannya, terlalu prosedural dalam menjerat pelaku pencemaran. Sehingga, secara hukum, seseorang yang melakukan pencemaran, sangat mudah membuktikan bahwa mereka tidak terbukti secara hukum melakukan kesalahan. Di samping itu, prosedur pembuktian pencemaran lingkungan terlalu kompleks dan rumit.

Hasil observasi menegaskan bahwa prinsip pengelolaan SDA, sesungguhnya sudah ditetapkan dalam Deklarasi Stockholm 1972 (*Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment*). Prinsip 17 dari Deklarasi tersebut menyinggung masalah pengelolaan sumber daya alam, dengan menyatakan:

*“Appropriate national institutions must be entrusted with the task of planning, managing or controlling the environmental resources of States with a view to enhancing environmental quality”*. Hal ini menegaskan tentang pencegahan dan penanggulangan pencemaran bersumber dari kapal. Lebih lanjut dijelaskan bahwa UU Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, mengatur batas-batas laut yang termasuk sebagai perairan Indonesia yaitu terdiri dari laut teritorial selebar 12 mil laut dari garis pangkal, perairan kepulauan berupa seluruh perairan yang dibatasi garis pangkal lurus kepulauan yang mengelilingi negara kepulauan Indonesia, dan perairan pedalaman atau perairan daratan.

Dari hasil wawancara mendalam dengan para Informan menegaskan bahwa tiga komponen perairan Indonesia tersebut adalah wilayah kedaulatan negara RI secara vertikal ke ruang udara di atas dan ke dasar laut bahkan di bumi di bawahnya, termasuk sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Kedaulatan negara RI bertambah luas dengan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) sebatas 200 mil laut diukur dari garis pangkal lurus kepulauan. Negara RI berdaulat melakukan eksplorasi dan eksploitasi ekonomis zona tersebut, pengelolaan dan konservasi SDA hayati dan non hayati dari dasar laut dan tanah di bawahnya serta dari air di atasnya. Laut beserta sumber daya yang ada dilindungi dari pencemaran dan kerusakan lingkungan laut. Untuk itu perairan Indonesia dan ZEEI harus dilindungi hukum pencemaran secara nasional dan internasional. Ditegaskan bahwa UU Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran mensyaratkan upaya pencegahan dan penanggulangan pencemaran yang berasal dari kapal pada pasal-pasal 65, 66, 67, 68 dan ketentuan pidana pada pasal-pasal 119, 120, dan 121 sebagaimana dapat dirangkum berikut ini: Resume Ps 6568 UU Pelayaran. Setiap kapal, dilarang melakukan pembuangan limbah atau bahan lain kalau tidak memenuhi persyaratan. Wajib dilengkapi dengan peralatan pencegahan pencemaran sebagai bagian persyaratan kelaiklautan kapal.

Selanjutnya hasil proses triangulasi menjelaskan bahwa setiap Nakhoda, wajib mencegah terjadinya pencemaran yang bersumber dari kapalnya. Wajib menanggulangi pencemaran yang bersumber dari kapalnya. Wajib melaporkan pencemaran laut yang bersumber dari kapalnya atau dari kapal lain. Setiap operator, bertanggung jawab terhadap pencemaran yang bersumber dari kapalnya. Wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pencemaran yang bersumber dari kapalnya. Resume ps

119-121 UU Pelayaran, bahwa perorangan/oknum, membuang limbah dipidana penjara 5 tahun atau denda Rp120.000.000. Membuang limbah mengakibatkan kerusakan lingkungan hidup dipidana 10 tahun atau denda Rp240.000.000. Nakhoda, tidak melakukan penanggulangan pencemaran yang bersumber dari kapalnya dipidana penjara 2 tahun atau denda Rp48 juta. Operator kapal, tidak mengasuransikan tanggung jawabnya atas pencemaran yang bersumber dari kapalnya dipidana penjara 3 bulan atau denda Rp12 juta.

Terdapat hal yang perlu dielaborasi bahwa pada tingkat internasional, pencegahan dan penanggulangan pencemaran diatur dengan konvensi *International Maritime Organization* (IMO) melalui *Marine Environment Protection Committee* (MEPC) yaitu yang dikenal dengan sebutan

Konvensi MARPAL'73/78, khusus pencemaran yang bersumber dari kapal (Nonet, 2003). Sedangkan untuk pencemaran yang bersumber dari kapal mau pun non-kapal diatur di dalam 46 pasal konvensi UNCLAS'82 yakni pasal-pasal 192 sampai dengan 237. Kedua konvensi tersebut telah diratifikasi masing-masing dengan Keputusan Presiden Nomor 46 Tahun 1986 tentang Ratifikasi Konvensi MARPAL dan UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi UNCLAS'82.

Ditegaskan bahwa pengertian pencemaran adalah memasukkan secara langsung atau tidak langsung ke dalam lingkungan laut, termasuk estuari suatu zat atau energi yang dapat mengakibatkan kerusakan sumber daya laut, berbahaya terhadap kesehatan manusia, mematikan usaha perikanan, dan menurunkan kualitas

laut sampai tingkat tertentu sehingga tidak dapat lagi dimanfaatkan sebagaimana mestinya.

Dalam rangka melindungi dan memelihara kelestarian lingkungan laut dari berbagai macam pencemaran terlebih pencemaran minyak yang bersumber dari kapal, perangkat hukum nasional dan internasional telah diberlakukan (Mauna, 2001), yakni 1) Undang-Undang Pelayaran pasal-pasal 65-68 dan 119-1; 2) konvensi MARPOL'73/78 yang terdiri dari 20 pasal, 3 protokol, 5 lampiran (annex I dan II *mandatory*), dan beberapa lampiran tambahan; dan 3) konvensi PBB tentang hukum laut atau UNCLOS'82 pada part XII pasal 192-237 mengatur pencemaran bersumber dari kapal dan non kapal. ISM code dan SMS pada hakikatnya merupakan seperangkat metode meningkatkan kualitas manajemen perusahaan pelayaran dalam rangka menghindari risiko kecelakaan dan pencegahan serta penanggulangan pencemaran yang bersumber dari kapal. Dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, ditegaskan bahwa angkutan laut diatur dalam Pasal 27 dan 28, dalam Pasal 27 dijelaskan yaitu; untuk melakukan kegiatan angkutan di perairan orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha wajib memiliki izin usaha.

## **KESIMPULAN**

Pelayaran atau angkutan laut di Indonesia belum secara optimal berkembang namun mempunyai potensi kuat dikembangkan, mengingat karakteristiknya mampu melakukan pengangkutan secara massal. Kegiatan pelayaran laut tersebut, belum sepenuhnya mampu mendorong dan menunjang pembangunan nasional demi meningkatkan kesejahteraan masyarakat sebagaimana yang diamanatkan oleh Pancasila dan Undang-Undang Dasar

Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Oleh karena itu, sistem keselamatan dan keamanan maritim menjadi faktor kunci yang harus diperhatikan dan sebagai dasar serta tolok ukur bagi pengambil kebijakan guna menunjang sistem transportasi laut. Pelayaran kapal laut di

Indonesia masih sering mengalami kecelakaan, baik karena faktor alam misalnya kapal tenggelam karena dihantam ombak besar, kapal terbakar karena terkena petir, dll mau pun karena *human error* misalnya kelalaian nahkoda sehingga kapal menabrak karang, atau kemampuan (*ability*), pengetahuan (*knowledge*) mau pun keterampilan (*skill*) nahkoda kurang, hingga gagal bersandar ke pelabuhan, dll yang semuanya membuktikan bahwa sistem keselamatan dan keamanan pelayaran di Indonesia belum berjalan optimal. Pemahaman dan latar belakang perspektif maritim di Indonesia merupakan sebuah permasalahan yang sangat krusial. Fenomena demikian berimbas ke berbagai kebijakan yang akan dikeluarkan oleh Kementerian Koordinator Bidang

Kemaritiman RI menjadi sangat strategis dan signifikan. Upaya pembangunan kemaritiman di Indonesia bukan hal yang mudah, permasalahan ini dikarenakan latar belakang karakter maritim yang kian memudar.

Persepsi tentang kemaritiman masih berupa *puzzle* yang belum optimal tersusun secara benar. Keterlibatan berbagai pihak (*stakeholder*) di bidang kemaritiman tersebut mampu menjadi kekuatan penyangga bagi Pemerintah dalam strategi pengambilan kebijakan, merencanakan, memformulasikan, mengimplementasikan, dan mengevaluasi kebijakan di bidang kemaritiman yang

tepat dan handal. Kebijakan pemerintah di bidang kemaritiman, baik industri perikanan mau pun industri pelayaran belum dilaksanakan secara konsisten sesuai dengan Undang-Undang yang berlaku. Selama ini pengembangan potensi maritim terbentur masalah struktural, dan belum ada kesadaran politis secara nasional tentang betapa besarnya potensi ekonomi, perikanan, dan kemaritiman. Sehingga, dibutuhkan keberpihakan kebijakan sektor maritim, baik melalui kebijakan makro, fiskal, mau pun moneter.

Hingga saat ini masih sedikit yang diketahui tentang kandungan potensi sumber daya kelautan nasional Indonesia, namun diprediksi bahwa potensi yang terkandung memberikan akses yang hampir tidak terbatas untuk dilakukan eksploitasi demi kepentingan Negara dan kemakmuran masyarakat Indonesia secara optimal. Di samping itu, posisi geografis Indonesia yang sangat strategis baik secara fisik mau pun ekonomi, telah dan akan terus menjadi pusat perhatian masyarakat dunia, baik dari segi ekonomi mau pun dari segi ilmiah. Tingginya keanekaragaman hayati (*biodiversity*) di wilayah pesisir dan perairan laut Indonesia, membuka pintu bagi dilakukannya berbagai penelitian dan pengembangan keanekaragaman hayati tersebut.

#### DAFTAR PUSTAKA

- (Arsy, 2021) Arsy, M. F. (2021). Kebijakan Maritim Dalam Menunjang Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Laut. *Seminar Sains Dan Teknologi Kelautan, Gedung CSA Kampus Fakultas Teknik UNHAS Gowa, November*, 56.
- Hendrawan, A. (2019). Analisa Indikator Keselamatan Pelayaran Pada Kapal Niaga. *Saintara : Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim*, 3(2), 53–59. <https://openjournalsystem.amn.ac.id/index.php/saintara/article/view/11>
- Kadarisman, M., Yuliantini, Y., & Majid, S. A. (2017). Formulasi Kebijakan Sistem Transportasi Laut. *Jurnal Manajemen Transportasi Dan Logistik*, 3(2), 161. <https://doi.org/10.25292/j.mtl.v3i2.101>
- Nurdiansyah, D. R. (2017). Merumuskan definisi keamanan maritim. *Seskoal*, 1–22. [http://seskoal.tnial.mil.id/assets/brangkas/MERUMUSKAN\\_DEFINISI\\_KEAMANAN\\_MAR.pdf](http://seskoal.tnial.mil.id/assets/brangkas/MERUMUSKAN_DEFINISI_KEAMANAN_MAR.pdf)
- Pramesti, A. A. ayu D. U., Wijaya, I. K. K. A., & Arini, D. G. (2021). Pengaturan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran di Perairan Indonesia. *Jurnal Preferensi Hukum*, 2(2), 382– 387. <https://doi.org/10.22225/jph.2.2.3342.382-387>
- SAHARA, S., & Annas Ruli Pradana. (2021). Optimalisasi Penggunaan Forklift Terhadap Kelancaran Proses Bongkar Steel Coil Di Pt. Daisy Mutiara Samudra. *Logistik*, 14(1), 57– 68. <https://doi.org/10.21009/logistik.v14i1.20508>

- Sahara, S, Ladesi, V. K., Hadi, W., & Verawati, K. (2021). Ramp check examination evaluation of public transport business. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 1098(2), 022069.  
<https://doi.org/10.1088/1757-899x/1098/2/022069>
- Sahara, Siti. (2021). Evaluasi Program Praktik Kerja Lapangan Kompetensi Keahlian Teknik Pendingin Dan Tata Udara Se-Kota Bekasi. *Jurnal Pendidikan Teknik Dan*, 4(2), 64–73.
- Sahara, Siti, Hadi, W., & Ptra, Y. R. (2022). Analisis Faktor Penyebab Kesalahan Penetapan HSCode(Studi Kasus : Impor Ball ValvePT. Global Cargo System). *Jurnal Logistik*, 15(1), 49.
- Siti Sahara, & Sylvira Ananda Azwar. (2020). Pelatihan Keselamatan Berkendara Sepeda Motor Dalam Menekan Angka Kecelakaan Lalu Lintas Bagi Siswa SMK di Kota Bekasi. *JURPIKAT (Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat)*, 1(3), 303–314.  
<https://doi.org/10.37339/jurpikat.v1i3.368>
- (Nurdiansyah, 2017) (Hendrawan, 2019)(Kadarisman et al., 2017)(Pramesti et al., 2021)(Siti Sahara & Sylvira Ananda Azwar, 2020)(S Sahara et al., 2021)(Siti Sahara, 2021)(Siti Sahara et al., 2022)(SAHARA & Annas Ruli Pradana, 2021)