

ANALISIS PENERAPAN INTERNATIONAL LOAD LINE CONVENTION 1966 DI KAWASAN PAPUA

Oktavera Sulistiana¹, Meti Kendek², NurwahidahSubehana Rachmarf
Politeknik Ilmu Pelayaran, Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Telp. 0411-3616975
Email : overiana@gmail.com

Abstrak

Tujuan penelitian "Analisis Penerapan International Load Line Convention 1966 di Kawasan Papua", ini adaiah mengukur tingkat pemahaman pihak-pihak yang terlibat dalam penerapan aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga, mengetahui penerapan aturan keselamatan garis muat oieh kapal-kapal niaga di Kawasan Timur Indonesia. Jenis penelitian ini adaiah penelitian kualitatif yang akan membahas Load Line Convention 1966 khususnya yang berhubungan dengan pemberlakuan garis batas muat keselamatan kapal yang lebih dikenal dengan Plimsol Mark. Penelitian ini menggunakan teknik analisis deskriptif kualitatif. Teknik ini dimaksudkan untuk menggambarkan penerapan International Load Line Convention 1966 terutama yang berhubungan dengan penerapan Plimsol Mark oleh masing-masing unsur responden/populasi penelitian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pihak-pihak yang terlibat pada umumnya memahami dengan jelas dan detail aturan tentang keselamatan pelayaran salah satunya adaiah International Load Line Convention 1966. Selain itu hasil penelitian ini juga menunjukkan bahwa pihak-pihak yang terlibat belum sepenuhnya menerapkan, terdapat 1 atau sekitar 3 persen nahkoda yang belum menerapkan aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga dan terdapat 13 atau sekitar 43 persen petugas kapal yang berada dalam kategori rendah dalam menerapkan tentang aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga.

Kata kunci : Stabilitas kapal, Overdraft, International Load Line Convention 1966, Plimsol Mark

1. Pendahuluan

Transportasi adaiah kebutuhan pokok setiap individu modern, khususnya transportasi laut atau yang biasa dikenal dengan pelayaran berfungsi untuk melayani mobilitas orang, barang dan jasa yang menghubungkan kegiatan ekonomi antar pulau dan hubungan internasional secara massal. Pelayaran mampu menghubungkan dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan. Pelayaran ini perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya baik nasional maupun internasional sebagai penunjang, pendorong dan penggerak pembangunan nasional demi peningkatan kesejahteraan rakyat.

Pelayaran bagi negara Republik Indonesia sebagai negara kepulauan merupakan salah satu model transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari model-model transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan di masa depan. Karakteristik utama dari pelayaran adaiah mampu meiakukan pengangkutan secara massal, menghubungkan dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan.

Salah satu isi yang paling ditekankan dan dikemukakan berulang-ulang dalam UU No. 17 tentang pelayaran adalah keselamatan pelayaran. Keselamatan pelayaran yang dimaksud adalah kelaiklautan kapal berupa pemenuhan persyaratan keselamatan meliputi keselamatan konstruksi, peralatan keselamatan, stabilitas dan pengawakan kapal [1].

Pada kenyataannya, keselamatan angkutan laut di Indonesia masih sering terjadi masalah berupa kecelakaan. Kecelakaan kapal yang sering terjadi salah satunya adalah tenggelam. Beberapa catatan kecelakaan kapal diantaranya adalah tenggelamnya KM. Teratai Prima di Perairan Tanjung Batu Roro, Sulawesi Selatan pada tanggal 11 Januari 2009. Catatan KNKT berdasarkan hasil investigasinya menyatakan bahwa kecelakaan tersebut disebabkan oleh karena penataan muatan yang tidak hanya di dalam palka serta jumlah muatan yang berlebihan sehingga mengakibatkan kapal over draft dan momen pembalik kapal kecil, sehingga pada saat terjadi cuaca buruk, kapal kehilangan stabilitas dan tenggelam [2]. Data dari wikipedia.org/daftar kecelakaan dan insiden kapal di Indonesia mencatat beberapa kejadian kapal tenggelam diantaranya adalah KM. Dumai Express 10 pada 22 November 2009 yang juga disebabkan oleh kelebihan muatan sehingga kapal terbalik dan tenggelam. Catatan lain adalah kecelakaan yang dialami KM Asita III yang tenggelam pada 18 Oktober 2007 di perairan Selat Kadatua, sekitar 10 mil dari Kota Baubau, Pulau Buton, Sulawesi Tenggara, 125 orang selamat, sedikitnya 31 orang meninggal dunia dan 35 lainnya hilang. Beberapa waktu sebelumnya yaitu pada tanggal 11 Juli 2007, KM.Sinar Madinah juga tenggelam di perairan Laut Selatan Desa Hu'u, Kabupaten Dompu, provinsi Nusa Tenggara Barat. Kapal tenggelam setelah dihempas gelombang setinggi lima meter. Tujuh orang awak kapal sempat terlilit jaring, namun enam orang berhasil menyelamatkan diri. Seorang anak buah kapal hilang bersama jaring yang melilitnya. Pada tanggal tanggal yang sama, KM. Wahai Star yang mengangkut sekitar 100 penumpang dan ribuan ton hasil bumi dari Leksula tujuan Ambon tenggelam di perairan antara Pulau Burn dan Ambon.

Data lain dari Dirjen Perhubungan Laut yang dimuat di Majalah Kemudi bulan Agustus 2008 memuat bahwa antara tahun 2005 sampai pertengahan tahun 2008 terdapat 155 kasus kecelakaan kapal tenggelam dan penyebabnya adalah kelebihan muatan dan pergeseran muatan sehingga berpengaruh terhadap stabilitas kapal.

Dari data yang disajikan, terlihat bahwa mayoritas kejadian kapal tenggelam tersebut terjadi di perairan di Kawasan Timur Indonesia. Jika membahas tentang stabilitas kapal dan kapal yang over draft maka salah satu aturan internasional yang dilanggar adalah *International Load Line Convention (ILLC)* 1966 dengan amandemen terakhir pada tahun 2003.

Berdasarkan masalah penelitian yang telah dirumuskan, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengukur tingkat pemahaman dari pihak-pihak yang terlibat dalam penerapan aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga ?
2. Untuk mengetahui penerapan aturan keselamatan garis muat oleh kapal-kapal niaga di Kawasan Timur Indonesia ?

Secara teoritis, diharapkan penelitian ini akan memberi manfaat sebagai bahan referensi bagi lingkungan maritim, khususnya dunia pendidikan dan tim peneliti tentang hal-hal yang berhubungan dengan *Load Line Convention 1966*.

Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi dalam hal :

1. Memberi gambaran tentang kondisi di lapangan dalam penerapan *Load Line Convention*.
2. Kemungkinan ditemukannya hubungan secara langsung maupun tidak langsung antara penerapan *Load Line Convention* dengan kecelakaan maritim yang dialami oleh kapal niaga yang berlayar di Kawasan Timur Indonesia.
3. Sebagai bahan masukan bagi perusahaan pelayaran tentang pentingnya penerapan *Load Line Convention* oleh kapal-kapal niaga yang akan berlayar. sehingga perusahaan pelayaran tidak memaksakan kapal untuk berlayar dalam kondisi *over draft*.

Kapal menurut KUHD pasal 309 adalah semua alat berlayar, apapun namanya dan sifatnya. Berdasarkan UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah [1],

Berdasarkan *International Load Line Convention 1966*, kapal dibagi atas 2 kategori besar dengan ketentuan:

- a. Kapal Tipe A, adalah kapal yang dirancang untuk membawa muatan cair dalam jumlah besar (kapal tanker), dimana tanki muatan hanya memiliki bukaan kecil yang ditutup oleh penutup baja yang kedap.
- b. Kapal Tipe B, adalah tipe kapal lain yang tidak termasuk kategori Kapal Tipe A [3].

Pada tahun 1867 seorang anggota Parlemen Inggris bernama Sir Samuel Plimsoll mempunyai gagasan agar semua kapal yang berbendera Inggris untuk memasang merkah kambangan. Penjelasannya akhirnya diundangkan pada tahun 1890 untuk penyeragaman. Untuk mengabadikan pencetusnya maka Merkah Kambangan juga disebut *Plimsoll Mark*.

Merkah kembangan ini kemudian diikuti oleh negara-negara maritim lainnya. Merkah kembangan juga disebut Garis Muatan atau *Load Line*.

Untuk mengetahui lebih jauh tentang hal-hal apa saja yang diatur dalam *International Load Line Convention 1966*, berikut adalah isi dari aturan ini:

1. 36 Article yang mengatur tentang pemberlakuan aturan ini.
2. 3 Annex yang terdiri atas:
 - a. Annex I tentang Peraturan tentang Penentuan Garis Muat (*Regulation for Determining of Load Line*) yang terdiri dari 4 *Chapter* yaitu *Chapter* I tentang aturan umum (*General*) terdiri dari 9 *regulation* (1-9), *Chapter* II tentang Kondisi Penandaan Lambung Bebas (*Condition of Assignment of Free Board*) terdiri dari 17 *regulation* (10-26), *Chapter* III tentang Lambung Bebas (*Free Board*) terdiri dari 14 *regulation* (27-40) dan *Chapter* IV tentang persyaratan khusus bagi lambung bebas kapal pengangkut kayu log/gelondongan (*Special Requirements for Ships Assigned Timber Freeboards*) terdiri dari 5 *regulation* (40-45).
 - b. Annex II yang mengatur tentang Zona, Area dan Periode Peralihan Musim (*Zones, Areas and Seasonal Periods*) terdiri dari *regulation* 46-52.
 - c. Annex III yang mengatur tentang Sertifikasi (*Certificates*) bagi kapal-kapal yang memenuhi aturan ini [3],

Telah dijelaskan di atas bahwa *International Load Line Convention 1966* diberlakukan hanya bagi kapal-kapal yang berlayar di perairan internasional, untuk kepentingan kapal-kapal yang tidak berlayar di pelayaran internasional maka masing-masing pemerintah negara anggota IMO (*Contracting Government*) wajib membuat aturan yang isinya hampir sama atau mengadopsi dari aturan ini. Untuk keperluan itu, Pemerintah Indonesia mengeluarkan aturan berupa Peraturan Menteri Perhubungan no. KM.3 tahun 2005 tentang Lambung Timbul Kapal [4].

Pihak-pihak yang Terlibat dalam Pemberlakuan Load Line Convention

A. Negara Bendera (*Contracting Government*)

Pemerintah Negara Bendera yang telah menyetujui pemberlakuan *International Load Line Convention 1966* berkewajiban untuk menetapkan prinsip seragam sehubungan dengan pemberlakuan aturan ini bagi kapal-kapal dalam perjalanan internasional dengan memperhatikan kepentingan untuk menjaga keselamatan dan kehidupan lingkungan laut.

B. Biro Klasifikasi

Dari data <http://www.klasifikasiindonesia.com>. Sertifikasi Lambung Timbul sebuah kapal adalah kegiatan statutoria yang dilakukan oleh Biro Klassifikasi berupa pelimpahan wewenang dari Negara Bendera Kapal [5].

C. Perusahaan Pelayaran

Perusahaan Pelayaran adalah merupakan Perusahaan Angkutan Laut yang menurut UU no.17 tahun 2008 tentang Pelayaran bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya [1],

D. Kapal

Kapal adalah merupakan objek dari pada pemberlakuan aturan ini, telah dijelaskan di atas bahwa tujuan utama dari pemberlakuan dari aturan ini adalah untuk meningkatkan keselamatan kapal selama dalam pelayaran mengingat sebelumnya banyak kapal-kapal yang mengalami kecelakaan akibat kelebihan beban muatan. Hal ini tidak hanya terjadi sebelum aturan ini diberlakukan, bahkan sampai saat ini tercatat data kecelakaan kapal yang hasil penyeledikannya diketahui disebabkan oleh kelebihan muatan atau pelanggaran garis batas muat yang ditetapkan.

E. Lembaga Diklat Pelayaran

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar adalah salah satu lembaga diklat pelayaran di Kawasan Indonesia Timur yang bertanggung jawab untuk menyiapkan Sumber Daya Manusia Pelayaran sebagaimana yang diamanatkan Undang-Undang. Dengan 3 Program Studi yang dimiliki oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dapat membentuk Sumber Daya Manusia yang diharapkan dapat membantu mendukung terciptanya keselamatan pelayaran yang menguntungkan bagi semua pihak.

Dalam hal penerapan *International Load Line Convention 1966*, Sumber Daya Manusia yang dapat dibentuk oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar tidak hanya untuk kepentingan Anak Buah Kapal yang dalam hal ini adalah Mualim I dan Nahkoda yang bertanggung jawab langsung dengan penerapan aturan ini, tapi juga Sumber Daya Manusia bagi perusahaan pelayaran maupun tenaga regulator di Syahbandar.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif yang akan membahas tentang penerapan *Load Line Convention 1966* khususnya yang berhubungan dengan pemberlakuan garis batas muat keselamatan kapal yang lebih dikenal dengan *Plimsol Mark*.

Populasi adalah keseluruhan dari karakteristik atau hasil pengukuran yang menjadi objek penelitian [6], Populasi dalam penelitian ini adalah merupakan unsur-unsur yang akan diteliti meliputi Unsur Kapal, Unsur Regulator yang dalam hal ini adalah Syahbandar dan Unsur Lembaga Pendidikan. Dalam penelitian ini Unsur Perusahaan Pelayaran diabaikan dengan beberapa pertimbangan teknis sehubungan dengan kesempatan yang tersedia.

Sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu. Semua yang dipelajari dari sampel itu, kesimpulannya akan diberlakukan untuk Populasi. Oleh karena itu, sampel yang diambil dari Populasi harus benar-benar Representatif [7],

Teknik Sampling yang dipergunakan dalam penelitian ini merupakan *Purposive Sampling*. Purposive sampling adalah pemilihan sampel yang bersifat tidak acak, dimana sampel dipilih berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tertentu dan dianggap mampu mewakili populasi yang ada.

Dalam pengumpulan data mengenai variabel-variabel yang akan diteliti, metode yang dipergunakan meliputi:

1. Kuesioner/Angket
2. Dokumentasi

Dari data penelitian yang terkumpul, selanjutnya dianalisis dengan menggunakan teknik analisis deskriptif kualitatif. Teknik ini dimaksudkan untuk menggambarkan tentang penerapan *International Load Line Convention 1966* terutama yang berhubungan dengan penerapan *Plimsol Mark* oleh masing-masing unsur responden/populasi penelitian.

3. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Hasil penelitian yang peneliti peroleh adalah sebagai berikut:

1. Deskripsi pemahaman aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga
 - a. Data Nahkoda yang memahami aturan keselamatan garis muat bagi kapal- kapal niaga menunjukkan bahwa 30 nahkoda atau sekitar 100 persen nahkoda yang menjadi sample penelitian memahami tentang aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga.
 - b. Data petugas kapal yang memahami aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga menunjukkan bahwa 30 atau sekitar 100 persen petugas

kapal yang menjadi sample penelitian memahami tentang aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga.

2. Deskripsi penerapan tentang aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga

- a. Data Nahkoda mengenai penerapan tentang aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga menunjukkan bahwa terdapat 1 atau sekitar 3 persen nahkoda yang berada dalam kategori rendah dalam menerapkan tentang aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga dan 29 atau sekitar 97 persen nahkoda yang berada dalam kategori sedang dalam menerapkan tentang aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga.
- b. Data petugas kapal mengenai penerapan tentang aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga menunjukkan bahwa terdapat 13 atau sekitar 43 persen petugas kapal yang berada dalam kategori rendah dalam menerapkan tentang aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga. terdapat 3 atau sekitar 10 persen petugas kapal yang berada dalam kategori sedang dalam menerapkan tentang aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga. terdapat 14 atau sekitar 47 persen petugas kapal yang berada dalam kategori tinggi dalam menerapkan tentang aturan keselamatan garis muat bagi kapal- kapal niaga.

1. Pihak-pihak yang terlibat memahami aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga.

Hasil analisis deskriptif menunjukkan bahwa semua nahkoda dan petugas kapal atau sekitar 100 persen nahkoda dan petugas kapal memahami aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga. Hal ini berarti bahwa pihak-pihak yang terlibat pada umumnya memahami dengan jelas dan detail mengenai aturan tentang keselamatan pelayaran salah satunya adalah *International Load Line Convention 1966*.

2. Penerapan Aturan keselamatan garis muat diterapkan oleh kapal-kapal niaga di Kawasan Timur Indonesia.

Hasil analisis deskriptif menjelaskan bahwa terdapat 1 atau sekitar 3 persen nahkoda yang berada dalam kategori rendah dalam menerapkan aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga dan 29 atau sekitar 97 persen nahkoda yang berada dalam kategori sedang dalam menerapkan aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga.

Sedangkan deskripsi pada petugas kapal terdapat 13 atau sekitar 43 persen petugas kapal yang berada dalam kategori rendah dalam menerapkan aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga. terdapat 3 atau sekitar 10 persen petugas kapal yang berada

dalam kategori sedang dalam menerapkan aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga. terdapat 14 atau sekitar 47 persen petugas kapal yang berada dalam kategori tinggi dalam menerapkan aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga.

Hal ini berarti bahwa masih banyak pihak - pihak yang terlibat tidak menerapkan aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga, khususnya bagi petugas kapal terdapat 43% yang belum menerapkan aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga.

Aturan yang paling banyak dilanggar oleh petugas kapal adalah mengenai dokumen yang mengatur tentang garis batas pemuatan bagi keselamatan kapal. Olehnya itu kejadian kapal tenggelam tersebut terjadi salah satu penyebabnya tentang stabilitas kapal dan kapal yang over draft maka salah satu aturan internasional yang dilanggar adalah *International Load Line Convention* (7LLCJ1966.7) tujuan utama dari pemberlakuan dari aturan ini adalah untuk meningkatkan keselamatan kapal selama dalam pelayaran mengingat sebelumnya banyak kapal-kapal yang mengalami kecelakaan akibat kelebihan beban muatan. Hal ini tidak hanya terjadi sebelum aturan ini diberlakukan, bahkan sampai saat ini tercatat data kecelakaan kapal yang hasil penyeledikannya diketahui disebabkan oleh kelebihan muatan atau pelanggaran garis batas muat yang ditetapkan.

Penerapan garis batas muat bagi keselamatan kapal tidak hanya berlaku bagi kapal-kapal dengan pelayaran internasional sebagaimana yang diatur dalam *International Load Line Convention 1966*. Aturan keselamatan garis muat ini juga diberlakukan bagi kapal-kapal dengan pelayaran di dalam negeri negara-negara anggota IMO yang telah menandatangani aturan ini (*contracting government*) yang diatur oleh pemerintah Negara setempat.

3. Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan

1. Pihak-pihak yang terlibat pada umumnya memahami dengan jelas dan detail mengenai aturan keselamatan pelayaran salah satunya adalah *International Load Line Convention 1966*.
2. Pihak-pihak yang terlibat belum sepenuhnya menerapkan, terdapat 1 atau sekitar 3 persen nahkoda yang belum menerapkan aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga dan terdapat 13 atau sekitar 43 persen petugas kapal yang berada dalam kategori rendah dalam menerapkan aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga.

Saran

1. Sebaiknya nahkoda-nahkoda kapal khususnya di kawasan Indonesia Timur menerapkan aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga.
2. Petugas kapal di kawasan Indonesia Timur juga sebaiknya mulai menerapkan aturan keselamatan garis muat bagi kapal-kapal niaga.

Daftar Pustaka

- [1] Undang-Undang Nomor 17, 2008, Pelayaran.
- [2] Komite Nasional Kecelakaan Transportasi Kementerian Perhubungan, 2009, Laporan Investigasi Kecelakaan Kapal Laut Tenggelamnya KM. Teratai Prima Di Perairan Tanjung Batu Roro, Sulawesi Selatan tanggal 11 Januari 2009.
- [3] *International Load Line Convention, 1966.*
- [4] Peraturan Menteri Perhubungan KM.3, 2005, *Lambung Timbul Kapal*
- [5] <http://www.klasifikasiindonesia.com> Tanggal akses 1 Maret 2015
- [6] Riduwan, 2010, Dasar-Dasar Statistika, Edisi Revisi. Bandung, CV. Alfabeta.
- [7] Sugiyono, 2003, Statistik Untuk Penelitian, Bandung, CV. Alfabeta.