

ISSN : 2337-7976

VOLUME V/NO.1/MARET 2017

PROSIDING
SEMINAR HASIL PENELITIAN
SEMESTER GANJIL
2016/2017
14 Maret 2017

*“MENINGKATKAN MUTU DAN PROFESIONALISME
DOSEN MELALUI PENELITIAN”*

**LEMBAGA PENELITIAN,
PENGABDIAN MASYARAKAT DAN KEMITRAAN
UNIVERSITAS DARMA PERSADA**

ANALISIS KECELAKAAN TRANSPORTASI LAUT DI INDONESIA TAHUN 2003-2013

Yoseph Arya Dewanto, Danny Faturachman
Fakultas Teknologi Kelautan

ABSTRAK

There are so many accidents in sea transportation in Indonesia. Most of the accidents happen because of low concern aspects of the safety and security of the crew. The numbers differ from the manifest of passengers and the number of passengers on the field became a regular thing going on. There are four main issues in maritime transport, i.e. no persons or Government agencies that are willing to hold the responsibility of safety and security, tariff policy, the quality of human resources, as well as the implementation and enforcement of the regulations is not clear. The aspect of supervision, includes activities of the monitoring, judgment, and the investigation, recommendation and the act of corrective and law enforcement for the transportation to fit a standard, the norms, guidelines criteria the procedures and planning that has been set to the ordinance of the law. The aspect of controlling, covering the direction of guidance and operation, straightly, certification and training, also technical assistance in the field of development. In sailing, a man as transport users to interact with the ship and the surrounding environment (including other ships, cruise lines, ports, and the situation of local conditions). These interactions are sometimes very complex and related to various aspects of. Aware of the multiplicity of aspects related to the third of these factors, seeking the safety of cruise through a reduction in the number of accidents and the risk of death and serious injuries due to accidents and goods transported is certainly not enough attempted through mono-sector approach, but rather takes a multi-sector approach to the efforts. In this paper, we described the Indonesian Sea Transportation accident analysis for eleven years divided into four items: total of ship accident type, ship accident factor, total of casualties, region of ship accidents. All data founded from Mahkamah Pelayaran;s decision. From that 4 items we can findings Indonesia Sea Accident Analysis.

KATA KUNCI: Indonesia, Sea Accident, Ship, 2003-2013

PENDAHULUAN

Penyebab utama kecelakaan laut pada umumnya adalah karena faktor kelebihan angkutan dari daya angkut yang di tetapkan, baik itu angkutan barang maupun orang. Bahkan tidak jarang pemakai jasa pelayaran memaksakan diri naik kapal meskipun kapal sudah penuh dengan tekad asal dapat tempat di atas kapal. Sistem transportasi di rancang guna memfasilitasi pergerakan manusia dan barang. Pelayanan transportasi sangat terkait erat dengan aspek keselamatan (*safety*,) baik orang maupun barangnya. Seseorang yang melakukan perjalanan wajib mendapatkan jaminan keselamatan, bahkan jika mungkin memperoleh kenyamanan, sedangkan barang yang diangkut harus tetap dalam keadaan utuh dan tidak berkurang kualitasnya ketika sampai di tujuan.

Transportasi berperan penting dalam dunia perdagangan internasional maupun domestik. Transportasi laut juga membuka akses dan menghubungkan wilayah pulau, baik daerah yang sudah maju maupun yang masih terisolasi. Sebagai Negara kepulauan (*Archipelagic State*), Indonesia memang amat membutuhkan transportasi laut.

Memahami sepenuhnya bahwa kesadaran manusia terhadap pelestarian lingkungan semakin tinggi, sehingga kecelakaan transportasi di laut yang dapat menyebabkan kerusakan lingkungan (pencemaran) menjadi bahan pertimbangan yang signifikan. Peningkatan aktifitas transportasi secara nasional baik dalam matra transportasi laut, udara, darat, perkeretaapian tersebut di sisi lain juga berdampak semakin meningkatnya insiden dan kecelakaan transportasi. Tingginya kasus kecelakaan laut di Indonesia saat ini harus menjadi perhatian seluruh pihak, bukan hanya pemilik kapal tetapi juga pemerintah, instansi terkait dan masyarakat yang harus lebih aktif dalam memberikan informasi.

PERMASALAHAN

Kapal adalah sebagai sarana angkutan laut dan tempat banyak orang mendambakan hidupnya. Setiap saat keselamatan jiwa manusia di laut terancam, baik para pelaut maupun yang ikut berlayar. Dari fakta dan data di peroleh bahwa kecelakaan laut telah memakan korban jiwa dan harta yang tidak sedikit, kecelakaan itu bisa terjadi dimana saja, kapan saja dan menimpa siapa saja. Dari tahun ke tahun kecelakaan pelayaran di Indonesia tak pernah berkurang. Bahkan, sebab kecelakaan laut seperti mengulang-ngulang kesalahan di masa lalu, yaitu kecelakaan tidak pernah jauh dari cuaca buruk, kelebihan beban, atau kapal yang tidak memenuhi standar kelayakan.

Setidaknya, ada 2 (dua) sebab penting terjadi nya kecelakaan laut di Indonesia. Pertama kondisi armada, kapal-kapal transportasi pada umumnya dibuat tanpa menggunakan standar-standar tertentu dalam keselamatan. Selain itu, banyak kapal armada di Indonesia merupakan kapal bekas yang dibeli dari Negara lain. Perawatan kapal-kapal ini juga dibawah standar, umur kapal bekas yang dipakai dalam pelayaran di Indonesia biasanya sangat tua. Sehingga kapal-kapal ini tidak layak berlayar. Kapal-kapal bekas tersebut, di Negara asalnya, sebetulnya sudah tidak digunakan sebagai salah satu moda transportasi laut.

Sebab kedua adalah operasional armada, baik aspek kapal maupun aspek muatan. Problem ini adalah problem yang muncul karena lemahnya pengawasan standar keselamatan pelayaran yang akhirnya mengakibatkan masalah kelebihan beban atau muatan berbahaya yang tidak dilaporkan. Alasan tentang cuaca buruk dan kondisi alam, sebenarnya tidak layak diajukan sebagai alasan utama kecelakaan pelayaran, karena Badan Meteorologi dan Geofisika (BMKG) selalu mengumumkan kondisi cuaca berikut prakiraan-prakiraannya. Disinilah pentingnya peranan Syahbandar pelabuhan yang harus secara tegas menyeleksi, kapal nama yang diijinkan berlayar dan kapal yang harus menunggu cuaca mereda, sedangkan yang ditahan oleh Syahbandar adalah kapal-kapal khusus seperti *High Speed Craft (HSC)*. Disamping itu kita ketahui bersama ada banyak penyebab terjadinya kecelakaan di laut, antara lain:

- a) Cuaca buruk (*Bad Weather*);
- b) Kebakaran termasuk akibat muatan berbahaya (*Fired Ship*);
- c) Stabilitas kapal termasuk akibat muatan yang bergeser;
- d) Tidak ada daya apung cadangan akibat muatan yang berlebihan;
- e) Kandas (*Grounding*), terdampar (*stranding*);
- f) Tubrukan (*Collision*);
- g) Desain dan Struktur yang tidak sempurna;
- h) Kelalaian manusia (*Human Negligence*);
- i) *Blow Out (Offshore Oil Platform)*.

TINJAUAN PUSTAKA

Dasar Hukum Pelaksanaan Penelitian Kecelakaan Transportasi laut

- a) Undang Undang No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa Bangsa Tentang Hukum Laut);
- b) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;

- c) Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 (PP No.8/2004) tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal;
- d) Peraturan Pemerintah Nomor 82 tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan;
- e) Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang Kepelautan;
- f) Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 2000 tentang Kenavigasian;
- g) Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhan;
- h) Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan;
- i) Keputusan Presiden Nomor 105 tahun 1999 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi;
- j) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 7 Tahun 2003 tentang Organisasi dan Tata Kerja KNKT;
- k) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.46 Tahun 2004 tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat KNKT.

Tinjauan Kebijakan Moda Transportasi Laut

Pada dasarnya keselamatan transportasi adalah hak setiap warga negara, sehingga pemerintah Indonesia wajib mewujudkan dan melindungi penyelenggaraan transportasi yang aman, tertib, lancar dan terjangkau. Penumpang yang diangkut wajib memperoleh jaminan keselamatan dan barang yang dibawa/diangkut diterima di pelabuhan tujuan dalam keadaan sebagaimana pada waktu diterima di pelabuhan muat.

Layanan transportasi dengan jaminan keselamatan akan memberikan rasa kepastian dan ketenangan bagi pelaku perjalanan atau bagi pemilik barang, sehingga kegiatan sosial ekonomi masyarakat dapat terlindungi. Jika aspek keselamatan transportasi terjamin, dan hak masyarakat pengguna terlindungi, niscaya tidak akan muncul biaya-biaya yang tidak diperlukan dan kontra produktif.

Prinsip keselamatan transportasi sudah menjadi perhatian Pemerintah sejak lama, pada tahun 1999 ditetapkan Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999 tentang pembentukan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). Prinsip keselamatan itu, tentu saja, menjadi acuan pemerintah melalui Departemen Perhubungan ketika mencanangkan program *Road Map to Zero Accident* pada akhir semester 1 tahun 2007, dalam arti pemerintah berupaya meminimalisir terjadinya kecelakaan melalui kegiatan-kegiatan yang terprogram secara akurat dengan pengawasan dan pengendalian yang berkesinambungan.

Pemeriksaan kecelakaan kapal terdiri dari pemeriksaan pendahuluan oleh Syahbandar dan pemeriksaan lanjutan oleh Mahkamah Pelayaran. Sedangkan pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran Pasal 245 menyatakan bahwa : Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia berupa:

- a) Kapal Tenggelam;
- b) Kapal Terbakar;
- c) Kapal Tubrukan; dan
- d) Kapal Kandas

Selanjutnya pada Pasal 256 tentang Investigasi Kecelakaan Kapal dinyatakan bahwa:

- a) Investigasi kecelakaan kapal dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi untuk mencari fakta guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama.
- b) Investigasi sebagai mana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap setiap kecelakaan kapal.
- c) Investigasi yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan kapal.

Usaha dalam penyelamatan jiwa dilaut merupakan suatu kegiatan yang dipergunakan untuk mengendalikan terjadinya kecelakaan dilaut yang dapat mengurangi sekecil mungkin akibat yang timbul terhadap manusia, kapal dan muatannya. Untuk memperkecil terjadinya kecelakaan di laut diperlukan suatu usaha untuk penyelamatan jiwa tersebut dengan cara memenuhi semua peraturan-peraturan yang dikeluarkan oleh *IMO (International Maritime Organization)*, *ILO (International Labour Organization)*, dan *ITU (International Telecommunication Union)* maupun oleh pemerintah.

Berdasarkan UU No. 21 Tahun 1992 yang telah direvisi dengan UU no. 17 tahun 2008, tentang pelayaran dikemukakan bahwa Kelaik-Lautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan, dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Usaha dalam penyelamatan jiwa di laut merupakan suatu kegiatan yang dipergunakan untuk mengendalikan terjadinya kecelakaan di laut yang dapat mengurangi sekecil mungkin akibat yang timbul terhadap manusia, kapal dan muatannya. Untuk memperkecil terjadinya kecelakaan dilaut diperlukan suatu usaha untuk penyelamatan jiwa tersebut dengan cara memenuhi semua peraturan-peraturan yang dikeluarkan oleh *IMO, ILO, ITU* maupun oleh pemerintah. Dan lebih lanjut untuk dapat menjamin keselamatan di laut tersebut diperlukan suatu standar (aturan) yang berlaku secara nasional dan internasional antara lain:

- a) Standar Nasional

Yang meliputi:

- 1) Undang-undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang dijabarkan dalam Peraturan Pemerintah dan Keputusan Menteri, Peraturan pelaksanaannya.
- 2) Undang-undang No. 3 tahun 1988 penbgganti Undang-undang No. 5 tahun 1964 tentang Telekomunikasi untuk umum.

3) Peraturan Pemerintah No. 7 tahun 2000 tentang kepelautan yang antara lain mengatur kompetensi, kualifikasi keahlian dan keterampilan bagi awak kapal dan Nahkoda pada semua kapal kecuali kapal layar motor, kapal layar, kapal motor dengan ukuran kurang dari GT 35, kapal pesiar pribadi yang dipergunakan untuk tidak berniaga dan kapal-kapal khusus.

b) Standar Internasional

Dalam standar internasional terdapat tiga organisasi dunia yang mengatur tentang keselamatan kapal yaitu *IMO (International Maritime Organization)*, *ILO (International Labour Organization)*, dan *ITU (International Telecommunication Union)*, Indonesia salah satu anggota dari ketiga organisasi tersebut dan telah meratifikasi konvensi-konvensinya, Sebagai konsekuensi dari keanggotaannya, Indonesia harus melaksanakan aturan tersebut secara baik dan dibuktikan secara kongkrit dalam suatu sertifikasi melalui *independent evaluation* setiap 5 tahun.

Konvensi-konvensi Internasional yang mengatur tentang keselamatan kapal meliputi:

- a) *SOLAS 1974 (Safety of Life at Sea)* dan amandemen-amandemennya;
- b) *MARPOL 1973/1978* dan *Protocol-protocol* nya;
- c) *Load Line Convention 1966*;
- d) *COLREG 1972 (Collision Regulation)*;
- e) *Tonnage Measurement 1966*;
- f) *STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) 1978* amandemen 1995;
- g) *ILO No. 147 Tahun 1976* tentang Minimum Standar Kerja bagi Awak Kapal Niaga;
- h) *ILO Convention No. 185 Tahun 2008* tentang *SID (Seafarers Identification Document)* yang telah diratifikasi berdasarkan UU No. 1 Tahun 2009.

Selain konvensi yang disebutkan diatas terdapat satu aturan yang tidak dapat dilepaskan dari keselamatan pelayaran yang mengatur tentang Radio Komunikasi yang erat hubungannya dengan *GMDSS (GLOBAL Maritime Distress and Safety System)* yaitu *Radio Regulation (RR)*, *Telegraph and Telephone* Regulasi dibawah konvensi *International Telecommunication Union (ITU)*.

Dari semua standar konvensi diatas disimpulkan bahwa untuk mencapai sasaran keselamatan jiwa di laut dapat diperlukan 4 kelompok persyaratan utama yaitu:

- a) Persyaratan kapal;
- b) Persyaratan Sumber Daya Manusia (SDM);
- c) Persyaratan pengoperasiannya;
- d) Pengaruh faktor eksternal terhadap pengoperasian kapal.

Berdasarkan Keppres 105 Tahun 1999, bentuk organisasi dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi adalah lembaga non struktural di lingkungan Departemen Perhubungan, dipimpin oleh seorang Ketua, dibantu oleh tiga orang Ketua sub komite dan seorang Sekretaris yang menjalankan fungsi kesekretariatan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Permasalahan Kecelakaan Transportasi Laut

a) Sumber Daya Awak Kapal

Sekalipun kondisi kapal prima, namun bila tidak dioperasikan oleh personal yang cakap dalam melayarkan kapal, dan memiliki pengetahuan yang memadai tentang peraturan dan kode serta petunjuk yang terkait dengan pelayaran maka kinerjanya pun tidak akan optimal. Bagaimanapun modernnya suatu kapal yang dilengkapi dengan peralatan-peralatan otomatis, namun bila tidak didukung dengan sumber daya awak kapal pastilah akan sia-sia. Selain para awak kapal harus memiliki kemampuan untuk menyiapkan kapalnya, mereka juga harus mampu melayarkan kapal secara aman sampai di tempat tujuan.

Bila dikaji lebih dalam dapatlah diuraikan tugas-tugas para awak kapal sebagai berikut:

- a. Mereka harus senantiasa “memelihara kapalnya” agar tetap dalam kondisi prima dan siap layar dalam arti laik laut. Semua peralatan mesin dan perlengkapan lainnya termasuk alat-alat penolong harus senantiasa siap pakai baik ketika berada di pelabuhan maupun selama pelayaran. Pada dasarnya “*Old Ship can be excellent ships, while new ship can be sub standard ship, depends on their maintenance*”.
- b. Mereka harus membuat “rencana pemuatan (*stowage plan*)” sedemikian rupa sehingga muatan yang diangkut tidak membahayakan kapal selama dalam pelayaran. Tidak jarang kapal tenggelam disebabkan kesalahan dalam menyusun muatan, termasuk penanganan muatan roda/ kendaraan pada kapal-kapal ferry/penyeberangan.
- c. Mereka harus memiliki kemampuan bernavigasi untuk menyeberangkan kapalnya dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, dalam batas-batas pelayaran tertentu secara aman. Mereka juga dituntut untuk melakukan “pelayaran-ekonomi” yakni melakukan pelayaran melalui jarak terpendek yang aman dari bahaya-bahaya navigasi sehingga tambahan biaya eksploitasi dapat dihindari.

b) Keselamatan dan Kelaikan Kapal

Indonesia merupakan Benua Maritim yang memiliki keunikan tersendiri dalam sistem transportasi laut, namun demikian dari aspek teknik dan ekonomi, perlu dikaji lebih mendalam, karena umur armada kapal saat ini banyak yang sudah tua, sehingga dapat menimbulkan kerusakan-kerusakan yang tidak terduga, dan dapat mempengaruhi keselamatan kapal. Kondisi kapal harus memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan, dan pelistrikan,

stabilitas, tata susunan serta perlengkapan radio/elektronika kapal dan dibuktikan dengan sertifikat, tentunya hal ini setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Kapal yang kondisinya prima, dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, serta dinyatakan laik laut, akan lebih aman menyeberangkan orang dan barang, sebaliknya kapal yang diragukan kondisinya cenderung menemui hambatan saat dalam pelayaran. Jika kapal mengalami kerusakan saat di perjalanan akan memerlukan biaya tambahan seperti biaya eksploitasi yang disebabkan terjadinya *delay*. Tentu bukan hal yang mudah untuk mempertahankan kondisi kapal yang memenuhi persyaratan dan keselamatan, pencegahan pencemaran laut, pengawasan pemuatan, kesehatan, dan kesejahteraan ABK, karena ini semua memerlukan modal yang cukup besar.

Disamping itu, usaha-usaha bisnis pelayaran ini juga memerlukan kerjasama dan bantuan penuh dari pihak galangan kapal, sedangkan kondisi galangan kapal saat ini juga dihadapkan pada kelesuan. Oleh karena itu, sentuhan tangan pemerintah beserta perangkat kebijakannya sangat diharapkan, terutama aspek permodalan dan penciptaan iklim usaha yang kondusif, sehingga para pengusaha pelayaran dan perkapalan dapat melaksanakan rehabilitasi, *replacement* maupun perluasan armada kapal.

c) Data Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2003-2013

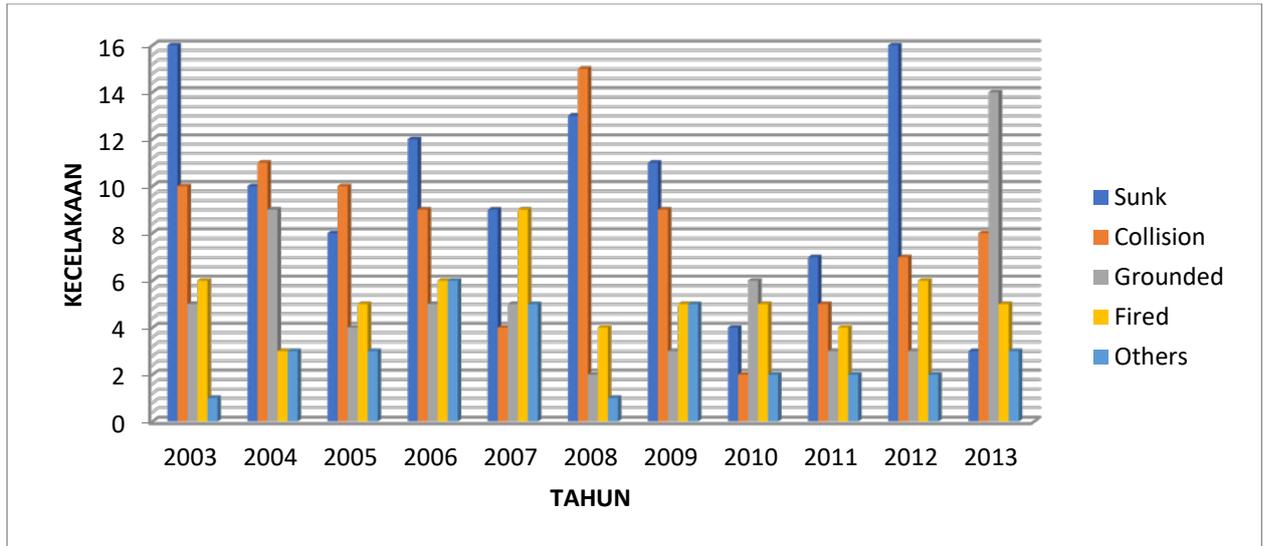
Kecelakaan yang terjadi di sungai, danau, dan penyeberangan yang sampai ke Mahkamah Pelayaran lebih disebabkan oleh faktor kesalahan manusia, dan hanya sedikit kejadian kecelakaan di perairan yang disebabkan oleh faktor alam. Menilik alasan tersebut di atas semestinya semua peristiwa kecelakaan bisa diminimalisir manakala ada usaha preventif dari semua pihak agar tidak tersandung pada batu yang sama.

Tabel 1

Jumlah Kecelakaan Kapal Berdasarkan Hasil Putusan Mahkamah Pelayaran 2003-2013

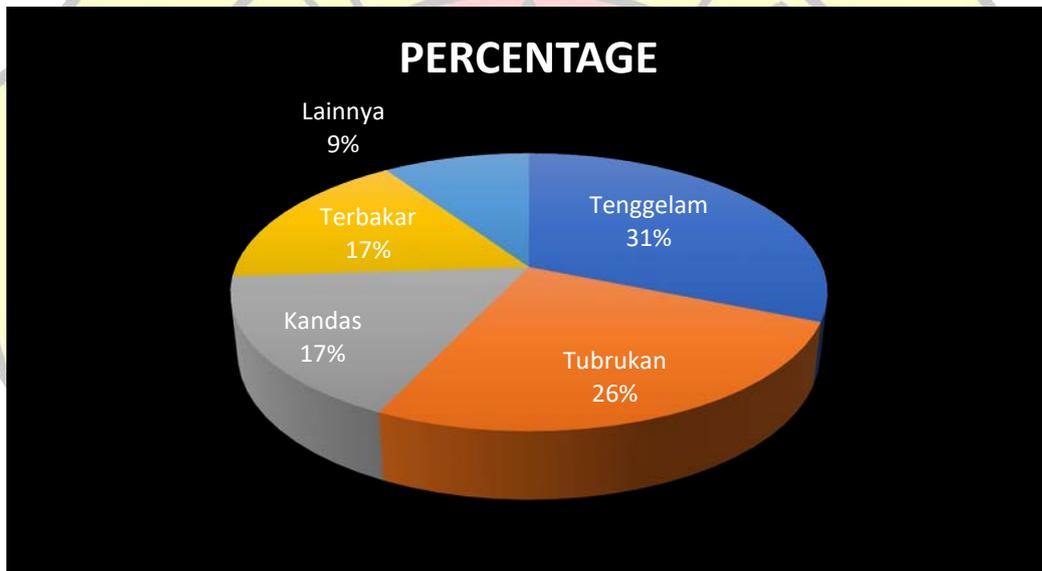
No	Uraian Jenis Kecelakaan	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Jumlah Keseluruhan
1	Tenggelam	16	10	8	12	9	13	11	4	7	16	3	109
2	Tubrukan	10	11	10	9	4	15	9	2	5	7	8	90
3	Kandas	5	9	4	5	5	2	3	6	3	3	14	59
4	Terbakar	6	3	5	6	9	4	5	5	4	6	5	58
5	Lainnya	1	3	3	6	5	1	5	2	2	2	3	33
	Jumlah	38	36	30	38	32	35	33	19	21	34	33	349

Sumber : Mahkamah Pelayaran, Setjen, Kemenhub



Gambar 1

Jumlah Kecelakaan Kapal Berdasarkan Hasil Putusan Mahkamah Pelayaran 2003-2013



Gambar 2

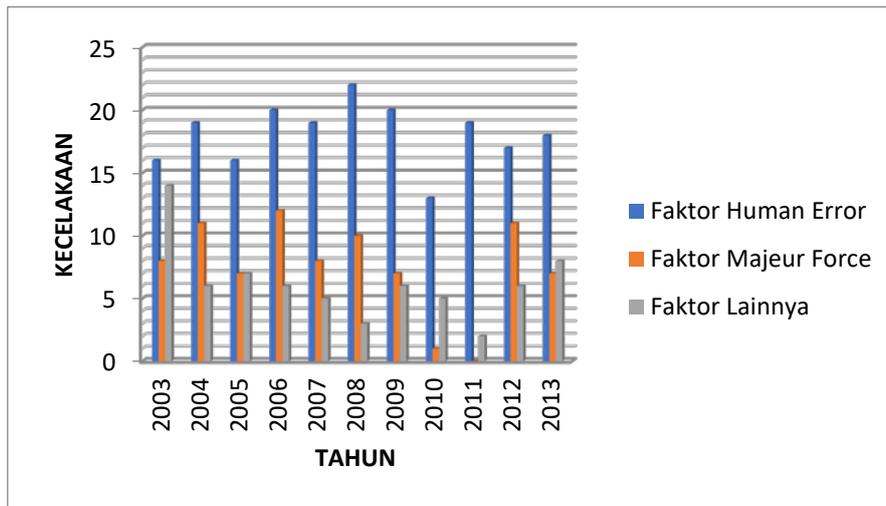
Persentase Jumlah Kecelakaan Kapal Berdasarkan Hasil Putusan Mahkamah Pelayaran 2003-2013

Tabel 2

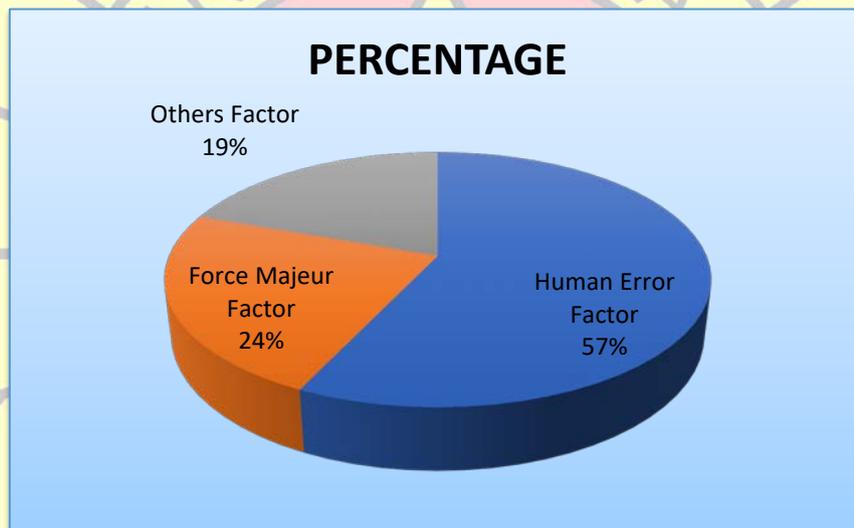
Jumlah Putusan Mahkamah Pelayaran Menurut Faktor Kecelakaan Kapal 2003-2013

No	Uraian Faktor Kecelakaan	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Jumlah Keseluruhan
1	Faktor Human Error	16	19	16	20	19	22	20	13	19	17	18	199
2	Faktor Majeure Force	8	11	7	12	8	10	7	1	0	11	7	82
3	Faktor Lainnya	14	6	7	6	5	3	6	5	2	6	8	68
	Jumlah	38	36	30	38	32	35	33	19	21	34	33	349

Sumber : Mahkamah Pelayaran, Setjen, Kemenhub



Gambar 3
Jumlah Putusan Mahkamah Pelayaran Menurut Faktor Kecelakaan Kapal 2003-2013

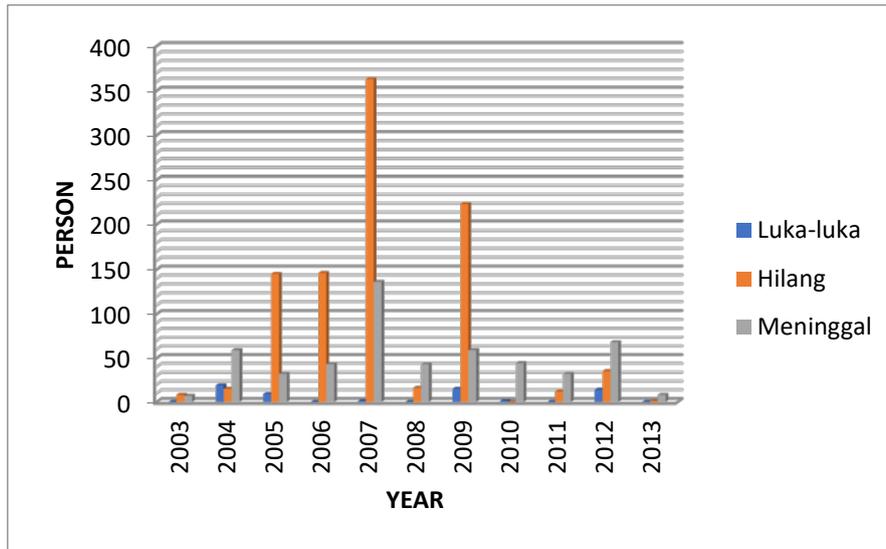


Gambar 4
Persentase Jumlah Putusan Mahkamah Pelayaran Menurut Faktor Kecelakaan Kapal 2003-2013

Tabel 3
Jumlah Korban Jiwa Manusia Berdasarkan Hasil Putusan Mahkamah Pelayaran 2003-2013

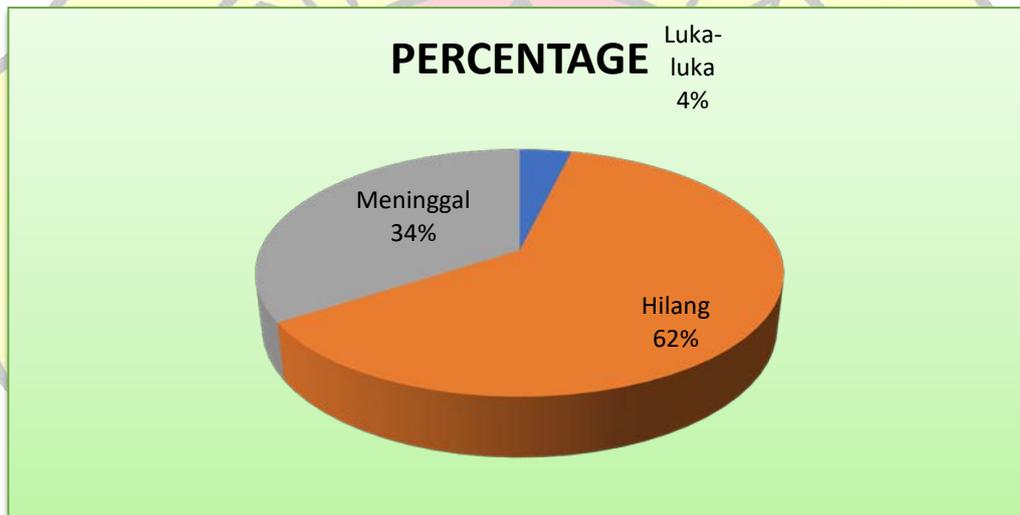
No	Uraian Jenis Korban	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Jumlah Keseluruhan
1	Luka-luka	0	19	9	0	1	0	15	1	0	14	0	59
2	Hilang	8	15	145	146	363	16	223	0	12	35	1	964
3	Meninggal	7	59	32	43	136	43	59	44	32	68	8	531
	Jumlah	15	93	186	189	500	59	297	45	44	117	9	1554

Sumber : Mahkamah Pelayaran, Setjen, Kemenhub



Gambar 5

Jumlah Korban Jiwa Manusia Berdasarkan Hasil Putusan Mahkamah Pelayaran 2003-2013



Gambar 6

Persentase Jumlah Korban Jiwa Manusia Berdasarkan Hasil Putusan Mahkamah Pelayaran 2003-2013

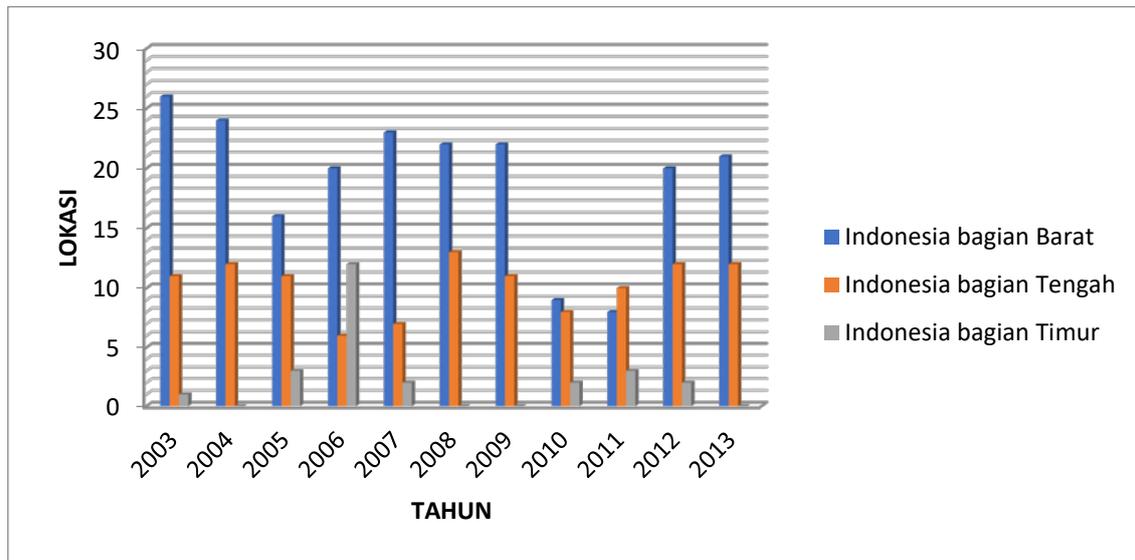
Tabel 4

Jumlah Putusan Mahkamah Pelayaran menurut Wilayah kecelakaan Kapal 2003-2013

No	Uraian Wilayah Kecelakaan	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Jumlah
1	Indonesia bagian Barat	26	24	16	20	23	22	22	9	8	20	21	211
2	Indonesia bagian Tengah	11	12	11	6	7	13	11	8	10	12	12	113
3	Indonesia bagian Timur	1	0	3	12	2	0	0	2	3	2	0	25

	Jumlah	38	36	30	38	32	35	33	19	21	34	33	349
--	--------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

Sumber : Mahkamah Pelayaran, Setjen, Kemenhub



Gambar 7
Jumlah Putusan Mahkamah Pelayaran menurut Wilayah kecelakaan Kapal 2003-2013



Gambar 8
Persentase Jumlah Putusan Mahkamah Pelayaran menurut Wilayah kecelakaan Kapal 2003-2013

d) Data Lapangan

Untuk data lapangan mengambil 2 wilayah yaitu Indonesia Timur diambil data di Makassar dan wilayah Indonesia Barat diambil data di Batam. Data lapangan bisa dilihat di lampiran. Kendala dalam mengambil data lapangan adalah tidak adanya kesinambungan data karena bergantinya petugas dan petugas yang lama tidak menyimpan data dan memberikan kepada petugas baru. Selain itu juga *record* data untuk tahun-tahun yang sudah lama (lebih dari 5 tahun) susah untuk didapat karena arsipnya tidak tersedia.

Alasan pengambilan data di Makassar karena Makassar dianggap mewakili wilayah Indonesia Timur sebagai pintu gerbang ke Indonesia Timur dan kami menganggap data yang didapat dapat banyak, sayangnya petugas yang memiliki data adalah orang baru dan tidak diberikan data-data

yang lama oleh petugas sebelumnya sehingga tidak banyak data terutama tahun-tahun lampau tidak *te-record* dengan baik.

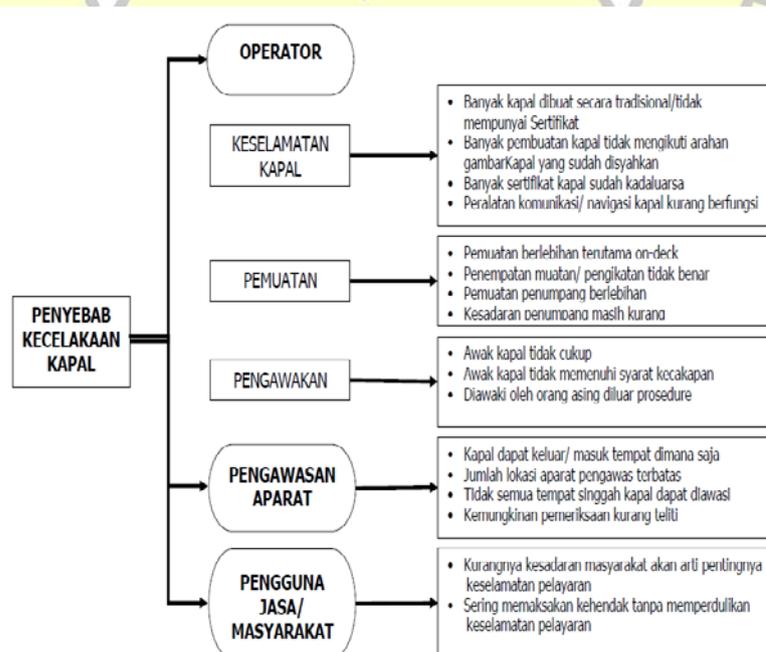
Batam mewakili wilayah Indonesia Barat karena kami menganggap bias mengambil data yang mewakili Indonesia Barat. Kendala di Batam tidak banyak kecelakaan yang terjadi sehingga data yang didapatpun tidak terlalu banyak.

e) Upaya Pemecahan Masalah

Kecelakaan angkutan air sebagian besar terjadi karena *overcrowding* dan sistem navigasi, yang ditandai dengan lebih tingginya jumlah penumpang dan barang jika dibandingkan dengan daya muat kapal. Keberadaan penumpang yang tidak memiliki keahlian dan keterampilan dalam kondisi kecelakaan, juga menjadi penting untuk diperhatikan, mengingat pengguna transportasi air ini masuk dalam kategori kelompok rentan (*vulnerable*). Upaya untuk menjamin keselamatan penumpang maupun awak kapal juga harus menjadi perhatian yang serius, terutama hal “sepele” yang terkait dengan penyediaan alat keselamatan seperti pelampung. Kondisi saat ini, banyak kapal yang tidak memiliki peralatan keselamatan pelampung yang sangat dibutuhkan penumpang dan awak kapal manakala kapal ditimpa musibah kecelakaan.

Sebagian besar kecelakaan terjadi karena rendahnya kepedulian aspek keselamatan dan keamanan awak kapal. Angka berbeda dari manifes penumpang dan jumlah penumpang di lapangan menjadi hal yang biasa terjadi. Terdapat empat persoalan utama dalam transportasi laut, yakni tidak ada oknum atau instansi pemerintah yang bersedia memegang tanggungjawab keselamatan dan keamanan, kebijakan pentaripan, kualitas sumber daya manusia, serta implementasi dan penegakan peraturan yang tidak jelas.

Keselamatan transportasi laut juga harus diawali dari kondisi pelabuhan yang steril. Pelabuhan merupakan kunci utama dari keluar masuknya transportasi laut. Sayangnya, hampir semua pelabuhan penyeberangan di Indonesia tidak mempunyai fasilitas atau peralatan untuk mengontrol berat, dimensi, dan jenis muatan dalam setiap kendaraan yang naik ke kapal. Hal itu menjadi ancaman bagi keselamatan pelayaran penyeberangan, khususnya apabila terdapat muatan berbahaya yang masuk ke kapal tanpa penanganan sesuai prosedur.



Gambar 9 Skema Penyebab Kecelakaan Kapal

KESIMPULAN

1. Bentuk luncuran jangkar dirubah menjadi sistem menggantung seperti pada sistem jangkar *Working-barge* Jumlah kecelakaan kapal pelayaran di Indonesia cukup memprihatinkan, terutama selama periode 2003-2013, dengan terjadinya 349 kasus kecelakaan. Jenis kecelakaan yang terjadi rata-rata selama 11 tahun (2003-2013) adalah tenggelam (31%), tubrukan (26%), kandas (17%), terbakar (17%) dan lainnya (9%). Sedangkan penyebab kecelakaan kapal adalah 57% *human error*, 24% kesalahan force majeure, 19% karena kondisi lainnya. Sedangkan korban jiwa yaitu hilang (62%), meninggal (34%) dan luka-luka (4%). Terakhir adalah wilayah Indonesia bagian Barat 61%, Indonesia bagian Tengah 32% dan Indonesia bagian Timur 7%.
2. Kecelakaan banyak terjadi pada kapal ukuran < 500GT (Non Konvensi) yaitu kapal motor yang selama ini belum diatur penataannya, baik daerah pelayaran, sertifikasi maupun peralatan keselamatan, sehingga perlu ditata kembali sistem yang baku termasuk persyaratan kelaiklautan kapal tersebut disertai prosedur-prosedur yang harus dilakukan dalam mengantisipasi resiko kecelakaan di laut, sebagaimana sudah diatur pada kapal di atas 500 GT (SOLAS, STCW dan MARPOL).
3. Dari data kecelakaan kapal tahun 2003 – 2013, bahwa trend kecelakaan yang dominan adalah tenggelam, terbakar, tubrukan dan kandas. Adapun jenis kecelakaan untuk wilayah yang diambil dari data lapangan:
Provinsi Sulawesi Selatan (Makassar); Jenis kecelakaan yang sering terjadi atau dominan adalah tenggelam.
Untuk itu diperlukan pengadaan peralatan keselamatan investigasi berupa:
 - Kapal/*motor boat*/perahu untuk mencapai tempat kecelakaan
 - *Life jacket*
 - Peralatan selam
 - Peralatan las

DAFTAR PUSTAKA

1. Abrahamson, B.J. 1980. International Ocean Shipping: Current Concepts and Principles Westview Press, Inc. Boulder, Colorado.
2. ILO Convention No. 147 year 1976 & No. 185 year 2008.
3. Load Line Convention 1966.
4. Loudon, David L. Della, Bitta and Albert, J., Consumer Behavior, Fourth Edition, Mc Graw-Hill, Inc, New York, 1993.
5. Marine Protocol 1973/1978.

6. PT Trans Asia Konsultan, 2009. Laporan Analisis Tren Kecelakaan Laut.
7. Papacotas, C.S. and Prevendouros, P.D. 1993. Transportation Engineering and Planning, 2nd ed. Prentice Hall, New Jersey. STCW 1978 amendment 1985.
8. The Safety of Live At Sea (SOLAS) Convention , 1974.
9. Tonnage Measurement, 1966.



