

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

Wilayah bumi ini secara keseluruhan sangat luas dengan persebaran negara-negara di dalamnya. Laut adakalanya menjadi batas dari suatu negara dengan negara lainnya berdasarkan titik batas yang sudah ditentukan dari perjanjian bilateral atau multilateral, artinya laut juga merupakan batas kekuasaan suatu negara sejauh perimeter wilayahnya (Subagyo, 1993). Lebih dari 70% permukaan bumi ini dikelilingi oleh lautan dan ada sekitar 90% perdagangan internasional melalui jalur laut ketika diukur dari berat dan volumenya. Pada kondisi tertentu, laut juga dijadikan sebagai sarana untuk menunjukkan kekuatan suatu negara, dimana kondisi laut yang lengang dari aktivitas manusia menjadi tempat yang aman untuk dijadikan sebagai kawasan pertempuran. Kekuatan laut menjadi penting karena mayoritas kota besar dunia terletak pada sekitar 200 km dari garis pantai, serta adanya hukum internasional yang menetapkan kebebasan navigasi lautan.

Indonesia menjembatani konektivitas dan lalu lintas pelayaran global dengan empat wilayah *Sea Lanes of Communication* (SLOC) yakni Selat Malaka, Selat Lombok, Selat Makassar, dan Selat Sunda. Indonesia memiliki kemewahan maritim dengan segala sumber daya di dalamnya yang menjadi unsur penting bagi kejayaan negara. Ada beberapa aspek yang sangat penting terhadap maritim seperti aspek fisik, pengelolaan, aturan pengelolaan, serta budaya pengelolaannya. Maritim memiliki peran politik, ekonomi, sosial, dan militer karena keberadaannya sangat potensial dan menjadi salah satu alat bagi negara dalam mencapai kepentingan nasionalnya.

*United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) yakni Konvensi PBB tentang Hukum Laut Indonesia menetapkan bahwa Indonesia adalah *archipelagic state*, konvensi tersebut disahkan pada tahun 1982 kemudian Pemerintah Indonesia meratifikasinya melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 (Wahyudin, 2013). Sebagai negara kepulauan yang letaknya di antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, lautan Indonesia menjadi jalur utama yang

menghubungkan Selandia Baru, Australia, dan negara-negara Pasifik Selatan dengan Asia Timur-Tenggara, Timur Tengah dan Eropa. Indonesia secara strategis terletak di posisi yang sangat cocok untuk pelayaran global.

Namun, pembangunan negara kepulauan masih memiliki beberapa permasalahan strategis khususnya dalam pembangunan kelautan yang bisa dilihat dari visi perencanaan pembangunan kelautan yang belum terintegrasi dan tidak ada desain secara terperinci. Padahal, untuk memperkuat status juga posisi Indonesia sebagai negara kepulauan di dunia diperlukan strategi-strategi pembangunan yang berhubungan dengan sektor maritim. Dengan memiliki 17.508 pulau, 70% wilayah yang terdiri dari laut dan mengandung banyak sumber daya laut, 40% wilayah laut yang menjadi jalur perdagangan dunia, serta ribuan awak buah kapal yang tersebar di seluruh wilayahnya, maka tentu saja sektor maritim menjadi isu yang penting di dalam kehidupan negara ini.

Dalam UUD 1945 Pasal 33 (3), Konstitusi negara Indonesia menyebutkan bahwa bumi, air, serta kekayaan alam dikuasai oleh negara dan harus digunakan dengan tujuan untuk memakmurkan rakyat. Penting bagi Indonesia untuk menjaga maritimnya dan mengendalikan laut atas dasar memenuhi kepentingan nasional bangsa dan menangkal pemakaian laut oleh pihak asing yang dapat merugikan negara. Sejak terpilihnya Joko Widodo menjadi presiden Indonesia yang ketujuh, pemerintah Jokowi Widodo ingin mengembalikan kejayaan maritim Indonesia yang maju dan dapat memberikan kontribusi positif terhadap keamanan dan perdamaian dunia, yang tetap memusat pada kepentingan nasional melalui perwujudan visi sebagai Poros Maritim Dunia (PMD). Indonesia dilihat sudah menyanggupi persyaratan untuk menjadi Poros Maritim Dunia, dilihat dari kepemilikan wilayah laut yang luas di mana kekuatan kepemilikan laut tersebut dibandingkan dengan sumber daya pemicu keamanan (Arianto, 2017). Melalui penyampaian konsep Poros Maritim Dunia (PMD) pada forum internasional, ditegaskan bahwa posisi Indonesia siap untuk melakukan kerja sama di sektor maritim bersama negara-negara lain dalam rangka memajukan perekonomian Indonesia. Menurut Lembong, konsepsi Poros Maritim Dunia ini menunjukkan terdapat usaha dalam pembangunan nasional di laut untuk merealisasikan cita-cita

Indonesia menjadi negara maritim (Lembong, 2015). Peran aktif Indonesia dalam *International Maritime Organization* (IMO) menjadi cerminan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia karena sejalan dengan arah kebijakan Indonesia, khususnya dalam politik luar negeri sesuai dengan Visi Indonesia 2020-2024 yang disampaikan pada pidato Presiden Joko Widodo di tanggal 14 Juli 2019. Selain itu, *outcome* dari keanggotaan Indonesia dalam IMO adalah terbentuknya sebuah program kerja sama rutin dan terpadu antara Indonesia dan IMO untuk meningkatkan peran dan kontribusi Indonesia di dunia pelayaran Internasional, serta membuka peluang kerja sama dengan negara-negara anggota IMO. Di dalam Peraturan Presiden No. 30 Tahun 2019 tentang Keanggotaan dan Kontribusi Indonesia pada Organisasi Internasional, keanggotaan dan kontribusi Indonesia dalam organisasi internasional adalah wujud dari pelaksanaan politik luar negeri yang bebas dan aktif yang bertujuan untuk meningkatkan peran serta kinerja Indonesia di ranah internasional dan untuk meraih kepentingan nasional yang terlebih dahulu telah melalui pertimbangan prioritas nasional serta analisis biaya dan manfaat.

*International Maritime Organization* (IMO) merupakan sebuah organisasi khusus yang bertanggung jawab mengatur standar kemaritiman global dalam hal kinerja keselamatan, keamanan dalam bidang kemaritiman dan juga lingkungan transportasi pelayaran internasional. IMO berada di bawah naungan PBB dan dibentuk di Jenewa tahun 1948 dengan nama *International Government Maritime Consultative Organization* (IMCO) yang bermakas di London, Inggris. IMO mulai berjalan secara efektif setelah 10 tahun sejak berdirinya organisasi tersebut, dan pada tanggal 22 Mei 1982 berganti nama menjadi *International Maritime Organization* (IMO). Sejak tahun 2016, IMO dipimpin oleh Sekretaris Jenderal Mr. Kitack Lim dari *Republic of Korea* yang dibantu oleh sekitar 300 tenaga ahli dari berbagai negara. Dewan IMO terdiri dari 40 negara yang dibagi ke dalam 3 kategori dari 174 negara anggota IMO. Struktur organisasi IMO terdiri dari *Assembly* (Majelis), *Council* (Dewan), dan lima komite utama yakni *The Marine Safety Committee* (MSC), *The Marine Environment Protection Committee* (MEPC), *The Technical Cooperation Committee*, *Facilitation Committee*, dan

*Legal Committee*. Indonesia telah masuk ke dalam keanggotaan IMO sejak tahun 1961 dan menjadi bagian Anggota Dewan IMO sejak tahun 1973-1979 dan 1983-saat ini. Partisipasi aktif Indonesia dalam keanggotaan IMO dilaksanakan sejalan dengan misi, visi, dan target IMO.

Pada pemilihan Sidang Majelis IMO ke-31 yang dilaksanakan di London Inggris sejak 25 November 2019 sampai 4 Desember 2019, Indonesia telah terpilih kembali sebagai salah satu Anggota Dewan IMO Kategori C Periode 2020-2021. Pada tanggal 29 November 2019, Indonesia memperoleh suara sebanyak 139 yang membuat Indonesia berhasil untuk menduduki peringkat ke-5 dari 24 negara kandidat C. Terpilihnya Indonesia sebagai Anggota Dewan IMO, memantapkan kedaulatan dan keamanan maritim juga mendapatkan pengakuan dunia atas eksistensi Indonesia di sektor kemaritiman internasional. Sebagai Anggota Dewan IMO Kategori C periode 2020-2021, Indonesia dapat menjalankan fungsi strategis serta memiliki andil dalam menyusun kebijakan dan regulasi maritim internasional yang berpengaruh terhadap kebijakan maritim nasional. Kategori C dipilih berdasarkan perwakilan yang adil secara geografis dan kepentingan khusus terkait angkatan laut. Melalui keanggotaan IMO, Indonesia akan mempromosikan *suustainable shipping* yang dilakukan dengan cara mengurangi polusi udara dan perubahan iklim akibat aktivitas pelayaran, mengoperasikan *eco-park*, memodernisasi armada kapal, dan memajukan fasilitas pelayaran. Tugas utama Anggota Dewan Kategori C adalah menentukan kebijakan sektor transportasi laut dunia yang termasuk di dalamnya aturan keamanan dan ketertiban pelabuhan. Saat ini, Indonesia sedang mempersiapkan pencalonan kembali sebagai Anggota Dewan IMO Kategori C Periode 2022-2023. Indonesia telah menerima permohonan saling dukung 2023 dari enam negara, yaitu: Qatar, Arab Saudi, Nigeria, Vanuatu, Kenya, dan Chile. Sidang Umum IMO ke-32 akan dilaksanakan pada tanggal 22 November 2021 sampai 3 Desember 2021 di Kantor Pusat IMO di London, Inggris.

Merujuk pada Pasal 193 dalam UNCLOS 1982, Indonesia memiliki hak kedaulatan penuh, hak berdaulat eksploitasi lingkungan laut, hak membangun keamanan yang andal, dan hak yurisdiksi negara. Indonesia juga harus memenuhi kewajiban-kewajiban sebagai berikut: wajib konservasi atas sumber daya hayati

dan non hayati, menegakkan hukum kepada kapal asing yang melanggar dan mengambil keuntungan, membuat peta koordinat geografis dan menyampaikan salinannya ke sekjen PBB, dan menegakkan hukum atas pelanggaran di ZEE Indonesia. Pada mekanisme tersebut, Indonesia menempatkan kepentingan keamanan dan keselamatan maritim melalui perlindungan lingkungan laut yang akan memberikan dampak signifikan terhadap transportasi laut global. Transportasi laut dan fasilitas pelabuhan menjadi faktor yang sangat penting dalam mendorong terciptanya efektivitas dan efisiensi negara dalam menjaga sektor keamanan maritim. Transportasi laut dengan cepat dapat mengangkut personil pengamanan dan pertahanan, peralatan, dan material. Selain itu, transportasi laut mempermudah terjalinnya hubungan bilateral, regional, dan multilateral yang membawa hubungan harmonis dan menjauhkan konflik. Untuk mendukung sistem transportasi laut tersebut, pelabuhan memainkan peran strategis yang mendukung titik simpul hubungan antar daerah atau negara. Pelabuhan terdiri dari tempat berlabuh kapal dan terminal yang digunakan untuk melakukan pemerintahan dan kegiatan perusahaan termasuk naik turun penumpang dan bongkar muat barang. Pelabuhan yang beroperasi secara efektif dan efisien adalah pelabuhan yang aman, dapat dijadikan tempat bongkar muat secara cepat dan lancar, serta memiliki fasilitas instalasi laut, juga sarana dan prasarana yang memadai. Peristiwa ini mendorong negara-negara mewujudkan sistem transportasi laut dunia yang memiliki standar internasional berdasarkan kesepakatan bersama.

Perkembangan faktor keamanan maritim banyak menyoroti ancaman di lingkungan laut yang mana meliputi pembajakan, terorisme, penyelundupan narkoba, penyelundupan imigren legal, pencemaran lingkungan, juga gangguan-gangguan terhadap keamanan pelabuhan. Serangan 9/11 pada 2001 menunjukkan bahwa tidak ada satu negara pun yang aman dari serangan teroris, hal itu mendorong IMO untuk sepakat mengambil tindakan dalam memperkuat keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Pada tanggal 9 Desember 2002 sampai 13 Desember 2002 di Kantor Pusat IMO di London, diselenggarakan konferensi diplomatik yang membahas mengenai langkah untuk memperkuat keamanan maritim dan mencegah seluruh bentuk terorisme dalam sektor maritim. Bahasan tersebut menghasilkan

*International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* yang mulai berlaku sejak 1 juli 2004. Tujuan utama dari ISPS code adalah untuk menetapkan framework internasional yang kompak dan melakukan evaluasi risiko di industri transportasi laut. ISPS Code mencakup aturan menyeluruh yang diimplementasikan melalui Bab XI-2 terkait langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritim dalam *Safety of Life at Sea (SOLAS)* untuk mencegah berbagai ancaman yang berpotensi membahayakan kapal dan fasilitas pelabuhan (Samangun, 2019). Aturan ISPS Code terdiri atas dua bagian yakni, Bagian A yang berisi mengenai syarat-syarat wajib untuk pemerintah, kapal perusahaan, serta fasilitas pelabuhan dan Bagian B yang berisi tentang pedoman pemberlakuan ISPS Code. Pada dasarnya, ISPS Code sudah diterapkan di Indonesia di mana *core* dari ISPS Code difokuskan pada manajemen risiko, penilaian risiko berkelanjutan yang harus dilakukan secara rutin, dan memastikan bahwa keamanan transportasi laut harus selalu terjaga. Pelabuhan-pelabuhan yang melakukan kegiatan ekspor dan impor harus memenuhi persyaratan keamanan sesuai standar internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan. Ketentuan ISPS Code telah diatur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 Tahun 2016 terkait Manajemen Kapal dan Fasilitas Pelabuhan. Dirjen Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan RI menyebutkan bahwa sampai saat ini sudah ada 348 pelabuhan di Indonesia yang sudah memenuhi persyaratan dari ISPS Code.

Karena adanya intensitas tinggi atas keluar masuknya penumpang dan/atau barang dari luar ke dalam pelabuhan, ancaman berupa tindak kejahatan yang terjadi di pelabuhan juga cukup tinggi. Adanya kapal-kapal asing yang memalsukan identitas untuk dapat masuk ke wilayah perairan Indonesia dan mencuri hasil laut atau melakukan penyelundupan barang ilegal masih sering dijumpai. Kapal-kapal asing itu bersandar di pelabuhan Indonesia dengan bebas dan tidak terdeteksi karena masih ada pelabuhan di Indonesia yang belum *comply* dengan ISPS Code. Di era *industry 4.0* dan *society 5.0*, masyarakat dan teknologi maritim menjadi elemen penting bagi kapal dan pelabuhan karena dapat membantu berbagai masalah yang berkenaan dengan laut melalui kolaborasi antara manusia dengan *Artificial Intelligence (AI)* dan *Internet of Things (IOT)* yang dapat memproses dan

menganalisa *big data*. Dalam menerapkan ISPS Code, peran pemerintah Indonesia digabungkan dengan teknologi maritim diharapkan mampu menjadi suatu kolaborasi yang sukses untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan. Dengan demikian, kondisi rawanan di pelabuhan dapat berkurang, keamanan kapal dan pelabuhan meningkat, serta sasaran terorisme yang bisa memengaruhi kepercayaan masyarakat internasional dapat tercegah.

## 1.2 Rumusan Masalah

Keentingan Indonesia dalam sektor maritim menjadikan keanggotaan Indonesia dalam IMO menjadi arena yang sangat penting dalam menyampaikan kepentingan nasional, IMO sebagai organisasi internasional juga memberikan manfaat yang besar bagi Indonesia dalam perwujudan prospek Indonesia menuju Poros Maritim Dunia. Dalam sektor keamanan maritim, IMO menerapkan salah satu program untuk menegakkan keamanan dalam pelabuhan yakni ISPS Code. Berdasarkan fakta tersebut penulis memiliki rumusan masalah sebagai berikut: “Bagaimana Peran Indonesia sebagai Anggota Dewan *International Maritime Organization* (IMO) dalam Menegakkan Keamanan Pelabuhan melalui Implementasi *International Ship and Port Security Code* di Indonesia?”

## 1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk memahami kepentingan maritim Indonesia dalam keanggotaan *International Maritime Organization* (IMO)
2. Untuk menjelaskan peran Indonesia sebagai Anggota Dewan *International Maritime Organization* (IMO) dalam menegakkan keamanan dan ketertiban pelabuhan melalui implementasi *International Ships and Port Security Code* di Indonesia.
3. Untuk menjelaskan mengapa masih ada pelabuhan di Indonesia yang belum menerapkan ISPS Code.

#### 1.4 Manfaat Penelitian

Adapun kegunaan dari penelitian ini antara lain sebagai berikut:

1. **Manfaat Teoritis**, penelitian mampu memberikan pemahaman terkait peran dan fungsi Indonesia sebagai anggota Dewan *International Maritime Organization* (IMO) dalam menegakkan keamanan pelabuhan melalui implementasi *International Ship and Port Security Code* di Indonesia.
2. **Manfaat Praktis**, dapat menjadi bahan referensi akademis dan memberikan kontribusi bagi Ilmu Hubungan Internasional yang berhubungan dengan keamanan maritim, organisasi internasional, dan rezim internasional.

#### 1.5 Sistematika Penulisan

Dalam rangka memberikan kemudahan pemahaman terhadap isi penelitian secara menyeluruh, maka penulisan penelitian ini akan terbagi ke dalam 6 (enam) bab yang disertai sejumlah sub-bab yang saling berhubungan. Isi dari bab tersebut adalah sebagai berikut:

##### **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab ini penulis akan menjelaskan latar belakang dari topik yang menjadi fokus penelitian, batasan dan rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

##### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Pada bab ini penulis akan membahas tinjauan pustaka yakni *literature review* serta teori dan konsep yang penulis gunakan dalam menganalisis masalah dalam penelitian serta asumsi penulis terhadap permasalahan yang diteliti.

##### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Pada bab ini penulis akan menjelaskan metode dan jenis penelitian yang digunakan dalam menganalisis permasalahan yang diteliti, sumber data, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, serta waktu dan lokasi dari penelitian.

##### **BAB IV PERAN INDONESIA DALAM KEANGGOTAAN INTERNASIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)**

Membahas kepentingan maritim dan partisipasi Indonesia dalam keanggotaan *International Maritime Organization* (IMO). Dibahas juga mengenai kerja sama yang dilakukan khususnya terkait regulasi *International Ship and Port Security Code*.

## **BAB V IMPLEMENTASI *INTERNATIONAL SHIP AND PORT SECURITY CODE* (ISPS CODE) DI PELABUHAN INDONESIA**

Pada bab ini akan dijelaskan isi dari penelitian yang mencakup analisis dari peran Indonesia sebagai anggota Dewan IMO dalam implementasi *International Ship and Port Security Code* terhadap keamanan pelabuhan di Indonesia.

## **BAB VI PENUTUPAN**

Dalam bab ini penulis akan memasukkan kritik, saran, dan kesimpulan dari penulis atas dasar penelitian yang telah dilakukan dan ditulis pada bab-bab sebelumnya.