

DUNIA PELAYARAN INDONESIA MASA PANDEMI COVID 19

Indah Ayu Johanda Putri

Dosen Poiteknik Pelayaran Surabaya

Abstraksi

Sektor usaha Industri **pelayaran** membutuhkan dukungan seluruh stakeholder untuk bisa bertahan di tengah pandemi Covid-19. Dukungan khususnya datang dari pemerintah.

Persatuan Pengusaha Pelayaran Niaga Nasional Indonesia atau Indonesian National Shipowners Association (**INSA**), Carmelita Hartoto mengatakan, sektor pelayaran adalah sektor yang sangat terdampak Covid-19, selain sektor pariwisata dan UMKM. Namun demikian, pelayaran nasional belum mendapatkan dukungan optimal.

Percepatan vaksinasi bagi pelaut sangat mendesak, mengingat pelaut adalah pelayan publik sekaligus garda terdepan dalam kelancaran arus logistik nasional yang bekerja," ujar Carmelita dalam keterangan pers, Rabu (9/6/2021).

dukungan berupa keringan tarif perpajakan bagi industri pelayaran nasional pun perlu dilakukan. Misalnya, memberikan pembebasan PPN dan PBBKB atas pembelian BBM dan pelumas, hingga pembebasan PPN atas Jasa Kepelabuhanan dan Jasa Pelayanan Kapal.

Kata kunci : vasinasi keringanan tarif

Pendahuluan

Dalam rencana pendayagunaan lahan tersebut, PT Angkasa Pura Properti akan mengoptimalkan lahan menjadi beberapa produk pengembangan antara lain Family Leisure Park, Resort Villa, Retail Premium Outlet, Exhibition Hall dan Warehouse.

Hal ini sejalan dengan data proyeksi penumpang dan kargo dari Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali sebagai salah satu bandara tersibuk di Indonesia yang mencatat proyeksi jumlah penumpang sampai dengan tahun 2040 sebanyak 59,2 juta penumpang dan jumlah kargo sampai dengan tahun 2040 sebanyak 167,9 ton.

“Kami mengundang kepada para mitra strategis baik nasional maupun internasional untuk dapat mengambil kesempatan baik ini dengan ikut berpartisipasi dalam proses seleksi mitra. Tentu saja hal ini akan menjadi bagian dari usaha rebound untuk perekonomian Indonesia khususnya di Bali” ujar Direktur Utama Angkasa Pura Properti, Pikri Ilham Kurniansyah di Jakarta, Rabu(9/6/2021).

Bagi para calon mitra yang ingin mengikuti seleksi dapat mengirimkan Surat Minat Kerja Sama Strategis ke email seleksi.mitra@aproperti.co.id,"

Proses pendaftaran tidak dipungut biaya apapun. Untuk informasi lebih lanjut, para calon mitra strategis dapat mengunjungi

<https://aproperti.co.id/tender> atau mengunduh dokumen persyaratan terkait pada link berikut: <https://bit.ly/2SiNReE>

Landsan teori

Pelni

Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni) adalah [maskapai pelayaran nasional Indonesia](#). Pelni mengoperasikan sejumlah 28 unit [kapal penumpang](#) dengan kapasitas seluruhnya 36.913 penumpang dan 4 unit [kapal barang](#).^[2]

Kapal-kapal Pelni memiliki rute tetap yang menyinggahi 91 [pelabuhan](#) di Indonesia.^[2] Tiga unit kapal penumpang (KM Kerinci, KM Wilis, dan KFC Jet Liner) berfungsi sebagai sebagai kapal carter atau kapal cadangan bila ada kapal yang

sedang didok. Kapal penumpang yang dimiliki terdiri dari 6 jenis: kapasitas 3.000 penumpang, 2.000 penumpang, 1.000 penumpang, 500 penumpang, [kapal Ro-Ro](#), dan 1 [kapal feri](#).

Pelni berawal dari Yayasan Penguasaan Pusat Kapal-Kapal (PEPUSKA) yang didirikan berdasarkan Surat Keputusan Bersama [Menteri Perhubungan](#) dan [Menteri Pekerjaan Umum](#) tertanggal 5 September 1950. Yayasan PEPUSKA didirikan setelah Pemerintah Belanda menolak permintaan Pemerintah Indonesia untuk mengubah status NV [Koninklijke Paketvaart Maatschappij](#) (KPM) menjadi [perseroan terbatas](#). Sebagai maskapai pelayaran [Belanda](#) yang

direktur Pelni yang pertama bernama Ma'moen Soemadipraja.^[3] Pada waktu itu, modal awal Pelni adalah 8 unit kapal yang diwariskan oleh Yayasan PEPUSKA. Kekurangan armada diatasi dengan memesan 45 unit kapal penumpang dari Eropa Barat dengan dana dari [Bank](#) beroperasi di perairan Indonesia, NV KPM juga menolak untuk memakai [bendera Indonesia](#).^[3]

Dengan modal awal 8 unit kapal, PEPUSKA harus bersaing dengan KPM yang armadanya lebih banyak dan memiliki kontrak-kontrak yang bersifat [monopoli](#).^[3] Setelah PEPUSKA dibubarkan pada [28 April 1952](#), PT Pelni didirikan berdasarkan SK Menteri Perhubungan tanggal 28 Februari 1952 dan 19 April 1952. Presiden [Ekspor Impor Indonesia](#). Hingga kapal-kapal yang dipesan tiba, Pelni mencarter kapal-kapal asing untuk mengisi trayek yang ditinggalkan KPM. Selain itu, Pelni juga menambah jumlah armada dengan kapal-kapal hasil [pampasan perang](#) dari Jepang.^[3]

Pada tahun 1961, Pelni diubah statusnya dari perseroan menjadi [perusahaan negara](#). Status Pelni kembali diubah dari perusahaan negara menjadi [perseroan terbatas](#) pada tahun [1975](#).^[3]

Dua kapal Pelni, KM Rinjani dan KM Kambuna dihibahkan kepada [TNI-AL](#). Penyerahannya dilakukan pada 13 Mei 2005 di Komando Lintas Laut Militer Tanjung Priok. KM Kambuna diganti namanya menjadi [KRI Tanjung Nusanive](#) (KRI 973), dan KM Rinjani menjadi [KRI Tanjung Fatagar](#) (KRI 974).^[4]

Pada tahun 2018, Pelni resmi menyerahkan mayoritas saham PT. RS Pelni Petamburan, yang mengelola Rumah Sakit Pelni di [Jakarta](#), ke PT. Pertamina Bina Medika, sebagai bagian dari upaya pemerintah untuk menyatukan kepemilikan semua rumah sakit yang dimiliki oleh BUMN.^[5]

Covid 19

, Virus Korona

Penyakit korona virus 2019 ([bahasa Inggris: coronavirus disease 2019](#)

, Adalah [penyakit menular](#) yang disebabkan oleh [SARS-CoV-2](#), salah satu jenis [koronavirus](#). Penyakit ini mengakibatkan [pandemi](#). Penderita Covid-19 dapat mengalami demam, batuk kering, dan kesulitan bernapas. Sakit tenggorokan, pilek, atau bersin-bersin lebih jarang ditemukan. Pada penderita yang paling rentan, penyakit ini dapat berujung pada [pneumonia](#) dan [kegagalan multiorgan](#).

Infeksi menyebar dari satu orang ke orang lain melalui percikan (*droplet*) dari saluran pernapasan yang sering dihasilkan saat batuk atau bersin. Waktu dari paparan virus hingga timbulnya gejala klinis berkisar antara 1–14 hari dengan rata-rata 5 hari. Metode standar diagnosis adalah uji **reaksi berantai polimerase** transkripsi-balik (rRT-PCR) dari **usap nasofaring** atau sampel **dahak** dengan hasil dalam beberapa jam hingga 2 hari. Pemeriksaan antibodi dari sampel **serum darah** juga dapat digunakan dengan hasil dalam beberapa hari. Infeksi juga dapat didiagnosis dari kombinasi gejala, faktor risiko, dan pemindaian **tomografi terkomputasi** pada dada yang menunjukkan gejala pneumonia

Metodologi

Penelitian ini dengan mengambil data sekunder dari berbagai instransi dan media sosial lain

Pemecaa masalah dengan metode kualitatif dari uraian uraian yang ada di media masa dan kemudian disimpulkan oleh peneliti

Pembahasan

Sejak Otoritas Cina mengkonfirmasi bahwa mereka telah mengidentifikasi sebuah virus baru yang bernama *novel coronavirus* (2019-nCoV) di tanggal 7 Januari 2020. Hingga pada tanggal 11 Maret 2020, WHO menyatakan COVID-19 (*Novel corona disease*) sebagai *pandemic*, atas apa yang terjadi saat ini patutlah kita mewaspadai akan penyebaran dan dampak yang ditimbulkan oleh virus corona tersebut. Dampak virus ini sangat besar, tidak hanya dampak terhadap kesehatan saja, tetapi juga dampak terhadap finansial dan sosial secara keseluruhan.

Dikutip dari Data McKinsey, Dalam analisis terhadap 186 negara, didapat bahwa Cina adalah tujuan ekspor terbesar untuk 33 negara dan sumber impor terbesar untuk 65 negara, dengan share terhadap perdagangan komoditas dunia sebesar 11.4% di tahun 2017. Lantas dengan kondisi tersebut, Keberadaan COVID-19 di Cina berdampak sangat besar terhadap jalannya rantai perdagangan dunia itu sendiri. Perdagangan dunia, sebagaimana diketahui bahwa sebagian besar komoditasnya diangkut melalui transportasi laut yang mana dikelola oleh Perusahaan pelayaran. Berdasarkan data *International Chamber Of shipping*, Industri Pelayaran bertanggung jawab atas pengangkutan komoditas sekitar 90% dari total perdagangan dunia. Sehingga, kemunculan COVID-19 sangat berimbas terhadap Industri Pelayaran saat ini. Jika ditelisik lebih lanjut lagi, imbas COVID-19 tidak hanya ke Industri Pelayaran saja, tapi akan mempengaruhi bisnis kita juga (asuransi).

COVID-19 mengakibatkan berkurangnya volume pengangkutan dan utilisasi kapal tidak optimal. Dikutip dari ship-technology, saat ini perusahaan pelayaran telah membatalkan 21 pelayaran untuk rute perdagangan AS - Asia Pasifik dikarenakan rendahnya permintaan pengangkutan komoditas di Cina. Pembatalan tersebut merupakan tambahan dari 66 pembatalan yang telah terjadi selama Tahun Baru Imlek

2019. Sedangkan untuk rute perdagangan Asia - Eropa, terdapat 61 pelayaran yang dibatalkan, sehingga mengakibatkan pengurangan kapasitas sebesar 151.000 TEU. Beberapa perusahaan pelayaran besar sangat terpuak akibat munculnya COVID-19, seperti Maersk dan Hapag Lloyd. Maersk sekitar 30% dari volume pengiriman tahunannya berasal dari operasional di Cina dan Hapag Lloyd sekitar 25% dari pendapatan grup disumbangkan dari operasional di Cina. Keduanya baik Maersk dan Hapag Lloyd terancam kehilangan bisnis itu.

Kesimpulan

IMO (*International Maritime Organization*) yang merupakan lembaga yang bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan pelayaran Internasional, telah mengesahkan beberapa surat edaran dalam menyikapi COVID-19, sebagai berikut :

1. [Circular Letter No.4204/Add.5](#) (17 March 2020) *Coronavirus (COVID-19) – Guidance relating to the certification of seafarers*
2. [Circular Letter No.4204/Add.4](#) (5 March 2020) - *ICS Coronavirus (COVID-19) Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers*
3. [Circular Letter No.4204/Add.3](#) (2 March 2020) - *Operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreak on board ships.*
4. [Circular Letter No.4204/Add.2](#) (21 February 2020)- *Joint Statement IMO-WHO on the Response to the COVID-19 Outbreak*
5. [Circular Letter No.4204/Add.1](#) (19 February 2020) - *Implementation and enforcement of relevant IMO instruments.*
6. [Circular Letter No.4203.Add.1](#) (12 February 2020) - *Novel Coronavirus (2019-nCoV)*, menyediakan informasi dan panduan, berdasarkan rekomendasi yang dikembangkan oleh WHO dan DHMOSH,PBB tentang tindakan pencegahan untuk meminimalisir virus corona terhadap delegasi yang menghadiri pertemuan di IMO .
7. [Circular Letter No.4204](#) (31 January 2020) - *Novel Coronavirus (2019-nCoV)*, menyediakan informasi dan panduan, berdasarkan rekomendasi yang dikembangkan oleh WHO, tentang tindakan pencegahan untuk meminimalisir virus corona terhadap kru, penumpang dan orang – orang yang berada di kapal.

DAFTAR PUSTAKA

Buntoro Kresno, 2012, "Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Prospek dan Kendala", Jakarta Selatan:

SEKOAL. Hlm 59 Dephub DJPL, 1993, "Materi Penyuluhan Kesyahbandaran", Jakarta.
Didik Mohammad Sodik, 2011, "Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia",

Relika Aditama, Jakarta. Etty R. Agoes, 1991, "Konvensi Hukum Laut 1982 Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing", Penerbit Abardi, Jakarta.

Forum Strategi TNI-AL ke empat Tahun 1991 tema Penetapan dan Pengaturan "SEA LANES" Sebagai Tindak Lanjut UU RI No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi PBB tentang Hukum Laut, Jakarta.

FX. Adji, Samekto, 2009, "Negara dalam Dimensi Hukum Internasional", PT. Cipta Aditya Bakti, Bandung.

Hasjim Djalal, 1978, "Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut", Binacipta, Bandung. Hasjim Djalal, 1978, "Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut", Binacipta, Bandung. J.G Starke, 2008,

"Pengantar Hukum Internasional", Sinar Grafika, Jakarta. Joko Subagyo, 2005, "Hukum Laut Indonesia",

Rineka Cipta, Jakarta. Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah, Makalah : "Tinjauan Aspek Penataan Ruang Dalam Pengelolaan Wilayah Laut Dan Pesisir", Seminar Umum Dies Natalis ITS ke-43, Surabaya. 8 Oktober 2003.

Mochtar Kusumaatmadja, 1978, "Hukum Laut Internasioal", Bina Cipta, Bandung.
_____, 1985,

"Bunga Rampai Hukum Laut", Penerbit Bina Cipta, Bandung. Roni Hanitjo Soemitro, 1994,

"Metodelogi Penelitian Hukum dan Jurimetri", Ghalia Indonesia, Jakarta. Sammy Rosadhi, 1996, "Panduan Port State Control Inspection"