

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Setiap negara bertanggung jawab menerapkan dan menegakkan standar keselamatan pelayaran internasional demi menjaga keselamatan pelayaran dan guna mencegah polusi yang ditimbulkan akibat kegiatan pelayaran (Syafiuddin 2016). Keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan bagian dari keselamatan dan keamanan maritim (Bueger 2015). Keselamatan dan keamanan maritim merupakan pusat perhatian bagi setiap Pemerintahan dan perusahaan pelayaran di seluruh dunia (Stiles 2010). Hal ini menjadi salah satu alasan yang menginisiasi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) dalam menghadirkan badan khusus dalam mengembangkan standar keselamatan terkait pelayaran yang dikenal sebagai *International Maritime Organization* (IMO).

International Maritime Organization (IMO) menyatakan bahwa seluruh kapal, kegiatan konstruksi, peralatan atau instalasi yang berkaitan, serta peralatan sistem manajemen, keamanan dan keselamatan di atas kapal harus disurvei atau diverifikasi oleh *flag state administrations* atau organisasi yang diakui baik *recognized organizations* (ROs)/ *recognized security organizations* (RSOs) maupun oleh surveyor terpilih (IMO). Para pihak yang berwenang tersebut nantinya akan melakukan survei atau verifikasi dan menerbitkan sertifikat yang relevan atas nama *flag state administrations*, sehingga sertifikat yang relevan berdasarkan instrumen IMO yang berlaku dapat diterbitkan untuk menetapkan bahwa kapal dirancang, dibangun, dipelihara dan dikelola sesuai dengan persyaratan Konvensi IMO, Kode dan instrumen lainnya.

Perkembangan dunia pelayaran internasional tidak terlepas dari peran penting Negara sebagai sebuah *flag state administrator* yang bertugas sebagai pemangku kebijakan atas performa armada yang terdaftar di negaranya (Barchue 2009). Hal ini tertuang pada *Article 94 United Nations*

Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982) tentang *Duties of the Flag States* menetapkan bahwa:

"Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag... such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, inter alia, to the construction, equipment and seaworthiness of ships... those necessary to ensure that each ship, before registration and thereafter at appropriate intervals, is surveyed by a qualified surveyor of ships..."

Aturan di atas kemudian diperkuat melalui *Article 217 UNCLOS* tentang *Enforcement by Flag States* yang menjelaskan bahwa:

"States shall ensure that vessels flying their flag or of their registry carry on board certificates required by and issued pursuant to international rules and standards... States shall ensure that vessels flying their flag are periodically inspected in order to verify that such certificates are in conformity with the actual condition of the vessels."

Berdasarkan dua aturan di atas, maka negara merupakan pihak yang berwenang dalam melakukan *flag state administrations* atau berperan sebagai *flag state administrator*. Negara sebagai *flag state administrator* kemudian dapat mempercayakan organisasi, lembaga atau surveyor untuk melaksanakan survei dan verifikasi terhadap kapal, kegiatan konstruksi, peralatan atau instalasi yang berkaitan, serta peralatan sistem manajemen keamanan dan keselamatan di atas kapal. Hal ini dipertegas pada *IMO Conventions, SOLAS 1974 regulation 1/6; MARPOL Annex I regulation 6, Annex II regulation 8, Annex IV regulation 4 and Annex VI regulation 5; LL 1966 article 13; TONNAGE 1969 article 7; AFS 2001 article 10 and annex 4; and BWM 2004 regulation E-1* yang secara garis besar mengatakan bahwa inspeksi dan survei harus dilakukan oleh petugas administrasi (IMO n.d.).

Kegiatan inspeksi dan survei juga dilakukan dalam penetapan standar pelayaran internasional yang ditujukan agar peningkatan performa armada negara bendera diakui sebagai kapal-kapal yang berisiko rendah karena telah memenuhi persyaratan regulasi internasional terkait keselamatan dan keamanan pelayaran. Pihak yang berperan dalam menegakkan keamanan,

keselamatan dan perlindungan pada lingkungan laut adalah negara bendera kapal, negara-negara yang memiliki pelabuhan sebagai tempat berlabuh atau keberangkatan dan negara pantai yang wilayahnya dilewati kapal (Syafiuddin 2016). Kewajiban dan tanggung jawab ini secara umum tertuang pada IMO *Instrument Implementation Code (Code III)*.

Terdapat banyak konvensi teknis IMO yang mengatur tentang ketentuan kapal untuk diperiksa ketika kapal tersebut mengunjungi pelabuhan asing, pemeriksaan dilakukan untuk memastikan kapal-kapal tersebut telah memenuhi persyaratan IMO. Pemeriksaan kapal asing di pelabuhan nasional untuk memverifikasi bahwa kondisi kapal dan peralatannya memenuhi persyaratan peraturan internasional dan bahwa kapal diawaki dan dioperasikan sesuai dengan aturan IMO disebut sebagai *Port State Control (PSC)* (Sumadi 2021). Kapal yang berlayar menuju suatu pelabuhan di negara tertentu biasanya akan melewati negara lain pada Kawasan tersebut, sehingga beberapa organisasi menilai bahwa akan lebih efisien jika inspeksi dapat dikoordinasikan secara erat untuk fokus pada kapal di bawah standar dan untuk menghindari inspeksi ganda.

Koordinasi mengenai inspeksi ini dilakukan untuk memastikan bahwa inspeksi terhadap kapal tidak dilakukan berulang-ulang dan dapat meminimalisir bentuk keterlambatan pelayaran akibat dari pelaksanaan inspeksi yang tidak diperlukan. Koordinasi atau kerjasama terkait PSC didasarkan atas Resolusi IMO A.682(17) tentang *Regional Co-Operation in the Control of Ships and Discharges*. Untuk meningkatkan keselamatan maritim, pencegahan polusi, dan kondisi hidup dan kerja di atas kapal, sepuluh MoU tentang PSC telah dibentuk dan ditandatangani oleh negara-negara anggota. Beberapa MoU terkait kerjasama regional terkait PSC adalah *Europe and the north Atlantic (Paris MoU)*; *Asia and the Pacific (Tokyo MoU)*; *Latin America (Acuerdo de Viña del Mar)*; *Caribbean (Caribbean MoU)*; *West and Central Africa (Abuja MoU)*; *the Black Sea region (Black Sea MoU)*; *the Mediterranean (Mediterranean MoU)*; *the*

Indian Ocean (Indian Ocean MoU); the Riyadh MoU and *The United States Coast Guard* (IMO n.d.).

PSC dapat melakukan penahanan terhadap kapal asing yang dianggap tidak layak untuk berlayar serta tidak memenuhi standar atau ketentuan internasional yang relevan pada pelabuhannya. Kegiatan penahanan kapal-kapal tersebut dikenal dengan istilah detensi. Tujuan detensi adalah untuk meminimalisir atau mengurangi jumlah kapal yang berpotensi dalam membahayakan keselamatan pelayaran dan lingkungan laut (Tokyo MoU 2015). Oleh karena itu, untuk mengurangi kemungkinan adanya detensi pada negara bendera, maka perlu dilakukan peningkatan sistem pengawasan pada negara asal yang dilakukan untuk menilai performa dari kapal-kapal negara bendera yang di bawah standar.

Kapal-kapal niaga berbendera Indonesia sebagian besar terdetensi pada negara-negara di Kawasan Asia Pasifik, hal ini yang menyebabkan nama Indonesia muncul pada daftar performa negara yang dikeluarkan oleh Tokyo MoU. Tokyo MoU merupakan organisasi *Port State Control* (PSC) di Asia-Pasifik yang terdiri dari 20 negara-negara anggota, yang kehadirannya bertujuan untuk mengurangi pengoperasian kapal di bawah standar internasional melalui kerja sama dalam melakukan kontrol pada masing-masing negara anggota. IMO menjelaskan bahwa MoU terkait PSC dibagi ke dalam 3 kategori, yaitu (1) Berdasarkan risiko yang diterapkan oleh *the Abuja MoU, the Riyadh MoU, the Caribbean MoU, the Mediterranean MoU, and Acuerdo de Vina del Mar* yang dilakukan dengan inspeksi tahunan; (2) the USCG yang bertanggung jawab atas kapal asing dan *Flag State* untuk kapal AS; dan (3) *the New Inspection Regime* (NIR) yang awalnya diterapkan oleh the Paris MoU pada 2011 kemudian diadopsi oleh Tokyo MoU pada 2014, the Black Sea MoU pada 2016, serta *the Indian Ocean region* pada 2018 (Fikri 2007).

Penilaian performa kapal yang dinilai oleh komite PSC dilakukan dengan mengadopsi metode yang sama pada Paris MoU. Sejak tahun 1999, Paris MoU menerbitkan laporan tahunan yang di dalamnya terdapat

daftar negara-negara bendera yang termasuk dalam *black*, *grey* dan *white list*. Hal inilah yang kemudian diadopsi oleh Tokyo MoU dalam melakukan penilaian terhadap performa kapal pada Kawasan Asia-Pasifik yang menerbitkan laporan tahunan yang juga memuat *black*, *grey* dan *white list* pelayaran internasional. Melalui laporan ini negara-negara PSC akan melihat negara-negara mana yang telah menjalankan *flag state control*-nya secara benar dan melihat kepatuhan negara selaku *flag state administrator* menjalankan perannya dalam menegakkan aturan internasional (Fikri 2007).

Terdapat rumus standar terhadap perhitungan performa kapal masing-masing negara bendera yang datanya diperoleh dari data statistik yang dikumpulkan setiap 3 tahun (Tokyo MoU 2015). Nilai-nilai yang diperoleh dari perhitungan menggunakan rumus tersebut nantinya akan menunjukkan nilai batas performa kapal sesuai dengan kesepakatan bersama negara-negara anggota. Nilai batas performa kapal berbendera tersebut yang akan menentukan performa kapal akan berada pada batas "*black-to-grey*" atau "*grey-to-white*". Rumus perhitungan nilai batas "*black-to-grey*" dan "*grey-to-white*" adalah sebagai berikut:

$$u_{black - to - grey} = N \cdot p + 0.5 + z \cdot \sqrt{N \cdot p \cdot (1 - p)}$$

$$u_{white - to - grey} = N \cdot p - 0.5 - z \cdot \sqrt{N \cdot p \cdot (1 - p)}$$

Keterangan:

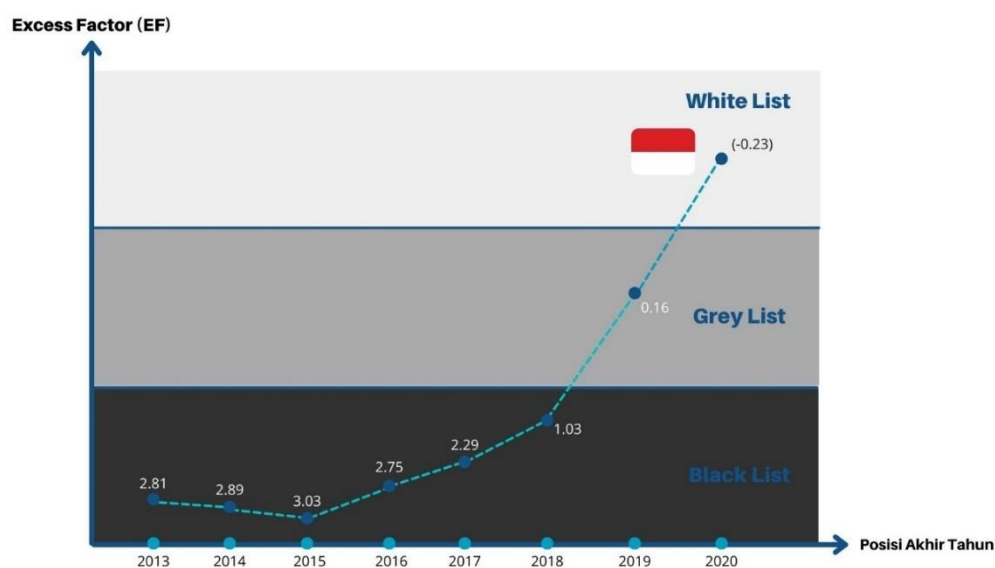
N = Jumlah inspeksi

p = Batas detensi atau penahanan yang diizinkan "*yardstick*" (diatur pada 7%)

z = *Significance requested* ($z=1.645$ untuk tingkat kepastian yang dapat diterima secara statistik sebesar 95%)

u = Jumlah detensi atau penahanan yang diizinkan pada *black* dan *white list*.

Pada *Annual Report* yang dikeluarkan oleh Tokyo MoU, hasil "u" akan terlihat pada tabel "*black-to-grey*" dan "*grey-to-white*". Kapal yang terdeteksi atau ditahan memiliki nilai di atas batas "*black-to-grey*" yang berarti kondisi kapal tersebut lebih buruk dari standar nilai yang telah ditentukan, sedangkan deteksi atau penahanan dengan nilai di bawah batas "*grey-to-white*" berarti memiliki kondisi lebih baik daripada rata-rata. Apabila hasil "u" yang diperoleh menunjukkan nilai di antara kedua nilai ambang batas, maka kondisi kapal tersebut berada pada *grey list*. Rumus ini berlaku untuk ukuran sampel terhadap 30 inspeksi atau lebih selama periode 3 tahun. Tokyo MoU, 2015, menjelaskan bahwa untuk mengurutkan hasil pada *black* atau *white list*, cukup ubah target dan ulangi perhitungan.



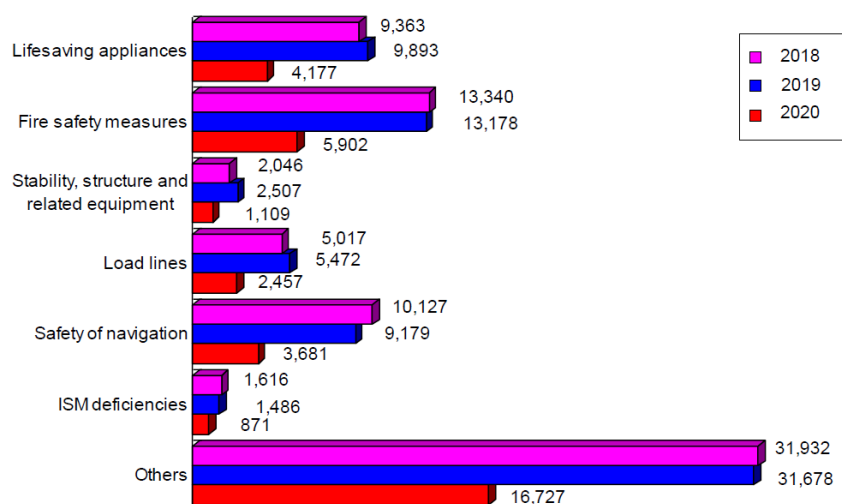
Gambar 1.1 Performa Armada Indonesia 2013-2020

Sumber: Annual Report, Tokyo MoU

Untuk melihat perbandingan performa kapal maka Tokyo MoU memiliki *excess factor* (EF) yang dapat ditemukan di kolom terakhir pada *black*, *grey* dan *white list*. Secara sederhana EF merupakan parameter yang ditentukan oleh PSC MoU untuk memberikan nilai statistik dan matematis penggolongan suatu negara ke dalam kriteria berdasarkan jumlah inspeksi

yang dilakukan terhadap kapal suatu bendera, melalui perhitungan antara angka detensi dan nilai toleransi yang ditetapkan oleh PSC MoU. Nilai toleransi atau target (tolak ukur) Tokyo MoU adalah 7% pada ukuran kenaikan dan 3% pada penurunan.

Selain detensi, apabila kondisi di atas kapal ditemukan tidak sesuai dengan persyaratan instrumen yang relevan oleh petugas PSC, maka petugas akan mencatat hal tersebut sebagai defisiensi atau kekurangan dan harus diperbaiki dalam waktu tertentu. Defisiensi yang sering ditemukan pada suatu kapal akan berpotensi menyebabkan kapal tersebut mengalami detensi. Berdasarkan (Tokyo MoU 2020) terdapat perbandingan defisiensi yang paling sering menyebabkan kapal terdetensi yaitu:



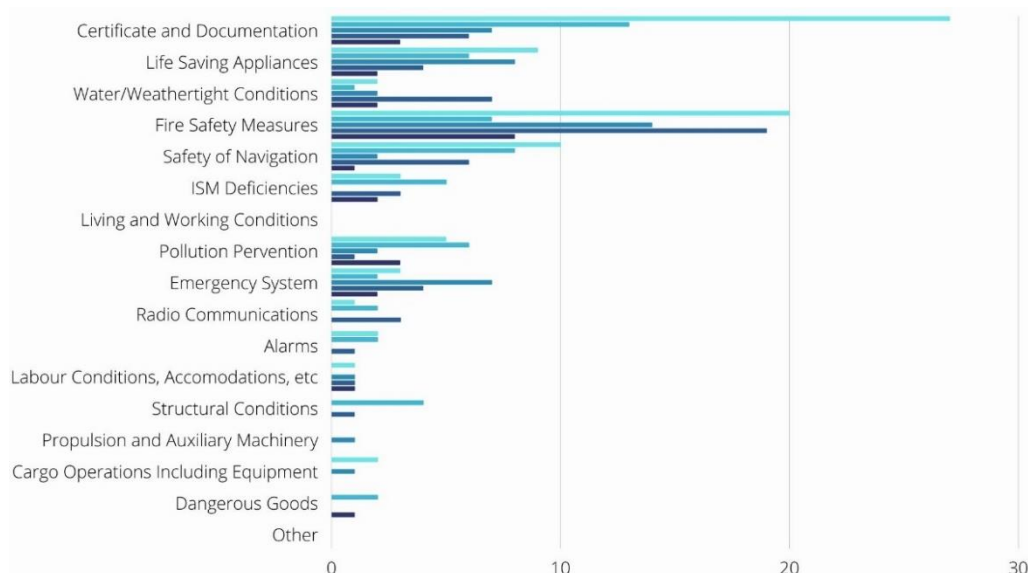
Gambar 1.2 Perbandingan jumlah kategori utama penyebab defisiensi

Sumber: Annual Report, Tokyo MoU 2020

Grafik di atas menunjukkan 10 besar faktor defisiensi yang sering terjadi. Pemeriksaan yang dilakukan oleh PSCO berdasarkan Tokyo MoU mencakup 17 item utama dan 546 item kecil. Pemeriksaan utama dilakukan pada *Certificate and Documentation*; *Life Saving Appliances*; *Water/ Weathertight Conditions*; *Fire Safety Measures*; *Safety of Navigation*; *ISM Deficiencies*; *Living and Working Conditions*; *Pollution Prevention*;

Emergency System; Radio Communications; Alarms; Labour Conditions, Accomodations, etc; Structural Conditions; Propulsion and Auxiliary Machinery; Cargo Operations Including Equipment; Dangerous Goods; dan lainnya. Selain itu pengawasan dan inspeksi juga didasarkan pada jenis kapal, usia kapal, ukuran kapal, Negara bendera, lembaga klasifikasi atau organisasi yang diakui dan tempat inspeksi.

Pada kapal-kapal niaga berbendera Indonesia, ditemukan bahwa faktor detensi yang paling sering ditemukan adalah pada *Certificate and Documentation*. Hal ini kembali didasarkan atas aturan dasar yang diadopsi Tokyo MoU pada Paris MoU *Port State Control Committee Instruction 54/2021/03* yang menjelaskan bahwa pemeriksaan awal yang dilakukan dalam PSC adalah melakukan inspeksi terhadap kepatuhan terhadap Konvensi dan peraturan terkait kemudian dilakukan dengan pengecekan terhadap kondisi kapal secara keseluruhan, termasuk kebersihan kapal, termasuk ruang mesin dan akomodasi. Pemeriksaan lebih lanjut juga dapat dilakukan ketika petugas PSC merasa bahwa terdapat hal-hal lain yang harus diinspeksi dan verifikasi.



Gambar 1.3 Faktor Detensi Kapal niaga berbendera Indonesia 2015-2020

Sumber: Annual Report, Tokyo MoU

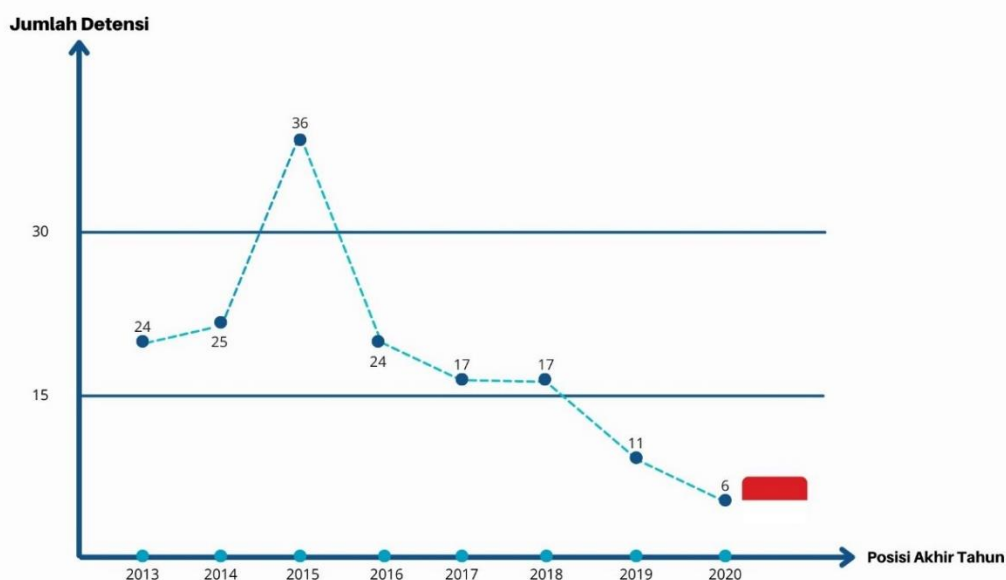
Faktor detensi yang kemudian sering terjadi adalah detensi yang disebabkan oleh *Fire Safety Measures; Pollution Prevention; dan ISM Deficiencies*. Penyebab detensi lainnya tentu juga tidak dapat diabaikan, namun faktor-faktor menjadi data yang dapat digunakan bagi Indonesia untuk melakukan pengawasan lebih dalam terkait hal-hal tersebut. Kegiatan pengawasan dan inspeksi yang dilakukan secara terus menerus sebanding dengan berkurangnya jumlah kapal yang terdetensi. Hal ini menunjukkan bahwa pengawasan dan inspeksi yang dilakukan efektif dalam mengurangi defisiensi pada kapal-kapal yang berlayar. Peningkatan performa *flag state* akan berpengaruh terhadap peningkatan performa kapal-kapal niaga berbendera Indonesia serta mendukung peningkatan kinerja logistik nasional dan ekspor, sehingga dapat berkontribusi pada upaya pemulihan dan pertumbuhan ekonomi nasional (Sumadi 2021).

Zhang, 2015, menjelaskan bahwa performa *flag state* berkaitan dengan kepercayaan kapal dalam mengibarkan bendera kapalnya serta berdampak terhadap keamanan kapal. Publikasi daftar performa kapal yang dikeluarkan Tokyo MoU merupakan data yang dapat diakses secara umum, hal ini akan memberikan pengaruh terhadap kepercayaan dalam mengangkut barang-barang ke luar negeri (ekspor) dan sebaliknya (impor) (Fikri 2007). Publikasi daftar *Black, Grey dan White (BGW)* pelayaran internasional akan memberikan gambaran bagaimana *flag state* melakukan pengawasan terhadap performa kapal berbendera. Performa armada Indonesia termasuk dalam *black list* Tokyo MoU pada tahun 1993 hingga 2018, kemudian berada dalam kategori *grey list* pada tahun 2019 dan berhasil menjadi bagian dalam kategori *white list* pada tahun 2020 (Tokyo MoU 2020).

Menurut, Sumadi, 2021 Keberhasilan Indonesia termasuk dalam *white list* status Tokyo MoU merupakan hasil dari upaya yang dilakukan melalui Kerjasama yang baik antara Kementerian Perhubungan, Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) dan *Indonesian National Shipowners Association (INSA)*. Pada tahun 2018, Kementerian Perhubungan menugaskan BKI sebagai

pelaksana survei dan sertifikasi statutoria kapal niaga berbendera Indonesia untuk memastikan kapal-kapal niaga Indonesia telah memenuhi ketentuan konvensi IMO. Menurut Syafiudin, 2016, kapal niaga Indonesia yang beroperasi secara global akan mengalami gangguan dan hambatan dalam beroperasi jika tidak dapat melaksanakan dan menegakkan kewajiban mereka atas performa kapal yang dimiliki.

Namun *white list* status yang didapatkan pertama kali oleh Indonesia perlu mendapatkan perhatian lebih dari *flag state administrator*. Peningkatan pengawasan dan inspeksi atas performa kapal-kapal niaga yang memenuhi standar pelayaran internasional diharapkan dapat memberikan dampak yang baik terhadap lingkungan, keselamatan dan keamanan pelayaran. Apabila pengawasan dan inspeksi yang dilakukan Indonesia sebagai *flag state administrator* terjaga maka kapal dapat berlayar tanpa hambatan berarti seperti adanya defisiensi dan detensi (Fikri 2007). Masuknya Indonesia pada *White list* – Tokyo MoU tidak menjadikan performa kapal Indonesia tidak terlepas dari kapal-kapal terdefisiensi atau terdetensi pada Kawasan Asia-Pasifik.



Gambar 1.4 Detensi Kapal niaga berbendera Indonesia tahun 2013-2020

Sumber: Annual Report, Tokyo MoU 2020

Berdasarkan data di atas, *Annual Report Tokyo MoU 2020* mencatat terdapat 6 kapal Indonesia yang terdetensi pada Negara Malaysia, Thailand, China dan Korea Selatan. Hal ini menunjukkan bahwa walaupun Indonesia telah termasuk dalam kategori *White list* – Tokyo MoU, tidak menutup kemungkinan kapal niaga Indonesia tidak terdefisiensi maupun terdetensi. Sehingga tugas utama Indonesia sebagai *flag state administrator* adalah meningkatkan performa kapal-kapal niaga berbendera Indonesia dengan terus memperkecil defisiensi dan detensi (Sumadi, 2021). Hambatan akibat defisiensi dan detensi kapal menyebabkan banyaknya waktu kapal terbuang selama pemeriksaan dilakukan oleh PSCO. Penahanan atau detensi kapal juga menyebabkan dampak yang tidak baik karena dapat mengurangi rasa kepercayaan bagi pemilik muatan dalam menggunakan kapal-kapal niaga Indonesia untuk membawa muatannya ke luar negeri (Ahmad, 2021).

Performa kapal niaga berbendera Indonesia tidak hanya menjadi tanggung jawab *flag state administrator*, melainkan menjadi tanggung jawab perusahaan pelayaran dan pemilik kapal niaga. Sehingga ketidakberhasilan negara dalam menegakkan aturan terkait standar pelayaran internasional juga menunjukkan bahwa pemilik dan negara bendera gagal dalam melaksanakan tanggung jawab mereka dalam menerapkan atau mematuhi aturan (Kementerian Perhubungan, 2021). Empat faktor detensi yang paling sering ditemukan pada 6 kapal terdetensi tersebut adalah pada faktor *Fire Safety Measures; Certificate and Documentation; Pollution Prevention; dan ISM Deficiencies*. Salah satu kapal yang mengalami detensi adalah CTP Fortune yang terdetensi di Bangkok, Thailand. Detensi pada CTP Fortune disebabkan oleh item utama yaitu *Fire Safety Measures* yang terdiri dari kekurangan pada *Fire Detection and alarm system, fire-dampers* dan *maintenance of fire protection systems*.

Kapal-kapal di bawah standar pelayaran internasional juga berpotensi mencemari lingkungan laut, serta mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran internasional. Jika kapal-kapal di bawah standar

pelayaran internasional tidak ditangani secara serius maka keamanan maritim sebuah negara akan terganggu dan defisiensi serta detensi kapal juga akan berdampak reputasi Indonesia pada dunia internasional yang menyebabkan kurangnya kepercayaan dunia internasional terhadap kapal Indonesia. Inspeksi yang dilakukan oleh PSCO dan laporan tahunan yang dikeluarkan oleh Tokyo MoU seharusnya dijadikan sebagai pedoman dalam melakukan *self assessment* secara berkala terhadap kapalnya sendiri sebelum melakukan pelayaran secara internasional dan diperiksa oleh inspektur PSC, terutama kepatuhan terhadap konvensi internasional terkait keselamatan dan keamanan pelayaran. Peningkatan performa kapal niaga berbendera Indonesia akan mendukung peningkatan kinerja logistic nasional dan ekspor sehingga dapat berkontribusi pada upaya pemulihan dan pertumbuhan ekonomi nasional (Sumadi 2021).

Indonesia bersama negara-negara anggota Tokyo MoU setiap tahunnya menggelar *Port State Control Committee* (PSCC) mengenai standar kelaiklautan dan keamanan kapal. Acara rutin tahunan ini dilaksanakan bertujuan untuk menyoroti isu keselamatan dan keamanan pelayaran terutama pada wilayah Asia Pasifik. Tokyo MoU merupakan bentuk kerjasama maritim pada wilayah Asia Pasifik untuk mengurangi pelayaran kapal-kapal niaga di bawah standar internasional lewat kerja sama kontrol di masing-masing negara anggota (Kementerian Perhubungan, 2021). Menurut Agus Pujo Imantoro dalam “Indonesia kembali Berpartisipasi dalam Acara Tahunan Tokyo MoU *Port State Control Committee*”, partisipasi Indonesia dalam PSCC akan bermanfaat bagi Indonesia karena menunjukkan kontribusi Indonesia dalam menjaga pemenuhan aturan konvensi seperti kelaiklautan, keselamatan, keamanan, ketertiban dan perlindungan maritim.

Oleh sebab itu untuk memperkecil defisiensi dan detensi yang mungkin terjadi, peneliti menilai bahwa masih dibutuhkannya peran Indonesia dalam meningkatkan *flag state administrator* dalam mendapatkan *white list* Tokyo MoU status yang berpotensi untuk diraih

pertama kalinya oleh Indonesia pada tahun 2020. Perbaikan atas performa kapal niaga yang akan berlayar secara internasional diharapkan mampu meningkatkan kepercayaan penggunaan kapal Indonesia dalam pengangkutan barang dan memperkecil potensi munculnya penggunaan kapal asing di Indonesia. Kurangnya kepercayaan dunia internasional dan dominasi penggunaan kapal asing di Indonesia dapat mengganggu kestabilan ekonomi negara yang berdampak pada ketahanan nasional Indonesia.

Salah satu cara untuk meningkatkan kepercayaan dunia internasional pada penggunaan kapal berbendera Indonesia adalah dengan melakukan berbagai upaya kerjasama regional dan internasional terkait pengembangan sistem pengawasan dan inspeksi Indonesia terhadap kapal-kapal yang terdaftar di Indonesia. Diplomasi yang dilakukan Indonesia dapat membantu Indonesia untuk mempelajari bentuk pengawasan dan inspeksi yang lebih tepat untuk dapat meningkatkan performa kapal berbendera Indonesia. Indonesia baru berada pada tahap akan mendapatkan *white list* Tokyo MoU, sehingga Indonesia harus memperbaiki sistem pengawasan dan inspeksinya agar *detention ratio* dan nilai *excess factor* semakin kecil.

Berdasarkan hal-hal di atas, peneliti kemudian merasa perlu adanya analisis lebih dalam mengenai Peningkatan *Flag State Administrator* Indonesia Menuju "*White list – Tokyo MoU*" Status Pelayaran Internasional (2015-2020). Peningkatan *flag state administrator* ini dilakukan dengan memperkecil kemungkinan detensi dan defisiensi yang disebabkan oleh empat faktor utama defisiensi serta detensi kapal niaga berbendera Indonesia serta melakukan berbagai upaya diplomasi untuk meningkatkan sistem pengawasan dan inspeksi terhadap kapal berbendera Indonesia. Sehingga performa kapal niaga Indonesia dapat meningkat dan kapal berbendera Indonesia telah memenuhi dan mematuhi peraturan nasional dan internasional terkait standar pelayaran internasional dalam hal ini berdasarkan aturan yang dikeluarkan oleh Tokyo MoU.

1.2 Fokus dan Subfokus

1.2.1 Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini adalah peningkatan *Flag State Administrator* Indonesia. Penelitian ini akan membahas bagaimana Indonesia sebagai *Flag State Administrator* melakukan pengawasan dan inspeksi. Pengawasan dan inspeksi dilakukan untuk menilai apakah kapal-kapal niaga yang terdaftar dan berbendera Indonesia telah memenuhi standar pelayaran internasional sesuai ketentuan Tokyo MoU. Peningkatan *Flag State Administrator* Indonesia Menuju “*White list – Tokyo MoU*” Status Pelayaran Internasional (2015-2020), secara spesifik akan menjelaskan tentang peran Indonesia dalam meminimalisir kapal-kapal di bawah standar pelayaran internasional, mengurangi angka defisiensi serta detensi pada kapal bendera Indonesia dan mendapatkan *white list* Tokyo MoU status.

Kapal-kapal yang terdefisiensi dan terdetensi akan mempengaruhi kepercayaan dunia internasional, hambatan pada kegiatan pelayaran kapal niaga Indonesia dan berdampak pada kestabilan ekonomi negara. Kapal-kapal di bawah standar pelayaran internasional juga berpotensi mencemari lingkungan laut serta mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran internasional. Gangguan atas ketidakstabilan ekonomi nasional dan ancaman terhadap lingkungan laut juga dapat menjadi potensi ancaman bagi keamanan maritim dan pertahanan Indonesia.

1.2.2 Subfokus Penelitian

Penelitian dilakukan untuk menjawab permasalahan-permasalahan terkait dengan Peningkatan *Flag State Administrator* Indonesia Menuju “*White list – Tokyo MoU*” Status Pelayaran Internasional (2015-2020). Beberapa permasalahan utama pada penelitian ini adalah:

- 1) Peran Pemerintah Indonesia sebagai *flag state administrator* untuk kelengkapan administrasi kapal-kapal niaga berbendera Indonesia.
- 2) Kepatuhan perusahaan pelayaran dan kapal niaga Indonesia terkait *Fire Safety Measures, ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention*.
- 3) Diplomasi Indonesia pada dunia pelayaran internasional.

Subfokus penelitian ditujukan untuk dapat permasalahan penelitian secara komperhensif dan mendapatkan hasil penelitian yang sesuai dengan permasalahan penelitian.

1.3 Rumusan Masalah

Penelitian ini mengacu terhadap *gap* antara peran Indonesia sebagai *Flag State Administrator* dengan tindakan yang dilakukan dalam melakukan pengawasan dan inpeksi standar kapal berbendera Indonesia pelayaran internasional, dengan kenyataan bahwa kapal berbendera Indonesia terdaftar dalam publikasi daftar performa kapal pada Tokyo MoU yang menunjukkan status Indonesia mulai dari kategori *Black, Grey* hingga *White list* status pelayaran internasional. Berdasarkan latar belakang di atas maka terdapat kebutuhan untuk melihat bagaimana Indonesia mampu menjalankan perannya sebagai *flag state administrator* secara baik sehingga mampu memperkecil kemungkinan-kemungkinan terdetensinya kapal niaga berbendera Indonesia pada negara lain di Kawasan Asia Pasifik.

Upaya peningkatan performa kapal niaga berbendera Indonesia ini nantinya dapat menjadi titik tolak upaya Indonesia dalam upaya mendapatkan *White list* Tokyo MoU status pelayaran internasional serta untuk mendukung kinerja kapal Indonesia pada pelayaran internasional. Sehingga peneliti melakukan penelitian yang berjudul “Peningkatan *Flag State Administrator* Indonesia Menuju “*White List – Tokyo MoU*” Status Pelayaran Internasional (2015-2020)”. Untuk dapat memecahkan

permasalahan penelitian tersebut, maka terdapat pertanyaan penelitian yang diajukan adalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana meningkatkan peran Pemerintah Indonesia sebagai *flag state administrator* untuk kelengkapan administrasi kapal-kapal niaga berbendera Indonesia?
- b. Bagaimana meningkatkan kepatuhan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal niaga Indonesia terkait *Fire Safety Measures, ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention*?
- c. Bagaimana meningkatkan upaya diplomasi Indonesia untuk mempertahankan *white list status* pelayaran internasional?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah disusun, maka tujuan penelitian yang ingin dicapai adalah:

- a. Menganalisis peran Pemerintah Indonesia sebagai *flag state administrator* terhadap kelengkapan administrasi terkait standar Tokyo MoU pelayaran internasional kapal niaga Indonesia.
- b. Menganalisis kepatuhan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal niaga Indonesia terkait *Fire Safety Measures, ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* sesuai standar Tokyo MoU pelayaran internasional.
- c. Menganalisis serta memberikan rekomendasi kebijakan kepada Pemerintah dalam melakukan diplomasi dengan negara anggota Tokyo MoU untuk mempertahankan performa kapal niaga Indonesia pada kategori *White lists* Tokyo MoU status pelayaran internasional.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan menghasilkan manfaat teoritis dan manfaat praktis. Manfaat teoritis merupakan manfaat yang dapat digunakan sebagai bahan kajian keilmuan dan referensi penelitian untuk pengembangan

penelitian dan kelimuan selanjutnya. Manfaat Praktis merupakan manfaat hasil penelitian bagi pihak-pihak yang berhubungan dengan topik penelitian, sehingga dapat menghasilkan pembaharuan atau rekomendasi bagi kepentingan masyarakat hingga pemerintah untuk dapat diimplementasikan. Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini yaitu:

a. Manfaat Teoritis

Penggunaan *The New Public Services (NPS)*, *Seaworthiness*, *Theories of International Law Compliance*, Teori Peran, Teori Diplomasi, Konsep Keamanan Maritim dan Pertahanan Negara pada Penelitian ini diharapkan dapat menjelaskan keterkaitan teori dan konsep tersebut dalam meningkatkan peran *flag state administrator* Indonesia. Penggunaan teori dan konsep tersebut diharapkan dapat membuat performa kapal niaga Indonesia diakui pada pelayaran internasional, memenuhi standar pelayaran internasional berdasarkan Tokyo MoU dan bermanfaat untuk penelitian berikutnya terkait performa kapal niaga sesuai standar pelayaran internasional Tokyo MoU.

b. Manfaat Praktis

Manfaat penelitian ini bagi Regulator adalah untuk memberikan gambaran atas situasi terkait pemenuhan dan kepatuhan kapal niaga Indonesia dalam memenuhi standar pelayaran internasional serta sebagai rekomendasi kebijakan kepada Pemerintah Indonesia dalam upaya meningkatkan *flag state administrator* dan mempertahankan *White list* Tokyo MoU status pelayaran internasional. Manfaat bagi para operator adalah sebagai bahan masukan dan acuan dalam memenuhi standar pelayaran internasional Tokyo MoU dan meningkatkan performa kapal niaga Indonesia.