

BAB 4

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Objek dan Subjek Penelitian

4.1.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

Gambaran umum objek penelitian menjelaskan secara spesifik terkait objek penelitian (permasalahan, problem, isu atau sifat keadaan: benda, orang, lembaga/organisasi dan sebagainya) yang diteliti dan dideskripsikan secara lebih terperinci, sehingga hasil pengamatan/observasi dan studi dokumentasi terhadap obyek yang diteliti dapat tergambar dengan jelas. Gambaran umum objek penelitian pada penelitian ini adalah peran *flag state administrator* Indonesia dalam meningkatkan sistem administrasi, kepatuhan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam menerapkan standar keselamatan dan keamanan pelayaran internasional serta upaya diplomasi yang dilakukan Indonesia dalam meningkatkan sistem pengawasan dan inspeksi kapal berbendera Indonesia untuk mendapatkan *white list* Tokyo MoU status pelayaran Internasional.

a. Peran Pemerintah Indonesia sebagai *Flag State Administrator*

Setiap negara dapat melakukan pengawasan terhadap kapal berbendera di negaranya sesuai dengan aturan yang telah diratifikasi oleh negara tersebut, namun untuk dapat meminimalisir perbedaan sistem pemeriksaan kapal di pelabuhan terkait keselamatan dan keamanan pelayaran internasional maka negara dapat bekerja sama untuk menerapkan aturan IMO melalui PSC Regional (Sumadi 2021). Koordinasi atau kerjasama terkait PSC didasarkan atas Resolusi IMO A.682(17) tentang *Regional Co-Operation in the Control of Ships and Discharges*. PSC Regional juga berfungsi untuk efisiensi inspeksi yang dilakukan pada kapal. Setiap kapal yang berlayar secara internasional untuk mengunjungi

satu pelabuhan di sebuah negara, umumnya akan melewati atau mengunjungi negara-negara lain pada suatu kawasan. Oleh sebab itu, guna mempermudah sistem pemeriksaan agar inspeksi tidak dilakukan berulang-ulang dan dapat dikoordinasikan secara baik maka dibentuklah PSC Regional (Sumadi 2021).

Tokyo MoU merupakan PSC Regional pada kawasan Asia-Pasifik yang terdiri dari 21 (dua puluh satu) anggota otoritas di kawasan Asia Pasifik. Tujuan pembentukan Tokyo MoU adalah untuk mengurangi pelayaran kapal-kapal yang tidak memenuhi atau di bawah standar pelayaran internasional, membangun kerjasama antar anggotanya dalam melakukan kontrol yang efektif dan efisien pada wilayah Asia-Pasifik dan harmonisasi kegiatan untuk mempromosikan penerapan yang seragam mengenai ketentuan IMO dan ILO terkait Keselamatan, Keamanan dan Perlindungan Lingkungan Maritim serta kondisi kerja serta kehidupan awak kapal.



Gambar 4.1 Peta PSC Regional

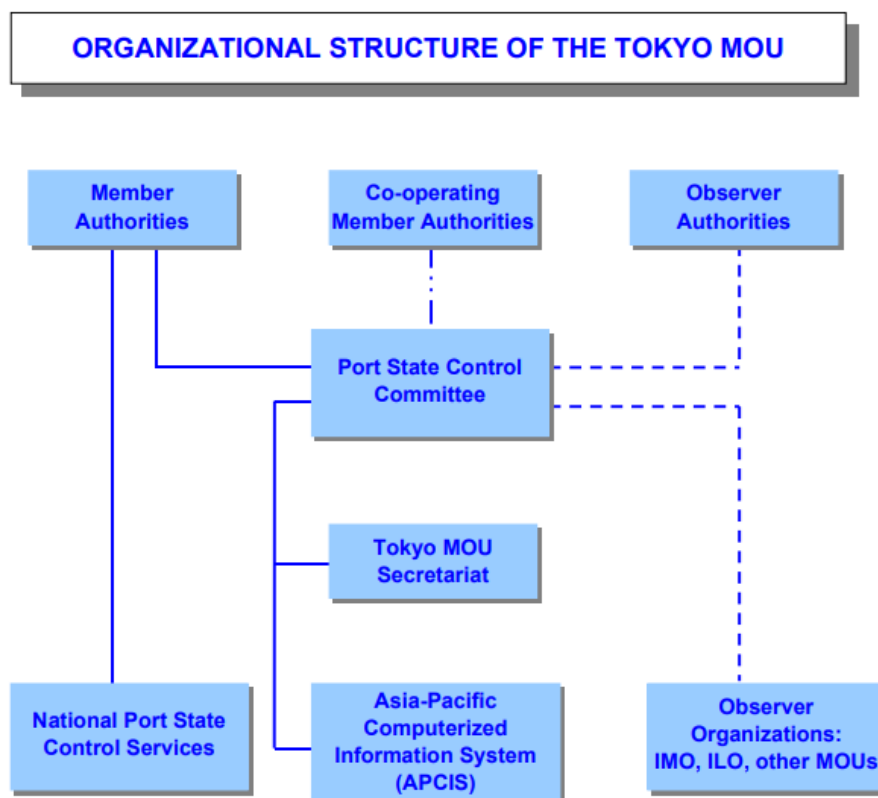
Sumber: www.jurnalmaritim.com

Saat ini terdapat 10 PSC Regional 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.). Berdasarkan *Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region*, setiap otoritas negara akan menerapkan instrumen-instrumen relevan yang berlaku dan bersifat mengikat. *Point 3* Tokyo MoU menjelaskan bahwa untuk mencapai tujuan dari Memorandum, maka instrumen-instrumen terkait PSC Regional didasarkan pada:

- 1) *the International Convention on Load Lines 1966;*
- 2) *the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966;*
- 3) *the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended;*
- 4) *the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;*
- 5) *the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;*
- 6) *the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto;*
- 7) *the International Convention on Standards for Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended;*
- 8) *the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972;*
- 9) *the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969;*
- 10) *the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No. 147);*
- 11) *the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006);*

- 12) *the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001;*
- 13) *the Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC PROT 1992); and*
- 14) *the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (BWM 2004).*



Gambar 4.2 Struktur Organisasi Tokyo MoU

Sumber: www.tokyo-mou.org/organization/organizational_structure.php

Pada pelaksanaan Memorandum ini, Pihak berwenang akan melakukan pemeriksaan, yang paling sedikit terdiri dari kunjungan di atas kapal untuk memeriksa sertifikat dan dokumen, kemudian selanjutnya meyakinkan diri mereka sendiri bahwa awak kapal dan kondisi kapal secara

keseluruhan, peralatannya, ruang mesin dan akomodasi dan kondisi kebersihan di atas kapal, memenuhi ketentuan instrumen yang relevan. Dengan tidak adanya sertifikat yang sah, atau jika ada alasan yang jelas untuk meyakini bahwa awak kapal atau kondisi kapal atau peralatannya tidak secara substansial memenuhi persyaratan instrumen yang relevan, atau nakhoda atau awak kapal tidak memahami prosedur penting di kapal yang berkaitan dengan keselamatan kapal atau pencegahan pencemaran maka akan dilakukan pemeriksaan yang lebih rinci. Inspeksi akan dilakukan sesuai dengan Manual.

Resolution A.1070(28) tentang *IMO Instruments Implementation Code* (III Code) dijelaskan bahwa *flag state* harus mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk menjamin kepatuhan terhadap aturan dan standar internasional oleh kapal yang mengibarkan benderanya dan oleh entitas serta orang-orang di bawah yurisdiksinya untuk memastikan kepatuhan terhadap kewajibannya. Pemeriksaan terhadap kapal berbendera secara administratif dilakukan oleh *flag state* yang didasarkan pada *Article 94 United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS 1982) tentang *Duties of the Flag States* menjelaskan 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.).

Flag State sebagai badan yang menjadi naungan semua kapal niaga yang ada di negara tersebut menjadi krusial dan tetap sebagai penanggung jawab atas pelaksanaan standarisasi dari organisasi dunia. IMO sendiri dalam laman resminya mengatakan bahwa:

“The primary responsibility for ship's standards rests with the flag state. But Port State Control provides safety nets to catch the sub standar ships”.

Berdasarkan Pasal 44 ayat (1) Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 40 tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menjadi penanggung jawab pelaksanaan kegiatan dan administrasi Pemerintah pada Organisasi Maritim Internasional dan/atau lembaga internasional. Direktorat Jenderal Perkapalan dan Kepelautan selanjutnya disebut sebagai Ditkapel pada Direktorat Jenderal Hubungan Laut Indonesia menjadi pihak yang bertugas sebagai *Flag State* di Indonesia. Ditkapel memiliki instrumen sertifikasi dan inspeksi yang dilakukan oleh *Marine Inspector* untuk melakukan pemeriksaan kapal. Fungsi inspeksi ini terbatas kepada kapal Indonesia, baik yang melayari rute lokal maupun internasional. Sedangkan fungsi inspektur PSC berada pada kewenangan Direktorat KPLP yang bertugas

untuk melakukan pemeriksaan terhadap kapal asing yang memasuki pelabuhan Indonesia.

Pada hakekatnya PSC Regional dibentuk agar bisa membantu kapal-kapal dari negara anggota yang ikut dalam *regional agreement* seperti Tokyo MOU atau IMO dapat memenuhi standar keselamatan dan keamanan pelayaran internasional. Guna memastikan kapal-kapal niaga berbendera Indonesia memenuhi standar keselamatan dan keamanan Tokyo MoU maka Ditkapel selaku *flag state administrator* harus dapat memastikan bahwa kapal-kapal niaga berbendera Indonesia mematuhi konvensi internasional di perairan Indonesia dan luar negeri. Peran *flag state* di Indonesia dilakukan oleh Kemenhub yaitu:

- 1) Pemrakarsa Ratifikasi Konvensi IMO
- 2) Penyusunan aturan pelaksana Konvensi IMO
- 3) Aktif Menghadiri Sidang IMO
- 4) Pengawasan, Pelaksanaan, pematuhan aturan Internasional dan nasional Kapal Bendera Indonesia
- 5) Pendaftaran Kapal Bendera Indonesia
- 6) Pemeriksaan Dan Sertifikasi Kapal Bendera Indonesia
- 7) Investigasi Kecelakaan Kapal
- 8) Penyiapan SDM Untuk Training Dan Pelatihan

Pasal 1 angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 119 tahun 2017 tentang Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing menjelaskan bahwa *Port State Control* yang selanjutnya disingkat PSC adalah pengawasan negara terhadap kelaiklautan dan keamanan kapal asing yang masuk di wilayah pelabuhan guna memastikan pemenuhan persyaratan sesuai dengan ketentuan konvensi yang dilaksanakan oleh Syahbandar.

PSC muncul ketika pemilik kapal, organisasi yang diakui, dan administrasi Negara bendera gagal mematuhi persyaratan konvensi maritim internasional. Meskipun dipahami dengan baik bahwa tanggung jawab utama untuk melaksanakan konvensi diserahkan kepada Negara

Bendera, Negara Pelabuhan berhak untuk mengontrol kapal asing yang mengunjungi pelabuhan mereka sendiri untuk memastikan bahwa setiap kekurangan yang ditemukan diperbaiki sebelum mereka diizinkan untuk berlayar. PSC dianggap sebagai tindakan yang melengkapi kontrol Negara Bendera (www.tokyo-mou.org, 2021).

b. *Flag State Performances* dan Kepatuhan Perusahaan Pelayaran serta Pemilik Kapal Niaga Berbendera Indonesia

Indonesia resmi tergabung menjadi bagian dari Tokyo MoU pada tahun 1993, namun hingga tahun 2019 performa kapal niaga berbendera Indonesia berada pada kategori *black list* Tokyo MoU. Masuknya Indonesia pada kategori *black list* Tokyo MoU menjadi sebuah perhatian besar pada tatanan internasional, hal ini disebabkan karena Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan terbesar di dunia dan memiliki jumlah armada pelayaran nomor 6 terbesar di dunia. Performa kapal niaga berbendera Indonesia menunjukkan bahwa Indonesia belum dapat melakukan kontrol yang baik terhadap kondisi kapal berbendera yang terdaftar.

Terdapat beberapa alasan yang menjadikan Indonesia berada pada kategori *black list* Tokyo MoU yaitu kurangnya ruang koordinasi antar K/L dalam menangani penahanan kapal niaga berbendera Indonesia yang dilakukan oleh PSC, kurangnya kecepatan K/L dalam membantu pemilik kapal atau perusahaan pelayaran dalam menangani penahanan, belum terciptanya koordinasi yang baik melalui pembentukan kelompok kerja dari *flag state administrator* maupun RO terkait pelaporan dan *follow up* tindakan atas kapal yang terdetensi, kurangnya pemahaman Bahasa asing yang dimiliki oleh Nahkoda atau awak kapal serta kurangnya kesadaran dan kepatuhan para pemilik kapal dalam menjaga kondisi kapal. Kendala-kendala tersebut mulai diatasi pada masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo melalui visi Poros Maritim Dunia.

Presiden, Kementerian Perhubungan dan Kementerian Koordinasi Bidang Maritim dan Investasi kemudian melakukan upaya percepatan

perbaikan performa kapal niaga berbendera Indonesia sejak tahun 2016. Staf Ahli Bidang Hukum Laut Kementerian Koordinasi Bidang Maritim dan Investasi mengatakan bahwa terdapat tiga komponen yang harus diperbaiki dalam mewujudkan kekuatan maritim Indonesia. 3 hal tersebut adalah sarana pengangkut (kapal), pelabuhan dan barang. Pada Tokyo MoU, fokus pemeriksaan berada pada pengangkut (kapal). Oleh sebab itu, sejak tahun 2016 dilakukan koordinasi beberapa K/L serta penunjukan Badan Klas untuk melakukan pemeriksaan terhadap performa kapal niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri.

Pada tahun 2018 dikeluarkan beberapa aturan untuk meningkatkan performa kapal niaga berbendera Indonesia yaitu aturan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan melalui Surat Edaran UM.003/11/8/DJPL-18 tentang Peningkatan Pengawasan terhadap Kapal niaga berbendera Indonesia yang akan Berlayar ke Luar Negeri. Kemudian Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 249 tahun 2018 tentang Penunjukkan Kepada PT. Biro Klasifikasi Indonesia (Persero) untuk Melaksanakan Survei dan Sertifikasi Statutoria pada Kapal niaga berbendera Indonesia. Terbitnya dua aturan tersebut menjadi salah satu solusi dalam meminimalisir berlayarnya kapal-kapal niaga berbendera Indonesia yang tidak memenuhi standar pelayaran internasional.

Pemeriksaan dilakukan pada kantor syahbandar sebelum kapal berlayar ke luar negeri dan dilakukan oleh *Marine Inspector* bersama *Port State Control Officer* (PSCO). Pemeriksaan kapal niaga berbendera Indonesia pada kantor syahbandar terakhir disebut sebagai *pre-inspection* terhadap seluruh kapal niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri yang dilakukan sesuai standar pemeriksaan PSC untuk meminimalisir kemungkinan kapal niaga berbendera Indonesia didetensi pada pelabuhan Negara tujuan. Ketika saat pemeriksaan ditemukan bahwa terdapat hal-hal yang tidak sesuai standar pelayaran internasional maka direkomendasikan untuk tidak menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sebelum kekurangan tersebut dipenuhi.

Penilaian performa kapal yang dinilai oleh komite PSC Tokyo MoU 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 terdetensi atau ditahan memiliki nilai di atas batas "*black-to-grey*" yang berarti kondisi kapal tersebut lebih buruk dari standar nilai yang telah ditentukan, sedangkan detensi 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. Pada *Annual Report* Tokyo MoU tahun 2015 dijelaskan bahwa untuk mengurutkan hasil *black* atau *white list*, dapat dilakukan dengan mengubah target inspeksi dan mengulangi perhitungan.

Pada tahun 2019 Indonesia berhasil termasuk ke dalam kategori *grey list* Tokyo MoU dengan nilai EF 0.16 yang pada tahun sebelumnya berada pada angka 1.03. Kemudian pada *Annual Report* Tokyo MoU 2020 terlihat bahwa nilai EF Indonesia berada pada -0.23. Hal ini menunjukkan bahwa performa kapal niaga berbendera Indonesia saat ini berada di atas batas ketentuan EF dan menjadikan Indonesia termasuk dalam bagian *white list* Tokyo MoU. Nilai EF yang diperoleh Indonesia masih berada pada nilai yang sangat rendah pada penilaian *white list* Tokyo MoU sehingga diperlukan perbaikan pada sistem pengawasan dan inspeksi kapal berbendera Indonesia agar *detention ratio* dan nilai *excess factor* semakin kecil. Untuk meminimalisir hal tersebut, setiap tahunnya Indonesia harus memberikan *report progressive* kepada Tokyo MoU terkait *corrective action* yang dilakukan Indonesia.



BLACK – GREY – WHITE LISTS
(Valid 1 July 2021 - 30 June 2022)

| Flag | Inspections 2018-2020 | Detentions 2018-2020 | Black to Grey Limit | Grey to White Limit | Excess Factor |
|--------------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|------------------|
| WHITE LIST | | | | | |
| Sweden | 30 | 0 | | 0 | 0 |
| Chile | 31 | 0 | | 0 | 0 |
| Curacao | 33 | 0 | | 0 | 0 |
| Switzerland | 53 | 0 | | 0 | -0.18 |
| Indonesia | 716 | 34 | | 38 | -0.23 |
| United States of America | 130 | 3 | | 4 | -0.29 |
| Italy | 282 | 10 | | 12 | -0.32 |

Gambar 4.3 Performa Armada Indonesia 2020

Sumber: Annual Report 2020, Tokyo MoU

Indonesia berpotensi mendapatkan *white list* Tokyo MoU pada tahun 2020 namun pada sisi yang lain, masih terjadi beberapa detensi pada kapal berbendera Indonesia. Terlihat pada tahun 2020 ketika Indonesia telah mendapatkan *white list* Tokyo MoU masih terdapat 6 kapal niaga berbendera Indonesia yang didetensi pada beberapa negara anggota Tokyo MoU. Hal ini menunjukkan bahwa *flag state administrator* masih memiliki tugas yang besar dalam meminimalisir detensi yang terjadi sehingga dapat meningkatkan potensi diraihnya *white list* Tokyo MoU. Seluruh data detensi kapal dapat diakses melalui *The Asia Pacific Computerized Information System* (APCIS) yang dimiliki oleh Tokyo MoU.

APCIS merupakan sistem informasi untuk Tokyo MoU yang dikembangkan dan diselenggarakan oleh *Asia Pacific Maritime Information and Advisory Services* (APMIAS) di bawah pengawasan dari Kementerian Transportasi Federasi Rusia. APCIS bertujuan untuk mengumpulkan data inspeksi PSC dari Otoritas anggota MOU Tokyo dan untuk menyediakan pertukaran informasi data PSC di wilayah tersebut. Informasi yang diberikan oleh database APCIS bertujuan untuk menampilkan dan mempublikasikan

hasil inspeksi PSC dalam mode waktu nyata. Salah satu hal yang dapat dilakukan publik dalam mengakses APCIS adalah untuk dapat melihat alasan-alasan kapal-kapal di detensi pada pelabuhan negara tujuan, performa perusahaan pelayaran, performa kapal dan inspeksi yang dilakukan.

Data APCIS Tokyo MoU di bawah merupakan salah satu bentuk data yang dapat diakses oleh publik terkait performa perusahaan pelayaran. Berdasarkan data tersebut, terlihat bahwa PT. Pelayaran Caraka Tirta Perkasa didetensi pada tahun 2020 dan 2021 dengan kapal yang berbeda serta disebutkan bahwa performa perusahaan sangat rendah. Hal ini menunjukkan bahwa masih perlu dilakukan upaya perbaikan pemeriksaan kapal niaga berbendera Indonesia sebelum berlayar ke luar negeri. Karena berdasarkan data tersebut masih terlihat bahwa sebuah perusahaan pelayaran dapat didetensi lebih dari satu kali dan sangat berpotensi untuk mengalami detensi pada masa mendatang jika tidak dilakukan upaya perbaikan lebih jauh oleh *flag state administrator*.



Gambar 4.4 Performa Kapal PT. Pelayaran Caraka Tirta Perkasa

Sumber: APCIS Tokyo MoU

APCIS juga memberikan akses kepada publik untuk melihat temuan-temuan kapal terdetensi pada pelabuhan negara tujuan. Berdasarkan data yang diperoleh oleh peneliti melalui APCIS maka terlihat temuan-temuan utama terdetensinya kapal niaga berbendera Indonesia pada kawasan Tokyo MoU pada tahun 2020 yang dapat dijadikan dasar untuk melakukan perbaikan sistem pemeriksaan kapal niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri. Berdasarkan data tersebut maka peneliti kemudian memfokuskan penelitian terkait perbaikan sistem pemeriksaan pada *certificate and documentation*, *fire safety measures*, *ISM deficiencies* dan *pollution prevention*. *Certificate and documentation* merupakan temuan yang dapat diperbaiki melalui perbaikan sistem administrasi di Indonesia, sedangkan *fire safety measures*, *ISM deficiencies* dan *pollution prevention* dapat diperbaiki melalui evaluasi terhadap komitmen perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam menjaga kondisi kapal sehingga memenuhi kriteria kelayaaklautan di Indonesia.

Tabel 4.1 Temuan Detensi Kapal niaga berbendera Indonesia tahun 2020

| Detensi | 2020 |
|---------------------------------------|-------------|
| Fire Safety Measures | 8 |
| Certificate and Documentation | 3 |
| Pollution Prevention | 3 |
| ISM Deficiencies | 2 |
| Life Saving Appliances | 2 |
| Water/Weathertight Conditions | 2 |
| Emergency System | 2 |
| Safety of Navigation | 1 |
| Labour Conditions, Accomodations, etc | 1 |
| Dangerous Goods | 1 |

Sumber: APCIS Tokyo MoU

Apabila perbaikan sistem terkait *certificate and documentation*, *fire safety measures*, *ISM deficiencies* dan *pollution prevention* dapat diterapkan secara baik maka potensi detensi kapal niaga berbendera Indonesia dapat menurun. Selain itu perlu dilakukan kerjasama regional dan

internasional terkait Tokyo MoU, khususnya cara negara-negara yang telah mendapatkan *white list* Tokyo MoU dalam mempertahankan status tersebut. Selain mempelajari temuan-temuan detensi kapal niaga berbendera Indonesia, *flag state administrator* juga dapat memperhatikan *flag performances* setiap 3 tahun sehingga dapat menjaga jumlah detensi pada posisi minimum.

Berikut merupakan tabel data jumlah kapal niaga berbendera Indonesia yang diperiksa oleh negara anggota Tokyo MoU dan data detensi setiap tahun dari 2019 hingga 2021. Berdasarkan data tersebut terlihat bahwa performa kapal niaga berbendera Indonesia telah jauh membaik melalui semakin menurunnya detensi kapal niaga berbendera Indonesia yang terjadi, namun angka detensi sangat penting untuk dijaga sehingga nilai EF Indonesia tidak kembali berada di bawah rata-rata penilaian *white list* Tokyo MoU.

Tabel 4.2 *Flag Performance 2018-2021*

| <i>Year</i> | <i>Call</i> | <i>Total Call</i> | <i>Detain</i> | <i>Flag Performances</i> |
|-------------|-------------|-------------------|---------------|--------------------------|
| 2018 | 267 | | 17 | <i>Black list</i> |
| 2019 | 298 | 625 | 11 | <i>Grey list</i> |
| 2020 | 151 | | 6 | <i>White list</i> |
| 2021 | 176 | | 5 | - |

Total Detensi 2019-2021 = 22

Sumber: BKI dan APCIS Tokyo MoU

Jika didasarkan pada data di atas maka Indonesia masih memiliki potensi untuk tetap berada pada *white list* Tokyo MoU pada tahun 2021. Oleh sebab itu peningkatan *flag state administrator* Indonesia dalam mempertahankan *white list* Tokyo MoU sebanding dengan hasil yang diperoleh Indonesia saat ini. Sehingga peningkatan *flag state administrator*

Indonesia perlu terus dilakukan agar Indonesia tetap berada *white list* Tokyo MoU hingga tahun-tahun mendatang.

Konsep *black, grey* dan *white list* Tokyo MoU membuat negara-negara anggota Tokyo MoU menyadari bahwa setiap negara harus benar-benar memperhatikan performa kapal berbendera ataupun yang terdaftar di negaranya sebelum melakukan pelayaran ke luar negeri. Setiap kapal yang berlayar ke luar negeri dan berlabuh pada pelabuhan negara tujuan, maka PSCO akan melakukan inspeksi pada kapal. Pemeriksaan yang dilakukan oleh PSCO didasarkan atas *Resolution A.1138(31) about procedures for Port State Control, 2019*. Berdasarkan ketentuan konvensi, setiap PSCO berhak untuk melakukan pemeriksaan terhadap kapal asing yang berlabuh di negaranya.

In the pursuance of control procedures under the relevant conventions, which, for instance, may arise from information given to a port State regarding a ship, a PSCO may proceed to the ship and, before boarding, gain, from its appearance in the water, an impression of its standard of maintenance from such items as the condition of its paintwork, corrosion or pitting or unrepaired damage. On boarding and introduction to the master or the responsible ship's officer, the PSCO should examine the ship's relevant certificates and documents required by the relevant conventions, as listed in appendix 12, part A. PSCOs should note the following:

- a) *certificates may be in hard copy or electronic form;*
- b) *where the ship relies upon electronic certificates:*
 - 1) *the certificates and website used to access them should conform with the Guidelines for the use of electronic certificates (FAL.5/Circ.39/Rev.2 and Corr.1);*
 - 2) *specific verification instructions are to be available on the ship; and*
 - 3) *viewing such certificates on a computer is considered as meeting the requirement that certificates be "on board";*
- c) *when examining International Tonnage Certificates, the PSCO should be guided by appendix 10; and*
- d) *when examining certificates or documentary evidence of seafarers issued in accordance with STCW 1978, the PSCO should be guided by appendix 11; the list of certificates or documentary evidence required under STCW 1978 is also found in table B-1/2 of the STCW Code.*

Ketika PSCO memeriksa kapal asing, maka setiap kapal diharuskan untuk memiliki sertifikat konvensi dan kapal tersebut berada di pelabuhan atau terminal lepas pantai di bawah yurisdiksi Negara pelabuhan, pemeriksaan tersebut harus dibatasi untuk memverifikasi bahwa ada sertifikat yang valid di atas kapal dan dokumentasi lain yang relevan. Setelah pemeriksaan sertifikat dan dokumen dilakukan, PSCO harus memeriksa kondisi kapal secara keseluruhan, termasuk peralatannya, *navigational bridge, forecastle, cargo holds/ areas*, ruang mesin dan pengaturan transfer pilot serta memverifikasi bahwa kekurangan yang belum terselesaikan dari inspeksi PSC sebelumnya telah diperbaiki.

Jika sertifikat yang disyaratkan oleh konvensi yang relevan valid dan kesan umum serta pengamatan visual PSCO di atas kapal menegaskan standar pemeliharaan yang baik, PSCO umumnya harus membatasi inspeksi pada kekurangan yang dilaporkan atau diamati, jika ada. Namun, jika PSCO dari kesan umum atau pengamatan di atas kapal memiliki alasan yang jelas untuk meyakini bahwa kapal, peralatannya atau awaknya secara substansial tidak memenuhi persyaratan, PSCO harus melanjutkan ke pemeriksaan yang lebih rinci. Kurangnya sertifikat yang sah seperti yang dipersyaratkan oleh konvensi yang relevan dapat menjamin penahanan kapal. Namun demikian, kapal-kapal yang mengibarkan bendera Negara-negara yang bukan merupakan Pihak pada suatu konvensi atau tidak menerapkan instrumen lain yang relevan tidak berhak membawa sertifikat yang disediakan oleh konvensi atau instrumen lain yang relevan. Oleh karena itu, tidak adanya sertifikat yang dipersyaratkan tidak dengan sendirinya menjadi alasan untuk menahan kapal-kapal ini; namun demikian, dalam menerapkan klausul "tidak ada perlakuan yang lebih menguntungkan", kepatuhan yang substansial terhadap ketentuan dan kriteria yang ditentukan dalam Prosedur ini harus disyaratkan sebelum kapal berlayar.

Certificate and Documentation merupakan faktor utama kapal niaga berbendera Indonesia didetensi pada negara tujuan. Hal ini dikarenakan

PSCO akan memeriksa sertifikat dan dokumen ketika kapal pertama kali berlabuh. Berdasarkan hasil pemeriksaan sertifikat dan dokumenlah nantinya PSCO akan menilai bahwa sebuah kapal yang berlabuh diperlukan inspeksi lebih lanjut atau tidak. Jika hasil dari penilaian ini negatif, dengan mempertimbangkan semua kekurangan yang ditemukan, kapal harus sangat dipertimbangkan untuk ditahan. Suatu kombinasi dari kekurangan-kekurangan yang sifatnya kurang serius dapat juga memerlukan penahanan kapal. Penahanan kapal merupakan sebuah masalah serius sehingga PSCO harus dapat memberikan laporan penahanan kepada *flag state* secara cukup rinci untuk membuat penilaian tentang beratnya kekurangan yang menyebabkan penahanan. PSCO juga harus mempertimbangkan untuk bekerja sama dengan perwakilan *Flag state administrator* atau RO yang bertanggung jawab untuk menerbitkan sertifikat yang relevan, dan berkonsultasi dengan mereka mengenai penerimaan proposal pemilik dan kemungkinan persyaratan tambahannya. Tanpa membatasi kebijaksanaan PSCO dengan cara apa pun, keterlibatan pihak lain dapat menghasilkan kapal yang lebih aman, menghindari argumen selanjutnya yang berkaitan dengan keadaan penahanan dan terbukti menguntungkan dalam kasus litigasi yang melibatkan "penundaan yang tidak semestinya".

Selain *Certificate and Documentation* faktor lainnya yang menyebabkan kapal Indonesia terdetensi adalah *Fire Safety Measures; Pollution Prevention; dan ISM Deficiencies*. Ketiga hal ini menjadi temuan terbesar berikutnya karena kondisi dan keadaan *Fire Safety Measures; Pollution Prevention; dan ISM Deficiencies* pada kapal dapat langsung terlihat sebelum PSCO melakukan inspeksi lebih lanjut. Indonesia telah mengadopsi resolusi IMO MSC.98(73) tentang Kode Internasional untuk Sistem Keselamatan Kebakaran (*International Code for Fire Safety Systems*) beserta amandemen-amandemennya untuk kapal-kapal niaga berbendera Indonesia yang memenuhi ketentuan Konvensi Internasional. Sehingga setiap kapal niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke

luar negeri harus dilengkapi sistem keselamatan kebakaran. Namun kelengkapan pada sistem keselamatan kebakaran tidak didukung dengan kesadaran dari perusahaan pelayaran, pemilik kapal atau awak kapal untuk melakukan pemeliharaan pada alat sistem keselamatan kebakaran. Sehingga kondisi dari sistem keselamatan kebakaran pada kapal sering ditemukan pada keadaan yang tidak baik, tidak sesuai dan tidak memadai.

ISM Deficiencies dan *Pollution Prevention* didasarkan pada IMO Resolution A.741(18) about International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (*International Safety Management (ISM) Code*). ISM Code merupakan Kode Manajemen Internasional untuk Pengoperasian Kapal yang Aman dan Pencegahan Polusi sebagaimana diadopsi oleh Majelis, yang kemudian dapat dijalankan oleh Organisasi. Tujuan kode ini adalah untuk memastikan keselamatan di laut, pencegahan kecelakaan yang menyebabkan cedera atau hilangnya nyawa, pencegahan kerusakan lingkungan terutama lingkungan laut dan pencegahan kerusakan properti. Penerapan *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* pada kapal niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri telah disesuaikan dengan konvensi internasional, tetapi komitmen perusahaan pelayaran, pemilik kapal dan awak kapal terhadap pengawasan penerapan ISM Code pada kapal masih belum berjalan dengan baik. Sehingga masih terdapat beberapa kapal niaga berbendera Indonesia yang berlayar ke luar negeri yang mengalami detensi pada pelabuhan negara tujuan.

Hal ini terbukti dengan masih terdapatnya kapal niaga berbendera Indonesia yang berlayar dengan performa di bawah standar ketentuan Tokyo MoU dan didetensi pada tahun 2021. Prestasi Indonesia dalam mendapatkan *white list* Tokyo MoU harus dapat dipertahankan dengan menjadikan data-data temuan pada kapal niaga berbendera Indonesia sebagai bahan evaluasi terhadap sistem pemeriksaan kapal niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri. Perusahaan pelayaran dan pemilik kapal juga harus melakukan *self assessment* secara

berkala terhadap kapalnya sendiri sebelum melakukan pelayaran secara internasional. Oleh sebab itu untuk meminimalisir detensi yang disebabkan oleh empat faktor di atas, diperlukan upaya lebih baik dari peran *flag state administrator*, RO dan perusahaan pelayaran serta pemilik kapal dalam melakukan perbaikan performa kapal niaga berbendera Indonesia.

c. **Diplomasi Indonesia pada Dunia Pelayaran Internasional**

International Maritime Organization (IMO) merupakan badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa yang didirikan pada tahun 1948 dan bertanggungjawab pada keselamatan dan keamanan aktivitas pelayaran serta pencegahan polusi di laut oleh kapal (Hutagalung 2019). Indonesia resmi menjadi bagian dari negara anggota IMO pada tahun 1961 dan hal ini menjadikan Indonesia memiliki kewajiban untuk berpartisipasi aktif dalam berbagai kegiatan yang diselenggarakan oleh IMO. Indonesia turut aktif untuk berpartisipasi memberikan perhatian dan dedikasi dalam mempromosikan pengembangan kerja sama internasional dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk dalam bidang perlindungan lingkungan laut. Indonesia telah melaksanakan kerja sama dengan IMO dalam melaksanakan tanggung jawab untuk menjaga keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan hidup. Hal ini selaras dengan Agenda Prioritas “Nawa Cita” pemerintahan Presiden Joko Widodo yaitu mengedepankan politik luar negeri Indonesia yang mencerminkan identitas negara kepulauan yang diwujudkan melalui diplomasi maritim.

Selama beberapa periode sejak 1973, Indonesia terpilih menjadi Dewan IMO Kategori C hingga saat ini pada periode 2020-2021, Indonesia kembali terpilih menjadi anggota Dewan IMO Kategori C dalam sidang IMO *Assembly* pada tanggal 29 November 2019 di London, Inggris. Indonesia juga terpilih menjadi *External Auditor* IMO. Kategori C berjumlah 20 negara yang tidak termasuk dari bagian Kategori A dan B. Kategori C merupakan perwakilan dari negara-negara yang mempunyai kepentingan khusus dalam transportasi laut atau navigasi dan mencerminkan pembagian

perwakilan yang adil secara geografis. Kategori C terdiri dari Bahama, Belgia, Chili, Siprus, Denmark, Mesir, Indonesia, Jamaika, Kenya, Kuwait, Malaysia, Malta, Meksiko, Maroko, Peru, Filipina, Singapura, Afrika Selatan, Thailand, dan Turki (www.imo.org, 2021).

Masuknya Indonesia sebagai Dewan IMO Kategori C menunjukkan bahwa Indonesia memiliki eksistensi pada sektor maritim Internasional yang selaras dengan kondisi geografis yang dimiliki Indonesia, yaitu terletak pada posisi yang sangat strategis pada alur pelayaran internasional. Dewan adalah Organ Eksekutif IMO dan bertanggung jawab di bawah Majelis untuk mengawasi pekerjaan Organisasi. Di antara sesi-sesi Majelis, Dewan menjalankan semua fungsi Majelis, kecuali fungsi membuat rekomendasi kepada Pemerintah tentang keselamatan maritim dan pencegahan polusi yang disediakan untuk Majelis oleh Pasal 15(j) Konvensi. Menjadi Dewan IMO Kategori C menunjukkan bahwa Indonesia memiliki posisi tawar yang tinggi dan fungsi penting serta strategis dalam banyak hal di bidang transportasi laut.

Indonesia secara konsisten dapat melaksanakan kebijakan politik luar negeri yang bebas dan aktif dan jati dirinya sebagai negara maritim untuk mewujudkan tatanan dunia yang semakin baik, serta memperjuangkan kepentingan nasional. Dalam hal ini, partisipasi aktif Indonesia di dalam IMO merupakan upaya penguatan kebijakan politik luar negeri Indonesia yang dilandasi pada kepentingan nasional dan jati diri sebagai negara maritim. Menjadi Dewan IMO Kategori C menjadikan Indonesia memiliki tanggung jawab untuk menjaga keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan hidup. Sehingga Indonesia pada tatanan regional maupun multilateral, Indonesia selalu mengedepankan bagaimana kontribusi Indonesia pada dunia maritim, salah satunya dengan peningkatan standar-standar internasional dalam bidang kemaritiman baik terkait PSC maupun ketentuan di bawah IMO lainnya.

Sejalan dengan Visi PMD maka posisi Indonesia pada IMO tidak menjadi relevan ketika Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di

dunia memiliki beberapa kendala dalam mengelola performa kapal niaga berbendera Indonesia. Performa kapal niaga berbendera Indonesia masuk dalam *black list* Tokyo MoU sejak 1993 hingga 2018, kemudian masuk dalam kategori *grey list* pada 2019 dan menjadi bagian dari kategori *white list* pada 2021. Masuknya Indonesia pada *white list* Tokyo MoU menunjukkan bahwa Indonesia mampu memastikan keselamatan pelayarannya. Apabila dunia internasional melihat keseriusan Indonesia dalam mendapatkan *white list* Tokyo MoU, maka kepercayaan dunia internasional dalam menggunakan kapal niaga berbendera Indonesia mulai kembali terbangun. Oleh sebab itu, pada tahun 2016 Indonesia mulai fokus dalam meningkatkan performa kapal berbendera Indonesia di kawasan Asia-Pasifik berdasarkan Tokyo MoU.

Perbaikan performa kapal berbendera Indonesia dan visi Poros Maritim Dunia perlahan-lahan menjadi relevan ketika peran aktifnya sebagai anggota Dewan IMO, membuat Indonesia berkewajiban untuk menempatkan keselamatan sebagai prioritas utama dalam kegiatan pelayaran Indonesia. Oleh sebab itu penting bagi Indonesia untuk dapat menjaga performa kapal berbendera miliknya agar tetap memenuhi standar pelayaran internasional sehingga tercipta keselamatan dan keamanan pelayaran internasional. Salah satu cara Indonesia untuk konsistensi dalam menjaga performa kapal berbenderanya adalah dengan bergabung pada PSC Regional kawasan Asia-Pasifik pada tahun 1993 hingga saat ini. Selain itu Indonesia juga dapat membangun berbagai kerjasama regional dan internasional dalam mengembangkan sistem pengawasan dan inspeksi kapal berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri. Kerjasama yang dibentuk oleh Indonesia diharapkan dapat membantu Indonesia dalam menjaga *white list* Tokyo MoU status yang telah didapatkan oleh Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa Indonesia memiliki keseriusan dalam meningkatkan performa kapal niaga berbendera Indonesia yang berlayar ke luar negeri.

4.1.2 Gambaran Umum Subjek Penelitian

Sub-bab gambaran umum subjek penelitian akan menjelaskan secara spesifik terkait subjek penelitian yang dijadikan sebagai sumber data atau sumber informasi oleh peneliti untuk penelitian yang akan dilakukan. Subjek penelitian akan memberikan informasi secara mendalam yang dibutuhkan peneliti. Regulator dalam penelitian ini adalah Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Kementerian Koordinator Maritim dan Investasi, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. Sedangkan Operator pada penelitian ini adalah PT. Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), *Indonesian National Shipowners Association* (INSA) serta Pengamat atau Akademisi berasal dari dosen-dosen pada bidang perkapalan.

Tabel 4.3 Subjek Penelitian

| No | Nama | Jabatan dan Instansi | Keterangan | Kategori |
|----|----------------------------------|---|---|-----------|
| 1 | Okto Irianto | Staf Ahli Bidang Hukum Laut Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi | Bertugas untuk memberikan rekomendasi terhadap isu-isu strategis kepada Menteri Koordinator sesuai keahliannya, salah satunya adalah melakukan telaah/rancangan kebijakan kapal niaga berbendera Indonesia. | Regulator |
| 2 | Blandina Pella | Fungsional Diplomat Pertama, Direktorat Hukum dan Perjanjian Kewilayahan, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia | Terlibat dalam beberapa kerjasama regional dan internasional termasuk diplomasi maritim. Lulusan Fakultas Hukum Universitas Padjajaran dan Magister Hukum The University of Edinburgh. | |
| 3 | Febriyanti, S.E., M.M., M.Mar | Penilik Nautis, Teknis dan Radio Kapal, Direktorat Perkapalan Dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia | Mewakili Ditkapel sebagai <i>flag state</i> dan terlibat dalam berbagai kegiatan seputar Tokyo MoU di Indonesia. | |

| No | Nama | Jabatan dan Instansi | Keterangan | Kategori |
|----|--------------------------------------|--|---|----------|
| 4 | Capt. Putri Novalia Melani M. Mar | PSCO, Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia | Bertugas melakukan pemeriksaan pada kapal berbendera asing dan bertugas sebagai Pemeriksa pada kantor pusat KPLP. | |
| 5 | Dr. Ir. Rudyanto | Direktur Utama PT. Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) | Bertugas sebagai RO yang ditunjuk negara dalam melakukan survei dan sertifikasi kapal niaga berbendera Indonesia. | Operator |
| 6 | Arief Budi Permana | Kepala Departemen Operasi Klasifikasi PT. Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) | Melakukan pengawasan terhadap kegiatan survei dan penerbitan sertifikat sesuai dengan berbagai konvensi dan kode maritim internasional pada kapal niaga berbendera Indonesia. | |
| 7 | Totok Achmad Sugiharso | Kepala Divisi Statutoria PT. Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) | Divisi Statutoria bertugas untuk melakukan survei dan penerbitan sertifikat sesuai dengan berbagai konvensi dan kode maritim internasional. | |

| No | Nama | Jabatan dan Instansi | Keterangan | Kategori |
|----|--------------------------------|--|---|-----------|
| 8 | Capt. Otto K.M Caloh | Sekretaris I <i>Indonesian National Shipowners Association (INSA)</i> | Mewakili perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam kegiatan Tokyo MoU yang diadakan di Indonesia dan menjadi media penghubung antara Pemerintah dengan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal. | |
| 9 | Hutakemri Ali Samad | Sekretaris II <i>Indonesian National Shipowners Association (INSA)</i> | Mewakili perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam kegiatan Tokyo MoU yang diadakan di Indonesia dan menjadi media penghubung antara Pemerintah dengan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal. | |
| 10 | Syafiuddin | Kepala Cabang Pratama Bitung PT. Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) | Melakukan penelitian terkait Tokyo MoU pada tahun 2014 dan menjalankan tugas untuk melakukan pengawasan pemeriksaan kapal pada kantor cabang BKI Bitung. | |
| 11 | Prof. Dr. Ir. Sunaryo, M.Sc | Guru Besar Teknik Perkapalan, Universitas Indonesia | Melakukan berbagai penelitian terkait armada pelayaran Indonesia dan turut aktif sebagai Komite Teknik pada BKI | Akademisi |

Sumber: Data diolah oleh peneliti, 2022

4.2 Hasil Pengumpulan Data

Sumber data primer pada penelitian ini berasal dari kegiatan wawancara (*in depth interview*) bersama beberapa informan yang dianggap berpotensi dalam memberikan informasi yang relevan. Data yang dikumpulkan berupa hasil wawancara yang belum dilakukan analisis data terhadap temuan-temuan pada saat dilakukan wawancara. Kemudian pada data sekunder, peneliti akan menggunakan studi kepustakaan sebagai data pendukung dari data primer yang isinya menyangkut tentang masalah yang bersangkutan dengan penelitian yang dikaji oleh peneliti. Berikut merupakan tabulasi wawancara bersama informan yang telah dilakukan oleh peneliti:

Tabel 4.4 Tabulasi Wawancara Informan

| No | Nama, Pangkat dan Gelar | Jabatan | Instansi | Hari dan Tanggal | Durasi | Lokasi |
|----|-----------------------------------|---|--|--------------------------|----------|--------------|
| 1 | Okto Irianto | Staf Ahli Bidang Hukum Laut | Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi | Selasa, 30 November 2021 | 70 Menit | Zoom Meeting |
| 2 | Blandina Pella | Fungsional Diplomat Pertama | Direktorat Hukum dan Perjanjian Kewilayahan, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia | Kamis, 02 Desember 2021 | 45 Menit | Zoom Meeting |
| 3 | Febriyanti, S.E., M.M., M.Mar | Penilik Nautis, Teknis dan Radio Kapal | Direktorat Perkapalan Dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia | Jumat, 07 Januari 2022 | 30 Menit | Zoom Meeting |
| 4 | Capt. Putri Novalia Melani M. Mar | <i>Port State Control Officer</i> Pusat | Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia | Selasa, 16 November 2021 | 50 Menit | Zoom Meeting |
| 5 | Dr. Ir. Rudiyanto | Direktur Utama | PT. Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) | Senin, 01 November 2021 | 50 Menit | Zoom Meeting |
| 6 | Arief Budi Permana | Kepala Departemen | PT. Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) | Senin, 15 November 2021 | 60 Menit | Zoom Meeting |

| No | Nama, Pangkat dan Gelar | Jabatan | Instansi | Hari dan Tanggal | Durasi | Lokasi |
|----|-----------------------------|---|--|--------------------------|----------|--------------|
| | | Operasi Klasifikasi | | | | |
| 7 | Totok Achmad Sugiharso | Kepala Divisi Statutoria | PT. Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) | Selasa, 02 November 2021 | 45 Menit | Zoom Meeting |
| 8 | Capt. Otto K.M Caloh | Sekretaris I <i>Indonesian National Shipowners Association (INSA)</i> | <i>Indonesian National Shipowners Association (INSA)</i> | Rabu, 08 Desember 2021 | 80 Menit | Zoom Meeting |
| 9 | Hutakemri Ali Samad | Sekretaris II <i>Indonesian National Shipowners Association (INSA)</i> | <i>Indonesian National Shipowners Association (INSA)</i> | Rabu, 08 Desember 2021 | 80 Menit | Zoom Meeting |
| 10 | Syafiuddin | Kepala Cabang Pratama Bitung | PT. Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) | Rabu, 05 Januari 2022 | 45 Menit | Zoom Meeting |
| 11 | Prof. Dr. Ir. Sunaryo, M.Sc | Guru Besar Teknik Perkapalan | Universitas Indonesia | Senin, 06 Desember 2021 | 90 menit | Zoom Meeting |

Sumber: Data diolah oleh peneliti, 2022

Berdasarkan subjek penelitian, hasil pengumpulan data didasarkan atas peran dari masing-masing informan dalam penelitian ini, baik sebagai regulator, operator dan pengamat. Klasifikasi hasil penelitian ditujukan untuk membantu dan memudahkan peneliti dalam mengetahui peran dan tanggung jawab dari masing-masing informan sehingga analisis data dapat dilakukan lebih spesifik dan tepat. Berikut merupakan data yang telah diperoleh peneliti dari para informan:

4.2.1 Peningkatan Peran Pemerintah Indonesia sebagai *flag state administrator* untuk kelengkapan administrasi kapal-kapal niaga berbendera Indonesia

Peningkatan peran *flag state administrator* dalam melakukan perbaikan sistem administrasi kapal niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri diperlukan untuk meminimalisir potensi dilakukannya pemeriksaan lebih mendalam pada kapal niaga berbendera Indonesia. Berdasarkan kesepakatan pada Tokyo MoU dijelaskan bahwa *certificate and documentation* merupakan hal yang pertama kali diperiksa pada saat kapal berlabuh di negara tujuan. Pemeriksaan terhadap kelengkapan administrasi bertujuan untuk memastikan bahwa kondisi kapal berdasarkan *certificate and documentation* yang dimiliki kapal telah sesuai dengan kondisi kapal yang sebenarnya.

Berdasarkan *Annual Report* yang dikeluarkan Tokyo MoU setiap tahunnya, *certificate and documentation* merupakan salah satu temuan utama yang menyebabkan kapal terdetensi pada pelabuhan negara tujuan. Oleh sebab itu, *flag state administrator* sebagai pihak yang berperan dalam sistem administratif pada pelayaran di sebuah negara harus dapat memastikan bahwa *certificate and documentation* yang dimiliki oleh kapal berbendera yang dimiliki atau terdaftar di negaranya telah memenuhi standar pelayaran internasional. *Certificate and documentation* merupakan temuan utama yang menyebabkan kapal niaga berbendera Indonesia terdetensi di wilayah negara anggota Tokyo MoU. Sehingga untuk

meminimalisir terjadinya detensi dengan penyebab yang sama dan untuk mempertahankan status *white list* yang akan diperoleh maka diperlukan perbaikan sistem administrasi kapal niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri.

a. Data dari Instrumen Regulator

Instrumen regulator pada penelitian ini adalah Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Kemenko Marves) dan Kementerian Luar Negeri (Kemlu). Kemenhub berperan dalam menentukan kebijakan kontrol performa kapal niaga berbendera Indonesia. Kemenko Marves bertugas mengkoordinasikan kebijakan, implementasi kebijakan dan evaluasi kebijakan yang telah diterapkan. Sedangkan Kemlu sebagai pihak yang berperan aktif di IMO dan memastikan penguatan kerjasama internasional.

Hasil wawancara peneliti bersama regulator yaitu Kemenhub dalam hal ini adalah Ditkapel dan KPLP menyatakan bahwa setiap tahunnya Tokyo MoU akan mengeluarkan *Annual Report* yang memuat temuan utama yang menyebabkan kapal berbendera terdetensi. Pada tahun 2020 temuan utama yang menyebabkan kapal niaga berbendera Indonesia terdetensi pada pelabuhan negara anggota Tokyo MoU yaitu *Certificate and Documentation*. Hasil wawancara peneliti bersama KPLP menjelaskan bahwa sesuai dengan *Resolution A.1138(31)* tentang *Procedures for Port State Control, 2019*, terdapat beberapa tahapan pemeriksaan. Pemeriksaan awal dilakukan dengan inspeksi terhadap kepatuhan terhadap Konvensi dan peraturan terkait. Setelah pemeriksaan awal, jika PSCO merasa perlu dilakukan pemeriksaan lebih lanjut maka kemudian dilakukan pemeriksaan terhadap kondisi kapal secara keseluruhan, termasuk kebersihan kapal, termasuk ruang mesin dan akomodasi. Pada pemeriksaan *certificate and documentation* terdapat 3 hal yang akan diperiksa, yaitu:

- *Certificate of Competency (CoC)* atau sertifikat kompetensi adalah sertifikat yang diterbitkan dan disahkan untuk nakhoda, perwira dan operator radio *Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)* sesuai dengan ketentuan bab II, III, IV atau VII STCW 1978 dan memberikan hak kepada pemegangnya yang sah untuk menjabat dalam kapasitas dan melakukan fungsi yang terlibat pada tingkat tanggung jawab yang ditentukan di dalamnya.
- *Certificate of Proficiency (CoP)* atau sertifikat keahlian yaitu sertifikat, selain sertifikat kompetensi yang dikeluarkan untuk pelaut, yang menyatakan bahwa persyaratan pelatihan, kompetensi, atau layanan pelayaran yang relevan dalam STCW 1978 telah dipenuhi.
- *Minimum Safe Manning Document (MSMD)* atau bukti dokumentasi selain Sertifikat Kompetensi atau Sertifikat Keahlian, yang digunakan untuk menetapkan bahwa persyaratan yang relevan dari STCW 1978, sebagaimana telah diubah, telah dipenuhi. Satu-satunya bukti dokumenter yang dipersyaratkan berdasarkan STCW 1978, sebagaimana telah diubah, dikeluarkan untuk personel yang memenuhi persyaratan minimum wajib untuk pelatihan dan kualifikasi nakhoda, perwira, peringkat dan personel lain di kapal penumpang (peraturan V/2)

Selama verifikasi sertifikat dan dokumen pelaut, PSCO harus memastikan bahwa sertifikat dan dokumen tersebut dapat diterapkan pada karakteristik kapal, operasi dan posisi mereka di atas kapal. Berdasarkan *Resolution A.1138(31)* tentang *Procedures for Port State Control, 2019*, pemeriksaan *certificate and documentation* dibatasi pada CoC, CoP dan bukti dokumentasi sesuai dengan bab II, III, IV, V, VI dan VII dari STCW 1978. Temuan dari KPLP disebutkan bahwa apabila negara tujuan dan negara bendera kapal memiliki perbedaan konvensi yang diratifikasi di luar dari instrument relevan yang dikeluarkan oleh Tokyo MoU terkait *certificate and documentation* maka negara bendera memiliki dispensasi yang sah jika tidak menerapkan aturan tersebut pada kapal miliknya. Namun jika kedua

negara memiliki ratifikasi yang sama di luar instrument relevan Tokyo MoU maka negara tujuan dapat mengajukan permohonan kepada *flag state administrator* untuk melakukan pemeriksaan.

Certificate and documentation merupakan bukti bahwa sebuah kapal telah memiliki awak kapal yang berhasil menyelesaikan semua pelatihan yang dipersyaratkan dan bahwa standar kompetensi yang dipersyaratkan telah tercapai. Temuan dari Ditkapel menjelaskan bahwa Ditkapel sangat terbuka atas masukan untuk perbaikan-perbaikan terkait administrasi dalam rangka meminimalisir potensi detensi pada kapal niaga berbendera Indonesia dan terus melakukan perbaikan untuk mempertahankan *white list* Tokyo MoU yang akan diperoleh.

Berdasarkan hasil wawancara bersama KPLP dijelaskan bahwa perbaikan yang dibutuhkan saat ini adalah sistem penerbitan *paperless certificate and documentation*.

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi membuat beberapa negara mulai menerapkan sistem tanpa kertas dan menggunakan *barcode* atau kode batang pada sistem mereka, sehingga risiko kerusakan pada *certificate and documentation* berkurang dan sistem penerbitan serta pemeriksaan dapat berlangsung lebih cepat. KPLP mengaharapkan Indonesia mampu membentuk sistem penerbitan *certificate and documentation* yang terintegrasi secara langsung dan terpadu untuk memudahkan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam melakukan pengurusan administrasi terkait kapal (Hasil wawancara bersama Capt. Putri Novalia Melani pada 16 November 2021).

b. Data dari instrument Operator

Instrument operator pada penelitian ini adalah PT. Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) sebagai *Recognized Organization (RO)* yang ditunjuk *flag state administrator* untuk melakukan survei dan sertifikasi statutoria pada kapal niaga berbendera Indonesia. Operator selanjutnya adalah *Indonesian National Shipowners Association (INSA)* sebagai pihak yang mewakili pemilik kapal dan perusahaan pelayaran dalam menjalankan aturan yang telah ditetapkan oleh Regulator. *Flag state administrator* dapat

mempercayakan inspeksi dan survei kepada organisasi yang diakui atau *Recognized Organization (RO)*.

Hasil temuan dari BKI dijelaskan bahwa Kapal pada umumnya memiliki dua sertifikat yaitu sertifikat Klas dan Sertifikat Statutoria.

Sertifikat Statutoria dikeluarkan oleh negara yang bersangkutan, di Indonesia otorisasi sertifikat statutoria diberikan kepada BKI. RO (BKI) bertugas memastikan bahwa semua aturan-aturan yang dianut sebuah kapal memenuhi persyaratan yang dituang di dalam sebuah konvensi internasional. Sehingga saat kapal berlayar keluar negeri dan diperiksa oleh PSCO maka kondisi kapal telah memenuhi standar konvensi internasional. Artinya sertifikat yang dikeluarkan oleh BKI atas nama *flag state*, telah sesuai dengan kondisi kapal dan konvensi internasional. Bila ditemukan tidak sesuai, maka dapat dikatakan sebagai defisiensi atau paling berat akan didetensi. Kapal yang didetensi atau ditahan disebabkan adanya temuan terhadap kekurangan-kekurangan yang bersifat major yang dapat mempengaruhi keselamatan kapal (Hasil wawancara bersama Totok Achmad pada tanggal 2 November 2021).

Hasil wawancara bersama BKI dijelaskan bahwa *Certificate and documentations* merupakan temuan utama yang menyebabkan kapal terdetensi, hal ini didasarkan atas *section 3 Inspection Procedures, Rectification and Detention Tokyo MoU* yaitu:

In implementing this Memorandum, the Authorities will carry out inspections, which will consist of at least a visit on board a ship in order to check the certificates and documents, and furthermore satisfy themselves that the crew and the overall condition of the ship, its equipment, machinery spaces and accommodation, and hygienic conditions on board, meets the provisions of the relevant instruments. In the absence of valid certificates, or if there are clear grounds for believing that the crew or the condition of the ship or its equipment does not substantially meet the requirements of a relevant instrument, or the master or crew are not familiar with essential shipboard procedure relating to the safety of ships or the prevention of pollution, a more detailed inspection will be carried out. Inspections will be carried out in accordance with the Manual.

Pemeriksaan awal dilakukan pada kelengkapan *certificates and documents*, jika ditemukan bahwa *certificates and documents* tidak sesuai dengan kondisi atau performa kapal maka PSCO akan melakukan inspeksi lebih lanjut pada kapal. Temuan dari BKI dikatakan bahwa temuan *certificates and documents* pada kapal umumnya tidak bersifat *major*.

Beberapa contoh temuan pada *certificates and documents* adalah habisnya masa berlaku sertifikat, tidak adanya benda yang tercantum pada sertifikat atau dokumen di atas kapal, tidak terbawanya sertifikat atau dokumen tertentu, tidak lengkapnya sertifikat atau dokumen, dll. Sehingga secara garis besar temuan pada *certificates and documents* bersifat tidak riskan.

Temuan dari BKI dikatakan bahwa untuk membantu *flag state* dalam meminimalisir kemungkinan terjadinya detensi yang disebabkan oleh *certificates and documents* pada kapal niaga berbendera Indonesia adalah dengan melakukan pemeriksaan sebelum kapal niaga berbendera Indonesia berlayar ke luar negeri. Kemudian BKI juga menerapkan sistem pemeriksaan *Certificate and documentations* melalui *checklist* yang telah disesuaikan dengan ketentuan Tokyo MoU. *Checklist* dibentuk untuk meminimalisir adanya perbedaan pandangan antara satu surveyor dengan surveyor lainnya. Sehingga setelah kapal niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri telah diperiksa oleh BKI, kapal tersebut kemudian dapat mengajukan permohonan pra pemeriksaan kepada kantor syahbandar yang menjadi pelabuhan terakhir sebelum kapal tersebut berlayar ke luar negeri. Setelah mengajukan permohonan maka kapal dapat menjalani pra pemeriksaan yang dilakukan oleh *Marine Inspector* bersama PSCO untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan bersama Syafiuddin, ditemukan bahwa penerbitan *certificate and documentation* dilakukan secara dua tahap yaitu tahap pertama dalam penerbitan *certificate and documentation* sementara oleh BKI dan kemudian penerbitan *certificate and documentation* tetap oleh Ditkapel.

BKI merupakan *Recognized organization* (RO) atau organisasi yang diakui dalam hal ini yang diberikan pelimpahan wewenang dari pemerintah Indonesia untuk melaksanakan tugas-tugas pemeriksaan fungsi keselamatan kapal baik konstruksi, mesin, dan sebagainya. Pada pelaksanaannya, terdapat beberapa item yang bersifat Sepenuhnya (full) dan sebagian (parsial). Sehingga terkadang pemeriksaan gabungan dilakukan antara BKI dan Pemerintah. Sertifikat bersifat permanen diterbitkan oleh Pemerintah dan parsial oleh BKI. Sistem penerbitan sertifikat dan dokumen tidak berada pada satu tempat saja,

BKI hanya berwenang untuk melakukan pemeriksaan terhadap 3 kategori kelaiaklautan kapal yaitu lambung, mesin, *load lines* dan statutory. Sedangkan 5 item lainnya masih berada di *flag state* dan syahbandar. Sehingga hal ini menjadi salah satu kendala yang dihadapi oleh perusahaan pelayaran dan pemilik kapal karena harus melakukan pemeriksaan pada dua tempat. Terlebih sertifikat dan dokumen yang dikeluarkan pada BKI adalah parsial, sehingga kemudian perusahaan pelayaran dan pemilik kapal harus mengajukan permohonan kembali kepada Pemerintah atau syahbandar untuk mendapatkan sertifikat permanen. Karena bila BKI tidak mengeluarkan sertifikat parsial, maka sertifikat permanen oleh Pemerintah tidak dapat diterbitkan. (Hasil wawancara bersama Syafiuddin pada tanggal 5 Januari 2022)

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dijelaskan bahwa pemenuhan *certificate and documentation* akan berjalan lebih baik jika sistem administrasi penerbitan *certificate and documentation* lebih terarah dan berada pada satu kewenangan K/L. Perbedaan K/L yang menerbitkan *certificate and documentation* kapal juga menjadikan kesulitan bagi perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam mengurus detensi yang disebabkan oleh *certificate and documentation* karena harus koordinasi dengan K/L yang berbeda. Sehingga penerbitan *certificate and documentation* diharapkan dapat dilakukan pada satu K/L bersifat tetap dan pemeriksaan tetap dapat dilakukan dua kali baik pemeriksaan pada Klas maupun pada kantor syahbandar terakhir sebelum kapal berlayar ke luar negeri.

4.2.2 Peningkatan kepatuhan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal niaga Indonesia terkait *Fire Safety Measures*, *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention*

- a) Perbaikan sistem *Fire Safety Measures* pada kapal niaga berbendera Indonesia yang berlayar ke luar negeri dapat dilakukan melalui peningkatan kepatuhan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal agar dapat memitigasi risiko dan melakukan pengendalian kebakaran pada kapal. *Fire safety measures* menjadi salah satu temuan utama yang menyebabkan kapal didetensi. Hal ini dikarenakan *fire safety measures* dapat secara

mudah untuk dilihat dari luar kapal ketika PSCO melakukan pemeriksaan. Detensi yang disebabkan oleh *fire safety measures* pada kapal biasanya berupa tidak tersedianya sistem keselamatan kebakaran yang sesuai jenis kapal, kondisi sistem keselamatan kebakaran yang tidak layak, habisnya masa berlaku peralatan sistem keselamatan kebakaran, jalur evakuasi, dll.

1) Data dari instrument regulator

Instrumen regulator pada penelitian ini adalah Direktorat Perkapalan dan Kepelautan bersama Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Hasil wawancara peneliti bersama regulator yaitu Ditkapel dan KPLP menyatakan bahwa Indonesia telah menerapkan resolusi IMO MSC.98(73) tentang Kode Internasional untuk Sistem Keselamatan Kebakaran (*International Code for Fire Safety Systems*) beserta amandemen-amandemennya melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/20/DJPL_12 tentang Pemberlakuan Kode Internasional untuk Sistem Keselamatan Kebakaran (*International Code for Fire Safety Systems*) untuk kapal-kapal niaga berbendera Indonesia yang memenuhi ketentuan Konvensi Internasional.

Sehingga secara sederhana setiap kapal yang akan melakukan pelayaran secara internasional harus memenuhi standar konvensi internasional. Kehadiran Tokyo MoU merupakan media untuk mempermudah penerapan aturan IMO oleh setiap negara pada kawasan tertentu. Oleh sebab itu jika sebuah negara telah memenuhi ketentuan IMO maka negara tersebut juga telah memenuhi standar keselamatan dan keamanan pelayaran berdasarkan Tokyo MoU. Hasil wawancara bersama KPLP dan Ditkapel dijelaskan bahwa saat ini fasilitas

dan SDM yang dimiliki Indonesia untuk melakukan pemeriksaan *fire safety measures* pada kapal niaga berbendera Indonesia masih perlu diperhatikan lebih lanjut baik dari segi kuantitas dan kualitas.

Pembinaan dan pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan teknis keselamatan kapal-kapal niaga berbendera Indonesia dilaksanakan sesuai ketentuan konvensi dan ketentuan peraturan perundang-undangan oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Setiap kapal niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri akan diperiksa secara keseluruhan pada kantor syahbandar terakhir termasuk kelengkapan pada *fire safety measures*. Kapten bersama awak kapal juga harus memiliki sertifikasi dalam melakukan pengendalian kebakaran pada kapal.

Ditkapel dan KPLP menyatakan bahwa kesadaran perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam pemenuhan standar keselamatan dan keamanan pelayaran internasional masih perlu ditingkatkan. *Flag state* terus melakukan edukasi kepada seluruh perusahaan pelayaran dan pemilik kapal untuk dapat meningkatkan perhatian pada kondisi atau performa kapal yang dimiliki sebelum melakukan pelayaran ke luar negeri. Karena tanpa adanya keinginan dan kesadaran yang lebih baik dari perusahaan pelayaran dan pemilik kapal maka seluruh anjuran dan informasi yang telah diberikan oleh Pemerintah tidak berjalan secara baik. Sehingga perlu dijalin kerjasama yang lebih baik antara K/L dan perusahaan pelayaran maupun pemilik kapal dalam menerapkan konvensi internasional pada kapal yang dimiliki.

2) Data dari instrument operator

Instrumen operator pada penelitian ini adalah *Indonesian National Shipowners Association* (INSA). INSA adalah sebuah organisasi sebagai wadah para pengusaha pelayaran yang didirikan pada tahun 1967 dan dikukuhkan melalui surat Keputusan Menteri Maritim No. DP.10/7/9 tanggal 6 September 1967. INSA hadir sebagai satu-satunya perkumpulan atau organisasi perusahaan pelayaran yang diakui oleh Pemerintah. Kehadiran INSA kemudian kembali diperkuat dan dikukuhkan melalui surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KP. 8/AL.308/Phb-89 tanggal 28 Oktober 1989. Keberadaan INSA dalam membantu Indonesia untuk mendapatkan *white list* Tokyo MoU adalah sebagai titik tengah antara Pemerintah dan Perusahaan pelayaran maupun pemilik kapal.

INSA menyatakan bahwa kesadaran perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam memperhatikan kondisi dari peralatan pencegahan dan pengendalian kebakaran pada kapal masih belum baik. Kemudian kurangnya pengaplikasian *Fire Safety Control Plan* secara nyata serta posisi alat sistem keselamatan kebakaran tidak berada pada posisi yang seharusnya.

Sehingga kesadaran ABK dan pemilik kapal terhadap *fire safety measures* harus diperbaiki. Sebenarnya pemenuhan terhadap standar keselamatan dan keamanan pelayaran menurut Tokyo MoU tidak sulit dipenuhi, namun kesadaran untuk memperhatikan kondisi dan perawatan peralatan yang menyebabkan seringnya terjadi detensi pada kapal. (Hasil wawancara bersama Capt. Otto K.M Caloh pada tanggal 8 Desember 2021)

Hasil wawancara bersama INSA juga menjelaskan bahwa INSA akan terus berusaha untuk membantu pemerintah dalam meningkatkan kepatuhan dan kesadaran perusahaan pelayaran dan pemilik kapal, namun Pemerintah juga harus dapat memperhatikan kesulitan-kesulitan yang dialami oleh

perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam memenuhi seluruh aturan perundang-undangan yang ada. Perlu dilakukan upaya perbaikan pada sistem pemeriksaan berkala. Ketika kapal dirancang dan dibentuk maka secara tidak langsung kapal-kapal akan dirancang dan dibentuk sesuai dengan ketentuan konvensi internasional. Namun ketika kapal telah siap untuk berlayar perlu dilakukan pengawasan terhadap perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam melakukan pemeliharaan dan perawatan kondisi kapal sejak kapal siap untuk berlayar. Harusnya pemenuhan standar pada saat pembuatan kapal tetap diperhatikan ketika kapal telah selesai dibuat.

3) Data dari instrument pengamat

Pengamat dalam penelitian ini adalah Guru besar Teknik Perkapalan Universitas Indonesia. Berdasarkan wawancara yang dilakukan, ditemukan bahwa *fire safety measures* terdiri dari 3 aspek yang saling berkaitan yaitu aspek kapal, aspek manusia (*Human factor*) dan aspek manajemen. Prof. Sunaryo mengatakan bahwa kehadiran asas cabotage sangat berpengaruh terhadap kondisi sebuah kapal. Melalui asas ini, Pemerintah memberikan insentif kepada perusahaan pelayaran untuk dapat membeli kapal bekas dari luar negeri sehingga bea cukai/ importation tax-nya dibebaskan atau ditanggung oleh pemerintah, termasuk komponen kapal.

Penerapan asas ini bertujuan agar jumlah kapal niaga berbendera Indonesia semakin bertambah, namun akibatnya timbul perusahaan-perusahaan pelayaran yang awalnya bukan merupakan perusahaan pelayaran lalu memanfaatkan kondisi penerapan dari asas cabotage ini sehingga terdapat banyak kapal niaga berbendera Indonesia yang kondisinya kurang baik. Kemudian, munculnya perusahaan-perusahaan pelayaran yang baru dengan modal yang tidak cukup memadai, mengakibatkan asuransi yang digunakan merupakan asuransi dasar serta perawatan terhadap kapal

dilakukan sebatas persyaratan saja. (Hasil wawancara bersama Prof. Sunaryo pada tanggal 6 Desember 2021)

Prof. Sunaryo menyatakan bahwa pada aspek *human factor* atau aspek manusia, akan berkaitan dengan awak kapal dan manusia sebagai penumpang. Pada kapal niaga, perilaku awak kapal yang tidak memiliki kompetensi berkaitan dengan sedikitnya ilmu pengetahuan yang dikuasai terkait pencegahan maupun pengendalian bencana kebakaran pada kapal. Awak kapal yang tidak bersertifikat juga tidak memiliki kesadaran terhadap kondisi kesiapan kapal maupun cara merawat alat pencegahan kebakaran.

Pada survey yang pernah dilakukan oleh informan, ketika melakukan pemeriksaan kapal, ditemukan kondisi-kondisi yang tidak sesuai dengan fungsi dan kegunaan dari bagian kapal (Gambar terlampir). Kondisi kapal yang tidak terawat, tidak bersih dan tidak rapi akan sangat rentan dengan terjadinya risiko kebakaran pada kapal. Kemudian kurangnya kesadaran dan ilmu pengetahuan awak kapal terhadap prosedur keselamatan di kapal menyebabkan munculnya kepanikan ketika terjadi kebakaran pada kapal dan menyebabkan kurangnya pengetahuan untuk melakukan cara penyelamatan diri di kapal. (Hasil wawancara bersama Prof. Sunaryo pada tanggal 6 Desember 2021)



Gambar 4.5 Kondisi Sistem keselamatan Kebakaran Kapal

Sumber: Prof. Sunaryo

- b) Temuan utama lainnya pada kapal niaga berbendera Indonesia yang dideteksi pada wilayah Tokyo MoU adalah *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention*. Oleh sebab itu perlu dilakukan peningkatan kepatuhan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal terhadap penerapan *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* pada kapal yang dimiliki sehingga dapat menjamin keselamatan di laut, pencegahan kecelakaan pada awak kapal dan mencegah tercemarnya lingkungan laut.

1) Data dari instrument Regulator

Instrumen regulator pada penelitian ini adalah Direktorat Perkapalan dan Kepelautan bersama Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Hasil wawancara peneliti bersama regulator yaitu Ditkapel dan KPLP menyatakan bahwa *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* merupakan hal yang saling berkaitan. Secara sederhana ketika PSCO melakukan pemeriksaan terhadap mesin kapal dan ditemukan kondisinya tidak bersih, maka dapat terlihat bahwa manajemen keselamatannya tidak berjalan baik dan berpotensi untuk mencemari lingkungan. Sebagai regulator, Ditkapel bersama KPLP menekankan kepada seluruh perusahaan pelayaran dan pemilik kapal untuk memperhatikan kondisi kapalnya sebelum melakukan pemeriksaan untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar pada kantor syahbandar terakhir.

Ditkapel dan KPLP juga menjelaskan bahwa setiap tahunnya Tokyo MoU melaksanakan kegiatan Sosialisasi *Concentrated Inspection Campaign (CIC)* atau Kampanye Inspeksi Terkonsentrasi yang merujuk pada satu tema terkait topik utama yang akan menjadi tema inspeksi pemeriksaan tahunan. Setelah CIC diselenggarakan maka KPLP akan mengundang *inspector*

hingga *stakeholder* (keagenan kapal asing, pemilik kapal asing, RO, dll) untuk menginformasikan tema yang dibahas pada CIC. Beberapa contoh tema yang diangkat pada CIC adalah *Stability (in general)*, *Fire Safety System*, *Emergency Systems and Procedures*, *MARPOL Annex VI*, *Safety of Navigation*, *Crew Familiarization for Enclosed Space Entry* dan *Propulsion and Auxiliary Machinery*.

Penyelenggaraan CIC setiap tahunnya bertujuan agar seluruh kapal yang berlayar secara internasional mampu lebih memperhatikan pemenuhan standar keselamatan dan keamanan pada satu tema inspeksi tertentu karena seluruh PSCO akan melakukan pemeriksaan yang lebih mendalam pada inspeksi tersebut. Sehingga kapal-kapal niaga berbendera Indonesia yang akan melakukan pelayaran secara internasional mampu mempersiapkan diri lebih matang dan menghindari temuan pada tema inspeksi yang dibahas pada CIC.

2) Data dari instrument Operator

Instrument operator pada penelitian ini adalah PT. Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) sebagai *Recognized Organization* (RO) yang ditunjuk *flag state administrator* untuk melakukan survei dan sertifikasi statutoria pada kapal niaga berbendera Indonesia. Operator selanjutnya adalah *Indonesian National Shipowners Association* (INSA) sebagai pihak yang mewakili pemilik kapal dan perusahaan pelayaran dalam menjalankan aturan yang telah ditetapkan oleh Regulator. Berdasarkan hasil wawancara bersama BKI dan INSA disebutkan bahwa *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* berkaitan dengan *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) merupakan konvensi internasional yang berkaitan dengan keselamatan jiwa di laut. Kemudian *The International Convention*

for the Prevention of Pollution from Ships atau dikenal dengan MARPOL (*Marine Pollution*) merupakan sebuah peraturan internasional yang dibuat oleh *Internasional Maritime Organization* (IMO) yang bertujuan untuk mencegah terjadinya pencemaran di lingkungan laut yang berasal dari kapal. Hasil wawancara bersama BKI dan INSA dijelaskan bahwa penyebab detensi yang paling sering dilanggar berdasarkan ketentuan *SOLAS Convention* adalah:

- Kegagalan pengoperasian propulsi, permesinan lainnya dan instalasi kelistrikan.
- Kegagalan pengoperasian generator darurat, baterai, lampu dan saklar.
- Kegagalan pengoperasian mesin kemudi utama dan bantu.
- Tidak tersedianya atau kapasitas yang kurang atau kerusakan yang serius dari perlengkapan keselamatan jiwa, sekoci penyelamat dan pengaturan peluncurannya.
- Tidak tersedianya atau adanya ketidaksesuaian atau kerusakan yang serius dari lampu atau sinyal suara.
- Tidak adanya peta navigasi dan/ atau semua nautical publication yang penting untuk pelayaran yang dimaksud dengan mempertimbangkan bahwa peta elektronik dapat digunakan sebagai pengganti peta navigasi.

Hasil wawancara bersama BKI dan INSA dijelaskan bahwa penyebab detensi yang paling sering dilanggar berdasarkan ketentuan *Load Lines Convention*, yaitu:

- Tidak adanya *stability information* yang memadai dan persetujuan *form*-nya.
- Tidak adanya, kerusakan *substantial* atau perangkat penutup yang rusak, pengaturan penutup palka dan pintu kedap air dan kedap cuaca.

- Kelebihan muatan, masalah ini berkaitan dengan garis muat atau kapasitas muat, ketika kapasitas muat melebihi batas muat sebuah kapal maka risiko kecelakaan semakin besar.
- Tidak adanya atau pembacaan tanda garis muat atau load line yang kurang baik. Setiap kapal memiliki tanda garis muat pada sisi sebelah kanan dan kiri kapal, di mana tanda tersebut harus jelas sehingga ketika tanda garis muat telah menyentuh permukaan bibir air laut maka muat kapal harus distop. Karena dapat berpotensi mengancam keselamatan barang dan jiwa yang berada di dalamnya.

BKI dan INSA kemudian menjelaskan bahwa detensi yang paling sering dilanggar berdasarkan ketentuan MARPOL Annex I adalah:

- Tidak adanya atau adanya kerusakan yang serius atau kegagalan dalam pengoperasian peralatan *oil water separator, monitoring* pembuangan minyak dan sistem kendalinya atau *15 ppm alarm arrangement*.
- Kapasitas *slop tank* dan/ atau *sludge tank* yang tersisa tidak mencukupi selama pelayaran yang dimaksud.
- *Oil record book* tidak tersedia, sebagian besar awak kapal jarang melakukan monitoring terhadap *oil record book*.
- Adanya Jalur pembuangan (*bypass*) yang tidak diijinkan yang digunakan untuk membuang limbah kapal sedikit-sedikit ke laut yang dapat menyebabkan timbulnya polusi di laut.

Hasil wawancara bersama BKI dan INSA dijelaskan bahwa penyebab detensi yang paling sering dilanggar berdasarkan ketentuan MARPOL Annex II adalah:

- *P and A Manual* yang disetujui tidak tersedia.
- *Cargo record book* tidak tersedia.

- Adanya Jalur pembuangan (*bypass*) yang tidak diijinkan.

Penjelasan mengenai temuan detensi di atas didasarkan pada temuan atas kapal niaga berbendera Indonesia yang ditahan di Thailand pada bulan November 2021. Kapal tersebut didetensi akibat P and A *Manual dan Cargo Record Book* yang telah disetujui oleh BKI tidak dibawa oleh kapal dan menyebabkan kapal akhirnya ditahan pada pelabuhan tujuan kapal. Setiap kapal yang didetensi setidaknya mengalami kerugian paling sedikit \$2500/ hari. Sehingga detensi disebabkan oleh masalah yang sederhana namun menimbulkan kerugian ekonomi besar dan kepercayaan pelanggan oleh negara-negara anggota Tokyo MoU menjadi berkurang.

BKI dan INSA terus mengedukasi perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam menerapkan segala ketentuan Tokyo MoU karena kerugian yang disebabkan dari detensi atau penahanan kapal tidak hanya berdampak pada reputasi negara, melainkan terhadap biaya yang harus dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran dan pemilik kapal. Jika perusahaan pelayaran dan pemilik kapal benar-benar menggunakan ISM Code untuk dijadikan panduan, maka hal ini dapat membantu awak kapal dan pemilik kapal dalam melakukan kegiatan *on board* dan *at shore* manajemen kapal maupun di darat.

3) Data dari Instrument Pengamat

Pengamat dalam penelitian ini adalah Guru besar Teknik Perkapalan Universitas Indonesia. Berdasarkan wawancara yang dilakukan, Prof. Sunaryo mengatakan bahwa terhadap kapal yang berlayar ke luar negeri, hampir semua kapal tersebut telah menerapkan ISM Code.

Pada kapal niaga, ISM Code secara relatif telah diterapkan dengan baik, terlebih jika perusahaan pelayarannya merupakan perusahaan yang cukup besar, maka penerapan

ISM Code dilaksanakan cukup tertib. Karena perusahaan pelayaran yang besar mayoritas memiliki *Ship management*. Kehadiran *ship management* biasanya didasarkan atas modal yang digunakan oleh perusahaan yang berasal dari Bank. Pemberian pinjaman modal oleh Bank akan meminta perusahaan pelayaran memiliki *ship management* sendiri untuk memastikan kondisi kapal tetap berada pada kondisi yang layak. *Ship management* akan memonitor kondisi kapal, salah satunya adalah ISM Code. (Hasil wawancara bersama Prof. Sunaryo pada tanggal 6 Desember 2021)

Prof. Sunaryo mengatakan bahwa kapal niaga yang sering mengalami kecelakaan pelayaran adalah kapal-kapal niaga yang berasal dari perusahaan pelayaran kelas menengah kebawah yang memiliki perawatan yang kurang baik serta jumlah awak kapalnya yang sedikit seperti kapal tongkang pembawa batubara. Setiap 5 tahun, kapal-kapal niaga akan melakukan dua pemeriksaan yaitu *intermediate survey* dan *class renewal*. Namun tidak semua kapal niaga tersebut yang benar-benar melakukan pemeriksaan tersebut.

Pollution Prevention pada kapal berkaitan dengan perilaku atau kebiasaan dari manusia yang berada pada kapal yang berlayar. Kurangnya perhatian dan kesadaran pengguna kapal terhadap polusi maupun limbah yang berasal dari kapal, menyebabkan risiko pencemaran semakin tinggi. Penerapan asas cabotage juga berdampak pada limbah yang dihasilkan karena usia dan perawatan mesin kapal yang tidak baik serta tidak dimilikinya *oil water separator*. IMO secara tegas menjelaskan bahwa kapal hanya boleh membuang air yang mengandung minyak pada skala tertentu ke laut dan sisanya harus diberikan kepada *reception facilities* di pelabuhan. Namun pada kenyataannya terdapat beberapa kapal yang tetap membuang air yang telah bercampur dengan minyak pada wilayah laut. Kemudian kebiasaan membuang sampah di laut juga menjadi salah satu temuan yang pernah informan lihat saat

melakukan survey. Berdasarkan survey yang dilakukan oleh informan, penerapan aturan IMO pada kapal yang berlayar ke luar negeri sudah baik, tetapi pada kapal yang berlayar dalam negeri hal ini belum diterapkan dengan baik.

Berdasarkan hasil wawancara bersama Syafiuddin dijelaskan bahwa *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* berkaitan dengan manajemen kapal, dilakukan ketika pemeriksaan terhadap sertifikat dan dokumen dirasa tidak sesuai dengan kondisi keadaan kapal ketika berlabuh. Untuk seluruh pemeriksaan *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* pada kapal niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri akan dilakukan di BKI berdasarkan *checklist* yang dimiliki BKI dan berdasarkan hasil survey tahunan. *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* dapat dilihat ketika PSCO melakukan pemeriksaan pada mesin kapal, ketika ditemukan saja adanya kondisi ruang mesin yang tidak bersih serta terdapat minyak yang bercecer maka PSCO dapat menilai bahwa kapal ini berpotensi merusak lingkungan dan manajemen kapal tidak berjalan baik.

4.2.3 Meningkatkan upaya diplomasi Indonesia untuk mempertahankan *white list* status pelayaran internasional

Indonesia berpotensi untuk termasuk sebagai salah satu negara berstatus *white list* Tokyo MoU pada tahun 2020. Pengalaman pertama Indonesia mendapatkan *white list* Tokyo MoU mengharuskan Indonesia untuk bekerja lebih keras dalam mempertahankan *white list* Tokyo MoU tersebut pada tahun mendatang. Performa kapal niaga berbendera Indonesia yang sempat dianggap tidak baik pada pengguna jasa perdagangan internasional membuat Indonesia harus memperbaiki dan meningkatkan kerjasama regional dan internasional dengan negara-negara yang berstatus *White List* Tokyo MoU.

Kerjasama regional dan internasional dilakukan melalui diplomasi maritim sehingga Indonesia dapat mempelajari bagaimana negara-negara yang berstatus *White List* Tokyo MoU menjaga performa kapal berbenderanya dan Indonesia dapat meningkatkan performa kapal niaga berbendera Indonesia serta meningkatkan kepercayaan pengguna jasa terhadap penggunaan kapal niaga berbendera Indonesia untuk kegiatan ekspor dan impor.

a. Data dari instrument Regulator

Instrumen regulator pada penelitian ini adalah Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Kemenko Marves) dan Kementerian Luar Negeri (Kemlu). Kemenhub berperan dalam menentukan kebijakan kontrol performa kapal niaga berbendera Indonesia. Kemenko Marves bertugas mengkoordinasikan kebijakan, implementasi kebijakan dan evaluasi kebijakan yang telah diterapkan. Sedangkan Kemlu sebagai pihak yang berperan aktif di IMO dan memastikan penguatan kerjasama internasional.

Berdasarkan hasil wawancara bersama Fungsional Diplomat Pertama, Direktorat Hukum dan Perjanjian Kewilayahan dijelaskan bahwa salah satu upaya dalam meningkatkan dan mempertahankan *white list* Tokyo MoU yang diperoleh adalah melalui pengembangan kerjasama regional maupun internasional. Jika melihat kerangka internasional dalam kerjasama, diplomasi maritim Indonesia berdasarkan kebijakan Politik Luar Negeri yang disebut sebagai Diplomasi Perbatasan. Pada Pilar ke-7 pada Agenda Pembangunan melalui Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024 tentang memperkuat stabilitas Pembangunan Politik, Hukum, Pertahanan dan Keamanan (Polhukhankam) dan Transformasi Pelayanan Publik terdapat point terkait optimalisasi kebijakan luar negeri yang menjadi kewenangan dari Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

Kemlu menyatakan bahwa dalam prioritas politik luar negerinya terdapat 4 hal yang dikenal sebagai “Diplomasi 4+1” yaitu Kedaulatan NKRI, Perlindungan WNI, Diplomasi Ekonomi dan Peran Internasional Indonesia di kawasan dan global. *Plus, one*-nya adalah penguatan infrastruktur diplomasi melalui penguatan IT dalam mendukung 4 pilar prioritas politik luar negeri.

Bentuk kerjasama kelautan Indonesia terbagi atas 4 isu besar yaitu kelautan perikanan, keamanan maritim, keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut yang dilaksanakan pada tatanan bilateral, regional dan multilateral. Dalam hal isu-isu kemaritiman, berdasarkan UNCLOS terdapat dua LOS ITLOS, LCS, ISA serta terdapat *United Nation Specialized Agencies* yaitu *International Maritime Organization* (IMO). (Hasil wawancara bersama Blandina Pella pada tanggal 2 Desember 2021)

Secara bilateral Indonesia bisa menjalin kerjasama dengan internasional dengan subjek hukum lainnya, baik dengan negara, Organisasi internasional maupun regional cooperation seperti Tokyo MoU. Fungsional Diplomat menyatakan bahwa:

Selama kerjasama internasional ini konteksnya sesuai dengan peran Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, maka perlu dijalin kerjasama internasional tidak hanya dengan negara anggota Tokyo MoU yang telah mendapatkan *white list* namun seluruh negara yang mampu dipandang dapat memberikan nilai tambah untuk membantu Indonesia semakin kuat menjadi sebuah negara maritim. (Hasil wawancara bersama Blandina Pella pada tanggal 2 Desember 2021)

Berdasarkan data yang dimiliki Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, Indonesia telah menjalin kerjasama kelautan bersama negara-negara anggota Tokyo MoU, *United States Coast Guard*, IMO, dll. Sehingga kerjasama regional dan internasional bersama anggota Tokyo MoU diperlukan selama dalam *assessment* Indonesia mendapatkan keuntungan yang diperoleh dari kerjasama tersebut serta diperlukan penguatan kerjasama. Karena pada saat Indonesia menjalin sebuah kerjasama, maka Indonesia akan

memastikan bahwa terdapat upaya yang sama dalam peningkatan kualitas keselamatan dan keamanan navigasi.

Pada kerjasama internasional terkait keselamatan dan keamanan navigasi, maka Indonesia akan merujuk pada 4 Pilar *of International Regulatory Regime of Maritime Area* yaitu IMO, SOLAS, MARPOL, STCW dan ILO-LMC. *Vocal Point* kerjasama internasional Indonesia terkait perhubungan laut dan kemaritiman (kenavigasian transportasi laut) didasarkan pada Peraturan Presiden Nomor 40 tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan Republik Indonesia maka Kementerian Perhubungan Republik Indonesia menjadi *vocal point* pelaksanaan administrasi pemerintahan dalam organisasi maritim internasional atau dalam bidang pelayaran lainnya.

Fungsional Diplomat Kemlu menjelaskan bahwa terkait keselamatan dan keamanan navigasi kapal berbendera sebuah negara, maka *Flag State Control* negara tersebut harus memastikan kualitas inspeksi dari kapal-kapal berbenderanya. Indonesia sebagai anggota Tokyo MoU memiliki Ditkapel dan KPLP sebagai *vocal point*-nya. Hasil wawancara bersama Ditkapel dan KPLP disebutkan bahwa Ditkapel dan KPLP menjadi unit yang mempunyai kewenangan terkait pengaturan PSC aktif dalam Tokyo MoU yaitu berpartisipasi baik dalam *Technical Working Group* maupun *PSC Committee*. KPLP juga konsisten dalam melakukan hubungan kerjasama dengan CN *Coast Guard* lainnya seperti UK *Coast Guard*, Australia *Coast Guard* dan US *Coast Guard* seperti melakukan pemantauan dan patroli bersama serta kerjasama peningkatan SDM. Diplomasi atau kerjasama yang pasti terjalin adalah kerjasama dengan Amerika Serikat seperti *Capacity Building* dan tindakan keamanan ISPS Code. *Capacity Building* yang pernah dilakukan adalah *Vessel Security and Port Security best practice workshop*

2018, *Australia Desktop Exercise, Inggris Maritime Security Passenger Screening Skills Course*, dll.

Indonesia memahami posisinya yang strategis sebagai negara kepulauan dan melihat bahwa posisi ini pada forum-forum internasional. Seperti pada tahun ini Indonesia kembali terpilih sebagai anggota dewan kategori C pada sidang IMO. Pada tatanan regional maupun multilateral, Indonesia selalu mengedepankan bagaimana kontribusi Indonesia pada dunia maritim, salah satunya dengan peningkatan standar-standar internasional dalam bidang kemaritiman baik terkait PSC maupun ketentuan di bawah IMO lainnya. Pada saat Indonesia mengerahkan upaya diplomasi dalam peningkatan kerjasama bersama negara yang memang nyata atau mempunyai kapasitas kemaritiman yang baik melalui *capacity building*. *Capacity building* yang dilakukan Indonesia bersama negara lain akan menjadi nilai tambah bagi SDM Indonesia dalam memastikan bahwa pengaturan terkait keselamatan dan keamanan pelayaran direspon dengan SDM yang baik. Melalui diplomasi maritim, posisi Indonesia semakin kuat dalam berkontribusi pengaturan maritim internasional.

Upaya diplomasi Indonesia dari *black list* menuju *white list* Tokyo MoU memberikan bukti bahwa terdapat upaya serius dari Indonesia dalam memperbaiki performa kapalnya dan upaya diplomasi maritim ini menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara yang dapat memberikan *best case practice*. Sehingga Indonesia dapat menjadi rujukan bagi negara-negara dalam mempertahankan kualitas penanganan keselamatan dan keamanan pelayaran. Ketika Indonesia telah berhasil menjadi *white list* dan mampu mempertahankannya, maka upaya Indonesia dalam menangani detensi yang terjadi dapat menjadi contoh bagi negara lain dan membuat Indonesia membantu meningkatkan kapasitas negara-negara yang berada pada kategori *Black list* untuk melakukan

penanganan detensi yang akhirnya dapat membantu mengurangi jumlah negara yang berada pada kategori *black list*. Upaya Indonesia dalam mendapatkan dan mempertahankan *white list* menjadi kontribusi nyata Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar dalam memastikan keamanan maritim di regional yang akan berdampak pada skala global. Karena tidak dapat dipungkiri bahwa alur pelayaran internasional di Asia Pasifik merupakan alur pelayaran tersibuk di dunia.

b. Data dari instrument Operator

Instrument operator pada penelitian ini adalah PT. Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) sebagai *Recognized Organization* (RO) yang ditunjuk *flag state administrator* untuk melakukan survei dan sertifikasi statutoria pada kapal niaga berbendera Indonesia. Operator selanjutnya adalah *Indonesian National Shipowners Association* (INSA) sebagai pihak yang mewakili pemilik kapal dan perusahaan pelayaran dalam menjalankan aturan yang telah ditetapkan oleh Regulator. Berdasarkan hasil wawancara bersama BKI dan INSA dijelaskan bahwa RO dan *Ship Owners* tidak dilibatkan secara langsung melainkan BKI dan INSA akan memantau hasil laporan tahunan yang dikeluarkan oleh Tokyo MoU.

BKI sebagai RO terus menjalin hubungan baik dengan seluruh PSC dan Klas yang ada baik pada kawasan Tokyo MoU maupun di luar Tokyo MoU. Hal ini dilakukan untuk mempermudah melakukan pemenuhan kekurangan jika kapal niaga berbendera Indonesia mengalami detensi atau penahanan pada pelabuhan negara tujuan. Hubungan yang baik antar K/L, RO dan PSC negara tujuan bertujuan agar komunikasi antar pihak berjalan dengan baik dan menghindari lamanya penahanan kapal pada pelabuhan negara tujuan. Salah satu upaya BKI sebagai RO untuk mempermudah pemeriksaan kapal niaga berbendera Indonesia yang sedang mengalami detensi

akibat kekurangan atas temuan PSCO negara tujuan adalah dengan adanya kantor utama cabang pada dua negara yang sering dikunjungi kapal niaga berbendera Indonesia yaitu Malaysia dan Singapura. Kehadiran kantor cabang utama klas BKI di Singapura dan Malaysia bertujuan untuk membantu dan memudahkan kapal-kapal yang ditahan pada kedua negara tersebut.

Kemudian sejak tahun 2018 BKI juga berfokus untuk dapat menjadi bagian dari *The International Association of Classification Societies* (IACS). Salah satu syarat untuk menjadi anggota IACS adalah negara asal klas harus memiliki kriteria *white list*, yang artinya 50% lebih dari jumlah kapal yang diregistrasi oleh Klas harus memperoleh status *white list*. Aturan IACS tersebutlah yang memberanikan BKI untuk membantu pemerintah dalam memperbaiki performa kapal niaga berbendera Indonesia. Hal ini didasarkan atas pengalaman BKI pada Tokyo MoU terkait *appraisal independent*, BKI pernah mendapatkan *poor performance* hingga berhasil menjadi *high performance*.

c. Data dari Instrument Pengamat

Pengamat dalam penelitian ini adalah Guru besar Teknik Perkapalan Universitas Indonesia. Berdasarkan wawancara yang dilakukan, Prof. Sunaryo mengatakan bahwa potensi Indonesia menjadi bagian *white list* Tokyo MoU menjadikan kapal niaga berbendera Indonesia dipercaya untuk kegiatan ekspor dan impor. Jika pengguna jasa angkutan laut menggunakan kapal asing, maka devisa negara tidak dapat diperoleh. Ketika pengguna jasa menggunakan kapal niaga berbendera Indonesia, maka biaya transportasi akan menjadi keuntungan bagi Indonesia. Pada kegiatan ekspor dan impor 97% kapal yang digunakan adalah kapal asing. Sedangkan dalam negeri lebih dari 60-70% adalah kapal asing.

4.3 Hasil Pengolahan Data

Pada penelitian ini, sumber data primer berasal dari hasil wawancara bersama para informan dan data sekunder berasal dari studi kepustakaan. Data yang terkumpul kemudian diolah untuk mendapatkan keabsahan data melalui proses triangulasi. Proses triangulasi dilakukan untuk lebih memastikan kecocokan antara pertanyaan penelitian dengan teknik pengumpulan data, teknik pengolahan data dan teknik analisis data. Kecocokan antara pertanyaan dalam pedoman wawancara (instrumen penelitian) dengan pertanyaan penelitian, teori yang digunakan dan informan atau narasumber yang representatif serta kredibel. Triangulasi sumber-sumber data yang berbeda dengan memeriksa bukti-bukti yang berasal dari sumber-sumber tersebut untuk membentuk justifikasi tema secara koheren. Pada penelitian ini, proses triangulasi data dilakukan dengan menggunakan perangkat lunak Nvivo 12 Pro.

Data penelitian yang terkumpul kemudian diolah pada Nvivo dengan melakukan klasifikasi data dengan membentuk koding. Koding dibentuk berdasarkan turunan dari pertanyaan penelitian, temuan di lapangan terhadap subjek penelitian, serta data sekunder. Klasifikasi didasarkan pada pertanyaan penelitian yang disesuaikan dengan teori yang digunakan dalam penelitian ini. Selanjutnya akan dilakukan klasifikasi nodes yang didasarkan atas pertanyaan wawancara yang diajukan. Seluruh hasil wawancara dituangkan dalam bentuk transkrip dan dilakukan pengkodean. Hasil dari pengkodean tersebut akan menunjukkan seberapa sering nodes dibicarakan oleh para informan.

Setelah data diproses dengan menggunakan NVivo, ditemukan bahwa tidak semua informan terfokus pada pertanyaan wawancara yang diajukan. Hasil pengolahan data melalui Nvivo terlihat bahwa terdapat keterkaitan antara pertanyaan penelitian, informan dan permasalahan penelitian. Berikut hasil pengolahan data menggunakan NVivo yang meliputi triangulasi data dari pertanyaan penelitian, klasifikasi data, nodes dan hasil pengolahan pertanyaan penelitian 1, 2 dan 3.

Gambar 4.6 Hasil Pengolahan NVIVO Pertanyaan Penelitian 1, 2 dan 3 (RQ-1, RQ-2 dan RQ-3)

The screenshot displays the NVivo 12 Pro interface for a project named 'Tesis Annisa Mutia Pranita.nvp'. The 'Project Map Tools' toolbar is active, showing options for alignment, adding project items, and showing associated items. A list of checked options includes Cases Coding, Files Coded, Children, Relationship, Memo Links, See Also Links, Set or Search Folder, Framework Items, Classification, Attribute Values, and Attributes. The 'Nodes' list on the left shows a hierarchical structure of nodes, including 'Peningkatan Flag State Ad' and several sub-nodes for RQ-1, RQ-2, and RQ-2B. The main visualization area shows a dense network of nodes connected by lines, representing the relationships between the coded data. The status bar at the bottom indicates '36 Items' and '24%' zoom.

| Name | Files | Referen |
|---------------------------|-------|---------|
| Peningkatan Flag State Ad | 0 | 0 |
| [QR-1] Certificate and D | | 0 |
| 1. Temuan utama det | | 11 |
| 2. Proses pemerksaa | | 11 |
| 3. Pemenuhan kebut | | 11 |
| 4. Kendala | | 11 |
| 5. Evaluasi | | 11 |
| 6. Ratifikasi | | 11 |
| 7. Pendapat atau Har | | 11 |
| [QR-2] Fire Safety Measu | | 0 |
| [QR-2A] Fire Safety | | 0 |
| 1. Temuan utama | | 11 |
| 2. Proses pemerik | | 11 |
| 3. Kelaiklautan | | 11 |
| 4. Kendala | | 11 |
| 5. Evaluasi | | 11 |
| 6. Ratifikasi | | 11 |
| 7. Keamanan Mar | | 11 |
| 8. Pendapat atau | | 11 |
| [QR-2B] ISM Deficien | | 0 |

Tesis Annisa Mutia Pranita.nvp - NVivo 12 Pro

Document Tools

File Home Import Create Explore Share Document

Memo Link See Also Link Quick Coding Layout Annotations See Also Links Coding Stripes Highlight Code Code In Vivo Auto Code Range Code New Annotation Annotations Word Cloud Compare With Explore Diagram Query This Document Find Edit

Links View Coding Visualize Document Query Edit

Quick Access Files Memos Nodes

Data Files File Classifications Externals

Codes Nodes Relationships Relationship Types

Cases Cases Case Classifications

Notes Search

Maps Maps

Output Reports Extracts

Nodes Search Project

| Name | Files | Referen |
|-----------------------|-------|---------|
| 8. Pendapat ata | 11 | 14 |
| [QR-2B] ISM Defici | 0 | 0 |
| 1. Temuan uta | 11 | 11 |
| 2. Proses peme | 11 | 11 |
| 3. Kelaiklautan | 11 | 11 |
| 4. Kendala | 11 | 12 |
| 5. Evaluasi | 11 | 13 |
| 6. Ratifikasi | 11 | 11 |
| 7. Keamanan M | 11 | 11 |
| 8. Pendapat ata | 11 | 14 |
| [QR-3] Diplomasi Mari | 0 | 0 |
| 1. Kebutuhan Indo | 3 | 3 |
| 2. Cara Indonesia | 3 | 3 |
| 3. Manfaat Diplo | 4 | 6 |
| 4. Perbedaan Diplo | 3 | 3 |
| 5. Pendapat terhad | 3 | 4 |
| 6. Sistem kontrol p | 3 | 3 |
| 7. Pertahanan Neg | 4 | 7 |

7. Pendapat atau Harapan Transkrip - Pengamat - Prof Suna

Click to edit

P : Apakah dilakukan evaluasi proses pemeriksaan terkait kelengkapan dan kelayakan sistem ISM Deficiencies dan Pollution Prevention?

I : Pemilik kapal harus memiliki inisiatif dan kesadaran terhadap kondisi kapal yang dimiliki. Baik kapal yang baru atau kapal bekas yang dibeli oleh perusahaan pelayaran. Pemilik kapal harus memiliki kesadaran untuk melakukan perawatan kapal yang dimilikinya. Pemeriksaan terkait safety pemeriksaan harusnya tidak hanya didasarkan pada checklist/ form pemeriksaan, karena safety tidak bersifat mutlak. Sehingga harusnya dilakukan simulasi terhadap kemungkinan-kemungkinan risiko-risiko yang muncul sebelum kecelakaan terjadi. Simulasi yang dilakukan bertujuan agar tidak terjadi kekosongan hukum ketika sebuah risiko muncul dan awak kapal telah memiliki sistem mitigasi terlebih dahulu. Kemudian pada saat melakukan design kapal sudah dipertimbangkan masalah safety terlebih dahulu. Sehingga proses pemeriksaan kapal tidak hanya didasarkan pada checklist yang ada saja tetapi melalui simulasi-simulasi yang dapat dilakukan terlebih dahulu. Simulasi dan presepsi yang dilakukan kemudian menjadi design untuk mempertimbangkan risk analysis and risk assessment. Hasil dari design ini pada akhirnya berbentuk proposal yang diajukan pada decision maker dan dapat dituangkan pada SOP pemeriksaan kapal.

P : Apakah seluruh aturan Tokyo MoU terkait ISM Deficiencies dan Pollution Prevention telah diadopsi oleh Indonesia dan dituangkan dalam peraturan perundang-undangan?

In Nodes Code At Enter node name (CTRL+Q)

AMP Codes: 23 References: 24 Read-Only Line: 364 Column: 0 100%

Tesis Annisa Mutia Pranita.nvp - NVivo 12 Pro

Document Tools

File Home Import Create Explore Share Document

Memo Link See Also Link Quick Coding Layout Annotations See Also Links Relationships Coding Stripes Highlight Code Code In Vivo Uncode New Annotation Annotations Word Cloud Compare With Explore Diagram Query This Document Find Edit

Links View

Auto Code Range Code Coding

Visualize Document

Query

Edit

Quick Access

- Files
- Memos
- Nodes

Data

- Files
- File Classifications
- Externals

Codes

- Nodes
- Relationships
- Relationship Types

Cases

- Cases
- Case Classifications

Notes

Search

Maps

- Maps

Output

- Reports
- Extracts

Nodes

Search Project

| Name | Files | Referen |
|------------------------|-------|---------|
| 2. Proses pemeriks | 11 | 11 |
| 3. Pemenuhan keb | 11 | 11 |
| 4. Kendala | 11 | 12 |
| 5. Evaluasi | 11 | 12 |
| 6. Ratifikasi | 11 | 11 |
| 7. Pendapat atau H | 11 | 16 |
| [QR-2] Fire Safety Mea | 0 | 0 |
| [QR-2A] Fire Safety | 0 | 0 |
| 1. Temuan uta | 11 | 11 |
| 2. Proses peme | 11 | 12 |
| 3. Kelaiklautan | 11 | 11 |
| 4. Kendala | 11 | 12 |
| 5. Evaluasi | 11 | 13 |
| 6. Ratifikasi | 11 | 11 |
| 7. Keamanan M | 11 | 11 |
| 8. Pendapat ata | 11 | 14 |
| [QR-2B] ISM Defici | 0 | 0 |
| 1. Temuan uta | 11 | 11 |
| 2. Proses peme | 11 | 11 |
| 3. Kelaiklautan | 11 | 11 |

Transkrip - INSA 1

Click to edit

wilayah Thailand.

10 temuan dominan yang diumumkan oleh Tokyo MoU adalah *Fire Safety Measures, Certificate and Documentation, Live Saving Appliances, Water/ Weathertight Conditions, Safety of Navigation, Emergency system, ISM Deficiencies, Radio Communications, Pollution Prevention dan Labour Conditions*. 10 temuan tersebut secara garis besar berkaitan dengan 3 konvensi yaitu SOLAS Convention, Load Lines Convention dan MARPOL.

Temuan detensi yang paling sering dilanggar berdasarkan ketentuan SOLAS Convention adalah:

- Kegagalan pengoperasian propulsi, pemersinan lainnya dan instalasi kelistrikan.
- Kegagalan pengoperasian generator darurat, baterai, lampu dan saklar.
- Kegagalan pengoperasian mesin kemudi utama dan bantu.
- Tidak tersedianya atau kapasitas yang kurang atau kerusakan yang serius dari perlengkapan keselamatan jiwa, sekoci penyelamat dan pengaturan peluncurannya.
- Tidak tersedianya atau adanya ketidaksesuaian atau kerusakan yang serius dari lampu atau sinyal suara.
- Tidak adanya peta navigasi dan/ atau semua nautical publication yang penting untuk pelavaran yang dimaksud

In Nodes Code At Enter node name (CTRL+Q)

AMP Codes: 23 References: 29 Read-Only Line: 56 Column: 0 100%

| Peningkatan Flag State Administrator | | | | | |
|--|--------------|-----------------|---------------------------------------|------------|----------------|
| [QR-2] Fire Safety Measures, ISM Deficiencies dan Pollution Prevention | | | [QR-1] Certificate and Documentations | | |
| [QR-2A] Fire Safety Measures | | | [QR-2B] ISM Deficiencies dan ... | | |
| 8. Pendapat at... | | 5. Evaluasi | 8. Pendapat ... | | 5. Evaluasi |
| 4. Kendala | | 2. Proses pe... | 4. Kendala | | 7. Keamanan... |
| 7. Keam... | 6. Ratifi... | 3. Kela... | 6. Ratifi... | 3. Kela... | 2. Prose... |
| 1. Temuan utama detensi Kapa... | | | 1. Temuan utama detensi Kapa... | | |
| 7. Pendapat ... | | 5. Evaluasi | 4. Kendala | | |
| 1. Temuan utama ... | | 3. Pe... | 2. Pro... | | |
| 6. Ratifikasi | | | | | |
| [QR-3] Diplomasi Maritim | | | | | |
| 7. Pertahanan ... | | 5. Pe... | 4. ... | 2. ... | |
| 3. Manfaat Dip... | | 6. Sist... | 1. Kebut... | | |

Tesis Annisa Mutia Pranita.nvp - NVivo 12 Pro

File Home Import Create Explore Share

Paste Copy Merge Clipboard Properties Open Memo Link Item Add To Set Create As Code Create As Cases Query Visualize Code Auto Code Range Code Uncode Case Classification File Classification Detail View Sort By Undock Navigation View List View Find

Quick Access Files Memos Nodes

Data Files File Classifications Externals

Codes Nodes Relationships Relationship Types

Cases Cases Case Classifications

Notes

Search

Maps Maps

Output Reports Extracts

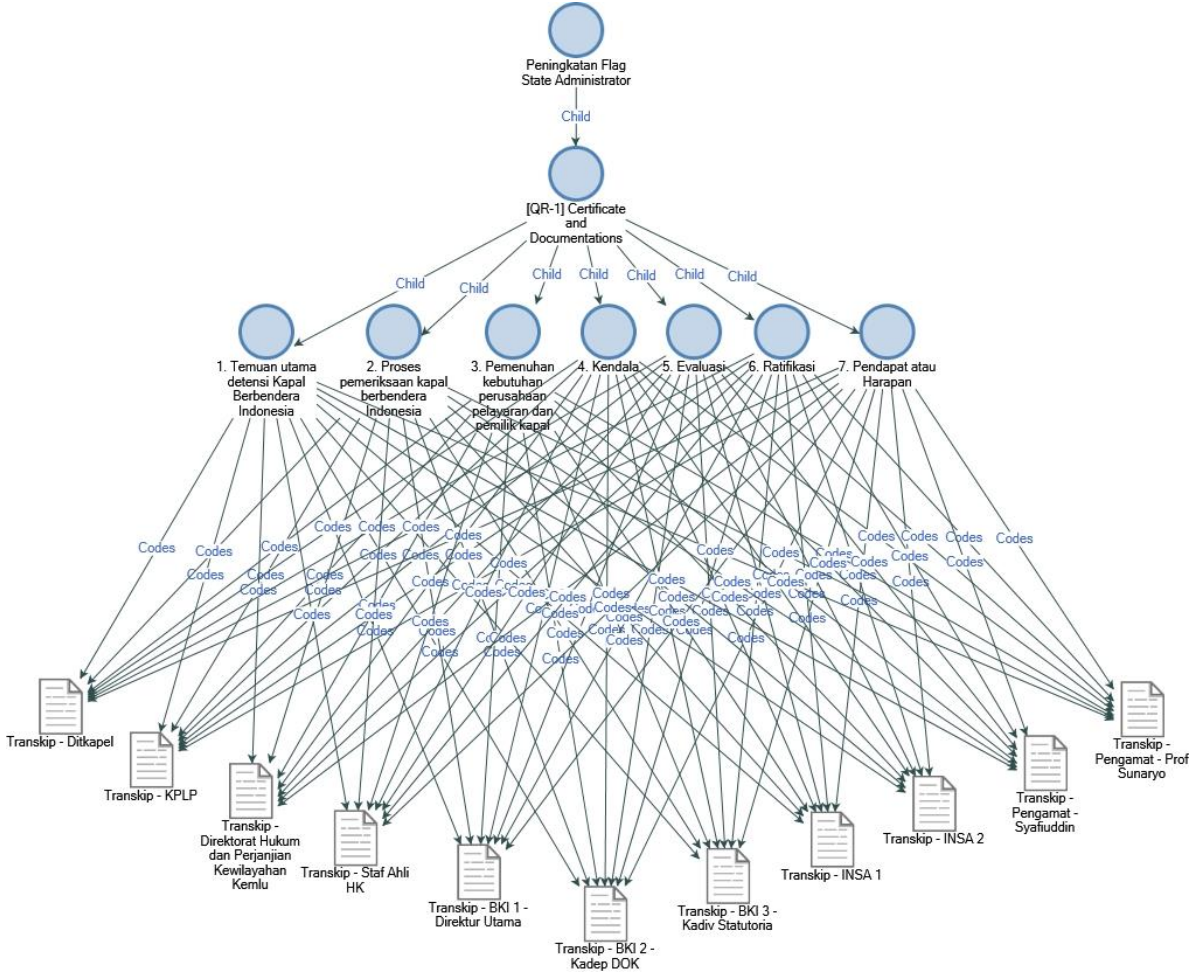
Nodes

Search Project

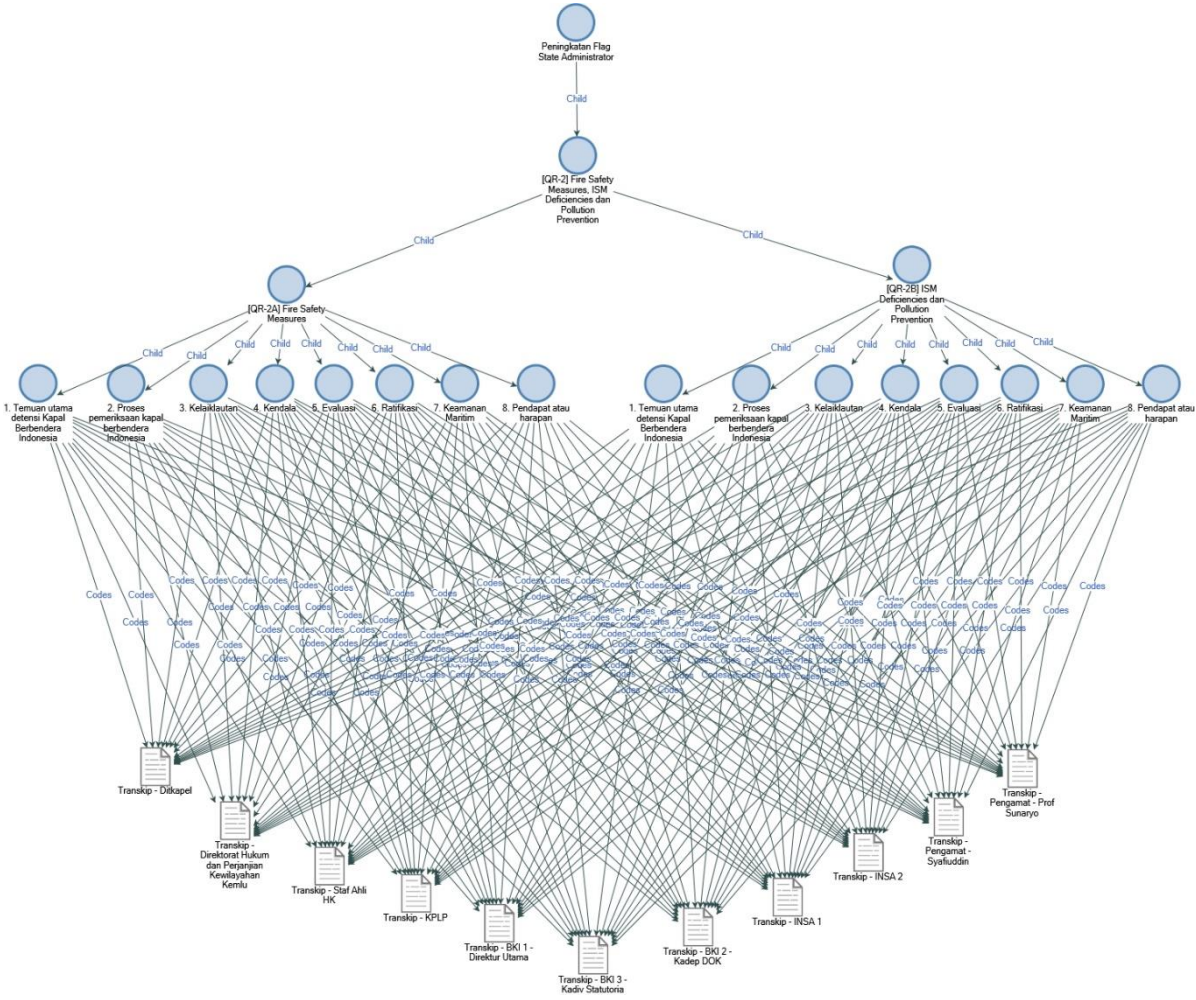
| Name | Files | References | Created On | Created By | Modified On | Modified By |
|---|-------|------------|-----------------------|------------|--------------------|-------------|
| Peningkatan Flag State Administrator | | 0 | 0 12/24/2021 3:09 PM | AMP | 12/24/2021 3:09 PM | AMP |
| [QR-1] Certificate and Documentations | | 0 | 0 12/24/2021 3:10 PM | AMP | 2/23/2022 10:19 PM | AMP |
| 1. Temuan utama detensi Kapal Berbendera Indonesia | | 11 | 12 12/24/2021 3:10 PM | AMP | 2/11/2022 7:58 PM | AMP |
| 2. Proses pemeriksaan kapal berbendera Indonesia | | 11 | 11 12/24/2021 3:10 PM | AMP | 2/11/2022 7:59 PM | AMP |
| 3. Pemenuhan kebutuhan perusahaan pelayaran da | | 11 | 11 12/24/2021 3:10 PM | AMP | 2/11/2022 7:59 PM | AMP |
| 4. Kendala | | 11 | 12 12/24/2021 3:10 PM | AMP | 2/11/2022 7:59 PM | AMP |
| 5. Evaluasi | | 11 | 12 12/24/2021 3:10 PM | AMP | 2/11/2022 7:59 PM | AMP |
| 6. Ratifikasi | | 11 | 11 12/24/2021 3:10 PM | AMP | 2/11/2022 7:59 PM | AMP |
| 7. Pendapat atau Harapan | | 11 | 16 12/24/2021 3:10 PM | AMP | 2/11/2022 7:59 PM | AMP |
| [QR-2] Fire Safety Measures, ISM Deficiencies dan Pollu | | 0 | 0 12/24/2021 3:15 PM | AMP | 2/11/2022 7:58 PM | AMP |
| [QR-2A] Fire Safety Measures | | 0 | 0 12/24/2021 3:11 PM | AMP | 2/11/2022 7:59 PM | AMP |
| [QR-2B] ISM Deficiencies dan Pollution Prevention | | 0 | 0 12/24/2021 3:12 PM | AMP | 2/11/2022 7:59 PM | AMP |
| [QR-3] Diplomasi Maritim | | 0 | 0 12/24/2021 3:13 PM | AMP | 2/11/2022 7:58 PM | AMP |
| 1. Kebutuhan Indonesia untuk melakukan Diplomasi | | 3 | 3 12/24/2021 3:14 PM | AMP | 2/11/2022 8:02 PM | AMP |
| 2. Cara Indonesia melakukan Diplomasi Maritim | | 3 | 3 12/24/2021 3:14 PM | AMP | 2/11/2022 8:02 PM | AMP |
| 3. Manfaat Diplomasi Maritim | | 4 | 6 12/24/2021 3:14 PM | AMP | 2/11/2022 8:02 PM | AMP |
| 4. Perbedaan Diplomasi Maritim sebelum dan sesudah | | 3 | 3 12/24/2021 3:14 PM | AMP | 2/11/2022 8:02 PM | AMP |
| 5. Pendapat terhadap Diplomasi Maritim saat ini | | 3 | 4 12/24/2021 3:15 PM | AMP | 2/11/2022 8:02 PM | AMP |
| 6. Sistem kontrol performa kapal berbendera | | 3 | 3 12/24/2021 3:14 PM | AMP | 2/11/2022 8:02 PM | AMP |
| 7. Pertahanan Negara | | 4 | 7 12/24/2021 3:15 PM | AMP | 2/11/2022 8:04 PM | AMP |

AMP 36 Items

HASIL PENGOLAHAN NVIVO PERTANYAAN PENELITIAN 1 (RQ-1)



HASIL PENGOLAHAN NVIVO PERTANYAAN PENELITIAN 2 (RQ-2)



4.4 Hasil Analisis Data

Analisis data merupakan bagian dari tahapan kedua hingga tahap empat dari *Soft System Methodology* (SSM). Pada sub bab analisis data, peneliti melakukan pembuatan *Rich Picture* yang berfungsi untuk memberikan gambaran secara umum dari hasil pengambilan data terhadap permasalahan. Setelah pembentukan *Rich Picture*, peneliti kemudian melakukan analisis data berdasarkan teori, penelitian terdahulu, hasil wawancara dan studi kepustakaan. Pembuatan *Rich Picture* dilakukan melalui tiga tahap analisis, yaitu Analisis Satu (Intervensi), Analisis Dua (Sosial), dan Analisis Tiga (Politik). Berikut penjabaran atas tiga analisis tersebut:

4.4.1 Analisis Satu (Intervensi)

Analisis satu (intervensi) merupakan analisis yang dilakukan untuk memahami situasi permasalahan penelitian dengan melakukan penetapan terhadap instrument yang berkaitan dengan permasalahan penelitian. Checkland dan Poulter, 2006 menjelaskan terdapat tiga kategori pihak yang berkaitan langsung dengan permasalahan penelitian, yaitu:

a. *Clients*

Clients adalah pihak yang dapat melakukan intervensi langsung terhadap penelitian. *Clients* pada penelitian ini adalah peneliti (Annisa Mutia Pranita), Pembimbing I (Amarulla Octavian) dan Pembimbing II (Rudiyanto) yang merupakan kelompok akademisi pada Universitas Pertahanan Republik Indonesia. Pembimbing I (*Client I*) memiliki kewenangan untuk intervensi memperjelas rumusan masalah sesuai dengan topik penelitian. Sedangkan Pembimbing II (*Client II*) memberikan intervensi untuk merumuskan pertanyaan penelitian sebagai turunan dari rumusan masalah.

b. Practitioners

Practitioners atau praktisi merupakan pihak yang melakukan penelitian menggunakan SSM. Praktisi (P) pada penelitian ini adalah Peneliti (Annisa Mutia Pranita). Praktisi berperan untuk mengintervensi pengolahan data dan pengklasifikasian data untuk kemudian dapat menuangkan data tersebut pada *Rich Picture*.

c. Owner

Owners merupakan pihak yang memiliki kepentingan dan terlibat langsung atas aktivitas dari permasalahan penelitian. Pada penelitian ini, *owners* (O) adalah regulator atau operator, yaitu; Kementerian Perhubungan, Kementerian Koordinator bidang Maritim dan Investasi, Kementerian Luar Negeri, BKI dan INSA. Intervensi yang dapat dilakukan oleh regulator dapat memperbaiki sistem yang telah ada atau membuat aturan baru guna meningkatkan *Flag State Administrator* Indonesia menuju *white list* Tokyo MoU status pelayaran internasional.

4.4.2 Analisis Dua (Sosial)**a. Elemen Peran**

Elemen peran pada analisis sosial dilakukan untuk melihat kewenangan dari para aktor pada penelitian ini. Pada analisis intervensi telah disebutkan bahwa *owners* dari penelitian ini adalah Kementerian Perhubungan, Kementerian Koordinator bidang Maritim dan Investasi, Kementerian Luar Negeri, BKI dan INSA. Untuk menambahkan analisis terkait penyelesaian permasalahan maka pihak lain yang dapat dijadikan untuk membantu menganalisis permasalahan adalah pengamat atau akademisi. Selanjutnya peneliti juga melakukan klasifikasi subjek penelitian terhadap kelompok instrumen yang berperan

dalam objek penelitian, yaitu peran Indonesia sebagai *flag state administrator* dalam meningkatkan keselamatan pelayaran melalui penerapan pengawasan dan inspeksi terhadap standar pelayaran internasional.

Klasifikasi subjek penelitian didasarkan atas peran para informan dalam penelitian ini yaitu regulator, operator dan pengamat. Regulator pada penelitian ini merupakan aktor yang berperan secara langsung dalam melakukan pembuatan peraturan atau kebijakan, yaitu Kemenhub, Kemenko Marves dan Kemlu. Kemudian kelompok Operator pada penelitian ini merupakan aktor yang berkaitan atau terdampak langsung atas peraturan atau kebijakan yang diterbitkan regulator. Operator dalam penelitian ini adalah BKI dan INSA. Terakhir, aktor yang tidak terlibat secara langsung namun memperhatikan kondisi atas situasi terkait disebut sebagai kelompok pengamat. Pengamat berperan untuk memberikan masukan kepada para regulator dan operator, pengamat pada penelitian ini berasal dari pihak akademisi.

b. Elemen Norma (*Norms*)

Peran informan pada penelitian kemudian didasarkan atas ketentuan-ketentuan yang berlaku, seperti peraturan perundang-undangan atau aturan tertulis maupun tidak tertulis terkait penelitian yang dilakukan. Beberapa norma yang digunakan oleh peneliti adalah *Convention on the International Maritime Organization (IMO)*, *Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region (Tokyo MoU)*, Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 40 tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 92 tahun 2019 tentang

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 116 tahun 2020 tentang Kementerian Luar Negeri dan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 249 tahun 2018 tentang Penunjukkan Kepada PT. Biro Klasifikasi Indonesia (Persero) untuk Melaksanakan Survei dan Sertifikasi Statutoria pada Kapal niaga berbendera Indonesia.

c. Elemen Nilai (*values*)

Elemen nilai (*values*) pada penelitian merupakan aspek kebenaran informasi yang diperoleh dari seluruh informan dan bentuk pelaksanaannya di lapangan. Nilai yang dimaksudkan mengacu pada kegiatan pelayaran yang dilakukan sesuai standar keselamatan dan keamanan pelayaran akan berdampak pada keamanan maritim dan pertahanan negara. Hal ini diyakini dapat dilakukan oleh informan terhadap: (1) Peningkatan *flag state administrator* untuk kelengkapan administrasi kapal-kapal niaga berbendera Indonesia, (2) Meningkatkan kepatuhan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal niaga Indonesia terkait *Fire Safety Measures*, *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention*, (3) Meningkatkan upaya diplomasi Indonesia untuk meningkatkan sistem pengawasan dan inspeksi kapal berbendera Indonesia.

Values yang didapat sebagai berikut: (1) peningkatan peran *flag state administrator*: (i) sistem administrasi kapal niaga berbendera Indonesia, (ii) pemenuhan standar keselamatan dan keamanan pelayaran internasional, (iii) meminimalisir detensi yang disebabkan oleh *certificate and documentation*. (2) Peningkatan kepatuhan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal: (i) pemenuhan standar keselamatan dan keamanan pelayaran internasional. (ii) mengurangi potensi detensi, (iii)

terjaganya keselamatan dan keamanan pelayaran guna menjaga keamanan maritim dan pertahanan negara. (3) Peningkatan upaya diplomasi maritim: (i) mengerti sistem kontrol performa kapal pada negara *white list* anggota Tokyo MoU lainnya (ii), kesiapan Indonesia dalam meraih *white list* Tokyo MoU (iii) meningkatnya performa kapal niaga berbendera Indonesia dan terciptanya kepercayaan pengguna jasa lokal maupun internasional untuk menggunakan kapal niaga berbendera Indonesia.

4.4.3 Analisis Tiga (Politik)

Analisis politik pada tahapan ini merupakan analisis terkait suatu tindakan yang boleh dan tidak boleh untuk dilakukan. Pada analisis politik peneliti menganalisis struktur *power* dalam sebuah situasi dan menentukan bagaimana cara mengatasinya. Kemudian, terdapat pembahasan terkait *disposition of power* dan *nature of power* yang dibahas dari tiap institusi yang terkait dengan penelitian dari kelompok regulator, operator, dan pengamat dalam penelitian ini. BKI dan INSA secara politis adalah pelaksana perintah dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

a. *Disposition of power*

Kementerian Perhubungan, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Intervasi serta Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia merupakan pihak yang memiliki kewenangan untuk merumuskan kebijakan. Berdasarkan Pasal 12 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 40 tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang menjelaskan bahwa Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang pelayaran. Sehingga Direktorat Perkapalan dan Kepelautan bersama Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai di bawah Direktorat

Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia berwenang menjadi perumus, pelaksana hingga mengevaluasi kebijakan yang telah ditetapkan.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 92 tahun 2019 tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi dijelaskan bahwa Kemenko Marves bertugas untuk menyelenggarakan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian urusan Kementerian dalam penyelenggaraan pemerintahan pada bidang kemaritiman dan investasi termasuk mengawasi kinerja dan memberikan rekomendasi kepada kementerian terkait. Sedangkan Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia bertugas untuk melakukan perumusan, penetapan, pelaksanaan, pengawasan hingga evaluasi penyelenggaraan hubungan luar negeri dan politik luar negeri termasuk diantaranya penyelenggaraan luar negeri dan politik luar negeri terkait kemaritiman (Tokyo MoU). Hal ini didasarkan pada Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 116 tahun 2020 tentang Kementerian Luar Negeri.

b. Nature of power

Nature of power yang dimaksud dalam penelitian ini adalah kondisi alami yang terbentuk secara alami dengan struktur *power* dalam situasi dan proses yang mengontrolnya. Persetujuan Indonesia melalui penandatanganan *Memorandum of Understanding* bersama negara anggota Tokyo MoU lainnya membuat Indonesia tunduk dan patuh terhadap seluruh aturan yang dikeluarkan oleh Tokyo MoU. *Nature of power* dalam penelitian ini terjadi secara *pacta sunt servanda* atau terikatnya negara terhadap suatu perjanjian internasional diakibatkan oleh persetujuan negara tersebut untuk mengikatkan dirinya pada perjanjian internasional.

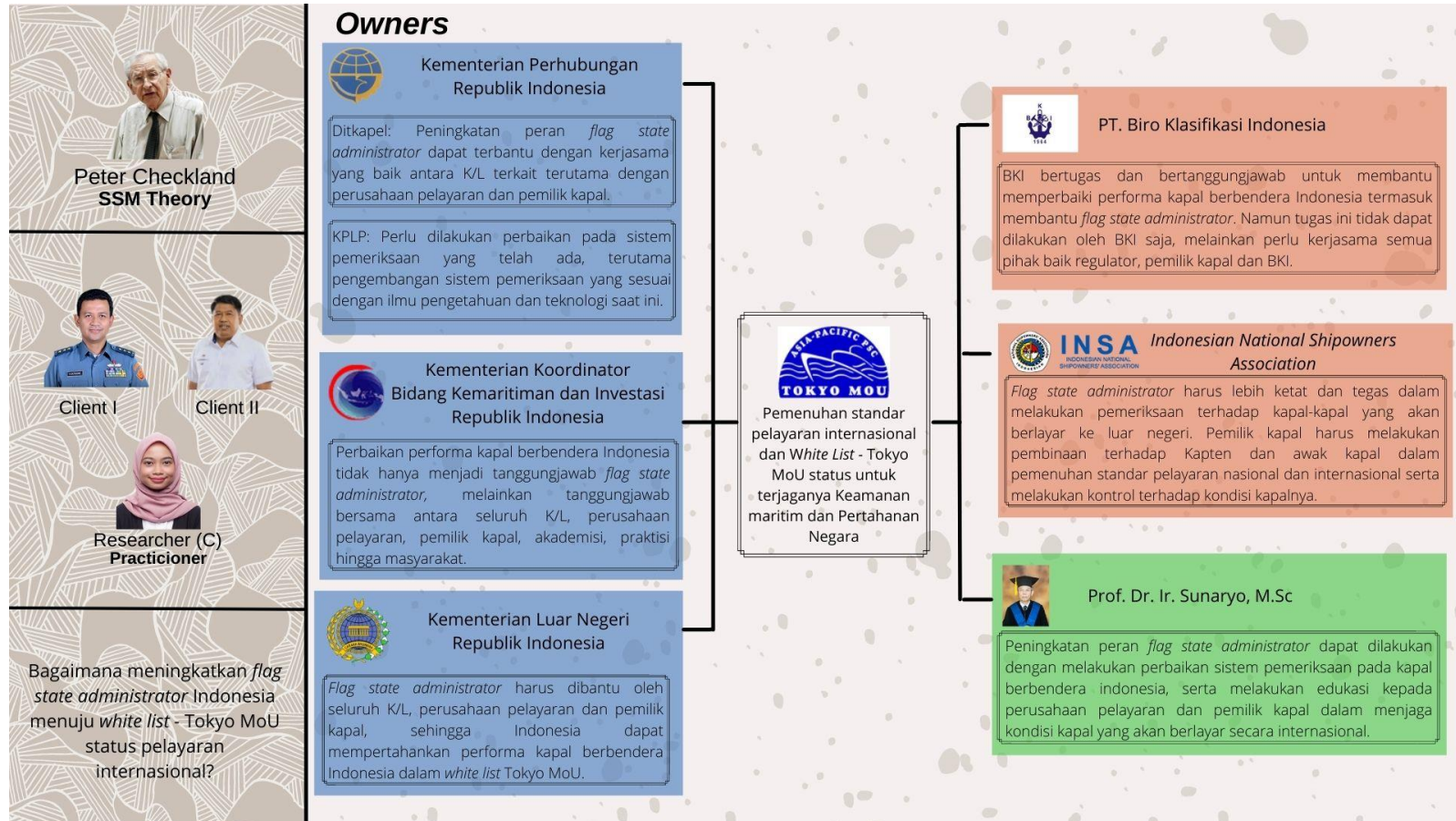
4.4.4 *Rich Picture*

Setelah analisis intervensi, sosial dan politik dilakukan, peneliti kemudian membentuk *Rich picture* untuk memberikan gambaran dari hasil wawancara peneliti bersama informan pada sebuah rancang gambar. *Rich picture* bertujuan untuk memberikan gambaran yang bersifat komperhensif atas permasalahan dan temuan dari penelitian. *Rich picture* yang dibuat oleh peneliti akan menunjukkan pandangan dari masing-masing informan terhadap permasalahan penelitian yang dilakukan oleh peneliti terkait pemenuhan standar keamanan dan keselamatan pelayaran internasional dan *white list* Tokyo MoU untuk menjaga keamanan maritim dan pertahanan negara. Checkland dan Poulter (2006) menjelaskan bahwa pembuatan *rich picture* dilakukan melalui:

1. Identifikasi ide, konsep dan gagasan utama yang berkaitan dengan permasalahan penelitian yang sedang diteliti;
2. Menggambarkan ide, konsep dan gagasan utama dari praktisi SSM pada sebuah gambar, grafik atau ikon; dan
3. Menjelaskan keterkaitan antara ide, konsep dan gagasan utama.

Berikut merupakan *Rich picture* yang telah dibuat oleh peneliti:

Gambar 4.7 Rich Picture



Sumber: Data diolah oleh Peneliti, 2022

4.4.5 Analisis Data

Pembuatan *rich picture* membantu peneliti untuk melakukan tahapan berikutnya yaitu melakukan analisis data berdasarkan teori, penelitian terdahulu, hasil wawancara dan studi kepustakaan. Pada pertanyaan penelitian pertama, peneliti melakukan analisis terhadap Peningkatan Peran Pemerintah Indonesia sebagai *flag state administrator* untuk kelengkapan administrasi kapal-kapal niaga berbendera Indonesia. Untuk melihat peningkatan peran *flag state administrator* Indonesia dalam sistem administrasi kapal-kapal niaga berbendera Indonesia maka peneliti akan melakukan analisis teori *New Public Services (NPS)* dan *Theories of International Law Compliance*. 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*

Berdasarkan hasil wawancara terlihat bahwa sistem administrasi yang dilakukan oleh Indonesia belum memenuhi prinsip-prinsip pada teori NPS. Beberapa prinsip yang belum diterapkan dengan baik adalah prinsip *Serve citizens, not customer*; *Seek the public interest*; *Serve rather than steer* dan prinsip *Value people, not just productivity*. Pada prinsip *Serve citizens, not customer* dijelaskan bahwa sistem pelayanan publik menurut teori NPS dapat berjalan apabila seorang warga negara dengan kesadarannya menunjukkan kepedulian mereka terhadap komunitas yang lebih besar, komitmen mereka terhadap hal-hal yang melampaui kepentingan jangka pendek dan kesediaan mereka untuk memikul tanggung jawab pribadi atas apa yang terjadi di lingkungan dan komunitas

mereka. Sedangkan pelayan publik atau pemerintah harus tanggap terhadap kebutuhan dan kepentingan warga negara.

Sistem administrasi pada penerbitan sertifikat dan dokumen yang dilakukan oleh Ditkapel dan BKI didasarkan atas ketentuan Tokyo MoU. Berdasarkan teori NPS, pada prinsip *Serve citizens, not customer* tidak tercermin dengan baik, karena berdasarkan hasil penelitian melalui wawancara bersama regulator, dijelaskan bahwa:

Proses pemeriksaan kapal yang akan berlayar ke luar negeri akan dilakukan 3 hari sebelum kapal berlayar. Pemeriksaan dilakukan oleh *Marine Inspector* dan PSCO untuk melihat kondisi kapal sebelum berlayar ke luar negeri. Namun terkadang beberapa sumber daya manusia yang melakukan pemeriksaan tidak menguasai hal-hal yang harus diperiksa. Untuk *checklist* pemeriksaan hanya dilakukan oleh *Port State Control*. Ditkapel hanya berwenang pada keselamatan kapal, sehingga pemeriksaan dilakukan pada kelengkapan alat keselamatan, masa berlaku alat keselamatan, posisi alat keselamatan, kondisi alat keselamatan, pengetahuan keselamatan oleh awak kapal dll. Ketika kapal telah diperiksa oleh *Marine Inspector* dan PSCO pada kantor syahbandar yang kemudian diterbitkan Surat Persetujuan Berlayar (Hasil wawancara bersama Capt. Putri Novalia Melani pada 16 November 2021).

Sehingga Ditkapel dan KPLP telah menjalankan tugasnya untuk melakukan pemeriksaan untuk memberikan hubungan kepercayaan terhadap perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam menjamin kondisi kapal miliknya telah sesuai dengan ketentuan Tokyo MoU. Namun, kendala yang dihadapi Ditkapel adalah terdapat ketidak setaraan antara kompetensi sumber daya manusia yang melakukan pemeriksaan. Sedangkan kekurangan berikutnya adalah kurangnya komitmen perusahaan pelayaran dan pemilik kapal sebagai pengguna jasa dalam menjaga kondisi dan kelayakan kapalnya. Hal ini tidak memenuhi prinsip prinsip *Serve citizens, not customer* atas teori NPS karena kurangnya kesadaran perusahaan pelayaran dan pemilik kapal untuk menunjukkan kepedulian mereka terhadap komunitas yang lebih besar, komitmen mereka terhadap hal-hal yang melampaui kepentingan jangka pendek, dan kesediaan mereka untuk

memikul tanggung jawab pribadi atas apa yang terjadi di lingkungan dan komunitas mereka.

Hal ini didukung atas hasil wawancara bersama Capt. Otto K. M. Caloh Sekretaris I dan Hutakemri Ali Samad Sekretaris II *Indonesian National Shipowners Association* (INSA):

Temuan detensi yang paling sering dilanggar berdasarkan ketentuan MARPOL Annex II adalah:

- P and A Manual yang disetujui tidak tersedia.
- Cargo record book tidak tersedia.
- Adanya Jalur pembuangan (bypass) yang tidak diijinkan.

(Hasil wawancara bersama Capt. Otto K.M Caloh dan Hutakemri Ali Samad pada tanggal 8 Desember 2021)

Tiga hal di atas merupakan tiga detensi yang dialami oleh kapal niaga berbendera Indonesia yang ditahan di Thailand pada bulan November 2021. *P and A Manual dan Cargo Record Book* yang telah disetujui oleh BKI tidak dibawa oleh kapal dan menyebabkan kapal akhirnya ditahan pada pelabuhan tujuan kapal. Setiap kapal yang didetensi setidaknya mengalami kerugian paling sedikit \$2500/ hari. Sehingga detensi disebabkan oleh masalah yang sederhana namun menimbulkan kerugian ekonomi besar dan kepercayaan pelanggan oleh negara-negara anggota Tokyo MoU menjadi berkurang.

Prinsip berikutnya adalah *Seek the public interest*, melalui prinsip ini administrator publik harus berkontribusi untuk membangun gagasan kolektif dan bersama tentang kepentingan publik. Ditkapel selaku *flag state administrator* bertugas untuk melakukan perumusan kebijakan terkait kapal niaga berbendera Indonesia. Berdasarkan hasil wawancara bersama Sekretaris II *Indonesian National Shipowners Association* (INSA) Hutakemri Ali Samad, dijelaskan bahwa:

Seharusnya regulasi yang dikeluarkan dapat mendukung perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam meningkatkan performa kapal sehingga lebih baik dan dapat bersaing atau memiliki daya saing dengan kapal asing (Hasil wawancara bersama Capt. Otto K.M Caloh dan Hutakemri Ali Samad pada tanggal 8 Desember 2021).

Sehingga regulator dapat melakukan perumusan kebijakan sesuai dengan keadaan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal. Sebaliknya, perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dapat meningkatkan komitmennya dalam menjalankan dan menerapkan kebijakan yang telah dibuat oleh regulator. Prinsip berikutnya adalah *Serve rather than steer*, merupakan prinsip terkait pentingnya administrator publik untuk menggunakan kepemimpinan berbasis nilai bersama dalam membantu warga mengartikulasikan dan memenuhi kepentingan bersama mereka daripada mencoba mengendalikan atau mengarahkan masyarakat ke arah yang baru. Penerbitan *certificate and documentation* di Indonesia dilakukan secara dua tahap. Tahap pertama akan dilakukan oleh BKI selaku Badan Klas untuk menerbitkan sertifikat dan dokumen sementara. Tahap yang kedua adalah perusahaan pelayaran dan pemilik kapal akan mengajukan penerbitan sertifikat permanen kepada Ditkapel yang didasarkan pada sertifikat sementara yang telah dikeluarkan oleh BKI. Kepala Divisi Statutoria PT. Biro Klasifikasi Indonesia, Totok Achmad menyatakan bahwa:

Secara umum peraturan terkait *Certificate and documentations* terbagi atas dua aturan besar yaitu statutoria dan klasifikasi. Statutoria merupakan peraturan yang ditetapkan oleh IMO yang harus diterapkan pada kapal yang akan berlayar secara internasional yang pengaturannya diserahkan kepada Pemerintah masing-masing negara. Pemerintah Indonesia diwakili oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Sehingga negara yang telah meratifikasi peraturan-peraturan yang berkaitan dengan kelaiklautan kapal secara internasional akan memiliki dan mengeluarkan sertifikatnya tersendiri (Hasil wawancara bersama Totok Achmad pada tanggal 2 November 2021).

Pada prinsip ini belum terlihat adanya sistem bersama yang dilakukan oleh regulator dan operator dalam melakukan penerbitan *certificate and documentation* yang menyebabkan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal terkadang memiliki kendala dalam melakukan pengurusan administrasi terhadap kapal-kapal milik mereka yang akan berlayar ke luar negeri. Prinsip berikutnya adalah *Value people, not just*

productivity. Prinsip ini menjelaskan bahwa administrator publik dan pihak terkait yang berpartisipasi lebih mungkin berhasil dalam jangka panjang jika dioperasikan melalui proses kolaborasi dan kepemimpinan bersama berdasarkan rasa hormat terhadap semua orang. Hasil wawancara bersama Syafiuddin pada 5 Januari 2022 menjelaskan bahwa untuk membantu perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam melakukan pengurusan sistem administrasi maka K/L terkait dapat melakukan penyederhanaan sistem penerbitan *certificate and documentation* di Indonesia.

Berdasarkan penjelasan prinsip-prinsip teori NPS di atas maka dapat ditentukan penyebab belum terpadunya sistem administrasi di Indonesia, yaitu belum terpenuhi prinsip-prinsip teori NPS di Indonesia. Beberapa hal yang menjadi catatan peneliti adalah masih kurangnya kerjasama antara seluruh K/L terkait, belum terbentuknya regulasi yang lebih sederhana dalam melakukan pengurusan sertifikat dan kurangnya kesadaran perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam menjalankan dan memenuhi aturan perundang-undangan yang telah diterapkan di Indonesia. Penggunaan SSM pada analisis data telah membantu peneliti dalam melakukan analisis terkait sebab-sebab timbulnya permasalahan dan upaya-upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut. Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Liu pada tahun 2012, yang menjelaskan bahwa penggunaan SSM dapat menunjukkan analisa sebab-sebab timbulnya suatu sistem manajemen kinerja tidak lagi menjadi relevan pada suatu perusahaan dan dibentuk sistem manajemen kinerja yang lebih tepat bagi perusahaan tersebut. Pengembangan sistem manajemen kinerja melalui pendekatan SSM membantu perusahaan dalam menghadapi masalah dan menjadikan perusahaan lebih berkembang dan sukses secara signifikan (Liu et al. 2012).

Analisis pada pertanyaan penelitian dua ditujukan pada peningkatan kepatuhan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal niaga Indonesia terkait

Fire Safety Measures, ISM Deficiencies dan *Pollution Prevention*. Peneliti kemudian membagi temuan tersebut berdasarkan *output* yang dihasilkan, yaitu analisis sistem pemeriksaan *fire safety measures* yang bertujuan untuk memitigasi risiko dan pengendalian kebakaran pada kapal. Kemudian analisis terhadap sistem *ISM deficiencies* dan *pollution prevention* pada kapal niaga berbendera Indonesia untuk dapat menjamin keselamatan di laut, pencegahan kecelakaan pada awak kapal dan mencegah tercemarnya lingkungan laut.

Pada sistem *fire safety measures* di Indonesia, pemeriksaan telah dilakukan berdasarkan teori kelaiklautan atau *seaworthiness* di mana kapal-kapal niaga berbendera Indonesia baru dapat dikatakan layak untuk berlayar secara internasional ketika telah memenuhi *checklist* pemeriksaan yang dikeluarkan oleh Ditkapel dan BKI. Namun temuan terkait *fire safety measures* pada kapal niaga berbendera Indonesia masih terus ditemukan pada kapal-kapal niaga berbendera Indonesia yang terdeteksi pada tahun 2020-2021. Berdasarkan hasil wawancara bersama Prof Sunaryo, Guru Besar Teknik Perkapalan Universitas Indonesia dijelaskan bahwa:

Pemeriksaan terkait *safety* harusnya tidak hanya didasarkan pada *checklist/ form* pemeriksaan, karena *safety* tidak bersifat mutlak. Sehingga harusnya dilakukan simulasi terhadap kemungkinan-kemungkinan risiko-risiko yang muncul sebelum kecelakaan terjadi. Simulasi yang dilakukan bertujuan agar tidak terjadi kekosongan hukum ketika sebuah risiko muncul dan awak kapal telah memiliki sistem mitigasi terlebih dahulu. Kemudian pada saat melakukan *design* kapal, harus sudah dipertimbangkan masalah *safety* terlebih dahulu. Sehingga proses pemeriksaan kapal tidak hanya didasarkan pada *checklist* yang ada saja tetapi melalui simulasi-simulasi yang dapat dilakukan terlebih dahulu. Simulasi dan presepsi yang dilakukan melalui kemudian menjadi *design* untuk mempertimbangkan *risk analysis and risk assessment*. Hasil dari *Format Safety Assessment* ini pada akhirnya berbentuk proposal yang diajukan pada *decision maker* dan dapat dituangkan pada SOP pemeriksaan kapal (Hasil wawancara bersama Prof. Sunaryo pada tanggal 6 Desember 2021).

Berdasarkan penjelasan akademisi di atas maka salah satu cara yang dapat dirancang untuk mengurangi kapal niaga berbendera Indonesia

yang memiliki *fire safety measures* yang tidak sesuai dengan sertifikat dan kondisi nyata pada kapal adalah penambahan sistem pemeriksaan melalui penerapan simulasi-simulasi terkait keselamatan terutama pencegahan dan pengendalian risiko kebakaran pada kapal. Perancangan sistem pemeriksaan *fire safety measures* perlu diimplementasikan sebagai bentuk tindak lanjut dari perencanaan ini sehingga tidak lagi ditemukan kekurangan pada *fire safety measures* kapal berbenera indonesia. Aktivitas ini perlu dilakukan terutama untuk mengetahui keakuratan perencanaan yang dilakukan. Temuan terkait *fire safety measures* merupakan salah satu temuan yang sangat sulit diperbaiki pada kapal-kapal negara anggota Tokyo MoU, hal ini terbukti dengan adanya penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Chen untuk meneliti faktor detensi yang terjadi pada wilayah Tokyo MoU dengan menganalisis data statistik detensi kapal tahun 2008-2017. Penelitiannya menunjukkan bahwa *Fire Safety Measures* menempati peringkat faktor nomor tiga dari Sembilan faktor lainnya. Hal ini sesuai dengan data yang diolah oleh peneliti pada kapal niaga berbendera Indonesia yang terdetensi pada tahun 2020 (Chen et al. 2018).

Hasil wawancara di atas dapat dibentuk menjadi sebuah rancangan terhadap sistem *fire safety measures* pada kapal niaga berbendera Indonesia. Ketika sistem ini dapat diterapkan maka akan terlihat kesesuaian antara rancangan sistem dengan kondisi nyata di lapangan. Apabila sistem rancangan tersebut dapat membantu *flag state administrator* dalam menekan angka detensi maka dapat dijadikan sebagai bahan dasar evaluasi terhadap keadaan dan kelayakan kapal yang telah diterapkan terkait *Fire Safety Measures* sesuai ketentuan Tokyo MoU. Evaluasi perencanaan dianggap penting karena dalam perumusan kebijakan selanjutnya dapat dijadikan sebagai bahan rekomendasi dan tidak ada kekosongan hukum dengan adanya pergantian administrasi dan birokrasi. Sehingga sistem *fire safety measures* di Indonesia dapat membaik dan pengetahuan akan memitigasi risiko dan pengendalian kebakaran pada kapal dapat meningkat.

Analisis berikutnya dilakukan terhadap sistem *ISM deficiencies* dan *pollution prevention* pada kapal niaga berbendera Indonesia. *ISM deficiencies* dan *pollution prevention* merupakan temuan yang berkaitan dengan manajemen kapal terhadap perlindungan awak kapal dan perlindungan lingkungan laut atas aktifitas kapal saat berlayar. Berdasarkan teori *seaworthiness* dan hasil wawancara yang dilakukan, terlihat bahwa kegiatan pemeriksaan kapal di Indonesia dilakukan untuk memastikan bahwa kapal niaga berbendera Indonesia telah layak untuk berlayar secara internasional sebelum melakukan pelayaran. Sistem *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* Indonesia juga telah sesuai dengan ketentuan Tokyo MoU. Namun masih ditemukan beberapa detensi yang disebabkan oleh *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention*, hal ini dijelaskan oleh Capt. Otto K. M. Caloh Sekretaris I dan Hutakemri Ali Samad Sekretaris II *Indonesian National Shipowners Association (INSA)*:

Kekurangan yang ditemukan PSCO pada *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* di kapal adalah “tidak tersedia, tersedia tetapi kurang atau tersedia tetapi rusak”. Temuan ini disebabkan ketika banyaknya biaya jika seluruh peralatan keselamatan dipenuhi, tersedianya peralatan keselamatan yang ada tetapi tidak memenuhi jumlah awak kapal yang bertugas atau tersedianya alat keselamatan tetapi tidak dilakukan perawatan. Sehingga temuan ini kembali menjadi masalah dari sistem manajemen kapal dalam melengkapi standar-standar keselamatan dan keamanan pelayaran (Hasil wawancara bersama Capt. Otto K. M. Caloh dan Hutakemri Ali Samad pada tanggal 8 Desember 2021).

Berdasarkan hal di atas, jika diperhatikan lebih lanjut, permasalahan pada *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* merupakan hal yang saling berkaitan, sehingga ketika dua hal ini dapat diperbaiki dengan baik dan tepat maka beban Indonesia dalam meminimalisir detensi akibat *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* dapat menjadi ringan. Capt. Otto K. M. Caloh Sekretaris I dan Hutakemri Ali Samad Sekretaris II *Indonesian National Shipowners Association (INSA)* lebih lanjut menjelaskan:

Terdapat 3 hal besar untuk mengantisipasi atau mencegah detensi PSCO yang harus diperhatikan oleh pemilik kapal, yaitu:

1. Lakukan perawatan dan pemeriksaan secara berkala sesuai *checklist* ISM Code. ISM Code memiliki dua tujuan yaitu keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan. Terdapat 16 item yang harus dipenuhi oleh kapal sehingga dikatakan layak serta memenuhi aspek keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan. Perusahaan pelayaran yang dapat memenuhi 16 item tersebut akan mendapatkan *Document of Comply Certificate* dan kapal yang dapat memenuhi 16 item tersebut akan mendapatkan *Safety Management Certificate*. Kedua sertifikat diterbitkan oleh RO atau negara dalam hal ini di Indonesia adalah BKI.
2. Identifikasi risiko dan buat mitigasi jika terjadi *malfunction* peralatan; dan
3. Sebisa mungkin melakukan *arrangement* untuk dapat melakukan perbaikan pada pelabuhan tujuan apabila ditemukan hal-hal yang dapat menimbulkan potensi ancaman keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan.

(Hasil wawancara bersama Capt. Otto K. M. Caloh dan Hutakemri Ali Samad pada tanggal 8 Desember 2021)

Secara keseluruhan, pelaksanaan pemeriksaan kapal telah sesuai dengan teori *seaworthiness* namun ketegasan regulator dalam menerapkan aturan dan peningkatan kepatuhan perusahaan pelayaran atau pemilik kapal dalam menjalankan aturan ISM Code belum dilaksanakan secara optimal. Penerapan ISM Code secara optimal dapat membantu *flag state administrator* dalam menekan angka detensi pada *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* sehingga *white list* Tokyo MoU tetap terjaga, keselamatan dan keamanan pelayaran beserta awak kapal terjaga dan risiko pencemaran lingkungan laut dapat menurun.

Pada pertanyaan penelitian ketiga, peneliti melakukan Analisa terhadap upaya diplomasi Indonesia untuk meningkatkan sistem pengawasan dan inspeksi kapal berbendera Indonesia sehingga dapat meraih *white list* status pelayaran internasional. Analisis akan didasarkan atas teori peran dan teori diplomasi. Berdasarkan teori peran yang dijelaskan oleh Holsti maka melalui perspektif teori peran, maka akan terlihat peran Indonesia dalam sistem internasional yang didasarkan tiga konsep peran yaitu Konsepsi peran Nasional, *Role Prescription*, dan *Role*

Performances. Konsepsi peran nasional Indonesia adalah visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Perwujudan visi ini akan didukung oleh *role prescriptions* atau tindakan yang diharapkan pada sistem internasional, serta *role performances* adalah perilaku Indonesia dalam politik internasional. Berdasarkan hasil wawancara bersama Blandina Pella, Fungsional Diplomat Pertama, Direktorat Hukum dan Perjanjian Kewilayahan, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia dijelaskan bahwa:

Visi Indonesia menjadi poros maritim dunia berkaitan dengan upaya diplomasi maritim yang dilakukan pada saat ini dan masa mendatang. Hal ini terbukti dengan terpilihnya kembali Indonesia sebagai anggota council C. Karena Indonesia memiliki upaya nyata yang dilakukan dan setiap negara memahami bahwa tidak mudah untuk mengatur wilayah perairan yang sangat luas namun dalam waktu ke waktu Indonesia dapat menunjukkan bahwa Indonesia sukses mengatur dan mengontrol wilayah perairannya. Seperti berhasilnya Indonesia merumuskan Alur Laut Kepulauan Indonesia yang kemudian menjadi acuan bagi negara lain seperti Philipina. Sehingga ketika Indonesia melakukan perbaikan dan pengembangan pada kapasitas kemaritimannya, dunia internasional melihat upaya tersebut, termasuk keberhasilan Indonesia dalam memperbaiki performa kapal dan mendapatkan *white list* Tokyo MoU dalam waktu 3 tahun. (Hasil wawancara bersama Blandina Pella pada tanggal 2 Desember 2021).

Pernyataan di atas menunjukkan bahwa Indonesia telah menjalankan perannya sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai Indonesia yaitu sebagai Poros Maritim Dunia. Perwujudan PMD dilakukan melalui berbagai kerjasama bidang maritim pada tatanan regional dan internasional. Secara teori, kerjasama internasional meliputi hubungan antara dua negara atau hubungan unit-unit yang lebih besar yang disebut juga dengan multilateralisme. Kegiatan diplomasi maritim yang dilakukan oleh Indonesia telah mencerminkan penggunaan teori diplomasi yaitu untuk mengukur sejauh mana hubungan Indonesia dalam bentuk diplomasi terhadap negara anggota Tokyo MoU atau negara lainnya sebagai upaya untuk terus meningkatkan kapasitas SDM Indonesia dalam melakukan

pengawasan dan inspeksi terkait standar pelayaran internasional. Hal ini didukung dengan hasil wawancara bersama Blandina Pella:

Pada saat Indonesia mengerahkan upaya diplomasi dalam peningkatan kerjasama bersama negara yang memang nyata atau mempunyai kapasitas kemaritiman yang baik melalui *capacity building*. *Capacity building* yang dilakukan Indonesia bersama negara lain akan menjadi nilai tambah bagi SDM Indonesia dalam memastikan bahwa pengaturan terkait keselamatan dan keamanan pelayaran direspon dengan SDM yang baik (Hasil wawancara bersama Blandina Pella pada tanggal 2 Desember 2021).

Sehingga dapat dikatakan bahwa melalui diplomasi maritim, posisi Indonesia semakin kuat dalam berkontribusi pengaturan maritim internasional. Hal ini merupakan cerminan keterkaitan antara kondisi nyata terhadap teori peran dan teori diplomasi. Berdasarkan peran yang dilakukan Indonesia pada dunia internasional melalui diplomasi maritimnya, Indonesia dapat membuktikan bahwa terdapat upaya serius dari Indonesia dalam memperkuat posisinya sebagai negara maritim terutama dalam memperbaiki performa kapalnya dan upaya diplomasi maritim ini menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara yang dapat memberikan *best case practice*. Blandina Pella menjelaskan bahwa:

Indonesia dapat menjadi rujukan bagi negara-negara dalam mempertahankan kualitas penanganan keselamatan dan keamanan pelayaran. Ketika Indonesia telah berhasil menjadi *white list* dan mampu mempertahankannya, maka upaya Indonesia dalam menangani detensi yang terjadi dapat menjadi contoh bagi negara lain dan membuat Indonesia membantu meningkatkan kapasitas negara-negara yang berada pada kategori *Black list* untuk melakukan penanganan detensi yang akhirnya dapat membantu mengurangi jumlah negara yang berada pada kategori *black list*. Upaya Indonesia dalam mendapatkan dan mempertahankan *white list* menjadi kontribusi nyata Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar dalam memastikan keamanan maritim di regional yang akan berdampak pada skala global. Karena tidak dapat dipungkiri bahwa alur pelayaran internasional di Asia Pasifik merupakan alur pelayaran yang sibuk.

4.5 Interpretasi Data

Interpretasi data merupakan kegiatan menggabungkan hasil analisis dengan berbagai kriteria atau standar untuk memperoleh makna dari data yang diperoleh untuk menjawab pertanyaan penelitian. Pada sub-bab ini peneliti akan melakukan perbandingan teori dan penelitian terdahulu yang dijadikan referensi dalam penulisan penelitian ini dengan temuan fakta di lapangan.

a. *Root Definition* Peningkatan *Flag State Administrator* Indonesia Menuju “*White list – Tokyo MoU*” Status Pelayaran Internasional

Root definition (RD) pada penelitian ini akan dirumuskan dalam tiga pernyataan yang merepresentasikan pertanyaan penelitian. Berdasarkan metode SSM, *root definition* dibentuk melalui rumus PQR yaitu:

“Melakukan (*do*) P, dengan (*by*) Q, untuk mencapai (*in order to achieve*) R”

Setelah *root definition* dirumuskan maka tahapan berikutnya adalah melakukan pengujian RD melalui analisis *Cutomers, Actors, Tranformation, Worldview, Owners, Environment* (CATWOE). Setelah di analisis menggunakan CATWOE, peneliti kemudian memperdalam analisis menggunakan kriteria *efficacy, efficiency, dan effectiveness* atau “3E”. *Efficacy* merupakan kriteria untuk menilai transformasi yang dilakukan dapat benar-benar mewujudkan hasil yang diinginkan, *efficiency* merupakan penilaian untuk melihat apakah kegiatan yang dilakukan dapat berlangsung secara efisien dengan penggunaan sumber daya yang semiminal mungkin dan *effectiveness* untuk menilai apakah kegiatan yang dilakukan dapat membantu tercapainya tujuan jangka panjang dalam rumus PQR.

Tabel 4.5 *Root Definitions Penelitian*

| Root Definition | Jawaban Pertanyaan Penelitian (dalam bentuk pernyataan) | Relevant System |
|------------------------|---|--|
| RD 1 | Meningkatkan peran Pemerintah Indonesia sebagai <i>flag state administrator</i> untuk kelengkapan administrasi kapal-kapal niaga berbendera Indonesia. | Melakukan perbaikan sistem administrasi kapal niaga berbendera Indonesia (P) melalui peningkatan peran Kementerian dan Lembaga terkait selaku <i>flag state administrator</i> (Q) sehingga dapat meminimalisir potensi dilakukannya pemeriksaan lebih mendalam pada kapal niaga berbendera Indonesia (R). |
| RD 2 | Meningkatkan kepatuhan perusahaan dan pemilik kapal niaga Indonesia terkait <i>Fire Safety Measures, ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> . | <p>a) Melakukan perbaikan sistem <i>Fire Safety Measures</i> pada kapal niaga berbendera Indonesia (P) melalui peningkatan kepatuhan perusahaan dan pemilik kapal niaga Indonesia (Q) agar dapat memitigasi risiko dan pengendalian kebakaran pada kapal (R).</p> <p>b) Melakukan perbaikan sistem <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> pada kapal niaga berbendera Indonesia (P) melalui peningkatan kepatuhan perusahaan dan pemilik kapal niaga Indonesia (Q) sehingga dapat menjamin keselamatan di laut, pencegahan kecelakaan pada awak kapal dan mencegah tercemarnya lingkungan laut (R).</p> |

| Root Definition | Jawaban Pertanyaan Penelitian (dalam bentuk pernyataan) | Relevant System |
|------------------------|---|--|
| RD 3 | Meningkatkan upaya diplomasi Indonesia untuk mempertahankan <i>white list status</i> pelayaran internasional. | Melakukan kerjasama regional dan internasional dengan negara-negara yang berstatus <i>White List Tokyo MoU</i> (P) melalui diplomasi maritim (Q) untuk meningkatkan performa kapal niaga berbendera Indonesia (R). |

Berikut ini merupakan analisis CATWOE atas RD-1, RD-2 dan RD-3 penelitian ini, analisis CATWOE dirancang untuk membantu peneliti menentukan tindakan-tindakan yang relevan atas penelitian yang dilakukan.

Tabel 4.6 RD-1: Analisis CATWOE dan 3E

| | |
|-----------------------------|--|
| RD-1 | Melakukan perbaikan sistem administrasi kapal niaga berbendera Indonesia (P) melalui peningkatan peran Kementerian dan Lembaga terkait selaku <i>flag state administrator</i> (Q) sehingga dapat meminimalisir potensi dilakukannya pemeriksaan lebih mendalam pada kapal niaga berbendera Indonesia (R). |
| Analisa CATWOE | |
| C (<i>Customer</i>) | Kemenhub, Kemenko Marves, BKI, INSA, Indonesia dan negara-negara anggota Tokyo MoU |
| A (<i>Actor</i>) | Kemenhub dan BKI |
| T (<i>Transformation</i>) | Peningkatan peran Pemerintah Indonesia pada sistem administrasi kapal niaga berbendera Indonesia |

| | |
|--------------------------|--|
| W (<i>Worldview</i>) | IMO menyatakan bahwa kegiatan pelayaran harus dapat dilaksanakan secara aman dan tidak merusak lingkungan. Tokyo MoU menjadi salah satu PSC Regional yang berperan dalam penegakan keselamatan dan keamanan pelayaran di wilayah Asia Pasifik dan Indonesia merupakan negara anggota dari Tokyo MoU. Pemenuhan standar keselamatan dan keamanan pelayaran juga berpengaruh terhadap performa dari kapal yang berlayar secara internasional. Salah satu faktor utama terdetensinya kapal niaga berbendera Indonesia adalah permasalahan pada <i>certificate and documentation</i> milik kapal. <i>certificate and documentation</i> merupakan hal yang diperiksa pertama kali saat sebuah kapal berlabuh di pelabuhan suatu negara. Apabila PSCO menemukan kekurangan pada kelengkapan kapal terkait <i>certificate and documentation</i> maka PSCO akan melakukan pemeriksaan lebih lanjut secara mendalam dan menyeluruh. Pemeriksaan yang mendalam dan menyeluruh inilah yang nantinya akan membuat temuan-temuan baru oleh PSCO yang dapat menyebabkan kapal terdefisiensi maupun terdetensi. |
| O (<i>Owners</i>) | Kemenhub |
| E (<i>Environment</i>) | Peraturan perundang-undangan, ketersediaan SDM, anggaran, keterbatasan waktu dan ketersediaan fasilitas. |
| Kriteria 3E | |
| <i>Efficacy</i> | Perbaikan sistem administrasi kapal-kapal niaga berbendera Indonesia diyakini dapat dilakukan oleh Kementerian dan Lembaga terkait selaku <i>flag state administrator</i> . |
| <i>Efficiency</i> | Kementerian dan Lembaga terkait selaku <i>flag state administrator</i> dapat meningkatkan perannya secara efisien memperbaiki sistem administrasi kapal-kapal niaga berbendera Indonesia. |
| <i>Effectiveness</i> | Peningkatan peran Kementerian dan Lembaga terkait sebagai <i>flag state administrator</i> memperbaiki sistem administrasi kapal niaga berbendera Indonesia terkait <i>certificate and documentation</i> berdasarkan ketentuan Tokyo MoU efektif dalam meminimalisir potensi defisiensi dan detensi yang disebabkan oleh <i>certificate and documentation</i> . |

Tabel 4.7 RD-2A: Analisis CATWOE dan 3E

| | |
|-----------------------------|--|
| RD-2A | Melakukan perbaikan sistem <i>Fire Safety Measures</i> pada kapal niaga berbendera Indonesia (P) melalui peningkatan kepatuhan perusahaan dan pemilik kapal niaga Indonesia (Q) agar dapat memitigasi risiko dan pengendalian kebakaran pada kapal (R). |
| Analisa CATWOE | |
| C (<i>Customer</i>) | Kemenhub, Kemenko Marves, BKI, INSA, Indonesia dan negara-negara anggota Tokyo MoU |
| A (<i>Actor</i>) | INSA |
| T (<i>Transformation</i>) | Peningkatan kepatuhan perusahaan dan pemilik kapal terhadap kelayakan dan keadaan sistem <i>Fire Safety Measures</i> pada kapal-kapal niaga berbendera Indonesia. |
| W (<i>Worldview</i>) | IMO menyatakan bahwa kegiatan pelayaran harus dapat dilaksanakan secara aman dan tidak merusak lingkungan. Tokyo MoU menjadi salah satu PSC Regional yang berperan dalam penegakan keselamatan dan keamanan pelayaran di wilayah Asia Pasifik dan Indonesia merupakan negara anggota dari Tokyo MoU. Salah satu faktor keselamatan dan keamanan pelayaran yang menyebabkan kapal niaga berbendera Indonesia terdetensi adalah faktor <i>Fire Safety Measures</i> . Kelayakan <i>Fire Safety Measures</i> pada sebuah kapal sangat penting untuk diperhatikan, mengingat risiko kebakaran dapat terjadi kapan saja. <i>Fire Safety Measures</i> pada sebuah kapal harus selalu diperiksa kelengkapan dan keadaannya untuk dapat melakukan pencegahan maupun pengendalian terhadap risiko kebakaran yang mungkin akan terjadi. Oleh sebab itu, <i>flag state administrator</i> harus menegaskan pada seluruh perusahaan dan pemilik kapal niaga untuk melakukan pengecekan terhadap keadaan, kelengkapan dan kelayakan <i>Fire Safety Measures</i> pada kapal-kapal yang dimiliki. |
| O (<i>Owners</i>) | Kemenhub, BKI dan INSA |
| E (<i>Environment</i>) | Ketersediaan SDM, anggaran, waktu dan ketersediaan fasilitas. |

| Kriteria 3E | |
|----------------------|---|
| <i>Efficacy</i> | Perbaikan sistem <i>Fire Safety Measures</i> diyakini dapat dilakukan melalui peningkatan kepatuhan perusahaan dan pemilik kapal niaga berbendera Indonesia. |
| <i>Efficiency</i> | Perusahaan dan pemilik kapal niaga berbendera Indonesia dapat meningkatkan kepatuhannya secara efisien melalui perbaikan sistem <i>Fire Safety Measures</i> sesuai dengan ketentuan Tokyo MoU. |
| <i>Effectiveness</i> | Kelayakan dan keadaan <i>Fire Safety Measures</i> yang sesuai dengan aturan Tokyo MoU dapat membantu awak kapal dalam menghadapi risiko kebakaran yang dapat terjadi kapan saja dan memiliki kesiapan dalam pengendalian kebakaran. |

Tabel 4.8 RD-2B: Analisis CATWOE dan 3E

| RD-2B | Melakukan perbaikan sistem <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> pada kapal niaga berbendera Indonesia (P) melalui peningkatan kepatuhan perusahaan dan pemilik kapal niaga Indonesia (Q) sehingga dapat menjamin keselamatan di laut, pencegahan kecelakaan pada awak kapal dan mencegah tercemarnya lingkungan laut (R). |
|---------------------------|---|
| Analisa CATWOE | |
| <i>C (Customer)</i> | Kemhub, Kemenko Marves, BKI, INSA, Indonesia dan negara-negara anggota Tokyo MoU |
| <i>A (Actor)</i> | INSA |
| <i>T (Transformation)</i> | Peningkatan kepatuhan perusahaan dan pemilik kapal terhadap sistem <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> pada kapal-kapal niaga berbendera Indonesia. |
| <i>W (Worldview)</i> | Kegiatan pelayaran tidak hanya berfokus pada keselamatan dan keamanan pada kapal yang berlayar saja, melainkan juga harus melindungi laut dari potensi kerusakan lingkungan laut yang disebabkan oleh kegiatan pelayaran. Tokyo MoU melalui pengadopsian aturan IMO kemudian |

| | |
|--------------------------|--|
| | menerapkan aturan terkait <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> . Kedua faktor ini menjadi faktor yang berperan dalam menjamin terlaksananya keselamatan pelayaran, pencegahan kecelakaan pada awak kapal dan mencegah terjadinya pencemaran pada lingkungan laut. Pada laporan tahunan yang dikeluarkan oleh Tokyo MoU, <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> menjadi bagian dari faktor utama yang menyebabkan terdetensi kapal niaga berbendera Indonesia di wilayah Asia Pasifik. Oleh sebab itu perlu dilakukan perbaikan sistem pengawasan dan pemeriksaan oleh <i>flag state administrator</i> terhadap kepatuhan dari Perusahaan pelayaran dan pemilik kapal niaga berbendera Indonesia dalam memenuhi standar <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> pada masing-masing kapal. Sehingga kapal-kapal niaga berbendera Indonesia dapat terjamin keselamatannya, mencegah timbulnya kecelakaan pada kapal maupun awak kapal serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut. |
| O (<i>Owners</i>) | Kemenhub, BKI dan INSA |
| E (<i>Environment</i>) | Ketersediaan SDM, anggaran, waktu dan ketersediaan fasilitas. |
| Kriteria 3E | |
| <i>Efficacy</i> | Perbaikan <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> pada kapal niaga berbendera Indonesia diyakini dapat dilakukan melalui peningkatan kepatuhan perusahaan dan pemilik kapal niaga berbendera Indonesia. |
| <i>Efficiency</i> | Perusahaan dan pemilik kapal niaga berbendera Indonesia dapat meningkatkan kepatuhannya secara efisien melalui perbaikan sistem <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> sesuai dengan ketentuan Tokyo MoU. |
| <i>Effectiveness</i> | Kelayakan <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> kapal yang sesuai dengan aturan Tokyo MoU dapat membuat potensi kerusakan lingkungan laut dapat berkurang dan kegiatan pelayaran dapat memberikan keamanan dan keselamatan bagi para pengguna maupun negara yang dilintasi saat berlayar. |

Tabel 4.9 RD-3: Analisis CATWOE dan 3E

| | |
|-----------------------------|---|
| RD-3 | Melakukan kerjasama regional dan internasional dengan negara-negara yang berstatus <i>White List</i> Tokyo MoU (P) melalui diplomasi maritim (Q) untuk meningkatkan performa kapal niaga berbendera Indonesia (R). |
| Analisa CATWOE | |
| C (<i>Customer</i>) | Kemenhub, Kemenko Marves, BKI, INSA, Indonesia dan negara-negara anggota Tokyo MoU |
| A (<i>Actor</i>) | Kemenhub, Kemenko Marves, Kemlu |
| T (<i>Transformation</i>) | Peningkatan diplomasi maritim Indonesia untuk meningkatkan performa kapal niaga berbendera Indonesia. |
| W (<i>Worldview</i>) | Tokyo MoU merupakan salah satu PSC Regional yang beranggotakan negara-negara di kawasan Asia Pasifik. Negara-negara tersebut berkomitmen untuk bersama-sama dalam menegakkan keselamatan dan keamanan pelayaran di wilayah Asia Pasifik dan Indonesia merupakan negara anggota dari Tokyo MoU. Sehingga apabila negara anggota memiliki performa kapal di bawah standar maka dapat dikatakan bahwa <i>flag state administrator</i> negara tersebut tidak dapat melakukan pengelolaan kapal niaganya secara baik dan dapat menimbulkan persepsi yang tidak baik terhadap negara tersebut. Oleh sebab itu selain meningkatkan peran dari <i>flag state administrator</i> Indonesia, Indonesia juga perlu menjalin berbagai kerjasama regional maupun internasional dengan negara-negara berstatus <i>white list</i> Tokyo MoU melalui diplomasi maritim untuk dapat memperbaiki sistem pengawasan dan inspeksi di Indonesia, mempelajari sistem pengawasan dan inspeksi negara-negara tersebut dan memperbaiki persepsi negara lain terhadap performa kapal niaga Indonesia. Diplomasi yang dilakukan bertujuan agar sistem pengawasan terkait penerapan dan pemenuhan standar keselamatan dan keamanan pelayaran berdasarkan Tokyo MoU di Indonesia dapat berjalan lebih baik dan performa kapal niaga berbendera Indonesia dapat terus meningkat. |

| | |
|--------------------------|---|
| O (<i>Owners</i>) | Kemenhub, Kemenko Marves, Kemlu |
| E (<i>Environment</i>) | Politik luar negeri dan perkembangan politik pada kawasan Asia Pasifik. |
| Kriteria 3E | |
| <i>Efficacy</i> | Kerjasama regional dan internasional antara Indonesia dengan negara-negara yang telah memperoleh <i>white list</i> Tokyo MoU status diyakini dapat dilakukan dengan diplomasi maritim. |
| <i>Efficiency</i> | Diplomasi maritim dapat dilakukan secara efisien melalui kerjasama regional dan internasional dengan negara-negara anggota Tokyo MoU yang telah memperoleh <i>white list</i> Tokyo MoU status. |
| <i>Effectiveness</i> | Berbagai bentuk diplomasi maritim diharapkan mampu meningkatkan <i>flag state administrator</i> Indonesia dalam mengelola performa kapal niaga berbendera Indonesia serta mempertahankan <i>white list</i> Tokyo MoU status yang telah diraih oleh Indonesia pada tahun lalu. |

b. Conceptual Models Peningkatan Flag State Administrator Indonesia Menuju “White list – Tokyo MoU” Status Pelayaran Internasional (2015-2020)

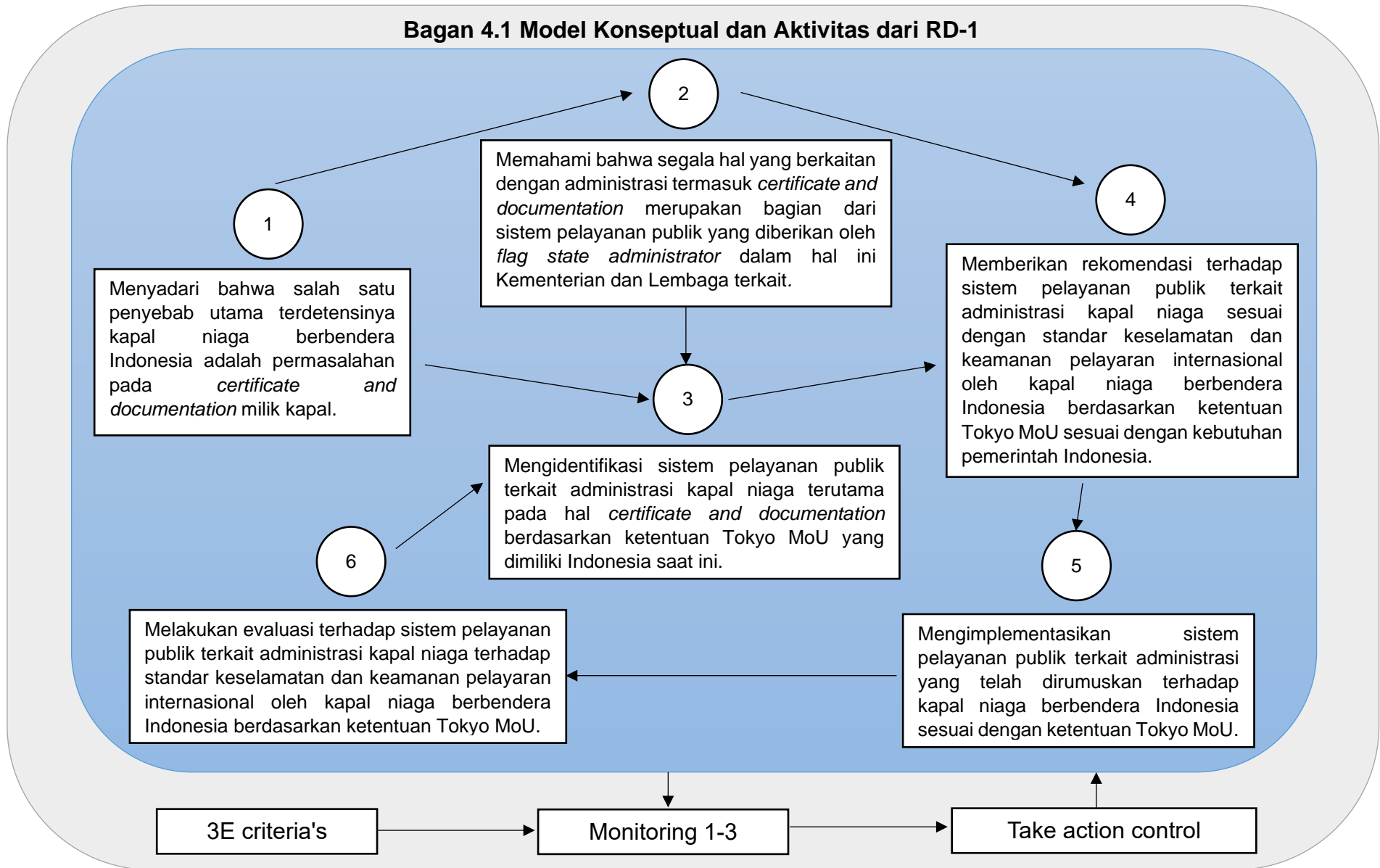
Tahapan selanjutnya adalah membentuk model konseptual (tahapan keempat SSM) dengan menghubungkan tindakan-tindakan yang akan dilakukan sehingga dapat melakukan Transformasi (T pada CATWOE) sehingga menghasilkan suatu sistem yang utuh. Tahapan ini dilakukan merumuskan langkah-langkah yang didasarkan atas teori yang digunakan dengan *root definition* yang dibentuk, sehingga dapat sistem yang tepat dapat dilakukan untuk memecahkan permasalahan penelitian.

Tabel 4.10 Model Konseptual dan Aktifitas dari RD-1

| RD-1 | Aktivitas | Deskripsi Aktivitas |
|---|-------------|---|
| Melakukan perbaikan sistem administrasi kapal niaga berbendera Indonesia (P) melalui peningkatan peran Kementerian dan Lembaga terkait selaku <i>flag state administrator</i> (Q) sehingga dapat meminimalisir potensi dilakukannya pemeriksaan lebih mendalam pada kapal niaga berbendera Indonesia (R). | Aktivitas 1 | Menyadari bahwa salah satu penyebab utama terdetensinya kapal niaga berbendera Indonesia adalah permasalahan pada <i>certificate and documentation</i> milik kapal. |
| | Aktivitas 2 | Memahami bahwa segala hal yang berkaitan dengan administrasi termasuk <i>certificate and documentation</i> merupakan bagian dari sistem pelayanan publik yang diberikan oleh <i>flag state administrator</i> dalam hal ini Kementerian dan Lembaga terkait. |
| | Aktivitas 3 | Mengidentifikasi sistem pelayanan publik terkait administrasi kapal niaga terutama pada hal <i>certificate and documentation</i> berdasarkan ketentuan Tokyo MoU yang dimiliki Indonesia saat ini. |

| RD-1 | Aktivitas | Deskripsi Aktivitas |
|------|-------------|---|
| | Aktivitas 4 | Memberikan rekomendasi terhadap sistem pelayanan publik terkait administrasi kapal niaga sesuai dengan standar keselamatan dan keamanan pelayaran internasional oleh kapal niaga berbendera Indonesia berdasarkan ketentuan Tokyo MoU sesuai dengan kebutuhan pemerintah Indonesia. |
| | Aktivitas 5 | Mengimplementasikan sistem pelayanan publik terkait administrasi yang telah direkomendasikan terhadap kapal niaga berbendera Indonesia sesuai dengan ketentuan Tokyo MoU. |
| | Aktivitas 6 | Melakukan evaluasi terhadap sistem pelayanan publik terkait administrasi kapal niaga terhadap standar keselamatan dan keamanan pelayaran internasional oleh kapal niaga berbendera Indonesia berdasarkan ketentuan Tokyo MoU. |

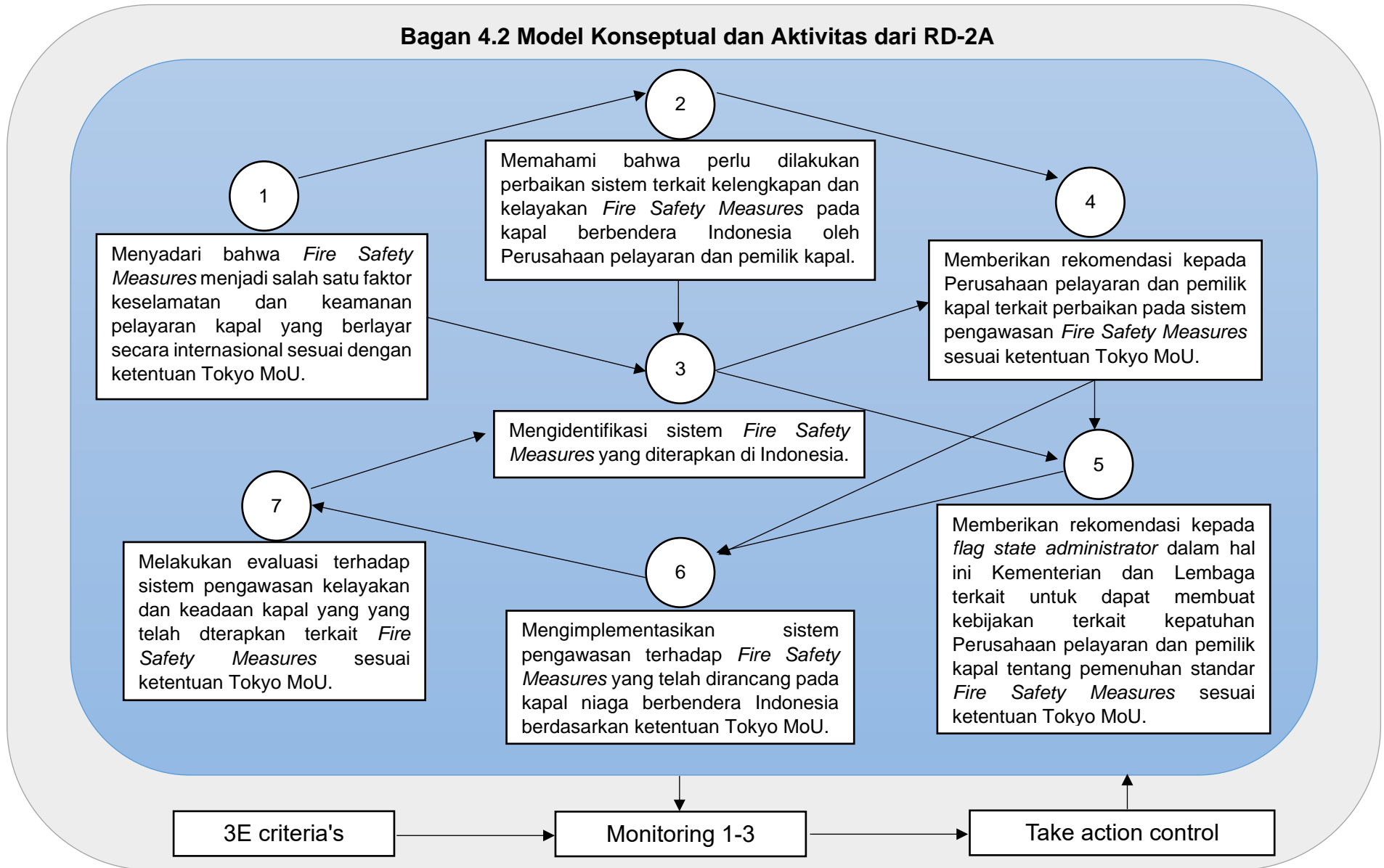
Bagan 4.1 Model Konseptual dan Aktivitas dari RD-1



Tabel 4.11 Model Konseptual dan Aktifitas dari RD-2A

| RD-2A | Aktivitas | Deskripsi Aktivitas |
|---|-------------|--|
| Melakukan perbaikan sistem <i>Fire Safety Measures</i> pada kapal niaga berbendera Indonesia (P) melalui peningkatan kepatuhan perusahaan dan pemilik kapal niaga Indonesia (Q) agar dapat memitigasi risiko dan pengendalian kebakaran pada kapal (R). | Aktivitas 1 | Menyadari bahwa <i>Fire Safety Measures</i> menjadi salah satu faktor keselamatan dan keamanan pelayaran kapal yang berlayar secara internasional sesuai dengan ketentuan Tokyo MoU. |
| | Aktivitas 2 | Memahami bahwa perlu dilakukan perbaikan sistem terkait kelengkapan dan kelayakan <i>Fire Safety Measures</i> pada kapal niaga berbendera Indonesia oleh Perusahaan pelayaran dan pemilik kapal. |
| | Aktivitas 3 | Mengidentifikasi sistem <i>Fire Safety Measures</i> yang diterapkan di Indonesia. |
| | Aktivitas 4 | Memberikan rekomendasi kepada Perusahaan pelayaran dan pemilik kapal terkait pemenuhan standar <i>Fire Safety Measures</i> berdasarkan ketentuan Tokyo MoU. |
| | Aktivitas 5 | Memberikan rekomendasi kepada <i>flag state administrator</i> dalam hal ini Kementerian dan Lembaga terkait untuk dapat membuat kebijakan terkait kepatuhan Perusahaan pelayaran dan pemilik kapal tentang pemenuhan standar <i>Fire Safety Measures</i> sesuai ketentuan Tokyo MoU. |
| | Aktivitas 6 | Mengimplementasikan sistem <i>Fire Safety Measures</i> yang telah dirancang pada kapal niaga berbendera Indonesia berdasarkan ketentuan Tokyo MoU. |
| | Aktivitas 7 | Melakukan evaluasi terhadap keadaan dan kelayakan kapal yang telah diterapkan terkait <i>Fire Safety Measures</i> sesuai ketentuan Tokyo MoU. |

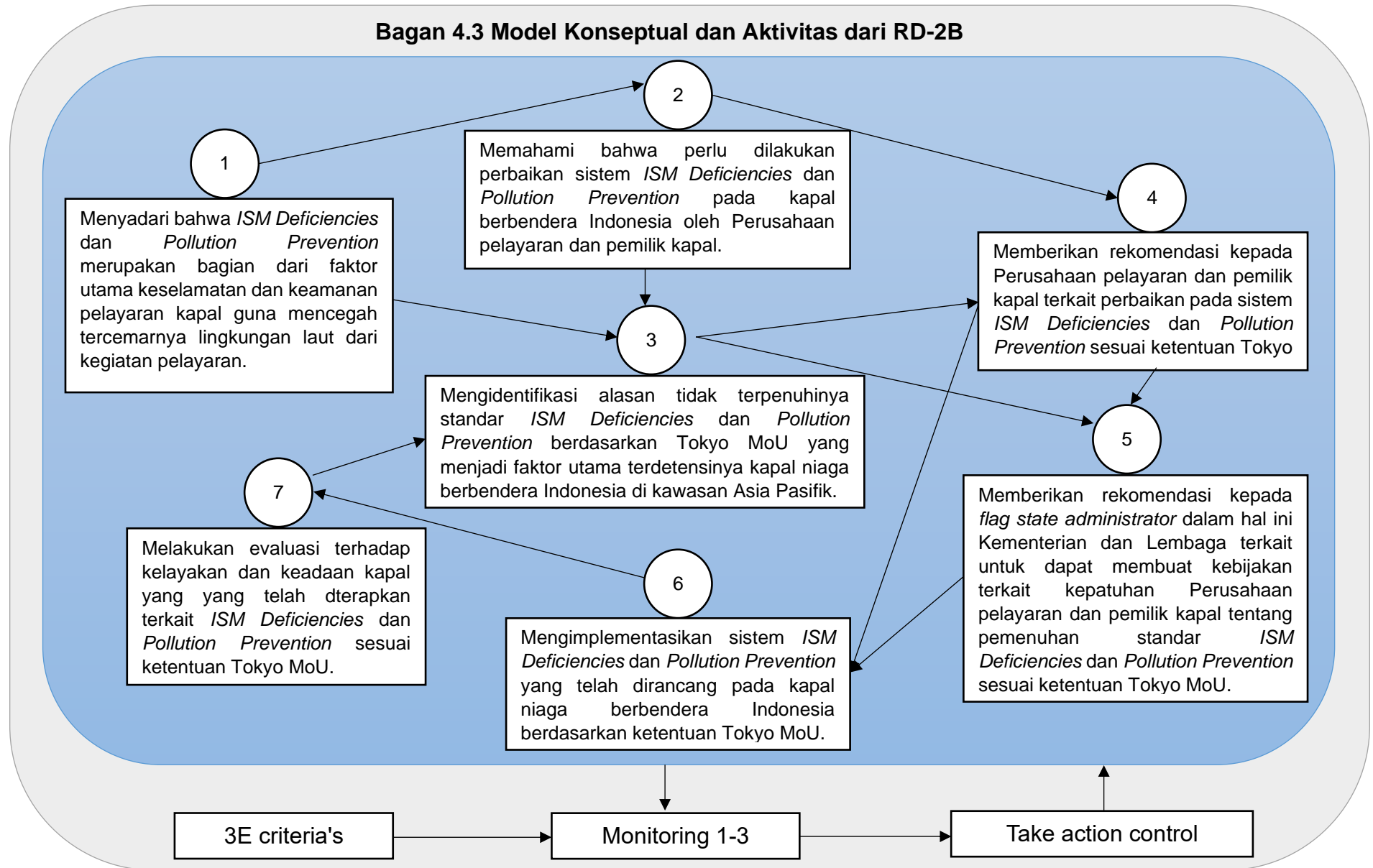
Bagan 4.2 Model Konseptual dan Aktivitas dari RD-2A



Tabel 4.12 Model Konseptual dan Aktifitas dari RD-2B

| RD-2B | Aktivitas | Deskripsi Aktivitas |
|--|-------------|--|
| Melakukan perbaikan sistem <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> pada kapal niaga berbendera Indonesia (P) melalui peningkatan kepatuhan perusahaan dan pemilik kapal niaga Indonesia (Q) sehingga dapat menjamin keselamatan di laut, pencegahan kecelakaan pada awak kapal dan mencegah tercemarnya lingkungan laut (R). | Aktivitas 1 | Menyadari bahwa <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> merupakan bagian dari faktor utama keselamatan dan keamanan pelayaran kapal guna mencegah tercemarnya lingkungan laut dari kegiatan pelayaran. |
| | Aktivitas 2 | Memahami bahwa perlu dilakukan perbaikan sistem <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> pada kapal niaga berbendera Indonesia oleh Perusahaan pelayaran dan pemilik kapal. |
| | Aktivitas 3 | Mengidentifikasi alasan tidak terpenuhinya standar <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> berdasarkan Tokyo MoU yang menjadi faktor utama terdetensinya kapal niaga berbendera Indonesia di kawasan Asia Pasifik. |
| | Aktivitas 4 | Memberikan rekomendasi kepada Perusahaan pelayaran dan pemilik kapal terkait perbaikan pada sistem <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> sesuai ketentuan Tokyo MoU. |
| | Aktivitas 5 | Memberikan rekomendasi kepada <i>flag state administrator</i> dalam hal ini Kementerian dan Lembaga terkait untuk dapat membuat kebijakan terkait kepatuhan Perusahaan pelayaran dan pemilik kapal tentang pemenuhan standar <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> sesuai ketentuan Tokyo MoU. |
| | Aktivitas 6 | Mengimplementasikan sistem <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> yang telah dirancang pada kapal niaga berbendera Indonesia berdasarkan ketentuan Tokyo MoU. |
| | Aktivitas 7 | Melakukan evaluasi terhadap kelayakan dan keadaan kapal yang telah diterapkan terkait <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> sesuai ketentuan Tokyo MoU. |

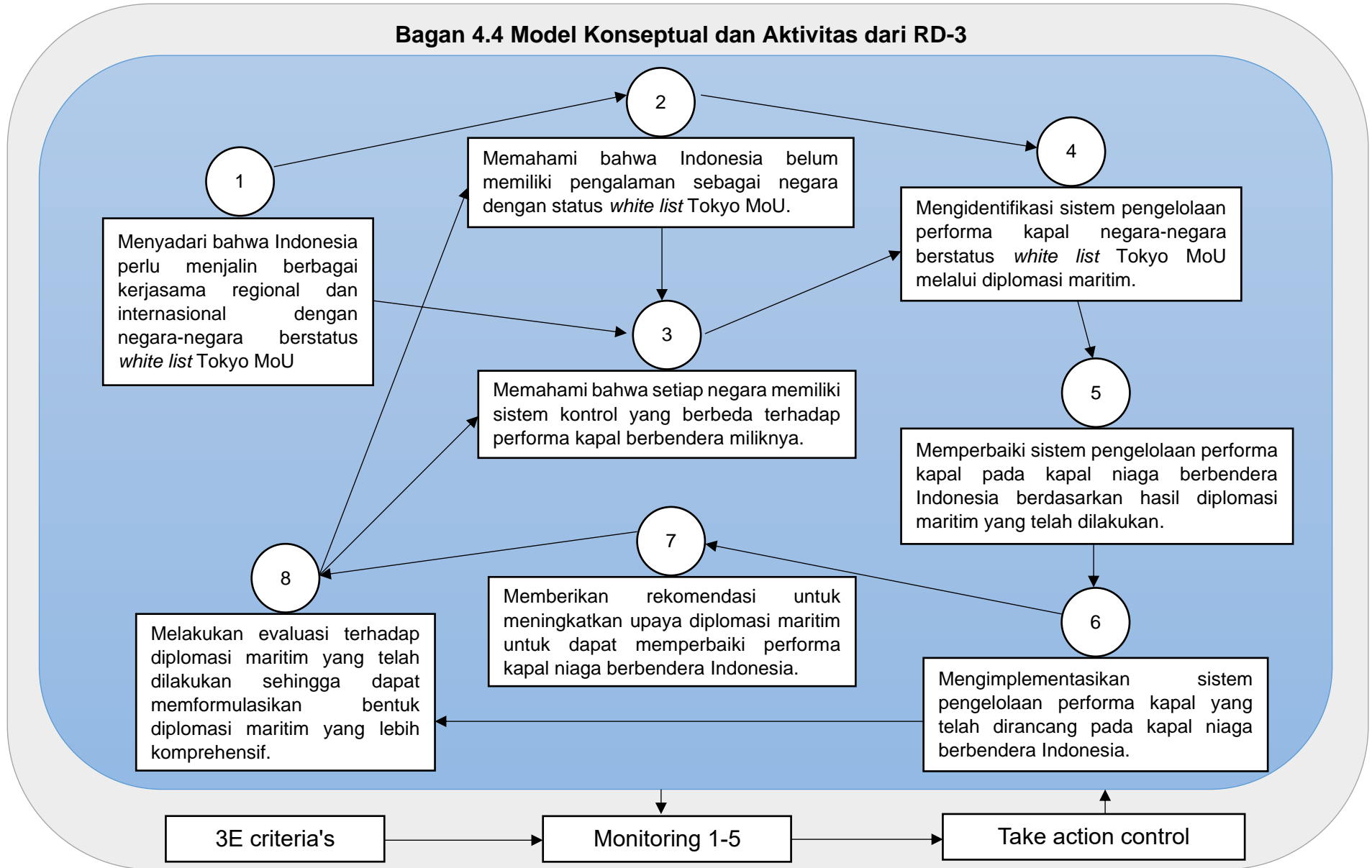
Bagan 4.3 Model Konseptual dan Aktivitas dari RD-2B



Tabel 4.13 Model Konseptual dan Aktifitas dari RD-3

| RD-3 | Aktivitas | Deskripsi Aktivitas |
|--|-------------|---|
| <p>Melakukan kerjasama regional dan internasional dengan negara-negara yang berstatus <i>White List</i> Tokyo MoU (P) melalui diplomasi maritim (Q) untuk meningkatkan performa kapal niaga berbendera Indonesia (R).</p> | Aktivitas 1 | Menyadari bahwa Indonesia perlu menjalin berbagai kerjasama regional dan internasional dengan negara-negara berstatus <i>white list</i> Tokyo MoU. |
| | Aktivitas 2 | Memahami bahwa Indonesia belum memiliki pengalaman sebagai negara dengan status <i>white list</i> Tokyo MoU. |
| | Aktivitas 3 | Memahami bahwa setiap negara memiliki sistem kontrol yang berbeda terhadap performa kapal berbendera miliknya. |
| | Aktivitas 4 | Mengidentifikasi sistem pengelolaan performa kapal negara-negara berstatus <i>white list</i> Tokyo MoU melalui diplomasi maritim. |
| | Aktivitas 5 | Memperbaiki sistem pengelolaan performa kapal pada kapal niaga berbendera Indonesia berdasarkan hasil diplomasi maritim yang telah dilakukan |
| | Aktivitas 6 | Mengimplementasikan sistem pengelolaan performa kapal yang telah dirancang pada kapal niaga berbendera Indonesia. |
| | Aktivitas 7 | Memberikan rekomendasi untuk meningkatkan upaya diplomasi maritim untuk dapat memperbaiki performa kapal niaga berbendera Indonesia. |
| | Aktivitas 8 | Melakukan evaluasi terhadap diplomasi maritim yang telah dilakukan sehingga dapat memformulasikan bentuk diplomasi maritim yang lebih komprehensif. |

Bagan 4.4 Model Konseptual dan Aktivitas dari RD-3



c. Perbandingan Model Konseptual dengan Realitas

Model Konseptual yang telah dibentuk kemudian akan dibandingkan dengan data-data yang telah diperoleh peneliti pada saat wawancara. Hasil pengumpulan data dapat digunakan untuk merumuskan tindakan-tindakan yang direkomendasikan dalam menyelesaikan permasalahan penelitian. Berdasarkan tiga model konseptual yang telah dibentuk sebelumnya, proses transformasi (T) dilakukan berdasarkan kondisi internal dan eksternal Indonesia untuk meningkatkan peran *flag state administrator* Indonesia. Pertanyaan turunan dari pertanyaan penelitian dibentuk berdasarkan tindakan atau aktivitas pada model konseptual untuk melihat aktivitas pada dunia nyata.

Tabel 4.14 Perbandingan Model Konseptual RD-1

| No | Aktivitas | Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata? Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi? | Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut? | Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (sustain)? Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)? |
|----|---|---|---|--|
| 1 | Menyadari bahwa salah satu penyebab utama terdetensinya kapal niaga berbendera Indonesia adalah permasalahan pada | Telah terlaksana, setiap tahunnya Tokyo MoU mengeluarkan <i>Annual Report</i> dan mengadakan CIC untuk melaporkan | Kemenhub, BKI dan INSA | <i>Annual Report</i> merupakan laporan tahunan tentang penilaian performa kapal dari seluruh negara anggota Tokyo MoU. Dasar |

| No | Aktivitas | Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata? Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi? | Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut? | Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (sustain)? Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)? |
|----|--|---|---|---|
| | <i>certificate and documentation</i> milik kapal. | temuan-temuan utama pada kapal yang terdetensi. <i>Annual Report</i> dan hasil CIC akan menjadi bahan evaluasi bagi setiap negara anggota dalam memperbaiki performa kapal berbendera yang dimilikinya. | | perbaikan performa kapal juga dapat dilakukan berdasarkan hasil CIC dan PSC <i>Committee</i> yang diadakan oleh Tokyo MoU setiap tahunnya. |
| 2 | Memahami bahwa segala hal yang berkaitan dengan administrasi termasuk <i>certificate and documentation</i> merupakan bagian dari sistem pelayanan publik yang diberikan oleh <i>flag state</i> | Telah terlaksana, <i>flag state administrator</i> (Ditkapel) bersama BKI menjadi K/L yang berwenang dalam melakukan pemeriksaan kelengkapan sertifikat dan dokumen pada kapal | Kemenhub dan BKI | Untuk mempermudah proses pemeriksaan dan penerbitan sertifikat dan dokumen, pada tahun 2018 BKI ditunjuk oleh Kemenhub untuk membantu Ditkapel dalam melaksanakan survei dan sertifikasi statutoria |

| No | Aktivitas | Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata? Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi? | Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut? | Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (sustain)? Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)? |
|----|--|---|---|--|
| | <i>administrator</i> dalam hal ini K/L terkait. | niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri. | | pada kapal niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri. |
| 3 | Mengidentifikasi sistem pelayanan publik terkait administrasi kapal niaga terutama pada hal <i>certificate and documentation</i> berdasarkan ketentuan Tokyo MoU yang dimiliki Indonesia saat ini. | Telah terlaksana, sistem pemeriksaan terkait <i>certificate and documentation</i> telah sesuai dengan ketentuan Tokyo MoU karena Indonesia telah meratifikasi aturan tersebut dan harus dipatuhi. | Kemhub dan BKI | Perlu dilakukan perbaikan pada beberapa aspek seperti percepatan perkembangan sistem penerbitan dokumen dan sertifikat secara digital serta sistem penerbitan sertifikat dan dokumen yang dilakukan pada satu K/L terpadu. |
| 4 | Memberikan rekomendasi terhadap sistem pelayanan publik terkait administrasi kapal niaga sesuai dengan standar keselamatan dan | Telah terlaksana, K/L terkait terus memberikan rekomendasi terhadap kinerja Ditkapel dan BKI dalam menjalankan | Kemhub, Kemenko Marves, BKI dan INSA | Ditkapel melakukan pertemuan dengan seluruh K/L, klas dan pihak terkait lainnya untuk membahas informasi terbaru seputar |

| No | Aktivitas | Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata? Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi? | Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut? | Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (sustain)? Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)? |
|----|---|---|---|--|
| | keamanan pelayaran internasional oleh kapal niaga berbendera Indonesia berdasarkan ketentuan Tokyo MoU sesuai dengan kebutuhan pemerintah Indonesia. | kegiatan administrasi terkait kapal niaga berbendera Indonesia yang akan layeryar ke luar negeri. | | Tokyo MoU termasuk pemberian masukan dan saran dari seluruh K/L terkait. Pemberian rekomendasi didasarkan atas kendala-kendala yang dihadapi perusahaan pelayaran dan pemilik kapal yang ditemukan dilapangan. |
| 5 | Mengimplementasikan sistem pelayanan publik terkait administrasi yang telah direkomendasikan terhadap kapal niaga berbendera Indonesia sesuai dengan ketentuan Tokyo MoU. | Aktivitas ini belum terlaksana. | Kemenhub dan BKI | Sistem penerbitan <i>certificate and documentation</i> belum dilakukan secara terpusat dan terpadu serta belum diterbitkan dalam bentuk digital. |

| No | Aktivitas | Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata? Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi? | Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut? | Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (sustain)? Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)? |
|----|---|---|---|--|
| 6 | Melakukan evaluasi terhadap sistem pelayanan publik terkait administrasi kapal niaga terhadap standar keselamatan dan keamanan pelayaran internasional oleh kapal niaga berbendera Indonesia berdasarkan ketentuan Tokyo MoU. | Telah terlaksana, seluruh K/L terkait mengadakan pertemuan rutin untuk membahas informasi terbaru Tokyo MoU dan kinerja dari masing-masing K/L. | Kemenhub, Kemenko Marves, Kemlu, BKI dan INSA | Evaluasi pada K/L terkait terus dilakukan untuk dapat memperbaiki kinerja K/L terutama dalam pelayanan publik. |

4.5.1 Interpretasi Data RD-1

Berdasarkan analisis data pada Sub Bab 4.5, peneliti kemudian melakukan penyusunan perbandingan model konseptual yang diawali dengan pembentukan aktifitas berdasarkan teori-teori yang digunakan oleh peneliti. Kemudian fakta-fakta yang diperoleh peneliti melalui wawancara bersama informan akan dibandingkan dengan teori dan penelitian terdahulu yang telah dilakukan. Perbandingan model konseptual bertujuan untuk mempermudah peneliti dalam menemukan kesenjangan penelitian antara teori dan fakta lapangan. Hasil perbandingan model konseptual dapat membantu peneliti dalam menentukan rumusan langkah atau tindakan untuk perbaikan yang dapat direkomendasikan sebagai penyelesaian masalah pelaksanaan di lapangan.

Berdasarkan analisis data berdasarkan teori dan informasi yang diperoleh saat wawancara, peneliti menemukan kesenjangan atau *gap* penelitian pada RD-1 yaitu belum terlaksananya aktifitas 5. Aktifitas tersebut menjelaskan bahwa belum dilaksanakannya implementasi sistem pelayanan publik terkait administrasi yang telah direkomendasikan terhadap kapal niaga berbendera Indonesia sesuai dengan ketentuan Tokyo MoU. *Gap* penelitian ini didasarkan atas hasil wawancara yang dilakukan bersama Berdasarkan hasil wawancara bersama Capt. Putri Novalia Melani, PSCO Pusat KPLP dijelaskan bahwa perbaikan yang dibutuhkan saat ini adalah sistem penerbitan sertifikat secara *paperless*.

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi membuat beberapa negara mulai menerapkan sistem tanpa kertas dan menggunakan *barcode* atau kode batang pada sistem mereka, sehingga risiko kerusakan pada *certificate and documentation* berkurang dan sistem penerbitan serta pemeriksaan dapat berlangsung lebih cepat. KPLP mengharapkan Indonesia mampu membentuk sistem penerbitan *certificate and documentation* yang terintegrasi secara langsung dan terpadu untuk memudahkan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam melakukan pengurusan administrasi terkait kapal (Hasil wawancara bersama Capt. Putri Novalia Melani pada 16 November 2021).

Okto Irianto, Staf Ahli Bidang Hukum Laut Kemenko Marves mengatakan:

Mekanisme Tokyo MoU melibatkan dua pihak yaitu pihak yang memeriksa kapal yang berlayar ke luar negeri dan unit yang bertugas untuk memeriksa kapal asing yang berlayar ke dalam negeri. Tetapi fokus utama Indonesia adalah pemeriksaan kapal niaga berbendera Indonesia yang berlayar ke luar negeri serta memastikan standar nasional maupun internasional terkait pelayaran terpelihara dengan baik. Sehingga KPLP dan Ditkapel harus bekerja sama dalam memperbaiki fokus ini. Fokus terhadap kapal Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri bertujuan agar performa kapal memenuhi standar Tokyo MoU yang nantinya akan berpengaruh kepada statu yang diperoleh Indonesia. (Hasil wawancara bersama Okto Irianto pada tanggal 30 November 2021)

Berdasarkan dua pernyataan di atas, peneliti menilai bahwa terdapat ketidaksesuaian antara teori yang ada dengan hasil wawancara yang akhirnya terlihat pada adanya *gap* atau kesenjangan. Peneliti menilai bahwa beberapa faktor yang menyebabkan munculnya *gap* atau kesenjangan pada RD-1 yaitu sistem administrasi belum dijalankan secara terpadu dan terpusat, sistem pemeriksaan kelengkapan dan kondisi kapal yang tidak sesuai dengan sertifikat dan dokumen yang dimiliki tidak dijalankan secara ketat, fokus pemeriksaan antara kapal asing dan kapal bendera Indonesia yang belum optimal serta kurangnya kesadaran perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam melengkapi sertifikat dan dokumen yang dibawa ketika berlayar secara internasional. Analisis peneliti didukung atas tidak terpenuhinya teori *New Public Services* (NPS) yang disebabkan oleh faktor-faktor tersebut.

Peneliti menilai bahwa fakta-fakta lapangan yang ditemukan, dapat dijadikan sebagai bahan untuk melakukan pengembangan dan pembentukan rancangan sistem administrasi yang lebih baik. Pembentukan rancangan sistem administrasi yang lebih komprehensif dapat diterapkan untuk melihat sistem administrasi yang tepat bagi Indonesia dan membantu *flag state administrator* Indonesia dalam meningkatkan kompetensinya sehingga dapat melakukan sistem pemeriksaan seperti negara-negara lain.

Tabel 4.15 Perbandingan Model Konseptual RD-2A

| No | Aktivitas | Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata? Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi? | Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut? | Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (sustain)? Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)? |
|----|--|---|---|---|
| 1 | Menyadari bahwa salah satu penyebab utama terdetensinya kapal niaga berbendera Indonesia adalah permasalahan pada sistem <i>fire safety measures</i> pada kapal. | Telah terlaksana, setiap tahunnya Tokyo MoU mengeluarkan <i>Annual Report</i> dan mengadakan CIC untuk melaporkan temuan-temuan utama pada kapal yang terdetensi. <i>Annual Report</i> dan hasil CIC akan menjadi bahan evaluasi bagi setiap negara anggota dalam memperbaiki performa kapal berbendera yang dimilikinya. | Kemenhub, BKI dan INSA | <i>Annual Report</i> merupakan laporan tahunan tentang penilaian performa kapal dari seluruh negara anggota Tokyo MoU. Dasar perbaikan performa kapal juga dapat dilakukan berdasarkan hasil CIC dan PSC <i>Committee</i> yang diadakan oleh Tokyo MoU setiap tahunnya. |
| 2 | Memahami bahwa perlu dilakukan perbaikan sistem terkait kelengkapan dan | Telah terlaksana, kepatuhan dan komitmen dari perusahaan pelayaran | Kemenhub, BKI dan INSA | Selain meningkatkan sistem pemeriksaan, diperlukan keseriusan dan komitmen |

| No | Aktivitas | Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata? Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi? | Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut? | Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (sustain)? Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)? |
|----|--|---|---|---|
| | kelayakan <i>Fire Safety Measures</i> pada kapal niaga berbendera Indonesia oleh Perusahaan pelayaran dan pemilik kapal. | dan pemilik dalam menjaga dan merawat <i>fire safety measures</i> pada kapal perlu ditingkatkan. | | dari perusahaan pelayaran, pemilik kapal dan awak kapal dalam menjaga kondisi <i>fire safety measures</i> yang berada di kapal. |
| 3 | Mengidentifikasi sistem pemeriksaan <i>Fire Safety Measures</i> yang diterapkan di Indonesia. | Telah terlaksana, sistem pemeriksaan <i>Fire Safety Measures</i> telah sesuai dengan ketentuan Tokyo MoU. | Kemenhub dan BKI | Sistem pemeriksaan <i>fire safety measures</i> telah berjalan dengan baik namun temuan pada <i>fire safety measures</i> disebabkan oleh kondisi sistem keselamatan kebakaran yang tidak dalam keadaan baik. |
| 4 | Memberikan rekomendasi kepada Perusahaan pelayaran dan pemilik kapal terkait pemenuhan standar <i>Fire Safety Measures</i> | Telah Terlaksana, K/L terus memberikan rekomendasi dan sosialisasi kepada perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam | Kemenhub, BKI dan INSA | Pemberian rekomendasi dan sosialisasi dilengkapi dengan dilakukannya pemeriksaan yang tidak terjadwal, sehingga |

| No | Aktivitas | Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata? Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi? | Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut? | Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (sustain)? Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)? |
|----|--|---|---|---|
| | berdasarkan ketentuan Tokyo MoU. | melakukan perawatan atas kondisi <i>Fire Safety Measures</i> pada kapalnya. | | perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dapat terus menjaga kondisi <i>fire safety measures</i> yang dimiliki dalam keadaan layak. |
| 5 | Memberikan rekomendasi kepada <i>flag state administrator</i> dalam hal ini Kementerian dan Lembaga terkait untuk dapat membuat kebijakan terkait kepatuhan Perusahaan pelayaran dan pemilik kapal tentang pemenuhan standar <i>Fire Safety Measures</i> sesuai ketentuan Tokyo MoU. | Telah terlaksana, Kementerian Perhubungan menerbitkan Surat Edaran UM.003/11/8/DJPL-18 tentang Peningkatan Pengawasan terhadap Kapal niaga berbendera Indonesia yang akan Berlayar ke Luar Negeri | Kemenhub | Untuk meningkatkan performa kapal niaga berbendera Indonesia dan memperketat pemeriksaan kapal niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri, Kementerian Perhubungan menerbitkan kebijakan untuk meningkatkan pengawasan pemeriksaan. |

| No | Aktivitas | Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata? Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi? | Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut? | Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (sustain)? Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)? |
|----|--|---|---|---|
| 6 | Mengimplementasikan sistem <i>Fire Safety Measures</i> yang telah dirancang pada kapal niaga berbendera Indonesia berdasarkan ketentuan Tokyo MoU. | Aktivitas ini belum terlaksana | Kemenhub | Sistem pemeriksaan <i>fire safety measures</i> perlu ditingkatkan, melalui pelaksanaan simulasi terhadap bencana kebakaran dan peningkatan kemampuan awak kapal dalam pencegahan/pengendalian kebakaran pada kapal. |
| 7 | Melakukan evaluasi terhadap keadaan dan kelayakan kapal yang telah diterapkan terkait <i>Fire Safety Measures</i> sesuai ketentuan Tokyo MoU. | Aktivitas ini belum terlaksana | Kemenhub, BKI dan INSA | Perlu dilaksanakan untuk meminimalisir detensi akibat <i>Fire Safety Measures</i> pada kapal niaga berbendera Indonesia. |

Tabel 4.16 Perbandingan Model Konseptual RD-2B

| No | Aktivitas | Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata? Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi? | Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut? | Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (sustain)? Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)? |
|----|--|---|---|---|
| 1 | Menyadari bahwa <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> merupakan bagian dari faktor utama keselamatan dan keamanan pelayaran kapal guna mencegah tercemarnya lingkungan laut dari kegiatan pelayaran. | Telah terlaksana, setiap tahunnya Tokyo MoU mengeluarkan <i>Annual Report</i> dan mengadakan CIC untuk melaporkan temuan-temuan utama pada kapal yang terdeteksi. <i>Annual Report</i> dan hasil CIC akan menjadi bahan evaluasi bagi setiap negara anggota dalam memperbaiki performa kapal berbendera yang dimilikinya. | Kemenhub, BKI dan INSA | <i>Annual Report</i> merupakan laporan tahunan tentang penilaian performa kapal dari seluruh negara anggota Tokyo MoU. Dasar perbaikan performa kapal juga dapat dilakukan berdasarkan hasil CIC dan PSC <i>Committee</i> yang diadakan oleh Tokyo MoU setiap tahunnya. |
| 2 | Memahami bahwa perlu dilakukan perbaikan sistem <i>ISM Deficiencies</i> dan | Telah terlaksana, kepatuhan dan komitmen dari perusahaan | Kemenhub, BKI dan INSA | <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> pada kapal niaga berbendera |

| No | Aktivitas | Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata? Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi? | Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut? | Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (sustain)? Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)? |
|----|--|--|---|--|
| | <i>Pollution Prevention</i> pada kapal niaga berbendera Indonesia oleh Perusahaan pelayaran dan pemilik kapal. | pelayaran dan pemilik dalam menjaga dan merawat <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> pada kapal perlu ditingkatkan. | | Indonesia telah sesuai dengan ketentuan Tokyo MoU tetapi kesadaran dan komitmen dari perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam menjaga dan merawat kondisi kapal masih perlu ditingkatkan. |
| 3 | Mengidentifikasi alasan tidak terpenuhinya standar <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> berdasarkan Tokyo MoU yang menjadi faktor utama terdetensinya kapal niaga berbendera Indonesia di kawasan Asia Pasifik. | Telah terlaksana, kendala pemenuhan <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> adalah kurangnya komitmen dan kesadaran perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam menjaga dan merawat kondisi kapalnya. | Kemenhub, BKI dan INSA | Detensi <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> pada kapal niaga berbendera Indonesia utamanya berada pada sistem manajemen perusahaan pelayaran atau pemilik kapal dalam melakukan perawatan dan mempertahankan kondisi |

| No | Aktivitas | Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata? Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi? | Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut? | Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (sustain)? Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)? |
|----|--|---|---|--|
| | | | | kapal dalam performa yang baik. |
| 4 | Memberikan rekomendasi kepada perusahaan pelayaran dan pemilik kapal terkait perbaikan pada sistem <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> sesuai ketentuan Tokyo MoU. | Telah Terlaksana, K/L terus memberikan rekomendasi dan sosialisasi kepada perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam melakukan penegakan <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> pada kapalnya. | Kemenhub, BKI dan INSA | Pemberian rekomendasi dan sosialisasi dilengkapi dengan dilakukannya pemeriksaan yang tidak terjadwal, sehingga perusahaan pelayaran dan pemilik kapal tidak hanya melakukan perbaikan saat akan dilakukan pemeriksaan terjadwal saja. |
| 5 | Memberikan rekomendasi kepada <i>flag state administrator</i> dalam hal ini Kementerian dan Lembaga terkait untuk dapat membuat kebijakan terkait | Telah terlaksana, Kementerian Perhubungan menerbitkan Surat Edaran UM.003/11/8/DJPL-18 tentang Peningkatan | Kemenhub | Untuk meningkatkan performa kapal niaga berbendera Indonesia dan memperketat pemeriksaan kapal niaga berbendera Indonesia yang akan |

| No | Aktivitas | Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata? Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi? | Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut? | Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (sustain)? Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)? |
|----|--|--|---|---|
| | kepatuhan Perusahaan pelayaran dan pemilik kapal tentang pemenuhan standar <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> sesuai ketentuan Tokyo MoU. | Pengawasan terhadap Kapal niaga berbendera Indonesia yang akan Berlayar ke Luar Negeri | | berlayar ke luar negeri, Kementerian Perhubungan menerbitkan kebijakan untuk meningkatkan pengawasan pemeriksaan. |
| 6 | Mengimplementasikan sistem <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> yang telah dirancang pada kapal niaga berbendera Indonesia berdasarkan ketentuan Tokyo MoU. | Telah terlaksana, seluruh aturan <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> pada kapal niaga berbendera Indonesia telah diterapkan sesuai dengan ketentuan Tokyo MoU. | Kemenhub | Sistem pemeriksaan <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> di Indonesia telah dilakukan sesuai dengan ketentuan Tokyo MoU tetapi perlu ditingkatkan melalui peningkatan kepatuhan dan komitmen perusahaan pelayaran dan pemilik kapal |

| No | Aktivitas | Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata? Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi? | Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut? | Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (sustain)? Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)? |
|----|---|---|---|---|
| | | | | dalam menerapkan ISM Code. |
| 7 | Melakukan evaluasi terhadap kelayakan dan keadaan kapal yang telah diterapkan terkait <i>ISM Deficiencies</i> dan <i>Pollution Prevention</i> sesuai ketentuan Tokyo MoU. | Telah terlaksana, sosialisasi dan penerapan ISM Code terus dilakukan. | Kemenhub, BKI dan INSA | <i>Flag state administrator</i> bersama BKI dan INSA terus melakukan sosialisasi kepada seluruh perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam menerapkan ISM Code pada kapal berbendera yang dimiliki. |

4.5.2 Interpretasi Data RD-2

Pada RD-2, penelitian dilakukan untuk melihat sejauh mana kepatuhan perusahaan terhadap kondisi dan kelayakan dari *Fire Safety Measures*, *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* pada kapal karena tiga item tersebut menjadi beberapa temuan utama yang menyebabkan kapal niaga berbendera Indonesia terdetensi pada tahun 2020. Peneliti kemudian membagi pertanyaan penelitian menjadi dua hal yang didasarkan atas hasil perbaikan sistem yaitu perbaikan sistem *Fire Safety Measures* pada kapal niaga berbendera Indonesia untuk memitigasi risiko dan pengendalian kebakaran pada kapal (RD-2A) dan perbaikan sistem *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* pada kapal niaga berbendera Indonesia untuk dapat menjamin keselamatan di laut, pencegahan kecelakaan pada awak kapal dan mencegah tercemarnya lingkungan laut (RD-2B).

Berdasarkan analisis data berdasarkan teori dan informasi yang diperoleh saat wawancara, peneliti menemukan kesenjangan atau *gap* penelitian pada RD-2A yaitu belum terlaksananya aktifitas 6 dan 7. *Gap* atau kesenjangan penelitian tersebut adalah belum dilakukannya implementasi sistem *Fire Safety Measures* yang telah dirancang pada kapal niaga berbendera Indonesia berdasarkan ketentuan Tokyo MoU dan melakukan evaluasi terhadap keadaan dan kelayakan kapal yang telah diterapkan terkait *Fire Safety Measures* sesuai ketentuan Tokyo MoU. Pada tahun 2020, berdasarkan data yang diolah oleh peneliti melalui APCIS Tokyo MoU menunjukkan dari 6 kapal yang terdetensi ditemukan 4 kapal yang mengalami detensi dengan salah satu faktornya adalah *Fire Safety Measures*. Sehingga *Fire Safety Measures* merupakan salah satu temuan detensi yang harus dapat diperbaiki pada kapal niaga berbendera Indonesia dan dapat dijadikan dasar perbaikan untuk sistem pemeriksaan kelayaklautan kapal niaga berbendera Indonesia kedepannya.

Setelah dilakukan analisis berdasarkan teori *seaworthiness* terhadap hasil wawancara, peneliti menilai bahwa kesenjangan penelitian muncul

bukan karena tidak sesuainya hasil wawancara dan teori yang ada. Peneliti menilai bahwa *flag state administrator* belum bertindak secara tegas dan melakukan proses pemeriksaan secara ketat. Penilaian peneliti, didukung atas hasil wawancara peneliti bersama Prof. Sunaryo, Guru Besar Teknik Perkapalan Universitas Indonesia yang menjelaskan bahwa:

Pemeriksaan terkait *safety* harusnya tidak hanya didasarkan pada *checklist/ form* pemeriksaan, karena *safety* tidak bersifat mutlak. Sehingga harusnya dilakukan simulasi terhadap kemungkinan-kemungkinan risiko-risiko yang muncul sebelum kecelakaan terjadi. Simulasi yang dilakukan bertujuan agar tidak terjadi kekosongan hukum ketika sebuah risiko muncul dan awak kapal telah memiliki sistem mitigasi terlebih dahulu. Kemudian pada saat melakukan *design* kapal, harus sudah dipertimbangkan masalah *safety* terlebih dahulu. Sehingga proses pemeriksaan kapal tidak hanya didasarkan pada *checklist* yang ada saja tetapi melalui simulasi-simulasi yang dapat dilakukan terlebih dahulu. Simulasi dan presepsi yang dilakukan melalui kemudian menjadi *design* untuk mempertimbangkan *risk analysis and risk assessment*. Hasil dari *Format Safety Assessment* ini pada akhirnya berbentuk proposal yang diajukan pada *decision maker* dan dapat dituangkan pada SOP pemeriksaan kapal (Hasil wawancara bersama Prof. Sunaryo pada tanggal 6 Desember 2021).

Faktor lainnya yang menyebabkan detensi atas *fire safety measures* pada kapal niaga berbendera Indonesia, perusahaan pelayaran dan pemilik kapal belum memiliki kesadaran secara utuh dalam melakukan perawatan dan menjaga kondisi dari *fire safety measures* yang dimiliki. Ketika berbicara tentang performa kapal niaga berbendera Indonesia, maka terdapat dua pihak yang bertanggung jawab atas performa sebuah kapal yaitu perusahaan pelayaran atau pemilik kapal dan petugas pemeriksa kapal. Peneliti menilai bahwa detensi atas *fire safety measures* dapat tetap terjadi walaupun *flag state administrator* telah sistem pemeriksaan yang baik dengan petugas pemeriksa yang kompeten, tetapi perusahaan pelayaran dan pemilik kapal tidak memiliki keinginan untuk memperhatikan kondisi dari *fire safety measures* pada kapal dan tidak melakukan perawatan secara berkala. Sehingga dibutuhkan sistem pemeriksaan *fire safety measures* yang lebih baik, inspector yang lebih kompeten,

penyamarataan kompetensi seluruh inspector dan melakukan penegakan sanksi atas perusahaan pelayaran atau pemilik kapal yang tidak memperhatikan kondisi kapalnya.

Sedangkan pada hal yang kedua terkait perbaikan sistem *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* pada kapal niaga berbendera Indonesia, peneliti menilai bahwa sistem pemeriksaan dan aturan yang ada telah memenuhi ketentuan Tokyo MoU dan telah dilakukan sistem pemeriksaan yang cukup baik. Namun, hasil wawancara peneliti terhadap beberapa informan menunjukkan bahwa masih kurangnya kesadaran perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam menegakkan *ISM Code* pada kapal yang dimiliki. Sehingga, akibat tidak terjaganya manajemen kapal yang baik PSCO kemudian melakukan detensi terkait *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* pada kapal niaga berbendera Indonesia.

Oleh sebab itu, peneliti menilai bahwa kepatuhan perusahaan terhadap *Fire Safety Measures*, *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* belum dikatakan baik. Kesadaran perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam menjaga kondisi *Fire Safety Measures*, *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* pada kapal perlu ditingkatkan dan hal ini harus diiringi dengan ketegasan dan keseriusan para Inspektor dalam melakukan pemeriksaan. Ketegasan atas penegakan standar keselamatan dan keamanan pelayaran seharusnya dapat dilakukan dengan pemberian sanksi tegas pada perusahaan pelayaran dan pemilik kapal yang ditemukan mengalami detensi atas temuan yang sama secara berulang. Kemudian, kompetensi awak kapal dan inspector terhadap *Fire Safety Measures*, *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* harus ditingkatkan.

Seluruh perbaikan tersebut ditujukan agar kapal niaga berbendera Indonesia benar-benar berlayar dengan standar keselamatan dan keamanan pelayaran internasional serta menunjukkan bahwa Indonesia sebagai sebuah negara maritim besar dengan jumlah armada nomor 6 terbesar di dunia memiliki armada yang aman dan terjamin performanya

untuk melakukan pelayaran secara internasional. Sesuai dengan Visi Poros Maritim Dunia, maka Indonesia patut memperhitungkan segala tindakan yang dilakukan pada kegiatan maritimnya, terutama dalam melakukan kegiatan pelayaran yang harus mencerminkan visi tersebut yaitu melakukan kegiatan pelayaran sesuai dengan standar keselamatan dan keamanan pelayaran Internasional. Keselamatan dan keamanan pelayaran tentu tidak akan hanya berdampak pada reputasi *flag state* terkait kontrol yang dilakukan, melainkan untuk melihat seberapa serius sebuah negara dalam menjaga armada, manusia dan lingkungan yang terkait pada sebuah proses pelayaran internasional.

Tabel 4.17 Perbandingan Model Konseptual RD-3

| No | Aktivitas | Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata? Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi? | Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut? | Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (sustain)? Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)? |
|----|--|---|---|--|
| 1 | Menyadari bahwa Indonesia perlu menjalin berbagai kerjasama regional dan internasional dengan negara-negara berstatus <i>white list</i> Tokyo MoU. | Telah terlaksana, Indonesia terus melakukan berbagai kerjasama regional dan internasional. | Kemlu | Kegiatan kerjasama regional dan internasional ditujukan tidak hanya untuk meningkatkan performa kapal niaga berbendera Indonesia, namun untuk membantu negara lain dalam melakukan perbaikan performa kapal niaga. |
| 2 | Memahami bahwa Indonesia belum memiliki pengalaman sebagai negara dengan status <i>white list</i> Tokyo MoU. | Telah terlaksana, Indonesia menjalin kerjasama dalam pengembangan SDM PSCO. | Kemenhub dan Kemlu | Kerjasama terkait peningkatan SDM dilakukan untuk meningkatkan kemampuan inspector Indonesia dalam melakukan penilaian performa kapal niaga berbendera Indonesia dan kapal asing. |
| 3 | Memahami bahwa setiap negara memiliki | Telah terlaksana, setiap negara memiliki peraturan | Kemenhub dan Kemlu | Setiap negara berhak untuk meratifikasi segala aturan |

| No | Aktivitas | Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata? Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi? | Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut? | Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (sustain)? Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)? |
|----|---|--|---|---|
| | sistem kontrol yang berbeda terhadap performa kapal berbendera miliknya. | perundang-undangan yang berbeda sesuai dengan ratifikasi yang telah dilakukan oleh negara tersebut. | | internasional yang diinginkan oleh negara tersebut, namun tidak dapat melakukan pemeriksaan terhadap kapal niaga berbendera asing yang tidak meratifikasi aturan yang sama. |
| 4 | Mengidentifikasi sistem pengelolaan performa kapal negara-negara berstatus <i>white list</i> Tokyo MoU melalui diplomasi maritim. | Telah terlaksana, KPLP bersama beberapa negara <i>White List</i> Tokyo MoU beberapa kali melakukan kerjasama pada bidang pengembangan SDM PSCO dengan negara-negara <i>White List</i> Tokyo MoU. | Kemenhub dan Kemlu | Pengembangan SDM bersama negara <i>White List</i> Tokyo MoU masih berlangsung dan akan terus dijalankan serta dikembangkan hingga masa mendatang. |
| 5 | Memperbaiki sistem pengelolaan performa kapal pada kapal | Telah terlaksana, hasil diplomasi maritim bersama negara lain membantu | Kemenhub | Kegiatan pengembangan SDM membantu Indonesia meningkatkan kualitas SDM |

| No | Aktivitas | Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata? Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi? | Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut? | Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (sustain)? Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)? |
|----|---|---|---|--|
| | niaga berbendera Indonesia berdasarkan hasil diplomasi maritim yang telah dilakukan | Indonesia dalam mengembangkan kualitas SDM yang dimiliki. | | yang dimiliki namun masih perlu ditingkatkan kembali terutama dalam cara melakukan pemeriksaan kapal yang akan berlayar ke luar negeri. |
| 6 | Mengimplementasikan sistem pengelolaan performa kapal yang telah dirancang pada kapal niaga berbendera Indonesia. | Telah terlaksana, PSCO Indonesia sudah menerapkan hasil kerjasama PSCO terkait pengembangan SDM di Indonesia. | Kemenhub dan Kemlu | Kemampuan SDM PSCO Indonesia telah jauh lebih baik dan akan terus dilakukan. Indonesia juga mulai melakukan kerjasama untuk meningkatkan kemampuan SDM negara lain dalam meningkatkan performa kapal berbendera yang dimiliki. |
| 7 | Memberikan rekomendasi untuk meningkatkan upaya diplomasi maritim untuk dapat memperbaiki performa | Belum terlaksana | Kemenhub dan Kemlu | Pengembangan SDM lebih terfokus kepada inspector yang melakukan pemeriksaan kapal asing, seharusnya Indonesia lebih memfokuskan pengembangan SDM inspector |

| No | Aktivitas | Apakah kegiatan dalam model konseptual terjadi di dunia nyata? Apakah memberikan solusi pada masalah yang terjadi? | Siapa saja yang melaksanakan kegiatan tersebut? | Apakah proses dalam model konseptual dapat terus berlangsung (sustain)? Adakah alternatif dalam melakukan kegiatan tersebut (usulan lainnya)? |
|-----------|---|--|--|--|
| | kapal niaga berbendera Indonesia. | | | yang melakukan pemeriksaan kapal niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri. |
| 8 | Melakukan evaluasi terhadap diplomasi maritim yang telah dilakukan sehingga dapat memformulasikan bentuk diplomasi maritim yang lebih komprehensif. | Belum terlaksana | Kemenhub dan Kemlu | Indonesia perlu untuk lebih fokus dalam meningkatkan performa kapal niaga berbendera Indonesia melalui peningkatan kemampuan para inspector atau surveyor yang melakukan pemeriksaan kapal niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri. |

4.5.3 Interpretasi Data RD-3

Tokyo MoU merupakan salah satu bentuk kerjasama internasional yang beranggotakan negara-negara di kawasan Asia Pasifik yang berkomitmen untuk bersama-sama dalam menegakkan keselamatan dan keamanan pelayaran di wilayah Asia Pasifik. Sehingga apabila negara anggota memiliki performa kapal di bawah standar maka dapat dikatakan bahwa *flag state administrator* negara tersebut tidak dapat melakukan pengelolaan kapal niaganya secara baik dan dapat menimbulkan persepsi yang tidak baik terhadap negara tersebut. Indonesia telah menjadi bagian dari Tokyo MoU ketika Tokyo MoU pertama kali dibentuk, namun hingga tahun 2018 Indonesia memiliki catatan yang tidak baik atas performa kapal niaga berbendera Indonesia. Sehingga, *flag state administrator* Indonesia dinilai tidak dapat melakukan kontrol terhadap performa kapal berbendera miliknya.

Pada tahun 2019 performa kapal niaga berbendera Indonesia perlahan meningkat menjadi *grey list* Tokyo MoU yang menjadi titik terang bagi Indonesia untuk mendapatkan reputasi yang baik di mata pengguna jasa pelayaran internasional. Perbaikan sistem pemeriksaan terus dilakukan Indonesia hingga pada akhirnya menjadi bagian *white list* Tokyo MoU pada tahun 2020. Selain melakukan perbaikan sistem pemeriksaan, Indonesia juga perlu menjalin berbagai kerjasama regional maupun internasional dengan negara-negara berstatus *white list* Tokyo MoU melalui diplomasi maritim untuk dapat memperbaiki sistem pengawasan dan inspeksi di Indonesia, mempelajari sistem pengawasan dan inspeksi negara-negara tersebut dan memperbaiki persepsi negara lain terhadap performa kapal niaga Indonesia.

Diplomasi yang dilakukan bertujuan agar sistem pengawasan terkait penerapan dan pemenuhan standar keselamatan dan keamanan pelayaran berdasarkan Tokyo MoU di Indonesia dapat berjalan lebih baik dan performa kapal niaga berbendera Indonesia dapat terus meningkat. Tetapi hasil wawancara peneliti bersama beberapa informan menunjukkan bahwa

diplomasi maritim untuk meningkatkan performa kapal niaga berbendera Indonesia masih sangat terbatas. Peneliti menilai bahwa diplomasi maritim baik dengan negara *white list* Tokyo MoU atau pun di luar negara Tokyo MoU dapat dilakukan untuk mempelajari bagaimana negara-negara lain melakukan pengawasan dan kontrol performa kapal berbendera miliknya. Hasil dari diplomasi maritim tersebut kemudian dapat dijadikan sebagai sebuah *study case* bagi Indonesia dalam menentukan dan menilai bentuk sistem pengawasan dan inspeksi yang lebih baik untuk peningkatan performa kapal niaga berbendera Indonesia.

Peneliti menilai bahwa terbatasnya diplomasi maritim terkait performa kapal dan *white list* Tokyo MoU membuat aktifitas 7 dan 8 pada RD-3 belum terlaksana di Indonesia. Keberhasilan Indonesia menjadi bagian dari *white list* Tokyo MoU perlu diiringi dengan pemberian rekomendasi untuk meningkatkan upaya diplomasi maritim untuk dapat memperbaiki performa kapal niaga berbendera Indonesia dan melakukan evaluasi terhadap diplomasi maritim yang telah dilakukan sehingga dapat memformulasikan bentuk diplomasi maritim yang lebih komprehensif. Sehingga melalui peningkatan performa kapal dan diplomasi maritim yang dilakukan, Indonesia dapat meyakinkan dunia internasional bahwa Indonesia memiliki keseriusan terhadap perbaikan sistem pengawasan dan inspeksi kapal serta mempertahankan performa kapal niaga berbendera Indonesia sehingga dapat menjadi *white list* Tokyo MoU.

Tergabungnya Indonesia *white list* Tokyo MoU dapat membantu Indonesia memperkuat eksistensinya sebagai sebuah negara maritim. Kehadiran Indonesia pada dunia maritim internasional telah terlihat dengan terpilihnya kembali Indonesia sebagai Dewan IMO Kategori C yang menunjukkan bahwa Indonesia memiliki eksistensi pada sektor maritim Internasional yang selaras dengan kondisi geografis yang dimiliki Indonesia, yaitu terletak pada posisi yang sangat strategis pada alur pelayaran internasional. Peneliti menilai bahwa pencapaian Indonesia menjadi *white list* Tokyo MoU akan selaras dengan posisi Indonesia

sebagai Dewan IMO Kategori C yang menunjukkan bahwa Indonesia memiliki posisi tawar yang tinggi dan fungsi penting serta strategis dalam banyak hal di bidang transportasi laut.

Peneliti menilai bahwa diplomasi maritim terkait *white list* Tokyo MoU dapat memberikan dampak positif bagi Indonesia. Melalui diplomasi maritim, Indonesia dapat mempelajari cara melakukan pengawasan dan inspeksi yang lebih baik bagi kapal berbenderanya, menjadi negara contoh bagi negara-negara yang belum mendapatkan *white list* Tokyo MoU sehingga dapat menunjukkan kompetensi Indonesia saat memperbaiki performa kapal serta meningkatkan kepercayaan pengguna jasa pelayaran internasional dalam kegiatan ekspor-impor untuk menggunakan kapal niaga berbendera Indonesia. Karena hingga saat ini, penggunaan kapal asing bagi kegiatan pelayaran dalam dan luar negeri masih sangat tinggi dan hal ini sangat merugikan Indonesia, khususnya dengan jumlah armada dan SDM yang sangat besar. Melalui Diplomasi maritim, diharapkan potensi atas penggunaan kapal niaga berbendera Indonesia lebih meningkat sehingga penguasaan ekspor-impur oleh kapal asing berkurang dan stabilitas ekonomi nasional dapat terjaga.

4.6 Pembahasan

Pembahasan dilakukan terhadap data hasil penelitian yang telah dideskripsikan (disajikan). Pembahasan dilakukan menggunakan teori, penelitian terdahulu, data pendukung dan hasil wawancara yang diperoleh peneliti. Pembahasan permasalahan penelitian akan dilakukan melalui pembahasan terhadap kesenjangan atau *gap* yang ditemukan pada sub bab sebelumnya. Teori, penelitian terdahulu, data pendukung dan hasil wawancara berperan sebagai *key performance index* serta membentuk pola pikir dari penelitian terutama dalam peningkatan *flag state administrator* Indonesia menuju *white list* Tokyo MoU status pelayaran internasional.

Kegiatan ini merupakan bagian dari tahapan keenam SSM, di mana praktisi melakukan analisis lebih mendalam terhadap hasil perbandingan model RD-1, RD-2 dan RD-3 dengan menggunakan teori, penelitian terdahulu, data pendukung dan hasil wawancara yang diperoleh peneliti agar dapat menarik kesimpulan penelitian secara komperhensif. Pada sub bab pembahasan ini, dirumuskan saran terhadap tindakan yang nyata yang dapat dilakukan melalui analisa dan *logic of thinking* praktisi penelitian SSM. Sedangkan tahapan akhir dari SSM akan dituangkan pada Bab 5 penelitian ini yang berisi kesimpulan dan rekomendasi terhadap permasalahan penelitian yang diteliti.

4.6.1 Peningkatan Peran Pemerintah Indonesia sebagai *flag state administrator* untuk kelengkapan administrasi kapal-kapal niaga berbendera Indonesia

Setiap negara yang mengikatkan dirinya pada Tokyo MoU dan telah menerima Memorandum akan memberlakukan ketentuan-ketentuan dalam Memorandum ini. Setiap Otoritas akan menetapkan dan memelihara sistem PSC yang efektif dengan tujuan untuk memastikan bahwa, tanpa diskriminasi, kapal dagang asing yang singgah di pelabuhan Otoritasnya,

atau berlabuh di pelabuhan tersebut sesuai dengan standar yang ditetapkan dalam instrumen yang relevan. Sehingga sistem pemeriksaan terhadap kapal dagang asing yang singgah atau berlabuh di pelabuhan negara anggota Tokyo MoU sama satu dengan yang lainnya. Oleh sebab itu negara harus dapat melaksanakan aturan dan pengawasannya dalam hal-hal administratif, teknis dan sosial atas kapal-kapal yang mengibarkan benderanya untuk menjamin keselamatan di laut berkenaan dengan, antara lain, pada konstruksi, peralatan dan kelaikan laut sesuai dengan ketentuan Tokyo MoU.

Berdasarkan Pasal 44 ayat (1) Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 40 tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menjadi penanggung jawab pelaksanaan kegiatan dan administrasi Pemerintah pada Organisasi Maritim Internasional dan/ atau lembaga internasional. Direktorat Jenderal Perkapalan dan Kepelautan selanjutnya disebut sebagai Ditkapel pada Direktorat Jenderal Hubungan Laut Indonesia kemudian ditugaskan sebagai pihak yang bertugas sebagai representative Pemerintah sebagai *Flag State* di Indonesia. Setiap *flag state* harus dapat memastikan bahwa kapal-kapal yang mengibarkan benderanya telah membawa sertifikat yang dipersyaratkan dan dikeluarkan sesuai dengan aturan dan standar internasional. Ditkapel mempunyai tugas utama untuk melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi serta evaluasi dan pelaporan di bidang kelaiklautan kapal, perlindungan lingkungan maritim dan kepelautan. Fungsi Direktorat Perkapalan dan Kepelautan adalah sebagai berikut:

- Penyiapan perumusan kebijakan di bidang rancang bangun dan kelaikan kapal, pengukuran, pendaftaran dan kebangsaan kapal, nautis, teknis dan radio kapal, pencemaran dan manajemen keselamatan kapal, pembersihan tangki kapal (*tank cleaning*), perbaikan dan pemeliharaan (*floating and*

running repair) kapal, penetapan standar pengujian dan sertifikasi kepelautan;

- Penyiapan penyusunan standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur di bidang rancang bangun dan kelaikan kapal, pengukuran, pendaftaran dan kebangsaan kapal, nautis, teknis dan radio kapal, pencemaran dan manajemen keselamatan kapal, pembersihan tangki kapal (*tank cleaning*), perbaikan dan pemeliharaan (*floating and running repair*) kapal, penetapan standar pengujian dan sertifikasi kepelautan;
- Penyiapan perumusan dan pemberian bimbingan teknis di bidang rancang bangun dan kelaikan kapal, pengukuran, pendaftaran dan kebangsaan kapal, nautis, teknis dan radio kapal, pencemaran dan manajemen keselamatan kapal, pembersihan tangki kapal (*tank cleaning*), perbaikan dan pemeliharaan (*floating and running repair*) kapal, penetapan standar pengujian dan sertifikasi kepelautan;
- Penyiapan penerbitan sertifikat keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, kepelautan, manajemen keselamatan kapal (*ISM-Code*), surat ukur kapal dan surat tanda kebangsaan kapal dalam rangka penyelenggaraan kelaiklautan kapal dan daftar riwayat kapal (*continuous synopsis record*);
- Penyiapan pengesahan gambar rancang bangun kapal, perhitungan stabilitas kapal, lambung timbul kapal, daftar ukur kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, program lembaga pendidikan dan pelatihan kepelautan, sertifikat kepelautan dan panduan muatan dalam rangka pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal;
- Penyiapan penerbitan surat persetujuan penggunaan/ penggantian nama kapal, surat penetapan tanda panggilan (*call sign*) kapal, surat keterangan status hukum kapal dan surat keterangan penghapusan kapal dari pendaftaran;

- Penyiapan pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang rancang bangun dan sertifikasi kapal, standar pengujian dan sertifikasi kepelautan, pengawakan kapal dan dokumen pelaut, keselamatan kapal dan manajemen keselamatan kapal, pengukuran dan surat ukur kapal, pendaftaran dan tanda kebangsaan kapal, jaminan ganti rugi pencemaran laut oleh minyak dari kapal; dan
- Pelaksanaan ketatausahaan, kepegawaian, dan kerumatanggaan.

Berdasarkan fungsi Ditkapel di atas, salah satu fungsi yang dijalankan Ditkapel adalah penerbitan sertifikat. Penerbitan sertifikat merupakan bagian dari kegiatan administratif oleh *flag state* dalam menjalankan *flag state administrations*. Terhadap kesenjangan atau *gap* penelitian yang ditemukan peneliti pada RD-1, maka peneliti melakukan analisis lebih mendalam terhadap *gap* tersebut menggunakan teori, penelitian terdahulu dan hasil wawancara penelitian.

Tabel 4.18 *Gap* Pertanyaan Penelitian RD-1

| <i>Gap</i> Penelitian | Analisa |
|---|--|
| Mengimplementasikan sistem pelayanan publik terkait administrasi yang telah direkomendasikan terhadap kapal niaga berbendera Indonesia sesuai dengan ketentuan Tokyo MoU. | <ul style="list-style-type: none"> - <i>New Public Services</i> - <i>Theories Of International Law Compliance</i> - Penelitian terdahulu: Liu et.al 2012 dan Syafiuddin 2016 - Hasil wawancara |

Sumber: Data diolah oleh peneliti, 2022

Janet V. Denhardt dan Robert B. Denhardt pada bukunya yang berjudul "*The New Public Services: Serving not Steering*" disebutkan bahwa para administrator harus menempatkan masyarakat sebagai warga negara (bukan sebagai pelanggan) sehingga para administrator dapat berbagi

kewenangan dan berkolaborasi (Denhardt and Denhardt 2007). Pada kegiatan pelayaran, pihak yang menjadi pelanggan atau konsumen adalah perusahaan pelayaran dan pemilik kapal. Berdasarkan Denhardt and Denhardt (2007) terdapat beberapa prinsip pada teori *New Public Services* (NPS), yaitu:

- 1) *Serve citizens, not customer*, Kepentingan publik berasal dari hasil dialog tentang nilai-nilai bersama daripada agregasi kepentingan pribadi individu. Oleh karena itu, administrator tidak hanya menanggapi tuntutan “pelanggan”, tetapi lebih fokus pada membangun hubungan kepercayaan dan kolaborasi dengan dan di antara warga.
- 2) *Seek the public interest*, Carilah Kepentingan Umum: Administrator publik harus berkontribusi untuk membangun gagasan kolektif dan bersama tentang kepentingan publik. Tujuannya bukan untuk menemukan solusi cepat yang didorong oleh pilihan individu melainkan diciptakan berdasarkan kepentingan dan tanggung jawab bersama.
- 3) *Value citizenship over entrepreneurship*, Kepentingan publik lebih baik dimajukan oleh pegawai negeri dan warga negara yang berkomitmen untuk memberikan kontribusi yang berarti bagi masyarakat daripada oleh manajer wirausaha yang bertindak seolah-olah uang publik adalah milik mereka sendiri.
- 4) *Think strategically, act democratically*, Kebijakan dan program yang memenuhi kebutuhan publik dapat dicapai dengan paling efektif dan bertanggung jawab melalui upaya kolektif dan proses kolaboratif.
- 5) *Recognize that accountability is not simple*, Pegawai negeri harus memperhatikan lebih dari pasar; mereka juga harus memperhatikan undang-undang dan hukum konstitusional, nilai-nilai masyarakat, norma-norma politik, standar profesional, dan kepentingan warga negara.

- 6) *Serve rather than steer*, Semakin penting bagi pegawai negeri untuk menggunakan kepemimpinan berbasis nilai bersama dalam membantu warga mengartikulasikan dan memenuhi kepentingan bersama mereka daripada mencoba mengendalikan atau mengarahkan masyarakat ke arah yang baru.
- 7) *Value people, not just productivity*, Organisasi publik dan jaringan di mana mereka berpartisipasi lebih mungkin berhasil dalam jangka panjang jika dioperasikan melalui proses kolaborasi dan kepemimpinan bersama berdasarkan rasa hormat terhadap semua orang.

Pada prinsip *Serve citizens, not customer* dijelaskan bahwa sistem pelayanan publik menurut teori NPS dapat berjalan bisa seorang warga negara dengan kesadarannya menunjukkan kepedulian mereka terhadap komunitas yang lebih besar, komitmen mereka terhadap hal-hal yang melampaui kepentingan jangka pendek, dan kesediaan mereka untuk memikul tanggung jawab pribadi atas apa yang terjadi di lingkungan dan komunitas mereka. Sedangkan pelayan publik atau pemerintah harus tanggap terhadap kebutuhan dan kepentingan warga negara. Teori NPS berusaha untuk mendorong semakin banyak orang untuk memenuhi tanggung jawab mereka sebagai warga negara, dan pada gilirannya, bagi administrator publik untuk menjadi sangat peka terhadap suara mereka.

Sistem administrasi pada penerbitan sertifikat dan dokumen yang dilakukan oleh Ditkapel dan BKI telah dilakukan berdasarkan ketentuan perundang-undangan atas ratifikasi yang dilakukan Indonesia terhadap konvensi internasional dalam hal ini adalah ketentuan Tokyo MoU. Berdasarkan teori NPS, pada prinsip *Serve citizens, not customer* tidak tercermin dengan baik, karena berdasarkan hasil penelitian melalui wawancara bersama regulator, dijelaskan bahwa:

Proses pemeriksaan kapal yang akan berlayar ke luar negeri akan dilakukan 3 hari sebelum kapal berlayar. Pemeriksaan dilakukan oleh *Marine Inspector* dan PSCO untuk melihat kondisi kapal sebelum berlayar ke luar negeri. Namun terkadang beberapa

sumber daya manusia yang melakukan pemeriksaan tidak menguasai hal-hal yang harus diperiksa. Untuk *checklist* pemeriksaan hanya dilakukan oleh *Port State Control*. Ditkapel hanya berwenang pada keselamatan kapal, sehingga pemeriksaan dilakukan pada kelengkapan alat keselamatan, masa berlaku alat keselamatan, posisi alat keselamatan, kondisi alat keselamatan, pengetahuan keselamatan oleh awak kapal dll. Ketika kapal telah diperiksa oleh *Marine Inspector* dan PSCO pada kantor syahbandar yang kemudian diterbitkan Surat Persetujuan Berlayar (Hasil wawancara bersama Capt. Putri Novalia Melani pada 16 November 2021).

Sehingga Ditkapel dan KPLP telah menjalankan tugasnya untuk melakukan pemeriksaan untuk memberikan hubungan kepercayaan terhadap perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam menjamin kondisi kapal miliknya telah sesuai dengan ketentuan Tokyo MoU. Namun, kendala yang dihadapi Ditkapel adalah terdapat ketidak setaraan antara kompetensi sumber daya manusia yang melakukan pemeriksaan. Sedangkan kekurangan berikutnya adalah kurangnya komitmen perusahaan pelayaran dan pemilik kapal sebagai pengguna jasa dalam menjaga kondisi dan kelayakan kapalnya. Hal ini tidak memenuhi prinsip prinsip *Serve citizens, not customer* atas teori NPS karena kurangnya kesadaran perusahaan pelayaran dan pemilik kapal untuk menunjukkan kepedulian mereka terhadap komunitas yang lebih besar, komitmen mereka terhadap hal-hal yang melampaui kepentingan jangka pendek, dan kesediaan mereka untuk memikul tanggung jawab pribadi atas apa yang terjadi di lingkungan dan komunitas mereka.

Hal ini didukung atas hasil wawancara bersama Capt. Otto K. M. Caloh Sekretaris I dan Hutakemri Ali Samad Sekretaris II *Indonesian National Shipowners Association* (INSA):

Temuan detensi yang paling sering dilanggar berdasarkan ketentuan MARPOL Annex II adalah:

- P and A Manual yang disetujui tidak tersedia.
- Cargo record book tidak tersedia.
- Adanya Jalur pembuangan (bypass) yang tidak diijinkan.

(Hasil wawancara bersama Capt. Otto K.M Caloh dan Hutakemri Ali Samad pada tanggal 8 Desember 2021)

Tiga hal di atas merupakan tiga detensi yang dialami oleh kapal niaga berbendera Indonesia yang ditahan di Thailand pada bulan November 2021. *P and A Manual dan Cargo Record Book* yang telah disetujui oleh BKI tidak dibawa oleh kapal dan menyebabkan kapal akhirnya ditahan pada pelabuhan tujuan kapal. Setiap kapal yang didetensi setidaknya mengalami kerugian paling sedikit \$2500/ hari. Sehingga detensi disebabkan oleh masalah yang sederhana namun menimbulkan kerugian ekonomi besar dan kepercayaan pelanggan oleh negara-negara anggota Tokyo MoU menjadi berkurang.

Prinsip berikutnya adalah *Seek the public interest*, melalui prinsip ini administrator publik harus berkontribusi untuk membangun gagasan kolektif dan bersama tentang kepentingan publik. Ditkapel selaku *flag state administrator* bertugas untuk melakukan perumusan kebijakan terkait kapal niaga berbendera Indonesia. Berdasarkan hasil wawancara bersama Sekretaris II *Indonesian National Shipowners Association (INSA)* Hutakemri Ali Samad, dijelaskan bahwa:

Seharusnya regulasi yang dikeluarkan dapat mendukung perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam meningkatkan performa kapal sehingga lebih baik dan dapat bersaing atau memiliki daya saing dengan kapal asing (Hasil wawancara bersama Capt. Otto K.M Caloh dan Hutakemri Ali Samad pada tanggal 8 Desember 2021).

Sehingga regulator dapat melakukan perumusan kebijakan sesuai dengan keadaan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal. Sebaliknya, perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dapat meningkatkan komitmennya dalam menjalankan dan menerapkan kebijakan yang telah dibuat oleh regulator.

Pada prinsip *Value citizenship over entrepreneurship*, administrator publik dan warga negara berkomitmen untuk memberikan kontribusi yang berarti bagi masyarakat daripada oleh manajer wirausaha yang bertindak seolah-olah uang publik adalah milik mereka sendiri. Pelaksanaan penerbitan sertifikat dan dokumen oleh Ditkapel yang dilakukan sesuai dengan Tokyo MoU dilakukan untuk memastikan bahwa Ditkapel telah

memberikan penilaian terhadap kapal-kapal niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri. Namun perlu diperhatikan bahwa pelaksanaan kegiatan pelayaran juga harus bermanfaat bagi masyarakat Indonesia. Kegiatan pelayaran yang memenuhi aturan Tokyo MoU dapat membantu perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam meningkatkan devisa negara karena dapat melakukan perdagangan secara internasional.

Prinsip berikutnya adalah *Think strategically, act democratically*, yang berarti setiap kebijakan dan program yang memenuhi kebutuhan publik dapat dicapai dengan paling efektif dan bertanggung jawab melalui upaya kolektif dan proses kolaboratif. Arief Budi Permana, Kepala Departemen Operasi Klasifikasi PT. Biro Klasifikasi Indonesia menyatakan bahwa untuk meminimalisir detensi pada kapal niaga berbendera Indonesia yang berlayar ke luar negeri, perlu dilakukan kerjasama yang baik dari seluruh pihak. BKI bertugas dan bertanggungjawab untuk memperbaiki performa kapal niaga berbendera Indonesia, namun regulator, pengguna jasa baik perusahaan pelayaran dan pemilik kapal serta K/L terkait harus bersama-sama menjaga performa kapal niaga berbendera Indonesia agar tetap menjadi *white list*.

Recognize that accountability is not simple, merupakan prinsip di mana administrator publik harus memperhatikan peraturan perundang-undangan dan hukum konstitusional, nilai-nilai masyarakat, norma-norma politik, standar profesional, dan kepentingan warga negara. Sejalan dengan tujuan pembentukan Tokyo MoU, penegakan aturan terkait keselamatan dan keamanan pelayaran ditujukan agar kapal-kapal yang berada di bawah standar pelayaran internasional tidak berlayar dan berpotensi merusak kondisi lingkungan laut. Oleh sebab itu *certificate and documentation* merupakan hal utama yang menandakan bahwa kapal telah memenuhi standar pelayaran konvensi internasional. Melalui *certificate and documentation* sebuah kapal, dapat terlihat bahwa kapal berlayar dengan keadaan yang memenuhi ketentuan-ketentuan konvensi internasional yang telah diratifikasi.

Selain memberikan jaminan kepada kawasan di luar negara bendera kapal, kelengkapan *certificate and documentation* juga dapat memberikan jaminan bahwa kapal-kapal di bawah standar pelayaran internasional tidak berlayar dalam negeri dan merusak kondisi lingkungan laut negara tersebut. Guru Besar Teknik Perkapalan Universitas Indonesia, Prof. Sunaryo mengatakan bahwa penerapan aturan IMO pada kapal niaga berbendera Indonesia yang berlayar ke luar negeri sudah baik, tetapi pada kapal yang berlayar dalam negeri hal ini belum diterapkan dengan baik. Pemerintah sebaiknya juga meningkatkan penegakkan aturan keselamatan dan keamanan pelayaran dalam negeri karena aturan keselamatan dan kewanamanan pada kapal-kapal yang berlayar dalam negeri sulit untuk dipenuhi.

Serve rather than steer, merupakan prinsip terkait pentingnya administrator publik untuk menggunakan kepemimpinan berbasis nilai bersama dalam membantu warga mengartikulasikan dan memenuhi kepentingan bersama mereka daripada mencoba mengendalikan atau mengarahkan masyarakat ke arah yang baru. Penerbitan *certificate and documentation* di Indonesia dilakukan secara dua tahap. Tahap pertama akan dilakukan oleh BKI selaku Badan Klasifikasi untuk menerbitkan sertifikat dan dokumen sementara. Tahap yang kedua adalah perusahaan pelayaran dan pemilik kapal akan mengajukan penerbitan sertifikat permanen kepada Ditkapel yang didasarkan pada sertifikat sementara yang telah dikeluarkan oleh BKI.

Kepala Divisi Statutoria PT. Biro Klasifikasi Indonesia, Totok Achmad menyatakan bahwa:

Secara umum peraturan terkait *Certificate and documentations* terbagi atas dua aturan besar yaitu statutoria dan klasifikasi. Statutoria merupakan peraturan yang ditetapkan oleh IMO yang harus diterapkan pada kapal yang akan berlayar secara internasional yang pengaturannya diserahkan kepada Pemerintah masing-masing negara. Pemerintah Indonesia diwakili oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Sehingga negara yang telah meratifikasi peraturan-peraturan yang berkaitan dengan kelayahtan kapal secara internasional akan memiliki dan mengeluarkan

sertifikatnya tersendiri (Hasil wawancara bersama Totok Achmad pada tanggal 2 November 2021).

Pada prinsip ini belum terlihat adanya sistem bersama yang dilakukan oleh regulator dan operator dalam melakukan penerbitan *certificate and documentation* yang menyebabkan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal terkadang memiliki kendala dalam melakukan pengurusan administrasi terhadap kapal-kapal milik mereka yang akan berlayar ke luar negeri. Prinsip berikutnya adalah *Value people, not just productivity*. Prinsip ini menjelaskan bahwa administrator publik dan pihak terkait yang berpartisipasi lebih mungkin berhasil dalam jangka panjang jika dioperasikan melalui proses kolaborasi dan kepemimpinan bersama berdasarkan rasa hormat terhadap semua orang. Pengamat pada PT. Biro Klasifikasi Indonesia, Syafiuddin menjelaskan bahwa untuk membantu perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam melakukan pengurusan sistem administrasi maka K/L terkait dapat melakukan penyederhanaan sistem penerbitan *certificate and documentation* di Indonesia.

Selain itu untuk membantu mempermudah sistem penerbitan sertifikat dan dokumen maka dapat dilakukan digitalisasi seperti disampaikan Capt. Putri Novalia Melani, PSCO Pusat KPLP dijelaskan bahwa:

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi membuat beberapa negara mulai menerapkan sistem tanpa kertas dan menggunakan *barcode* atau kode batang pada sistem mereka, sehingga risiko kerusakan pada *certificate and documentation* berkurang dan sistem penerbitan serta pemeriksaan dapat berlangsung lebih cepat. KPLP mengharapkan Indonesia mampu membentuk sistem penerbitan *certificate and documentation* yang terintegrasi secara langsung dan terpadu untuk memudahkan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam melakukan pengurusan administrasi terkait kapal (Hasil wawancara bersama Capt. Putri Novalia Melani pada 16 November 2021).

Berdasarkan penjelasan prinsip-prinsip pada teori NPS tersebut dapat terlihat bahwa kegiatan sistem administrasi *certificate and documentation* di Indonesia belum dilaksanakan secara terpadu pada

pelayanan satu pintu. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor yaitu kurangnya kerjasama antara seluruh K/L terkait, belum terbentuknya regulasi yang lebih sederhana dalam melakukan pengurusan sertifikat dan kurangnya kesadaran perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam menjalankan dan memenuhi aturan perundang-undangan yang telah diterapkan di Indonesia. Kemudian diperlukan peningkatan peran dari *flag state administrator* dalam menjalankan sistem administrasi sehingga kegiatan-kegiatan untuk meminimalisir detensi yang disebabkan oleh *certificate and documentation*.

Hal ini kemudian didukung oleh penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Liu pada tahun 2012, yang menjelaskan bahwa penggunaan SSM dapat menunjukkan analisa sebab-sebab timbulnya suatu sistem manajemen kinerja tidak lagi menjadi relevan pada suatu perusahaan dan dibentuk sistem manajemen kinerja yang lebih tepat bagi perusahaan tersebut. Pengembangan sistem manajemen kinerja melalui pendekatan SSM membantu perusahaan dalam menghadapi masalah dan menjadikan perusahaan lebih berkembang dan sukses secara signifikan (Liu et al. 2012). Oleh sebab itu, penggunaan SSM pada penelitian ini diharapkan mampu memberikan cara berpikir atas sebab-sebab sebuah masalah dan dapat memberikan solusi yang potensial kepada seluruh pihak yang terkait.

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. 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).

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, berdasarkan teori ini dapat dilihat bahwa kegiatan Indonesia dalam *international maritime community* ditujukan untuk melihat bagaimana minat Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia menjadikan Presiden Joko Widodo mendesak seluruh Kementerian untuk dapat berfokus pada kegiatan maritim di Indonesia. Hal ini kemudian tercermin dengan diraihnya *white list* Tokyo MoU pada tahun 2021 yang menandakan bahwa Indonesia dengan sangat serius untuk melakukan perbaikan pada berbagai aspek maritim Indonesia, termasuk performa kapal niaga berbendera Indonesia yang berlayar ke luar negeri.

Society-driven theory merupakan teori yang digerakkan oleh masyarakat atau lingkungan sosial. Kegiatan pelayaran merupakan salah satu kegiatan utama yang dijadikan masyarakat Indonesia sebagai salah satu sumber pendapatan. Menjadi negara maritim dengan jumlah armada nomor 6 terbanyak di dunia membuat Indonesia memiliki tanggung jawab yang besar dalam menjaga citra negara dihadapan dunia internasional. Rudiyanto, Direktur Utama PT. Biro Klasifikasi Indonesia mengatakan Jika sebagai sebuah negara yang memiliki armada nomor 6 terbesar di dunia tidak dapat meningkatkan kepatuhannya atas pemenuhan standar pelayaran internasional maka Indonesia dianggap tidak memiliki upaya untuk memenuhi standar pelayaran internasional tersebut. Kemudian, performa kapal niaga berbendera Indonesia dianggap tidak selaras dengan visi Poros Maritim Dunia karena Indonesia tidak memenuhi kriteria atau parameter dari sebuah negara maritim yaitu memiliki fleet yang diakui secara internasional dalam bentuk pengakuan negara lain, salah satunya adalah *white list* Tokyo MoU.

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 teori ini, pelaksanaan sistem administrasi kapal terkait *certificate and documentation* telah dilaksanakan sesuai dengan seluruh ketentuan Tokyo MoU dan menandakan bahwa Indonesia telah tunduk dan patuh terhadap konvensi internasional yang telah diratifikasi dan diadopsi pada peraturan perundang-undangan. Namun pada pelaksanaannya kendala yang ditemukan adalah kurangnya komitmen perusahaan pelayaran dan pemilik kapal dalam memperhatikan kelengkapan *certificate and documentation* sebelum berlayar ke luar negeri baik masa berlaku, jumlah sertifikat yang ditentukan dan kondisi kapal yang sesuai dengan sertifikat dan dokumen yang dimiliki. Hal ini didukung dengan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Syafiuddin pada penelitiannya, penelitian tersebut menjelaskan bahwa faktor lain yang menjadikan sulitnya pemenuhan standar Tokyo MoU adalah belum dilakukan pembatasan atas regulasi pembelian kapal dengan masa atau umur dari sebuah kapal (Syafiuddin 2016). Sehingga perlu dilakukan kerjasama antara seluruh pihak dalam menegakkan aturan-aturan Tokyo MoU baik pihak regulator dan operator.

4.6.2 Peningkatan kepatuhan perusahaan pelayaran dan pemilik kapal niaga Indonesia terkait *Fire Safety Measures, ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention*

Presiden Joko Widodo telah menetapkan visi maritim bangsa Indonesia berbasis kemaritiman menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD) pada tahun 2014. Visi ini didasarkan untuk mengingat

kembali betapa banyaknya potensi maritim yang dimiliki Indonesia serta mengembalikan jati diri bangsa sebagai negara kepulauan. Realisasi dan aktualisasi visi ini perlu memiliki kerangka yang mampu mengakomodasi karakter pembangunan bangsa yang heterogen dan dinamis sekaligus mampu menjadi generator bagi kemajuan berbagai sektor dan aktivitas maritim Indonesia yang salah satunya dengan pendekatan pengembangan teknologi kemaritiman. Sejak saat itu, Presiden, Kementerian Perhubungan dan Kementerian Koordinasi Bidang Maritim dan Investasi kemudian melakukan upaya percepatan perbaikan performa kapal niaga berbendera Indonesia sejak tahun 2016.

Staf Ahli Bidang Hukum Laut Kementerian Koordinasi Bidang Maritim dan Investasi mengatakan bahwa terdapat tiga komponen yang harus diperbaiki dalam mewujudkan kekuatan maritim Indonesia. 3 hal tersebut adalah sarana pengangkut (kapal), pelabuhan dan barang. Pada Tokyo MoU, fokus pemeriksaan berada pada pengangkut (kapal). Oleh sebab itu, sejak tahun 2016 dilakukan koordinasi beberapa K/L serta penunjukan Badan Klas untuk melakukan pemeriksaan terhadap performa kapal niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri. Berdasarkan Pasal 12 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 40 tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan Republik Indonesia disebutkan bahwa Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang pelayaran. Oleh sebab itu, untuk meningkatkan performa kapal niaga berbendera Indonesia yang berlayar ke luar negeri, Kementerian Perhubungan kemudian mengeluarkan Surat Edaran UM.003/11/8/DJPL-18 tentang Peningkatan Pengawasan terhadap Kapal niaga berbendera Indonesia yang akan Berlayar ke Luar Negeri.

Selanjutnya Kementerian Perhubungan menerbitkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 249 tahun 2018 tentang Penunjukan Kepada PT. Biro Klasifikasi Indonesia (Persero) untuk Melaksanakan Survei dan Sertifikasi Statutoria pada Kapal niaga

berbendera Indonesia. Terbitnya dua aturan tersebut dijadikan sebagai dasar untuk melakukan kegiatan pemeriksaan kapal yang berlayar ke luar negeri, sehingga kapal-kapal tersebut dapat memiliki kelaiaklautan dan kondisi yang memenuhi standar Tokyo MoU. Perbaikan performa kapal niaga berbendera Indonesia dapat terlihat dengan berkurangnya kapal-kapal niaga berbendera Indonesia yang didetensi akibat tidak memenuhi standar pelayaran internasional.

a) Perbaikan sistem *Fire Safety Measures* pada kapal niaga berbendera Indonesia melalui peningkatan kepatuhan perusahaan dan pemilik kapal niaga Indonesia.

Terhadap kesenjangan atau *gap* penelitian yang ditemukan peneliti pada RD-2A, maka peneliti kemudian melakukan analisis lebih mendalam terhadap *gap* tersebut menggunakan teori, penelitian terdahulu dan hasil wawancara penelitian.

Tabel 4.19 *Gap* Pertanyaan Penelitian RD-2A

| No | <i>Gap</i> Penelitian | Analisa |
|----|--|--|
| 1 | Mengimplementasikan sistem <i>Fire Safety Measures</i> yang telah dirancang pada kapal niaga berbendera Indonesia berdasarkan ketentuan Tokyo MoU. | <ul style="list-style-type: none"> - <i>Seaworthiness</i> - <i>Theories Of International Law Compliance</i> - Penelitian terdahulu: Chen et. al 2018 - Hasil wawancara |
| 2 | Melakukan evaluasi terhadap keadaan dan kelayakan kapal yang telah diterapkan terkait <i>Fire Safety Measures</i> sesuai ketentuan Tokyo MoU. | <ul style="list-style-type: none"> - <i>Seaworthiness</i> - <i>Theories Of International Law Compliance</i> - Penelitian terdahulu: Chen et. al 2018 - Hasil wawancara |

Sumber: Data diolah oleh peneliti, 2022

Pertama, implementasi sistem *Fire Safety Measures* yang telah dirancang pada kapal niaga berbendera Indonesia berdasarkan ketentuan Tokyo MoU. *Fire Safety Measures* merupakan salah satu temuan detensi yang selalu menjadi bagian dari 10 besar temuan detensi kapal pada wilayah Tokyo MoU. Hal ini didukung atas penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Chen, ia melakukan penelitian terhadap faktor detensi yang terjadi pada wilayah Tokyo MoU dengan menganalisis data statistik detensi kapal tahun 2008-2017. Penelitiannya menunjukkan bahwa *Fire Safety Measures* menempati peringkat faktor nomor tiga dari Sembilan faktor lainnya. Hal ini sesuai dengan data yang diolah oleh peneliti pada kapal niaga berbendera Indonesia yang terdetensi sejak 2013-2020 (Chen et al. 2018).

Fokus penelitian yang dilakukan peneliti berada pada data detensi atas 6 kapal yang didetensi pada wilayah Tokyo MoU pada tahun 2020. Berdasarkan data yang diolah oleh peneliti menunjukkan dari 6 kapal yang terdetensi ditemukan 4 kapal yang mengalami detensi dengan salah satu faktornya adalah *Fire Safety Measures*. Sehingga *Fire Safety Measures* merupakan salah satu temuan detensi yang harus dapat diperbaiki pada kapal niaga berbendera Indonesia dan dapat dijadikan dasar perbaikan untuk sistem pemeriksaan kelaiklautan kapal niaga berbendera Indonesia kedepannya. Kassem, 2006 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. Berdasarkan hasil wawancara bersama Ditkapel dan KPLP dijelaskan bahwa untuk meminimalisir adanya detensi pada kapal niaga berbendera Indonesia pada pelabuhan negara tujuan, Kementerian Perhubungan menerbitkan Surat Edaran UM.003/11/8/DJPL-18 tentang Peningkatan Pengawasan terhadap Kapal niaga berbendera Indonesia yang akan Berlayar ke Luar Negeri, bahwa setiap kapal yang meninggalkan pelabuhan dalam negeri menuju pelabuhan luar negeri maka wajib dilakukan pra pemeriksaan.

Pra Pemeriksaan ini bertujuan untuk dapat memastikan tidak ditemukan kekurangan pada kapal yang akan berlayar ke luar negeri. Pada saat pra pemeriksaan, inspector akan melakukan penilaian sehingga apabila ditemukan kekurangan atau ketidaksesuaian antara sertifikat dan kondisi kapal, maka awak kapal dapat melakukan perbaikan atau pemenuhan kekurangan hingga dikatakan bahwa kondisi kapal telah memenuhi kelayaklautan dan mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar. Sehingga pada saat kapal diperiksa oleh PSCO negara tujuan, kapal telah berada kondisi yang baik dan hasil pra pemeriksaan *Corrective Action Plan* telah dipenuhi.

Berikut merupakan alur proses pemeriksaan yang dilakukan oleh *Marine Inspector* dan *Port State Control Officer* terhadap kapal niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri:

Tabel 4.20 Kegiatan Pemeriksaan Kelaiklautan dan Keamanan Kapal niaga berbendera Indonesia yang Akan Berlayar ke Luar Negeri oleh MI dan PSCO

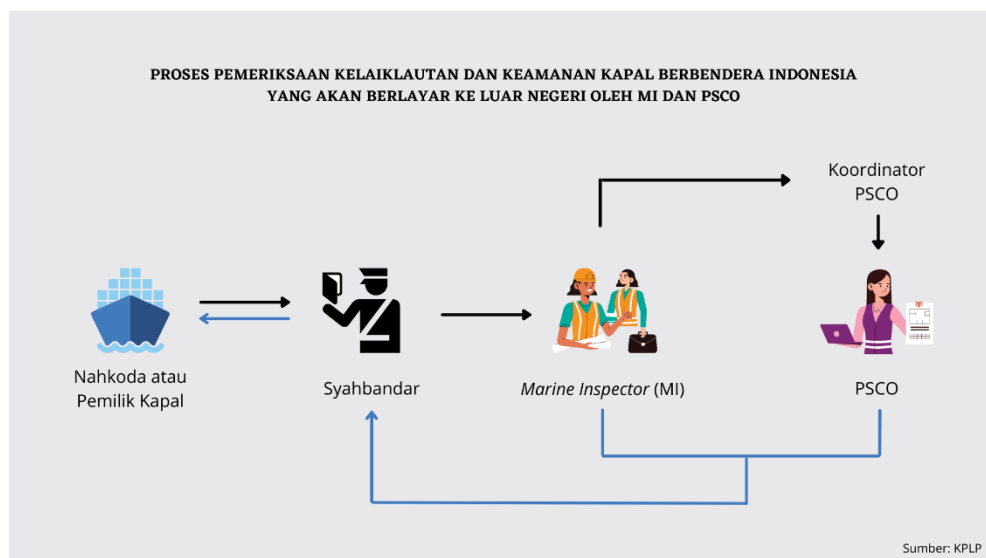
| No. | Uraian Kegiatan | Mutu Baku | | Keterangan |
|-----|---|---|--|--|
| | | Kelengkapan | Output | |
| 1 | Nahkoda/ Pemilik Kapal mengajukan permohonan atau Syahbandar dengan pertimbangan tertentu melakukan pemeriksaan terhadap kapal niaga berbendera Indonesia yang akan melakukan pelayaran internasional | <ol style="list-style-type: none"> 1. Surat Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar 2. Data sertifikat dan dokumen kapal | Dokumen tim pemeriksa | Syahbandar mengeluarkan surat perintah kepada MI untuk berkoordinasi dengan PSCO melakukan pemeriksaan |
| 2 | Marine Inspector (MI) menerima perintah dari Syahbandar dan berkoordinasi dengan PSCO untuk menyiapkan pemeriksaan | <ol style="list-style-type: none"> 1. Dokumen tim pemeriksa 2. Data kapal dari APCIS 3. Data tingkatan risiko kapal 4. <i>Checklist</i> Pemeriksaan | <ol style="list-style-type: none"> 1. Data kapal dari APCIS 2. Dokumen rencana pelaksanaan | MI berkoordinasi dengan PSCO menyiapkan pelaksanaan pemeriksaan |
| 3 | Koordinator PSCO menerima informasi rencana pelaksanaan pemeriksaan | <ol style="list-style-type: none"> 1. Data kapal dari APCIS | Catatan pelaksanaan pemeriksaan kapal niaga berbendera Indonesia | Koordinator PSCO membuat catatan sebagai laporan |

| No. | Uraian Kegiatan | Mutu Baku | | Keterangan |
|-----|---|---|----------------------------------|---|
| | | Kelengkapan | Output | |
| | kapal niaga berbendera Indonesia | 2. Dokumen rencana pelaksanaan pemeriksaan kapal | | |
| 4 | MI dan PSCO melakukan pengamatan bagian luar kapal sebelum naik ke atas kapal (Preboarding Inspection) | Data visual pemeriksaan | Catatan/ bukti temuan | Pemeriksaan fisik bagian luar kapal |
| 5 | MI dan PSCO naik ke atas kapal menemui awak kapal yang berdinjas jaga | Buku kunjungan di atas kapal | Kartu kunjungan di atas kapal | Menunjukkan ID, mencatatkan data diri dan maksud kunjungan di buku |
| 6 | Melaksanakan pertemuan pembukaan (Opening meeting) dengan Nahkoda atau pengganti Nahkoda yang ditunjuk dan Kepala Kamar Mesin serta perwira atau awak kapal yang berkepentingan | 1. Catatan/ bukti temuan 2. Data kapal dari APCIS 3. Checklist Pemeriksaan | Catatan status kapal dalam APCIS | Menjelaskan maksud dan dasar pemeriksaan Menjelaskan rencana pemeriksaan MI meminta pendampingan pihak kapal selama pemeriksaan |
| 7 | MI dan PSCO melakukan pemeriksaan administrasi dan fisik | 1. Catatan status kapal dalam APCIS 2. Sertifikat dan dokumen kapal serta sertifikasi awak kapal | Checklist pemeriksaan | 1. Memeriksa validasi sertifikat dan dokumen kapal serta sertifikasi awak kapal 2. Memeriksa buku catatan penggunaan |

| No. | Uraian Kegiatan | Mutu Baku | | Keterangan |
|-----|---|--|--------------------------------|--|
| | | Kelengkapan | Output | |
| | | 3. Buku catatan penggunaan peralatan dan perlengkapan kapal 4. Data visual pemeriksaan konstruksi kapal 5. Data visual pemeriksaan operasional peralatan dan perlengkapan 6. Dokumen kesejahteraan awak kapal | | peralatan dan perlengkapan kapal 3. Memeriksa fungsi peralatan dan perlengkapan kapal |
| 8 | Melaksanakan pertemuan penutup (Closing meeting) dengan Nahkoda atau pengganti Nahkoda yang ditunjuk dan Kepala Kamar Mesin serta perwira atau awak kapal yang berkepentingan | 1. <i>Checklist</i> Pemeriksaan 2. Catatan/ bukti temuan | Catatan hasil pemeriksaan | PSCO memberikan catatan temuan dan hasil pemeriksaan disusun oleh MI untuk diketahui Nahkoda |
| 9 | Pemeriksaan selesai, MI dan PSCO menemui awak kapal yang berdinis jaga dan turun dari atas kapal | Buku kunjungan di atas kapal | Tanda tangan di buku kunjungan | Mengembalikan kartu kunjungan |

| No. | Uraian Kegiatan | Mutu Baku | | Keterangan | |
|-----|---|--|----------------|--|---|
| | | Kelengkapan | Output | | |
| 10 | Pemeriksaan kelayaklautan dan keamanan kapal niaga berbendera Indonesia selesai | 1. Catatan pemeriksaan 2. Laporan pemeriksaan | hasil hasil | Persetujuan/ rekomendasi Syahbandar | MI melaporkan hasil pemeriksaan kapal kepada Syahbandar sebagai pertimbangan memberikan persetujuan/ rekomendasi |

Sumber: Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia



Gambar 4.8 Proses Pemeriksaan Kelaiklautan dan Keamanan Kapal niaga berbendera Indonesia yang Akan Berlayar ke Luar Negeri oleh MI dan PSCO

Sumber: Ditkapel dan KPLP

Pada sub-bab 4.6.1 telah dijelaskan bahwa seluruh aturan Tokyo MoU telah diadopsi dan diratifikasi oleh Indonesia sehingga seluruh sistem pemeriksaan, termasuk *fire safety measures* telah sesuai dengan ketentuan Tokyo MoU. Ketentuan *Fire safety measures* diatur pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK/ 103/ 1/ 20/ DJPL-12 tentang Pemberlakuan Kode Internasional untuk Sistem Keselamatan Kebakaran (*International Code for Fire Safety Systems*). Hal ini menunjukkan bahwa Indonesia telah memenuhi *Theories of International Law Compliance* atau secara sederhana Indonesia telah mematuhi dan tunduk atas konvensi internasional yang telah diadopsi dan ratifikasi. Sistem Keselamatan Kebakaran pada kapal niaga berbendera Indonesia diadopsi dari resolusi IMO MSC.98(73) tentang Kode Internasional untuk Sistem Keselamatan Kebakaran (*International Code for Fire Safety Systems*) beserta amandemen-amandemennya untuk kapal-kapal niaga berbendera Indonesia yang memenuhi ketentuan Konvensi Internasional.

Berdasarkan ketentuan-ketentuan tersebut, maka dapat dikatakan bahwa kapal sebagai pengangkut (*carrier*), perusahaan pelayaran maupun 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:

- i) Keselamatan kapal;
- j) Pencegahan pencemaran dari kapal;
- k) Pengawakan kapal;
- l) Garis muat kapal dan pemuatan;
- m) Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang;
- n) Status hukum kapal;
- o) Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal;
dan
- p) 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 ditangani oleh Unit Penyelenggara Direktorat Jenderal Hubungan Laut dan Badan Klasifikasi. Sesuai dengan teori *seaworthiness* atau kelaiklautan kapal, maka kelaiklautan pada kapal niaga berbendera Indonesia telah diterapkan melalui pemeriksaan kapal niaga berbendera Indonesia sebelum melakukan pelayaran ke luar negeri. Pemeriksaan tersebut menandakan kantor Syahbandar terakhir benar-benar memastikan bahwa kelaiklautan kapal telah memenuhi ketentuan dan diberikan Surat Persetujuan Berlayar sebagai bukti. Namun perbaikan sistem pemeriksaan pada kapal saja tidak dapat menjamin bahwa kapal benar-benar berada

pada kondisi yang layak saat berlayar. Hal ini diperjelas oleh, Prof Sunaryo, Guru Besar Teknik Perkapalan Universitas Indonesia:

Pemeriksaan terkait *safety* harusnya tidak hanya didasarkan pada *checklist/ form* pemeriksaan, karena *safety* tidak bersifat mutlak. Sehingga harusnya dilakukan simulasi terhadap kemungkinan-kemungkinan risiko-risiko yang muncul sebelum kecelakaan terjadi. Simulasi yang dilakukan bertujuan agar tidak terjadi kekosongan hukum ketika sebuah risiko muncul dan awak kapal telah memiliki sistem mitigasi terlebih dahulu. Kemudian pada saat melakukan *design* kapal, harus sudah dipertimbangkan masalah *safety* terlebih dahulu. Sehingga proses pemeriksaan kapal tidak hanya didasarkan pada *checklist* yang ada saja tetapi melalui simulasi-simulasi yang dapat dilakukan terlebih dahulu. Simulasi dan presepsi yang dilakukan melalui kemudian menjadi *design* untuk mempertimbangkan *risk analysis and risk assessment*. Hasil dari *Format Safety Assessment* ini pada akhirnya berbentuk proposal yang diajukan pada *decision maker* dan dapat dituangkan pada SOP pemeriksaan kapal (Hasil wawancara bersama Prof. Sunaryo pada tanggal 6 Desember 2021).

Berdasarkan penjelasan pengamat di atas maka untuk mengurangi kapal niaga berbendera Indonesia yang memiliki *Fire Safety Measures* yang tidak sesuai dengan sertifikat dan kondisi nyata pada kapal, maka sistem pemeriksaan dapat ditambah dengan melakukan simulasi-simulasi terkait keselamatan terutama pencegahan dan pengendalian risiko kebakaran pada kapal. Perancangan sistem pemeriksaan *Fire Safety Measures* perlu diimplementasikan sebagai bentuk tindak lanjut dari perencanaan ini sehingga tidak lagi ditemukan kekurangan pada *Fire Safety Measures* kapal berbenera indonesia. Aktivitas ini perlu dilakukan terutama untuk mengetahui keakuratan perencanaan yang dilakukan.

Kedua, melakukan evaluasi terhadap keadaan dan kelayakan kapal yang telah diterapkan terkait *Fire Safety Measures* sesuai ketentuan Tokyo MoU. Aktivitas ini tidak dilakukan pada instrumen regulator karena belum menerapkan rancangan atau rencana sistem pemeriksaan terkait *Fire Safety Measures* atas masukan oleh pengamat, apabila aktivitas perencanaan dapat dilakukan, maka dapat terlihat bahwa tindakan yang dilakukan telah memenuhi kebutuhan atau belum. Evaluasi perencanaan dianggap penting karena dalam perumusan kebijakan selanjutnya dapat

dijadikan sebagai bahan rekomendasi dan tidak ada kekosongan hukum dengan adanya pergantian administrasi dan birokrasi. Selain itu, perlu dilakukan ratifikasi yang utuh atas konvensi internasional yang berkaitan dengan *Fire Safety Measures* yang dilakukan oleh Indonesia. Saat ini Indonesia hanya meratifikasi sebagian dari SOLAS dan MARPOL *Convention* sehingga hal ini menyebabkan pemeriksaan terkait *Fire Safety Measures* tidak relevan dengan kondisi internasional. Akibatnya dokumen *Fire Safety Measures* kapal berbendera Indonesia tidak diakui pada beberapa pelabuhan negara tujuan. Sehingga Indonesia melalui *Flag State Administrator* dan RO harus dapat meyakinkan bahwa pemeriksaan *fire safety measures* telah dilakukan dengan benar. Oleh sebab itu untuk menekan angka detensi akibat *Fire Safety Measures* maka Indonesia perlu meninjau kembali, ratifikasi yang telah dilakukan Indonesia untuk dapat memenuhi standar pelayaran internasional Tokyo MoU.

b) Perbaikan sistem *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* pada kapal niaga berbendera Indonesia melalui peningkatan kepatuhan perusahaan dan pemilik kapal niaga Indonesia.

Pada tahapan perbandingan model konseptual, peneliti tidak menemukan *gap* penelitian pada RD-2B, namun hal ini tidak menyatakan sistem *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* telah berjalan baik di Indonesia. Pada tahun 2020 pada 6 kapal niaga berbendera Indonesia yang terdetensi, dua di antaranya mengalami detensi yang disebabkan oleh *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention*. 10 temuan dominan yang diumumkan oleh Tokyo MoU adalah *Fire Safety Measures, Certificate and Documentation, Life Saving Appliances, Water/ Weathertight Conditions, Safety of Navigation, Emergency system, ISM Deficiencies, Radio Communications, Pollution Prevention* dan *Labour Conditions*. 10 temuan tersebut secara garis besar berkaitan dengan 3 konvensi yaitu SOLAS *Convention*, *Load Lines Convention* dan MARPOL.

Pernyataan ini didukung oleh hasil wawancara bersama, Capt. Otto K. M. Caloh Sekretaris I dan Hutakemri Ali Samad Sekretaris II *Indonesian National Shipowners Association (INSA)*:

Temuan detensi yang paling sering dilanggar berdasarkan ketentuan *SOLAS Convention* adalah:

- Kegagalan pengoperasian propulsi, permesinan lainnya dan instalasi kelistrikan.
- Kegagalan pengoperasian generator darurat, baterai, lampu dan saklar.
- Kegagalan pengoperasian mesin kemudi utama dan bantu.
- Tidak tersedianya atau kapasitas yang kurang atau kerusakan yang serius dari perlengkapan keselamatan jiwa, sekoci penyelamat dan pengaturan peluncurannya.
- Tidak tersedianya atau adanya ketidaksesuaian atau kerusakan yang serius dari lampu atau sinyal suara.
- Tidak adanya peta navigasi dan/ atau semua nautical publication yang penting untuk pelayaran yang dimaksud dengan mempertimbangkan bahwa peta elektronik dapat digunakan sebagai pengganti peta navigasi.

Temuan detensi yang paling sering dilanggar berdasarkan ketentuan *Load Lines Convention* adalah:

- Tidak adanya stability information yang memadai dan persetujuan formnya.
- Tidak adanya, kerusakan substantial atau perangkat penutup yang rusak, pengaturan penutup palka dan pintu kedap air dan kedap cuaca.
- Kelebihan muatan, masalah ini berkaitan dengan garis muat atau kapasitas muat, ketika kapasitas muat melebihi batas muat sebuah kapal maka risiko kecelakaan semakin besar.
- Tidak adanya atau pembacaan tanda garis muat atau load line yang kurang baik. Setiap kapal memiliki tanda garis muat pada sisi sebelah kanan dan kiri kapal, di mana tanda tersebut harus jelas sehingga ketika tanda garis muat telah menyentuh permukaan bibir air laut maka muat kapal harus distop. Karena dapat berpotensi mengancam keselamatan barang dan jiwa yang berada di dalamnya.

Termasuk:

Kerusakan atau korosi pada area yang penting atau pitting pada plat dan kekuatan pada geladak dan lambung yang berpengaruh terhadap kekuatan kapal menahan beban lokal.

Temuan detensi yang paling sering dilanggar berdasarkan ketentuan MARPOL Annex I adalah:

- Tidak adanya atau adanya kerusakan yang serius atau kegagalan dalam pengoperasian peralatan oil water separator, monitoring pembuangan minyak dan system kendalinya atau 15 ppm alarm arrangement.
- Kapasitas slop tank dan/ atau sludge tank yang tersisa tidak mencukupi selama pelayaran yang dimaksud.
- Oil record book tidak tersedia, sebagian besar awak kapal jarang melakukan monitoring terhadap oil record book.
- Adanya Jalur pembuangan (bypass) yang tidak diijinkan yang digunakan untuk membuang limbah kapal sedikit-sedikit ke laut yang dapat menyebabkan timbulnya polusi di laut.

(Hasil wawancara bersama Capt. Otto K. M. Caloh dan Hutakemri Ali Samad pada tanggal 8 Desember 2021)

Sistem *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* telah berjalan baik di Indonesia dan sesuai dengan ketentuan Tokyo MoU. Seperti yang telah di jelaskan pada point (a) setiap kapal niaga berbendera Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri harus mengajukan surat permohonan pemeriksaan kepada kantor kesyahbandaran terakhir untuk dilakukan pra pemeriksaan oleh MI dan PSCO. Sesuai dengan teori *seaworthiness* maka Indonesia telah memastikan bahwa kapal-kapal niaga berbendera Indonesia yang berlayar ke luar negeri telah memenuhi ketentuan kelaiaklautan. Namun masih ditemukan beberapa detensi yang disebabkan oleh *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention*, hal ini dijelaskan oleh Capt. Otto K. M. Caloh Sekretaris I dan Hutakemri Ali Samad Sekretaris II *Indonesian National Shipowners Association (INSA)*:

Kekurangan yang ditemukan PSCO pada *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* di kapal adalah “tidak tersedia, tersedia tetapi kurang atau tersedia tetapi rusak”. Temuan ini disebabkan ketika banyaknya biaya jika seluruh peralatan keselamatan dipenuhi, tersedianya peralatan keselamatan yang ada tetapi tidak memenuhi jumlah awak kapal yang bertugas atau tersedianya alat keselamatan tetapi tidak dilakukan perawatan. Sehingga temuan ini kembali menjadi masalah dari sistem manajemen kapal dalam melengkapi standar-standar keselamatan dan keamanan pelayaran (Hasil wawancara bersama Capt. Otto K. M. Caloh dan Hutakemri Ali Samad pada tanggal 8 Desember 2021).

Berdasarkan hal di atas, jika diperhatikan lebih lanjut, permasalahan pada *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* merupakan hal yang saling berkaitan, sehingga ketika dua hal ini dapat diperbaiki dengan baik dan tepat maka beban Indonesia dalam meminimalisir detensi akibat *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* dapat menjadi ringan, karena ketika satu hal telah dibenahi, maka satu hal lainnya juga secara tidak langsung terbenahi. Oleh sebab itu hal ini didukung oleh pernyataan Capt. Otto K. M. Caloh Sekretaris I dan Hutakemri Ali Samad Sekretaris II *Indonesian National Shipowners Association (INSA)*:

Terdapat 3 hal besar untuk mengantisipasi atau mencegah detensi PSCO yang harus diperhatikan oleh pemilik kapal, yaitu:

1. Lakukan perawatan dan pemeriksaan secara berkala sesuai *checklist* ISM Code. ISM Code memiliki dua tujuan yaitu keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan. Terdapat 16 item yang harus dipenuhi oleh kapal sehingga dikatakan layak serta memenuhi aspek keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan. Perusahaan pelayaran yang dapat memenuhi 16 item tersebut akan mendapatkan *Document of Comply Certificate* dan kapal yang dapat memenuhi 16 item tersebut akan mendapatkan Safety Management Certificate. Kedua sertifikat diterbitkan oleh RO atau negara dalam hal ini di Indonesia adalah BKI.
2. Identifikasi risiko dan buat mitigasi jika terjadi *malfunction* peralatan; dan
3. Sebisa mungkin melakukan *arrangement* untuk dapat melakukan perbaikan pada pelabuhan tujuan apabila ditemukan hal-hal yang dapat menimbulkan potensi ancaman keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan.

(Hasil wawancara bersama Capt. Otto K. M. Caloh dan Hutakemri Ali Samad pada tanggal 8 Desember 2021)

Secara keseluruhan, pelaksanaan pemeriksaan kapal telah sesuai dengan teori *seaworthiness* tetapi perlu dilakukan peningkatan ketegasan regulator dalam menerapkan aturan dan peningkatan kepatuhan perusahaan pelayaran atau pemilik kapal dalam menjalankan aturan ISM Code, sehingga *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* pada kapal tidak lagi menjadi temuan yang menyebabkan kapal terdetensi. Kepatuhan Indonesia dalam memenuhi aturan Tokyo MoU merupakan cerminan atas

Theories of International Law Compliance. Sistem pemeriksaan *ISM Deficiencies* dan *Pollution Prevention* didasarkan atas *IMO Resolution A.741(18) about International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code)*.

Manajemen Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran dari kapal adalah satu kesatuan sistem dan prosedur serta mekanisme yang tertulis dan terdokumentasi bagi perusahaan angkutan laut dan kapal niaga untuk pengaturan, pengelolaan, pengawasan, dan peninjauan ulang serta peningkatan terus menerus dalam rangka memastikan dan mempertahankan terpenuhinya seluruh kesesuaian terhadap standar keselamatan dan pencegahan pencemaran yang dipersyaratkan dalam ketentuan internasional yang terkait dengan manajemen keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran. Manajemen Keamanan Kapal adalah satu kesatuan sistem dan prosedur dan mekanisme yang tertulis dan terdokumentasi bagi perusahaan angkutan laut dan kapal niaga untuk pengaturan, pengelolaan, pengawasan, dan peninjauan ulang serta peningkatan terus menerus dalam rangka memastikan terpenuhinya seluruh kesesuaian terhadap kesiapan kapal menghadapi, mempertahankan, dan menjaga keamanan.

Tokyo MoU memiliki pusat data bernama *Asia-Pacific Computerized Information System* yang selanjutnya disingkat APCIS. Situs pusat APCIS terletak di Moskow, di bawah naungan *the Ministry of Transport of the Russian Federation*. APCIS didirikan sebagai media untuk bertukar informasi tentang inspeksi Negara pelabuhan, dalam hal:

1. menyediakan kepada Otoritas informasi tentang pemeriksaan kapal di pelabuhan regional lainnya untuk membantu mereka dalam pemilihan kapal berbendera asing untuk diperiksa dan pelaksanaan pengawasan Negara pelabuhan pada kapal tertentu; dan

2. menyediakan sarana pertukaran informasi yang efektif mengenai penguasaan Negara pelabuhan di kawasan.

Indonesia kemudian membentuk pusat data untuk mempercepat reaksi negara terhadap temuan kekurangan pada kapal niaga berbendera Indonesia yang diperiksa oleh PSCO negara tujuan. Kemenko Marves bersama Kemenhub, Kemlu dan Kemenkeu serta dua lembaga yaitu BKI dan INSA menciptakan satu aplikasi bernama *Help Desk*. Aplikasi ini bertujuan untuk mempercepat reaksi dari negara terhadap kapal yang didetensi di seluruh wilayah. Sebelum hadirnya aplikasi *help desk*, apabila kapal terdetensi maka langkah yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Informasikan kepada RO perihal kejadian detensi
2. Sampaikan Form A dan B PSCO kepada RO dan Negara Bendera
3. Susun *Corrective Action Plan* untuk menutup temuan PSCO
4. Berkoordinasi dengan RO
5. Berkoordinasi dengan PSC setempat untuk inspeksi kembali
6. Melaporkan Form Terbarukan PSC Kepada RO dan Negara Bendera

Sedangkan saat ini ketika kapal mengalami detensi maka pemilik kapal dapat menggunakan aplikasi *help desk* yang cara menggunakannya adalah sebagai berikut:

1. Perwakilan Pihak Kapal Memberikan Informasi terjadinya detensi kepada RO berupa Form A dan Form B
2. RO melakukan input laporan detensi sebagaimana yang tercantum dalam Form A dan Form B laporan PSCO kedalam aplikasi Help desk PSC
3. Data yang diinput adalah:
 - a) Nama Kapal
 - b) Nomor IMO Kapal
 - c) Tipe Kapal
 - d) Lokasi Detensi Kapal
 - e) Item Detensi Kapal

- f) Daftar Validitas Sertifikat Kapal
- 4. Perwakilan tim pokja akan menerima verifikasi terjadinya detensi
- 5. Secara paralel, Pihak Kapal melakukan koordinasi dengan RO untuk penyusunan dan penyelesaian Corrective Action Plan (CAP)
- 6. CAP yang sudah disusun diinput kedalam aplikasi

Setelah kapal terdetensi memasukkan data ke dalam aplikasi *Help Desk*, maka RO bersama K/L akan saling berkomunikasi dan berkoordinasi untuk memanggil pemilik kapal untuk dapat menyiapkan CAP. CAP yang telah diinput akan diperiksa oleh PSC pelabuhan negara tujuan untuk dapat disesuaikan dengan kondisi kapal.

4.6.3 Meningkatkan upaya diplomasi Indonesia untuk mempertahankan *white list* status pelayaran internasional

Secara umum, diplomasi merupakan manajemen dalam hubungan antar negara yang dilakukan oleh suatu negara untuk mencapai kepentingan nasional sebagai pelaksanaan dari politik luar negerinya. Diplomasi adalah suatu perpaduan ilmu dan seni untuk benegosiasi baik itu dari segi politik, ekonomi, perdagangan, pertahanan, militer, dan sosial. Fungsinya adalah menyelesaikan berbagai permasalahan internal maupun external yang harus melewati perundingan atau negosiasi yang diperlancar dengan saling menjaga hubungan pribadi dan saling pengertian. Perjanjian-perjanjian internasional umumnya dirundingkan oleh para diplomat terlebih dahulu sebelum disetujui oleh pembesar-pembesar negara (Rijal 2019).

Blandina Pella, Fungsional Diplomat Pertama, Direktorat Hukum dan Perjanjian Kewilayahan, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia mengatakan bahwa masuknya Indonesia dalam *International Maritime Organization* (IMO) merupakan salah satu bentuk diplomasi yang dilakukan Indonesia bersama sebuah subjek internasional yaitu organisasi internasional. Komitmen Indonesia dalam melakukan kerjasama internasional telah dilakukan Indonesia sejak sebelum masa kemerdekaan. Kegiatan diplomasi awalnya dilakukan untuk mendapatkan pengakuan

negara lain atas Indonesia sehingga Indonesia dapat dikatakan sebagai sebuah negara yang merdeka. Kemudian Indonesia mulai melakukan kerjasama pada dunia maritim internasional berdasarkan Deklarasi Juanda.

Diplomasi sendiri terbagi atas dua yaitu diplomasi tradisional dan diplomasi publik. Kegiatan yang dilakukan Menteri Luar Negeri merupakan bentuk dari diplomasi tradisional yaitu Hubungan pemerintah secara resmi (*first track diplomacy*) dalam menjalankan misi diplomasinya. Sedangkan diplomasi publik merupakan proses komunikasi antara pemerintah dengan masyarakat internasional sehingga tercapai kepentingan yang lebih luas. Diplomasi publik seringkali dinilai sebagai upaya yang dilakukan negara untuk mendukung *first-track diplomacy* yang dilakukan. Hal ini disebabkan karena upaya pemerintah saja dianggap belum memenuhi solusi atas berbagai tantangan yang semakin kompleks, terutama jika pendekatan dilakukan dengan cara yang formal. Oleh sebab itu, pemerintah perlu mengadakan kegiatan diplomasi publik agar diplomasi dapat berjalan dengan lebih lancar, terutama disebabkan oleh adanya dukungan dari masyarakat internasional (Susetyo 2008).

Kegiatan diplomasi yang rutin dilakukan Indonesia adalah diplomasi maritim, diplomasi maritim dilakukan untuk mewujudkan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Secara sederhana, diplomasi maritim merupakan manajemen hubungan antar negara melalui domain maritim. Diplomasi maritim tidak hanya berarti penggunaan diplomasi untuk mengelola konflik dan ketegangan antar negara terkait permasalahan maritim melalui penyusunan instrumen hukum internasional. Tetapi juga untuk mengatur hubungan antar negara pada masa damai, sehingga mempengaruhi perilaku dari negara lain dalam konteks interaksi dan transaksi yang terjadi di wilayah perairan. Bentuk-bentuk diplomasi di atas merupakan sebagian kecil dari berbagai diplomasi yang telah dilakukan oleh Indonesia. Hal ini dilakukan dalam mewujudkan kepentingan nasional Indonesia sesuai amanat Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945.

Terhadap kesenjangan atau *gap* penelitian yang ditemukan peneliti pada RD-3, maka peneliti kemudian melakukan analisis lebih mendalam terhadap *gap* tersebut menggunakan teori, penelitian terdahulu dan hasil wawancara penelitian.

Tabel 4.21 *Gap* Pertanyaan Penelitian RD-3

| No | <i>Gap</i> Penelitian | Analisa |
|----|---|---|
| 1 | Memberikan rekomendasi untuk meningkatkan upaya diplomasi maritim untuk dapat memperbaiki performa kapal niaga berbendera Indonesia. | - Teori Diplomasi - Teori Peran - Hasil wawancara |
| 2 | Melakukan evaluasi terhadap diplomasi maritim yang telah dilakukan sehingga dapat memformulasikan bentuk diplomasi maritim yang lebih komprehensif. | - Teori Peran - Hasil wawancara |

Sumber: Data diolah oleh peneliti, 2022

Pertama, rekomendasi untuk meningkatkan upaya diplomasi maritim untuk dapat memperbaiki performa kapal niaga berbendera Indonesia. Hasil pengumpulan data yang peneliti lakukan ditemukan bahwa tidak semua K/L terkait, menilai bahwa diplomasi maritim dapat memperbaiki performa kapal niaga berbendera Indonesia. Hal ini didukung oleh pernyataan Okto Irianto, Staf ahli bidang hukum laut Kemenko Marves, kegiatan diplomasi maritim tidak dapat menjadikan posisi negara dalam *white list* Tokyo MoU karena penilaian performa murni dilakukan atas kondisi kapal sebuah negara. Berdasarkan hasil wawancara bersama Blandina Pella, Fungsional Diplomat Pertama, Direktorat Hukum dan Perjanjian Kewilayahan, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia mengatakan:

Selama kerjasama internasional ini konteksnya sesuai dengan peran Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, maka perlu dijalin kerjasama internasional tidak hanya dengan negara anggota Tokyo MoU yang telah mendapatkan *white list* namun seluruh negara yang mampu dipandang dapat memberikan nilai tambah untuk membantu Indonesia semakin kuat menjadi sebuah negara maritim (Hasil wawancara bersama Blandina Pella pada tanggal 2 Desember 2021).

Berdasarkan data Kemlu, Indonesia telah menjalin kerjasama kelautan bersama negara-negara anggota Tokyo MoU, *United States Coast Guard*, IMO, dll. Sehingga kerjasama regional dan internasional bersama anggota Tokyo MoU diperlukan selama dalam *assessment* Indonesia mendapatkan keuntungan yang diperoleh dari kerjasama tersebut serta diperlukan penguatan kerjasama. Karena pada saat Indonesia menjalin sebuah kerjasama, maka Indonesia akan memastikan bahwa terdapat upaya yang sama dalam peningkatan kualitas keselamatan dan keamanan navigasi. Capt. Putri Novalia Melani, Port State Control Officer pada KPLP juga menjelaskan bahwa Indonesia tentu melakukan diplomasi maritim dengan berbagai negara. Contohnya PSC mendapatkan bantuan dari Australia untuk *Port State Control Officer* dan *Marine Inspector* Indonesia dalam pelatihan terkait prosedur pemeriksaan kapal sejak tahun 2008.

Berdasarkan teori diplomasi, 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

mutilateralisme. 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*). Kerjasama ini untuk meningkatkan bidang-bidang tertentu seperti dalam bidang ekonomi, politik, sosial, budaya serta keamanan (Rudy 1993). Berdasarkan kajian yang akan dilakukan oleh peneliti, kegiatan diplomasi maritim yang dilakukan oleh Indonesia telah mencerminkan penggunaan teori diplomasi yaitu untuk mengukur sejauh mana hubungan Indonesia dalam bentuk diplomasi terhadap negara anggota Tokyo MoU atau negara lainnya sebagai upaya untuk terus meningkatkan kapasitas SDM Indonesia dalam melakukan pengawasan dan inspeksi terkait standar pelayaran internasional. Hal ini didukung dengan hasil wawancara bersama Blandina Pella:

Pada saat Indonesia mengerahkan upaya diplomasi dalam peningkatan kerjasama bersama negara yang memang nyata atau mempunyai kapasitas kemaritiman yang baik melalui *capacity building*. *Capacity building* yang dilakukan Indonesia bersama negara lain akan menjadi nilai tambah bagi SDM Indonesia dalam memastikan bahwa pengaturan terkait keselamatan dan keamanan pelayaran direspon dengan SDM yang baik (Hasil wawancara bersama Blandina Pella pada tanggal 2 Desember 2021).

Sehingga dapat dikatakan bahwa melalui diplomasi maritim, posisi Indonesia semakin kuat dalam berkontribusi pengaturan maritim internasional. Upaya diplomasi Indonesia dari black list menuju white list Tokyo MoU memberikan bukti bahwa terdapat upaya serius dari Indonesia dalam memperbaiki performa kapalnya dan upaya diplomasi maritim ini

menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara yang dapat memberikan *best case practice*. Indonesia dapat membantu negara-negara yang memiliki *potential detention* tinggi melalui kajian atas upaya yang dilakukan Indonesia terkait memperbaiki temuan-temuan oleh PSCO atau negara tujuan kapal. Sehingga Indonesia dapat menjadi rujukan bagi negara-negara dalam mempertahankan kualitas penanganan keselamatan dan keamanan pelayaran.

Ketika Indonesia telah berhasil menjadi *white list* dan mampu mempertahankannya, maka upaya Indonesia dalam menangani detensi yang terjadi dapat menjadi contoh bagi negara lain dan membuat Indonesia membantu meningkatkan kapasitas negara-negara yang berada pada kategori *Black list* untuk melakukan penanganan detensi yang akhirnya dapat membantu mengurangi jumlah negara yang berada pada kategori *black list*. Upaya Indonesia dalam mendapatkan dan mempertahankan *white list* menjadi kontribusi nyata Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar dalam memastikan keamanan maritim di regional yang akan berdampak pada skala global. Karena tidak dapat dipungkiri bahwa alur pelayaran internasional di Asia Pasifik merupakan alur pelayaran yang sibuk.

Berdasarkan teori peran, kegiatan yang dilakukan oleh Indonesia pada *International Maritime Community* telah memperlihatkan bahwa perilaku Indonesia 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. Berdasarkan konsep ini, Poros Maritim Dunia menjadi dasar atau ide dari bentuk kegiatan yang dilakukan oleh Indonesia pada dunia maritim. *Role prescriptions* adalah harapan tindakan atau peran dari sistem internasional.

Kegiatan Indonesia untuk hadir dan berkontribusi pada kegiatan maritim dunia merupakan cerminan Indonesia dalam peran Indonesia pada

dunia internasional. Sedangkan *role performances* adalah perilaku negara tersebut dalam politik internasional. Hingga saat ini Indonesia masih melakukan Politik Luar Negeri berdasarkan prinsip bebas aktif. Mohammad Hatta menyatakan bahwa politik luar negeri Indonesia yang bebas aktif bukan berarti Indonesia bersifat netral karena politik yang netral tidak membangun perdamaian dunia. Bebas aktif yang dimaksud adalah selain Indonesia berada dalam posisi bebas untuk tidak memihak salah satu negara tertentu, Indonesia juga akan berperan aktif untuk ikut mengusahakan perdamaian dan kesejahteraan dunia. Sehingga hal ini yang nantinya akan membuktikan bahwa Indonesia tidak memihak pada negara manapun (Agung 2018).

Sehingga teori peran dapat menunjukkan apa saja yang dimiliki oleh negara dalam sistem internasional. Blandina Pella mengatakan visi Indonesia menjadi poros maritim dunia berkaitan dengan upaya diplomasi maritim yang dilakukan pada saat ini dan masa mendatang. Hal ini terbukti dengan terpilihnya kembali Indonesia sebagai anggota council C. Karena Indonesia memiliki upaya nyata yang dilakukan dan setiap negara memahami bahwa tidak mudah untuk mengatur wilayah perairan yang sangat luas namun dalam waktu ke waktu Indonesia dapat menunjukkan bahwa Indonesia sukses mengatur dan mengontrol wilayah perairannya. Seperti berhasilnya Indonesia merumuskan Alur Laut Kepulauan Indonesia yang kemudian menjadi acuan bagi negara lain seperti Philipina. Sehingga ketika Indonesia melakukan perbaikan dan pengembangan pada kapasitas kemaritimannya, dunia internasional melihat upaya tersebut.

Oleh sebab itu, pemberian rekomendasi untuk meningkatkan upaya diplomasi maritim untuk dapat memperbaiki performa kapal niaga berbendera Indonesia penting untuk dilakukan. Upaya diplomasi maritim dapat dilakukan dengan berbagai tujuan, baik untuk peningkatan SDM MI dan PSCO dalam melakukan pemeriksaan kapal, melakukan *study case* terhadap bentuk detensi yang dialami oleh kapal, mempelajari penyebab-penyebab detensi lainnya pada negara lain dan melihat cara kerja negara

lain dalam mempertahankan *white list* Tokyo MoU yang telah diraih. Seperti kerjasama yang dilakukan dengan Australia, terlihat bahwa pada sistem pemeriksaan kapal di Australia, inspektor yang berasal dari flag state juga melakukan inspeksi kapal-kapal asing dalam tugas sebagai PSCO. Fungsi ganda yang dimiliki oleh seorang flag state inspector memiliki beberapa nilai tambah, yaitu dapat menjaga standar performa kapal berbendera milik negaranya serta mengetahui standarisasi internasional dari kapal-kapal asing yang datang ke pelabuhannya. Sehingga apabila ada praktek yang lebih baik dari kapal asing, bisa diadopsi kepada kapal-kapal lokal dalam rangka peningkatan kualitas.

Selain itu *flag state inspector* dengan fungsi ganda juga dapat berperan sebagai surveyor professional lainnya dibidang pelayaran. Masing-masing negara dapat memiliki aturan yang berbeda terkait pihak yang berwenang dalam melakukan pemeriksaan kapal baik yang berasal dari negara tersebut maupun yang akan berlabuh pada pelabuhannya. Melalui pemberian rekomendasi maka akan dapat dilakukan aktivitas berikutnya yaitu Melakukan evaluasi terhadap diplomasi maritim yang telah dilakukan sehingga dapat memformulasikan bentuk diplomasi maritim yang lebih komprehensif.

Aktivitas evaluasi terhadap diplomasi maritim yang telah dilakukan Indonesia bertujuan untuk menilai efektifitas dari bentuk diplomasi maritim yang telah berjalan. Berdasarkan hasil penilaian maka akan terlihat kebutuhan Indonesia yang belum terpenuhi dari bentuk-bentuk diplomasi maritim yang telah dijalankan dan dapat memformulasikan bentuk diplomasi maritim yang lebih komprehensif. Seluruh bentuk diplomasi maritim dilakukan karena Indonesia mengukuhkan karakternya sebagai negara maritim yang kuat, sebagai negara yang mencetuskan UNCLOS dan menunjukkan laut berperan penting, maka Indonesia juga harus mampu menerapkan dan mengedepankan aturan internasional terkait pelayaran.

Selain itu, diplomasi maritim yang dilakukan Indonesia bertujuan untuk memperbaiki citra Indonesia pada dunia internasional. Ketika sebuah

negara masuk dalam kategori *black list*, maka negara tersebut tidak dipercayai oleh dunia internasional untuk melakukan pengangkutan barang. Sehingga kapal-kapal yang berasal dari negara dalam kategori *black list* tidak banyak digunakan untuk mengangkut semua komoditi ke luar negeri. Laporan tahunan yang dikeluarkan oleh Tokyo MoU akan memperlihatkan 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). Padahal Indonesia merupakan negara ke-6 yang memiliki jumlah armada terbesar di dunia. Oleh sebab itu, jika sebagai sebuah negara yang memiliki armada nomor 6 terbesar di dunia tidak dapat meningkatkan kepatuhannya atas pemenuhan standar pelayaran internasional maka Indonesia dianggap tidak memiliki upaya untuk memenuhi standar pelayaran internasional tersebut. Hal ini didukung dengan pernyataan Blandina Pella:

Annual Report yang dikeluarkan oleh Tokyo MoU tidak digunakan untuk blackmailing, karena cooperation regional merupakan inisiatif dari negara-negara untuk melakukan penerapan aturan IMO dan bertugas untuk memberikan masukan bagi negara-negara dalam mengontrol performa kapal berbenderanya. Bergabungnya Indonesia pada Tokyo MoU menunjukkan bahwa Indonesia menyadari penting untuk melakukan upaya-upaya bersama dalam penerapan keselamatan dan keamanan maritim. Karena jika tidak ada upaya bersama, maka situasi pelayaran tidak berjalan dengan baik. Jika diplomasi maritim tidak menguntungkan Indonesia, maka sejak dahulu Indonesia telah keluar dari Tokyo MoU.

Namun Indonesia memahami bahwa pelayaran internasional harus memenuhi standar-standar keselamatan dan keamanan pelayaran internasional. Indonesia mengukuhkan karakternya sebagai negara maritim yang kuat, sebagai negara yang mencetuskan UNCLOS dan menunjukkan laut berperan penting, maka Indonesia juga harus mampu menerapkan dan mengedepankan aturan internasional terkait pelayaran. Sehingga *Annual Report* Tokyo MoU terkait kategori performa kapal berbendera dapat mengurangi rasa kepercayaan pengguna jasa transportasi laut dalam menggunakan kapal berbendera yang termasuk dalam kategori *black list* (Hasil wawancara bersama Blandina Pella pada tanggal 2 Desember 2021).

Bentuk perbaikan performa kapal, kemudian akan berpengaruh terhadap perekonomian sebuah negara. Okto Irianto, Staf Ahli Bidang Hukum Laut Kemenko Marves mengatakan:

Ketika negara masuk dalam *black list* Tokyo MoU maka kapal berbendera negara *black list* dianggap berisiko. Maka asuransi terhadap kapal berisiko tinggi akan lebih besar, sehingga ketika kapal berlayar dengan biaya asuransi lebih besar maka biaya pengangkutan jasa juga akan semakin mahal. Sebaliknya jika negara bendera kapal telah mendapat *white list*, maka biaya asuransi dapat berkurang dan biaya jasa pengangkutan juga berkurang. Hal inilah yang berdampak juga terhadap biaya logistic akan menjadi lebih murah, biaya logistic yang menjadi murah merupakan salah satu tujuan yang ingin dicapai oleh Presiden. Biaya pengangkutan yang menurun membuat kegiatan ekspor meningkat. Kemudian kapal Indonesia akan terbuka pasarnya karena rasa aman yang muncul ketika telah mendapatkan *white list* (Hasil wawancara bersama Okto Irianto pada tanggal 30 November 2021)

Pernyataan tersebut kemudian didukung dengan hasil wawancara bersama peneliti terdahulu, Syafiuddin:

Annual Report merupakan laporan tahunan yang dapat diakses oleh siapa saja secara internasional. Ketika Indonesia mendapatkan *white list*, maka pengguna jasa diberbagai belahan dunia dapat mengetahui hal tersebut. Masuknya Indonesia menjadi *white list* maka dapat dikatakan bahwa tingkat keselamatan kapal niaga berbendera Indonesia jauh lebih baik dan peraturan penerapan keselamatan dan keamanan pelayaran di Indonesia sudah lebih ketat. Oleh karenanya ketika Indonesia sudah menjadi *white list* maka *rate* penggunaan kapal niaga berbendera Indonesia meningkat, polis asuransi menurun, posisi Indonesia di IMO semakin bagus dan bermanfaat bagi BKI untuk dapat bergabung menjadi anggota IACS (Hasil wawancara bersama Syafiuddin pada tanggal 5 Januari 2022).

Kemudian, Guru Besar Teknik Perkapalan Universitas Indonesia, Prof. Sunaryo mengatakan:

Masuknya Indonesia dalam *white list* menjadikan kapal niaga Indonesia dipercaya untuk kegiatan ekspor dan impor. Jika pengguna jasa angkutan laut menggunakan kapal asing, maka devisa negara tidak dapat diperoleh. Ketika pengguna jasa menggunakan kapal niaga berbendera Indonesia, maka biaya transportasi akan menjadi keuntungan bagi Indonesia. Pada kegiatan ekspor dan impor 97% kapal yang digunakan adalah kapal

asing. Sedangkan dalam negeri lebih dari 60-70% adalah kapal asing (Hasil wawancara bersama Pro. Sunaryo pada tanggal 6 Desember 2021).

Hal ini didukung atas hasil wawancara bersama Capt. Otto K. M. Caloh Sekretaris I dan Hutakemri Ali Samad Sekretaris II *Indonesian National Shipowners Association* (INSA):

Biaya transportasi laut ke luar negeri masih mengalami defisit karena masih dikuasai oleh kapal asing. Beberapa faktornya adalah rate bunga pinjaman modal yang jauh di bawah rate bunga bank di Indonesia. Kemudian, jika kapal-kapal niaga Indonesia dapat berlayar ke luar negeri maka dapat memberikan *multiplayer effect* pada para pelaku bisnis dan negara dalam bentuk pajak. Pemerintah mendapatkan pajak dari perusahaan pelayaran yang berlayar ke luar negeri dan mendapatkan kepercayaan pasar luar negeri terhadap penggunaan kapal niaga berbendera Indonesia (Hasil wawancara bersama Capt. Otto K. M. Caloh dan Hutakemri Ali Samad pada tanggal 8 Desember 2021).

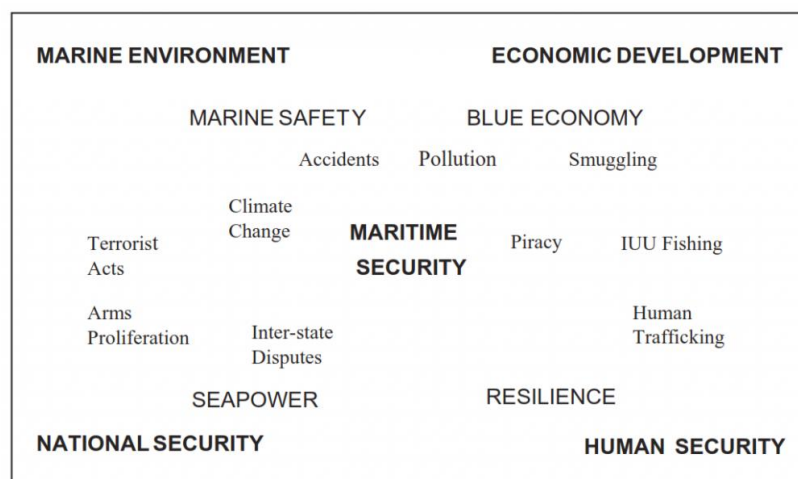
4.6.4 Keberhasilan Indonesia Mendapatkan *White List* Tokyo MoU Status Pelayaran Internasional Mendukung Keamanan Maritim Indonesia dan Pertahanan Negara di Laut.

White list Tokyo MoU status yang diberikan kepada sebuah negara menunjukkan bahwa negara tersebut memiliki kemampuan yang baik terhadap mengelola performa kapal berbendera miliknya. Performa kapal negara bendera yang sesuai dengan Tokyo MoU adalah kapal-kapal yang telah memiliki standar keselamatan dan keamanan pelayaran internasional. Pemenuhan standar pelayaran internasional memastikan bahwa pelayaran kapal secara internasional dapat menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran serta terlindunginya lingkungan laut dari pencemaran akibat aktifitas pelayaran sesuai dengan tujuan dibentuknya IMO dan PSC Regional.

Indonesia merupakan negara kepulauan yang seharusnya dapat memanfaatkan dan memelihara laut untuk membantu keberlangsungan hidup Bangsa Indonesia. Wilayah perairan yang mendominasi Indonesia, menjadikan sumber daya alam laut sebagai salah satu sumber pendapatan

utama dari Indonesia dan merupakan salah satu wilayah pertahanan negara yang harus dilindungi. Sehingga apabila wilayah laut tidak terjaga maka hal ini dapat mengancam kesejahteraan masyarakat Indonesia dan pertahanan negara khususnya pada wilayah laut. Pemenuhan *white list* Tokyo MoU merupakan salah satu bentuk tindakan yang dapat dijadikan Indonesia dalam mendukung terjaganya keamanan maritim pada wilayah perairannya dari berbagai macam potensi ancaman 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 4.9 *Maritime Security Matrixs* (2015)

Sumber: (Bueger 2015)

Penegakan standar pelayaran internasional oleh Tokyo MoU akan berkaitan dua konsep keamanan maritim yang dijelaskan oleh Bueger yaitu

marine safety dan *blue economy*. *Marine safety* atau konsep keselamatan di laut menjelaskan hal terkait keselamatan kapal dan instalasi laut dengan tujuan utamanya untuk melindungi para profesional dan lingkungan laut. Sedangkan *blue economy* akan berkaitan dengan kegiatan ekonomi yang diperoleh negara dari kegiatan di laut. Sehingga pemenuhan standar pelayaran internasional secara tidak langsung membantu Indonesia untuk meningkatkan keamanan maritim di wilayahnya. Hal ini didukung dengan hasil wawancara bersama Rudiyanto, Direktur Utama PT. Biro Klasifikasi Indonesia:

Kekurangan atau tidak terpenuhinya aturan pelayaran internasional Tokyo MoU akan berdampak kepada keamanan maritim karena dianggap tidak dapat melakukan pengelolaan armadanya secara baik. Pandangan atas negara yang tidak dapat melakukan pengelolaan armadanya secara baik berdampak pada kurangnya kepercayaan pengguna jasa untuk menggunakan armada Indonesia. Hal ini berdampak pada dikuasanya jasa transportasi ekspor dan impor oleh kapal asing. (Hasil wawancara bersama Rudiyanto pada tanggal 01 November 2021)

Arief Budi Permana, Kepala Departemen Operasi Klasifikasi dan Totok Achmad, Kepala Divisi Statutoria juga menambahkan:

Kapal-kapal yang berstatus *white list* merupakan kapal-kapal yang *comply*, misalnya saja, sebuah kapal harus menggunakan bahan bakar low sulfur untuk keramahan pada lingkungan laut. Hal ini ditujukan agar lingkungan laut tetap terjaga. Hal-hal yang merusak lingkungan tidak boleh digunakan pada kapal-kapal berstatus *white list*. Namun perlu diperhatikan juga bahwa *comply* kapal terhadap aturan internasional juga harus perlahan-lahan diterapkan di Indonesia, karena kondisi kapal yang baik tentu tidak hanya berlayar ke luar negeri. Harusnya kapal-kapal Indonesia yang berlayar di Indonesia juga harus dijaga standar keamanan dan keselamatannya baik pada awak kapal, pengguna jasa hingga dampaknya terhadap lingkungan laut di Indonesia. Pemerintah harus dapat menegakkan iklim pelayaran yang sehat, seperti menyesuaikan kebutuhan pasar dan jumlah armada yang dimiliki oleh Indonesia. Ketika jumlah armada terlalu besar, maka pendapatan melalui transportasi laut akan berkurang dan pemenuhan terkait keselamatan dan keamanan pelayaran juga sulit dipenuhi karena keterbatasan biaya dari pemilik kapal (Hasil wawancara bersama Arief Budi Permana dan Totok Achmad pada tanggal 01 November 2021)

Blandina Pella, Fungsional Diplomat Pertama, Direktorat Hukum dan Perjanjian Kewilayahan, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia mengatakan bahwa :

Keamanan maritim dan *White list* Tokyo MoU memang tidak berdampak langsung. Ancaman pada persepsi keamanan maritim tentu sangat berbeda, sedangkan aturan keselamatan dan keamanan pelayaran berbicara terkait keamanan pada saat pelayaran. Sehingga terkait keamanan maritim dan *white list* harus didasarkan pada pengertian ancaman juga berdasarkan kepentingan nasional dan kebijakan nasional sebuah negara yang merujuk pada aturan-aturan internasional. Selama Indonesia tetap mematuhi aturan internasional yang berlaku maka Indonesia dapat memastikan keselamatan dan keamanan pelayaran serta mampu mengurangi persepsi ancaman atas keselamatan dan keamanan pelayaran (Hasil wawancara bersama Blandina Pella pada tanggal 2 Desember 2021).

Berdasarkan hasil wawancara di atas terlihat bahwa pemenuhan atas standar pelayaran internasional memiliki keterkaitan dengan teori keamanan maritim. Penegakan standar keselamatan dan keamanan pelayaran Tokyo MoU ditujukan agar kapal yang berlayar pada kawasan Asia-Pasifik benar-benar memastikan bahwa kondisi kapal berada pada keadaan yang layak untuk berlayar sehingga potensi kecelakaan kapal yang mengakibatkan cedera dan kematian tidak terjadi, kerusakan kapal hingga pencemaran lingkungan laut akibat aktifitas pelayaran. Pemenuhan 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.

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. Hal ini merupakan cerminan atas *marine safety* pada *maritime security matrixs* yang dijelaskan oleh Bueger. Pelaksanaan *maritime safety* kemudian berkaitan dengan pencegahan pencemaran lingkungan laut ditujukan agar sumber daya alam yang terdapat di laut tetap dapat dimanfaatkan secara baik bagi kepentingan sebuah negara. Laut memiliki fungsi yang sangat strategis dan penting guna menopang masa depan bangsa, yaitu sebagai media pemersatu bangsa, media sumberdaya, media perhubungan, media pengembangan pengetahuan dan teknologi, media membangun pengaruh dan sebagai media pertahanan negara.

Kegiatan pelayaran yang dilakukan secara aman dan selamat dapat membantu negara dalam melakukan pencegahan pencemaran lingkungan laut yang nantinya akan berdampak pada konsep keamanan maritim berikutnya, yaitu *blue economy*. Pencegahan pencemaran lingkungan laut dapat membantu negara untuk menjaga sumber daya alam di laut sehingga tetap dapat dimanfaatkan untuk kepentingan sebuah negara. Indonesia memiliki wilayah perairan yang lebih luas dari daratannya, sehingga peneliti menilai bahwa *white list* Tokyo MoU yang akan didapatkan oleh Indonesia menunjukkan bahwa Indonesia benar-benar ingin menjaga wilayah perairannya baik dari segi *marine safety* maupun *blue economy*. Komitmen Indonesia untuk menegakkan standar pelayaran internasional berdasarkan Tokyo MoU oleh kapal niaga berbendera Indonesia merupakan salah satu kontribusi Indonesia dalam memastikan terjaganya keamanan maritim di Indonesia dan setiap wilayah yang dilalui oleh kapal berbendera Indonesia.

Seluruh kegiatan di atas selaras dengan tujuan dari pembentukan IMO yaitu mempromosikan pelayaran yang aman, terjamin, ramah lingkungan, efisien dan berkelanjutan melalui kerja sama. Kehadiran Tokyo MoU merupakan bentuk komitmen dari negara-negara anggota dalam mewujudkan tujuan pendirian IMO pada kawasan PSC Regional. 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.

Selanjutnya, *White list* Tokyo MoU status yang akan didapatkan Indonesia juga berdampak pada moda transportasi laut yang akan digunakan oleh pengguna jasa pelayaran internasional. Peneliti menilai bahwa status *white list* Tokyo MoU yang didapatkan oleh Indonesia memberikan banyak keuntungan bagi Indonesia. Pertama, peningkatan performa kapal niaga berbendera Indonesia dapat menekan biaya asuransi pelayaran dan menjadikan biaya transportasi menjadi berkurang. Biaya transportasi yang lebih terjangkau, memberikan daya tawar bagi pengguna jasa untuk menggunakan kapal niaga berbendera Indonesia pada kegiatan ekspor dan impor, sehingga secara tidak langsung mengurangi jumlah mobilitas kapal asing pada kegiatan kegiatan ekspor-impor di Indonesia.

White list Tokyo MoU pada kapal niaga berbendera Indonesia memungkinkan penggunaan kapal niaga berbendera Indonesia digunakan oleh negara lain dalam pelayaran internasional. Peningkatan penggunaan kapal niaga berbendera Indonesia berpotensi pada peningkatan devisa, meningkatkan kegiatan ekonomi nasional Indonesia dan menunjukkan kepada dunia internasional bahwa kekuatan laut Indonesia berada pada keadaan yang baik. Seluruh hal ini nantinya akan berdampak pada pertahanan negara, khususnya pada pertahanan negara di laut. Makmur Supriyatno dalam bukunya "Tentang Ilmu Pertahanan" menjelaskan bahwa pemecahan permasalahan ekonomi dapat memundurkan aktifitas keamanan nasional yang akan mengancam kepentingan nasional. Kepentingan nasional merupakan sebuah upaya politik pemerintah yang bertujuan untuk menciptakan kondisi aman bagi terselenggaranya pemerintah dan kehidupan berbangsa dan bernegara sehingga mampu meraih tujuan dan kepentingan nasional dari segala bentuk gangguan dan

ancaman, baik yang berasal dari dalam maupun dari luar. Sehingga “pertahanan” dapat dikatakan sebagai salah satu bentuk dimensi keamanan nasional (Supriyatno, 2014).

Konsep keamanan nasional terdiri dari perspektif *domain* yaitu pertahanan eksternal, keamanan internal, ketertiban publik dan manajemen bencana. Sedangkan dari sudut pandang obyek, maka keamanan nasional akan mencakup keselamatan negara, keselamatan publik dan keselamatan individu. Hal ini sejalan dengan konsep pertahanan negara, 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. Peneliti melihat bahwa terdapat relevansi antara peningkatan performa kapal niaga berbendera Indonesia, *white list* Tokyo MoU, peningkatan penggunaan kapal niaga berbendera Indonesia, stabilitas ekonomi nasional Indonesia dan pertahanan negara.

Penguasaan asing terhadap kegiatan ekspor-impor menjadi sebuah ancaman bagi Indonesia karena sedikitnya keuntungan yang diperoleh Indonesia atas kegiatan ekspor-impor tersebut dan kerugian akan muncul pada masyarakat yang menggantungkan pendapatannya pada sektor pelayaran. Sehingga sebagai sebuah negara maritim, sudah sepatutnya Indonesia benar-benar memperhatikan kondisi maritimnya, baik armada transportasi, SDM dan SDA yang dimiliki. Keberhasilan Indonesia menjadi *white list* Tokyo MoU dapat dijadikan sebagai dasar kembalinya masa kejayaan Indonesia pada perdagangan internasional, karena selain memperkuat stabilitas ekonomi maka akan semakin kuat posisi Indonesia sebagai negara maritim pada dunia maritim internasional.

Pemenuhan standar pelayaran internasional juga menjadikan kekuatan laut Indonesia menjadi lebih baik. Kekuatan laut ditujukan untuk dapat memastikan pertahanan negara di laut dapat terjaga. 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. Sehingga berdasarkan teori tersebut, kekuatan nasional dijadikan sarana untuk menghadapi berbagai ancaman yang berasal dari dalam maupun luar wilayah Indonesia. Pada penelitian ini, kekuatan laut yang berasal dari terlaksananya keselamatan dan keamanan pelayaran sesuai standar pelayaran internasional, dapat membantu negara untuk menjaga pertahanan negara pada wilayah laut.

Selain itu, Marsetio (2014) pada bukunya berjudul “*Sea Power di Indonesia*” menjelaskan bahwa salah satu bentuk upaya negara dalam menjamin kepentingan di laut maka diperlukan upaya untuk mengendalikan laut secara efektif. Sebab salah satu fungsi laut adalah sebagai media pertahanan negara. Salah satu bentuk upaya yang dilakukan adalah pembangunan *sea power* secara terstruktur dan sistematis dengan melibatkan seluruh komponen bangsa. *Sea power* secara umum merupakan kemampuan Angkatan laut sebuah negara yang andal. Sedangkan pengertian lain dari *sea power* adalah kemampuan negara dalam menggunakan dan mengendalikan laut (*sea control*) serta mencegah pihak luar untuk menggunakannya (*sea denial*). Marsetio menjelaskan bahwa *sea power* tidak hanya armada kapal perang saja, tetapi juga mencakup segala potensi kekuatan nasional yang menggunakan laut sebagai wahananya, seperti penegak hukum di laut, armada kapal niaga, pelabuhan, laboratorium serta industri dan jasa maritim.

Pembentukan *sea power* memuat aspek-aspek non militer, seperti perdagangan lewat laut, perkapalan, perikanan, asuransi maritim dan industri pembangunan kapal. Sehingga apabila semua aktivitas tersebut dilakukan dalam kerangka kebijakan pemerintah dan menjadikannya sebagai kepentingan nasional yang utama, maka arah Indonesia menuju negara maritim sudah lebih tepat (Marsetio, 2014). Peneliti menilai bahwa

white list Tokyo MoU dapat dijadikan sebagai salah satu bentuk upaya Indonesia dalam meningkatkan kekuatan lautnya. Kapal-kapal yang memenuhi standar keselamatan dan keamanan pelayaran internasional Tokyo MoU dapat menunjukkan bahwa Indonesia unggul dalam melakukan pengelolaan armada yang dimiliki.

Kapal-kapal yang memenuhi standar pelayaran internasional menandakan bahwa kapal-kapal tersebut layak untuk berlayar secara aman dan selamat pada wilayah perairan Indonesia dan Asia-Pasifik. Keberadaan kapal berbendera Indonesia yang berlayar ke luar negeri menunjukkan Indonesia memiliki kekuatan laut pada armadanya, khususnya terkait perdagangan internasional. Selain itu, penggunaan kapal-kapal berbendera Indonesia juga dapat membantu negara sebagai kekuatan laut yang bersifat non TNI Angkatan Laut. Hal ini disebutkan oleh Geoffrey Till pada bukunya "*Seapower, A Guide for the Twenty-First Century*" menyebutkan bahwa:

Sea power also includes the non-military aspect of sea-use (merchant shipping, fishing, marine insurance, shipbuilding, and repair and so on) since these contribute to naval power and since they can also influence the behavior of other people in their own right.

Sehingga kapal-kapal yang memenuhi standar pelayaran internasional Tokyo MoU merupakan salah satu kekuatan Indonesia dalam mendukung pertahanan negara pada wilayah laut. Selain itu, penggunaan kapal-kapal berbendera Indonesia dapat membantu negara sebagai komponen pendukung dalam sistem pertahanan negara. Kapal-kapal berbendera Indonesia yang telah memenuhi standar pelayaran internasional, sudah dipastikan dapat memberikan jaminan keselamatan dan keamanan kegiatan pengangkutan barang. Oleh sebab itu, kapal berbendera Indonesia yang akan meraih *white list* Tokyo MoU dapat dipercayakan sebagai salah satu alternatif sarana pengangkutan Alat Utama Sistem Senjata atau Alutsista TNI. Undang-undang No.3 Tahun 2002 Pasal 7 ayat (2) menjelaskan bahwa Sistem Pertahanan Negara dalam Menghadapi Ancaman Militer menempatkan Tentara Nasional

Indonesia sebagai komponen utama dengan didukung oleh komponen cadangan dan komponen pendukung. Performa kapal berbendera Indonesia yang terus membaik dari tahun ke tahun menjadikan elemen kekuatan laut Indonesia selain TNI Angkatan Laut dapat terus bertambah.

Berdasarkan seluruh uraian di atas, peneliti menilai bahwa peningkatan peran *flag state administrator* dalam meningkatkan performa kapal niaga berbendera Indonesia melalui pemenuhan standar keselamatan dan keamanan Tokyo MoU, merupakan salah satu bentuk pertahanan yang dilakukan Indonesia dalam meningkatkan kekuatan lautnya, mengurangi jumlah penggunaan kapal asing yang menguasai kegiatan ekspor-impor di Indonesia, membantu negara dalam melakukan pengangkutan Alutsista, menjaga stabilitas ekonomi nasional, upaya pencegahan kecelakaan, kebakaran dan pencemaran lingkungan laut yang ditimbulkan akibat pelayaran serta mendukung terciptanya keamanan maritim baik pada wilayah Indonesia maupun kawasan Asia-Pasifik. Akhirnya, pemenuhan standar keselamatan dan keamanan Tokyo MoU ditujukan agar Indonesia dapat memperoleh *white list* Tokyo MoU status, dapat memberikan keuntungan secara nyata dan lebih besar lagi kedepannya bagi Pemerintah dan masyarakat Indonesia, serta mendukung terjaganya keamanan maritim dan pertahanan negara khususnya pada wilayah laut.