

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

Sebuah penelitian memerlukan landasan teori untuk mendapatkan data secara ilmiah. Cooper dan Schindler (2003) dalam (Sugiyono, 2018) menyatakan bahwa teori adalah seperangkat konsep, definisi dan proposisi yang tersusun secara sistematis, sehingga dapat digunakan untuk menjelaskan dan meramalkan fenomena. Teori digunakan untuk membantu peneliti dalam memahami objek yang diteliti dan menganalisis data yang terkumpul untuk dapat menemukan makna, keunikan, mengkategorisasikan dan mengkonstruksi hubungan antar kategori (Sugiyono, 2018).

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan beberapa teori untuk menunjang pembahasan dan memecahkan masalah yang diangkat dalam penelitian ini. Peneliti menggunakan *The New Public Services (NPS)*, *Seaworthiness*, *Theories of International Law Compliance*, Teori Peran, Teori Diplomasi, Konsep Keamanan Maritim dan Konsep Pertahanan Negara dalam menganalisis peningkatan *flag state administrator* Indonesia menuju “*white list – Tokyo MoU*” status pelayaran internasional.

2.1.1 *The New Public Services*

The New Public Services (NPS) merupakan paradigma yang muncul atas kritikan terhadap *New Public Management (NPM)*. Kritikan muncul ketika NPM tidak menjalankan prinsip pelayanan yang berkualitas kepada masyarakat atau pelanggan (Revida et al. 2020). Kritikan tersebut disampaikan oleh Kamensky pada tahun 1996 yang menyatakan bahwa birokrat cenderung berkompetisi untuk memperjuangkan kepentingannya daripada kepentingan umum serta mereka berkolaborasi untuk mencapai kepentingan tersebut. Oleh sebab itulah *New Public Services (NPS)* hadir sebagai sebuah paradigma administrasi publik yang mengutamakan pelayanan kepada masyarakat yang berkualitas.

Janet V. Denhardt dan Robert B. Denhardt pada bukunya yang berjudul *“The New Public Services: Serving not Steering”* menjelaskan bahwa para administrator harus menempatkan masyarakat sebagai warga negara (bukan sebagai pelanggan) sehingga para administrator dapat berbagi kewenangan dan berkolaborasi (Denhardt and Denhardt 2007). Menurut Denhardt, nilai bisnis yang dimasukkan ke dalam organisasi publik dapat merusak tatanan nilai administrasi publik. Kepentingan publik tidak lagi dipandang sebagai agregasi kepentingan pribadi melainkan sebagai hasil dialog dan keterlibatan publik dalam mencari nilai bersama dan kepentingan bersama. Denhardt and Denhardt (2007) menyatakan bahwa prinsip-prinsip yang ada pada NPS adalah:

- 1) *Serve citizens, not customer*
- 2) *Seek the public interest*
- 3) *Value citizenship over entrepreneurship*
- 4) *Think strategically, act democratically*
- 5) *Recognize that accountability is not simple*
- 6) *Serve rather than steer*
- 7) *Value people, not just productivity*

Istilah administrasi berhubungan dengan kegiatan kerja sama yang dilakukan oleh manusia atau sekelompok manusia sehingga tercapai tujuan yang diinginkan. Sedangkan Publik berarti sejumlah manusia yang memiliki kebersamaan berpikir, sikap, perasaan, harapan dan tindakan yang benar serta baik berdasarkan nilai-nilai yang mereka miliki (Syafiie, 2006). Pada konteks bernegara, maka Pemerintah memiliki fungsi memberikan berbagai pelayanan publik yang diperlukan oleh masyarakat. Pelayanan publik tersebut dapat berupa pengaturan atau pelayanan-pelayanan lain dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat. Pemerintah memainkan peran penting dalam menciptakan, memfasilitasi dan mendukung koneksi antar warna negara dan komunitas mereka (Ulum 2018).

Penggunaan NPS pada penelitian ini digunakan untuk menganalisis Pemerintah Indonesia sebagai pelayan publik dapat memberikan

kebutuhan para pemilik kapal dalam hal administrasi terkait perkapalan. Pelayan publik akan mengeluarkan sertifikat dan dokumen yang dibutuhkan oleh kapal niaga. Sertifikat dan dokumen menjadi hal yang sangat penting, berdasarkan *Article 217 UNCLOS* tentang *Enforcement by Flag States* dijelaskan bahwa Pemerintah harus memastikan bahwa kapal yang terdaftar di negara tersebut dan mengibarkan bendera negaranya memerlukan sertifikat sesuai standar dan aturan internasional yang akan diperiksa untuk memastikan bahwa sertifikat tersebut telah sesuai dengan kondisi kapal saat berlayar dan berlabuh.

Proses administrasi publik terkait perkapalan harus dilakukan sesuai dengan aturan yang berlaku serta mempertimbangkan berbagai permasalahan yang dihadapi oleh pemilik kapal dalam mengurus administrasi perkapalannya. Karena pelayan publik juga harus memperhatikan kendala yang dialami maupun kebutuhan administrasi perkapalan yang dibutuhkan oleh pemilik kapal. Sehingga Pemerintah dapat memberikan pelayanan publik yang tepat dan sesuai dengan kebutuhan para pemilik kapal dalam memastikan kapal-kapal niaga yang akan berlayar secara internasional telah memiliki kelengkapan sertifikat dan dokumen sesuai aturan internasional.

2.1.2 Seaworthiness

Kassem, 2010, pada bukunya berjudul "*The Legal Aspects of Seaworthiness: Current Law and Development*" menyatakan bahwa *Seaworthiness* (kelaiklautan kapal) merupakan kelayakan kapal dari segala aspek untuk menghadapi bahaya laut yang biasa terjadi, bahaya yang bisa diprediksi dalam pelayarannya dan kemampuan kapal tersebut untuk mengantarkan kargo dengan selamat ke tujuannya.

"Seaworthiness can be defined as: the fitness of the vessel in all respects, to encounter the ordinary perils of the sea; that could be expected on her voyage and deliver the cargo safely to its destination."

Pasal 1 angka 33 Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa kelaiklautan kapal merupakan keadaan

kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawasan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Kelaiklautan kapal juga diatur pada “*The Hague-Visby Rules* dan *The Hamburg Rules*” yang menyatakan bahwa:

“The carrier should be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to: (a) make the ship seaworthy, (b) properly man, equip and supply the ship, (c) make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.”

Berdasarkan ketentuan-ketentuan tersebut, maka dapat dikatakan bahwa kapal sebagai pengangkut (*carrier*) atau pemilik kapal (*ship owner*) harus memastikan kelayakan kapalnya sebelum melakukan pelayaran yang dilakukan atas uji tuntas seluruh bagian dari kapal, baik awak kapal, peralatan kapal, ruang muatan dan bagian lainnya. Kelaiklautan kapal merupakan salah satu syarat untuk mewujudkan keselamatan dan keamanan angkutan perairan. Kelaiklautan kapal wajib dipenuhi oleh setiap kapal sesuai daerah pelayarannya yang meliputi:

- a) Keselamatan kapal;
- b) Pencegahan pencemaran dari kapal;
- c) Pengawasan kapal;
- d) Garis muat kapal dan pemuatan;
- e) Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang;
- f) Status hukum kapal;
- g) Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal;
dan
- h) Manajemen keamanan kapal.

Pemenuhan semua persyaratan kelaiklautan kapal dibuktikan dengan dikeluarkannya sertifikat atau surat yang dikeluarkan oleh pihak yang diberi wewenang oleh pemerintah. Secara garis besar kelaiklautan kapal di

Indonesia dilaksanakan oleh dua badan yaitu Pemerintah yang ditanganai oleh Unit Penyelenggara Direktorat Jenderal Hubungan Laut dan Badan Klasifikasi.

Penggunaan *seaworthiness* atau kelaiklautan kapal pada penelitian ini adalah untuk menganalisis standar keselamatan dan keamanan kapal yang ada pada peraturan Indonesia dengan standar keselamatan dan keamanan kapal pada aturan internasional. Analisis tersebut dapat membantu peneliti dalam melihat permasalahan yang dihadapi dari pemilik kapal terkait pemenuhan standar keselamatan dan keamanan kapal yang berdampak pada performa kapal pada pelayaran internasional. Berdasarkan konsep ini pula nantinya peneliti dapat melihat sejauh mana aturan-aturan yang telah dimiliki Indonesia terkait standar pelayaran kapal secara internasional.

2.1.3 Theories Of International Law Compliance

Keselamatan dan keamanan maritim telah menjadi perhatian utama Pemerintah dan perusahaan pelayaran di seluruh dunia pada saat ini. Perhatian muncul akibat terdapat kekhawatiran akan dampak yang ditimbulkan dari kegiatan pelayaran dan kegiatan di pelabuhan yang terus meningkat. Alasan ini yang kemudian mendorong Pemerintah untuk menyusun dan menjadi bagian dari berbagai perjanjian multilateral untuk memperketat standar dalam segala hal mulai dari pencegahan polusi hingga keamanan pelabuhan hingga keselamatan jalur pelayaran (Stiles 2010).

PBB telah membentuk satu badan khusus terkait keselamatan dan keamanan aktivitas pelayaran dan pencegahan polusi di laut oleh kapal bernama *International Maritime Organization* (IMO). Aturan internasional yang dikeluarkan oleh IMO terkait keamanan dan keselamatan pelayaran kemudian diratifikasi sebagai bentuk kepatuhan negara atas norma-norma yang berlaku tersebut. Stiles dalam penelitiannya berjudul "*Who is keeping the sea safe? Testing theories of international law compliance*" menyatakan bahwa *Theories Of International Law Compliance* atau Teori-teori terkait

Kepatuhan Hukum Internasional merupakan teori-teori yang digunakan untuk melihat kapasitas negara dalam mengatur pemerintahan sesuai kapasitasnya untuk mematuhi norma dan aturan internasional.

Kepatuhan negara terhadap hukum internasional dapat didasarkan atas beberapa aspek yaitu, jiwa, ekonomi, politik dan aspek lain yang wajib untuk dilindungi masyarakat internasional. Beberapa teori yang terkait dengan kepatuhan negara pada hukum internasional adalah *interest-driven theories, society-driven theory, and governance-driven theory*. Berdasarkan teori tersebut, Stiles dapat membedakan antara teori yang berfokus pada hubungan eksternal negara, baik yang bersifat material atau non-material, teori yang berfokus pada kapasitas dan struktur domestik.

Interest-driven theories merupakan teori yang didasarkan atas dorongan oleh minat, Stiles menjelaskan bahwa negara akan melakukan apa yang negara tersebut anggap perlu dan memiliki tindakan yang bijaksana untuk mencapai tujuan tersebut. Begitu pula pada dunia internasional, selama hasil kepatuhan (nilai ekonomi) diperoleh secara konsisten untuk kepentingan nasional, maka untuk mematuhi aturan umumnya memiliki tingkat kepatuhan yang lebih tinggi. Pada penelitian yang dilakukannya terkait keamanan dan keselamatan maritim, teori ini digunakan untuk melihat bagaimana negara-negara dengan ketergantungan yang lebih besar pada perdagangan maritim untuk mematuhi aturan yang mengatur keselamatan maritim.

Society-driven theory merupakan teori yang digerakkan oleh masyarakat atau lingkungan sosial. Teori ini menyatakan bahwa pada dasarnya, sebuah negara mempertaruhkan reputasinya ketika membuat komitmen publik, yang berhubungan dengan dan pada gilirannya membentuk hubungan sosialnya dengan negara lain. Pada saat yang sama, melalui teori ini secara implisit mengundang komunitas internasional untuk meminta pertanggungjawabannya atas kepatuhan negara dalam perjanjian mengikat yang tidak mereka harapkan untuk ditepati. Ada bukti empiris yang menarik bahwa negara-negara yang lebih terbuka kepada

komunitas internasional sebenarnya lebih mungkin untuk mematuhi komitmen hukum, terlepas dari kepentingan atau kapasitas material mereka.

Governance-driven theory atau Teori Pemerintahan merupakan teori yang berfokus pada internal negara dalam mempertimbangkan kapasitas administrasi negara. Pada penelitiannya, Stiles mengatakan bahwa hambatan utama untuk mengimplementasikan perjanjian internasional adalah ketidakmampuan elit negara dalam mengeluarkan perintah yang efektif. Hal ini dapat berasal dari ketidakmampuan untuk mengomunikasikan perintah-perintah dengan cara yang berarti dan penolakan oleh badan pengatur dan aparat penegak hukum. Teori ini mengasumsikan bahwa hampir semua negara ingin mematuhi komitmen yang telah mereka tentukan.

Berdasarkan penjelasan di atas, pada penelitian ini, teori-teori kepatuhan terhadap hukum internasional digunakan untuk melihat sikap Indonesia sebagai *flag state administrator* dalam mematuhi aturan terkait standar pelayaran internasional. Analisis ini dimulai dari keinginan dasar negara dalam mematuhi aturan, tekanan sosial dalam pemenuhan aturan tersebut dan sikap dari Pemerintah sendiri dalam mematuhi aturan-aturan internasional tersebut. Sehingga dapat terlihat alasan-alasan yang menyebabkan Indonesia memenuhi dan patuh terhadap aturan hukum internasional atau dalam hal ini mematuhi ketentuan-ketentuan Tokyo MoU.

2.1.4 Teori Peran

Saat mengamati organisasi dalam tindakan, kita melihat bahwa apa yang sebenarnya terorganisir adalah tindakan individu dalam posisi atau jabatan tertentu (Frederickson et al. 2012). Peran menurut Merton *dalam* (Raho 2021) mengatakan bahwa peranan didefinisikan sebagai bentuk tingkah laku yang diharapkan masyarakat dari orang yang menduduki status tertentu. Peran juga diartikan sebagai tuntutan yang diberikan secara struktural (norma-norma, harapan, tabu, tanggung jawab dan lainnya).

Peran menurut (Soekanto 2002) merupakan aspek dinamis kedudukan (status), secara sederhana apabila seseorang menjalankan hak dan kewajibannya sesuai dengan status atau predikat yang ia miliki, maka orang tersebut sedang menjalankan suatu peranan.

Berdasarkan pengertian peran tersebut maka dapat disimpulkan bahwa peran merupakan perilaku atas hak dan kewajiban sesuai dengan status atau jabatan tertentu yang diharapkan oleh masyarakat. Peran tidak hanya terbatas pada individu atau perorangan saja, melainkan kelompok, organisasi bahkan negara. Pada teori peran, setiap jabatan atau posisi dipahami sebagai relasional, yaitu setiap kantor didefinisikan dalam hubungannya dengan orang lain dan dengan organisasi secara keseluruhan, dan sering kali dengan tujuan organisasi.

K.J. Holsti pada tahun 1970 memperkenalkan teori peran sebuah negara dalam studi Hubungan Internasional (HI). Teori ini muncul ketika para ahli mulai melihat perilaku sebuah negara serta adanya penyebutan negara dengan identitas perilaku negara tersebut pada interaksi internasional. Pada masa ini mulai berkembang klasifikasi negara atas kelompok-kelompok sesuai dengan kebijakan politik luar negeri sebuah negara dalam merespon situasi yang berkembang (Haryanto 2014). Contohnya adalah adanya penyebutan negara penyeimbang, berdasarkan namanya maka masyarakat dapat menilai bagaimana sebuah negara memiliki sikap sebagai mediator atau pihak ketiga dalam sebuah konflik atau sengketa antar negara tanpa berpihak kepada negara yang bersengketa.

Perspektif teori peran terhadap negara kemudian membuat Holsti kemudian melakukan serangkaian penelitian untuk menganalisis peran apa saja yang dimiliki oleh negara dalam sistem internasional. Holsti menyebutkan bahwa perilaku negara ditentukan atas peran nasional, status negara, kemudian tuntutan dan harapan peran dari negara lain. Terdapat tiga konsep peran yang diperkenalkan oleh Holsti yaitu Konsepsi peran Nasional, *Role Prescription*, dan *Role Performances*. Konsepsi peran

nasional adalah kepribadian atau ide dan pemikiran negara tersebut. *Role prescriptions* adalah harapan tindakan atau peran dari sistem internasional, sedangkan *role performances* adalah perilaku negara tersebut dalam politik internasional.

Teori Peran dijadikan sebagai menjadi dasar untuk menganalisis peran *flag state administrator* Indonesia dalam melakukan pengawasan dan inspeksi terkait standar pelayaran internasional. Pelaksanaan pengawasan dan inspeksi dilakukan berdasarkan keinginan Indonesia untuk mewujudkan sistem keamanan dan keselamatan pelayaran kapal-kapal niaga berbendera Indonesia pada pelayaran internasional. Penggunaan teori peran digunakan untuk menilai peran seperti apa yang telah diambil oleh Indonesia dalam mengurangi defisiensi dan detensi armada Indonesia pada inspeksi PSC di Kawasan. Serta untuk menganalisis perilaku negara dalam memenuhi standar pelayaran internasional yang berdampak pada performa kapal niaga Indonesia.

2.1.5 Teori Diplomasi

Stuart Murray pada disertasinya yang berjudul "*Reordering diplomatic theory for the twenty-first century: a tripartite approach*" menjabarkan beberapa definisi diplomasi oleh beberapa ahli. Nicolson pada (Murray 2006) menjelaskan bahwa diplomasi merupakan pengelolaan hubungan internasional melalui negosiasi; berdasarkan metode ini maka hubungan internasional akan disesuaikan oleh duta besar dan utusan; bisnis atau seni dari para diplomat. Sedangkan Hedley Bull mendefinisikan diplomasi sebagai pelaksanaan hubungan antara negara-negara berdaulat dengan kedudukan dalam politik dunia oleh agen resmi dan dengan cara damai. Definisi Bull mendukung pandangan diplomasi yang berpusat pada negara.

K. J Holsti dalam bukunya *Politik Internasional: Kerangka Untuk Analisis* mengemukakan bahwa Kerjasama Internasional secara sederhana dapat dirumuskan sebagai suatu proses diantara negara-negara yang saling berhubungan secara bersama-sama melakukan pendekatan untuk

mencari pemecahan terhadap masalah yang dihadapi melalui pendekatan satu sama lain. Mengadakan pembahasan dan perundingan mengenai masalah-masalah tersebut, mencari kenyataan-kenyataan teknis (faktor-faktor) yang mendukung jalan keluar tertentu dan mengadakan perundingan untuk perjanjian-perjanjian berdasarkan saling pengertian antara kedua belah pihak (Holsti 1992).

Secara teori kerjasama internasional meliputi hubungan antara dua negara atau hubungan unit-unit yang lebih besar yang disebut juga dengan multilateralisme. Walaupun bentuk kerjasama seringkali dimulai dalam bentuk interaksi dua negara, namun fokus utama kerjasama internasional adalah kerjasama multilateral. Multilateralisme diungkapkan oleh Jhon Ruggie sebagai bentuk institusional yang mengatur hubungan antara tiga atau lebih negara berdasarkan pada prinsip-prinsip perilaku yang berlaku umum yang dinyatakan dalam berbagai bentuk institusi termasuk didalamnya organisasi internasional, rezim internasional dan fenomena yang belum nyata terjadi, yaitu keteraturan internasional (Holsti 1970).

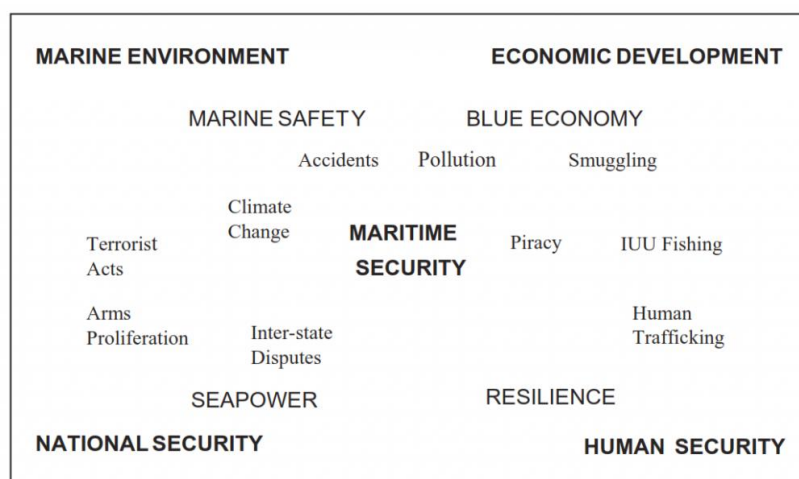
Bentuk kerja sama itu sendiri dibagi menjadi dua bentuk, diantaranya: Kerjasama Pertahanan-Keamanan dan Kerjasama Fungsional (*Functional Co-operation*), biasanya dilakukan atas dasar fungsi masing-masing. Kerjasama ini untuk meningkatkan bidang-bidang tertentu seperti dalam bidang ekonomi, politik, sosial, budaya serta keamanan (Rudy 1993). Berdasarkan kajian yang dilakukan oleh peneliti, maka penggunaan teori diplomasi berfungsi untuk mengukur sejauh mana hubungan Indonesia dalam bentuk diplomasi terhadap negara anggota Tokyo MoU atau negara lainnya sebagai *flag state administrator* dalam melakukan pengawasan dan inspeksi terkait standar pelayaran internasional.

2.1.6 Teori Keamanan Maritim

Menurut Buzan, 1991, berdasarkan konsep keamanan maka keamanan maritim dapat dilihat dari keamanan pada Kawasan maritim. Buzan mengemukakan 5 (lima) pandangannya terkait keamanan maritim

yaitu *security of the sea itself* (Keamanan dari laut itu sendiri), *ocean governance* (pemerintahan di samudera), *Maritime border protection* (proteksi Keamanan batas wilayah maritim), *military activities at sea* (aktivitas militer di laut), serta *security regulation of the Maritime transportation system* (regulasi Keamanan terhadap sistem transportasi maritim).

Christian Bueger menyatakan pendapatnya bahwa keamanan maritim mengandung empat konsep keamanan, yakni *Marine Environment*, *Economic Development*, *Human Security*, dan *National Security* (Bueger 2015). Konsep keamanan maritim milik Bueger kemudian dimodelkan dalam sebuah Matriks yang dikenal dengan *Maritime Security Matrixs*. Bueger tidak hanya terfokus pada peran negara dalam melindungi kepentingan lautnya, tetapi juga mementingkan kesadaran masyarakat sebagai masyarakat maritim yang menggantungkan kehidupan di laut dan mementingkan peran masyarakat dalam menjaga kedaulatan perairannya.



Gambar 2.1 *Maritime Security Matrixs* (2015)

Sumber: (Bueger 2015)

Penjelasan mengenai teori keamanan maritim di atas dapat dikaitkan dengan penegakan pengawasan dan inspeksi terhadap standar pelayaran internasional yang dilakukan oleh Tokyo MoU. Standar pelayaran

internasional yang dikeluarkan oleh Tokyo MoU dilakukan dalam rangka meminimalisir keberadaan kapal-kapal yang tidak memenuhi standar pelayaran internasional yang dapat memberikan dampak terhadap lingkungan laut, keamanan dan keselamatan pelayaran. Berdasarkan matriks milik Bueger di atas dapat terlihat bahwa *marine environment* dan *marine safety* merupakan bagian dari konsep keamanan maritim. Hal serupa juga dapat dilihat saat Singapura membentuk aturan dan menjalin berbagai Kerjasama terkait keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan dari pencemaran yang berasal dari kapal dengan negara tetangga seperti Indonesia dan Malaysia (Beckman 2009).

Beckman menyatakan bahwa Singapura menegaskan kepada semua kapal yang melaksanakan hak lintas transit pada wilayahnya, diharuskan untuk mematuhi aturan dan standar internasional yang diterima secara umum tentang keselamatan navigasi dan pencegahan pencemaran dari kapal. Oleh sebab itu, peneliti menggunakan teori keamanan maritim oleh Christian Bueger pada penelitian ini untuk menilai bagaimana pemenuhan standar keselamatan dan keamanan pelayaran serta pencegahan pencemaran lingkungan laut berdasarkan ketentuan Tokyo MoU dapat mendukung terjaganya keamanan maritim di wilayah Indonesia. Teori ini digunakan untuk menganalisis permasalahan keamanan laut akibat dari tidak terpenuhinya standar pelayaran internasional yang berpotensi dapat mencemari lingkungan serta mempengaruhi keselamatan dan keamanan pelayaran.

2.1.7 Teori Pertahanan Negara

Victoria, 2018 dalam "*About National Defense*" menjelaskan bahwa *National Defense* atau Pertahanan Negara merupakan himpunan kebijakan dan strategi yang didasarkan pada penggunaan militer dan sarana diplomatik sebagai kekuatan nasional untuk menghadapi ancaman baik secara internal atau eksternal terhadap keamanan nasional yang berpengaruh terhadap pembangunan nasional. Bucur-Marcu et al., 2009,

menjelaskan bahwa organisasi pertahanan perlu mengubah kebijakan pertahanan menjadi praktik, sehingga dapat mengembangkan mekanisme perencanaan, sistem pendukung, dan infrastruktur yang tepat dan berkelanjutan. Secara sederhana, pertahanan negara diidentifikasi sebagai barang publik yang diproduksi oleh pemerintahan demokratis atas nama rakyat. Pertahanan negara merupakan segala usaha yang dilakukan untuk mempertahankan kedaulatan negara, keutuhan wilayah dan keselamatan segenap bangsa dari berbagai ancaman dan gangguan. Pasal 4 Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara menjelaskan bahwa tujuan pertahanan negara adalah untuk menjaga dan melindungi kedaulatan negara, keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan keselamatan segenap bangsa dari segala bentuk ancaman.

Marsetio, 2014, pada bukunya berjudul "*Sea power Indonesia*" menjelaskan bahwa untuk mendukung terlaksananya pertahanan negara, maka seluruh wilayah pertahanan harus ditingkatkan keamanannya dari berbagai potensi ancaman. Salah satu wilayah pertahanan negara adalah wilayah laut, sehingga untuk menjaga wilayah pertahanan laut maka diperlukan kekuatan laut untuk menjaga wilayah laut dari berbagai macam ancaman pada wilayah maritim. Bentuk ancaman yang dapat terjadi akibat tidak terpenuhinya standar Tokyo MoU adalah penguasaan kapal asing pada wilayah Indonesia, terganggunya stabilitas ekonomi nasional, tidak terjaganya keselamatan dan keamanan pelayaran serta kerusakan pada lingkungan laut. Jika tidak ditindak lanjuti lebih jauh, maka potensi-potensi tersebut dapat terjadi dan mengganggu kestabilan ekonomi negara akibat rusaknya ekosistem hingga terganggunya proses perdagangan internasional.

Geoffrey Till dalam bukunya *Sea power – A guide for the twenty-first century* menjelaskan bahwa kekuatan laut terbagi atas dua yaitu sumber-sumber kekuatan (*sources*) dan unsur-unsur kekuatan (*elements*). Secara geometris, hubungan antara sumber-sumber kekuatan dan unsur-unsur yang akan menentukan kekuatan laut dari suatu negara adalah sumber-

sumber kekuatan meliputi: geografi, sumberdaya, komunitas maritim dan gaya pemerintahan sedangkan untuk unsur-unsur kekuatan meliputi armada kapal sipil, pangkalan atau pelabuhan dan instrumen pertempuran.

Marsetio, 2013 dalam tulisannya berjudul “Perairan bermasalah: Tantangan Maritim di Asia Pasifik” menyatakan bahwa keamanan pelayaran dan keamanan lingkungan maritim menjadi tantangan keamanan maritim di Asia Tenggara. Transportasi laut merupakan salah satu sektor bertumpunya kegiatan ekonomi Asia Tenggara dengan kawasan lain di Asia Pasifik. Sedangkan keamanan lingkungan akan berdampak pada ketersediaan sumber daya alam. Oleh sebab itu, apabila keamanan maritim terganggu, maka ketahanan ekonomi dari sebuah negara akan terpengaruh. Pada penelitian ini, teori pertahanan negara digunakan untuk menganalisis akibat dari tidak terpenuhinya standar keselamatan dan keamanan pelayaran internasional oleh kapal berbendera Indonesia berdasarkan ketentuan Tokyo MoU terhadap kekuatan dan keamanan laut Indonesia, sehingga berpengaruh terhadap pertahanan negara pada wilayah laut.

Seluruh teori yang digunakan pada penelitian ini akan diklasifikasikan berdasarkan kegunaannya dalam melakukan analisis permasalahan. Klasifikasi teori yang digunakan adalah sebagai berikut:

Tabel 2.1 Ringkasan Teori dan Keterangan

No	Pertanyaan Penelitian	Kerangka Teori	Keterangan
1.	Bagaimana meningkatkan peran Pemerintah Indonesia sebagai <i>flag state administrator</i> untuk kelengkapan administrasi kapal-	1) <i>The New Public Services</i> 2) <i>Theories of International law Compliance</i>	Teknik pengumpulan data: Wawancara dan studi pustaka

No	Pertanyaan Penelitian	Kerangka Teori	Keterangan
	kapal niaga berbendera Indonesia?		
2.	Bagaimana meningkatkan kepatuhan perusahaan pelayaran dan kapal niaga Indonesia terkait <i>Fire Safety Measures, ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> ?	1) <i>Seaworthiness</i> 2) <i>Theories of International law Compliance</i>	Teknik pengumpulan data: Wawancara dan studi pustaka
3.	Bagaimana meningkatkan upaya diplomasi Indonesia untuk mempertahankan <i>white list status</i> pelayaran internasional?	1) Teori Peran 2) Teori Diplomasi	Teknik pengumpulan data: Wawancara dan studi pustaka

Sumber: Data diolah oleh Peneliti, 2021

2.2 Hasil Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu digunakan untuk melihat orisinalitas dari penelitian yang dilakukan saat ini. Penggunaan penelitian terdahulu membantu peneliti dalam melakukan analisis berdasarkan kerangka metodologi, teori, pembahasan analisis, hingga temuannya sebagai bahan yang dapat mendukung penelitian ini. Peneliti menggunakan lima penelitian terdahulu yang masing-masing penelitian tersebut memiliki keterkaitan dan kesamaan dalam kategori *flag state performance*, temuan-temuan yang menyebabkan kapal terdetensi, *Flag State Control*, Tokyo MoU dan terkait analisis SSM pada metodologi penelitian.

Penelitian terdahulu juga membantu peneliti untuk menentukan pembaharuan pada penelitian ini, terutama terkait peningkatan performa kapal berbendera Indonesia untuk mendapatkan *white list* Tokyo MoU melalui pemenuhan standar pelayaran internasional yang akan berdampak terhadap keamanan maritim dan pertahanan negara khususnya pada wilayah pertahanan laut.

2.2.1 Chen, et. al. (2018)

Judul: *Identification of Key Factors of Ship Detention under Port State Control*

Hasil penelitian: Detensi atau penahanan kapal PSC disebabkan oleh beberapa faktor, bila faktor-faktor tersebut dianalisis secara baik maka akan memberikan referensi yang baik dan tepat bagi kapal untuk dapat melakukan pelayaran secara aman, sesuai standar dan lulus inspeksi PSC. Penelitian ini menggunakan data statistik detensi atau penahanan kapal 2008–2017 oleh Tokyo MoU untuk diolah melalui GRA Model dengan meningkatkan bobot entropinya untuk menilai faktor-faktor yang menyebabkan adanya detensi atau penahanan kapal di bawah PSC.

Hasil yang diperoleh dari model menunjukkan bahwa faktor terbesar dalam detensi atau penahanan kapal adalah F9 (ISM), F3 (*Emergency Systems*), dan F5 (*Firesafety Measures*). Mereka diikuti oleh faktor-faktor termasuk F2 (*Water/Weathertight Conditions*), F8 (*Pollution Prevention*) dan F7 (*Life-saving Equipment*). Tiga faktor sisanya, F6 (*Safety of Navigation*), F1 (*Crew Certificates*) dan F4 (*Radio Communication*) memiliki implikasi terendah. Sejalan dengan perubahan implikasi faktor tersebut, perusahaan pelayaran dan pemerintah dapat mengambil langkah-langkah yang tepat dan efektif dalam pencegahan dan penanganan penahanan kapal.

Relevansi penelitian yang dilakukan oleh Chen terhadap penelitian yang dilakukan oleh peneliti adalah menjabarkan faktor-faktor dalam detensi atau penahanan kapal dan hasil penelitian dapat

memberikan rekomendasi kepada Pemerintah dalam mengambil Langkah-langkah yang tepat guna mengurangi dan mencegah detensi kapal oleh PSC.

2.2.2 Syafiuddin (2016)

Judul: *An analysis of the implementation of flag states obligations in Indonesia A case study for flag state performance*

Hasil Penelitian: Indonesia telah menunjukkan performa yang baik dalam meratifikasi berbagai aturan internasional namun masih terdapat beberapa aturan yang perlu dilakukan ratifikasi. Indonesia telah menunjuk Recognized Organization (RO) untuk melakukan klasifikasi yaitu BKI. Penelitian ini juga menunjukkan bahwa dalam kegiatan pelaporan terhadap IMO dan ILO masih belum terlaksana dengan baik. Sebaliknya, kinerja pelaporan yang baik di bawah Konvensi STCW telah ditunjukkan, di mana Indonesia dianggap sebagai salah satu negara daftar putih STCW dari tahun 2000 hingga 2015. Selanjutnya, terkait dengan persyaratan pelaporan tentang pendelegasian wewenang ke RO, Indonesia telah memperbarui informasi yang diperlukan melalui GISIS. Indonesia juga menunjukkan kepatuhannya terhadap kewajiban pelaporan kepada ILO dengan mencatat tingkat pelaporan yang lebih tinggi dibandingkan dengan tingkat global.

Selanjutnya terkait inspeksi oleh PSC dalam Tokyo MoU, penelitian ini menunjukkan bahwa masuknya Indonesia ke *black list* Tokyo MoU didasarkan atas kinerja Negara. China, Singapura dan Australia tercatat sebagai tiga negara terbesar dalam melakukan detensi terkait sertifikat dan dokumen. Pemilik kapal merupakan pihak yang paling bertanggung jawab atas detensi yang terjadi dan keterkaitannya dengan kinerja RO sangat sedikit. Hal ini juga dipengaruhi oleh jenis kapal, usia kapal serta terdapat dampak dari tidak diratifikasinya Protokol SOLAS 1988 dan Konvensi Garis Muat

dengan temuan yang luar biasa dalam kategori sertifikat dan dokumentasi.

Kesimpulannya adalah kinerja dari negara bendera tidak hanya didasarkan atas satu faktor saja, melainkan dari berbagai aspek yang berkontribusi satu sama lain. Oleh karena itu, langkah-langkah perbaikan tidak boleh dilakukan secara parsial. Sebaliknya, langkah-langkah tersebut harus dilakukan secara komprehensif dengan mempertimbangkan setiap aspek secara keseluruhan.

Relevansi penelitian yang dilakukan oleh Syafiuddin pada penelitian saat ini adalah terdapat penjelasan mengenai faktor-faktor detensi dan kaitannya dengan kinerja dari negara bendera. Sehingga kapal-kapal yang terdetensi dapat dinilai kendala dan permasalahannya dari sisi pemilik kapal dan dari sisi pelayan publik yang menerbitkan sertifikat dan dokumen serta pemeriksaan lainnya terkait kelayakan kapal.

2.2.3 Fikri (2007)

Judul: *Flag State Control: An Overview and Its Relationship with Port State Control*

Hasil Penelitian: *Flag State Control* merupakan kewajiban yang harus dilakukan, karena tanggung jawab utama keselamatan dan pencegahan polusi terletak di pundak negara bendera, bukan pada negara pelabuhan. Tantangan Administrasi dalam melakukan *flag state control* untuk sementara dapat diatasi dengan adanya RO. RO dengan sumber dayanya yang melimpah dapat tetap menjadi yang terdepan, karena aturan-aturan IMO yang berkembang mulai memperhatikan RO secara lebih dalam. Beberapa RO sangat maju dalam penelitian dan pengembangan.

Flag state control dan PSC memiliki keterkaitan yaitu dalam melakukan pengawasan lebih ketat dan saling melengkapi satu dan yang lainnya. Namun permasalahan yang dihadapi adalah posisi PSC

yang lebih kuat dari *Flag state control*, oleh karena itu suasana pengawasan harus diatur lebih lanjut. Ini tidak semata-mata berarti bahwa PSC kurang dibutuhkan daripada *Flag state control*, tetapi harus ada pengembangan kerangka kerja bersama antara negara pelabuhan dan negara bendera, di mana pembagian tanggung jawab dibagi secara proporsional.

Negara Bendera dapat mengadopsi metode PSC untuk diterapkan dalam *flag state control*. Faktanya, PSC memiliki alat yang lebih canggih dalam menargetkan kapal untuk diperiksa. Metode yang tersedia untuk pengendalian negara bendera dapat diklasifikasikan menjadi empat pendekatan, yaitu berdasarkan interval waktu, berdasarkan proporsi, berdasarkan target, dan berdasarkan inisiatif. Kombinasi metode yang dipilih oleh negara bendera harus memenuhi kebutuhan mereka, sesuai dengan karakteristik armada mereka, dan juga mempertimbangkan sumber daya yang tersedia. Pada akhirnya, integrasi dan kerja sama kontrol antara negara pelabuhan dan negara bendera secara logis akan menguntungkan keselamatan maritim dan perlindungan lingkungan, dan masyarakat secara keseluruhan.

Relevansi penelitian yang dilakukan oleh Iqbal Fikri dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti adalah Negara bendera sebagai *flag state control* memiliki kewajiban untuk melakukan pengawasan lebih jauh terhadap kapal-kapal terdaftar di negaranya sesuai dengan aturan internasional yang berlaku. Sehingga Negara dapat diuntungkan dengan adanya keselamatan maritim, perlindungan terhadap lingkungan, dan masyarakat secara keseluruhan.

2.2.4 Wang (2017)

Judul: *A Study on Vessel Deficiency Risk Assessment Based on PSC Inspection Data from Tokyo MOU*

Hasil penelitian: Berdasarkan analisis data PSC Tokyo-MOU 2011-2015, penelitian ini merangkum pembagian defisiensi dan detensi dalam inspeksi PSC kapal, serta mengetahui sifat atribut yang melekat pada kapal dengan analisis cluster untuk menilai kinerja kapal di bawah inspeksi PSC. Penelitian ini menunjukkan bahwa inspeksi PSC terhadap kapal adalah hal yang penting dan bagaimana melakukan inspeksi PSC dengan lebih baik juga merupakan masalah utama bagi setiap negara untuk melindungi awak kapal, memastikan keselamatan kapal, dan menjaga lingkungan laut. Berdasarkan analisis data PSC Tokyo-MOU 2011-2015, makalah ini merangkum distribusi kekurangan kapal dan penahanan dalam inspeksi PSC kapal, dan kemudian mengetahui sifat atribut yang melekat pada kapal dengan analisis cluster untuk menilai kinerja kapal di bawah inspeksi PSC.

Berdasarkan statistik peneliti tentang data inspeksi PSC kapal Lianyungang tahun 2016, selain fakta bahwa sebagian besar kesimpulan konsisten dengan makalah ini, ditemukan bahwa kekurangan yang dikeluarkan dalam laporan PSC terkait dengan PSCO yang berbeda sampai batas tertentu. Setiap PSCO memiliki latar belakang akademis yang berbeda, beberapa di antaranya adalah kapten kapal laut yang berpengalaman, beberapa adalah insinyur, tetapi mereka semua memiliki karakteristik dan penilaian profesional mereka sendiri saat mengeluarkan laporan PSC.

Penelitian ini menunjukkan bahwa defisiensi yang disebabkan oleh sifat bawaan kapal tidak menjadi penyebab utama kapal terdetensi, tetapi dapat disebabkan juga oleh PSCO. Namun, semakin besar data yang dianalisis maka akan mempermudah PSC dalam melakukan penahanan atau tidak. Kecelakaan laut disebabkan oleh interaksi faktor manusia, faktor kapal, faktor lingkungan dan banyak faktor lainnya, di antaranya kebajikan atau tingkat cacat manajemen kapal secara langsung tercermin dari jumlah kekurangan kapal atau

kekurangan yang dapat diledakkan dalam inspeksi PSC (Zhong Simiao 2011).

Relevansi penelitian yang dilakukan oleh Jingfeng Wang pada penelitian saat ini adalah terdapat penjelasan mengenai faktor-faktor detensi dan keterkaitannya dengan sifat bawaan kapal. Tidak hanya itu, melalui penelitian ini, peneliti juga dapat menilai faktor PSCO dalam faktor-faktor detensi dan defisiensi yang sering terjadi. Sehingga kapal-kapal niaga Indonesia dapat membaca tren Negara dan PSCO pelabuhan tujuan untuk mempersiapkan kapal sebelum berlayar.

2.2.5 Liu et al. (2012)

Judul: *Developing a Performance Management System Using Soft Systems Methodology: A Chinese Case Study*

Hasil penelitian: Perusahaan teknologi, Tonsan, gagal menghadapi krisis ekonomi di China menggunakan *balanced scorecard* sebagai sistem manajemen kinerja perusahaannya. Hal ini membuat Tonsan mengajak para peneliti untuk melakukan pengembangan manajemen kinerja perusahaan. Peneliti kemudian menggunakan *Soft Systems Methodology* (SSM) untuk melakukan perbaikan pada sistem manajemen kinerja perusahaan. Penelitian ini menunjukkan, penggunaan SSM berhasil membantu Tonsan menghadapi krisis ekonomi dan perusahaan berkembang secara signifikan melalui pengembangan tujuan strategis utama (menggunakan BSC dan peta strategi), melalui dekomposisi terstruktur dari kegiatan organisasi yang diperlukan, pembangunan indikator kinerja utama, spesifikasi target, hingga komunikasi dan perencanaan masa depan.

Relevansi penelitian yang dilakukan oleh Liu pada penelitian saat ini adalah penggunaan *Soft Systems Methodology* dalam meningkatkan performa dari suatu organisasi. Hal ini sama dengan

metode penelitian yang digunakan oleh Peneliti yaitu penggunaan *Soft Systems Methodology* dalam menganalisis peningkatan *flag state administrator* Indonesia dalam melakukan inspeksi dan pengawasan kapal niaga sesuai standar pelayaran internasional.

Tabel 2.2 Penelitian Terdahulu

No	Nama, Tahun dan Judul	Teori, Konsep dan Metodologi	Hasil Penelitian	Relevansi	Perbedaan
1	Syafiuddin, 2016 Judul: <i>An analysis of the implementation of flag states obligations in Indonesia A case study for flag state performance</i>	Teori/Konsep: 1. <i>Monistic Theory</i> 2. <i>Dualistic Theory</i> Metodologi: <i>Quantitative Method</i>	Penelitian ini menunjukkan bahwa <i>flag state performances</i> tidak ditentukan oleh satu aspek saja. Meskipun demikian, semua aspek telah berkontribusi satu sama lain. Oleh karena itu, langkah-langkah perbaikan tidak boleh dilakukan secara parsial. Sebaliknya, langkah-langkah tersebut harus dilakukan secara komprehensif dengan mempertimbangkan setiap aspek secara keseluruhan.	Terdapat penjelasan mengenai faktor-faktor detensi dan kaitannya dengan kinerja dari negara bendera. Sehingga kapal-kapal yang terdetensi dapat dinilai kendala dan permasalahannya dari sisi pemilik kapal dan dari sisi pelayan publik yang menerbitkan sertifikat dan dokumen serta pemeriksaan lainnya terkait kelayakan kapal.	Penelitian ini lebih berfokus pada performa kapal Indonesia pada saat terdaftar sebagai <i>blacklist</i> Tokyo MoU pada tahun 2012-2015
2	Fikri, 2007 Judul: <i>Flag state control: an</i>	Teori/Konsep: <i>Management of Delegation and Control</i>	<i>Flag State Control</i> merupakan penegakan peraturan nasional dan internasional dengan	Negara bendera sebagai <i>flag state control</i> memiliki kewajiban untuk	Penelitian ini berfokus pada <i>flag state control</i> yang dilakukan oleh negara terhadap kapal

No	Nama, Tahun dan Judul	Teori, Konsep dan Metodologi	Hasil Penelitian	Relevansi	Perbedaan
	<i>overview and its relationship with port state control</i>	Metodologi: <i>Mixed Method</i>	penerapan standar yang dapat diterima oleh negara bendera kapal itu sendiri. Sehingga berbeda dengan PSC yang melakukan kontrol terhadap kapal asing. <i>Flag state control</i> dan PSC sangat berkaitan karena ketika satu kontrol lebih ketat, maka kontrol yang lainnya akan membantu untuk memenuhinya. Masalah muncul ketika proporsi PSC lebih dari <i>flag state control</i> , hal ini dapat menyebabkan munculnya kemungkinan hubungan yang tidak sehat karena kendali tertinggi ada pada <i>flag state</i> , sehingga PSC	melakukan pengawasan lebih jauh terhadap kapal-kapal terdaftar di negaranya sesuai dengan aturan internasional yang berlaku. Sehingga Negara akan diuntungkan dengan adanya keselamatan maritim, perlindungan terhadap lingkungan, dan masyarakat secara keseluruhan.	berbendera yang dimilikinya.

No	Nama, Tahun dan Judul	Teori, Konsep dan Metodologi	Hasil Penelitian	Relevansi	Perbedaan
			tidak dapat menggantikan kekuatan <i>flag state</i> .		
3	Chen et al., 2018 Judul: <i>Identification of key factors of ship detention under Port State Control</i>	Teori/Konsep: <i>Grey System Theory</i> Metodologi: <i>Quantitative Method</i>	Detensi atau penahanan kapal PSC disebabkan oleh beberapa faktor, bila faktor-faktor tersebut dianalisis secara baik maka akan memberikan referensi yang baik dan tepat bagi kapal untuk dapat melakukan pelayaran secara aman, sesuai standar dan lulus inspeksi PSC. Penelitian ini menggunakan data statistik detensi atau penahanan kapal 2008–2017 oleh Tokyo MoU untuk diolah melalui GRA Model dengan meningkatkan bobot entropinya untuk menilai	Menjabarkan faktor-faktor dalam detensi atau penahanan kapal dan hasil penelitian akan memberikan rekomendasi kepada Pemerintah dalam mengambil Langkah-langkah yang tepat guna mengurangi dan mencegah detensi kapal oleh PSC.	Penelitian ini berfokus pada faktor-faktor yang menyebabkan kapal terdetensi secara keseluruhan dan tidak menjadikan Indonesia sebagai subjeknya.

No	Nama, Tahun dan Judul	Teori, Konsep dan Metodologi	Hasil Penelitian	Relevansi	Perbedaan
			<p>faktor-faktor yang menyebabkan adanya detensi atau penahanan kapal di bawah PSC. Terdapat sembilan faktor tipikal dalam kasus detensi atau penahanan yang dipilih sebagai faktor penilaian di bawah modus. Masing-masing faktor tersebut memiliki korelasi satu dan yang lainnya terhadap detensi atau penahanan kapal.</p>		
4	<p>Wang, 2017</p> <p>Judul: <i>A Study on Vessel Deficiency Risk Assessment Based on PSC</i></p>	<p>Teori/Konsep: K-means algorithm</p> <p>Metodologi: <i>Qualitative Method</i></p>	<p>Berdasarkan analisis data PSC Tokyo-MOU 2011-2015, makalah ini merangkum pembagian defisiensi dan detensi dalam inspeksi PSC kapal, serta mengetahui sifat atribut yang melekat pada</p>	<p>Terdapat penjelasan mengenai faktor-faktor kapal ter detensi dan keterkaitannya dengan sifat bawaan kapal. Tidak hanya itu, melalui penelitian ini, peneliti juga dapat</p>	<p>Penelitian ini berfokus pada penyebab defisiensi dan detensi kapal, tetapi tidak dikaitkan dengan performa kapal berbendera dan <i>flag state administration</i>.</p>

No	Nama, Tahun dan Judul	Teori, Konsep dan Metodologi	Hasil Penelitian	Relevansi	Perbedaan
	<i>Inspection Data from Tokyo MOU</i>		kapal dengan analisis cluster untuk menilai kinerja kapal di bawah inspeksi PSC. Penelitian ini menunjukkan bahwa defisiensi yang disebabkan oleh sifat bawaan kapal tidak menjadi penyebab utama kapal terdetensi, tetapi dapat disebabkan juga oleh PSCO. Namun, semakin besar data yang dianalisis akan mempermudah PSC dalam melakukan penahanan atau tidak.	menilai faktor PSCO dalam faktor-faktor detensi dan defisiensi yang sering terjadi. Sehingga kapal-kapal niaga Indonesia dapat membaca tren Negara dan PSCO pelabuhan tujuan untuk mempersiapkan kapal sebelum berlayar.	
5	Liu et al. 2012 Judul: <i>Developing a Performance</i>	Teori: <i>Performance Management System</i>	SSM digunakan untuk melakukan perbaikan pada sistem manajemen kinerja perusahaan. Penelitian ini	Penggunaan SSM dalam melakukan menilai peningkatan performa dari suatu organisasi. Hal ini	Fokus penelitian adalah peningkatan manajemen kinerja dari sebuah perusahaan teknologi yang sukses,

No	Nama, Tahun dan Judul	Teori, Konsep dan Metodologi	Hasil Penelitian	Relevansi	Perbedaan
	<i>Management System Using Soft Systems Methodology: A Chinese Case Study</i>	Metodologi: <i>Qualitative Method (Soft Systems Methodology)</i>	menunjukkan, penggunaan SSM berhasil membantu Tonsan menghadapi krisis ekonomi dan perusahaan berkembang secara signifikan melalui pengembangan tujuan strategis utama (menggunakan BSC dan peta strategi), melalui dekomposisi terstruktur dari kegiatan organisasi yang diperlukan, pembangunan indikator kinerja utama, spesifikasi target, hingga komunikasi dan perencanaan masa depan.	sama dengan metode penelitian yang diteliti oleh Peneliti yaitu penggunaan SSM dalam menganalisis peningkatan <i>flag state administrator</i> Indonesia dalam melakukan inspeksi dan pengawasan kapal niaga sesuai standar pelayaran internasional.	Tonsan dan tidak membahas mengenai <i>flag state administrator</i> dan <i>flag state performances</i> .

2.3 Kerangka Pemikiran

Penelitian terdahulu dengan tema maupun permasalahan yang sejenis dengan penelitian yang sedang dilakukan kelompok peneliti saat ini, dapat digunakan sebagai acuan dalam melaksanakan penelitian, sebagai referensi dan sebagai informasi untuk melihat perbedaan penelitian yang saat ini sedang dilakukan dengan penelitian-penelitian sebelumnya.

Judul:

Peningkatan *Flag State Administrator* Indonesia Menuju “*White list – Tokyo MoU*”

Status Pelayaran Internasional (2015-2020)

