

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Sebagai salah satu negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia 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 (ZEE) (<http://www2.kkp.go.id/> diakses pada tanggal 18/12/2018). Negara dengan luas perairan lebih besar dari pada luas daratan, maka dari itu Indonesia disebut sebagai Negara Maritim (<https://bphn.go.id>, diakses pada tanggal 18/12/2018). Sehingga dapat diartikan bahwa ke depan laut merupakan sumber daya alam (SDA) yang sangat potensial dan memberikan banyak harapan serta kesejahteraan masyarakat.

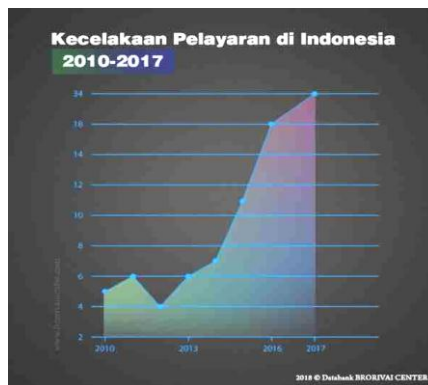
Di samping memiliki SDA hayati dalam jumlah besar seperti tumbuhan ataupun hewan laut, terumbu karang dan taman wisata, laut juga merupakan penghasil SDA – non hayati seperti mineral dan barang tambang serta harta karun yang berasal dari tenggelamnya kapal. Laut juga menjadi penghasil berbagai industri maritim seperti industri perikanan, industri perkapalan, wisata bahari dll (<https://www.academia.edu/> diakses pada tanggal 20/12/2018).

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 (Ikhtiari, 2011:5). Sebagai negara kepulauan yang terletak di beberapa rute pelayaran paling strategis di dunia, perairan Indonesia menjadi lalu lintas laut bagi lebih dari separuh pelayaran perdagangan dunia setiap tahunnya, menempatkan wilayah maritim Indonesia merupakan jalur perdagangan terpenting dan tersibuk di dunia. Konsekuensinya adalah potensi kecelakaan kapal di laut yang tidak rendah, termasuk terjadinya polusi laut, 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). Serta 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.

Grafik 1.1
Curva kecelakaan kapal di Indonesia.



Sumber: Ditjen Hubla, 2017

Akibat dari kondisi tersebut, maka, kerugian yang diperoleh diperkirakan mencapai Rp 30 triliun per tahunnya (Ditjen Hubla, 2017). Berdasarkan data kecelakaan yang dianalisis oleh IMO, diketahui secara faktual bahwa $\pm 80\%$ 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 internasional 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.

Dalam IMO terdapat anggota dewan yang terbagi dalam tiga kategori yaitu: kategori- A mewakili armada pelayaran niaga internasional terbesar dan sebagai penyedia angkutan laut internasional terbesar di dunia; kategori-B mewakili kepentingan besar dalam penyelenggaraan jasa perdagangan lewat laut atau *international seaborne trade*; kategori-C mempunyai kepentingan khusus

dalam transportasi laut atau navigasi dan mencerminkan pembagian perwakilan yang adil secara geografis (IMO Profile, 2017).

Terdapat beberapa komite yang menangani masalah teknis keselamatan maritim dalam IMO, salah satunya adalah *The Maritime Safety Committee (MSC)*. Komite ini menangani semua hal yang berkaitan dengan keselamatan maritim, hal yang mencakup kapal penumpang dan semua kapal kargo seperti yang tertera dalam konvensi *Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention 1974* (IMO Profile, 2017). Keselamatan maritim adalah kebijakan dalam meminimalisir kecelakaan kapal secara teknis (Kadarisman, 2017:179).

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).

Keamanan dan keselamatan pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk 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.

Dengan segala keterbatasan sumber daya saat ini, akan menjadi tantangan besar bagi Indonesia untuk menjamin keselamatan pelayaran di wilayah perairan Indonesia yang sangat luas. Dalam sejarah keanggotaan Indonesia dalam IMO, Indonesia sudah tiga kali menjadi anggota dewan IMO kategori-C untuk periode 1973-1975, 2009-2011 dan 2018-2010 (Info IMO, 2017). Keanggotaan Indonesia dalam dewan IMO kategori-C selama dua periode awal, yakni tahun 1973-1975 dan 2009-2011 tidak memberikan dampak yang signifikan terhadap sektor keselamatan maritim di Indonesia, hal ini disebabkan oleh kebijakan nasional dibawah pemerintahan Presiden – Presiden sebelumnya.

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.

Percepatan aksesi *Protocol of 1988 Relating to The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*, yang telah disahkan melalui Peraturan Presiden Nomor 57 Tahun 2017 dan *Protocol of 1988 Relating to The International Convention on Load Lines*, yang juga telah disahkan melalui Peraturan Presiden Nomor 84 Tahun 2017 (<https://www.kemlu.go.id/diakses> pada tanggal 08/04/2019) menjadi kunci terpilihnya Indonesia kembali sebagai Anggota Dewan IMO Kategori-C.

. Peneliti yang bersangkutan membahas tentang bagaimana peranan IMO dalam membantu Indonesia untuk Negara Poros Maritim Dunia. Dalam penelitian t dalam proses terpilihnya, Indonesia di nilai sebagai salah satu negara kepulauan terbesar di dunia yang perlu meningkatkan proteksi terhadap sektor maritimnya, mengingat Indonesia merupakan salah satu *arcipelagic state* yang memiliki jalur perdagangan dan pelayaran tersibuk di dunia.

Berdasarkan hasil pemilihan, terdapat lima negara ASEAN yang terpilih sebagai Anggota Dewan IMO Kategori-C periode 2018-2019, negara-negara yang terletak di Asia Tenggara, tergabung dalam ASEAN yang umumnya adalah negara maritim (Pravinska, 2013:2). Laut Asia Tenggara memiliki resiko besar dari kegiatan pelayaran. resiko akan meningkat karena pelayaran dunia pun meningkat untuk mendukung perdagangan global melalui transporatasi laut.

sejak tahun 1978-2003, terjadi 888 kecelakaan kapal milik negara-negara anggota ASEAN serta milik asing yang terjadi di wilayah maritim Asia Tenggara (Barison, 2017:34). Menyadari sepenuhnya akan potensi acaman yang berdampak buruk terhadap keselamatan dan keamanan maritim regional, negara-negara ASEAN berlomba-lomba untuk menjadi Anggota Dewan IMO.

Tugas utama Anggota Dewan Kategori-C adalah menentukan kebijakan sektor transportasi laut dunia khususnya bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan maritim. 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 (<http://berkas.dpr.go.id>, 18/12/2018).

Misalnya, meningkatkan keahlian (*ability*), pengetahuan (*knowledge*), dan ketrampilan (*skill*) dari Sumber Daya Manusia (SDM) serta sitem navigasi terkait pengoperasian kapal (Humas Kemen Hub, 2017). Hal inilah yang

dilakukan Indonesia sebagai salah satu negara ASEAN yang memiliki luas laut $\frac{3}{4}$ daripada daratan dan dihuni lebih dari 250 juta jiwa. Dalam setiap sidang IMO, Indonesia selalu aktif serta memberi inisiatif terhadap permasalahan keselamatan, keamanan, dan perlindungan maritim.

Di samping itu, Pemerintah Indonesia senantiasa melakukan berbagai pembinaan melalui aturan baik terhadap awak kapal, kapal, maupun muatan kapal (Humas Dit Lalu-lintas Angkutan Laut, 2017). 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.

Berdasarkan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran. UU Nomor 17 Tahun 2008, Pasal 1 butir 40 menyatakan bahwa awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperlukan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya (https://pih.kemlu.go.id/files/uu_17_tahun_2008 diakses pada tanggal 21/12/2018).

Hasil observasi di lapang penelitian menunjukkan bahwa salah satu dampak dari penerapan kebijakan IMO mengenai keselamatan maritim di Indonesia adalah terdapat perubahan dalam sistem navigasi diantaranya Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), Telekomunikasi Pelayaran (Telkompel), Hidrografi dan meteorologi, Alur dan Pelintasan, Bangunan atau Instalasi,

Pemanduan, penanganan kerangka kapal dan Salvage, dan atau Pekerjaan Bawah Air (PBA) untuk kepentingan keselamatan dan kelancaran lalu-lintas pelayaran (<http://www.pelindomarine.com>, diakses pada tanggal 15/04/2019).

Sistem ini ditetapkan oleh IMO dan diadopsi oleh setiap negara anggota. Dengan adanya sistem navigasi baru yang ditetapkan pada awal tahun 2017, Direktorat Kenavigasian mengadakan pembinaan kepada masyarakat, terutama bagi operator kapal (Kadarsiman, 2017:182). Untuk memudahkan peneliti dalam mengkaji dampak terpilinya Indonesia sebagai anggota dewan *International Maritime Organization* kategori-c terhadap keselamatan maritime di Indonesia.

Peneliti menggunakan beberapa penelitian terdahulu sebagai acuan dalam pembahasan. Ada tiga Penelitian terdahulu akan digunakan peneliti dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut; pertama, di tahun 2014, Felicity Attrad yang memuat *Journal of Maritime Law and Commerce* dengan judul “IMO’s Contribution to International Law Regulating Maritime Security” (<https://www.um.edu.mt/library/oar/handle/123456789/7864> diakses pada tanggal 21/12/2018). Dalam penelitian ini, Attrad meneliti tentang kontribusi IMO untuk memerangi kejahatan terhadap keamanan navigasi, pembajakan, perampokan bersenjata yang terjadi di kapal-kapal dagang. IMO telah berhasil dalam menanggapi masalah keamanan maritime.

Kesadaran IMO terhadap masalah yang berkaitan dengan Keamanan Maritim semakin meningkat setelah peristiwa 9/11 yang terjadi di Amerika Serikat. Tragedi ini memunculkan kebutuhan untuk mengadopsi aturan yang mampu menangani ancaman kontemporer terhadap keamanan laut. IMO

memulai proses untuk memastikan bahwa aturan keamanan mencakup keamanan pelabuhan, karena pelabuhan dianggap sebagai antarmuka untuk pengiriman internasional.

Kedua, Penelitian dilakukan oleh Muhammad Harry Riana Nugraha dan Arfin Sudirman di tahun 2016, dengan jurnal yang berjudul “*Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia*”. Dalam penelitian ini, Nugraha dan Sudirman menjelaskan Diplomasi Maritim menjadi salah satu pilar utama dalam pembangunan keamanan maritim di Indonesia termasuk penggunaan diplomasi maritim dalam merespon terhadap gangguan keamanan, sehingga secara berangsur kapabilitas pertahanan akan terbangun. Artikel ini mengulas pentingnya menata sektor maritim Indonesia pada visi *Global Maritime Fulcrum* (GMF) dengan melihat kapabilitas TNI AL sebagai salah satu instrumen diplomasi Maritim menuju pembangunan keamanan maritime Indonesia.

Dalam penelitian tersebut peneliti mengemukakan bahwa masa depan industri kemaritiman Indonesia sudah jelas, disamping sebagai sebuah strategi dalam pengembangan produk Alutsista bagi industri pertahanan nasional juga sebagai dimensi pendukung diplomasi maritim Indonesia di masa depan. Ada beberapa strategi yang bisa dilakukan Indonesia: kebijakan pengembangan sumber daya kelautan yang komprehensif dipromosikan melalui kebijakan industri maritim secara terintegrasi, hal tersebut akan sangat memungkinkan terpenuhinya *base load industry* dan kesiapan kekuatan pertahanan dalam menjaga keamanan dan stabilitas maritim global; Kerjasama internasional

melalui penggunaan diplomasi maritim mendapatkan dukungan dari pemerintah berupa aktifasi badan dan lembaga kemaritiman seperti Bakamla, TNI AL, dan lembaga lainnya.

Dukungan penuh dan sinergi antara lembaga tersebut juga perlu terintegrasi langsung dengan Komite Kebijakan Industri Pertahanan (KKIP) yang khusus merevitalisasi dan mengembangkan industri pertahanan; Kebijakan pengembangan diarahkan pada penelitian, pendidikan, pengelolaan industry kemaritiman yang mengedepankan teknologi dan pembangunannya yang berkelanjutan. Karena bagaimanapun dukungan dari aspek ini memiliki peran strategis. Disamping itu, penguatan kelembagaan sektor maritim Indonesia, dari tingkat kementerian, badan atau lembaga terkait serta pemangku kepentingan lainnya perlu secara serius dilakukan mulai dari sekarang.

Ketiga, Penelitian yang dilakukan oleh Desy Ristiyantini, Mahasiswi Ilmu Hubungan Internasional dari Universitas Pasundan Bandung di tahun 2018, dengan skripsi yang berjudul “*Peranan Internasional Maritime Organization (IMO) Terhadap Pembangunan Poros Maritim di Indonesia*” tersebut peneliti mengungkapkan bahwa IMO hanya memberikan pendampingan dalam koridor pengembangan sumber daya manusia dan menyerahkan implementasi konvensinya pada Negara anggota menyebabkan Negara tetap berperan dominan dan organisasi internasional sebagai arena pertemuan kepentingan-kepentingan Negara untuk membentuk suatu standar yang dapat diterapkan secara universal.

Perbedaan peneliti dengan peneliti-peneliti sebelumnya adalah peneliti akan melakukan penelitian tentang pengaruh keanggotaan Indonesia dalam IMO

sebagai Dewan Kategori-C teradap keselamatan maritim di Indonesia. Peneliti juga tertarik untuk menggali lebih dalam tentang bagaimana upaya yang dilakukan oleh IMO serta ke efektifan konvensi – konvesi yang lahir dari IMO itu sendiri dalam peranannya terhadap keamanan maritim suatu bangsa, khususnya Bangsa Indonesia yang merupakan *archipelagic state* terbesar ke lima setelah Swedia menurut www.worldatlas.com. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul: **“DAMPAK TERPILIHYA KEMBALI INDONESIA SEBAGAI ANGGOTA DEWAN INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) KATEGORI-C TERHADAP KESELAMATAN MARITIM DI INDONESIA.”**

Dalam melakukan penelitian dengan tujuan menyelesaikan permasalahan ini, peneliti medapat dukungan dari beberapa mata kuliah disiplin Ilmu Hubungan Internasional, diantaranya:

1. Organisasi Internasional, adalah kajian tentang kerjasama yang melintasi batas – batas Negara dengan didasari struktur organisasi yang jelas dan lengkap serta diharapkan atau diproyeksikan untuk berlangsung serta melaksanakan fungsinya secara berkesinambungan dan melembaga guna mengusahakan tercapainya tujuan – tujuan yang diperlukan serta disepakati bersama, baik antara pemerintah dengan pemerintah maupun antar sesama kelompok non pemerintah pada Negara yang berbeda. Dimana dalam mata kuliah ini peneliti mengenal bahwa *International Maritime Organization (IMO)* merupakan aktor penting dalam memajukan dan meningkatkan keamanan maritim terhadap negara-negara anggotanya

sebagaimana Indonesia yang terpilih sebagai anggota dewan kategori-C dalam IMO.

2. Hukum Internasional, kajian tentang keseluruhan kaidah dan asas yang mengatur hubungan atau persoalan yang melintasi batas – batas Negara. Dalam hukum internasional itu sendiri mempelajari tentang Hukum Laut Internasional yang merupakan kaidah – kaidah hukum yang mengatur hak dan kewenangan suatu Negara atas kawasan laut yang berada dibawah yurisdiksi nasionalnya, dimana terdapat dalam Konvensi-Konvensi Internasional yang dihasilkan oleh *International Maritime Organization (IMO)*, salah satunya adalah Konvensi SOLAS tahun 1974 yang menghasilkan *The International Ship Port Facility Security Code (ISPS Code)* untuk mengatur tanggung jawab negara-negara anggotanya dalam menjaga keamanan maritim negara-negara tersebut.
3. Studi Keamanan Internasional, kajian tentang konsep keamanan maritim. Dalam hal ini, *International Maritime Organization* selaku penanggung jawab atas keamanan maritim setiap negara anggotanya termasuk Indonesia tentu saja.
4. Regionalisme, kajian tentang pengelompokan regional diidentifikasi dari basis kedekatan geografis, budaya, perdagangan, dan saling ketergantungan ekonomi yang saling menguntungkan, serta komunikasi dan keikutsertaan dalam organisasi internasional dimana negara-negara yang tergabung dalam IMO, sebagian besarnya adalah negara maritim yang memiliki

kepentingan ekspor – impor lintas negara dan lintas benua serta kepentingan lainnya guna meningkatkan keamanan negara-negara maritime tersebut.

1.2. Rumusan Masalah

1.2.1. Rumusan Masalah Mayor

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

1.2.2. 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?

1.2.3. Pembatasan Masalah

Terpilihnya Indonesia Sebagai Anggota Dewan IMO Kategori-C memberikan Kontribusi yang besar terhadap Indonesia khususnya dalam sektor Keselamatan Maritim. Mengingat Indonesia merupakan salah satu negara maritim terbesar di dunia dan wilayah perairannya yang sangat strategis serta merupakan lalu lintas perdagangan laut, konsekuensinya adalah banyaknya insiden kecelakaan kapal yang terjadi di wilayah maritim Indonesia.

Hal tersebut memberikan dampak buruk terhadap pertumbuhan perekonomian dan ekosistem laut di Indonesia. Dengan penjelasan tersebut

maka, Peneliti akan membatasi masalah penelitian pada pengaruh keanggotaan Indonesia dalam IMO sebagai Dewan Kategori-C terhadap sektor keselamatan maritim di Indonesia paska terpilihnya kembali. Judul yang dipaparkan adalah Dampak terpilihnya Indonesia sebagai anggota dewan IMO Kategori-C terhadap Keselamatan Maritim di Indonesia.

1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Penelitian ini dimaksudkan untuk mengungkap seberapa besar Dampak Terpilihnya Indonesia Sebagai Anggota IMO Kategori-C Terhadap Sektor Maritim di Indonesia.

1.3.2 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui apa saja kepentingan Indonesia kembali mencalonkan diri sebagai Anggota Dewan Imo Kategori-C periode 2018-2019.
2. Untuk mengetahui bagaimana peranan dewan IMO kategori-C dalam meminimalisir kecelakaan kapal yang terjadi di Indonesia.
3. 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

1.4.1. Kegunaan Teoritis

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.

1.4.2. Kegunaan Praktis

Diharapkan penelitian ini memiliki kegunaan sebagai berikut:

1. Bagi Penyusun sebagai bahan informasi bagi Ilmu Hubungan Internasional serta publik yang kerap melakukan *research data*.
2. Bagi Lembaga akademik, sebagai bahan referensi dalam hubungannya dengan Studi Hubungan Internasional.
3. Bagi mahasiswa dan umum, dapat menjadi sumber referensi dalam menulis makalah, jurnal ilmiah dan skripsi.