



MEMAJUKAN KEAMANAN MARITIM PADA SEKTOR KESELAMATAN LAUT DALAM MENGHADAPI PENYEBARAN COVID-19

Kasta Rosyada^{*)}, Agung Imam Zulhata, Marsetio

Progam Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional,
Universitas Pertahanan, Indonesia

Abstrak

Perkembangan penyebaran virus corona atau Covid-19 telah meningkat menjadi konstelasi masalah global dan menempatkan dunia dalam situasi yang tidak terduga. Salah satu upaya yang dilakukan untuk memperlambat penyebaran dan mengurangi dampaknya adalah dengan membatasi dan menutup perlintasan akses baik secara lokal maupun internasional. Ini berdampak pada jaringan transportasi, salah satunya adalah penutupan pelabuhan dan penolakan kedatangan kapal. Bahkan ketika fenomena ini terjadi, peran layanan kemanusiaan dan pelaut sangat penting dalam memberikan logistik vital dan termasuk penyediaan peralatan kesehatan dasar yang merupakan kebutuhan utama dalam menanggapi dan menyelesaikan Pandemi Covid-19. Tulisan ini akan membahas pentingnya menjaga keselamatan laut dan melindungi lingkungan laut dan menjaga stabilitas pergerakan kegiatan ekonomi di laut dari efek yang disebabkan oleh pandemi global covid-19.

Kata Kunci: Keamanan Maritim, Keselamatan Laut, Covid-19.

*Correspondence Address : kastarosyada@gmail.com

DOI : 10.31604/jips.v7i3.2020.489-501

© 2020 UM-Tapsel Press

PENDAHULUAN

Salah satu tugas dan fungsi penting bagi pelayaran adalah menjamin ketersediaan pelayanan komersil bagi perputaran dan perpindahan barang, jasa dan manusia dengan menggunakan jalur laut untuk keberlangsungan kehidupan manusia. Penanganan terhadap Covid-19 telah menjadi prioritas utama bagi negara-negara yang paling terpengaruh akibatnya. Di sisi lain, aktifitas-aktifitas pelayaran terutama yang menunjang perdagangan dunia harus terus berjalan secara aman. Hal ini tentunya memerlukan rekayasa kebijakan dalam menghadapi situasi tersebut. Hal lain yang perlu diperhatikan bahwa para pelaut merupakan bagian dari garda terdepan dalam menghadapi bencana global ini. Bagian masyarakat ini harus mampu menjamin ketersediaan kebutuhan sampai dengan tepat dengan meminimalisir resiko penyebaran di lingkungan sekitarnya. Oleh karenanya pendekatan pragmatis di ranah keselamatan laut sangat di perlukan di masa-masa krusial saat ini.

Definisi keselamatan biasanya dipahami sebagai upaya perlindungan dari sesuatu yang menimbulkan bahaya, kecelakaan, dan cedera. Dengan kata lain, keselamatan adalah keadaan di mana bahaya dan kondisi yang mengarah pada kerusakan fisik, psikologis atau material dikendalikan untuk menjaga kesehatan dan kesejahteraan individu dan masyarakat (Oxford Dictionary : 2010) Sementara konsep 'Marine Safety ' membahas keselamatan pada kegiatan pelayaran dan instalasi maritim dengan tujuan utama melindungi profesional maritim dan lingkungan laut. Secara lebih lanjut, 'Marine Safety' merupakan upaya kontrol rutin prosedur keselamatan dan pendidikan profesional maritim dalam mematuhi peraturan. Keselamatan laut dan hal tersebut melibatkan International Maritime Organization dan Maritime Safety Committee yang bertindak sebagai otoritas

internasional untuk mengembangkan peraturan dan regulasi. Fokus permasalahan Marine Safety adalah pencarian dan penyelamatan dan perlindungan kehidupan pelaut dan penumpang jika terjadi bencana atau kecelakaan dan kemudian terus berkembang secara bertahap menjadi mitigasi pada permasalahan lingkungan laut, pencegahan tabrakan, kecelakaan dan bencana lingkungan yang mungkin terjadi. Saat ini tentunya kajian mengenai Marine Safety perlu diakaji secara lebih lanjut sebagai suatu penawaran di tangan pandemi Covid-19 dan secara lebih lanjut memiliki hubungan dengan permasalahan pada keamanan tradisional yang juga dapat dilihat dari kaca mata keamanan maritim. Tulisan ini akan banyak mengaitkan Marine Safety dengan keamanan maritim mengingat bahwa industri maritim, perusahaan pelayaran dan para aktor di dalamnya mereka secara bersamaan merupakan bagian dari stabilitas keamanan itu sendiri.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif atau naturalistic karena melakukan pada kondisi yang alamiah. Sugiyono (2009, hlm. 1) mengemukakan bahwa metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian pada kondisi objek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi.

Penelitian kualitatif berarti proses eksplorasi dan memahami makna perilaku individu dan kelompok, menggambarkan masalah sosial atau masalah kemanusiaan. Proses penelitian mencakup membuat pertanyaan penelitian dan prosedur yang masih bersifat sementara, mengumpulkan

data, analisis data secara induktif, membangun data yang parsial ke dalam tema, dan selanjutnya memberikan interpretasi terhadap makna suatu data. Kegiatan akhir adalah membuat laporan ke dalam struktur yang fleksibel.

Menurut Moleong (2002: 103), analisis data adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori, dan satuan uraian dasar dengan demikian maka data-data yang lebih mudah dibaca dan disimpulkan. Sedangkan menurut Taylor, (1975: 79), data adalah sebagai proses yang merinci usaha secara formal untuk menemukan tema dan merumuskan hipotesis (ide) seperti yang disarankan dan sebagai usaha untuk memberikan bantuan dan tema pada hipotesis. Jika dikaji, pada dasarnya definisi pertama lebih menitikberatkan pengorganisasian data sedangkan yang ke dua lebih menekankan maksud dan tujuan analisis data. Teknik analisis yang digunakan adalah teknik analisis data deskriptif, yaitu dengan cara menghimpun data-data faktual dan mendiskripsikan. Data berasal dari seluruh informasi yang diperoleh dari studi literatur dan dokumen-dokumen yang relevan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Marine Safety dan Kaitannya dengan Keamanan Maritim

Konsep 'Marine Safety' membahas keselamatan kapal dan instalasi maritim dengan tujuan melindungi profesional maritim dan lingkungan laut. Marine Safety mengindikasikan peraturan pembangunan kapal dan instalasi maritim, kontrol reguler terhadap prosedur keselamatan serta pendidikan profesional kelautan dalam mematuhi peraturan. Keselamatan Laut terkait erat dengan pekerjaan International Maritime Organization (IMO) dan Komite Keselamatan Maritim yang bertindak sebagai badan inti internasional untuk mengembangkan peraturan. Menyusul

dengan terjadinya kecelakaan pada kapal Titanic menyebabkan meningkatnya pengelolaan pada perlindungan terhadap transportasi laut dan keselamatan penumpang. Hal ini meningkatkan perhatian pada pencegahan terjadinya hal yang serupa. Dan juga peristiwa tumpahnya kilang minyak di Gulf War juga meningkatkan perhatian pada hubungan antara paradigma keamanan tradisional dengan permasalahan lingkungan. Masalah keamanan adalah inti dari keamanan maritim mengingat bahwa hal tersebut melibatkan kepentingan lingkungan dan budaya yang ada di lingkungan maritim. Keselamatan maritim juga semakin dikaitkan dengan keamanan maritim mengingat bahwa industri maritim, perusahaan pelayaran dan sumber daya manusia maritim merupakan target potensial dari bajak laut, teroris, atau kejahatan transnasional lain seperti perdagangan manusia, barang-barang dan senjata ilegal serta aktor penjahat lainnya (Bueger : 2015)

Blue Economy

Keamanan maritim juga memiliki keterkaitan dengan pembangunan ekonomi. Sepanjang sejarah, lautan selalu menjadi bagian yang vital dalam ekonomi. Mayoritas perdagangan dilakukan melalui laut dan perikanan merupakan industri yang memiliki perkembangan yang signifikan. Baik pelayaran global dan perikanan telah berkembang menjadi industri yang sangat menghasilkan. Nilai komersial lautan telah semakin dievaluasi kembali karena potensi ekonomi yang saat ini tidak hanya berpusat pada sumber daya lepas pantai tetapi juga usaha untuk mengembangkan sektor energi terbarukan, penambangan dasar laut, serta ekonomi dari sektor pariwisata bahari yang sangat menjanjikan. Konsep 'blue economy' dan 'blue growth' yang diusulkan pada KTT Dunia di Rio De Janeiro secara luas didukung. Sebagai contoh Strategi Growth

Blue di Uni Eropa yang bertujuan untuk menghubungkan dan mengintegrasikan berbagai dimensi perkembangan ekonomi lautan dan membangun strategi manajemen yang berkelanjutan. Konsep Ekonomi Biru berkaitan dengan keamanan maritim karena strategi manajemen berkelanjutan tidak hanya membutuhkan penegakan dan pemantauan hukum dan peraturan, tetapi juga lingkungan maritim yang aman dan memberikan prasyarat untuk mengelola sumber daya laut (Bueger : 2015)

Resilience

Dua dimensi inti dalam konsep Ekonomi Biru yaitu ketahanan pangan dan ketahanan populasi pesisir secara langsung terkait dengan konsep keempat yang perlu dipertimbangkan untuk memahami hubungan Maritime Security adalah melalui paradigma Human Security. Human Security adalah pendekatan utama dalam memahami keamanan. Dalam hal ini, konsep Keamanan Nasional yang diciptakan pada 1990-an yang awalnya diusulkan oleh Program Pembangunan Perserikatan Bangsa-Bangsa, konsep ini bertujuan untuk memusatkan perhatian keamanan pada kebutuhan manusia daripada negara. Dimensi inti dari Keamanan Manusia adalah makanan, tempat tinggal, mata pencaharian berkelanjutan dan pekerjaan yang aman. Mempertimbangkan bahwa perikanan adalah sumber makanan dan pekerjaan yang vital, terutama di negara-negara berkembang. Illegal, Unreported dan Unregulated (IUU) Fishing adalah masalah besar yang berdampak pada Keamanan Manusia. Ketahanan populasi pesisir telah diidentifikasi sebagai faktor kunci dalam munculnya ancaman maritim dan oleh karenanya pencegahannya akan menjadi sangat penting demi terlaksananya Keamanan Maritim (Bueger : 2015)

Risk Analysis dan Risk Management Safety di Laut

Rekomendasi dan peraturan yang ditawarkan di bidang manajemen keselamatan dalam transportasi air merupakan hal yang berkaitan dengan transportasi laut. Umumnya hal tersebut mencakup berbagai tingkatan (internasional, regional, nasional atau industri) manajemen dan organisasi yang bertanggung jawab atas sistem manajemen keselamatan maritim, yang harus dipertahankan sebagai siklus berkelanjutan.

Semua standar pada manajemen risiko berfungsi sebagai informasi dasar dalam menetapkan standar umum untuk penilaian yang dilakukan (risk assessment mendefinisikan risiko dan kemudian Safety Management System melakukan pengelolaan terhadap risiko). Risk Assessment harus dimulai dengan identifikasi bahaya (sebagai sesuatu yang berpotensi membahayakan manusia, lingkungan atau infrastruktur). Setelah kemungkinan bahaya diidentifikasi, dilakukan penambahan data frekuensi dan konsekuensi.

Risiko merupakan kombinasi frekuensi (kemungkinan, probabilitas atau peluang) dari realisasi bahaya dan konsekuensi (tingkat keparahan atau dampak) dari bahaya yang mencapai potensinya (Maritime Safety Authority of New Zealand : 2015). Penilaian risiko dapat dilakukan dengan pendekatan kualitatif atau kuantitatif. Dokumen utama tentang manajemen risiko dalam transportasi laut adalah metodologi prosedur manajemen keselamatan formal atau (FSA - Formal Safety Assessment) yang dikeluarkan oleh International Maritime Organization (IMO) dan diterima secara umum sebagai metodologi manajemen risiko . FSO adalah metodologi terstruktur dan sistematis yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan maritim, termasuk perlindungan terhadap kehidupan, kesehatan, lingkungan laut dan infrastuktu dengan menggunakan risk analysis dan cost and benefit assesment.

Terdapat lima level dalam prosedur manajemen risiko bersarkan metologi FSA dan direkomendasikan oleh IMO. Yaitu (IMO : 2018) :

1. Identifikasi Bahaya (meliputi data semua skenario kecelakaan yang relevan dengan potensi penyebab serta akibat yang ditimbulkannya)
2. Analisa Risiko (evaluasi faktor risiko)
3. Opsi kontrol risiko (menyusun langkah-langkah pengaturan untuk mengendalikan dan mengurangi risiko yang sudah diidentifikasi)
4. Cost and Benefit Assesment (menentukan efektivitas biaya dari setiap opsi kontrol risiko)
5. Rekomendasi bagi pengambil keputusan (informasi tentang bahaya, risiko keterkaitannya dan efektivitas biaya dari opsi pengendalian risiko alternative yang disediakan).

Covid-19 dan Dampak Terhadap Industri Shiping Global

Kita perlu menyadari bahwa ketika saat ini negara-negara di dunia tengah berjuang menghadapi pandemi Covid-19, industri transportasi laut global mempunyai peran penting dalam merespon kondisi ini. Berbagai industri transportasi laut dari berbagai negara menghimbau untuk tetap menjaga stabilitas pergerakan perdagangan maritim seefektif mungkin. Menurut data statistik UNCTAD, sekitar 80% perdagangan global diangkut melalui pengiriman komersial, yang menggerakkan bahan pangan, energi dan bahan mentah dunia, serta barang-barang dan komponen yang diproduksi. Selain itu, Ini juga termasuk pasokan medis vital, yang sangat dibutuhkan saat ini, dan barang-barang yang diperlukan untuk pelestarian banyak pekerjaan di bidang manufaktur - tanpanya masyarakat modern tidak dapat berfungsi (Kituyi : 2020).

Ada sedikit yang berubah dari aktifitas transportasi laut pasca pandemi

corona virus ini mewabahi negara-negara di dunia, dimana sangat penting untuk menjaga rantai pasokan tetap terbuka dan untuk memungkinkan perdagangan maritim dan transportasi lintas-perbatasan untuk terus berlanjut. Ini berarti menjaga pelabuhan dunia terbuka untuk panggilan kapal dan pergerakan kru kapal dengan sesedikit mungkin hambatan. Namun yang perlu diperhatikan adalah fasilitas transit, karena menjadi sedikit beresiko apabila pelabuhan menjadi pintu transit, sehingga memungkinkan menjadi pintu masuk penyebaran virus secara global.

Banyak perusahaan pelayaran di dunia telah mengeluarkan peringatan terkait kemungkinan penurunan visibilitas pendapatan dan hasil pendapatan selama masa pandemi. Industri perkapalan menerima tamparan secara material dan non material akibat pandemi Covid-19, mengingat industri ini adalah salah satu badan usaha transportasi internasional yang merupakan garda terdepan perdagangan yang tergantung pada perjalanan dan interaksi manusia, termasuk pelabuhan dan terminal. Permintaan yang lebih rendah untuk komoditas dan bahan baku, mendorong tarif pengiriman menjadi lebih rendah (Kuo : 2020). Menghadapi pandemi saat ini, pergerakan lintas batas barang-barang bantuan seperti makanan dan pasokan medis akan meningkat secara dramatis. Pembatasan perdagangan dan transportasi lintas batas dapat mengganggu bantuan dan dukungan teknis yang diperlukan. Ini dapat mengganggu bisnis dan memiliki dampak sosial dan ekonomi negatif pada negara-negara yang terkena dampak. Karena itu pemerintah harus terus memfasilitasi pergerakan tidak hanya barang bantuan, tetapi barang secara umum, untuk meminimalkan dampak negatif dari wabah COVID-19 (Kituyi : 2020). Untuk memastikan bahwa barang-barang vital menjangkau konsumen dan rumah sakit di negara tujuan, lembaga yang

bertanggung jawab harus berkoordinasi dan bekerja sama di dalam dan di antara negara-negara sehingga barang yang sangat diperlukan mencapai populasi di negara-negara pantai dan yang terkurung daratan sama. Pertemuan KTT Pemimpin G20 yang dilakukan secara virtual terkait pandemi COVID-19, mengharapkan para pemimpin dunia harus menerima panggilan yang dibuat oleh industri perkapalan untuk menjaga perdagangan maritim bergerak dengan memungkinkan akses berkelanjutan ke pelabuhan di seluruh dunia dan pergantian awak kapal yang cepat sehingga meminimalisir kemungkinan penyebaran virus secara masal melalui aktivitas pelayaran maritim (Kituyi : 2020).

Ancaman Keselamatan Bagi Kru dan Awak Kapal

Di tengah wabah saat ini, para pelaut telah mengalami peningkatan pemeriksaan dan pengawasan di berbagai pelabuhan. Banyak negara pelabuhan telah memberlakukan peraturan lokal, pembatasan perjalanan dan karantina, dan membatasi akses gratis ke pelaut. Beberapa operator telah menanggukkan perubahan awak di atas kapal untuk mengurangi interaksi sosial mereka (IMO : 2020). Saat mengamati protokol kesehatan yang diperlukan, pelabuhan harus memperlakukan pelaut sebagai pekerja utama dan memberi mereka fleksibilitas yang sama dengan yang diberikan kepada awak pesawat dan petugas kesehatan saat naik dan meninggalkan kapal, karena sekitar 100.000 anggota awak kapal perlu melakukan pergantian shift setiap bulan (Devereux : 2020).

Operator pelabuhan juga perlu memahami potensi risiko terhadap kesehatan masyarakat dan ekonomi, jika peran utama mereka dalam transit barang dipengaruhi oleh penyebaran virus. Pekerja pelabuhan menghadapi bahaya tertular COVID-19, dan banyak pelabuhan tidak siap

jika banyak pekerja terjangkit Covid-19. Di beberapa pelabuhan terutama di daerah-daerah yang dilanda bencana seperti Eropa barang dalam perjalanan sudah terpengaruh, dan obat-obatan serta peralatan penting mengalami penundaan. Tanpa pelabuhan yang berfungsi, kargo termasuk mereka yang memiliki persediaan yang menyelamatkan jiwa tidak dapat diangkut ke tempat mereka dibutuhkan. Para pemimpin G20 memiliki peluang penting untuk melindungi pergerakan bebas semua barang dengan menegaskan kelancaran fungsi pengiriman, pelabuhan, dan industri transit. Semua solusi fasilitasi perdagangan dan transportasi teknologi yang tersedia harus digunakan untuk mengurangi beban yang ditimbulkan oleh COVID-19 tentang perdagangan maritim dan lintas batas. Kita tidak mampu untuk menambah tantangan kesehatan dan ekonomi yang kita hadapi.

Dampak Terhadap Industri Pelayaran dan Pelabuhan Indonesia

Indonesia tidak bisa begitu saja membuat kebijakan yang ceroboh saat ini, terutama terkait kebijakan yang dapat menghambat proses perpindahan barang melalui pelabuhan secara internasional, mengingat pengiriman melalui pelabuhan menghubungkan aktifitas ekonomi dunia. Mereka menghubungkan negara, pasar, bisnis dan orang-orang, dalam skala yang tidak pernah terpikirkan sebelumnya, hingga transportasi udara sendiri belum sanggup menyaingi pelayaran maritim global saat ini. Sejumlah besar barang dan komoditas diangkut melalui laut untuk memenuhi permintaan sektor industri dan manufaktur, kebutuhan energi, serta persyaratan bisnis dan konsumen. Perlu disadari sekali bahwa kita sangat ketergantungan terhadap kebutuhan akan barang yang dikirim melalui pelabuhan (data), selain itu dampak

kontribusi ekonomi dari pelabuhan yang juga cukup besar (data).

Industri pelayaran dan pelabuhan tidak dapat samakan begitusaja penanganannya dengan industri penerbangan atau industri barang melalui akses transportasi darat. Kuantitas kebutuhan pada industri pelayaran dan pelabuhan cukup besar, dan pelabuhan sendiri merupakan pintu masuk dari barang dari berbagai negara di dunia terutama melihat perbandingan di antara tiga sektor Darat Udara dan Laut. Sehingga Indonesia perlu strategis khusus yang dapat menyelamatkan berbagai pihak, industri pelabuhan, ekonomi nasional, dan yang paling penting keselamatan para kru dan pekerja yang menjadi tonggak perputaran pada industri ini.

Hingga saat sekarang ini, belum ada satupun segmen industri pelayaran dan pelabuhan yang kebal dari efek pandemi Covid 19. Kita tahu bahwa Kapal Pesiar MV Columbus sempat dilarang bersandar beberapa hari hingga diberikan izin oleh otoritas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Dibeberapa kasus juga terdapat kapal pesiar tidak diizinkan untuk pelabuhan dan ditempatkan di bawah karantina selama berminggu-minggu. Kapal komoditas, seperti curah kering dan kapal tanker, mengalami penurunan permintaan dan penurunan tarif pengiriman. Dengan permintaan yang lebih rendah, harga minyak mentah telah jatuh, yang selanjutnya akan memperburuk keadaan industri pengeboran lepas pantai. Rantai pasokan dan logistik juga terpengaruh; misalnya, kami memahami bahwa industri angkutan truk di beberapa negara juga sudah mengalami keruntuhan, karena pemerintah telah memberlakukan pembatasan perjalanan, yang mencegah kontainer-untuk-ekspor mencapai dermaga muat, dan kontainer-untuk-impor terus menumpuk di dermaga menunggu kapal habis.

Respon IMO Sebagai Organisasi Kemaritiman Internasional.

International Maritime Organisation (IMO) merupakan salah satu otoritas internasional dalam bidang kemaritiman termasuk urusan pelabuhan yang memiliki wewenang untuk membentuk seperangkat aturan. Ini bagian yang menarik, bagaimana aktor global mengambil peran untuk mengatur regulasi secara masal. Untuk merespon dampak yang ditimbulkan oleh wabah pandemic COVID-19, IMO berusaha tetap menjaga arus perdagangan melalui pelabuhan secara internasional. Seperti pertimbangan yang kita jelaskan sebelumnya, bahwa pelabuhan adalah salah satu ranah industri yang sangat signifikan dalam mendukung pertumbuhan perekonomian global, terutama dalam memenuhi kebutuhan setiap negara. Kita tidak akan membahas bagaimana IMO akhirnya menutup Gedung Markas Besar IMO di London Inggris, ini bukan sesuatu yang menarik tentunya, karena ini memang menjadi sebuah kewajiban untuk mendukung himbauan dari World Health Organisation dalam memutus mata rantai penyebaran COVID 19.

Sebagai bentuk respon terkait pandemi COVID-19, IMO telah menyuarakan kepada pemerintah untuk tetap membuka rantai pengiriman dan pasokan dan memberikan pengecualian perjalanan khusus kepada pelaut sebagai respons terhadap pandemi COVID-19. Surat Edaran yang dikeluarkan IMO secara khusus menyerukan kepada pemerintah untuk menunjuk pelaut profesional dan personel kelautan, terlepas dari kebangsaan mereka, sebagai 'pekerja kunci' yang menyediakan layanan penting selama pandemi melanda.

Dalam Surat Edaran yang dikeluarkan, Organisasi ini telah mendistribusikan serangkaian rekomendasi untuk pemerintah dan otoritas nasional terkait, yang diusulkan oleh berbagai

asosiasi industri global yang mewakili sektor transportasi maritim.

Menanggapi kesulitan yang dihadapi oleh negara-negara anggota yang memproduksi kapal, memasok peralatan, pemilik kapal, surveyor dan para teknisi servis dalam menghadapi hambatan yang diakibatkan oleh pandemic Covid-19 sehingga tidak dalam melaksanakan sesuai dengan estimasi waktu sebelumnya telah

menetapkan bahwa peristiwa ini merupakan keadaan yang tidak terduga dan di luar kendali. Oleh karenanya, negara anggota dan organisasi internasional diharapkan menaruh perhatian pada interpretasi terpadu yang sudah disetujui maritime safety committee (Circular Letter : 2020).

Tabel 1. Surat Edaran IMO Terkait Kebijakan Pencegahan & Penangana COVID 19 pada Sektor Pelabuhan Dan Pelayaran

Circular No.4204/Add.7	Letter	3 April 2020	<i>Guidance concerning unforeseen delays in the delivery of ships</i>
Circular No.4204/Add.6	Letter	27 Maret 2020	<i>Preliminary list of recommendations for Governments and relevant national authorities on the facilitation of maritime trade during the COVID-19 pandemic</i>
Circular No.4204/Add.5/Rev.1	Letter	2 April 2020	<i>Guidance relating to the certification of seafarers and fishing vessel personnel</i>
Circular No.4204/Add.4	Letter	5 Maret 2020	<i>Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers</i>
Circular No.4204/Add.3	Letter	2 Maret 2020	<i>Operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreak on board ships</i>
Circular No.4204/Add.2	Letter	21 Februari 2020	<i>Joint Statement IMO-WHO on the Response to the COVID-19 Outbreak and encourages Member States and international organizations to disseminate it as widely as possible. Available in the six official languages of the United Nations system.</i>
Circular Letter No.4204/Add.1		19 Februari 2020	<i>Provides advice on Implementation and enforcement of relevant IMO instruments</i>
Circular No.4203.Add.1	Letter	12 Februari 2020	<i>Provides information and guidance on the precautions to be taken to minimize risks to delegates</i>
Circular Letter No.4204		31 Januari 2020	<i>Providing information and guidance, based on recommendations developed by the World Health Organization (WHO), on the precautions to be taken to minimize risks to seafarers, passengers and others on board ships from the coronavirus</i>

COVID-19 - Implementasi dan Penegakan Instrumen yang Relevan dengan IMO

Sekretaris Jenderal menginformasikan bahwa telah menerima laporan mengenai dampak yang diakibatkan oleh Covid-19 pada industri perkapalan. Menanggapi situasi ini, Sekretaris Jenderal telah mengeluarkan panduan melalui Surat Edaran No.4204.

Otoritas negara anggota, Otoritas Pelabuhan, Perusahaan, serta Pemilik Kapal, harus bekerja sama dalam pengendalian wabah saat ini, terutama untuk memastikan bahwa;

penumpang dapat berangkat dan turun dengan tepat, pelaksanaan operasi kargo tetap berjalan, kapal dapat masuk dan meninggalkan galangan kapal untuk perbaikan, pemuatan persediaan, sertifikat dapat dikeluarkan dan kru dapat ditukar. Prinsip-prinsip untuk menghindari pembatasan yang tidak perlu yang mengakibatkan keterlambatan masuknya kapal ke Pelabuhan yang tercantum dalam pasal I dan V dan bagian 6 dari lampiran *Convention on Facilitation of International Maritime Traffic/* Konvensi FAL (Circular Letter No.4204 : 2020)

Beberapa instrumen IMO berisi ketentuan dan relevan dalam menghadapi permasalahan pengiriman yang disebabkan oleh pandemic COVID-19. telah tertera pada :

- Konvensi Internasional untuk Keselamatan Kehidupan di Laut, 1974;
- Konvensi Internasional untuk Pencegahan Polusi dari Kapal, 1973;
- Konvensi Internasional untuk Pengendalian dan Pengelolaan Air Ballast dan Sedimen Kapal, 2004;
- Konvensi Internasional tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Penjagaan untuk Pelaut, 1978; dan
- Resolusi A.1119 (30), Prosedur untuk kontrol Port Status, 2017. Surat Edaran No.4204 / Add.1 Halaman 2 I: \ C_L \ CL.4204 Add.1.docx

Selain itu, Sekretariat telah menerima komunikasi *Internasional Labour Organization* (ILO):

"Dalam konteks wabah coronavirus yang berkembang, perlindungan efektif terhadap kesehatan dan keselamatan pelaut harus menjadi prioritas. Di bawah Konvensi Buruh Maritim Organisasi Buruh Internasional (ILO), 2006, Negara-negara anggota harus memastikan bahwa semua pelaut di kapal yang diberangkatkan dari negara asal dilindungi oleh langkah-langkah yang memadai untuk melindungi kesehatan mereka dan memiliki akses ke perawatan medis yang cepat dan memadai ketika bekerja di atas kapal. Kebijakan tersebut juga mewajibkan pelabuhan di negara-negara anggota untuk memastikan bahwa pelaut yang berada di kapal dan ada di wilayah mereka yang membutuhkan perawatan secara cepat diberikan kemudahan akses ke fasilitas medis di darat." (ILO : 2020)

COVID-19 adalah tantangan kesehatan masyarakat global yang membutuhkan pemahaman dan kerja sama yang erat di antara semua Negara Anggota

untuk mengatasi tantangan terkait dengan implementasi dan penegakan instrumen IMO yang relevan. IMO akan terus memantau situasi dengan seksama dan Sekretaris Jenderal akan memberikan informasi tambahan yang sesuai dan akan membawa masalah-masalah ini ke Tingkat organ-organ terkait Organisasi, khususnya Komite Keselamatan Maritim, Komite Perlindungan Lingkungan Laut, Komite Fasilitasi dan Komite Hukum (Circular Letter No.4203/Add.1 : 2020).

Di beberapa surat juga diberikan panduan yang disiapkan oleh *International Chamber of Shipping* sebagai tanggapan terhadap wabah coronavirus. Negara-negara Anggota dan organisasi-organisasi internasional dihimbau untuk menggunakan panduan ini dan menyebarkan pada semua pihak yang berkepentingan dan terkait. Sebagai respon dari penyebaran Covid-19. Panduan ini dibuat oleh *International Chamber Shipping* (ICS) guna mendukung operasional semua jenis kapal di Perairan Internasional. Tujuannya adalah untuk membantu Perusahaan yang bergerak di bidang Shipping untuk dapat mematuhi dan menerapkan rekomendasi yang telah dikeluarkan oleh PBB termasuk WHO, IMO, ILO serta The European Centre for Disease Prevention and Control (ECDC) (Circular Letter No.4204/Add.4 : 2020)

Berkembangnya wabah covid-19 yang semakin menantang bagi kesehatan masyarakat membutuhkan kerjasama yang kuat antara pemerintahan dan perusahaan pelayaran yang Bersatu melalui kegiatan perdagangan maritime agar dapat mampu secara optimal melindungi kesehatan pelaut, penumpang dan kesehatan masyarakat pada umumnya.

Sekretaris Jenderal IMO telah memberi perhatian pada upaya mengatasi gangguan perdagangan internasional secara konsisten dengan kebutuhan warga. IMO akan bekerja untuk memastikan aliran pasokan agar tetap berjalan seperti alat

medis vital, produk pangan, dan barang dan jasa lainnya yang melewati lintas batas, dan bekerja untuk menyelesaikan gangguan pada rantai pasokan global, untuk mendukung kesehatan dan kesejahteraan semua orang. IMO berkomitmen untuk terus bekerja bersama untuk memfasilitasi perdagangan internasional dan mengoordinasikan tanggapan dengan cara menghindari gangguan yang tidak perlu pada lalu lintas dan perdagangan internasional. Tindakan darurat yang bertujuan melindungi kesehatan akan ditargetkan, proporsional, transparan, dan pragmatis.

IMO juga menegaskan kembali tujuan kami untuk mewujudkan lingkungan perdagangan dan investasi yang bebas, adil, tidak diskriminatif, transparan, dapat diprediksi dan stabil, dan untuk menjaga pasar tetap terbuka di tengah Pandemi Covid-19. Kemudian, tujuan dari dikeluarkannya dokumen terkait COVID 19 tersebut adalah untuk memberikan beberapa rekomendasi awal yang dapat membantu Pemerintah dan otoritas nasional terkait untuk mengambil pendekatan pragmatis dan praktis untuk memfasilitasi proses pengiriman dan operasi pelabuhan selama pandemi COVID-19 (Circular Letter No.4204/Add.6 : 2020)

Pemerintah dan otoritas nasional sangat dianjurkan untuk memastikan bahwa semua kapal komersial yang berkunjung dapat terus memiliki akses ke tempat berlabuh di pelabuhan dan terminal, dan bahwa pembatasan karantina tidak diberlakukan pada kapal itu sendiri yang mencegah akses ke tempat berlabuh serta pembuangan dan / atau pemuatan yang tepat waktu. kargo atau kegiatan penting lainnya.

Kebijakan Pelayaran dan Pelabuhan di Indonesia Sebagai Respon Penyebaran Pandemi

Pada 8 Maret terdapat beberapa kebijakan yang diterapkan di semua pelabuhan Indonesia seperti aturan terkait

kapal yang masuk dari semua negara lain pertama-tama akan diperiksa oleh petugas Karantina di pelabuhan. Selain itu tidak ada yang bisa naik serta tidak ada aktivitas pemuatan yang dapat dilakukan sebelum inspeksi kedatangan oleh petugas karantina selesai. Kebijakan lainnya menegaskan bahwa *Free Pratique* hanya akan diberikan jika kru tidak terindikasi terpapar coronavirus dan semua kru dalam kondisi baik setelah pemeriksaan selesai.

Pemeriksaan kedatangan ini memakan waktu sekitar 2 hingga 3 jam oleh petugas karantina di pelabuhan dan jika ada anggota kru yang diduga menderita penyakit coronavirus, semua aktivitas akan ditangguhkan dan kapal akan dikarantina. Para kru kapal tidak akan diizinkan melanjutkan perjalanan ke dermaga atau memuat melakukan aktivitas di pelabuhan, dan harus menunggu keputusan petugas karantina dengan waktu tunggu yang tidak ditentukan. Selain itu siapa pun yang telah menghabiskan 14 hari terakhir atau lebih di daratan Tiongkok tidak diizinkan masuk, atau transit, melalui pelabuhan Indonesia dan Indonesia.

Kemudian pada 1 April 2020 Kota Denpasar saat ini dinyatakan dalam Keadaan Darurat, dan semua kapal pesiar dilarang mengunjungi dan berlabuh di pelabuhan Benoa. Mereka juga dilarang mengantar penumpang yang menuju kota Denpasar terutama bagi yang tidak memiliki dokumen identitas yang menunjukkan domisili di Denpasar dikarenakan ada pemilihan ketat penumpang dan barang melalui Pelabuhan Benoa ke Kota Denpasar tidak memiliki dokumen identitas yang menunjukkan domisili di Denpasar juga dilarang menyeberang melalui Pelabuhan Ketapang - Gilimanuk dan melintasi Pelabuhan Lembar Lembar - Padang Bai. Kebijakan ini sebenarnya sangat berdampak pada aktifitas operasi pelabuhan karena ada pembatasan dan frekuensi penyeberangan berkurang (Kominfo Denpasar : 2020).

Sebagai institusi yang memiliki kebijakan dan wewenang, Kementerian pelabuhan Republik Indonesia mengeluarkan kebijakan yang bertujuan sebagai upaya pencegahan penyebaran Covid 19 melalui pintu pelabuhan. Kemudian kebijakan sebelumnya digantikan dengan aturan terkait perizinan dan keselamatan para kru pada 2 April 2020 dimana proses pertukaran (shifting) kru di Indonesia hanya diizinkan untuk kru yang berasal dari Indonesia (WNI) saja dan itu hanya setelah menerapkan Protokol Kesehatan Penanganan Covid-19. Awak asing tidak boleh pergi ke darat selama aktivitas kapal di area pelabuhan dan pergantian kru asing tidak diperbolehkan di Pelabuhan Indonesia, tetapi selama wabah Covid-19, pertukaran ini dapat dilakukan di area tertentu pada kawasan pelabuhan yang ditentukan. Jika keadaan darurat medis/kesehatan terjadi pada kru asing ketika berada diatas kapal di area pelabuhan, mereka bisa dibawa ke darat begitu izin diberikan oleh Covid-19 Task Force di setiap area setelah menerapkan Protokol Kesehatan Penanganan Covid-19. Selama wabah Covid-19, kapal-kapal asing (kapal kargo, kapal penumpang dan kapal pesiar) yang mengajukan izin untuk menurunkan awak kapal, bunker, air tawar dan persediaan perbekalan akan disediakan tempat penampungan untuk ship-to-ship (STS) dan lay-out di area yang ditunjuk, yaitu Pulau Nipah, Tanjung Balai Karimun dan Pulau Galang dengan memenuhi syarat dan ketentuan kedatangan kapal asing sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pada Maret 2020, kementerian perhubungan RI mengeluarkan Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor SE 13 Tahun 2020 tanggal 26 Maret 2020 tentang Pembatasan Penumpang di Kapal, Angkutan Logistik dan Pelayanan Pelabuhan Selama Masa Darurat Penanggulangan Bencana Covid-19 (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut : 2020). Dalam surat

tersebut dijelaskan bahwa mekanisme penutupan pelabuhan yang nantinya akan diinisiasi melalui kebijakan Pemerintah Daerah. Berdasarkan Surat Edaran tersebut setiap *leading sector* seperti Kepala Kantor OP/ Syahbandar Utama/KSOP/KSOP Khusus Batam/UPP, Operator Kapal, Operator Pelabuhan, untuk dapat menjalin koordinasi secara proaktif dengan para stakeholders yang berada di pelabuhan serta dengan Pemerintah Daerah. Kebijakan ini diatur sebagai upaya pelaksanaan fungsi pengaturan dan pembinaan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan.

SIMPULAN

Indonesia perlu strategis khusus yang dapat menyelamatkan berbagai pihak, industri pelabuhan, ekonomi nasional, dan yang paling penting keselamatan para kru dan pekerja yang menjadi tonggak perputaran pada industri ini. Kita perlu meminta kapal untuk melaporkan setiap kasus penyakit yang mengindikasikan infeksi COVID-19 di kapal sedini mungkin sebelum kedatangan ke otoritas terkait di pelabuhan, membatasi personel kapal ke kapal saat berada di pelabuhan, dilengkapi dengan peralatan perlindungan pribadi yang sesuai. Pemerintah harus mengizinkan pelaut profesional dan personel kelautan untuk turun kapal di pelabuhan, dan transit melalui wilayah mereka untuk memungkinkan kru diganti (shifting) dan pelaut dipulangkan. Mengingat kita perlu menjaga rantai pasokan untuk tetap terbuka kita harus menjamin keamanan dan kesehatan dari rantai pasok dengan mekanism pemerikasaan oleh petugas Karantina di pelabuhan mengingat IMO telah menyuarakan kepada pemerintah untuk tetap membuka rantai pengiriman dan pasokan dan memberikan pengecualian perjalanan khusus kepada pelaut sebagai respons terhadap pandemi COVID-19. Selain itu siapa pun yang telah menghabiskan 14 hari terakhir atau lebih di

negara yang masih merupakan negara dengan angka kasus terdampak COVID 19 yang masih tinggi, tidak diizinkan masuk, atau transit, melalui pelabuhan Indonesia. Proses pertukaran (*shifting*) kru di Indonesia hanya diizinkan untuk kru yang berasal dari Indonesia (WNI) saja dan awak asing tidak boleh pergi ke darat selama aktivitas kapal di area pelabuhan. Selama wabah Covid-19, kapal-kapal asing (kapal kargo, kapal penumpang dan kapal pesiar) yang mengajukan izin untuk menurunkan awak kapal, bunker, air tawar dan persediaan perbekalan akan disediakan tempat penampungan untuk *ship-to-ship (STS)*.

DAFTAR PUSTAKA

- Dokumen "Coronavurus ePorti di Trieste e Monfalcone: misure di prevenzione - aggrionamento 02 del 24.02/2020 ore 18:00" diakses melalui <https://www.nepia.com/nota-italy/> pada 7 April 2020
- Charlie Campbell. "South Korea's Health Minister on How His Country Is Beating Coronavirus Without a Lockdown". TIME, diakses melalui <https://time.com/5830594/south-korea-covid19-coronavirus/>
- Circular Letter No.4203/Add.1 12 February 2020. Subjek: Novel Coronavirus (2019-nCoV)
- Circular Letter No.4204 31 January 2020 Subjek : Panduan Bagi Operator Kapal Untuk Perlindungan terhadap pelaut
- Circular Letter No.4204/Add.4 5 March 2020. Subjek : Panduan Bagi Operator Kapal Untuk Perlindungan terhadap pelaut
- Circular Letter No.4204/Add.6 27 March 2020. Subjek : Coronavirus (COVID-19) - Daftar rekomendasi awal bagi Pemerintah dan otoritas nasional terkait fasilitas perdagangan maritim selama pandemi COVID-19
- Circular Letter No.4204/Add.7 3 April 2020. Subjek : Coronavirus (COVID-19) - Guidance concerning unforeseen delays in the delivery of ships (Keterlambatan Pengiriman Kapal akibat peristiwa tak terduga)
- Direktur Jenderal Perhubungan Laut RI. "Pemerintah Tegaskan Penutupan Pelabuhan Dalam Masa Darurat Covid-19 Adalah Wewenang Kementerian Perhubungan". Diakses melalui <http://hubla.dephub.go.id/berita/Pages/PEMERINTAH-TEGASKAN-PENUTUPAN-PELABUHAN-DALAM-MASA-DARURAT-COVID-19-ADALAH-WEWENANG-KEMENTERIAN-PERHUBUNGAN.aspx>
- G20 Leaders' Statement: Extraordinary G20 Leaders' Summit Statement on COVID-19. Saudi Arabia 2020, diakses melalui [https://g20.org/en/media/Documents/G20_Extraordinary%20G20%20Leaders%E2%80%99%20Summit_Statement_EN%20\(3\).pdf](https://g20.org/en/media/Documents/G20_Extraordinary%20G20%20Leaders%E2%80%99%20Summit_Statement_EN%20(3).pdf)
- Gucma S. (ed.) Maritime Ferry Terminals - Design and Operation in Terms of Marine Traffic Engineering): Morskie terminale promowe - projektowanie i eksploatacja w ujęciu inżynierii ruchu morskiego. Monografia pod redakcją Stanisława Gucmy.
- Helen Devereux. "Thousands of seafarers are stranded aboard ships, with no end to their shift in sight". The Conversation, diakses melalui <https://theconversation.com/thousa>

- [nds-of-seafarers-are-stranded-aboard-ships-with-no-end-to-their-shift-in-sight-137324](#) Sea Transportation, Vol. 7, No. 2, doi:10.12716/1001.07.02.01, pp. 161-168, 2013
- IMO MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.2. Revised Guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for use in the IMO Rule Making Process. International Maritime Organization, London, 9 April 2018.
- International Labour Organization. "Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19)". Geneva, International Labour Standards Department (NORMES)/ Sectoral Policies Department (SECTOR), 7 April 2020. Diakses melalui https://www.ilo.org/wcmsp5/group/s/public/---ed_norm/---normes/documents/briefingnote/wcms_741024.pdf
- International Maritime Organization. "Crew changes and repatriation of seafarers - a key issue explained". Diakses melalui <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx>
- Kopacz Z., Morgaś W., Criteria for estimating navigational safety at sea. Scientific Journal of Polish Naval Academy, Gdynia 2015.
- Kopacz Z., Morgaś W., Urbański J., The Maritime Navigation its Environment and its Safety System, Annual of Navigation, No 4/2002.
- Kreutzmann A., Wolter D., Dylla F., Lee J.H., Towards Safe Navigation by Formalizing Navigation Rules. TransNav, the International Journal on Marine Navigation and Safety of
- Mauro Consultants "Italy under Attack by COVID-19" Special Bulletin no.14 <https://www.nepia.com/bulletin-no-14a-italy-under-attack-by-covid-19-2/>
- Mercy A. Kuo, 2020. "COVID-19: Impact on Global Shipping and China's Economy". diakses melalui The Diplomat: <https://thediplomat.com/2020/03/covid-19-impact-on-global-shipping-and-chinas-economy/>
- Mukhisa Kituyi. "Coronavirus: Let's keep ships moving, ports open and cross-border trade flowing". United Nations Conference on Trade and Development. <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2311>
- Oxford Dictionary of English (3 ed.). Oxford University Press, 2010. ISBN: 9780199571123.
- Pemerintah Kota Denpasar Bali. "Pemkot Larang Kapal Pesiar Sandar di Pelabuhan Benoa, Kuatkan Pengawasan Pelabuhan, Penumpang Tanpa Identitas Denpasar Juga Dilarang" pada April 2020, diakses melalui <https://denpasarkota.go.id/berita/baca/16435>