TANGGUNG JAWAB PEMERINTAH DAERAH KABUPATEN KEPUALAUAN TALAUD BAGI PELAYANAN TRANSPORTASI LAUT MASYARAKAT PESISIR PANTAI MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008[1]

Oleh :
Stetin Olensawa[2]
Eugenius Paransi [3]
Carlo A. Gerungan [3]

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penyebab apa saja yang menghambat pelayanan transportasi laut menuju pulau pesisir pantai dan untuk mengetahui bagaimana tanggung jawab pemerintah daerah kabupaten kepualauan talaud bagi pelayanan transportasi laut masyarakat pesisir pantai. Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif, dapat ditarik kesimpulan yaitu : 1. Pada pasal 25 dan 26 Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran perintis dapat dilakukan dengan kontrak jangka panjang dengan perusahaan angkutan di perairan menggunakan kapal berbendara indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang diawaki oleh warga negara indonesia. Pelayaran perintis dan penugasan untuk daerah masih tertinggal atau wilayah terpencil diatur dengan peraturan pemerintah dan pemerintah daerah. 2.
Pembangunan daerah terluar dan terdepan tidak lagi harus dengan pendekatan keamanan saja tetapi juga harus lebih mengedapankan kesejahteraan masyarakat. Pemerintah atau Pemerintah daerah harus dapat memberikan sarana transportasi murah yang terjangkau oleh masyarakat dalam mendistribusikan hasil- hasilnya untuk diperdagangkan antar pulau. Jalur trayek pelayaran perintis secara umum telah dapat mengjangkau daerah-daerah terluar tetapi karena lama perjalanan untuk satu trayek kapal perintis masih terlalu panjang berkisar sekitar 7 hari.

Kata Kunci : *transportasi laut, masyarakat pesisir pantai, pemerintah kabupaten kepulauan talaud*

PENDAHULUAN A. Latar Belakang

Pengangkutan atau biasa disebut dengan transportasi, merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pengangkutan adalah kegiatan dari transportasi memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari suatu tempat *(origin* atau *port of call*) ke tempat lain atau part of destination, maka demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan perkataan lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan atau pengiriman barangnya ke tempat lain. [4] Jika dilihat dari letak geografisnya, Indonesia merupakan Negara kepulauan. Sehingga peranan pengangkutan sangat penting. Dengan keadaan Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau, memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat,laut,dan udara agar dapat menjangkau seluruh wilayah Indonesia.[5]

Menyadari pentingnya peran dari transportasi tersebut angkutan laut sebagai salah satu transportasi diperairan harus ditata dalam suatu kesatuan sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang sesuai dengan tingkat kebutuhan dan tersediannya pelayanan angkutan yang selamat ,aksebilitas tinggi, kapasitas mencukupi ,teratur, lancar, dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, polusi rendah ,dan efisien.

Manfaat terpenting dari transportasi adalah untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Dalam prakteknya masyarakat sangat membutuhkan transportasi untuk melakukan aktivitasnya masing-masing. Untuk memenuhi kebutuhan akan transportasi itu maka pemerintah mengadakan adanya tranportasi umum agar kebutuhan akan transportasi bisa terjangkau oleh seluruh lapisan masyarakat. Di indonesia, sebagai negara bahari perahu dan kapal merupakan alat transportasi dan komunikasi penting sejak awal peradaban nusantara. Alat transportasi yang paling banyak ragamnya adalah perahu dan kapal.[6] Kegiatan angkutan pelayaran sangat diperlukan untuk menghubungkan antar pulau seperti pelabuhan. Pelabuhan adalah tempat di pinggir laut

[1] Artikel Skripsi
[2] Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, NIM 19071101272 [3] Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum
[3] Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum
[4] Soegijatna Tjakranegara, Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang Jakarta: Rineka Cipta,1995,Hlm.1
[5] R. Djatmiko D, Pengetahuan Hukum Perdata dan Hukum Dagang, Penerbit Angkasa, Bandung,1996,Hlm.112
[6] A. Djohan Tunggal,Hukum Laut, Jakarta: Havarindo 2008,Hlm.11

yang dapat dipakai untuk kegiatan kapal secara komersial. Seperti membongkar dan memuat barang atau penumpang, serta digunakan untuk berlabuh dengan aman oleh kapal dan terlindung dari angina dan laut.[7] Kapal Merupakan alat transportasi yang paling utama , pengangkutan perairan dengan kapal diatur dalam Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Kata' pengangkutan' berasal dari kata dasar' angkut' yang berarti mengangkat dan membawa.[8] Dalam kamus hukum tercantum bahwa, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.[9]

Dalam Undang-Undang, angkutan laut perintis baru diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Pelayaran yang diatur dalam Undang-Undang tersebut menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim. Undang-Undang merupakan bagian dalam sistem transportasi nasioanal yang harus dikembangkan baik potensi maupun peranannya dalam rangka mewujudkan sistem nasional yang efektif, efisien sehingga terbentuk pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis.[10]

Atas dasar prinsip tersebut, maka dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dinyatakan bahwa pelayaran nasional diselenggarakan dengan tujuan untuk:

1. Memperlancar arus perpindahan orang atau barang melalui perairan dengan mengutamakan perlindungan terhadap angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional.
2. Membina jiwa kebaharian.
3. Menjunjung kedaulatan negara.
4. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasioanal
5. Menunjang, menggerakan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasioanal.
6. Memperkokoh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka mewujudkan wawasan nusantara.
7. Meningkatkan ketahanan nasional.

Angkutan laut perintis dalam UndangUndang Nomor 17 Tahun 2008 dicantumkan dalam bab 5 tentang angkutan di perairan daerah masih tertinggal atau wilayah terpencil yang terdiri atas tiga pasal, yaitu pasal 24, 25, dan 26.[11] Pasal 24 berbunyi sebagai berikut:

1. Angkutan di perairan untuk daerah masih tertinggal atau wilayah terpencil dilaksanakan oleh pemerintah dan pemerintah daerah.
2. Angkutan di perairan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilaksanakan dengan pelayaran perintis dan penugasan.
3. Pelayaran perintis sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dilaksanakan dengan biaya yang disediakan oleh pemerintah dan pemerintah daerah.
4. Penugasan sebagaimana yang dimaksud dalam ayat (2) diberikan kepada perusahaan angkutan nasional dengan mendapat kompensasi dari pemerintah dan pemerintah daerah sebesar selisih antara biaya produksi dan tarif yang ditetapkan oleh pemerintah sebagai kewajiban publik.
5. Pelayaran perintis dan penugasan dilaksanakan secara terpadu dengan sektor lain berdasarkan pendekatan pembangunan wilayah.
6. Angkutan perairan untuk daerah masih tertinggal dan wilayah terpencil dievaluasi oleh pemerintah dan pemerintah daerah setiap tahun.

Pelayaran perintis kemudian diatur lebih rinci dalam PP Nomor 20 Tahun 2010 pasal 70 (1) disebutkan bahwa pelayaran perintis dilaksanakan oleh pemerintah, dalam hal ini kementerian perhubungan, gubernur, bupati, atau walikota.[12]

Pelayaran perintis dilakukan untuk menghubungkan daerah yang masih terpencil dan belum berkembang dengan daerah lainnya yang sudah berkembang atau maju.

Sama halnya yang terjadi di daerah pesisir pantai kabupaten kepualauan talaud. Kabupaten kepulauan talaud adalah wilayah yang merupakan gugusan pulau-

---

[7] Muldan Martin,M.si, Kamus Kemaritiman, Jakarta Timur:2018,Hlm.70

[8] kbbi arti-kata transportasi,diakses pada tanggal 24 juli 2024 pukul 16.00

[9] Setiawan Widagdo ,Kamus Hukum,penerbit PT,Prestasi Pustaka,Jakarta:2012,Hlm.413

[10] Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008

[11] Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 bab 5

[12] Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Pasal 70

besar dan kecil sehingga memerlukan angkutan laut sebagai sarana transportasi utama. Sebagai wilayah kepulauan, kabupaten kepulauan talaud memiliki banyak pelabuhan, dari pelabuhan besar hingga kecil. Untuk pelabuhan besar yang berada di pulaupulau besar, khususnya pelabuhan lirung, pelabuhan melonguane, dan pelabuhan beo, sudah banyak disinggahi kapal-kapal komersial, tetapi untuk pelabuhan di pulau-pulau kecil, kapal-kapal komersial tidak mau menyinggahi karena tidak menguntungkan. Akibatnya daerah-daerah tersebut sulit menjadi terisolir dan sulit berhubungan dengan daerah-daerah lainnya.

Karena sulitnya berhubungan dengan daerahdaerah yang lebih maju, daerah-daerah di pulau kecil dan pesisir pantai menjadi tertinggal dan tidak tersentuh oleh laju pembangunan.

B. Rumusan Masalah

1. Apa saja penyebab yang menghambat pelayanan transportasi laut menuju pulau pesisir pantai di kabupaten kapulauan talaud?
2. Bagaiamana tanggung jawab pemerintah daerah kabupaten kepulauan talaud bagi pelayanan transportasi laut masyarakat pesisir pantai menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008?

C. Metode Penelitian

Jenis penelitian ini masuk dalam kategori penelitian hukum normatif.

PEMBAHASAN A. Penyebab yang menghambat pelayanan transportasi laut menuju pulau pesisir pantai di kabupaten kapulauan talaud

Dasar atau acuan pelayanan transportasi masyarakat pesisir pantai di kabupaten kepulauan talaud adalah Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayanan kapal perintis. Adapun beberapa faktor yang menjadi penghambat dalam pelayanan perintis di kabupaten kapulauan talaud, yaitu sebagai berikut:

1. Kondisi Kapal Yang Tidak Layak Laut
   Penempatan dan pengoprasian kapal perintis tidak selalu mempertimbangkan kondisi kapal yang laik laut. Kapal- kapal yang digunakan sering kali adalah kapal barang, bukan kapal penumpang, sehingga mengurangi efisiensi dan konsistensi layanan perintis.
2. Infrastruktur Pelabuhan Yang Minim Pelabuhan di pulau terluar sering kekurangan fasilitas dasar seperti crane untuk bongkar muat barang. Akibatnya, waktu bongkar muat menjadi sangat lama, dan biaya pelayaran melambung tinggi.
3. Trayek Belum Terintegrasi Dan Koordinasi Lemah
   Penetuan rute pelayaran perintis tidak memperhitungkan keterpaduan dengan moda transportasi laut lainnya, sehingga terjadi irisan rute dan tumpeng tindih layanan. Selain itu, monitoring dan evaluasi pelayaran belum memadai mulai dari realisasi operasional hingga pengontrolan muatan dan jadwal kapal tidak berjalan optimal.
4. Keterbatasan Armada Dan Frekuensi Layanan Di banyak wilayah perbatasan atau pulau terluar, jumlah kapal perintis sangat terbatas. Misalnya, di Sulawesi Utara
   hanya memiliki dua kapal perintis untuk melayani beberapa pulau. Kondisi ini menyebabkan frekuensi layanan menjadi sangat rendah hanya dua minggu sekali pertitik.
5. Cuaca.
   Cuaca buruk seringkali menjadi faktor utama yang menyebabkan keterlambatan atau atau pembatalan perjalanan kapal. Kondisi cuaca yang tidak menentu, seperti gelombang tinggi, angin kencang, atau badai, sangat mempengaruhi keselamatan dan kenyamanan pelayaran. Oleh karena itu, keputusan untuk menunda atau membatalkan perjalanan kapal dalam kondisi cuaca ekstrem adalah langkah yang diambil demi keamanan penumpang dan awak kapal. Dan juga akibat cuaca buruk menyebabkan kapal tidak bisa berlabuh di dermaga.[13]
6. Keterlambatan pengisian bahan bakar Keterlambatan dalam pengisian bahan bakar merupakan salah satu faktor lain yang sering menyebabkan keterlambatan jadwal keberangkatan kapal. Hal ini bisa disebabkan oleh berbagai alasan, seperti masalah teknis pada fasilitas pengisian, keterlambatan pengiriman bahan bakar, atau antrian yang panjang di pelabuhan. Keterlambatan ini tidak hanya mempenharuhi waktu keberangkatan tetapi juga dapat berdampak pada keseluruhan jadwal operasi kapal.[14]

[13] Wawancara dengan Jon Zakaria Ganggali Petugas SyahBandar di salah satu pelabuhan di daerah pesisir pada tanggal 27 Agustus 2024

[14] Wawancara dengan Jon Zakaria Ganggali Petugas SyahBandar di salah satu pelabuhan di daerah pesisir pada tanggal 27 Agustus 2024

7. Perubahan Jadwal kapal yang Tidak Menentu Adanya perubahan jadwal yang dilakukan oleh PT. pelayaran pelni dalam hal ini Sabuk Nusantara yang melayani trayek ke pulau pesisir juga menjadi salah satu penyebab yang seringkali membuat keresahan masyarakat di daerah pesisir. Jadwal yang biasanya sudah diatur dua minggu sekali sering berubah menjadi sebulan sekali bahkan bisa saja daerah pesisir pantai juga tidak dijadihkan tempat untuk disinggahi kapal Sabuk Nusantara meskipun cuaca sedang bagus. Bahkan masyarakat di sana pun sering menerima jadwal kapal perintis OMISI Atau kapal hanya berlabuh di Ibukota kabupaten Kepulauan talaud tidak sampai di daerah pesisir. Hal inilah yang membuat masyarakat disana merasa kecewa dan merasa dirugikan. Karena sangat berdampak terhadap kondisi ekonomi masyarakat salah satunya adalah kenaikan harga sembako dan barang dagangan lainnya.[15]
8. Adanya Docking (DOCK) atau Perbaikan Kapal
   Di beberapa situasi, khususnya untuk kapal perintis yang dikelola agen PELNI, masalah sering muncul ketika kapal mengalami gangguan atau kerusakan, namun dalam hal ini tidak ada kapal pengganti yang disediakan oleh Pt. PELNI. Ketidaktersediaan kapal pengganti ini dapat menyebabkan penundaan yang signifikan dan mengganggu mobilitas masyarakat, terutama di daerah terpencil atau pesisir pantai yang sangat bergantung pada layanan kapal perintis untuk transportasi dan pengiriman barang. Hal ini juga dialami oleh masyarakat yang ada di daerah pesisir pantai di kabupaten kepulauan Talaud, di mana karena tidak adanya kapal pengganti dari Pt. PELNI yang melayani ke daerah pesisir pantai membuat masyarakat di daerah pesisir merasa sangat terabaikan oleh pelayanan kapal perintis.[16]

Angkutan laut perintis yang sudah diselenggarakan sejak 41 tahun, hingga kini masih dirasakan sangat diperlukan terutama untuk melayani mobilisasi di daerah terpencil dan belum berkembang. Namun, dalam perjalanannya perkembangan angkutan laut perintis dirasakan masih sangat kurang bahkan terkesan kumuh dan menyakitkan. Menurut Sunaryo, angkutan laut perintis selain mampu membuka daerah terisolisir atau daerah tertinggal, juga merupakan salah satu perekat bagi negara kesatuan republik indonesia (NKRI). Dengan demikian, penyelenggaraan angkutan laut perintis adalah suatu bentuk pengabdian kepada bangsa dan negara.[17]

B. Tanggung jawab Pemerintah Daerah Kabupaten Kepulauan Talaud Bagi Pelayanan Transportasi Laut Masyarakat Pesisir Pantai Menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008

Setelah membiarkan masyarakat di daerah terluar hidup dalam keterbelakangan dan ketertinggalan dengan daerah-daerah lainnya, sudah saatnya pemerintah membangun daerahdaerah tersebut. Agar mobilisasi hasil-hasil pembangunan dapat berjalan dengan cepat, pemerintah harus memberikan layanan angkutan yang murah dan terjangkau oleh masyarakat. Masyarakat harus dapat menjangkau biaya angkutan umum untuk mengangkut hasil-hasil alam di sekitarnya guna dijual di daerah- daerah lainnya dan sebaliknya mendatangkan produk- produk lainnya untuk kebutuhan sehari- hari. [18]

1. Tanggung Pemerintah Pusat Dan Pemerintah Daerah Terhadap pelayanan Perintis Di Pulau Pesisir Kabupaten Kepulauan Talaud

Pemerintah Pusat Memiliki Kewenangan utama dalam penyelenggaraan pelayanan perintis. Yaitu sebagai berikut:

a. Mengatur dan menetapkan kebijakan nasional terkait penyelenggaraan perintis.[19]
b. Menyediakan subsidi bagi pelayanan perintis yang tidak layak secara komersial tetapi strategis untuk konektivitas wilayah.
c. Menjamin aksesibilitas dan konektivitas anatar wilayah, terutama ke daerah tertinggal, terpencil,terluar, dan perbatasan.[20]

---

[15] Wawancara dengan Alprits Predrik Ale Selaku Kades di salah satu pulau di daerah pesisir pantai pada tanggal 27 Agustus 2024

[16] Wancara dengan Alfred Saray salah satu warga masyarakat di daerah pesisir pantai Pada tanggal 27 Agustus 2024

[17] Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Data Distribusi Angkutan Laut perintis, Jakarta. Kementrian Perhubungan laut 2011

[18] Wuisang Edwin JH, " Komitmen Pemerintah Membangun Wilayah Perbatasan (2013)

[19] Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelyaran, Pasal 11

[20] Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 / Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2011.

d. Mengawasi dan mengevaluasi pelaksanaan pelayanan perintis agar berjalan sesusi standar keselamatan dan kebutuhan Masyarakat.

Pemerintah Daerah Provinsi, Kabupaten, Kota berperan mendukung pelaksanaan kebijakan pusat, terutama yang mententuh kepentingan Masyarakat lokal. Adapun beberapa tanggung jawab Pemerintah Daerah yaitu, sebagai berikut:

a. Menyediakan infrastruktur pendukung seperti Pelabuhan, dermaga, dan fasilitas bongkar muat.[21]
b. Mengintegrasikan pelayanan perintis dengan transportasi darat atau laut sehingga konektivitas lebih efektif.
c. Memberikan Masukan kebutuhan trayek perintis sesuai dengan kondisi Masyarakat dan ekonomi daerah.
d. Membina dan mengawasi pemanfaatan layanan agar tepat sasaran serta mendukung distribusi barang dan mobilitas penduduk.

Itulah yang menjadikan dasar pemikiran mengapa pemerintah menyelenggrakan proyek pelayaran perintis. Pengembangan pelayaran perintis di indonesia di dasarkan atas Undang- undang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah tentang angkutan di perairan. Penyelenggaraan pelayaran perintis diatur dalam Undang- undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran perintis, pelayaran perintis diatur dalam Keputusan menteri perhubungan No.33 tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan pengusahaan angkutan laut. Keputusan tersebut mengatur jenis-jenis angkutan laut yang meliputi[22]:

a. Angkutan laut dalam negeri
b. Angkutan laut luar negeri
c. Pelayaran rakyat
d. Angkutan laut khusus
e. Angkutan laut perintis

Angkutan laut perintis diatur dalam tiga pasal yaitu pasal 15,16, dan 17. Dalam pasal 15 disebutkan bahwa:

1. Penyelenggaraan angkutan laut perintis dilakukan untuk:
   a. Menghubungkan daerah-daerah terpencil atau yang belum berkembang
   b. Menghubungkan daerah yang moda transportasi lainnya belum memadai.
2. Kegiatan angkutan laut perintis sebagaiman dimaksud ditetapkan oleh direktur jenderal dengan trayek tetap dan teratur, atau linear serta penempatan kapalnya untuk mendorong pengembangan daerah terpencil dan yang belum berkembang.

Jika pemerintah atau pemerintah daerah tidak memiliki kapal untuk melayani trayek pelayaran perintis yang mencukupi, pelayaran perintis dapat diselenggarakan melalui kontrak jangka panjang dengan perusahaan angkutan di perairan yang berbendara indonesia dan memenuhi persyaratan kelaiklautan yang diawaki awak kapal berkewarganegaraan indonesia. Biaya yang disediakan oleh pemerintah atau pemerintah daerah untuk menjalankan proyek pelayaran perintis, merupakan subsidi sebesar selisih biaya pengoperasian kapal yang dikeluarkan oleh perusahaan yang menyelenggarakan pelayaran perintis dengan pendapatan atau penghasilan uang tambang dan penumpang dalam suatu trayek tertentu.[23]

Perusahaan angkutan kapal laut yang mendapat tugas untuk mengarungi jalur pelayaran perintis mendapatkan subsidi, berupa kompensasi selisih antara biaya ditetapkan oleh Mentri Perhubungan. Di samping itu, Mentri Perhubungan juga menetapkan trayek jalur perintis sehingga frekuensi pelayaran perintis dapat berjalan secara tetap dan teratur. Dalam menentukan trayek tersebut, Menteri Perhubungan harus memperhatikan hal- hal berikut: 1. Keterpaduan intramoda transportasi laut

2. Usul dan saran pemerintah setempat
3. Kesiapan fasilitas pelabuhan atau tempat lain yang ditunjuk
4. Kesiapan fasilitas keselamatan pelayaran
5. Keterpaduan dengan program pembangunan sektor lain
6. Keterpaduan dan keutuhan wilayah kesatuan republik indonesia

Pelayaran perintis adalah proyek pelayaran yang bersifat penugasan. Artinya, pemerintah menugaskan intitusi operator kapal baik mili BUMN maupun swasta untuk melayani angkutan laut bagi daerah-daerah yang tidak dilayani oleh angkutan laut komersial. Pelayaran perintis berbeda dengan angkutan laut lainnya. Untuk membedakan layanan perintis dengan angkutan laut komersial, maka layanan pelayaran perintis memiliki karakteristik sebagai berikut:[24]

---

[21] Undang- Undang No. 23 Tahun 2014 Tentang Pemda

[22] Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001

[23] Dewan Kelautan Indonesia, Analisa kebijakan pemberdayaan pelayaran, Departemen Kelautan dan Perikanan. Jakarta. 2009

[24] Hadi Suprayoga. Program Pembangunan Kawasan Perbatasan. Buletin penata ruang edisi 3 tahun 2013.

1. Pelayaran perintis diselenggrakan oleh pemerintah
2. Pelayaran perintis diselenggarakan secara tetap dan teratur
3. Trayek pelayaran perintis diperuntukan bagi daerah terpencil, terluar, dan tertinggal.
4. Kapal- kapal perintis dapat digunakan untuk
5. mengangkut penumpang dan barang
6. Pengembangan pelayaran perintis bersifat lintas sektoral dan multi moda transportasi.

2. Hambatan Pemerintah Pusat Dan Pemerintah Daerah Dalam Memberikan Pelayanan Perintis Di Wilayah Pesisir

a. Keterbatasan Anggaran Subsisdi Jumlah subsidi untuk kapal perintis sangat terbatas, sementara kebutuhan trayek terus meningkat. Kapal perintis yang tersedia belum sebanding dengan banyaknya pulau yang membutuhkan. Perencanaan antara pusat dan daerah sering tidak sinkron, terutama terkait Pembangunan Pelabuhan dan fasilitas darat.
b. Keterbatasan Infrastruktur Pelabuhan Banyak dermaga di pulau kecil tidak memadai untuk sandar kapal perintis . Selain itu pemerintah daerah kesulitan menyiapkan dana untuk fasilitas pendukung dan integrasi lokal. Sering kali trayek yang ditetapkan tidak sesuai dengan pola mobilitas Masyarakat setempat. Daerah Kepulauan sering kekurangan tenaga teknis untuk mengelolah Pelabuhan rakyat dan pengawasan layanan kapal.

3. Perkembangan pelayaran perintis

Pelayaran perintis adalah salah satu subsistem angkutan laut dalam negeri yang dilakukan oleh pemerintah dengan memberikan subsidi operasional bagi kapal-kapal yang melayani proyek angkutan laut perintis. Pelayaran perintis diadakan karena adanya keinginan pemerintah untuk melakukan pemerataan pembangunan demi terciptanya stabilitas nasional yang dinamis, sementara itu kemampuan kapal laut nasional komersial masih terbatas dan daya jangkau masyarakat masih rendah untuk menggunakan angkutan laut komersial[25]

Trayek pelayaran perintis sifatnya tidak permanen. Direktorat jenderal perhubungan laut setiap tahunnya mengevaluasi trayek yang dilalui kapal- kapal perintis. Daerah- daerah yang dianggap sudah mandiri dan mampu melaksanakan pelayaran dengan dengan angkutan laut komersial , maka trayek yang dihapus dan dialihkan ke daerah lain yang membutuhkan. Upaya untuk meningkatkan layanan kapal perintis terus dilakukan, selain menambah kapal untuk mengisi trayek- trayek baru juga untuk memperpendek lama perjalanan.[26]

Pelayaran perintis dapat menggairahkan ekonomi rakyat. Pelayaran kapal perintis selama ini sudah ikut menggerakkan dan mendorong bangkitnya perekonomian dan berkemabangnya kehidupan soaial masyarakat di daerah terpencil dan terisolisir terutama daerah terbelakang dan di perbatasan. Peran pelayaran perintis akan terus ditingkatkan oleh pemerintah, mengingat besarnya manfaat yang diperoleh masyarakat dalam pembangunan daerah terpencil, terutama peningkatan ekonomi masyarakat. Penyediaan pelayaran perintis dimaksudkan untuk memenuhi kebutuhan jasa angkutan laut bagi daerah-daerah terpencil dan di pedalaman, untuk mendorong pengembangan, peningkatan, dan pemerataan pertumbuhan ekonomi serta perwujudan stabilitas nasional yang dinamis. Target dari pelayaran perintis adalah tersediannya angkutan laut yang mantap, teratur, dan aman, dalam rangka peningkatan mobilitas dan arus barang serta administrasi pemerintahan di daerah terpencil yang dilakukan secara terpadu dengan berbagai subsistem pelayaran dan moda transportasi lainnya. [27]

Tabel Perkembangan Armada pelayaran Perintis pada Periode 1974-1994

No	Uraian	Satuan	1974	1984	1994
1	Kapal	Buah	9	30	30
2	Trayek	buah	15	29	30
3	Pelabuhan	buah	79	177	195
4	Frekuensi/ Penyinggahan	Kali/th	30	17	21

[25] Kemitraan, Kebijakan pengelolaan kawasan perbatasan indonesia, partnership policy paper No. tahun 2011

[26] Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan laut No. AL 59 tentang jaringan trayek dan kebutuhan kapal angkutan laut perintis dan ketentuan-ketentuan pelaksanaannya tahun 1996

[27] Imron Masyuri, Otonomi daerah dan permasalahannya dalam pengeloalaan kelautan, dalam jurnal masyarakat dan budaya, Vol.13,2011.Hlm 97-115

5	Penumpang	orang	13.858	124.505	241.596
6	Muatan	ton	14.702	31.200	241.000

Sumber: Diolah dari pidato Kenegaraan Presiden
RI, Pelaksanaan Pelita IV DAN V

Perkembangan Dukungan Pelayaran perintis

Tahun	Kawasan Barat	Kawasan Timur	Jumlah Trayek
2005	6	42	48
2006	11	41	52
2007	11	42	53
2008	11	45	56
2009	11	47	58
2010	11	49	60
2011	11	50	61
2012	11	69	80

Sumber: Dirjen Perhubungan Laut

4.Pengelolaan pelayanan perintis

Operator pelayaran perintis telah mengalami beberapa kali perubahan. Ketika proyek pelayaran perintis pertama kali dicanangkan pada tahun 1974, pelayaran perintis dilakukan oleh Direktorat Navigasi. Pada tahun 1981, pengelolaan proyek pelayaran perintis diserahterimahkan dari Direktorat navigasi kepada PT. Pelni berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 13/ AL.3010. pelaksanaannya dilakukan dengan sistem swakelola untuk 14 unit kapal negara yang khusus dibangun untuk pelayaran perintis.

Selanjutnya PT. pelni harus menyiapkan segala sesuatu yang berhubungan dengan perencanaan, persiapan, maupun pelaksanaan penyelenggaraan angkutan laut perintis untuk setiap anggaran. Di samping itu, PT. Pelni juga diminta untuk membentuk organisasi tersendiri berkenaan dengan pengelolaan pelyaran perintis.[28]

Pengaturan trayek angkutan laut perintis dan penempatan kapal-kapal perintis ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan laut secara

1993

terpadu dan menyeluruh dengan trayek angkutan laut lainnya yang dapat ditinjau kembali secara berkala. Pengelolaan trayek pelayaran perintis yang dilakukan oleh PT. Pelni tidak seperti yang diharapkan. Karena itu pada tahun 1987, pengelolaan angkutan pelayaran perintis diambil kembali oleh pemerintah, dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan laut melalui proyek Armada perintis. Pengelolaan proyek pelayaran perintis pada periode ini dilakukan dengan cara pemberian subsidi operasi kapal perintis berdasarkan kontrak murni antara pemerintah dengan PT.Pelni dan perusahaan pelayaran swasta(Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2011).

Operator angkutan laut perintis mendesak pemerintah menerapkan sistem kontrak jangka panjang dalam penyelenggaraan angkutan laut perintis di seluruh indonesia.

Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang pelayaran mengamanatkan pengangkutan laut yang dilayani secara rutin dilakukan kontrak jangka panjang. Saat ini terdapat 33 operator kapal swasta yang melayani 58 trayek angkutan laut perintis dengan 423 frekuensi pelayanan 1.302 voyage. [29] Kontrak jangka panjang Dirjen Perhubungan laut Dephub Sunaryo menyatakan pihaknya mendukung penyelenggaraan angkutan perintis dengan sistem kontrak jangka panjang. Penyelenggraan angkutan laut perintis dilaksanakan dengan multiyear contract sehingga operator dapat membangun kapal baru. Dia juga menegaskan Inpres No 5/2005 tentang pemberdayaan industri pelayaran nasional telah memberikan panduan angkutan laut yang dilayani perusahaan pelayaran menggunakan kontrak jangka panjang. Kontrak angkutan laut perintis dilaksanakan setiap tahun sesuai dengan mekanisme yang berlaku untuk subsidi pelayanan angkutan umum atau publik.[30]

5.Fungsi dan Pentingnya Pulau Terluar

Pulau-Pulau terdepan menjadi teras utama dalam wilayah Indonesia, sehingga menjadi sangat penting untuk diperhatikan. Karena ketika Indonesia kehilangan hak atas kedaulatan atau satu atau beberapa pulau, maka sama artinya akan berkurangnya luas laut territorial wilayah Indonesia itu sendiri. Perlu diketahui juga bahwa

[28] Purwaka Tommy H, Pelayaran antar pulau indonesia suatu kajian tentang hubungan antara kebikjasanaan pemerintah dengan kualitas pelayaran. Studi wawasan nusantar, Hukum dan pembangunan dan bumi aksara. Jakarta pusat
[29] Undang- Undang No 17 Tahun 2008
[30] Kementrian Perhubungan Republik Indonesia

titik- titik pangkal dalam menetukan sejauh mana luas lautan di suatu wilayah, berasal dari pulau terdepan.

Hal ini menjadi penting karena jika dilihat dari kondisi geografis wilayah di wilayah Indonesia, keberadaan pulau memiliki banyak sekali fungsi antara lain sebagai fungsi pertahanan, keamanan, dan kedaulatan, fungsi ekonomi, serta fungsi ekologi. Khusus fungsi ekonomi, pulau terdepan berfungsi untuk dapat dibangun industri berbasis sumber daya seperti perikanan dan pariwisata. Khusus untuk fungsi ekologi, pulau terdepan berperan besar atas pengatur iklim global, siklus hidrologi, sumber energi alternatif, dan juga sumber plasma nutfah. Pulau- Pulau terluar yang dimiliki negara indonesia saat ini berjumlah 111 pulau yang tersebar di 22 provinsi yang terverifikasi oleh presiden Joko Widodo melalui keputusan Presiden Nomor 6 Tahun 2017. [31] Titik awal berbatasan dengan 10 negara tetangga yaitu, Australia, Malaysia, Singapura, India, Thailand, Vietnam, Filipina, Papua Nugini, dan Timor Leste. Ada 12 Pulau sasaran, yaitu Pulau Nipa, Pulau Berhala, Pulau Rondo, Pulau Marore, Pulau Fani, Pulau Fanildo, Pulau Miangas, Pulau Dana, Pulau, Batek, Pulau Marampit, Pulau Bras, Pulau Sekatung.[32]

Pasal 25A Undang- Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri nusantara dengan wilayah yang batas- batas dan hak- haknya ditetapkan dengan Undang- Undang. Serta dalam pasal 33 ayat (3) Undang- Undang Dasar 1945 berbunyi " Bumi, Air, dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar- besarnya kemakmuaran rakyat". Artinya, terkandung pengertian bahwa pentingnya peran pemerintah yang berkedudukan sebagai penguasa atas seluruh wilayah kedaulatan NKRI yang dalam hal ini berupa wilayah pesisir pantai serta pulau-pulau kecil terluar yang diperthankan, dikelola, dan dimanfaatkan untuk sebesar- besarnya kemakmuran rakyat indonesia, sehingga terpenuhinya hak- hak dasar masyarakat yang telah ditetapkan dalam hukum positif indonesia. Oleh sebab sudah sepatutnya negara lebih mengefektifkan masalah perlindungan dan manajemen pengamanan perbatasan, khususnya pulau-pulau kecil terluar yang kita miliki. Karena, sering kali terjadi aktivitas illegal seperti *illegal fishing, over fishing,* kerusakan terumbu karang, penyelundupan narkoba, penyelundupan senjata, perbudakan dan lain sebagainya.

Peran pulau- pulau kecil terluar sebagai penentuan garis pangkal kepulauan yang sangat berpengaruh terhadap batas maritim internasional. Contoh salah satu kasus Pulau Sipadan dan Ligitan, Malaysia dapat membuktikan *present of state*. Kondisi hilangnya wilayah pulau- pulau terluar dapat dilihat dari hilangnya pulau secara kepemilikan, hilangnya pulau secara pengawasan, hilang secara sosial dan ekonomi dan hilangnya pulau secara fisik.[33]

PENUTUP A. Kesimpulan

1. Pada pasal 25 dan 26 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran perintis dapat dilakukan dengan kontrak jangka panjang dengan perusahaan angkutan di perairan menggunakan kapal berbendara indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang diawaki oleh warga negara indonesia. Pelayaran perintis dan penugasan untuk daerah masih tertinggal atau wilayah terpencil diatur dengan peraturan pemerintah dan pemerintah daerah.
2. Pembangunan daerah terluar dan terdepan tidak lagi harus dengan pendekatan keamanan saja tetapi juga harus lebih mengedapankan kesejahteraan masyarakat. Pemerintah atau Pemerintah daerah harus dapat memberikan sarana transportasi murah yang terjangkau oleh masyarakat dalam mendistribusikan hasil- hasilnya untuk diperdagangkan antar pulau. Jalur trayek pelayaran perintis secara umum telah dapat mengjangkau daerah- daerah terluar tetapi karena lama perjalanan untuk satu trayek kapal perintis masih terlalu panjang berkisar sekitar 7 hari.

B. Saran

1. Pemerintah derah Kabupaten Kepulauan Talaud perlu memberikan perhatian khusus terhadap masyarakat yang tinggal di daerah pesisir pantai melalui penyuluhan kepada kepala- kepala desa tentang

[31] Keputusan Presiden RI No.6 Tahun 2017 tentang penetapan pulau- pulau kecil Terluar.

[32] Cornelis Djelfie Massie, *Pengantar Hukum Kawasan Perbatasan dan Pulau- Pulau Terluar Indonesia- Perspektif Hukum Laut Internasional.*. Pustaka Referensi, Yogyakarta, hlm. 156-157.

[33] Cornelis Djelfie Massie, *Pengantar Hukum Kawasan Perbatasan dan Pulau- Pulau Terluar Indonesia- Perspektif Hukum Laut Internasional.* Pustaka Referensi, Yogyakarta, hlm. 177-179

adanya keterlambatan transportasi menuju wilayah pesisir dengan tidak hanya berpatokan pada Undang- Undang atau Peraturan Pemerintah yang sifatnya secara nasional dan berlaku umum.

2. Pemerintah daerah dan Pemerintah pusat juga harus bekerja sama dan saling bersinergi dalam pembangunan dan pelayanan di bidang transportasi laut khususnya di daerah yang masih tertinggal atau wilayah pesisir pantai di Kabupaten Kapulauan Talaud. Pemerintah juga dapat memberikan bantuan berupa kapal, perahu, dan speetboad beberapa unit di masing-masing wilayah pesisir agar supaya apabila tidak ada jadwal pelayaran perintis menuju daerah tersebut masyarakat disana bisa menggunakan perahu atau speetboad apabila masyarakat berpergian ke ibukota kabupaten.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

A.Djohan Tunggal 2008 . Hukum Laut Jakarta

Ani Sri Rahayu. 2017. Pengantar Pemerintahan Daerah Kajian Teori, Hukum, dan Aplikasinya

Cornelis Djelfie Massie. Pengantar Hukum Kawasan Perbatasan Dan Pulau- Pulau Terluar Indonesia- Perpespektif Hukum Laut Internasional

Hadi Suprayoga .2013. Program Pembangunan Kawasan Perbatasan

Lukman Santoso. 2015. Hukum Pemerintahan Daerah, Pustaka Pelajar Yogyakarta

Ni Matul Huda. 2012. Hukum Pemerintahan Daerah, Nusamedia Yogyakarta

Peter Mahmud Marzuki. 2008. Pengantar Ilmu Hukum, Kencana Prenada dan Media Group; Jakarta

Purawaka Tommy. 1993. Pelayaran Antar Pulau Indonesia Suatu Kajian Tentang Hubungan Antara Kebijaksanaan Pemerintah Dengan Kualitas Pelayaran

R Djatmiko. 1996. Pengetahuan Hukum Perdata dan Hukum Dagang, Bandung

Ridwan H.R. 2002. Hukum Administrasi Negara, UUI Press Yogyakarta

Soegijatna Tjakranegara. 1995. Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang, Jakarta

Soekidjo Notoatmojo. 2010. Etika Dan Hukum Kesehatan, Rineka Cipta Jakarta

Sirojul Munir. 2013. Hukum Pemerintahan Daerah Di Indonesia, Yogyakarta

Sri Rejeki Hartono. 1980. Hukum Pengangkutan Dan Hukum Pengangkutan Darat, Semarang: Universitas Diponegoro

Widjaja. 2014. Otonomi Daerah Dan Daerah Otonom, Rajawali Pers, Jakarta

Wuisang Edwin JH. 2013. Komitmen Pemerintah Membangun Wilayah Perbatasan

Yoga Dwi Saputra. Transportasi laut

Yudi Wahyudin. 2003. Sistem Sosial Ekonomi Dan Budaya Masyarakat Pesisir

Jurnal

Imron Masyuri. 2011. Otonomi Daerah Dan Permasalahannya Dalam Pengelolaan Kelautan, Jurnal Masyarakat Dan Budaya, Vol 13

Zulmiro Pinto. 2015. Kajian Perilaku Masyarakat Yang Mengakibatkan Kerusakan Lingkungan, Jurnal Wilayah Dan Lingkungan, Vol 03, No 3

Zaenal Abidin As. 2017. Pemberdayaan Masyarakat Nelayan Di Pesisir Pantai Blanakan Subang, Jurnal Ilmu Pemerintahan, Vol 01, No 02

Peraturan Perundang- Undangan

Undang- Undang Nomo 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Pasal 70

Undang- Undang Nomor 01 Tahun 2010

Undang- Undang Nomor 27 Tahun 2007 Peraturan Presiden Pasal 3 Ayat 1 dan 2

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 atau Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011

Undang- Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah

Keputusan Mentri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2001

Keputusan Presiden RI Nomor 06 Tahun 2017 Tentang Penetapan Pulau- Pulau Kecil Terluar

Kamus

KBBI, Arti Kata Transportasi, Diakses Pada Tanggal 24 Juli 2024

Kamus Hukum. 2012. Pustaka Jakarta

Kamus Hukum. 2005. Ghalia Indonesia, Bogor