



STRATEGI MITIGASI KESELAMATAN PELAYARAN

Ari Andriansyah, S.Pd., M.Si

Analisis Kebijakan Ahli Muda Direktorat Kesiapsiagaan, Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan

Pendahuluan

Wilayah Indonesia sekita 70 persen atau $\frac{3}{4}$ dari wilayah daratan dengan luas 3.257.483 km² yang menjadikan Indonesia termasuk negara kepulauan (*archipelago country*). Letak geografis Indonesia yang sangat strategis antara 2 benua dan 2 samudera membuat negara ini memiliki rute pelayaran terbanyak di dunia. Pemerintah telah membuat alur pelayaran menjadi tiga yakni ALKI I, ALKI II, dan ALKI III untuk mengatur jalur pelayaran seperti kapal penumpang, kapal kargo, kapal tanker dan kapal lainnya dengan aman dan selamat. Gelombang tinggi, arus laut yang kuat, angin kencang, dan badai menjadi faktor utama keselamatan pelayaran. Kelaikan kapal, kelebihan muatan, muatan ilegal, SDM Profesional sebagaimana yang tertuang dalam *International Safety Management (ISM) code* dan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) code* harus dilakukan secara berkala dalam rangka menjaga keselamatan pelayaran.

Policy Brief Series

Desember 2025



Ditujukan Kepada

- Kementerian Perhubungan
- Kementerian Kelautan dan Perikanan
- TNI Angkatan Laut
- POLRI Korps Polairud
- Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan
- Badan Keamanan Laut
- Pemerintah Daerah
- Perusahaan (Operator Kapal)

Ringkasan Eksekutif

Berdasarkan data aplikasi Quick Respons Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (Basarnas) semester satu tahun 2025, telah terjadi 450 kecelakaan kapal di seluruh wilayah perairan Indonesia. Kecelakaan kapal penumpang, kapal tanker, kapal kargo, kapal pemancing (nelayan), kapal pesiar (*yacht*) dan kapal tradisional yang mengalami keadaan darurat seperti hilang kontak, mati mesin, kandas, terbalik, tubrukan, tenggelam, terbakar dan *man over board* (MOB) serta *medical evacuation* (*medevac*) merupakan peristiwa yang harus ditangani dan ditindaklanjuti lebih lanjut. Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (Basarnas) sesuai amanah undang-undang nomor 29 tahun 2014 menjadi *leading sector* dalam urusan *search and rescue* (SAR) di Indonesia. Kecelakaan kapal, kecelakaan pesawat udara, kecelakaan dengan penanganan khusus, kondisi membahayakan manusia, dan bencana menjadi tugas utama Basarnas untuk menyelenggarakan operasi SAR secara cepat, tepat, aman dan terpadu. Dalam rangka menekan angka kejadian kecelakaan kapal diperlukan langkah preventif yang nyata berupa mitigasi dan strategi peningkatan keselamatan pelayaran di Indonesia.



Deskripsi Masalah

Indonesia Mengabaikan Mitigasi Keselamatan Pelayaran

Dalam rangka menjamin keselamatan pelayaran, Negara harus hadir melalui kementerian atau lembaga pemerintah yang memiliki tugas dan fungsi di bidang maritim. Berdasarkan hasil audit IMO *Member State Audit Scheme* (IMSAS) yang diselenggarakan oleh *International Maritime Organization* (IMO), dinyatakan bahwa sampai dengan tahun 2024 masih ditemukan pemenuhan standar pelayanan SAR yang belum maksimal, terutama kerja sama antara otoritas SAR dengan kapal penumpang. Sebagaimana tertuang dalam regulasi SOLAS V/7.3, terdapat dokumen IMO MSC.1/Circ.1079/Rev.1, tentang pedoman penyusunan rencana kerja sama antara kapal penumpang dan layanan pencarian dan pertolongan (SAR).

Berdasarkan data aplikasi QR SAR Basarnas pada tahun 2023 telah terjadi 850 kejadian, pada tahun 2024 sebanyak 869 kejadian dan sampai dengan semester satu tahun 2025 sebanyak 450 kejadian kecelakaan kapal. Adapun penyebab kejadian kecelakaan kapal menurut KNKT, 56% berasal dari faktor teknis, 40% dari faktor manusia, dan 4% dari cuaca yang mengakibatkan kapal tenggelam, terbakar, tubrukan, kandas, terbalik, hilang kontak dan mati mesin. Faktor teknis seperti: kerusakan mesin (mati mesin, patah kemudi, tanki BBM bocor), korsleting listrik, kerusakan alat navigasi dan alat komunikasi.

Faktor manusia seperti: sakit, belum memiliki kompetensi, miss komunikasi dan koordinasi, muatan ilegal. Faktor cuaca seperti badai (gelombang tinggi, arus dan angin kencang). Data *local user terminal* (LUT) satelit cospas-sarsat Basarnas, bahwa sampai dengan bulan juni 2025 menerima pancaran signal marabahaya dari kapal sebanyak 267 *alert* dengan rincian: 1 signal distress atau sekitar 0,37% *real distress*. 254 signal palsu atau 95,14% *false alert*, dan 12 signal belum pasti atau 4,49% *undetermined*.

Kategori *false alert* seperti: *mishandling*, *malfunction*, *maounting failure*, *environmental conditions*, *maintenance activation*, *voluntary activation*, dan *unknown*. Sedangkan kategori *undetermined* yaitu radio *beacon* aktif, namun tidak ada informasi secara detail hasil deteksi dan tidak ada aksi dari RCC.

Pemerintah Belum Optimal dalam Menerapkan Berbagai Kebijakan yang Inklusif

Berdasarkan data dari Biro Hukum dan Kerja Sama, Basarnas, kebijakan dalam rangka penyelenggaraan pencarian dan pertolongan, telah dibentuk 43 Kantor SAR sebagai unit pelaksana teknis (UPT) di seluruh wilayah Indonesia. Namun, hasil penilaian kualitas kebijakan dari Lembaga Administrasi Negara (LAN) menunjukkan bahwa Basarnas belum optimal dalam menerapkan berbagai kebijakan yang inklusif dalam penyelenggaraan pencarian dan pertolongan di Indonesia. Produk Hukum yang sudah ada saat ini belum mampu mengoptimalkan penyelenggaraan pencarian dan pertolongan terhadap kejadian kecelakaan kapal laut.





Alternatif Kebijakan

1. Penguatan Koordinasi Teknis

Alternatif ini menekankan optimalisasi kebijakan dan regulasi yang telah ada tanpa melakukan perubahan signifikan terhadap kerangka hukum. Fokus utama diarahkan pada peningkatan koordinasi operasional antar pemangku kepentingan (Basarnas, Kementerian Perhubungan, TNI AL, Polri, Bakamla, BMKG, dan pemerintah daerah), serta peningkatan efektivitas pelaksanaan operasi SAR di lapangan. Relatif mudah dilaksanakan, tidak membutuhkan perubahan regulasi yang kompleks, dan dapat segera diimplementasikan. Dampak jangka panjang terbatas dan belum mampu menjawab persoalan struktural terkait keselamatan pelayaran.

2. Penguatan Regulasi dan Kelembagaan Keselamatan Pelayaran

Alternatif ini menekankan revisi dan harmonisasi regulasi di bidang keselamatan pelayaran dan SAR, termasuk penguatan mandat Basarnas sebagai leading sector SAR laut. Penyusunan MoU dan Perjanjian Kerja Sama (PKS) yang bersifat wajib dengan operator kapal penumpang serta penetapan mekanisme rencana kerja sama sebagaimana diatur dalam SOLAS V/7.3. Memberikan kepastian hukum, memperkuat akuntabilitas, dan meningkatkan kepatuhan operator pelayaran. Membutuhkan waktu, sumber daya, serta komitmen politik yang kuat.

3. Transformasi Sistem Keselamatan Pelayaran Berbasis Teknologi dan Budaya Keselamatan

Alternatif ini mengintegrasikan penguatan regulasi, pemanfaatan teknologi informasi (sistem pemantauan terpadu, AI untuk prediksi risiko, integrasi GMDSS, VTS, dan RCC), serta pembangunan budaya keselamatan melalui pendidikan, sertifikasi, dan partisipasi masyarakat. Dampak jangka panjang signifikan, meningkatkan pencegahan kecelakaan, dan mendukung sistem keselamatan pelayaran yang modern dan berkelanjutan. Membutuhkan investasi besar, kesiapan SDM, dan koordinasi lintas sektor yang intensif.

Rekomendasi

Berdasarkan analisis alternatif kebijakan di atas, rekomendasi kebijakan yang paling strategis adalah Alternatif 3, yaitu transformasi sistem keselamatan pelayaran berbasis teknologi dan budaya keselamatan, dengan tahapan implementasi sebagai berikut:

- 1) Memperkuat regulasi dan kelembagaan melalui harmonisasi peraturan perundang-undangan di bidang keselamatan pelayaran dan SAR, serta penetapan kewajiban kerja sama antara operator kapal dan layanan SAR.
- 2) Meningkatkan pengawasan dan penegakan hukum terhadap kelaikan kapal, kompetensi awak kapal, penerapan ISM Code, ISPS Code, dan sistem GMDSS, disertai pemberian sanksi yang tegas dan konsisten.
- 3) Mengembangkan sistem informasi dan pemantauan keselamatan pelayaran yang terintegrasi antara Basarnas (*Rescue Coordination Centre*), Kementerian Perhubungan (*Vessel Traffic Services dan Coastal Radio Station*), BMKG, dan Bakamla, termasuk pemanfaatan data satelit dan kecerdasan buatan.
- 4) Meningkatkan kapasitas sumber daya manusia melalui pelatihan dan sertifikasi *rescuer*, awak kapal, serta pemangku kepentingan terkait, termasuk pengembangan pendidikan vokasi dan pendirian Politeknik SAR.
- 5) Membangun budaya keselamatan pelayaran secara berkelanjutan melalui edukasi publik, kurikulum keselamatan sejak usia dini, serta sertifikasi kapal dan masyarakat ramah keselamatan.



Daftar Pustaka

- International Maritime Organization. (2004). International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 as Amended. London: IMO.
- International Maritime Organization. (2013). IMO MSC.1/Circ.1079/Rev.1: Guidelines for Preparing Plans for Cooperation Between Passenger Ships and SAR Services. London: IMO.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran.
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. (2023). Laporan Investigasi Kecelakaan Transportasi Laut. Jakarta: KNKT.
- Republik Indonesia. (2014). Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan.
- Republik Indonesia. (2017). Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2017 tentang Potensi Pencarian dan Pertolongan.
- Republik Indonesia. (2017). Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2017 tentang Operasi Pencarian dan Pertolongan.
- Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan. (2020). Peraturan Badan Nasional
- Pencarian dan Pertolongan Nomor 03 Tahun 2020 tentang Pelaksanaan dan Penghentian Operasi Pencarian dan Pertolongan.
- Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan. (2022). Pedoman Pelaksanaan Operasi Pencarian dan Pertolongan Kecelakaan Kapal dan Pesawat Udara. Jakarta: Basarnas.
- Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan. (2025). Aplikasi Quick Respons SAR. Jakarta: Basarnas