

**JUDUL DITULIS DENGAN SINGKAT DENGAN HURUF KAPITAL, YANG FOKUS  
PADA TOPIK PENELITIAN**

CarryAnggun Simanjuntak<sup>1</sup>, Risandi Dwirama Putra<sup>2</sup>, Glory Yolanda Yahya<sup>3</sup>  
carryangguns@gmail.com

Program studi Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,  
Universitas Maritim Raja Ali Haji

**Abstract**

*This study aims to analyze the implementation of the ISM Code at KSOP Kelas II Tanjungpinang through the maritime security concept. The ISM Code has been ratified since 1994 by Indonesia and applied to every region including Kepulauan Riau. Kepulauan Riau, almost 96% of its area which is owned by the sea, directly adjacent to Singapore and Malaysia on its sea transportation activities, and has a strategic role in international trade traffic. The purpose of implementing the ISM Code is to improve safety and prevent accidents and pollution as regulated by the International Maritime Organization. The research method is qualitative through interviews, documentation, and observation. The location and object of the research is KSOP Kelas II Tanjungpinang, Kepulauan Riau. The data obtained were compiled systematically and analyzed qualitatively. Analysis of the effectiveness of the international regime and maritime security concept is used to answer the implementation of the ISM Code at KSOP Kelas II Tanjungpinang. The implementation of the ISM Code at KSOP Kelas II Tanjungpinang must be considered to ensure the implementation of safe sea transportation activities as regulated by IMO and ratified in every region of Indonesia. It is still necessary to optimize the function of each maritime actor who has legal responsibility. Changes in focus, understanding, and awareness of the importance of Maritime Security are still needed. Optimizing resources and functions continuously, emphasizing preventive and repressive efforts so that there is no threat of repeated violations of the law in marine areas that directly border*

Kata kunci: ISM Code, *Maritime Security*, KSOP, Kepulauan Riau.

**I. Pendahuluan**

Indonesia yang merupakan negara kepulauan yang berbatasan wilayah laut yang luas. Juga salah satu negara pemilik Selat Malaka dan Laut (Natuna Utara) China Selatan yang berada di wilayah Provinsi Kepulauan Riau (Kepri). Kepulauan Riau memiliki negara tetangga yang berbatasan langsung seperti Vietnam, Malaysia, Kamboja dan Singapura yang menjadikan Kepri berperan strategis dalam lalu lintas perdagangan dunia (Jeevan et al., 2018), khususnya jalur laut. Oleh karena luas laut Kepri mencapai 96% dari luas wilayahnya (Nurmandi, 2012), menjadikan transportasi laut sebagai salah satu alat yang dibutuhkan dalam melakukan pengiriman maupun pengantaran. Transportasi laut bisa menjangkau pulau-pulau di Kepri dengan mudah dan murah. Begitupun tujuan Singapura dan Malaysia, negara berbatasan dengan Tanjungpinang. Untuk itu perlu adanya suatu hal yang dapat memenuhi kewajiban akan keselamatan dan keamanan yang digunakan dalam pengoperasian.

Melalui penerapan *International Safety Management (ISM) Code* yang telah dibuat oleh *International Maritime Organization (IMO)* (Suwestian et al., 2015) yang berupa Manajemen Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran dari kapal yang diatur melalui ketentuan Pasal 169 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Pemerintah membuat pembagian beberapa aktor maritim melalui peraturan-peraturan Pemerintah dan Kementerian yang memiliki tanggung jawab akan penegakan dan pengawasan untuk memenuhi keselamatan akan kegiatan angkutan laut, keamanan fasilitas tempat kapal berlabuh (Pelabuhan) serta melindungi maritim dari tindakan berbahaya (Kadarisman, 2017; Puspitawati, 2019). Seperti Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) dengan fungsi sebagai pelaksana, pengawasan dan penegakan terhadap kelaiklautan, keselamatan pelayaran serta kewenangan untuk mengamankan dan menertibkan Pelabuhan sebagaimana tertera dalam Pasal 208 Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Kantor Distrik Navigasi yang juga memiliki tanggungjawab dalam keselamatan pelayaran kapal yakni terhadap kenavigasian, ikut berkoordinasi dalam perencanaan pengoperasian kenavigasian, serta pemeriksaan dan pengawasan akan alat-alat kenavigasian sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 78 Tahun 2013 Tentang Peta Jabatan Dan Uraian Jenis Kegiatan Organisasi Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan. Begitu juga halnya dengan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) memiliki kewenangan menjamin keselamatan dan keamanan perairan selaku penjagaan dan penegakan hukum dengan menyiapkan bahan perumusan kebijakan, melakukan pengawasan akan alat navigasi dan upaya pencegahan pencemaran sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: Km 60 Tahun 2010 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Pemerintah juga telah membuat Peraturan yang mengatur secara langsung tentang manajemen keselamatan kapal dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 45 Tahun 2012. Memastikan Kapal Sesuai Standar, Tidak Melakukan Pencemaran Dan Memberikan Sertifikat. Namun kecelakaan kapal maupun pencemaran masih tetap terjadi meskipun telah adanya sertifikat yang dapat menjamin keselamatan kapal. Maka dari itu perlunya peningkatan akan pelaksanaan penegakan serta pengawasan dalam implementasi ISM Code khususnya di Kepulauan Riau. Melalui tinjauan teori Liberalisme dan Rezim Internasional menjadi pendukung jawaban akan permasalahan manajemen keselamatan dan keamanan pelayaran dikarenakan kebutuhan transportasi laut di Kepulauan Riau dan perannya yang strategis dalam perdagangan domestik maupun internasional. Sehingga perlu mengetahui efektivitas dalam implementasi ISM Code di Tanjungpinang melalui analisis rezim internasional dan analisis *maritime security* dalam implementasi ISM Code di KSOP Kelas II Tanjungpinang

## II. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif dengan pengumpulan data yang bersifat deskriptif dalam bentuk kata-kata tulisan dan lisan yang diamati di lapangan (Sugiyono, 2015). Pengumpulan data primer dilakukan melalui wawancara kepada informan terkait implementasi manajemen kapal dan pengoperasian kapal yang dilaksanakan selama ini. Serta kendala maupun hambatan yang dihadapi dalam pelaksanaannya, juga observasi dan dokumentasi. Analisis data kualitatif dengan menyusun secara sistematis dari wawancara, catatan lapangan, dokumentasi dan bahan lainnya berdasarkan data yang diperoleh (Ahyar et al., 2020). Analisis data dilakukan mulai dari proses pengumpulan sampai laporan penelitian selesai dikerjakan (Wahidmurni, 2017). Analisis dilakukan beriringan dengan pengumpulan data untuk mempertajam fokus observasi dan memperdalam kajian menjadi bagian dari menganalisis data mulai dari pengelompokan data kemudian menginteprestasi makna setiap subaspek dan hubungan satu sama lainnya. Dan selanjutnya menganalisis seluruh aspek untuk memahami hubungan antara aspek.

### III. Hasil dan Pembahasan

#### **Implementasi ISM Code di KSOP Kelas II Tanjungpinang melalui analisis rezim internasional**

Indonesia telah bergabung dalam *International Maritime Organization* (IMO) yang merupakan satu-satunya badan *United Nations* (UN) yang mengatur tentang keselamatan dan keamanan serta pencegahan polusi laut dalam industri kemaritiman (Samangun, 2019). IMO dibentuk pada tahun 1948 dengan 174 negara keanggotaan yang saat ini (*International Maritime Organization Home Page*, n.d.). Indonesia juga telah meratifikasi *International Safety Management Code* (ISM Code) pada tahun 1994 dengan dasar pemberlakuan ISM Code di Indonesia melalui *International Convention for Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974 Chapter IX, *Management for the safe operation of ships*, Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK. 103/2/19/DJPL/16 tentang penyelenggaraan Kelaiklautan Kapal. Serta Pemerintah/Perhubungan Laut sebagai Implementator & Law Enforcement harus menjalankan/menegakkan ISM Code seperti yang telah diatur oleh IMO. Dalam kajian hubungan internasional, IMO merupakan Organisasi Internasional yang menjadi wadah bagi negara-negara anggotanya termasuk Indonesia dalam hal kemaritiman melalui pembentukan ISM Code sebagai Rezim Internasional yang dapat membantu negara anggotanya dalam hal keselamatan dan keamanan maritim. Maka mulai diberlakukan ISM Code yang merupakan Sistem Manajemen Keselamatan agar terciptanya keselamatan pelayaran dan mencegah tindakan yang mencemari laut yang diadopsi oleh IMO dan mulai berlaku pada tanggal 1 Juli 1998 sebagai SOLAS Bab IX dengan kemampuan untuk mencapai dan melaksanakan tugas dengan tujuan:

1. Terjaminnya keselamatan dengan mencegah terjadinya kecelakaan yang menyebabkan kehilangan nyawa manusia serta merusak lingkungan.
2. Terciptanya sikap peduli dan tanggungjawab akan keselamatan dan tindakan tidak mencemarkan perairan. Meningkatkan ketepatangunaan dan kehandalan dalam kerja, efektivitas dan kinerja perusahaan serta kapal.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 tersebut perusahaan harus memenuhi persyaratan dengan jenis dan ukuran kapal penumpang, tangki minyak dan barang yang dimaksud seperti:

1. Kapal penumpang kecepatan tinggi semua ukuran.
2. Kapal tangki pengangkut bahan kimia dan pengangkut gas dengan ukuran  $\geq 150$  GT.
3. Kapal barang kecepatan tinggi, kapal pengangkut curah, kapal ikan, unit pengeboran lepas pantai yang bergerak (MODU atau *Mobile Offshore Drilling Unit*), dan unit penampungan/produksi terapung (FSO atau *Floating Storage Unit and Off-loading/FPSO* atau *Floating Production Storage Unit and Off-loading Facilities*), tongkang berawak dengan ukuran tonase kotor lebih besar atau sama dengan GT500

Kemudian kapal-kapal tersebut dapat beroperasi jika mengikuti dan memenuhi standar yang telah diatur. Ada juga beberapa persyaratan atau perlengkapan administrasi menjadi manajemen keselamatan pelayaran. Kapal tersebut akan diberi sertifikat yang terdiri atas:

1. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*DOC/Document of Compliance*) untuk perusahaan; dan
2. Sertifikat Manajemen Keselamatan (*SMC/Safety Management Certificate*) untuk kapal.

Jika melihat tujuan ISM Code, umumnya angka kecelakaan akan menjadi perhatian utama mengingat berlangsungnya implementasi ISM Code selama ini. Namun angka kecelakaan akan selalu menjadi perdebatan dikarenakan sulitnya untuk melaporkan, menghitung bahkan menormalkan jumlah dan ukuran kecelakaan dengan tipe: tenggelam, terbakar, tubrukan dan kandas, cedera, kapal, pelabuhan

kargo dan lainnya dengan perkiraan penyebab kecelakaan seperti kelalaian manusia, teknis, alam. Berikut data kecelakaan Kapal dengan jalur pelayaran Tanjungpinang-KSOP Kelas II Tanjungpinang seperti berikut.

Tabel 1. Kecelakaan Kapal Rute Tanjungpinang

Tahun	Nama Kapal	Trayek	Lokasi Kecelakaan	Jenis Kecelakaan
2018	MV VOC Batavia	Anambas-Tanjungpinang	Perairan Bintan	Tubrukan
2019	Wave Master 5	Tanjungpinang-Singapura	Perairan Galang, Batam	Kandas
2019	MV Indra Bupala	Singapura-Lobam	Perairan Bintan	Kandas
2019	Oceana Dragon 6	Tanjungpinang-Batam	Perairan Pulau Air Raja	Kandas

Sumber: Data Olahan, 2020.

Angka kecelakaan juga tidak dapat menjadi satu-satunya pengukuran akan keefektifan suatu keamanan. Tetapi berpengaruh akan peningkatan dan kesadaran akan keamanan maritim, tidak ditemukannya pelaporan kecelakaan perairan di KNKT menunjukkan bahwa penerapan keamanan pelayaran masih perlu peningkatan. Pelaporan kecelakaan berfungsi untuk mengevaluasi serta memperbaiki mulai dari kapal hingga berbagai peraturan yang jika ditemukan tidak sesuai. Namun persoalan angkutan laut mengenai sistem pemeriksaan kepelabuhan, kelayakan kapal, dan buruknya manajemen pelayanan pelayaran belum mampu diatasi oleh Pemerintah hingga saat ini. Jika melihat data jumlah kegiatan kapal rute internasional (aktivitas pelayaran luar negeri) di Pelabuhan Sri Bintan Pura memiliki jumlah yang signifikan dalam kemaritiman di Indonesia seperti berikut.

Tabel 2. Jumlah Aktivitas Pelayaran Luar Negeri di Pelabuhan Tanjungpinang

Tahun	Kunjungan Kapal (unit)	Penumpang Kapal	
		Datang	Berangkat
2016	3.884	266.740	251.292
2017	4.064	234.087	231.794
2018	4.101	239.881	248.676229.925
2019	5.412	245.500	
2020		Tidak Beroperasi	

Sumber: STATISTIK TRANSPORTASI LAUT, 2016-2019.

Bahwa implementasi ISM Code di KSOP Kelas II Tanjungpinang memiliki beberapa kendala dan hambatan. Berdasarkan analisis rezim internasional dan efektivitas rezim internasional (Miles et al., 2018) bahwa implementasi ISM Code belum efektif. Indonesia sendiri telah berhasil meratifikasi ISM Code (*Output*), namun perubahan manusia (*Outcomes*) sebagaimana melakukan upaya dalam mengatasi permasalahan isu seperti adanya perusahaan pelayaran yang masih menganggap manajemen sebagai formalitas saja dengan tidak meletakkan buku SMK di kapal yang menjadi salah satu bentuk ketidakpatuhan, upaya yang dapat dilakukan oleh KSOP Kelas II Tanjungpinang berupa diskresi dalam mengatasi kecelakaan yang pernah terjadi dalam artian bahwa ISM Code itu sendiri tidak mengaturnya. Upaya mengatasi permasalahan harus kembali ke Dirjen Perhubungan Laut. Maka juga tidak ada terjadinya perubahan (*Impacts*) yang nyata juga belum pernah adanya *Level of Collaboration* sebagai bentuk upaya dalam mengatasi permasalahan ISM Code, hal ini dapat terlaksana ke pusat selaku aktor yang menandatangani rezim (ISM Code).

*Incongruity*, Indonesia selaku anggota negara rezim Singapura dan Malaysia, negara yang berbatasan dengan Kepulauan Riau-Tanjungpinang, juga merupakan negara anggota rezim internasional dari ISM Code. Namun masing-masing negara menganggap isu rezim (keselamatan dan keamanan maritim) sebagai permasalahan yang harus diatasi. *Asymmetry*, akan berbeda satu sama

lain jika dilihat dari kepentingan nasional masing-masing negara namun sama-sama ingin mengatasi masalah menjaga bahkan terus menerapkan keselamatan dan keamanan di negaranya (Underdal, 1992). Masing-masing negara akan melakukan tindakan yang menguntungkan negaranya sendiri dan menyebabkan kerugian bagi negara lainnya yang juga anggota rezim. *Cumulative Cleavages*, adanya dominasi satu aktor (negara anggota rezim). Sehingga adanya aktor yang lebih kuat dalam penerapan akan keselamatan dan keamanan maritim, negara yang kuat ini akan selalu menang sedangkan negara yang kalah akan selalu kalah (Boynauw, 2019).

Dalam rezim internasional, ada beberapa jenis *problem solving capacity*. Pertama, *Institutional Setting* merupakan aturan yang dibuat untuk mengatur perilaku aktor terutama negara anggota rezim. Kedua, *Distribution of Power* merupakan kekuasaan antar aktor dalam rezim internasional. Ketiga, *Skill and Energy* yaitu adanya dukungan dari lembaga/sistem yang memiliki kekuatan atau faktor lainnya dengan skill dan energi yang memadai untuk menangani isu tentang keselamatan dan keamanan maritim. *Skill and energy* terbagi lagi menjadi dua, yakni *instrumental leadership* dan *epistemic community* (Boynauw, 2019). *Instrumental leadership*, adanya kepemimpinan yang dominan memfasilitasi pembentukan dan implementasi rezim. *Epistemic community*, adanya bantuan atau dukungan akan ISM Code dalam mencapai keselamatan dan keamanan maritim melalui kerjasama dengan jaringan organisasi informal. Hal ini juga sangat efektif dalam memberi pengaruh akan proses pengambilan keputusan (Miles et al., 2018).

Secara khusus menunjukkan adanya hubungan antara tingkat kolaborasi dan efektivitas yang diukur dalam hal perubahan perilaku. Dalam kajian hubungan internasional, dinamika isu dan aktor kini menjadikan beberapa aktor selain negara memberikan pengaruh terhadap arena politik internasional, yaitu organisasi internasional. Kini negara-negara sebagai anggota mengisi dan bergabung ke dalam organisasi internasional dan membentuk sebuah rezim mampu membuat organisasi internasional makin memiliki peran yang kuat di regional maupun internasional. Rezim internasional mampu memberikan pengaruh terhadap pola kepentingan dan kebijakan suatu negara yang merupakan *unitary and rational actor* (Prayuda et al., 2017) serta mampu menciptakan pola perdamaian. Namun juga memberikan tingkat bahaya yang tinggi, dimana setiap negara yang terlibat lebih mengutamakan dan berfokus pada upaya untuk mengejar kepentingan masing-masing.

### **Analisis Maritime Security**

Jika melihat data-data tersebut maka perlunya peningkatan dan perhatian yang lebih serius mengenai permasalahan yang terjadi dalam keamanan maritim. Dalam tataran internasional kata *Maritime Security* merupakan hal yang baru (Bueger & Edmunds, 2017) dan hanya menyebutkan “kegiatan ilegal” seperti terorisme, *illicit traffic* merupakan ancaman terhadap perdamaian dan keamanan laut internasional (Keliat, 2009). Konsep ini diciptakan pada tahun 1990-an dan semakin menjadi perhatian internasional sejak aksi terorisme maritime tahun 2000. Dimana pembajakan modern di pantai lepas Somalia, tahun-tahun terakhir ini kejahatan maritim lainnya meningkat seperti perdagangan manusia, masalah yang terkait dengan *blue economy*, perlindungan lingkungan maritim (*maritime environmental protection*) bahkan manajemen sumberdaya.

Jika keamanan maritim telah menjadi perhatian utama diantara aktor keamanan global, begitu juga halnya dalam studi keamanan dan hubungan internasional yang sudah tersebar dengan baik. Namun beberapa masalah seperti keamanan di pelabuhan, *illegal fishing*, bahkan kejahatan lingkungan maritim dan manajemen sumberdaya kurang mendapat perhatian. Menurut (Barry Desker) dalam *Maritime Security in Southeast Asia*, peningkatan focus pada *Maritime Security Threat* tidak dapat ditentang oleh karena kebutuhan akan kewaspadaan terhadap ancaman terorisme. Menekankan bahwa masyarakat internasional tidak boleh terlalu disibukkan dengan ancaman terorisme dengan mengabaikan tugas dan fokus yang lebih penting mengingat bahwa adanya peningkatan dalam pengiriman lalu lintas melalui perairan namun tidak ada fasilitasi yang mengalami peningkatan untuk dapat memastikan kelancaran arus pelayaran (Kwa & Skogan, 2007).

Dari sudut pandang regional, bahwa peningkatan perdagangan telah mengakibatkan perluasan lalu lintas kapal (kargo dan penumpang) juga meningkatkan resiko tabrakan dan kecelakaan yang timbul oleh karena kesalahan manusia dan kegagalan mekanis. Oleh karena itu sangat penting untuk tidak mengurangi perhatian akan pentingnya pemeliharaan dan peningkatan keselamatan serta alat bantu navigasi (Kwa & Skogan, 2007), termasuk efektivitas ISM Code. Berdasarkan *Maritime Security Matrix* (Bueger, 2015) menunjukkan beberapa ancaman yang bahwa semuanya adalah penting untuk diperhatikan karena saling terhubung, dimana *maritime security* berkaitan dengan dimensi lainnya seperti *human security*, *blue economy*, dan *national security*. IMO hanya berfokus pada isu *Maritime Safety* sementara *Maritime Security* dianggap menjadi bagian dalam asalnya yaitu otoritas keamanan negara. Tradisi ini, telah menuju akan kesadaran yang berkembang bahwa *Maritime Safety* adalah bagian integral dari *Maritime Security* (Kwa & Skogan, 2007) karena memiliki hubungan timbal balik yang erat antara satu sama lainnya. Mayoritas aktor internasional telah membuat agenda *Maritime Security* untuk mendefinisikan keamanan maritim dengan menggolongkan sejumlah ancaman yang termasuk konsep. Dengan tujuan merekonstruksi berbagai ancaman dan resiko ke dalam agenda masing-masing aktor (United Nations, 2008).

Setiap aktor diberikan pemahaman tentang apa yang layak dan tidak layak untuk dilindungi dan dengan tindakan apa. Menunjukkan kapan dan bagaimana pemahaman aktor akan ancaman bertemu dan berbeda secara signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa setiap masalah akan keamanan merupakan prioritas utama. Namun dalam pandangan liberal institusionalisme bahwa pada tata Kelola dan organisasi internasional harus diberikan penekanan sebagai cara untuk membuat negara bekerja sama. Organisasi internasional juga membuat masyarakat internasional ikut berperan. Masyarakat menganggap dirinya terikat aturan umum dalam hubungan dan ikut bekerjasama. Menurut Robert Keohane dan Joseph Nye bahwa negara yang terikat menyadari keterlibatannya dalam organisasi internasional berdasarkan pencapaian tujuan yang sama. Peran institusi akan mampu menekan kekacauan anarki internasional.

Tabel 3. Kerangka Pembagian Kewenangan Kemaritiman

Instansi	Kewenangan & Tanggung Jawab	Peraturan
<b>Kementerian Perhubungan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Merumuskan, menerapkan, memandu serta mengevaluasi norma, standar, prosedur dan kriteria lainnya dalam transportasi laut</li> <li>Mengawasi Unit Teknisnya</li> </ul>	Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2015 Tentang Kementerian Perhubungan (Bab 1 Pasal 3)
<b>KSOP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Memiliki kewenangan tertinggi untuk menyelenggarakan dan mengawasi pemenuhan segala peraturan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran</li> <li>Mengkoordinasikan semua kegiatan pemerintah, seperti memeriksa dokumen kapal, izin, manifest; mengeluarkan izin pelabuhan; dan melakukan inspeksi.</li> <li>Mengendalikan dan mengawasi, menyediakan dan memelihara fasilitas di pelabuhan; berkaitan dengan kegiatan pelayaran dan navigasi; mengawasi dan memastikan keamanan dan keselamatan di Pelabuhan; menjamin arus barang; memberi nasihat tentang biaya pelayanan Pelabuhan</li> </ul>	Undang Undang Nomor 17 tentang Pelayaran (Bab XI Pasal 207)

<b>Pelindo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sebagai operator pelabuhan dengan menjalankan jasa kepelabuhanan, pelayanan termasuk prasarana dan peralatan mekanik di pelabuhan; melakukan kegiatan segala usaha yang berkaitan dengan pelayanan kapal pelabuhan, pelayanan angkutan barang dan penumpang.</li> </ul>	ISL News, “IPC/Indonesia Port Corporation/PT Pelindo II (PERSERO) atau Port of Indonesia
<b>Distrik Navigasi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Memelihara fasilitas pendukung terkait navigasi seperti pelampung, suar, serta memastikan tidak ada penghalang di jalur pelayaran (pemeriksaan dan pengawasan)</li> </ul>	<p>Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2010 Tentang Kenavigasian</p> <p>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 79 Tahun 2013 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Organisasi Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan</p>
<b>Penjaga Laut dan Pantai Indonesia (KPLP)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Menjaga dan melaksanakan fungsi penegakan hukum di laut dan pantai, dengan pemeriksaan keselamatan, lalu lintas maritime juga keselamatan jalur pelayaran</li> <li>Mencegah dan merespon pencemaran laut</li> <li>Mengawasi kegiatan maritim non-pelayaran</li> <li>Membantu dalam operasi SAR di laut</li> </ul>	<p>Undang Undang Nomor 17 tentang Pelayaran (Bab XVII Pasal 277)</p> <p>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi &amp; Tata Kerja Kementerian Perhubungan</p>
<b>BAKAMLA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melaksanakan dan mengorganisir bersama dalam patroli keamanan</li> <li>Mengatur sistem keselamatan (peringatan dini)</li> <li>Mengintegrasikan sistem informasi</li> </ul>	Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 178 Tahun 2014 Tentang Badan Keamanan Laut (Bab I, Pasal 3)
<b>POLAIR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Menuntut setiap pelanggaran hukum keamanan kemaritiman</li> <li>Penegakan hukum, patroli, penyelidikan tindakan criminal</li> </ul>	Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2017 Tentang Susunan Organisasi Pada Tingkat Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia (Lampiran XVII)
<b>BASARNAS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Merumuskan dan menetapkan norma, standar, prosedur, kriteria dan persyaratan perizinan serta tata cara rekomendasi pelaksanaan operasi SAR</li> <li>Melaksanakan, mengevaluasi, penyelenggara operasi SAR</li> </ul>	Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 83 Tahun 2016 Tentang Badan Nasional Pencarian Dan Pertolongan (Bab I, Pasal 2)
<b>KNKT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melakukan investigasi kecelakaan transportasi dan memberikan saran serta rekomendasi berdasarkan hasil investigasi dengan pemangku kepentingan terkait</li> </ul>	Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi (Bab II, Pasal 4)
<b>BKI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melakukan klasifikasi, registrasi, konsultasi serta pengawasan kapal sesuai dengan standar keselamatan kapal internasional maupun nasional (audit eksternal)</li> </ul>	<p>Keputusan Dirjen Hubla Nomor UM. 008/50/9/DJPL-17 tentang pengukuhan Auditor ISM Code di BKI</p> <p>(<i>BKI Reliable / Home, n.d.</i>)</p>

<b>INSA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Satu-satunya badan penyelenggara perusahaan pelayaran yang diakui pemerintah Indonesia</li> <li>• Wadah bagi setiap perusahaan pelayaran untuk menyampaikan keprihatinan dan kepentingan terutama tentang regulasi</li> </ul>	Implementator  (ABOUT US – INSA, n.d.)
<b>Perusahaan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementator</li> </ul>	Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan  Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal

Sumber: Data Olahan, CSIS, 2020.

Indonesia memiliki begitu banyak aktor atau pemangku kepentingan dalam penegakan peraturan dan dengan maksud meningkatkan keamanan maritim. Dengan luas wilayah yang Indonesia miliki maka setiap aktor akan memiliki pembagian kewenangan sehingga menjangkau tiap daerah wilayah. Namun kenyataannya adanya peraturan tumpang tindih, adanya batasan-batasan yang menghambat penerapan keamanan maritime. Seperti dalam penelitian ini, dimana adanya pembagian kewenangan kepada aktor di Tanjungpinang, KSOP Kelas II, Distrik Navigasi Kelas I, PPLP, INSA, Pelindo I dan perusahaan pelayaran, BASARNAS. Bahwa pengawasan dan pemeriksaan dapat dilakukan oleh regulator yang telah memiliki sertifikat dan hal ini dominan dilakukan oleh KSOP. Namun pun demikian, KSOP juga memiliki batasan dalam pengambilan keputusan dalam menyikapi permasalahan yang dihadapi. Belum adanya data yang jelas tentang jumlah perusahaan pelayaran yang ada di Tanjungpinang.

### **Analisis Bureaucratic Politics**

Dalam perakteknya keputusan orang lain memberikan pengaruh terhadap kemampuan setiap aktor untuk membuat keputusan. Elemen-elemen seperti prosedur, tanggung jawab, kebutuhan waktu penyelesaian tugas, pertanyaan, operasional dan elemen intervensi lainnya akan memberikan pengaruh terhadap pengambilan keputusan dan hak tersebut sangat penting dalam penentuan hasil yang akan terjadi (Rasmussen, 2018; Serpa & Ferreira, 2019). Oleh karena tekanan kerja dan biaya serta keputusan tingkat tinggi, bahwa personel harus melakukan operasi yang lancar dan menyeluruh sesuai dengan prosedur. Hal ini dapat mengakibatkan perubahan atau perpindahan menuju batas kerja yang aman, berpikir bahwa keputusan aman dan dekat dengan prosedur formal, tetapi karena adanya perubahan informal dalam organisasi, keputusan yang diyakini aman ini dapat tiba-tiba menyebabkan kecelakaan. Banyak organisasi memiliki terlalu banyak prosedur yang harus dan cukup sulit untuk diikuti, adanya beban kerja yang besar, waktu yang terbatas serta kondisi variabel. Ketika keputusan tidak sesuai dengan kriteria maka perlu ruang diskresi. Perlunya pengembangan prosedur keselamatan akan pengetahuan yang terlalu banyak tentang aturan dan ketergantungan pada aturan yang mengarah kepada pelanggaran.

Sistem Manajemen Keselamatan yang menjangkau secara luas berakar pada ISM Code itu sendiri, mengalir ke bawah melalui semua tingkatan serta aktor. Tujuan ISM Code diatasi dengan ketentuan tersendiri dari suatu perjanjian yaitu audit dan verifikasi. Meskipun ISM Code memfasilitasi Sistem Manajemen Keselamatan lokal, namun penekanannya pada dokumentasi, verifikasi dan pengawasan menjadikannya sulit untuk ditangani secara non-birokrasi. Sehingga terciptanya keterpaksaan dalam Manajemen dan tidak benar-benar meningkatkan keamanan dalam peran sebagai administrator lokal. Hal ini menimbulkan kesulitan baik bagi regulator maupun perusahaan, begitu juga pelaut, untuk melawan sistem manajemen keselamatan yang menjangkau secara luas.

Aturan yang ada dan ketergantungan negara dalam institusi membuat negara harus memaksa mematuhi aturan, mendorong negara untuk membuat strategi dalam mencapai tujuan yang ditentukan dalam institusi. Dalam institusi internasional, peran negara penting dalam pencapaian target tujuan bersama. Namun aktor dominan tetap negara, namun harus ada aturan-aturan dalam institusi tersebut dan memberikan pengaruh akan keberhasilan pencapaian dan efektifitas tujuan pembentukannya. Pemerintahan di Indonesia terdiri atas satuan kerja yang disusun dalam berbagai nomenklatur seperti kementerian, departemen, direktorat jenderal, badan, biro dan sebagainya. Diantaranya memiliki satuan-satuan kerja di seluruh wilayah berdasarkan kewenangannya yaitu aparat pemerintah daerah dengan aneka ragam nomenklatur juga (Kadir, 2017). Dalam hal ini, Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan KSOP, Distrik Navigasi dan PPLP berdasarkan pembagian kelasnya, harus menjadi instrumen yang andal dalam birokrasi.

Birokrasi memiliki fungsi yang tidak terbatas untuk mengatur dan berjalan dengan efektif oleh karena diberikannya wewenang kepada pemerintah untuk melaksanakan peraturan perundang-undangan yang telah ditentukan lembaga legislatif. Berdasarkan pada ketentuan pelaksana dan kebijaksanaan yang telah ditetapkan dalam melaksanakan peraturan perundang-undangan. Dengan membuat pembatasan dalam ketentuan pelaksanaan peraturan perundang-undangan dan kebijaksanaan Pemerintah. Namun terkadang pembatasan ini bersifat hanya menguntungkan pihak-pihak tertentu dan melupakan tujuan lainnya. Jika peraturan tidak dibuat dengan jelas, birokrasi tidak akan berjalan secara efisien dan efektif. Seperti halnya pembagian tupoksi beberapa Instansi dalam Kemenhub akan penerapan dan penegakan peraturan ISM Code di lokal, yang masih cukup membingungkan.

Dan organisasi birokrasi tidak memiliki alat ukur seperti perusahaan, semacam alat detector untung rugi. Hal ini yang menyebabkan birokrasi dapat bergerak lambat, waktu dan cara berbenah, tidak ramah, berbelit-belit, boros, korup dan tidak memiliki standar kepastian kerja yang baik sehingga tidak disukai oleh pengguna jasa (*customer*). Bahkan tidak ada alat ukur untuk menentukan apakah institusi birokrasi maupun birokrat telah berhasil mencapai tugas. Melalui kerangka ini, syarat yang diperlukan adalah respon kebijakan nasional yang mempengaruhi perilaku pelaku. Hal ini menjadi isu internasionalisasi. Isu internasionalisasi mengacu kepada situasi yang dihadapi oleh kebijakan domestik akan adanya peningkatan pengawasan, partisipasi serta pengaruh dari aktor transnasional dan lembaga internasional serta aturan dan norma yang diwujudkan. Lembaga internasional juga dapat mempengaruhi kebijakan domestik untuk patuh atau keharusan negara menandatangani aturan baru untuk mengubah peraturan yang ada (Ferraro, 2010).

#### **IV. Kesimpulan**

Sebagai kesimpulan, menguraikan tantangan studi keamanan maritim kedepannya sebagai lanjutan dari penelitian ini. Bahwa selain kekhawatiran tradisional tentang studi sea power dan struktur hukum yang mengatur keamanan dan ketertiban laut serta peningkatan pengetahuan dan keterampilan serta kesadaran aktor lokal maupun stakeholder kemaritiman di sektor keamanan laut. Temuan-temuan mungkin mengarahkan pada perubahan fokus dalam akademis kedepannya. Mulai menuju kepada penyederhanaan tugas administrasi dan audit yang mengingat bahwa ISM Code juga memiliki manfaat untuk keselamatan dan keamanan dalam keadaan tertentu. Menyederhanakan aturan dan mendirikan kembali tugas Navigasi bahkan administrasi serta peran dan tanggung jawab kelompok nasional perusahaan angkutan.

Menunjukkan bahwa sertifikasi saja tidak cukup untuk menjamin berjalannya implementasi ISM Code dengan baik, adanya tanggung jawab dalam perjanjian dari top manajemen, keefektifan Safety Management System, peran Stakeholder, sumber daya manusia, material dan fasilitas serta lingkungan kerja dapat mendorong keberhasilan penerapan ISM Code. Terlaksananya kegiatan

transportasi laut ataupun lewat laut, memerlukan pelaksanaan *maritime security* berupaya secara preventif dan represif untuk meningkatkan keamanan maritim sehingga tidak adanya ancaman yang terjadi dan melanggar hukum.

## V. Daftar Pustaka

- ABOUT US – INSA*. (n.d.). Retrieved July 19, 2021, from <https://insa.or.id/about-us/>
- Ahyar, H., Maret, U. S., Andriani, H., Sukmana, D. J., Mada, U. G., Hardani, S.Pd., M. S., Nur Hikmatul Auliya, G. C. B., Helmina Andriani, M. S., Fardani, R. A., Ustiawaty, J., Utami, E. F., Sukmana, D. J., & Istiqomah, R. R. (2020). *Buku Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif* (Issue March).
- BKI Reliable | Home*. (n.d.). Retrieved July 19, 2021, from <https://www.bki.co.id/halamanstatis-63.html>
- Boynauw, I. R. (2019). *ANALISIS EFEKTIVITAS KERJASAMA BILATERAL INDONESIA DAN FILIPINA DALAM MENANGANI IUU (ILLEGAL, UNREPORTED, AND UNREGULATED) FISHING DI MALUKU UTARA TAHUN 2015-2018*.
- Bueger, C. (2015). What is maritime security? *Marine Policy*, 53(March), 159–164. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005>
- Bueger, C., & Edmunds, T. (2017). Beyond seablindness: A new agenda for maritime security studies. *International Affairs*, 93(6), 1293–1311. <https://doi.org/10.1093/ia/iix174>
- Ferraro, G. (2010). *Domestic Implementation of International Regimes in Developing Countries The Case of Marine Fisheries in China (Dissertation)*.
- International Maritime Organization Home Page*. (n.d.). Retrieved July 19, 2021, from <https://imo.org/>
- Jeevan, J., Salleh, N., & Othman, M. (2018). Thai Canal and Malacca straits: Complementing or competing stratagem for trade development in South East Asia. *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*, 3(2), 34–48. <https://doi.org/10.14254/jstdl.2018.3-2.2>
- Kadarisman, M. (2017). Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Maritim Dalam Menunjang Sistem Transportasi Laut. *Jurnal Manajemen Transportasi Dan Logistik*, 4(2), 177. <https://doi.org/10.25292/j.mtl.v4i2.121>
- Kadir, A. (2017). STUDI PEMERINTAHAN DAERAH DAN PELAYANAN PUBLIK. In *Studi Pemerintahan Daerah dan Pelayanan Publik* (Pertama, pp. 153–192). CV. Dharma Persada.
- Keliat, M. (2009). Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia. *Jurnal Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik*, 13(Juli), 19.
- Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2017 Tentang Susunan Organisasi pada Tingkat Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- Kwa, C. G., & Skogan, J. K. (2007). Maritime security in Southeast Asia. In *Maritime Security in Southeast Asia*. <https://doi.org/10.4324/9780203964415>
- Mantong, Andrew; Kembara, Gilang; Dzakwan, Muhammad; Kharisma, M. (2020). *MARITIME SAFETY IN INDONESIA MAPPING THE CHALLENGES AND OPPORTUNITIES* (S. Muhibat (Ed.); Pertama). Centre for Strategic and International Studies.
- Miles, E. L., Andresen, S., Carlin, E. M., Skjærseth, J. B., Underdal, A., & Wettestad, J. (2018). Environmental Regime Effectiveness. In *Environmental Regime Effectiveness*. <https://doi.org/10.7551/mitpress/2784.001.0001>
- Nurmandi, A. A. T. P. N. (2012). MENJAGA INDOENSIA DARI KEPRI Peluang, Tantangan, & Proil 19 Pulau Terdepan Indonesia di Kepulauan Riau. In *Badan Pengelola Perbatasan Provinsi Kepri*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 60 Tahun 2010 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 45 Tahun 2012 Tentang Manajemen Keselamatan Kapal.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 78 Tahun 2013 Tentang Peta Jabatan Dan Uraian Jenis Kegiatan Organisasi Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2010 Tentang Kenavigasian.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 178 Tahun 2014 Tentang Badan Keamanan Laut.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2015 Tentang Kementerian Perhubungan.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 83 Tahun 2016 Tentang Badan Nasional Pencarian Dan Pertolongan.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi.
- Prayuda, R., Harto, S., & Gunawan, D. (2017). Politik Institusi Rezim Internasional (Konsep dan Pendekatan Analisis). *Journal of Diplomacy and International Studies*, 97–111.
- Puspitawati, D. (2019). *IMPLIKASI YURIDIS ATAS PENERAPAN ISM CODE DAN The Legal Implications On The Implementation Of*. 7(3).
- Rasmussen, J. (2018). RISK MANAGEMENT IN A DYNAMIC SOCIETY: A MODELLING PROBLEM. *Safety Science*, 27(2), 183–213. <https://doi.org/10.16250/j.32.1374.2016270>

- Samangun, E. (2019). *Dampak Terpilihnya Kembali Indonesia Sebagai Anggota Dewan International Maritime Organization (IMO) Kategori-C Terhadap Sektor Keselamatan Maritim Di Indonesia*.
- Serpa, S., & Ferreira, C. M. (2019). The Concept of Bureaucracy by Max Weber. *International Journal of Social Science Studies*, 7(2), 12. <https://doi.org/10.11114/ijsss.v7i2.3979>
- STATISTIK TRANSPORTASI LAUT 2016 (p. 172). (2017). Badan Pusat Statistik. <https://doi.org/8304003>
- STATISTIK TRANSPORTASI LAUT 2017 (p. 175). (2018). BPS RI. <https://doi.org/8304003>
- STATISTIK TRANSPORTASI LAUT 2018 (p. 139). (2019). BPS RI. <https://doi.org/8304003>
- STATISTIK TRANSPORTASI LAUT 2019 (p. 143). (2020). BPS RI. <https://doi.org/8304003>
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan R&D)*.
- Suwastian, M. F., Ghalib, S., & Utomo, S. (2015). Implementasi Kebijakan Sistem Manajemen Keselamatan Pelayaran (Studi Di PT . Maritim Barito Perkasa Banjarmasin). *Jurnal Bisnis Dan Pembangunan*, 3(1), 1–5. <https://ppjp.ulm.ac.id/journal/index.php/bisnispembangunan/article/view/1310>
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Underdal, A. (1992). The Concept of Regime “Effectiveness.” *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 503(1), 122–136.
- United Nations. (2008). *Oceans and the law of the sea. Report of the Secretary-General, UN General Assembly Document A/63/63. 26626(March)*.
- Wahidmurni. (2017). *Pemaparan Metode Penelitian Kualitatif*. 12–21.