

Efektivitas Penerapan *Non Convention Vessel Standard* (NCVS) berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan KM.65/2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia

Raihan Aradhana

Fakultas Hukum, Program Studi Ilmu Hukum, Universitas Padjadjaran

Korespondensi penulis: raihan19005@mail.unpad.ac.id

Abstract. *The International Convention for the Safety of Life at Sea or SOLAS is basically a convention initiated by the International Maritime Organization (IMO) for the safety and security of ships at sea. However, this provision only applies to vessels measuring 500 gross tonnage and above. IMO provides flexibility to its members to apply standards for non-conventional vessels sailing in its territorial waters. Regulation of the Minister of Transportation KM.65/2009 concerning Standards for Non-Conventional Ships with Indonesian Flags is the legal basis for implementing NCVS in Indonesia. However, in practice, there are still some obstacles that the implementation has not been effective. This paper aims to measure the effectiveness of the implementation of the NCVS rules in Indonesia which were made using a juridical-normative approach. The results of this study indicate that the Government of Indonesia has not been effective enough in implementing NCVS in Indonesia by looking at several aspects, one of which is the high number of accidents of non-conventional Indonesian-flagged ships in Indonesian sea areas.*

Keywords: *Domestic Ship, Effectiveness, Non Convention, SOLAS*

Abstrak. *International Convention for the Safety of Life at Sea atau SOLAS pada dasarnya merupakan suatu konvensi yang digagas oleh International Maritime Organization (IMO) terkait keselamatan dan keselamatan kapal di laut internasional. Namun dalam ketentuan tersebut hanya diberlakukan bagi Kapal yang berukuran 500 gross tonnage ke atas. IMO memberikan keleluasaan kepada negara-negara anggotanya untuk menerapkan standar bagi kapal non konvensi yang berlayar di wilayah perairannya. Peraturan Menteri Perhubungan KM.65/2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia merupakan dasar hukum pelaksanaan NCVS di Indonesia. Namun nyatanya dalam penerapannya masih terdapat beberapa hambatan sehingga pelaksanaannya belum efektif. Tulisan ini bertujuan untuk mengukur efektivitas dari pelaksanaan aturan NCVS di Indonesia yang dibuat menggunakan pendekatan yuridis-normatif. Hasil penelitian pada tulisan ini menunjukkan bahwa Pemerintah Indonesia belum cukup efektif dalam menerapkan NCVS di Indonesia dengan melihat dari beberapa aspek yang salah satunya adalah masih tingginya angka kecelakaan kapal non konvensi berbendera Indonesia di wilayah laut Indonesia.*

Kata kunci: Efektivitas, Kapal Domestik, Non Konvensi, SOLAS

LATAR BELAKANG

Indonesia merupakan negara yang disebut sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Hal ini disebabkan karena Indonesia dikelilingi oleh wilayah perairan yang di dalamnya juga mengandung kekayaan bahari yang berlimpah. Selain itu Indonesia juga memiliki kurang lebih 17.499 pulau yang juga dikelilingi wilayah perairan dengan total sekitar 3,25 juta kilometer persegi dan juga 2,55 juta kilometer persegi berupa Zona Ekonomi Eksklusif (Shaïd, 2022). Kehadiran wilayah kelautan yang berlimpah tersebut nyatanya dapat menunjang perekonomian Indonesia seperti misalnya perdagangan antar

daerah atau bahkan perdagangan antar negara yang membutuhkan adanya kapal laut untuk mengangkut barang-barang yang akan dijual tersebut. Selain itu, luasnya wilayah laut Indonesia juga dapat dijadikan sebagai sumber pekerjaan bagi masyarakat yang tinggal di pesisir pantai. Contohnya adalah Nelayan yang hidupnya sangat bergantung pada tangkapan ikannya di laut yang selanjutnya akan dijual di pasar sehingga dapat dikonsumsi oleh masyarakat.

Melihat kekayaan laut yang berlimpah tersebut, tentu dalam hal ini kita sebagai Warga Negara Indonesia harus menjaga keindahan laut kita dari berbagai kerusakan. Kerusakan atau polusi laut tersebut dapat terjadi salah satunya karena adanya kecelakaan kapal yang melintasi laut. Seringkali kecelakaan kapal tersebut menyebabkan tumpahan minyak yang dapat mencemari laut (Tanaka, 2023). Maka dari itu, dalam hal ini dibutuhkan adanya regulasi yang mengatur terkait Keamanan dan Keselamatan Kapal di Laut. *International Convention for the Safety of Life at Sea* (“**SOLAS**”) merupakan instrumen hukum internasional yang mengatur mengenai standar keselamatan kapal yang wajib diterapkan untuk seluruh negara anggota *International Maritime Organization* (IMO). Namun kenyataannya ketentuan SOLAS hanya dapat diberlakukan bagi kapal yang memiliki ukuran 500 Gross Tonnage (GT) atau lebih. Adanya ketentuan tersebut menimbulkan suatu pertanyaan yakni bagaimana pemberlakuan standar keselamatan kapal yang memiliki ukuran di bawah 500 GT.

Non Convention Vessel Standard (“**NCVS**”) merupakan suatu standar keselamatan yang diberikan kepada kapal-kapal yang tidak diatur di dalam konvensi internasional manapun (non konvensi). Terkait NCVS ini pada dasarnya telah banyak digunakan oleh beberapa negara salah satunya Jepang (Dinisari, 2017). Dengan adanya NCVS maka akan memberikan adanya peningkatan dalam aspek keselamatan kapal. Terlebih lagi hal ini dapat meminimalisir terjadinya kerugian bagi para pelaku usaha yang melakukan perdagangan melalui jalur laut. Selain itu dengan adanya NCVS dapat pula meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal yang dapat menyebabkan pencemaran laut.

Di Indonesia, pengaturan mengenai NCVS diatur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan KM.65/2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia. Di samping itu terdapat pula SK Dirjen perhubungan Laut No. Um.008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia. SK tersebut dianggap sebagai ketentuan yang bersifat praktis

mengenai pelaksanaan NCVS di Indonesia. Diaturinya NCVS adalah sebagai bentuk tanggapan atas tingginya kasus kecelakaan kapal domestik khususnya pada tahun 2006 hingga 2007. Hal tersebut dikarenakan pada dasarnya kapal-kapal yang ada di Indonesia memiliki ukuran di bawah 500 GT sehingga dalam hal ini tidak dapat menerapkan standar yang diatur oleh SOLAS. Dengan diterapkannya aturan NCVS, maka kapal yang memiliki ukuran di bawah 500 GT tidak perlu untuk merubah standar kapalnya (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia).

Namun ternyata dengan adanya regulasi-regulasi tersebut tidak menyebabkan Indonesia sebagai negara yang *Zero Accident* terhadap keselamatan pelayaran. Nyatanya kecelakaan kapal di Indonesia masih tergolong cukup tinggi, sehingga menimbulkan pertanyaan apakah Pengaturan NCVS tersebut efektif untuk diberlakukan atau tidak. Maka dari itu, dalam tulisan ini penulis akan membahas mengenai efektivitas dan juga hambatan dari penerapan aturan *Non Convention Vessel Standard* di Indonesia.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis-normatif yakni melalui analisis data yang bersifat sekunder dengan dasar norma, kaidah, pendapat hukum, serta asas yang terkandung di dalam hukum nasional maupun hukum nasional. Dalam penelitian ini akan mengacu pada ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi (NCVS) Berbendera Indonesia, *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS), dan UNCLOS.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penerapan Non Convention Vessel Standard oleh Negara Tetangga Singapura

Di Singapura pada dasarnya memiliki ketentuan *Merchant Shipping Act (Chapter 179, Section 143)* tentang *Merchant Shipping (Non-Convention Ships) Safety Regulations*. Sama seperti ketentuan yang dimiliki oleh Indonesia, *Merchant Shipping Act* ini juga mengatur terkait standar keselamatan bagi kapal yang memiliki ukuran kurang dari 500 GT. Standar diberlakukan pada aspek-aspek perkapalan yang mencakup konstruksi, instalasi, kekuatan struktural, perlengkapan, bahan, peralatan, dan juga aparat berdasarkan apa yang diatur di dalam Regulation 5. Dalam regulasi ini juga terdapat sanksi yang diberlakukan apabila pemilik atau nahkoda tidak mematuhi standar yang

diberlakukan dalam regulasi tersebut. Pada Regulation 13 paragraph (2) dikatakan bahwa hukuman berupa denda maksimal \$10.000 dan penyitaan kapal akan diberikan kepada pemilik atau nahkoda yang tidak mematuhi regulasi ini serta tidak memastikan bahwa kapal dan perlengkapannya telah memenuhi regulasi.

Malaysia

Pengaturan mengenai NCVS di Malaysia dimuat pada MSN No. 16/2009 (*Requirement and Technical Standard for Non Convention Cargo Ship Pertaining to Safety Construction, Radio, Life Saving Appliances and Equipment of Radio Navigational Aids*). Pengaplikasian MSN No.16/2009 ini pada dasarnya kurang lebih sama dengan apa yang diberlakukan oleh Singapura, yakni ditujukan kepada Kapal yang memiliki ukuran kurang dari 500 GT (Chuah, 2018). Selain itu, regulasi ini juga diberlakukan kepada Kapal dengan muatan di atas 500 GT yang hanya berlayar antar pelabuhan di Malaysia. Regulasi ini tidak berlaku bagi kapal perang, kapal yang memiliki panjang kurang dari 15 meter, kapal penangkap ikan, kapal kayu dengan konstruksi primitif, dan kapal pemerintah yang tidak digunakan untuk pelayanan niaga. Standar yang diterapkan dalam regulasi ini meliputi instalasi konstruksi, struktur, *strength fittings*, peralatan, dan aparat. Namun selain aspek-aspek tersebut, nyatanya dapat menerapkan persyaratan atau standar lainnya apabila terdapat rekomendasi dari *the Surveyor General of Ships*. Namun dalam regulasi ini penulis tidak menemukan mengenai penerapan sanksi bagi kapal yang tidak memenuhi standar keselamatan sebagaimana yang diatur di dalam MSN No.16/2009.

Filipina

Philippine Merchant Marine Rules and Regulations (“**PMMRR 1997**”) merupakan regulasi hukum milik filipina yang mengatur mengenai standar keselamatan yang wajib ditaati oleh kapal non-konvensi atau kapal dengan ukuran kurang dari 500 GT. Pada *Chapter I*, dikatakan bahwa kapal yang memiliki ukuran lebih dari 500 GT secara otomatis wajib memenuhi standar yang diterapkan oleh SOLAS, sedangkan untuk kapal dengan ukuran kurang dari 500 GT harus memenuhi PMMRR 1997. Penerapan standar yang dimiliki oleh PMMRR pada dasarnya banyak yang mengadopsi *IMO Model Codes/SOLAS 1974*. Seperti misalnya terkait Keselamatan Berlayar yang diatur di dalam *Chapter XI*. Dalam ketentuan tersebut dikatakan bahwa semua kapal termasuk kapal yang ditarik atau didorong oleh *tug* tetap harus mematuhi tindakan rute sebagaimana yang diadopsi oleh IMO untuk menghindari terjadinya tubrukan. Hal ini mencakup

penggunaan pesan bahaya (*danger messages*), rute, penyalahgunaan sinyal marabahaya, kewajiban untuk mengirim pesan marabahaya, lampu sinyal, kode sinyal internasional, dan lain sebagainya. PMMRR 1997 juga mengatur terkait sanksi yang diatur di dalam Regulation I/16. Dalam ketentuan tersebut dikatakan bahwa setiap pelanggaran yang dilakukan terhadap regulasi ini, maka akan dikenakan sanksi berdasarkan surat edaran yang dikeluarkan oleh Pihak Administrasi. Adapun sanksi tersebut dapat berupa denda, penangguhan, pembatalan atau pencabutan lisensi, dan lain sebagainya.

1. Efektivitas Penerapan NCVS di Indonesia

Penerapan NCVS di Indonesia pada dasarnya telah diinstruksikan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi (NCVS) Berbendera Indonesia yang mulai diberlakukan pada tanggal 17 September 2009. Tujuan dari penerapan aturan NCVS ini tentu untuk memberikan standar kepada kapal-kapal domestik yang memiliki ukuran di bawah 500 GT. *Non Convention Vessels Standard* dikatakan sebagai regulasi yang lebih ringan daripada SOLAS 1974. Hal ini dapat dilihat dari segi besarnya kapal yang diatur yakni NCVS untuk kapal di bawah 500 GT dan SOLAS 1974 untuk kapal di atas 500 GT. Lalu apabila dilihat dari penggunaan sertifikat, pada dasarnya mekanisme di dalam NCVS (KM.65/2009) lebih mudah jika dibandingkan dengan SOLAS karena sertifikasi yang harus dilengkapi di dalam SOLAS terlalu banyak sehingga menimbulkan biaya yang cukup besar pula hanya untuk mengurus persoalan sertifikasi kapal (Behaqi, 2020). Hal ini juga dikarenakan sertifikasi NCVS akan disesuaikan dengan bobot kapal serta kondisi laut Indonesia yang lebih tenang apabila dibandingkan dengan perairan di luar negeri (Dinisari, 2017). Namun dalam hal ini penulis akan menjabarkan mengenai efektivitas dalam penerapan regulasi NCVS di Indonesia.

Untuk mengukur efektivitas dari pelaksanaan NCVS, penulis berpedoman dengan konsep efektivitas hukum yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto. Menurutnya, efektivitas hukum memiliki keterkaitan dengan faktor-faktor seperti usaha penanaman hukum pada masyarakat, reaksi masyarakat, dan jangka waktu penanaman hukum (Soekanto, 2013). Maka, berdasarkan pendapat tersebut penulis akan memakai beberapa indikator untuk menentukan efektivitas pelaksanaan NCVS yakni sebagai berikut:

a. Pemahaman masyarakat terhadap NCVS

Dorongan penerapan NCVS ini nyatanya telah dilakukan oleh berbagai organisasi terkait pelayaran yang salah satunya adalah INSA (*Indonesian National Shipowners Association*). INSA merupakan organisasi yang paling gencar terkait pelaksanaan NCVS. Salah satu langkah yang diambil oleh INSA adalah dengan melakukan berbagai pembinaan serta *focus group discussion* (FGD) bersama instansi-instansi terkait. Seperti misalnya FGD mengenai NCVS yang diadakan oleh INSA dan CAAIP (Corps Alumni Akademi Pelayaran) pada November 2016. Lalu pada 11 Oktober 2017 INSA kembali menyelenggarakan FGD untuk membahas mengenai aspek keselamatan serta bisnis pelayaran dengan turut mengaitkannya dengan persoalan penerapan NCVS di wilayah perairan Indonesia.

Selain INSA, terdapat pula Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) yang turut memiliki andil dalam penerapan NCVS di Indonesia. Pada tahun 2019 silam, KNKT melakukan sosialisasi dan monitoring kesiapan menjelang Nataru di Palembang, Sumatera Selatan. Dalam sosialisasi tersebut, KNKT menjabarkan mengenai fungsi dan peran dari KNKT itu sendiri yang mana tidak hanya hadir ketika terjadi sebuah kecelakaan, namun juga memberikan sosialisasi serta pemberdayaan masyarakat dalam meminimalisir serta menghindari terjadinya kecelakaan. Dalam sosialisasi tersebut, KNKT juga menghimbau kepada seluruh nahkoda dan nelayan untuk turut mengaplikasikan aturan NCVS sebagaimana yang diatur di dalam KM.65/2009. Pada Sosialisasi tersebut juga Wakil Ketua KNKT yang menjabat saat itu menyatakan kekagumannya terhadap lalu lintas kapal dalam kegiatan perdagangan yang begitu tinggi sehingga dalam hal ini dibutuhkan standar keselamatan bagi kapal-kapal ketotok yang dalam hal ini termasuk ke dalam *non convention vessels* agar meminimalisir resiko terjadinya kecelakaan kapal.

Sebagai instansi pemerintahan nyatanya Kementerian Perhubungan juga pernah melakukan FGD terkait regulasi NCVS pada Oktober 2020. Pada FGD tersebut, pihak kementerian menjabarkan dan memperkenalkan kepada masyarakat mengenai KM.65/2009 yang dibutuhkan sebagai upaya peningkatan keselamatan berlayar. Pada acara tersebut Kemenhub juga turut mengajak para *stakeholder* untuk menyampaikan ide serta masukannya mengenai pelaksanaan regulasi NCVS di Indonesia. Diharapkan masyarakat serta para *stakeholders* dapat mencermati serta memahami mengenai

penerapan NCVS ini disertai dengan adanya perkembangan teknologi informasi agar siap sedia menghadapi perkembangan tersebut.

b. Penegakan hukum pelaksanaan NCVS

Membicarakan mengenai penegakan hukum atas pelaksanaan NCVS di Indonesia pada dasarnya perlu merujuk pada KM.65/2009. Apabila dilihat secara seksama, ketentuan tersebut hanya membahas mengenai pengesahan dan pemberlakuan dari NCVS, bukan mengenai penerapan hukumnya. Hal ini dapat dilihat pula bahwa tidak terdapat pengaturan terkait sanksi atau hukuman yang diberikan pada pihak terkait yang tidak mematuhi aturan NCVS tersebut. Bahkan, di dalam lampiran KM.65/2009 tidak ada satupun pembahasan mengenai penerapan sanksi tersebut. Sehingga dalam hal ini timbul suatu kerancuan dalam penerapan hukumnya karena tidak adanya bentuk nestapa yang diberikan kepada pelanggar ketentuan tersebut. Implementasi NCVS ini juga tergolong masih cukup rendah dan hanya sebatas pada tindakan pemeriksaan saja. Seperti misalnya tindakan pemeriksaan yang dilakukan terhadap kapal-kapal yang akan berlayar melalui *ship security assessment* oleh petugas pelabuhan. Melalui tindakan tersebut selanjutnya hasil pemeriksaan akan dilaporkan kepada otoritas berwenang (Utami, 2015). Pengukuran penegakan hukum aturan NCVS di Indonesia dapat pula dikaitkan pada persentase tingkat kecelakaan Kapal Domestik yang berdasarkan riset penulis masih tergolong cukup besar. Maka dari itu, dalam hal ini penulis dapat menyimpulkan bahwa penegakan hukum mengenai aturan NCVS Berbendera Indonesia masih belum maksimal dilakukan.

c. Angka Kecelakaan Kapal Domestik

Indikator ketiga yang dipakai penulis dalam mengukur efektivitas penerapan NCVS di Indonesia adalah Angka Kecelakaan Kapal Domestik. Apabila merujuk pada data yang termuat di dalam website KNKT (knkt.dephub.go.id) mengenai angka kecelakaan kapal yang terjadi selama 5 tahun terakhir (2017-2021), maka dalam hal ini telah terjadi sebanyak 82 kasus dengan masing-masing 26 kasus (2017), 30 kasus (2018), 18 kasus (2019), 4 kasus (2020), dan 4 kasus (2021). Namun dari situs yang berbeda KNKT menyatakan bahwa telah terdapat 483 insiden kecelakaan kapal perikanan Indonesia pada tahun 2018 hingga 2021. Menurut temuan KNKT, insiden-insiden tersebut terjadi karena tidak sesuainya spesifikasi kapal dengan apa yang ditentukan dalam regulasi pelayaran di Indonesia khususnya mengenai kapal yang memiliki ukuran

di bawah 500 GT. Insiden kapal tersebut didominasi dengan kecelakaan yang menimpa kapal perikanan di bawah 500 GT yang mana tentu memiliki perbedaan kondisi dengan kapal di atas 500 GT. Faktor kecelakaan tersebut juga meliputi belum optimalnya penggunaan *Vessel Monitoring System* bagi kapal-kapal perikanan tersebut (Iqbal, 2022). Selain itu, seringkali nahkoda kapal nekat melawan lokasi pelayaran yang telah ditentukan sebelumnya dengan tujuan mendapatkan hasil tangkapan ikan yang lebih banyak. Namun ternyata tindakan tersebut seringkali mengarahkan kapal ke wilayah yang sedang dilanda cuaca buruk sehingga beresiko menimbulkan kecelakaan bagi kapal perikanan khususnya yang memiliki ukuran di bawah 500 GT.

Berdasarkan indikator-indikator tersebut, maka penulis menyimpulkan bahwa penerapan regulasi NCVS di Indonesia belum berjalan cukup efektif. Dibutuhkan adanya instansi yang dapat mengeksekusi regulasi tersebut secara tegas yakni salah satunya adalah dengan melakukan penerapan sanksi bagi kapal, pemilik, atau nahkoda yang tidak menerapkan regulasi NCVS tersebut. Hal ini juga dibuktikan dengan tidak patuhnya masyarakat ataupun para *stakeholders* (khususnya pemilik kapal dan nahkoda) terhadap regulasi tersebut walaupun sebelumnya telah banyak forum diskusi serta sosialisasi yang diberikan oleh Organisasi Pelayaran dan Instansi Pemerintah mengenai urgensi penerapan regulasi NCVS di perairan Indonesia.

3. Hambatan Penerapan NCVS di Indonesia

Dalam Pembahasan sebelumnya telah disimpulkan bahwa penerapan *Non Convention Vessels Standard* di Indonesia masih belum efektif. Tentu adanya hal tersebut disebabkan adanya beberapa faktor penyebab dan juga hambatan. Pada bagian ini, penulis akan menjabarkan mengenai faktor penghambat sulitnya penerapan NCVS Berbendera Indonesia di Wilayah Perairan Indonesia. Pertama, Informasi mengenai *Non Convention Vessels Standard* masih kurang dipahami oleh Petugas atau Aparat Pelabuhan. Dengan dipahaminya aturan NCVS maka tentu akan mempermudah para petugas untuk melakukan pemeriksaan. Sedangkan di lain sisi apabila aturan NCVS tersebut tidak dikuasai atau tidak dipahami oleh petugas, akan mempersulit kinerjanya sebagai pihak pengawas dan pemeriksa standar keselamatan kapal yang ada di tiap-tiap pelabuhan. Salah satu penyebabnya adalah kurangnya pelatihan serta sosialisasi yang diberikan oleh pemerintah atau instansi terkait kepada petugas-petugas pelabuhan. Padahal, pengetahuan terkait NCVS tersebut sangat penting dan mempengaruhi aspek keselamatan dan

keamanan kapal serta penumpang di dalamnya. Hambatan ini juga timbul karena diskusi atau sosialisasi yang diselenggarakan terkait NCVS hanya terbatas terhadap teori saja. Sehingga pemahaman secara praktis dan teknis jarang diterima oleh petugas yang berwenang untuk memeriksa kapal tersebut.

Kedua, tidak adanya otoritas berwenang untuk melakukan survey persyaratan *Non Convention*. Hambatan yang kedua ini pada dasarnya memiliki hubungan dengan hambatan yang pertama. Dalam melakukan pemeriksaan Kapal Non Konvensi tentu memerlukan adanya pengalaman serta ilmu yang telah dimiliki oleh para surveyor ahli. Namun dalam hal ini Pemerintah Indonesia belum menentukan organisasi atau pihak mana yang nantinya akan diberikan kewenangan untuk melakukan survey tersebut (Eliopoulou, *et.al*, 2023). Tentu dalam hal ini pemerintah atau otoritas pelabuhan tidak dapat seterusnya mengandalkan petugas-petugas pelabuhan untuk melakukan survey atau pemeriksaan tersebut karena dikhawatirkan terdapat aspek penting yang terlewatkan dalam pemeriksaan tersebut.

Ketiga, tidak adanya sanksi bagi pelanggar *Non Convention Vessel Standard*. Sebagaimana yang telah penulis sampaikan sebelumnya bahwa di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.65/2009, tidak sama sekali memuat mengenai ketentuan sanksi. Berbeda halnya dengan apa yang dimuat di dalam regulasi NCVS yang dimiliki oleh Singapura yakni *Merchant Shipping Act (Chapter 179, Section 143)* tentang *Merchant Shipping (Non-Convention Ships) Safety Regulations*. Tepatnya pada Regulation 13 paragraph (2) dijelaskan bahwa hukuman berupa denda maksimal \$10.000 dan penyitaan kapal akan diberikan kepada pemilik atau nahkoda yang tidak mematuhi regulasi ini serta tidak memastikan bahwa kapal dan perlengkapannya telah memenuhi regulasi. Keberadaan pengaturan sanksi di dalam suatu peraturan pada dasarnya menunjukkan seberapa tegasnya peraturan tersebut diberlakukan. Dengan tidak adanya sanksi, maka dikhawatirkan peraturan tersebut akan diabaikan oleh pemilik kapal, nahkoda, ataupun awak-awak kapal non konvensi berbendera Indonesia.

Keempat, Kondisi perairan Indonesia yang berbeda beda. Apabila merujuk pada Hasil Pengolahan Data Investigasi Kecelakaan kapal Tahun 2003-2019 yang dikeluarkan oleh KNKT, kecelakaan laut paling banyak terjadi di Laut Jawa sebanyak 44 kasus. Tingginya angka tersebut disebabkan karena beberapa faktor. Pertama adalah tingginya jumlah *traffic* kapal yang melintas pada wilayah tersebut dikarenakan merupakan Pusat

Perekonomian di Indonesia. Kedua adalah wilayah perairan Jawa seringkali dilanda cuaca ekstrem. Seperti misalnya pada 2021 silam, Pesisir Selatan Pulau Jawa mengalami cuaca ekstrim selama kurang lebih tujuh hari yang menyebabkan gelombang tinggi hingga 6 meter (Yanwardhana, 2021). Dengan adanya perbedaan kondisi yang juga dipengaruhi cuaca di masing-masing wilayah menyebabkan sulitnya penerapan standar bagi kapal-kapal non konvensi berbendera Indonesia. Alasannya adalah karena standar seperti misalnya konstruksi kapal, harus sesuai dengan kondisi perairan yang dilewati. Seharusnya, standar yang diberlakukan untuk semua kapal non-konvensi dapat diterapkan dalam berbagai kondisi perairan Indonesia. Sehingga hal tersebut dapat mencegah terjadinya kecelakaan serta mempermudah kapal berbendera Indonesia untuk berlayar di berbagai wilayah perairan Indonesia berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku.

KESIMPULAN

Berdasarkan penjelasan serta penjabaran mengenai konsep *non convention vessel standard*, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.65 Tahun 2009 belum cukup efektif untuk menerapkan aturan NCVS tersebut dengan beberapa alasan. Pertama adalah masih kurangnya pemahaman mengenai NCVS bagi masyarakat umum. Kedua, belum maksimalnya menegakan hukum terkait NCVS. Dan ketiga adalah masih tingginya angka kecelakaan kapal non konvensi berbendera Indonesia dalam kurun waktu 5 tahun terakhir.
2. Hambatan-hambatan dapat terjadi karena beberapa aspek di antaranya adalah tidak adanya surveyor yang diberikan kewenangan, perbedaan kondisi perairan di Indonesia, tidak adanya pengaturan sanksi dalam aturan NCVS, serta masih minimnya pengetahuan mengenai NCVS oleh petugas Pelabuhan di Indonesia.

DAFTAR REFERENSI

- Agus Yulianto, “Kemenhub Gelar FGD Aturan Standar Kapal non Konvensi NCVS”, *republika.co.id*, <https://www.republika.co.id/berita/qhttsf396/kemenhub-gelar-fgd-aturan-standar-kapal-non-konvensi-ncvs> diakses pada 17 Juni 2022
- Behaqi, “Usaha Pelayaran Domestik Perlu NCVS”, *jatimnet.com*, <https://jatimnet.com/usaha-pelayaran-domestik-perlu-ncvs> diakses pada 18 Juni 2022
- BisnisNews, “Waka KNKT Haryo Satmiko Buka Sosialisasi Keselamatan Pelayaran di Sungai Musi”, <https://bisnisnews.id/detail/berita/waka-knkt-haryo-satmiko-buka-sosialisasi-keselamatan-pelayaran-di-sungai-musi> diakses pada 17 Juni 2022
- Chuah, Lai Fatt., *et.al.* 2018. Profiling Malaysian Ship Registration and Seafarers for Streamlining Future Malaysian Shipping Governance”, *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, Vol. 13
- Darilaut.id, “2018-2021, Sebanyak 483 Kecelakaan Kapal Perikanan Indonesia”, <https://darilaut.id/berita/2018-2021-sebanyak-483-kecelakaan-kapal-perikanan-indonesia> diakses pada 17 Juni 2022
- Eliopoulou, Eleftheria., *et.al.* 2023. “Statistical Analysis of Accidents and Review of Safety Level of Passenger Ships”, *Journal of Marine Science and Engineering*, Vol. 11, No. 2, 2023
- Emir Yanwardhana, “Alert! Laut Selatan Lagi Ganas, Ombak Ekstrem Sampai 6 Meter”, *cnbcindonesia.com*, <https://www.cnbcindonesia.com/news/20210813115731-4-268228/alert-laut-selatan-lagi-ganas-ombak-ekstrem-sampai-6-meter> diakses pada 19 Juni 2022
- Iqbal, Muhammad., *et.al.*2022. “Verifikasi Kesesuaian Alat Keselamatan Terhadap *Non Convention Vessel Standard* Pada Tug Boat 2x1100 HP”, *SENOVTEK*
- International National Shipowners’ Association, “CAAIP Bersama INSA Gelar FGD NCVS”, <https://insa.or.id/caaip-bersama-insa-gelar-fgd-ncvs/> diakses pada 16 Juni 2022
- International Maritime Organization (IMO), *International Convention for the Safety of Life At Sea*, 1 November 1974, 1184 UNTS 3
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi, “Accident Reports”, http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_maritime/maritime_investigation_report1.htm diakses pada 17 Juni 2022
- Malaysia’s MSN No.16/2009 (*Requirement and Technical Standard for Non Convention Cargo Ship Pertaining to Safety Construction, Radio, Life Saving Appliances and Equipment of Radio Navigational Aids*)
- Maritimnews, “Alat Keselamatan Pada Kapal NCVS Jadi Pembahasan dalam FGD INSA”, <http://maritimnews.com/2017/10/alat-keselamatan-pada-kapal-ncvs-jadi-pembahasan-dalam-fgd-insa/> diakses pada 16 Juni 2022
- Mia Chitra Dinisari, “INSA Dorong Penerapan NCVS”, *ekonomi.com*, <https://ekonomi.bisnis.com/read/20171111/98/708168/insa-dorong-penerapan->

[ncvs#:~:text=NCVS%20merupakan%20aturan%20yang%20dikeluarkan,kapal%20hingga%20pada%20pengawakan%20kapal](#). Diakses pada 15 Juni 2022

- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. “NVCS Berlaku Bagi Kapal Dibawah 500GT”, <http://dephub.go.id/post/read/ncvs-berlaku-bagi-kapal-dibawah-500gt-15379> diakses pada 15 Juni 2022
- Soekanto, Soekanto. 2013. *Beberapa Aspek Sosial Yuridis Masyarakat*, Bandung: PT Alumni, 1983
- Tanaka, Yoshifumi. 2023. *The International Law of The Sea*, Fourth Edition, United Kingdom: Cambridge University Press, 2023
- Utami, Tri Kusumaning.2015. “Kesiapan Kapal Cargo Dibawah 500 GT Terhadap Implementasi Standar Kapal Non Konvensi (*Non Convention Vessel Standard*) Berkaitan Dengan Manajemen Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan Maritim di Pelabuhan Kendari”, *J. Pen. Transla*, Vol. 17, No. 2, 2015
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM.65 Tahun 2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi (*Non Convention Vessel Standard*) Berbendera Indonesia
- Phillippine Merchant Marine Rules and Regulations (PMMRR) 1997
- Singapore’s Merchant Shipping (Non-Convention Ships) Safety Regulations 1982
- SK Dirjen perhubungan Laut No. Um.008/9/20/DJPL-12 tentang Pemberlakuan Standar dan Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia