

**DAMPAK TERPILIHNYA KEMBALI INDONESIA SEBAGAI ANGGOTA DEWAN
INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) KATEGORI-C TERHADAP SEKTOR
KESELAMATAN MARITIM DI INDONESIA**

Emiliana Samangun

Program Studi Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Komputer Indonesia, Jl.
Dipaitukur No. 116, Bandung, Indonesia.

e-mail: lianacastro765@gmail.com

ABSTRACT

The Purpose of this research is to analyze how the impact of being re-electing Indonesia as a Member of the C-Category in International Maritime Organization (IMO) whose duty is to safeguard maritime safety in minimizing the level of ship accidents which increases every year in Indonesia. In this research, the researcher tries to analyze the theory of national interest that is used by Indonesia to utilizing its interests to influence the direction and policies of IMO in the maritime safety sector in particular. The research method used is a qualitative research method, where all information used in this study was obtained from books, journals, official websites and from interviews. This study discusses government steps in increasing maritime safety in the form of implementing a zero-accident strategy; HR training for the birth of quality HR; IMIC formation; and Regional Cooperation and the role of the IMO Category-C Council in minimizing the number of ship accidents that often occur in Indonesian maritime areas. These efforts are implemented considering the maritime safety conditions that have not yet fully developed.

Keywords: IMO, Indonesia, Category-C Board Members, HR, Maritime Safety.

Penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan bagaimana dampak terpilihnya Indonesia sebagai Anggota Dewan *International Maritime Organization (IMO)* Kategori-C yang bertugas untuk menjaga keselamatan maritim dalam meminimalisir tingkat kecelakaan kapal yang meningkat setiap tahunnya di Indonesia. dalam penelitian ini, peneliti mencoba untuk menganalisa teori kepentingan nasional yang digunakan Indonesia dalam memanfaatkan kepentingannya untuk mempengaruhi arah dan kebijakan IMO dalam sektor keselamatan maritim khususnya. Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif, dimana seluruh informasi yang digunakan dalam penelitian ini didapat dari buku, jurnal, website resmi serta dari hasil wawancara. Penelitian ini membahas tentang langkah – langkah pemerintah dalam meningkatkan keselamatan maritim berupa penerapan Strategi *zero accident*; pelatihan SDM demi melahirkan SDM yang berkualitas; Pembentukan IMIC; serta Kerjasama Regional serta peranan Dewan IMO Kategori-C dalam meminimalisir angka kecelakaan kapal yang sering terjadi di wilayah maritim Indonesia. Upaya – upaya ini diberlakukan mengingat kondisi keselamatan maritim yang belum berkembang secara utuh.

Kata kunci: IMO, Indonesia, Anggota Dewan Kategori-C, SDM, Keselamatan Maritim.

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Dikutip dari website resmi Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia, memiliki 17.499 pulau dari Sabang sampai Merauke. Luas total wilayah Indonesia adalah 7,81 juta km² yang terdiri dari 2,01 juta km² daratan, 3,25 juta km² lautan, dan 2,55 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif (<http://www2.kkp.go.id/> diakses pada tanggal 18/12/2018). Indonesia di nobatkan sebagai negeri yang kaya raya akan Sumber daya alamnya. Tidak hanya itu, Indonesia yang dikenal sebagai *archipelagic state* ini berada tepat di titik pertemuan komunikasi antara Samudera Pasifik dan Samudera India serta Benua Asia dan Benua Australia, yang menghubungkan kepentingan negara-negara besar dan maju (Ikhtiyari, 2011:5).

Sebagai negara kepulauan yang terletak di beberapa rute pelayaran paling strategis di dunia, perairan Indonesia menjadi lalu lintas laut untuk sebagian besar perdagangan dan pelayaran internasional setiap tahun, hal tersebut terjadi karena, wilayah maritim Indonesia menjadi penghubung antar benua dan samudera. hal ini tentu saja memberikan dampak kerugian yang besar terhadap Indonesia serta ekosistem laut pun ikut terganggu (<http://berkas.dpr.go.id>, diakses pada tanggal 18/12/2018).

Sejak tahun 2010 hingga 2017 telah terjadi fluktuasi jumlah kecelakaan kapal dagang yang melintasi wilayah maritime Indonesia, rata-rata terjadi kecelakaan kapal sebesar 6,95% per tahun, (Ditjen Hubla, 2017). Menurut data dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menyebutkan bahwa jumlah kecelakaan kapal lokal meningkat 36% secara signifikan, hampir dua kali lipat dengan tahun-tahun sebelumnya. Akibat dari kondisi

tersebut, kerugian yang diperoleh diperkirakan mencapai Rp 30 triliun per tahunnya (Ditjen Hubla, 2017). Berdasarkan data kecelakaan yang dianalisis oleh IMO, diketahui secara faktual bahwa ±80% kecelakaan kapal di laut disebabkan oleh faktor kesalahan manusia atau yang disebut dengan *human error* serta diakibatkan oleh buruknya manajemen (*poor management*) perusahaan pelayaran atau operator kapal berpengaruh kuat terhadap keadaan kelaiklautan kapal (Humas Dithubla, 2017) dan 10% lainnya merupakan faktor alam atau kondisi cuaca laut yang tidak menentu. Adapun pihak yang menjadi penanggung jawab atas insiden kapal yang sering terjadi yakni *International Maritime Organization (IMO)*.

IMO merupakan satu – satunya badan PBB yang mengatur tentang keselamatan dalam industri kemaritiman yang secara langsung terhubung dengan manajemen dan pecegahan terjadinya bencana yang bekerja dibawah PBB. IMO didirikan pada tahun 1948 (<http://www.imo.org/>, diakses pada tanggal 07/04/2019). Hingga saat ini IMO beranggotakan lebih dari 170 negara dan memiliki beberapa asosiasi serta bekerja sama dengan organisasi – organisasi internasional lainnya.

Para pengguna sarana transportasi laut pada umumnya sangat mengutamakan persoalan keselamatan dan keamanan, terjadinya kecelakaan kapal seperti tenggelam, terbakar, tabrakan, dan lainnya adalah permasalahan yang berkaitan dengan keselamatan transportasi laut. Oleh karena itu, keselamatan maritim perlu ditingkatkan. Tugas IMO tercantum dalam Konvensi SOLAS artikel 1(a) adalah "Untuk memberikan penggerak kerjasama antar Negara (*States*) dalam bidang peraturan pemerintah dan pelaksanaannya yang

berhubungan dengan masalah-masalah teknis dari segala bentuk berkaitan dengan pelayaran yang menggunakan perdagangan internasional: untuk menganjurkan dan memfasilitasi/memudahkan suatu adopsi umum terhadap standard-standard praktis tertinggi dalam masalah-masalah yang berhubungan dengan keselamatan di laut, efisiensi ketika melakukan navigasi serta pencegahan dan pengendalian pencemaran di laut dari kapal" (IMO Profile, 2017).

Dikutip dari website resmi PT. Pelindo Marine, dalam menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan dimana penetapan alur pelayaran dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran melalui pemberian koridor bagi kapal-kapal berlayar melintasi perairan yang diikuti dengan penandaan bagi bahaya kenavigasian. Indonesia merupakan anggota tetap IMO Sejak tahun 1961, dalam hal ini Indonesia belum mampu menertibkan serta menjaga sektor keselamatan maritim di wilayahnya. Yang menjadi tantangan besar bagi Indonesia sendiri adalah kurangnya kemajuan dalam bidang teknologi, yang menyebabkan negara ini kalah bersaing dengan negara – negara lainnya. Namun hal tersebut tidak menjadi halangan dalam IMO, Indonesia sudah tiga kali menjadi anggota dewan IMO kategori-C untuk periode 1973-1975, 2009-2011 dan 2018-2010 (Info IMO, 2017).

Dimana kebijakan yang dibuat, masih mengarah pada pemanfaatan SDA yang ada di daratan dan kurang memperhatikan sektor maritim di Indonesia. Sebagai Anggota Dewan IMO kategori-C yaitu negara yang memiliki kepentingan khusus dalam transportasi laut atau navigasi yang pemilihannya ke dalam anggota dewan akan memastikan keterwakilan semua daerah geografis utama di dunia (Info IMO, 2017). Keberhasilan mempertahankan diri sebagai anggota dewan IMO Kategori-C tidak

terlepas dari keterlibatan pemeritahan Presiden Jokowi yang memberikan dukungan penuh terhadap Kementerian Perhubungan.

Tugas utama Anggota Dewan Kategori-C adalah menentukan kebijakan sektor transportasi laut dunia khususnya bidang navigasi pelayaran serta perlindungan maritim dalam penentuan jalur transportasi laut. Negara-negara yang tergolong dalam Kategori-C merupakan negara yang mempunyai kepentingan khusus dalam angkutan laut dan mencerminkan pembagian perwakilan yang adil secara geografis, jadi dalam beberapa siding anggota dewan negara-negara yang tergolong dalam Kategori-C akan mengajukan submisi terkait kepentingan masing-masing negara (Humas Kemenhub, 2018). Menjadi Anggota Dewan IMO kategori-C memberikan kesempatan bagi setiap negara anggota untuk turut menentukan arah dan kebijakan IMO, serta arah pengembangan transportasi laut dunia, khususnya di bidang keselamatandan perlindungan lingkungan maritim.

IMO merupakan forum di mana Indonesia dapat mempengaruhi upaya-upaya penguatan norma dan kebijakan IMO di bidang kemaritiman agar tidak merugikan kepentingan nasional negara tersebut yang dikutip dari berkas resmi DPR (<http://berkas.dpr.go.id>, 18/12/2018). Hasil analisis dari IMO tersebut menjelaskan, bahwa 80% kecelakaan di laut disebabkan oleh faktor kesalahan manusia (Humas Dithubla, 2017). Oleh karena itu, untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya analisis beban tugas (work load analysis) yang sesuai untuk melakukan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal.

1.2. Rumusan Masalah

1.2.2. Rumusan Masalah Mayor

“Bagaimana Dampak Terpilihnya Indonesia Sebagai Anggota Dewan IMO Kategori-C Terhadap Keselamatan Maritim di Indonesia?”

1.2.3. Rumusan Masalah Minor

1. Apa kepentingan Indonesia kembali mencalonkan diri sebagai Anggota Dewan IMO Kategori-C untuk periode 2018-2019?
2. Bagaimana peranan Dewan IMO kategori-C dalam meminimalisir kecelakaan kapal yang terjadi di Indonesia?
3. Bagaimana bentuk perubahan yang terjadi dalam sektor keselamatan maritim di Indonesia paska terpilih kembali menjadi Anggota Dewan IMO kategori-C?

1.3. Maksud dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah untuk mengungkap seberapa besar Dampak Terpilihnya Indonesia Sebagai Anggota IMO Kategori-C Terhadap Sektor Maritim di Indonesia. Sedangkan, tujuan penelitian ini adalah Untuk mengetahui apa saja kepentingan Indonesia kembali mencalonkan diri sebagai Anggota Dewan Imo Kategori-C periode 2018-2019; Untuk mengetahui bagaimana peranan dewan IMO kategori-C dalam meminimalisir kecelakaan kapal yang terjadi di Indonesia; Untuk mengetahui Bagaimana bentuk perubahan yang terjadi dalam sektor keselamatan maritim di Indonesia paska terpilihnya menjadi Anggota Dewan IMO kategori-C.

1.4. Kegunaan Penelitian

Diharapkan penelitian ini memiliki kegunaan sebagai berikut serta dapat menjadi sumber informasi bagi publik, pelajar dalam mencari sumber referensi dalam menulis karya ilmiah. Teori-teori

yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah teori dasar Hubungan Internasional, teori Hukum Internasional dan Hukum Laut, serta teori Kepentingan Nasional. Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat menjadi sumber perbendaharaan pustaka dalam pengembangan ilmu pengetahuan dalam Ilmu Hubungan Internasional khususnya Dampak Terpilihnya Indonesia Sebagai Anggota Dewan *International Maritime Organization* Kategori-C terhadap Keamanan Maritim di Indonesia.

2. Kajian Pustaka dan Kerangka Pemikiran

2.1. Kajian Pustaka

2.1.1. Organisasi Internasional

Organisasi internasional merupakan subjek hukum internasional setelah negara. Negara-negarah sebagai subjek asli hukum internasional yang mendirikan organisasi-organisasi internasional seperti PBB, IMO, ILO, Greenpeace, WHO, WWF dll. Organisasi – organisasi tersebut lahir setelah perang dunia II. Fenomena ini berkembang bukan saja pada tingkat universal tetapi juga pada tingkat regional. Organisasi internasional merupakan panggung global yang netral dan mencakup Mekanisme/aturan main, kerjasama dan struktur organisasi (Suherman, 2003: 118).

Hal ini membutuhkan tindakan seimbang jangka pendek atau panjang tergantung pada kepentingan kedua belah pihak (Boughton & Bradford, 2007:12). Organisasi internasional merupakan sebuah kesepakatan antar aktor negara dan aktor non-negara yang terlibat dalam suatu perjanjian internasional. yang memiliki tujuan untuk mengejar kepentingan bersama anggota (Hanrieder, 1966:1). Perbedaan yang mencolok antara IGO dan NGO adalah IGO memiliki dukungan keuangan dan politik dari para anggotanya. Hal inilah yang

membedakan peranan IGO dan NGO. (<https://hls.harvard.edu>, 14/02/2019).

Organisasi antar pemerintah atau *inter-governmental organization* (IGO) merupakan organisasi internasional yang bersifat formal dimana keanggotaannya merupakan *state actors* antar regional maupun global. IGO dibentuk oleh sebuah perjanjian yang bertindak sebagai piagam yang menciptakan suatu komunitas karena terpadat kepentingan nasional bersama oleh negara – negara anggota. Organisasi antar pemerintah merupakan aspek penting dari hukum internasional publik.

Perjanjian dibentuk ketika perwakilan sah (pemerintah) dari beberapa negara melewati proses ratifikasi, memberikan IGO dengan kepribadian hukum internasional dengan membahas satu *issue* atau lebih. IGO adalah entitas yang dimaksudkan untuk berfungsi sampai tingkat tertentu di luar negara yang membuatnya. IGO bukan pengganti untuk pemerintah, karena IGO tidak memerintah (Suherman, 2003: 133). Seperti yang telah dijelaskan oleh Teuku Rudy dalam bukunya yang berjudul *Administrasi dan Organisasi internasional* bahwa hubungan antar negara selalu terdapat persaingan demi hubungan timbal balik yang kompleks dalam ekonomi, politik, dan sosial global dengan memfasilitasi kerjasama dengan aktor-aktor lain, terutama pemerintah. Untuk tujuan ini, pekerjaan mereka melampaui batas tradisional kedaulatan pemerintah.

IGO umumnya mencakup prinsip, Norma, aturan, struktur, fungsi, dan proses pengambilan keputusan dalam organisasi. Proses pengambilan keputusan IGO sering digunakan oleh negara – negara anggota untuk membuat norma dan aturan lain, untuk menegakkan aturan dan menyelesaikan perselisihan, untuk menyediakan barang kolektif, dan untuk mendukung operasi (Hanrieder, 1996:79). IGO juga mengumpulkan, menganalisis, dan

menyebarkan informasi ke negara – negara anggota. Kegiatan – kegiatan ini meningkatkan informasi yang diterima dan disimpan oleh negara bagian secara terus-menerus satu samalain, sehingga mengurangi godaan untuk menipu pada perjanjian dan meningkatkan nilai reputasi suatu negara.

Kerjasama internasional difasilitasi oleh penciptaan jaringan transnasional tentang isu-isu seperti (Berg, 2014:3) polusi udara, bencana alam, perubahan iklim, SAR, *Illegal Fishing*, pembajakan hingga perompakan. Kejahatan yang terjadi di titik jalur maritim internasional dapat berdampak terhadap negara – negara pantai sekitar hingga berpengaruh pada keamanan global. (<https://maritimeneews.id> 12/02/2019). IGO tidak hanya memberikan peluang bagi negara-negara anggota mereka tetapi juga memberikan pengaruh dan memberlakukan batasan pada kebijakan anggota dan cara kebijakan itu dibuat. Dengan menetapkan agenda internasional, dan dengan demikian memengaruhi agenda domestik, pemerintah terpaksa mengambil posisi dalam berbagai isu. Selain itu, dalam masyarakat demokratis, norma dan prinsip yang dibuat atau didukung oleh IGO dapat digunakan oleh kelompok domestik untuk mendorong perubahan dalam kebijakan nasional (Hanrieder, 1996:80).

Selain itu, negara dapat merasa bahwa mereka ingin mempertahankan reputasi untuk perilaku yang taat di ranah hukum internasional. Akhirnya, kelompok domestik yang mendukung prinsip dan norma IGO yang bekerja dengan mereka dapat memperkuat kebiasaan kerja sama. Dengan demikian, negara-negara semakin berupaya untuk bekerja melalui IGO untuk mencapai kerjasama dalam berbagai masalah. Beberapa IGO berkontribusi pada perundingan internasional sebagai media untuk kegiatan negosiasi. (Erturk, 2015: 335).

Organisasi antar pemerintah dalam pengertian hukum harus dibedakan dari pengelompokan sederhana atau koalisi negara, seperti *International Maritime Organization* (IMO) adalah salah satu contoh dari sekian banyak organisasi antar pemerintah (IGO) yang *exist*. IMO bertujuan untuk menjaga keselamatan di laut, mencegah polusi udara, limbah, sampah serta tumpahan minyak yang bersal dari kapal-kapal tunker. (<http://www.imo.org>, 14/02/2019). Setiap IGO berbeda baik dalam masalah yang dibahas dan ruang lingkup interaksinya dalam sistem internasional. (Berg, 2014:4).

2.1.2. Kepentingan Nasional

Kepentingan nasional atau *raison d'état* (*French*) adalah tujuan dan ambisi negara, baik ekonomi, militer, atau budaya (<http://www.fkpmar.org/> diakses pada tanggal 12/08/2019). Dalam studi Hubungan Internasional, konsep ini penting sebagai dasar bagi negara dalam melakukan hubungan antar bangsa yang memiliki tujuan untuk mencapai cita – cita dalam hubungan internasional. Teori tentang kepentingan abstrak ini bersifat abstrak serta tidak di ketahui kepastiannya. Kepentingan nasional tidak bias dijalankan atau di capai apabila suatu negara tidak memiliki kebijakan dan kekuatan. Kebijakan merupakan metode untuk mewujudkan kepentingan nasional negara tersebut. Kepentingan nasional merupakan tujuan negara untuk mempertahankan dan menambah kekuasaan atas negara lain (Clinton, 1986:495). Menurut Luke Glanville, isi dari kepentingan nasional seharusnya menjadi fakta objektif yang sering dilihat sebagai tujuan awal dari kebijakan luar negeri.

Upaya untuk mencapai kepentingan nasional dipahami sebagai normatif dan keputusan kebijakan luar negeri sering dianggap bisa membebaskan dari

pemeriksaan moral jika mereka terbungkus selimut nya (Glanville, 2005:33). Kepentingan nasional dibedakan menjadi 2 yakni, kepentingan vital dan kepentingan sekunder. Kepentingan vital merupakan kepentingan yang menjadi prioritas utama dan sangat penting keberadaannya bagi suatu negara. Contohnya suatu negara akan melindungi kedaulatnnya, mempertahankan wilayah dan harga diri negara tersebut. Sedangkan kepentingan sekunder merupakan kepentingan yang berasal dari masyarakat yang mengutamakan kepentingan masyarakat. “Seluruh negara memiliki kepentingan untuk mencari kekuasaan atau pengaruh” (Nincic, 1999:1).

Dalam menjalankan kepentingan nasional dibutuhkan rasionalitas dan moralitas. Rasionalitas merupakan perilaku sesuai dengan target yang di tetapkan dalam konteks situasi tertentu, sedangkan moralitas adalah nilai – nilai yang berlaku dalam masyarakat. Rasionalitas dan moralitas merupakan salah satu faktor yang saling berhubungan. kepentingan nasional suatu negara tidak bisa hanya menggunakan salah satu di antara faktor faktor tersebut, tetapi harus menggunakan keduanya sehingga akan saling berkesinambungan.

Dimensi kepentingan nasional merupakan segala aspek-aspek yang mempengaruhi interaksi hubungan internasional yang saling terkait antara satu dimensi dengan dimensi lain. Dimensi kepentingan nasional yang dimaksud antara lain kepentingan ekonomi, kepentingan keamanan, kepentingan internasional dan kepentingan ideologi. Kepentingan ekonomi merupakan kepentingan untuk berinteraksi dan bekerjasama dengan negara lain untuk memajukan perekonomian suatu negara itu sendiri melalui interaksi hubungan internasional.

2.1.3. Keselamatan Maritim

Dikutip dari salah satu website resmi Newsdetik.com, Keselamatan maritim atau *maritime safety* adalah konsep yang berlaku secara internasional, konsep ini berkaitan dengan perlindungan kehidupan dan properti melalui regulasi. Dalam dunia *modern*, statistik keselamatan kerja selalu menjadi parameter keberhasilan dari institusi penyelenggaranya. Secara umum kebijakan sistem keselamatan tidak terlepas pada tujuan agar tidak terjadi kecelakaan atau tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan atau *zero incident*. Namun pada kenyataannya harapan tersebut tidak dapat terpenuhi mengingat persoalan kecelakaan sangat sulit dihindari karena peristiwa kecelakaan itu merupakan suatu kemungkinan yang selalu ada di sekitar kita (Naingolan, 2015: 17).

Dalam konteks sistem keselamatan pelayaran, upaya pencegahan menjadi kata kunci utama, dengan lebih awal melihat mekanisme tahapan yang saling terkait dalam proses penyiapan pelayaran yang di mulai tahap desain, tahap konstruksi hingga tahap pengoperasian kapal. Pada tahap desain sangat penting dilakukan apakah peraturan keselamatan atau peraturan klasifikasi sudah diterapkan, demikian halnya dengan tersedianya desain sistem pencegahan dan penanganan kecelakaan, termasuk semua kemungkinan untuk mengurangi resiko atau bahaya yang harus dipertimbangkan dalam tahapan ini (Kadarisman, 2017: 186).

Pada tahap selanjutnya yakni proses konstruksi, dimana diperlukan pengawasan untuk memeriksa apakah penerapan desain akan keselamatan dan pendukungnya telah dibuat sesuai dengan desain. Sementara pada tahap operasional, pentingnya kualitas awak kapal dan perawatan/pemeliharaan kapal menjadi keharusan karena akan mempengaruhi keselamatan, terutama untuk menghindari bahaya dan terwujudnya keselamatan pelayaran kapal

(Kadarisman, 2017: 188). Keselamatan pelayaran di sini adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan pelayaran secara lancar, sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana beserta penunjangnya. Sedangkan keamanan pelayaran adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan pelayaran yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum.

Oleh karena itu, sistem keselamatan pelayaran adalah bagian dari keselamatan maritim yang menjadi faktor kunci dan harus diperhatikan sebagai dasar dalam tindakan serta tolok ukur bagi pengambil keputusan (*decision maker*) guna menentukan kelayakan dan keselamatan pelayaran (Kadarisman, 2017: 189). Hal tersebut, dapat dilihat dari sisi sarana berupa kapal maupun prasarana seperti sistem navigasi, alat peralatan keselamatan serta sumber daya manusia (SDM) yang terlibat di dalamnya, selama dalam proses rancang bangun hingga proses operasional dengan mematuhi aturan-aturan yang berlaku baik secara nasional maupun internasional. Menurut hasil riset yang diteliti oleh Kadarisman di tahun 2017, Indonesia merupakan negara yang memiliki tingkat keselamatan maritim relatif terburuk di Asia serta dalam penerapan aturan dan kebijakan pelayaran.

2.2. Kerangka Pemikiran

Dikutip dari website resmi DPR-RI yaitu berkas.dpr.go.id, Pelayaran internasional berperan terhadap 80% perdagangan internasional. Hingga saat ini, pelayaran masih dianggap sebagai metode transportasi barang secara internasional yang paling efisien dan efektif dari segi biaya. Pelayaran juga memiliki peran penting bagi kemakmuran berbagai bangsa dan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan.

Kelancaran pelayaran internasional sangat bergantung pada keselamatan, keamanan, dan efisiensi industri pelayaran internasional, sehingga dibutuhkan kerangka aturan yang dipatuhi semua pihak untuk kepentingan bersama. Namun konsekwensi akibat aktivitas pelayaran tersebut adalah kecelakaan kapal yang menyebabkan kerusakan pada ekosistem laut.

Hal ini tentu saja memberikan dampak buruk terhadap perekonomian di Indonesia. Penyebab terjadinya musibah di atas kapal antara lain karena: kesalahan manusia (*human error*), kerusakan permesinan kapal, faktor eksternal dan internal, misalnya kejadian kebakaran dan tubrukan, faktor alam atau cuaca. Untuk itu, upaya pencegahan terhadap kecelakaan kapal yang sering terjadi dengan tujuan keselamatan adalah kerja sama dengan negara lain yang memiliki kepentingan dan tujuan yang sama.

Dalam berkas DPR-RI dijelaskan bahwa Indonesia, sebagaimana setiap negara di dunia memiliki kepentingan nasionalnya masing-masing. Sebagian negara dapat melindungi atau mencapai tujuan-tujuan nasionalnya tanpa mengganggu kepentingan negara lain, namun tidak jarang juga dapat menjadi ancaman bagi kepentingan satu sama lain. Sebagian negara juga berpandangan bahwa akan lebih efisien untuk mencapai tujuan tertentu melalui kerjasama dengan negara lain, yaitu dengan mengoordinasikan kebijakan, membangun sistem timbal balik, dan menyusun serangkaian norma dan peraturan yang memungkinkan mereka menjalankan hubungan dengan lebih stabil dan terprediksi. Tampak jelas bahwa banyak kepentingan nasional Indonesia yang beririsan dengan ketentuan dan kewenangan IMO. IMO merupakan badan khusus PBB yang bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan pelayaran dan pencegahan pencemaran laut oleh kapal. IMO berperan untuk menyusun kerangka aturan yang adil

dan efektif, serta secara universal dapat diterima dan diimplementasikan bagi industri pelayaran.

IMO berusaha memastikan para pelaku industri pelayaran tidak mengesampingkan pertimbangan-pertimbangan keamanan, keselamatan, dan perlindungan lingkungan hidup dalam mengejar keuntungan. IMO mendorong kerjasama antar pemerintah dan antar industri pelayaran untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan maritim, serta untuk mencegah polusi air laut. Konvensi SOLAS (*the International Convention for the Safety of Life at Sea*) merupakan salah satu ketentuan internasional yang sangat penting bagi keselamatan maritim yang disusun oleh IMO. Tujuan utama konvensi ini adalah untuk menentukan standar minimum konstruksi, perlengkapan, dan operasi kapal yang sesuai dengan keselamatan. Salah satu ketentuan dalam konvensi juga mengatur tentang *Search and Rescue* (SAR) di laut.

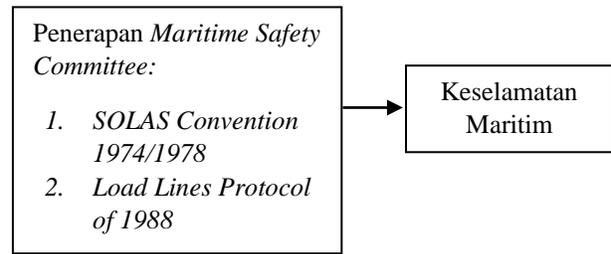
IMO meminta pemerintah untuk menjamin ketersediaan pelayanan SAR untuk merespon permintaan pertolongan di laut sekitar negaranya. Mengatur industri pelayaran internasional yang melibatkan banyak negara hanya dapat dilakukan dengan efektif jika berdasarkan regulasi dan standar yang telah mereka sepakati bersama. Dengan demikian, beranggotakan 172 negara, IMO menjadi forum penting di mana seluruh pelaku industri pelayaran internasional dapat bertemu dan menyepakati bersama aturan yang akan mengatur mereka.

Lembaga tertinggi IMO yang dikenal sebagai Majelis IMO terdiri dari perwakilan seluruh negara anggota IMO yang bersidang sekali dalam dua tahun. Dewan IMO di antara dua masa Sidang Majelis dan bertanggung jawab kepada Majelis. Dewan adalah pengambil kebijakan dalam berbagai bidang tugas IMO yang membahas laporan

dari seluruh Komite IMO dan kemudian membuat keputusan-keputusan yang akan ditetapkan dalam Sidang Majelis IMO. Sebagai anggota dewan IMO Kategori C, Indonesia memainkan peran strategis dalam menentukan agenda kebijakan global di bidang kemaritiman, khususnya yang menjadi fokus dan mandat IMO.

Dalam berkas.dpr.go.id juga membahas tentang Pengaruh IMO yang sangat besar bagi pembangunan kemaritiman internasional. Ketentuan-ketentuan internasional yang dihasilkan IMO terkait dengan keselamatan dan keamanan pelayaran, serta pencegahan polusi laut, menjadi pedoman bagi seluruh negara anggotanya, Indonesia tentu sangat berkepentingan untuk memastikan bahwa ketentuan-ketentuan yang dihasilkan IMO tidak merugikan kepentingan maritim nasional Indonesia, atau bahkan dapat berkontribusi bagi terwujudnya cita-cita Indonesia untuk menjadi negara maritim yang berpengaruh.

Upaya ini salah satunya dapat dilakukan dengan mempertahankan keanggotaan Indonesia di Dewan IMO, serta memperoleh pengakuan internasional atas komitmen Indonesia untuk turut mewujudkan pelayaran internasional yang aman dan selamat. Posisi dan kondisi geografis Indonesia tidak hanya menempatkan Indonesia sebagai negara yang strategis bagi pelayaran internasional, tetapi juga menimbulkan tantangan yang cukup besar untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.



Gambar 2.1
Bagan Kerangka Pemikiran

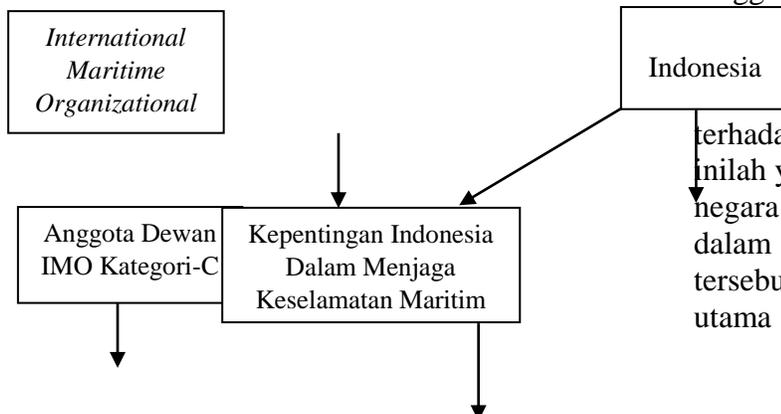
3. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini melalui studi kepustakaan (*library research*) dan wawancara. Data - data yang digunakan adalah data-data sekunder yang berasal dari dokumentasi dan publikasi seperti jurnal ilmiah, buku referensi maupun laporan-laporan dari instansi terkait dan wawancara dilakukan kepada ahli dalam bidang penelitian terkait.

4. Hasil dan Pembahasan

4.1. Gambaran Umum IMO & Posisi Indonesia di IMO

International Maritime Organisation atau IMO merupakan organisasi internasional yang bergerak di bawah Perserikatan Bangsa – Bangsa (PBB) memiliki konsentrasi penuh terhadap keamanan dan keselamatan maritim serta kelestarian lingkungan laut menjadi tanggung jawabnya. IMO berperan dalam menetapkan aturan – aturan dan norma – norma yang berkaitan dengan keselamatan maritim serta perlindungan terhadap ekosistem laut, aturan – aturan inilah yang nantinya menjadi kewajiban bagi negara – negara anggota untuk diadopsi ke dalam hukum nasional negara – negara tersebut. Dalam IMO terdapat dua konvensi utama yang menjadi patokan dalam



melahirkan sebuah kebijakan baru, yaitu *SOLAS Convention*, konvensi ini bertujuan untuk menetapkan standar minimum untuk desain, peralatan dan semua yang bersangkutan dengan pengoperasian kapal. Sedangkan *MARPOL Convention* bertujuan untuk mencegah dan meminimalkan polusi yang berasal dari kapal seperti minyak, limbah serta zat berbahaya lainnya demi kelestarian lingkungan laut.

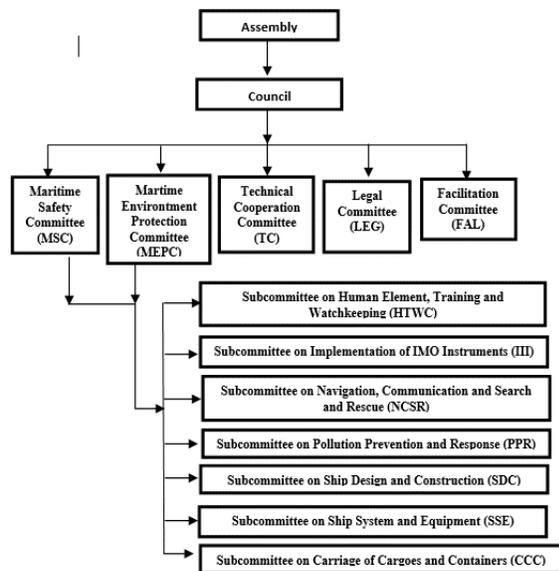
Terdapat sepuluh elemen yang menjadi panutan cara kerja IMO agar dapat mencapai tujuan dari organisasi ini, diantaranya: Keselamatan maritim, Keamanan maritim, Lingkungan laut, *Human element*, *Legal affairs*, *Technical cooperation*, *Conferences*, *Facilitation*, Skema audit negara-negara anggota dan dukungan implementasi, *Communication and outreach* sendiri (<http://www.imo.org/> diakses pada tanggal 09/08/2019). Dengan kata lain, IMO bertujuan untuk menciptakan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran dan perdagangan tanpa merusak lingkungan laut sekitar. Dengan ketentuan – ketentuan tersebut, IMO memiliki fokus dalam pengiriman melalui jalur laut.

Hal ini merupakan sebuah metode khusus yang digunakan oleh masyarakat global, dikarenakan dianggap lebih efektif dan terjangkau jika di bandingkan dengan alat transportasi lainnya. IMO adalah forum di mana proses ini berlangsung untuk mengangkut barang secara global, memfasilitasi perdagangan dan membantu menciptakan kemakmuran di antara bangsa dan masyarakat. Langkah-langkah IMO mencakup semua aspek pelayaran internasional - termasuk desain kapal, konstruksi, peralatan, manning, operasi dan pembuangan - untuk memastikan bahwa sektor vital ini tetap aman, ramah lingkungan, hemat energi, dan aman. Melalui IMO negara-negara anggota organisasi, masyarakat sipil dan industri perkapalan telah bekerja bersama untuk

menciptakan pembangunan yang berkelanjutan.

IMO secara aktif bekerja menuju Agenda 2030 untuk Pembangunan Berkelanjutan dan SDG terkait. Sebagian besar elemen Agenda 2030 hanya akan diwujudkan dengan sektor transportasi berkelanjutan yang mendukung perdagangan dunia dan memfasilitasi ekonomi global. Komite Kerjasama Teknis IMO telah secara resmi menyetujui hubungan antara pekerjaan bantuan teknis Organisasi dan SDG. Sementara tujuan lautan, SDG 14, adalah pusat IMO, aspek-aspek pekerjaan Organisasi dapat dihubungkan ke semua SDG individu (www.imo.org diakses pada tanggal 23/07/2019). Dikutip dari laman detiknews.com, Efisiensi energi, teknologi dan inovasi baru, pendidikan dan pelatihan maritim, keamanan maritim, manajemen lalu lintas maritim dan pengembangan infrastruktur maritim: pengembangan dan implementasi, melalui IMO, standar global yang mencakup hal-hal ini dan masalah lainnya akan mendukung komitmen IMO untuk menyediakan kerangka kerja institusional yang diperlukan untuk sistem transportasi maritim global yang hijau dan berkelanjutan.

Dari hasil wawancara, IMO telah berkali – kali mengubah struktural kerangka kerja dalam menanggapi persoalan isu lingkungan. Terdapat salah satu komite yang menjadi inti dari keseluruhan komite yaitu *Maritime Environmental Pollution Committee (MEPC)* dimana MEPC memiliki kewenangan dalam menentukan desain sebuah kapal – kapal cargo, tunker, dll. Hal ini disebabkan oleh kecelakaan kapal bermuatan besar diawal abad ke 20 semakin meningkat. Namun sejak tahun 2002, sturktural badan IMO kembali diganti dengan menetapkan lima komite sebagai komite inti, dan dibantu oleh sub-sub komite lainnya.



Gambar 4.1
Struktur Organisasi IMO

Badan Organisasi IMO terdiri dari Majelis, Dewan (Kategori A, B, dan C), dan dibantu oleh lima Komite inti yang terdiri dari *Maritime Safety Committee (MSC)*; *the Marine Environment Protection Committee (MEPC)*; *the Legal Committee*; *the Technical Cooperation Committee*; dan *the Facilitation Committee* serta sejumlah *Sub-Committee* yang menunjang pekerjaan komite Teknis Utama (IMO Profile, 2014). Pertemuan inti diadakan dalam dua tahun sekali untuk memilih anggota Dewan seluruh Kategori, serta membahas tentang isu – isu global yang berkaitan dengan maritim.

Indonesia secara resmi menjadi anggota IMO sejak 1961, Indonesia telah secara aktif berpartisipasi dalam kegiatan organisasi, termasuk menjadi anggota Dewan IMO sejak 1973. Dalam pidato pembukaan Lemhanas oleh Presiden Soekarno tahun 1965 mengatakan bahwa "Geopolitical Destiny" dari Indonesia adalah maritim. Melalui suatu perjuangan panjang dan bersejarah di forum internasional, pada tahun 1982, gagasan Negara Nusantara yang dipelopori Indonesia berhasil mendapat pengakuan Internasional dalam konferensi

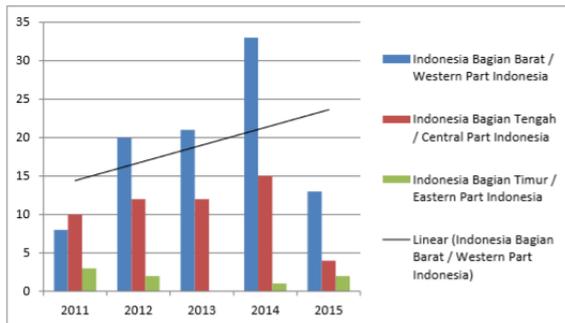
PBB tentang hukum laut yaitu UNCLOS. Indonesia sudah tiga kali menjabat sebagai Anggota Dewan IMO kategori-C yaitu 1973-1975, 2009-2011, dan 2018-2019.

4.2. Tinjauan Kembali Kondisi Keselamatan Maritim di Indonesia

Pemanfaatan transportasi laut sebagai motor pengembangan perekonomian di Indonesia belum dimaksimalkan oleh berbagai kalangan baik itu Pemerintah, Lembaga Operasional, hingga kalangan masyarakat. Hal ini terlihat dari jumlah kecelakaan transportasi laut yang kian meningkat setiap tahunnya, walaupun telah dilakukan perubahan Undang – Undang tentang pelayaran sebanyak tiga kali yaitu UU No.21 tahun 1992, UU No.17 tahun 2008 dan UU No.17 tahun 2018 guna melindungi sektor keselamatan maritim, namun tidak ada perubahan yang signifikan dalam sektor keselamatan maritim di Indonesia. Dari hasil riset dan studi keamanan maritim 2017 tentang isu keselamatan maritim, Indonesia termasuk negara yang sistem penyelenggaraan pelayarannya relatif buruk, karena tingginya kecelakaan laut secara nasional, dan lemahnya kesadaran akan pentingnya penerapan norma – norma keselamatan maritim serta tata kelola sistem pelayaran yang baik. Terdapat peta karakteristik kecelakaan kapal berdasarkan investigasi yang dilakukan oleh KNKT tahun 2007-2014, dimana terjadi 41 kasus kecelakaan yang melibatkan 54 kapal (Wahyuni dkk, 2017: 233).

Dalam jangka waktu empat tahun, tepatnya 2013 – 2017, Badan Statistik Perhubungan KNKT kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kelalaian manusia atau *human error* mencapai 52% dari total 162 kecelakaan kapal. Sedangkan penyebab lain kecelakaan kapal adalah faktor alam 35%

dan faktor kesalahan teknis 13% (desain kapal).



Grafik 4.1

Kecelakaan Kapal Berdasarkan Jumlah Pemetaan Wilayah di Indonesia

Lemahnya kapasitas sumber daya manusia (SDM) di Indonesia di bidang maritim diduga berkaitan dengan sistem Pendidikan yang diterapkan selama ini. Secara terminologis, seluruh rakyat Indonesia dapat dikatakan sebagai SDM Maritim, namun SDM Maritim yang perlu dibentuk dan dirubah paradigmanya Untuk itu, pemerintah melalui para aparturnya diharapkan mampu merumuskan kebijakan tentang manajemen kelautan dan kemaritiman yang tepat guna menghasilkan SDM maritim yang memenuhi kualifikasi (Laporan Akhir Perumusan Kebijakan SDM Maritim, Departemen Kelautan dan Perikanan, 2006). Dirjen Perhubungan Laut mengungkapkan bahwa setiap kecelakaan yang terjadi selama ini tidak lepas dari kurang perhatiannya operator kapal terhadap keselamatan pelayan, perusahaan juga mendapatkan keuntungan, ketimbang mencari untung tetapi kapalnya mengalami masalah ketika dioperasikan. Selain itu aparat penegak keselamatan harus tegas, tidak memberangkatkan kapal jika kapalnya belum memenuhi persyaratan keselamatan pelayaran atau barang dan penumpang melebihi kapasitas angkut yang membahayakan kapal

(<https://ekonomi.bisnis.com> diakses pada tanggal 25/06/2019).

4.3. Analisa Dampak Terpilihnya Indonesia Kembali Sebagai Anggota Dewan IMO Kategori-C

Indonesia merupakan salah satu negara maritim terbesar di dunia setelah Swedia, sumber daya alam darat maupun laut sangat melimpah, namun SDA tersebut belum dimanfaatkan sebagaimana mestinya oleh kalangan masyarakat serta kurangnya perhatian dari pemerintah untuk mendorong masyarakat dalam memberikan bantuan teknologi atau pelatihan khusus dalam pemanfaatan SDA khususnya yang berasal dari lautan. Di luar SDA tadi, jalur maritim Indonesia merupakan jalur maritim tersibuk di dunia karena menjadi penghubung bagi dua samudera dan dua benua.

Oleh karena itu, wilayah maritim Indonesia menjadi jalur strategis dalam perdagangan dan pelayaran global. Namun selalu ada resiko yang harus ditanggung oleh Indonesia sendiri yaitu kecelakaan kapal (lokal maupun asing) yang terjadi di beberapa titik yaitu selat malaka, selat sunda dan selat lombok yang menjadi penyebab kecelakaan tersebut adalah faktor *human error*, akibat ketidakmampuan atau kurangnya skill SDM yang dipekerjakan. Meskipun ada penyebab lain atas insiden kecelakaan kapal tersebut, yakni faktor alam dan faktor teknis (*design* dan peralatan kapal).

Menurut hasil penelitian, tingkat keselamatan maritim di Indonesia relatif terburuk di Asia, hal ini disebabkan oleh tingginya angka Kecelakaan kapal yang meningkat dari tahun ke tahun. Penanggung jawab atas isu keselamatan ditangani oleh *International maritime organization (IMO)*,

khususnya *maritime safety committee* atau komite keselamatan maritim yang bertugas untuk meminimalisir peningkatan jumlah kecelakaan kapal. Selain itu, Indonesia yang memiliki kedudukan khusus dalam organisasi tersebut belum terlihat suatu langkah konkrit yang nyata dalam masyarakat untuk memelihara sektor keselamatan maritim. Indonesia merupakan anggota tetap IMO sejak resmi bergabung di tahun 1961.

Lebih dari 40 tahun kedudukannya, tidak menampakan hasil kerja yang nyata, padahal sebelumnya Indonesia sudah tiga kali menjabat sebagai anggota dewan IMO kategori-C (1973-1975, 2009-2011 dan 2018-2019), tugas dan kewajiban dewan IMO adalah membantu Majelis untuk mendefinisikan aturan-aturan atau kebijakan – kebijakan yang dibuat berdasarkan laporan yang diterima dari komite – komite IMO. Kedudukan Indonesia di IMO tersebut seharusnya dapat digunakan untuk mempengaruhi arah kebijakan atau aturan baru yang di buat oleh IMO agar searah dengan kepentingan nasional. Namun kenyataan yang dapat peneliti paparkan adalah sejak tahun 1978 – 2003 terjadi delapan ratus delapan puluh delapan kali kecelakaan kapal di wilayah Kawasan Asia Tenggara, 60% nya terjadi di Indonesia. Peneliti berspekulasi bahwa kurang perhatian pemerintahan sebelumnya dalam kedudukannya sebagai anggota dewan IMO kategori-C selama dua periode awal masa jabatan sehingga sektor keselamatan maritim dalam arti keselamatan kapal terabaikan. Hal ini berbeda dengan kepemimpinan saat ini, dimana maklumat Presiden yang mementingkan bidang kemaritiman di Indonesia, karena jika SDA laut di manfaatkan sebaik mungkin maka akan

berdampak besar terhadap perekonomian di Indonesia

4.4. Kepentingan Indonesia Dalam Keanggotaan Dewan IMO Kategori-C

1. Meningkatkan Perlindungan Terhadap Keselamatan Maritim Dalam Menentukan Arah Transportasi Laut.

Alur Laut Kepulauan Indonesia atau ALKI merupakan jalur transportasi laut dan udara yang digunakan oleh pesawat dan kapal asing dalam melintasi wilayah maritim Indonesia. karena posisinya yang begitu strategis dengan fungsi sebagai jalur penghubung benua dan samudera memberikan ancaman bagi negara ini, hal ini dikarenakan tiga jalur ALKI di selat Malaka, Selat Sunda dan Selat Lombok mengalami kepadatan lalu lintas. Menurut staf Kementerian Perhubungan, setiap tahunnya tercatat lebih dari ratusan ribuan kapal melintasi tiga jalur ALKI tersebut. Resiko yang harus ditanggung adalah jumlah kecelakaan kapal yang kian meningkat serta berdampak buruk lingkungan bawah laut akibat dari insiden kapal tersebut. Oleh karena itu, untuk mencegah peningkatan jumlah kecelakaan kapal, Kementerian Perhubungan, mengajukan proposal *Traffic Separation Scheme (TSS)* ke IMO dalam sidang *Maritime Safety Committee (MSC)* awal tahun 2019 yang akan diterapkan di Indonesia, guna menentukan jalur navigasi kapal.

Dalam sidang IMO ke 101, Proposal *Traffic Separation Scheme (TSS)* disetujui oleh Dewan IMO Kategori- C serta Majelis dalam penetapan dua Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) menggunakan Jalur pemisah lalu lintas laut bagi kapal – kapal yang melintasi wilayah maritim Indonesia yang terdapat dalam *Traffic Separation Scheme (TSS)* di Selat Sunda dan Selat Lombok. Tujuan penerapan TSS ini adalah

untuk melindungi sektor keselamatan maritim Indonesia. Adapun keistimewaan tersendiri dari TSS ini, Indonesia merupakan negara pertama di dunia yang menggunakan sistem TSS, walaupun sistem ini telah ada di Kawasan Asia Tenggara, namun dioperasikan oleh tiga negara yaitu Singapura, Indonesia dan Malaysia di selat Malaka. Pengoperasian oleh tiga negara tersebut dianggap kurang, karena terdapat tiga negara yang mengaturnya demi kepentingan masing – masing. Oleh sebab itu dengan adanya TSS di Indonesia, menjadi leluwasa dalam pengoperasiannya memantau aktivitas lalu lintas transportasi laut di wilayah maritim Indonesia.

4.5. Peranan Dewan IMO Kategori-C Dalam Meminimalisir Kecelakaan Kapal yang Terjadi di Indonesia

1. Penerapan *ISM Code* di Indonesia

Berbagai insiden kecelakaan kapal yang disebabkan oleh faktor yang beragam. Namun secara umum dapat disimpulkan bahwa kecelakaan yang disebabkan oleh faktor teknis ini dikarenakan tidak dipatuhinya klausul layak laut dalam *ISM Code* yaitu yang berkenaan dengan pengoperasian kapal. Perusahaan atau pemilik kapal seharusnya telah membuat prosedur, rencana dan instruksi termasuk hal – hal yang menjadi perhatian utama untuk pengoperasian kapal yang menyangkut keamanan awak kapal, kapal sendiri dan perlindungan maritim. Berdasarkan faktor teknis penyebab kecelakaan kapal di atas, dapat diberikan beberapa implikasi manajerial yang sebaiknya dilaksanakan oleh para pihak yang bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran untuk mengurangi potensi terjadinya kecelakaan kapal.

Dikutip dari website resmi www.academica.edu, *International Safety*

Management Code (ISM) dapat diartikan sebagai suatu manajemen peraturan keselamatan internasional yang diperuntukkan bagi keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran yang ditetapkan oleh Dewan Keselamatan Maritim IMO dan masih terbuka kesempatan untuk diamandemen. *ISM Code* adalah bagian yang tidak terpisahkan dari konvensi SOLAS yang disepakati dalam sidang MSC di tahun 1994. Dalam sidang tersebut, *ISM* dimasukkan kedalam chapter IX SOLAS dengan pertimbangan kemudahan untuk efektivitas penerapannya mengingat bahwa SOLAS sendiri telah diratifikasi oleh negara-negara anggota IMO termasuk Indonesia melalui Keppres No.65/1980 (SB-IPB, 2017:6).

2. Sistem Navigasi Baru

Dalam meningkatkan pertahanan serta perlindungan suatu wilayah maritim suatu negara haruslah di ikuti dengan kemajuan teknologi di era modern. Sistem navigasi yang di terapkan oleh IMO, menjadi standar minimum keselamatan maritim internasional adalah penerapan *Automatic Information System (AIS)* diciptakan agar dapat menginput data dan informasi dari berbagai *stakeholder* termasuk negara tetangga dan badan organisasi internasional. Untuk mengetahui lebih jelas fungsi dan cara kerja AIS dalam membantu menjaga dan memelihara keselamatan maritim melalui pembagian jalur ALKI adalah sebagai berikut: AIS merupakan sistem pelacakan otomatis yang menampilkan kapal lain di sekitarnya yang berjarak 300mil serta sistem transponder siaran yang beroperasi di pita maritim seluler.

Sistem ini merupakan sistem yang sangat penting dalam mengidentifikasi keadaan sekitar, terlebih lagi ketika kondisi cuaca di lautan memburuk dan menghalangi jarak pandang bias, sistem ini sangat

diperlukan dalam hal ini untuk kepentingan keselamatan berlayar dan kelancaran lalu-lintas kapal pada daerah yang terdapat bahaya navigasi ataupun kegiatan di perairan yang dapat membahayakan keselamatan berlayar harus ditetapkan zona keselamatan dengan diberi penandaan sesuai ketentuan yang berlaku serta disiarkan melalui stasiun radio pantai.

Perlu diketahui bahwa AIS merupakan suatu kebijakan baru IMO, karena diadopsi ke dalam *SOLAS Convention* dan digunakan dalam sistem TSS. Sistem ini juga dilengkapi dengan pendeteksi ancaman yang berasal dari alam seperti perkiraan cuaca buruk serta badai yang mengakibatkan timbulnya gelombang tinggi maupun arus yang tinggi dan perubahannya. Pemasangan AIS yaitu sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada diluar kapal dan berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya dan rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan pelayaran dilakukan guna memberi petunjuk terhadap zona terlarang yang tidak boleh dimasuki oleh setiap kapal yang melewati daerah tersebut.

4.6. Perubahan Dalam Sektor Keselamatan Maritim di Indonesia

1. Kemajuan Teknologi Dalam Membantu Birokrasi Pemerintah

Perkembangan perekonomian negara maritim seperti Indonesia akan selalu diikuti dengan perkembangan teknologi dan informasi. Sejak terpilihnya kembali menjadi Anggota Dewan IMO kategori-C, Indonesia bertekad untuk menata kembali sektor keselamatan dan keamanan maritimnya, hal ini disebabkan oleh kebijakan pemimpin saat ini yang sejalan dengan IMO yang melihat wilayah maritim sebagai wadah pertumbuhan ekonomi.

Terdapat kemajuan besar dalam bidang teknologi, yang digunakan dalam membantu menjaga serta memelihara keamanan dan keselamatan maritim di Indonesia. sistem navigasi baru yang di terapkan oleh kementerian perhubungan ditujukan untuk melindungi sektor keselamatan maritim di Indonesia.

5. Kesimpulan & Saran

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian diatas, peneliti dapat menarik suatu kesimpulan bahwa, terpilihnya Indonesia kembali menjadi Anggota Dewan IMO Kategori-C memberikan dampak positif terhadap sektor keselamatan maritim di Indonesia. Dikutip dari website resmi Kementerian Perhubungan, Keanggotaan Indonesia di Dewan IMO akan memberikan kesempatan bagi Indonesia untuk turut menentukan arah dan kebijakan IMO, serta arah pengembangan transportasi laut dunia, khususnya di bidang keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim. IMO merupakan forum di mana Indonesia dapat mempengaruhi upaya – upaya penguatan norma dan kebijakan IMO di bidang kemaritiman agar tidak merugikan kepentingan nasional Indonesia.

Jika dilihat beberapa tahun sebelumnya yaitu kisaran tahun 2011-2017, sering terjadi peningkatan kecelakaan kapal relative kecil yang disebabkan oleh faktor manusia (*human error*) dan teknis pada kapal, hal tersebut terjadi karena ketidakpatuhan pihak operasional kapal dalam menerapkan UU Pelayaran no 17 tahun 2008. adapun langkah – langkah yang dilakukan oleh pemerintah dalam memperbaiki sektor keselamatan maritim di Indonesia yaitu Penerapan Strategi *zero accident*, pelatihan SDM, Pembentukan pusat Informasi maritim di Indonesia atau

IMIC (*Indonesian maritime information center*) serta melakukan kerjasama regional.

Langkah pemerintah tersebut tidak terlepas dari peranan Dewan IMO Kategori-C yang membuat dan meresmikan peraturan baru dalam keselamatan pelayaran yaitu penerapan *ISM Code* serta perubahan sistem navigasi bagi negara – negara yang bergabung dalam IMO. Setelah tiga kali terpilih menjadi anggota dewan IMO kategori-C, barulah serkarang ini sektor keselamatan maritim di Indonesia mendapat perhatian besar karena, hal tersebut berkaitan erat dengan misi Presiden sekarang.

Belum ada perubahan yang besar dalam sektor keselamatan maritim berupa pengurangan tingkat kecelakaan kapal, atau pertumbuhan kualitas SDM yang di impikan namun terdapat salah satu motor penggerak baru yang menjadi kebanggaan Indonesia saat ini adalah *traffic separation scheme* (TSS), dimana kegunaan TSS tersebut merupakan sistem skema pemisahan jalur lintas pelayaran kapal-kapal yang berlawanan arah dalam suatu alur pelayaran yang ramai dan sempit, misalnya alur pelayaran saat memasuki pelabuhan atau selat Sunda dan Lombok guna menghindari kecelakaan kapal yang sering terjadi di dua selat tersebut akibat kepadatan jalur lalu lintas kapal.

5.2. Saran

Berbagai pengaturan dan kebijakan terkait di atas tentunya tidaklah cukup apabila tidak dibarengi dengan implementasi secara efektif. Oleh karena itu, dalam hal ini, ‘implementasi’ adalah kata kunci. Jika pemerintah tetap menerapkan peraturan pengoperasian kapal yang terdapat dalam *ISM Code*, TSS serta sistem navigasi baru yang sudah ada serta menjalankan upaya – upaya atau langkah – langkah yang ketat terhadap pengoperasian kapal dalam jangka

waktu 5 tahun kedepan maka, sektor keselamatan maritim di Indonesia akan mengalami peningkatan.

Daftar Pustaka

A. Buku

- Darmawan, MM. 2018. Menyibak Gelombang Menuju Negara Maritim: Kajian Strategis Mewujudkan Poros Maritim Dunia. Jakarta. Yayasan Pustaka Obor Indonesia IKAPI.
- Didik M. Sodik. 2011. Hukum Laut Internasional & Pengaturannya di Indonesia. Bandung. Pt Refika Aditama.
- J.G. Starke. 2008. Pengantar Hukum Internasional Edisi Kesepuluh. Jakarta. Sinar Grafika
- Karim, Md Saiful. 2015. *Prevention of Pollution of the Marine Environment from Vessels. Queensland. Springer International Publishing.*
- Rudy, Teuku. 2005. Administrasi dan Organisasi Internasional. Bandung: PT Rafika Aditama.
- Sodik, Didik. 2011. Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia. Bandung: PT Rafika Aditama.
- Suherman, Ade. 2003. Organisasi Internasional & Integrasi Ekonomi Regional Dalam Perspektif Hukum dan Globalisasi. Jakarta: Ghalia Indonesia

B. Jurnal

- Muh Kadarsiman, 2017, Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Maritim Dalam Menunjang Sistem Transportasi Laut, Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik, Vol.04, No.02
- Nainggolan, Poltak. 2015. Kebijakan Poros Maritim Dunia Jokowi dan Implikasi Internasionalnya, Pusat Pengkajian Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jendral DPR RI

C. Dokumen

International Maritime Organization (IMO Profile (2017) Members of Representatives from Governments.

Direktorat Jenderal Hubungan Darat
Kementerian Perhubungan, 2017.

<https://www.mongabay.co.id/2019/02/14/pertama-di-dunia-selat-sunda-dan-selat-lombok-punya-alur-pemisahan-laut-sendiri-apa-itu/>,
[23/08/2019]

D. Rujukan Elektronisik

BPHN, 2015, “Luas Wilayah Indonesia” melalui:

<https://bphn.go.id/news/2015102805455371/INDONESIA-MERUPAKAN-NEGARA-KEPULAUAN-YANG-TERBESAR-DI-DUNIA>[18/12/18]

Hardvard Law School, 2011 “*Types of IGOs*”, melalui:

<https://hls.harvard.edu/dept/opia/what-is-public-interest-law/public-service-practice-settings/public-international-law/types-of-igos/>[14/02/2019]

KKP, 2017 “Tiga kategori keanggotaan dewan IMO” melalui:

<https://kkp.go.id/artikel/2233-maritim-indonesia-kemewahan-yang-luar-biasa>, [16/12/18]

Kemlu, 2009 “Peranan Indonesia di IMO” melalui:

<https://www.kemlu.go.id/london/id/arsip/lambar-informasi/Pages/Indonesia-dan-Organisasi-Maritim-Indonesia.aspx>[18/012/18]

Maritime World, 2010 “Profil Pembagian Tugas IMO” melalui:

<http://www.maritimeworld.web.id/2010/12/pengertian-international-maritime.html>, [04/09/2018]

Mongabay Situs Berita Lingkungan, 2019, “Pertama di Dunia, Selat Sunda dan Selat Lombok Memiliki Jalur Pemisahan Laut Sendiri, Apa itu?”, Melalui: