



Sistem Manajemen Transportasi Laut

Berdasarkan III-Code dalam Rangka IMSAS



Dr. H. Datep Purwa Saputra, S.Sos., M.M.



**Sistem Manajemen
Transportasi Laut Berdasarkan
III-Code dalam Rangka IMSAS**

deepublish / publisher

UU No 28 tahun 2014 tentang Hak Cipta

Fungsi dan sifat hak cipta Pasal 4

Hak Cipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a merupakan hak eksklusif yang terdiri atas hak moral dan hak ekonomi.

Pembatasan Pelindungan Pasal 26

Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23, Pasal 24, dan Pasal 25 tidak berlaku terhadap:

- i. Penggunaan kutipan singkat Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait untuk pelaporan peristiwa aktual yang ditujukan hanya untuk keperluan penyediaan informasi aktual;
- ii. Penggandaan Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait hanya untuk kepentingan penelitian ilmu pengetahuan;
- iii. Penggandaan Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait hanya untuk keperluan pengajaran, kecuali pertunjukan dan Fonogram yang telah dilakukan Pengumuman sebagai bahan ajar; dan
- iv. Penggunaan untuk kepentingan pendidikan dan pengembangan ilmu pengetahuan yang memungkinkan suatu Ciptaan dan/atau produk Hak Terkait dapat digunakan tanpa izin Pelaku Pertunjukan, Produser Fonogram, atau Lembaga Penyiaran.

Sanksi Pelanggaran Pasal 113

1. Setiap Orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000 (seratus juta rupiah).
2. Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Sistem Manajemen Transportasi Laut Berdasarkan III-Code dalam Rangka IMSAS

Dr. H. Datep Purwa Saputra, S.Sos., M.M.

 **deepublish**

Cerdas, Bahagia, Mulia, Lintas Generasi.

**SISTEM MANAJEMEN TRANSPORTASI LAUT BERDASARKAN
III-CODE DALAM RANGKA IMSAS**

H. Datep Purwa Saputra

Editor :
Ahmad Khanafi

Desain Cover :
Rulie Gunadi

Sumber :
www.shutterstock.com

Tata Letak :
T. Yuliyanti

Proofreader :
A. Timor Eldian

Ukuran :
x, 444 hlm, Uk: 15.5x23 cm

ISBN :
978-623-02-6656-0

Cetakan Pertama :
Maret 2022

Hak Cipta 2023, Pada Penulis

Isi diluar tanggung jawab percetakan

Copyright © 2023 by Deepublish Publisher
All Right Reserved

Hak cipta dilindungi undang-undang
Dilarang keras menerjemahkan, memfotokopi, atau
memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini
tanpa izin tertulis dari Penerbit.

PENERBIT DEEPUBLISH
(Grup Penerbitan CV BUDI UTAMA)

Anggota IKAPI (076/DIY/2012)

Jl.Rajawali, G. Elang 6, No 3, Drono, Sardonoharjo, Ngaglik, Sleman

Jl.Kaliurang Km.9,3 – Yogyakarta 55581

Telp/Faks: (0274) 4533427

Website: www.deepublish.co.id

www.penerbitdeepublish.com

E-mail: cs@deepublish.co.id

KATA PENGANTAR

Penulisan buku ini yang berjudul **Sistem Manajemen Transportasi Laut Berdasarkan III-Code dalam Rangka IMSAS** penulis mencoba untuk menyajikan dalam bentuk buku, dari hasil telaah yang dilaksanakan oleh penulis dalam rangka persiapan Indonesia menghadapi *Mandatory IMO Member State Audit Scheme (IMSAS)*.

Dalam peran sebagai warga internasional, Indonesia berperan aktif dalam pergaulan organisasi internasional, salah satunya menjadi anggota *IMO International Maritime Organization (IMO)*. IMO merupakan badan khusus Perserikatan Bangsa-bangsa (PBB) yang merupakan otoritas internasional yang menetapkan standar keamanan, keselamatan, dan perlindungan lingkungan maritim. Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia berkomitmen untuk mendukung maksud dan tujuan IMO melalui inisiatif dan melaksanakan kegiatan dalam memfasilitasi serta meningkatkan kerja sama mengenai kemaritiman yang saling menguntungkan. Untuk itu, Indonesia secara resmi menjadi anggota IMO sejak tanggal 18 Januari 1961. Indonesia terpilih menjadi anggota Dewan IMO Kategori C.

Sebagai bentuk peran aktif Indonesia sebagai anggota IMO, Indonesia telah meratifikasi beberapa konvensi, protokol dan *code* yang diterbitkan oleh IMO. Untuk memastikan bahwa negara anggota telah menerapkan IMO Konvensi (III-Code), selanjutnya IMO melaksanakan *Voluntary IMO Member State Audit Scheme (VIMSAS)*.

Voluntary (VIMSAS) merupakan audit sukarela yang dilakukan IMO kepada negara anggotanya terhadap implementasi ratifikasi III-Code. Sesuai *Resolution IMO A.974(24)* pada tanggal 1 Desember 2005 tentang *Framework And Procedures For The Voluntary Imo Member*

State Audit Scheme. Voluntary IMSAS ditetapkan sebagai *mandatory audit* pada tahun 2016 dan semua negara anggota wajib mentaati dan melaksanakan audit dibawah kerangka Voluntary IMSAS. Ruang lingkup Voluntary IMSAS adalah mandatory IMO instruments III-Code meliputi Solas 1974, Solas Protocol 1978, Solas Protocol 1988, Marpol 73/78, Marpol Protocol 1997, Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) 1978, Load Lines 1966, Load Lines Protocol 1988, Tonnage 1969, dan Colreg 1972. Voluntary IMSAS terhadap Indonesia telah dilaksanakan pada tahun 2014.

Selanjutnya sesuai resolusi dan dijadwalkan oleh IMO untuk diaudit secara *mandatory* pada tahun 2022 menjadi tahun 2025. Untuk itu indonesia harus mempersiapkan dalam menghadapi audit dimaksud melalui meningkatkan sistem Manajemen Transportasi Laut sesuai yang dibutuhkan sesuai III-Code.

Konvensi IMO sebagaimana tersebut di atas pada intinya diterbitkan untuk menjamin kelancaran operasional transportasi laut sebagaimana kita ketahui bahwa transportasi mempunyai peran penting dan strategis. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dalam negeri serta ke dan dari luar negeri. Di samping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki potensi sumber daya alam yang besar tetapi belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya. Sebagaimana pendapat Yamin transportasi merupakan kebutuhan turunan dari kegiatan ekonomi, sehingga pertumbuhan ekonomi suatu negara atau wilayah tercermin pada peningkatan intensitas transportasinya.

Menyadari pentingnya peran transportasi tersebut, transportasi laut sebagai salah satu moda transportasi nasional harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang sesuai

dengan tingkat kebutuhan dan ketersediaannya pelayanan angkutan yang selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, polusi rendah dan efisien. Sebagai mana pendapat Radika Purba menjelaskan bahwa dari segi pelayaran niaga (*shipping*) transportasi diartikan sebagai pengangkutan muatan melalui air dengan alat pengangkut air (kapal-tongkang dan lain-lain kecuali kapal perang atau kapal yang digunakan untuk tujuan perang). Sementara Abas Salim mendefinisikan bahwa, secara umum pengertian pelayaran niaga adalah usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan pengangkutan muatan penumpang dan barang dagangan dari satu tempat ke tempat lain. Sedangkan UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menetapkan bahwa angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.

Strategisnya peran transportasi dalam mendukung pembangunan nasional maka jaringan transportasi diatur dalam sistem transportasi nasional (Sistranas) sesuai Kepmen No. 49 tahun 2005 di mana jaringan transportasi laut berupa trayek dibedakan menurut kegiatan dan sifatnya. Berdasarkan kegiatannya jaringan (trayek) transportasi laut terdiri dari jaringan transportasi laut dalam negeri (domestik) dan jaringan transportasi luar negeri (internasional). Berdasarkan fungsi pelayanan transportasi laut sebagai *ship follow the trade* dan *ship promote the trade*, jaringan trayek transportasi laut dibagi menjadi pelayanan komersial dan non komersial, sedang berdasarkan sifatnya jaringan transportasi sedang berdasarkan sifatnya jaringan transportasi laut terdiri atas (a) jaringan pelayanan transportasi laut tetap dan teratur (*reguler liner service*) yaitu jaringan pelayanan dengan trayek dan jadwal yang telah ditetapkan, (b) jaringan pelayanan transportasi laut tidak tetap dan tidak teratur yaitu jaringan pelayanan dengan trayek dan jadwal yang tidak ditetapkan (Tramper). Pada pelaksanaan operasional kapal di laut adalah menjadi tanggung

jawab pemerintah dalam melaksanakan pengawasannya sebagai regulator.

Transportasi laut mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan perlu ditingkatkan perannya sebagai penghubung antar wilayah, baik nasional maupun internasional termasuk lintas batas, karena digunakan sebagai sarana untuk menunjang, mendorong dan menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya meningkatkan kesejahteraan rakyat serta menjadi Perikat Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Sebagaimana pendapat Donald Waters “Tiap moda memiliki karakteristik berbeda dan yang paling baik dalam suatu lingkungan tertentu bergantung pada tipe barang yang diangkut, lokasi, jarak, tujuan, dan hal lainnya.”

Bahwa transportasi laut memiliki peran yang vital dalam hubungannya terhadap sektor lain dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat (*social welfare*). Transportasi laut berfungsi sebagai jembatan penghubung antar pulau mengingat Indonesia merupakan negara kepulauan (*archipelago*). Oleh karenanya transportasi laut memiliki peran penting sebagai infrastruktur dasar untuk memenuhi kebutuhan pokok masyarakat yang tidak tergantikan (*irreplaceable*) yaitu aksesibilitas dan turut berperan dalam mewujudkan pertumbuhan ekonomi yang merata di seluruh wilayah Nusantara.

Demikian kata pengantar dari penulis, semoga buku **Sistem Manajemen Transportasi Laut Berdasarkan III-Code dalam Rangka IMSAS** dapat menjadi referensi dan bermanfaat bagi pembaca.

Penulis
DPS

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	ix
BAB 1 PENTINGNYA KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT	1
BAB 2 EVALUASI KEBIJAKAN DI DALAM SISTEM MANAJEMEN TRANSPORTASI LAUT	7
A. Pengertian Sistem Manajemen Transportasi Laut	7
B. Pendekatan Studi Evaluasi	27
C. Konsep Kebijakan yang Akan dievaluasi	39
D. Kebijakan IMO Konvensi yang Akan Dievaluasi	53
E. Model Evaluasi Kebijakan yang Dipilih	62
F. Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL).....	78
G. Analisis Stakeholder	94
BAB 3 PROSEDUR EVALUASI KEBIJAKAN	99
A. Desain yang Diterapkan	100
B. Teknik, Analisis dan Prosedur Pengumpulan Informasi.....	107
C. Kriteria Nilai Kumulatif Evaluasi CIPP	113
BAB 4 INFORMASI-INFORMASI STAKEHOLDER	121
A. Tugas dan Fungsi Regulator	128
B. Regulator Khusus Pendidikan.....	157
C. Tugas dan Fungsi Operator SAR.....	162
D. Tugas dan Fungsi Organisasi Profesi	163
E. Tugas dan Fungsi Operator Pelayaran	165

F.	Informasi Hasil Survei Luar Negeri.....	170
G.	Informasi Hasil Survei Dalam Negeri	186
BAB 5	HASIL EVALUASI CIPP (CONTEXT, INPUT, PROCESS, PRODUCT)	221
A.	Tahap Evaluasi Context.....	221
B.	Tahap Evaluasi Input.....	250
C.	Tahap Evaluasi Proses atau Implementasi IMO Konvensi (III-Code)	259
D.	Tahap Evaluasi Produk.....	280
E.	Rangkuman Hasil Evaluasi CIPP	309
BAB 6	RANCANGAN SISTEM MANAJEMEN TRANSPORTASI LAUT (RSMTL)	327
A.	Tinjauan Umum.....	327
B.	Rancangan Manual Mutu Sistem Manajemen Transportasi Laut (RMMSMTL).....	328
BAB 7	INTISARI.....	431
	DAFTAR PUSTAKA	440



BAB 1

PENTINGNYA KESELAMATAN TRANSPORTASI LAUT

Indonesia merupakan negara kepulauan terluas di dunia. Proporsi luas lautannya $\frac{2}{3}$ lebih besar dibandingkan daratan. Posisi geografisnya yang sangat strategis membuat Indonesia menjadi posisi silang lalu lintas kapal-kapal asing yang melakukan pelayaran internasional (*ocean going*). Untuk itulah Indonesia harus berperan aktif dalam meningkatkan hubungan internasional dengan negara anggota kemaritiman dan para pelaku bisnis. Menurut Buntoro, tidak ada yang menyangkal bahwa posisi geografi Indonesia merupakan yang strategis dan menjadi “jembatan” berbagai kepentingan khususnya pergerakan orang dan barang.¹

Sebagai warga internasional, Indonesia berperan aktif dalam pergaulan organisasi internasional, salah satunya menjadi anggota IMO *International Maritime Organization* (IMO). IMO merupakan badan khusus Perserikatan Bangsa-bangsa (PBB) sebagai otoritas internasional yang menetapkan standar keamanan, keselamatan, dan perlindungan lingkungan maritim. Indonesia berkomitmen untuk mendukung maksud dan tujuan IMO melalui inisiatif dan melaksanakan kegiatan dalam memfasilitasi serta meningkatkan kerja sama kemaritiman yang saling menguntungkan. Indonesia secara resmi

¹ Buntoro, Kresno., *Nusantara dan ALKI* (Depok: Rajagrafindo Persada, 2017)

menjadi anggota IMO sejak tanggal 18 Januari 1961 dan terpilih menjadi anggota Dewan IMO Kategori C.

Sebagai bentuk peran aktif anggota IMO, Indonesia telah meratifikasi beberapa konvensi, protokol dan code yang diterbitkan oleh IMO. Untuk memastikan negara anggota telah menerapkan IMO Konvensi (III-Code), IMO melaksanakan *Voluntary IMO Member State Audit Scheme* (VIMSAS), audit sukarela yang dilakukan IMO kepada negara anggotanya atas implementasi ratifikasi III-Code. Hal ini sesuai dengan Resolution IMO A.974(24) pada tanggal 1 Desember 2005 tentang *Framework And Procedures For The Voluntary Imo Member State Audit Scheme*. *Voluntary IMSAS* ditetapkan sebagai mandatory audit pada tahun 2016 di mana semua negara anggota wajib mentaati dan melaksanakan audit di bawah kerangka *Voluntary IMSAS*. Ruang lingkup *Voluntary IMSAS* merupakan mandatory IMO instruments III-Code meliputi Solas 1974, Solas Protocol 1978, Solas Protocol 1988, Marpol 73/78, Marpol Protocol 1997, Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) 1978, Load Lines 1966, Load Lines Protocol 1988, Tonnage 1969, dan Colreg 1972. *Voluntary IMSAS* atas Indonesia telah dilaksanakan pada tahun 2014.

Kemudian berdasarkan resolusi dan jadwal IMO untuk diaudit secara mandatoris pada tahun 2022, Indonesia harus mempersiapkan hal tersebut melalui upaya peningkatan sistem Manajemen Transportasi Laut sesuai kebutuhan III-Code. Konvensi IMO pada intinya diterbitkan untuk menjamin kelancaran operasional transportasi laut. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara dan juga semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dalam negeri serta ke dan dari luar negeri. Transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki potensi sumber daya alam yang besar tetapi belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya. Yamin menegaskan, bahwa transportasi merupakan kebutuhan turunan dari

kegiatan ekonomi, sehingga pertumbuhan ekonomi suatu negara atau wilayah tercermin pada peningkatan intensitas transportasinya.²

Menyadari pentingnya peran transportasi, maka transportasi laut sebagai salah satu moda transportasi nasional harus ditata dalam satu kesatuan di dalam sistem transportasi nasional terpadu. Sistem transportasi laut juga diupayakan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang sesuai tingkat kebutuhan dan ketersediaan pelayanan angkutan yang selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, polusi rendah dan efisien. Radika Purba menjelaskan, bahwa dari segi pelayaran niaga (*shipping*) transportasi merupakan pengangkutan muatan melalui air dengan alat pengangkut air (kapal-tongkang dan lain-lain kecuali kapal perang atau kapal yang digunakan untuk tujuan perang).³ Sementara menurut Abbas Salim, pengertian pelayaran niaga secara umum adalah usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air atau angkutan laut demi kepentingan pengangkutan muatan penumpang dan barang dagangan dari satu tempat ke tempat lain.⁴ Sedangkan UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menetapkan bahwa angkutan di perairan merupakan kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang menggunakan kapal.⁵

Peran transportasi yang strategis dalam mendukung pembangunan nasional juga dapat dilihat dari keteraturan jaringan transportasi dalam sistem transportasi nasional (Sistranas) sesuai Kepmen No. 49 tahun 2005 di mana jaringan transportasi laut berupa trayek dibedakan menurut kegiatan dan sifatnya. Berdasarkan kegiatannya, jaringan (trayek) transportasi laut terdiri atas jaringan

² M. Yamin Jinca, *Transportasi Laut Indonesia, Analisis Sistem dan Studi Kasus* (Surabaya: Brilian Internasional, 2011), h. 11

³ Radiks Purba, *Angkutan Muatan Laut* (Jakarta: Rineka Cipta, 1994), h. xv

⁴ Abbas Salim, *Manajemen Pelayaran Niaga dan Pelabuhan* (Jakarta: Pusaka Jaya, 1995), h. 2

⁵ Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1, Ayat 3

transportasi laut dalam negeri (domestik) dan jaringan transportasi luar negeri (internasional).⁶ Berdasarkan fungsi pelayanan transportasi laut sebagai *ship follow the trade* dan *ship promote the trade*, jaringan trayek transportasi laut dibagi menjadi pelayanan komersial dan non komersial.⁷ Sementara berdasarkan sifatnya, jaringan transportasi laut terdiri atas:

- 1) jaringan pelayanan transportasi laut tetap dan teratur (*regular liner service*) yaitu jaringan pelayanan dengan trayek dan jadwal yang telah ditetapkan; dan
- 2) jaringan pelayanan transportasi laut tidak tetap dan tidak teratur yaitu jaringan pelayanan dengan trayek dan jadwal yang tidak ditetapkan (*Tramper*).⁸

Pelaksanaan operasional kapal di laut telah menjadi tanggung jawab pemerintah dalam melaksanakan pengawasannya sebagai regulator.⁹

Transportasi laut merupakan pengangkutan nasional yang menjangkau seluruh wilayah melalui perairan. Hal ini perlu ditingkatkan perannya sebagai penghubung antar wilayah, baik nasional maupun internasional termasuk lintas batas, karena menjadi sarana untuk menunjang, mendorong dan menggerakkan pembangunan nasional dalam rangka meningkatkan kesejahteraan rakyat sekaligus menjadi Perikat Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Menurut Donald Waters, “Tiap moda memiliki karakteristik berbeda dan yang paling baik dalam suatu lingkungan tertentu bergantung pada tipe barang yang diangkut, lokasi, jarak, tujuan, dan hal lainnya.”¹⁰

Transportasi laut memiliki peran yang vital terhadap sektor lain dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat (*social welfare*).

⁶ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2005 Tentang Sistem Transportasi Nasional

⁷ Adisasmita, *op. cit.*, h. 23

⁸ H.K. Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008* (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2011), h. 32

⁹ *Ibid.*, h. 34

¹⁰ Donald Waters, *Transportasi Dalam Logistik Indonesia* (Jakarta: PPM, 2011), h. 102

Transportasi laut berfungsi sebagai jembatan penghubung antar pulau mengingat Indonesia merupakan negara kepulauan (*archipelago*). Karena itulah transportasi laut memiliki peran penting sebagai infrastruktur dasar untuk memenuhi kebutuhan pokok masyarakat yang tidak tergantikan (*irreplaceable*), yakni aksesibilitas dan turut berperan dalam mewujudkan pertumbuhan ekonomi yang merata di seluruh wilayah Nusantara.

Hal-hal di atas melatarbelakangi buku ini untuk membahas tentang *stakeholder* maritim dan mengevaluasi bagaimana penerapan IMO Konvensi di Indonesia, terutama pada tahun 2019 yang fokus pada implementasi III-Code dan menyusun Rancangan Sistem Manajemen Transportasi Laut (RSMTL) berdasarkan ISO 9001 versi 2015. Evaluasi diperlukan agar Sistem Manajemen Transportasi Laut dapat mengantisipasi kesiapan Indonesia menghadapi Mandatory IMO Member State Audit Scheme (IMSAS) pada Tahun 2022.

Secara lebih rinci, buku ini akan membahas tentang *stakeholder* maritim di Indonesia yang berkaitan dengan IMO Konvensi (III-Code) dan juga evaluasi CIPP (Context, Input, Process, Product) implementasi IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia. Selain itu, kita juga akan mengetahui indeks penerapan IMO Konvensi III-Code tahun 2019 di Indonesia, dampak hasil penerapan IMO Konvensi (III-Code) terhadap kepuasan pengguna jasa transportasi laut di Indonesia Tahun 2019, dan juga rancangan sistem mutu dalam meningkatkan sistem manajemen transportasi laut untuk mengantisipasi kesiapan Indonesia menghadapi Mandatory IMSAS tahun 2022.

Dengan demikian, melalui buku ini kita dapat mengetahui dengan jelas kebutuhan kebijakan sistem manajemen transportasi laut sebagai upaya penyesuaian terhadap implementasi *Mandatory IMO Instruments* berupa Rancangan Sistem Manajemen Transportasi Laut (RSMTL). Penulis juga akan memberikan rekomendasi tindakan perbaikan terhadap peningkatan sistem manajemen transportasi laut untuk mengantisipasi kesiapan Indonesia menghadapi *Mandatory IMO*

Member State Audit Scheme (IMSAS). Berikut hal-hal pokok sebagai ruang lingkup pembahasan buku ini.

- a. Identifikasi *stakeholder*;
- b. International Convention for the Safety at Sea (SOLAS 1974);
- c. International Convention for Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78);
- d. Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, as modified by the protocol of 1978 relating there to MARPOL PORT 1997;
- e. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW 1978);
- f. International Convention on Load Lines, 1966 (ILL66);
- g. International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TMS 1969);
- h. Convention on the International Regulation for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended (COLREG 1972).



BAB 2

EVALUASI KEBIJAKAN DI DALAM SISTEM MANAJEMEN TRANSPORTASI LAUT

A. Pengertian Sistem Manajemen Transportasi Laut

a. Pengertian Sistem (System)

Kata sistem berasal dari bahasa Yunani “system” yang artinya serangkaian objek yang digabungkan oleh rangkaian interaksi tertentu yang teratur atau saling bergantung. Menurut Oxford English Dictionary, sistem adalah suatu set atau rangkaian benda yang saling ketergantungan satu sama lain sehingga membentuk suatu kesatuan yang kompak.¹¹

Pada intinya, sistem mengatur tentang kebijakan tata kerja yang saling bergantung dan menentukan.¹² Menurut Pamudji, sistem dapat dibatasi (didefinisikan) sebagai upaya pegawai-pegawai perusahaan agar bekerja untuk mencapai tujuan-tujuan perusahaan.¹³ Sistem menyediakan sarana bagi pelaksana kebijakan-kebijakan manajerial.¹⁴

Kadarmas juga sepakat, bahwa sistem adalah suatu kumpulan bagian yang saling berhubungan dan ketergantungan serta diatur

¹¹ Billy Tunas, *Pendekatan Sistem* (Jakarta: PT Nimas Multima, 2010), h. 17

¹² George R. Terry., Leslie W. Kul, *Dasar-dasar Manajemen* (Jakarta: Bumi Aksra, 2005), h. 6

¹³ Prajudi Atmosudirjo, *Dasar-dasar Ilmu Administrasi* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1986), h. 5

¹⁴ Terry, *op. cit.*, h. 67

sedemikian rupa sehingga menghasilkan secara keseluruhan. Masyarakat merupakan suatu sistem, begitu pula mobil dan tubuh manusia. Dalam sistem akan diterima masukan (inputs) yang nantinya diubah atau diproses untuk menghasilkan keluaran (outputs).¹⁵ Maka dari itulah sistem sangat penting dalam mengatur suatu organisasi baik formal maupun informal dalam melaksanakan fungsi kontrol operasional organisasi. Hal ini dijelaskan Matthei dalam kalimat berikut: *“The system is greater than the sum of the formal and the informal management controls upon the operational of the organization”*.¹⁶

Robbins mendefinisikan sistem sebagai kumpulan dari bagian-bagian yang saling berhubungan dan saling bergantung yang diatur sedemikian rupa sehingga menghasilkan suatu kesatuan.¹⁷

Menurut Alkaff dalam Tunas, sistem adalah satu set dari dua atau lebih elemen yang memenuhi tiga kondisi, antara lain:

- 1) perilaku dari setiap elemen memiliki pengaruh kepada perilaku dari keseluruhan;
- 2) perilaku dari elemen-elemennya dan pengaruhnya terhadap keseluruhan mempunyai kesalingbergantungan;
- 3) elemen-elemen di dalam suatu sistem berkaitan satu dengan yang lainnya, sehingga tidak mungkin ada sekelompok elemen yang bisa bebas sepenuhnya dari pengaruh keseluruhannya.¹⁸

Demikian pentingnya sistem mengatur suatu organisasi dalam mencapai suatu tujuan yang sudah disepakati. Menurut perspektif Stephen P. Robbins, sistem adalah kerangka kerja yang berguna bagi manajemen agar dapat mengkonseptualisasikan organisasi. Pada intinya perspektif sistem mengarahkan perhatian manajer kepada alternatif masukan dan proses untuk mencapai tujuan mereka.¹⁹ Sejalan dengan itu, Siagian juga menambahkan, bahwa sistem yang melandasi

¹⁵ Kadarman, *Pengantar Ilmu Manajemen* (Jakarta: Gramedia, 1996), h. 8

¹⁶ Wesley G. Matthei, *Managing The System* (Kuala Lumpur: SAM Publishing Sdn, Bhd., 2000), h. 1

¹⁷ Stephen P. Robbin, *Teori Organisasi* (Jakarta: Arcan, 1995), h. 11

¹⁸ Tunas, *op. cit.*, h. 17

¹⁹ Robbin, *op. cit.*, h. 20

penyusunan prosedur tetap adalah landasan yang mantap, relatif permanen dan didasarkan atas pemikiran yang matang demi kelanggengan prosedur tetap yang berhasil disusun.²⁰

Sejauh ini dapat disintesis, bahwa sistem adalah suatu kumpulan yang saling ketergantungan satu sama lain. Untuk mengetahui satu sistem atau memprediksi perilaku suatu sistem, maka perlu dikaji sistem tersebut secara keseluruhan.

b. Pengertian Manajemen (*Management*)

Menurut beberapa pakar, kata manajemen berasal dari bahasa Latin, yaitu *manus* yang berarti tangan dan *agere* yang berarti melakukan. Kata-kata itu digabung menjadi kata kerja *managere* yang artinya menangani. *Managere* dalam bahasa Inggris menjadi bentuk kata kerja *to manage*, dengan kata benda *management*, dan *manager* untuk orang yang melakukan kegiatan manajemen. Pada akhirnya *management* diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia menjadi manajemen atau mengelola.²¹ Kadarman juga sepakat, bahwa manajemen berasal dari bahasa Inggris *management* dengan kata kerja *to manage* yang secara umum berarti mengawasi. Dalam arti khusus, manajemen digunakan oleh pemimpin dan kepemimpinan, yaitu orang-orang yang melakukan kegiatan memimpin. Dengan demikian manajer ialah orang yang memimpin atau pemimpin.²²

Sejarah manajemen diterangkan oleh Mangkuprawira dan Hubeis, bahwa penerapan prinsip-prinsip dan fungsi-fungsi manajemen sebenarnya telah ada sejak dahulu kala, seperti membangun piramida (Rusia) tembok besar (China) dan candi Borobudur (Indonesia) yang usianya sudah ribuan tahun tak mungkin akan begitu monumental kalau prinsip-prinsip dan fungsi-fungsi manajemen tidak dilakukan.²³

²⁰ Sondang P. Siagian, *Bunga Rampai Manajemen Modern* (Jakarta: Gunung Agung, 1986), h. 53

²¹ Husaini Usman, *Manajemen, Teori, Praktik dan Riset Pendidikan* (Jakarta: Bumi Aksara, 2009), h. 5

²² Kadarman, *op. cit.*, h. 10

²³ Sjafri Mangkuprawira dan Aida Vitayala Helbeis, *Manajemen Mutu Sumber Daya Manusia*, Bogor: Ghalia Indonesia, 2007), h. 1

Manajemen berperan penting dalam mengelola manusia sebagaimana pendapat para pakar dalam Husrini Usman. Misalnya menurut Stone & Freeman (2000), manajemen ialah seni melaksanakan pekerjaan melalui orang-orang (*the art of getting things done through people*). Kemudian menurut Bernard (1938), Tanry (1960), Gray (1982), Manulang (1983), Gitosu Darma (1984), Sukiswo (1986), Siregar & Samadhi (1997), Hittelal (1989), Schermenhon (1996), Wright & Noe (1996), Fattah (1996), Metteson & Ivancevich (1996), Handoko (2003), manajemen dapat dipandang, baik sebagai proses (fungsi) maupun sebagai tugas (task).²⁴

Stoner & Wankel juga mendefinisikan manajemen sebagai proses perencanaan, pengorganisasian, kepemimpinan, dan pengendalian upaya anggota organisasi dan proses penggunaan berbagai sumber organisasi lainnya demi tercapainya tujuan organisasi yang sudah ditetapkan.²⁵ Haiman dalam Manulang mendefinisikan manajemen sebagai fungsi untuk mencapai sesuatu melalui kegiatan orang lain dan mengawasi usaha-usaha individu untuk mencapai tujuan bersama.²⁶

Atmosudirjo juga berpendapat bahwa manajemen merupakan pengendalian dan pemanfaatan dari semua faktor dan sumber daya, yang menurut perencanaan tertentu (*planning*) diperlukan untuk mencapai atau menyelesaikan prapta (*objective*) atau tujuan kerja yang tertentu.²⁷ Manulang juga menuliskan, bahwa “manajemen adalah proses dengan mana pelaksanaan daripada suatu tujuan tertentu diselenggarakan dan diawasi.”²⁸ Manajemen pada intinya merupakan suatu proses untuk menggunakan orang-orang dalam kerja sama melalui fasilitas yang tersedia demi mencapai suatu tujuan organisasi.²⁹

²⁴ Usman, *op. cit.*, h. 5

²⁵ James AF. Stoner, *Charles Wankel* (Jakarta: Rineka Cipta,.....), h. 5

²⁶ Manulang, *Dasar-dasar Manajemen* (Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 2006), h. 3

²⁷ Prajudi Atmosudirdjo, *Dasar-dasar Ilmu Administrasi* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1986), h. 158

²⁸ Manulang, *Manajemen Personalialia* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1994), h. 10

²⁹ Muchneri, *Manajemen Perkantoran* (Jakarta: UNJ Press, 2008) h. 2

Berdasarkan beberapa pendapat pakar di atas, maka dapat dikatakan bahwa peran manajemen sangat bergantung pada kemampuan Sumber Daya Manusia (SDM). Karena itulah pembahasan mengenai manajemen tidak dapat dipisahkan dengan pembahasan tentang sumber daya manusia, satu-satunya alat atau sarana manajemen untuk mencapai tujuan adalah manusia.³⁰ Hal ini sejalan dengan pendapat Yusuf Suit sebagai berikut.

*Teori manajemen dalam mencapai tujuan organisasi tidak akan banyak membantu bila kualitas sumber daya manusia tidak memadai. Apa artinya teori manajemen dan studi kelayakan perusahaan yang dibuat dengan bersusah payah bila kualitas sumber daya manusianya yang akan memimpin dan yang akan melaksanakan berbeda kondisi yang tidak dapat dipertanggungjawabkan.*³¹

Pembahasan teori manajemen tidak terlepas dari pembahasan tentang kualitas sumber daya manusia.³² Proses interaksi manusia di organisasi dimulai pada zaman teori manajemen neoklasik (*neoclassical management theory*) dimulai pada awal abad 20 sampai dengan akhir tahun 1920. Teori manajemen klasik mengabaikan interaksi manusia. Teori neoklasik mulai mengamalkan ilmu-ilmu keperilakuan (*behavioral sciences*) ke dalam pemikiran manajemen.³³ Artinya, manajemen sumber daya manusia yang baik ditujukan kepada peningkatan kontribusi yang dapat diberikan oleh para pekerja dalam organisasi ke arah pencapaian tujuan organisasi.³⁴

Pada intinya, manajemen dapat diartikan sebagai pengelolaan organisasi melalui unsur terpenting yakni sumber daya manusia dalam mencapai tujuan yang sudah ditetapkan bersama. Sejalan dengan pendapat Mattei, bahwa *“Organization are made up groups of people*

³⁰ Manulang, *op. cit.*, h. 5

³¹ Yusuf Suit dan Almasdi, *Aspek-aspek Sikap Mental dalam Manajemen Sumber Daya Manusia* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1996), h. 26

³² Sedarmayanti, *Manajemen Sumber Daya Manusia* (Bandung: Aditama, 2007), h. 29

³³ Jogyanto, *Sistem Informasi Keperilakuan* (Yogyakarta: Andi Offset, 2008), h. 12

³⁴ Abdurrahman Fathoni, *Organisasi dan Manajemen Sumber Daya Manusia* (Bandung: Rineka Cipta, 2006), h. 92

the generally share a culture of similar aspiration, common goals, and personal values.”³⁵ Maka dari itu jelas, bahwa manajemen yang paling utama adalah pencapaian tujuan “*performance management begins with goals.*”³⁶

c. Pengertian Sistem Transportasi (Transportation)

Transportasi berasal dari kata latin “*Transportare*” yakni Trans yang artinya seberang atau sebelah lain dan portare yang berarti mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau satu tempat ke tempat lainnya. Gunawan juga mendefinisikan transportasi sebagai suatu usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dalam sistem transportasi ada lima unsur pokok, yakni orang/barang yang membutuhkan, kendaraan sebagai alat angkut, jalan sebagai prasarana angkutan, terminal, organisasi sebagai pengelola angkutan.³⁷

Transportasi merupakan kegiatan pemindahan barang (muatan) dan orang (penumpang) dari suatu tempat (*origin*) ke tempat lain sesuai tujuan yang dikehendaki (*destination*). Ada dua unsur penting di dalam transportasi yaitu Pemindahan/pergerakan (*movement*) dan secara fisik mengubah tempat barang dan orang ke tempat lain.³⁸

Abbas Salim menyampaikan, bahwa transportasi merupakan dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Adanya transportasi memunculkan spesifikasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat-istiadat, dan budaya suatu bangsa atau daerah. Dalam transportasi kita melihat dua kategori, yaitu pemindahan bahan-bahan

³⁵ Metthei, *op. cit.*, h. 9

³⁶ Harvard Business Essentials, *Performance Management* (Boston: Harvard Business Press, 2006), h. 2

³⁷ Gunawan Herry, *Pengantar Transportasi dan Logistik*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Perkasa, 2015)

³⁸ Jinca M. Yamin, *Transportasi Laut Indonesia-Analisis Sistem dan Studi Kasus*, (Surabaya:Brilian Internasional, 2011)

dan hasil-hasil produksi menggunakan alat angkut dan mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.³⁹

Transportasi berhubungan dengan pemindahan barang ataupun orang dari tempat asal ke tempat tujuan. Transportasi juga diartikan sebagai proses pemindahan sesuai dari satu tempat ke tempat lain. Dalam kehidupan, transportasi menjadi kebutuhan yang sangat penting. Setiap orang membutuhkan jasa transportasi untuk melancarkan aktivitas sehari-hari.⁴⁰

Arti dan fungsi transportasi menurut Muchtarudin (2012) ialah tentang bagaimana membuat nilai barang lebih tinggi di tempat tujuan daripada di tempat asal. Tambahan nilai ini lebih besar daripada biaya untuk memindahkannya. Nilai itu terdiri atas nilai tempat (*place utility*) dan nilai waktu (*time utility*). Nilai ini diperoleh karena barang dapat diangkut ke tempat lain di mana nilainya lebih tinggi, sementara nilai waktu diperoleh karena barang dapat dimanfaatkan pada waktu yang diperlukan.⁴¹

Uraian di atas menunjukkan, bahwa transportasi dapat diartikan adalah proses pemindahan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat tujuan yang berpengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi negara yang mampu mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi (*rute growth*).

Tujuan sistem transportasi ialah agar proses transportasi dapat dicapai optimum dalam ruang dan waktu tertentu melalui pertimbangan faktor keselamatan, keamanan, kenyamanan, kelancaran serta efisiensi. Manfaat dari sistem transportasi ialah untuk perjalanan, bepergian dan berlalu-lintas. Sementara untuk peran strategis, transportasi adalah kebutuhan kehidupan masyarakat, spesialisasi secara geografis, efisiensi produksi, pembangunan dan pendapatan

³⁹ Salim H.A. Abbas, *Ibid.*

⁴⁰ Jinca M. Yamin, *op. cit.*

⁴¹ Muchtarudin Siregar, *Beberapa Permasalahan Ekonomi dan Manajemen Transportasi*, (Jakarta: Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 2012)

negara, serta pertumbuhan ekonomi daerah (*regional economic growth*). Menurut Abbas Salim, tujuan sistem transportasi ialah meningkatkan pendapatan nasional, yang disertai dengan distribusi merata antar penduduk, bidang usaha dan daerah, meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi, serta jasa bagi para konsumen, industri, dan pemerintah, juga mengembangkan industri nasional untuk menghasilkan devisa serta *supply* pasar dalam negeri, sekaligus menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.⁴²

Sistem transportasi pada intinya merupakan bentuk keterkaitan antara penumpang atau barang, prasarana dan sarana dalam rangkaian perpindahan orang atau barang yang meliputi waktu dan biaya dalam tatanan transportasi yang terorganisir. Dalam penerapannya dipertimbangkan faktor keselamatan, keamanan, kenyamanan, kelancaran serta efisiensi dan perlindungan lingkungan. Manfaat dari sistem transportasi yaitu untuk perjalanan, bepergian dan berlalu-lintas. Sedangkan peran strategis sistem transportasi ialah untuk kebutuhan kehidupan masyarakat, spesialisasi secara geografis, efisiensi produksi, pembangunan & pendapatan negara serta pertumbuhan ekonomi daerah (*regional economic growth*).

d. Pengertian Transportasi Laut (*Sea Transportation*)

Transportasi laut merupakan kegiatan memindahkan barang, orang, energi dan informasi dari satu tempat ke tempat lain melalui media laut. Moda transportasi laut terdiri dari kapal, jembatan, terowongan, kabel dan pipa. Menurut Lasse, transportasi laut adalah jaringan pelayanan angkutan barang dan/atau penumpang dalam jumlah terbesar menggunakan kapal melalui laut. Infrastruktur kunci utama transportasi laut adalah pelabuhan, sebab perjalanan kapal berawal dan berakhir di pelabuhan dan kegiatan alih muat (*cargo handling*) ataupun turun-naik penumpang berlangsung di pelabuhan.⁴³

⁴² Salim H.A. Abbas, loc. cit.

⁴³ Lasse D. A., *Manajemen Bisnis Transportasi Laut, Carter dan Klaim*, (Jakarta: PT Rajagrafindo Persada, 2015) h. 61

Moda transportasi laut termasuk juga transportasi sungai, danau dan penyeberangan berperan penting baik untuk pengiriman barang maupun penumpang. Selain kapal, transportasi laut juga memiliki unsur-unsur lain, seperti pelabuhan, alur pelayaran, peralatan navigasi, peralatan telekomunikasi yang harus ada guna menunjang operasi dan keselamatan pelayaran.⁴⁴

Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008, Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim; Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal; Angkutan laut khusus adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya.⁴⁵

Dalam PP No. 20 Tahun 2010 tentang angkutan di perairan juga menjelaskan, bahwa Angkutan laut adalah kegiatan perangkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut; Angkutan Laut Dalam Negeri adalah kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut nasional; Angkutan Laut Luar Negeri adalah kegiatan angkutan laut dari pelabuhan ke terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri ke pelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan atau terminal khusus Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut.⁴⁶

Yamin juga menambahkan, bahwa sebagai negara kepulauan, Indonesia mempunyai potensi wilayah yang tersebar dari hinterland, dihubungkan oleh jaringan transportasi jalan ke pelabuhan, sistem manajemen transportasi laut (ke pelabuhan, pelayaran/perkapalan dan

⁴⁴ Muchtarudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Transportasi*, (Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 2012) h.5

⁴⁵ Undang-Undang No. 17/2008, *tentang Pelayaran*, Jakarta

⁴⁶ Peraturan Pemerintah (PP), No. 20 Tahun 2010, *tentang Angkutan di Perairan*, Jakarta

potensi pergerakan barang). Pelabuhan merupakan titik-titik simpul jasa distribusi melalui laut sekaligus sebagai pusat kegiatan transportasi laut, yang menyediakan ruang untuk industri dan menunjang pembangunan masa depan.⁴⁷

Transportasi laut memiliki dua jaringan:

- 1) Jaringan pelayanan, yang terdiri atas jaringan pelayanan transportasi laut tetap dan teratur (*regular liner service*) dan Jaringan pelayanan transportasi laut tidak tetap dan tidak teratur (*tramper*).
- 2) Jaringan Prasarana, yang terdiri atas simpul yang berwujud pelabuhan laut dan ruang lalu lintas yang berwujud alur pelayaran.

e. Ruang Lingkup Laut

Menurut Prof. Didik Mohammad Sodik dalam bukunya yang berjudul *Hukum Laut Internasional*,⁴⁸ UNCLOS 1982 yang ditetapkan melalui undang-undang No. 17 Tahun 1982 menjelaskan bahwa laut dibagi dalam tiga bagian. Pertama adalah laut yang merupakan bagian dari wilayah kedaulatan sepanjang 12 MIL (laut teritorial) sesuai undang-undang no. 6 Tahun 1996 tentang Perairan dan Zona Tambahan Sepanjang 24 MIL dan zona ekonomi eksklusif sepanjang 200 MIL dari pantai terluar sesuai undang-undang No. 5 Tahun 1983 tentang ZEE dan selanjutnya landas kontinen sesuai Undang-undang no. 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen. Kedua adalah laut yurisdiksi dari batas teritorial sampai dengan 350 MIL sesuai dengan undang-undang No. 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara. Dan yang ketiga adalah laut lepas. Gambar 2.1 berikut merupakan pengertian pembagian wilayah laut.

⁴⁷ Jinca M. Yamin, opt. cit.

⁴⁸ Sodik Muhammad Didik., *Hukum Laut Internasional*, (Jakarta: PT Aditama, 2016)



Gambar 2.1 Pembagian Wilayah Laut

1. Perairan Pedalaman

Lebar laut teritorial diukur dari “garis pangkal” dan perairan yang berada pada arah darat dari garis tersebut. Ini dinyatakan sebagai perairan pedalaman sebagaimana Wisno Buntoro dalam bukunya yang berjudul *Nusantara dan ALKI*,⁴⁹ bahwa dalam keadaan-keadaan tertentu dapat digunakan garis pangkal lain yang akan menimbulkan perairan pedalaman. Keadaan-keadaan yang dimaksud antara lain:

- 1) Jika garis pantai sangat menjorok ke dalam atau apabila terdapat jajaran pulau-pulau di sepanjang pantai, suatu garis pangkal lurus dapat ditarik dari titik-titik tertentu pada pantai atau pulau-pulau tersebut. (Pasal 7 UNCLOS);
- 2) Jika daratan sangat cekung ke dalam sehingga dapat dikatakan adanya perairan yang dilingkupi oleh daratan (keadaan di mana daerah lekukan lebih besar dari setengah

⁴⁹ Buntoro Kresno., *Nusantara & ALKI* (DEPOK: PT. RAJAGRAFINDO PERSADA, 2017)

lingkaran dengan diameter yang sama lebarnya dengan lebar mulut lekukan tersebut). Laut teritorial dapat diukur dari garis penutup yang ditarik pada mulut lekukan, dengan ketentuan bahwa garis penutup tersebut panjangnya tidak boleh melebihi 24 mil laut. (Pasal 10 UNCLOS);

- 3) Jika sebuah sungai langsung bermuara ke laut, garis pangkal dapat ditarik melintasi mulutnya dengan menghubungkan titik-titik pada garis air rendah di tepi muara tersebut. (Pasal 9 UNCLOS). Di dalam Perairan Kepulauan, untuk menetapkan batas perairan pedalaman, Pemerintah Indonesia dapat menarik garis-garis penutup pada mulut sungai, kuala, teluk, anak laut dan pelabuhan. Parthiana menyatakan bahwa perairan pedalaman Indonesia adalah semua perairan pada sisi dalam garis pangkal normal. Apabila pada pantai hanya diterapkan garis pangkal normal, maka tidak akan ada laut pedalaman. Yang ada hanyalah perairan darat, yaitu bagian perairan yang terletak di sebelah dalam garis pangkal normal.

Secara garis besar, Perairan Pedalaman terdiri atas:

- 1) Laut pedalaman yaitu bagian laut pada sisi dalam dari garis pangkal lurus dan sisi luar dari bekas garis pangkal normal;
- 2) Perairan darat yaitu bagian perairan yang terletak pada sisi dalam dari garis pangkal normal maupun bekas garis pangkal normal. Perairan darat dapat terdiri atas perairan sungai, danau, terusan, waduk, dan perairan pada pelabuhan;
- 3) Perairan Kepulauan (*archipelagic water*) yaitu perairan yang terletak pada sisi dalam dari garis pangkal kepulauan. Perairan kepulauan khusus bagi negara kepulauan (*archipelagic state*) yang telah diatur dalam pasal 46 sampai dengan Pasal 54 Konvensi Hukum Laut 1982. Perairan Pedalaman (*internal water*) memberlakukan Hak Lintas Damai (*right of the innocent passage*) bagi kapal-kapal niaga asing. Perairan pedalaman terbentuk karena adanya penarikan garis pangkal lurus.

2. Perairan Kepulauan (*Archipelagic Water*)

Perairan Kepulauan merupakan zona maritim yang tidak dimiliki oleh semua negara pantai. Hanya negara-negara pantai yang dikategorikan sebagai negara kepulauan yang memiliki perairan ini. Menurut Pasal 49 UNCLOS 1982 yang dimaksud dengan Perairan Kepulauan adalah perairan yang dilingkupi oleh Garis Pangkal Kepulauan (*archipelagic baseline*) tanpa memperhatikan kedalaman dan jaraknya dari garis pantai. Sebuah negara yang dikategorikan sebagai negara kepulauan memiliki kedaulatan penuh di dalam wilayah perairan kepulauannya, ruang udara di atasnya, dalam dasar laut di bawahnya, di bawah tanah, serta kekayaan yang ada terkandung di dalamnya.

Di perairan kepulauan juga berlaku Hak Lintas Damai (*right of the innocent passage*) bagi kapal asing. Hal ini diatur di dalam Pasal 52 ayat (2) UNCLOS 1982. Meski begitu, terkait dengan keamanan dan pertahanan, sebuah negara kepulauan dapat menghentikan pemberlakuan Hak Lintas Damai di Perairan Kepulauan tanpa ada pengecualian.

Dalam kaitannya dengan aktivitas negara lain di dalam perairan kepulauan, negara kepulauan juga bertanggung jawab untuk menghormati dan menjamin hak yang dimiliki negara lain yang ditetapkan atas dasar perjanjian resmi. Seperti Pasal 51 ayat (1) UNCLOS 1982, yang meliputi hak negara-negara tetangga yang berdampingan langsung dengan negara kepulauan untuk melakukan penangkapan ikan secara tradisional dan kegiatan legal lainnya pada kawasan tertentu di dalam perairan kepulauan.

3. Laut Teritorial

Laut teritorial menurut oleh Syarfinaldi dalam bukunya Hukum Laut Internasional (2009) didefinisikan sebagai laut yang terletak di sisi luar garis pangkal yang tidak melebihi 12 mil laut diukur dari garis pangkal sebagaimana diatur dalam Pasal 4 UNCLOS 1982 Juncto undang-undang no. 6 Tahun 1996 tentang Perairan. Untuk

negara-negara kepulauan yang mempunyai karang-karang di sekitarnya, garis pangkalnya ialah garis pasang surut dari sisi karang ke arah laut. Lebar laut teritorial 12 mil mengakibatkan beberapa selat yang menurut hukum laut klasik termasuk ke dalam pengaturan laut lepas, kini tunduk pada pengaturan laut teritorial. Artinya, kebebasan berlayar yang dahulu dinikmati di laut lepas kini tidak diperoleh lagi di selat-selat tersebut.⁵⁰

Suatu negara pantai memiliki kedaulatan penuh atas Laut Teritorial, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya serta kekayaan alam di dalamnya. Penentuan batas wilayah laut teritorial yang meliputi kelautan di dalam perbuatannya perlu memperhatikan bentuk konsekuensi dan pertimbangan lain agar kepentingan publik internasional sama-sama berjalan.

Pasal 15 UNCLOS mengatur penetapan garis batas laut teritorial di antara negara-negara yang memiliki pantai saling berhadapan atau berdampingan. Tidak satu pun dari kedua negara berhak, kecuali ada persetujuan sebaliknya di antara mereka, untuk menetapkan batas laut teritorialnya melebihi garis tengah yang titik-titiknya sama jaraknya dari titik-titik terdekat pada garis pangkal tempat lebar laut teritorial masing-masing negara itu diukur.

Di dalam laut teritorial diberlakukan hak lintas damai bagi kapal asing sepanjang tidak melanggar dan mengganggu perdamaian, aturan hukum dan keamanan negara yang dilewati sesuai Pasal 19 ayat (1) UNCLOS 1982. Pasal ini juga menyatakan bahwa sebuah pelayaran dikatakan melanggar/mengganggu kedamaian, aturan hukum dan keamanan suatu negara jika kapal tersebut menyelenggarakan aktivitas tertentu yang meliputi:

- 1) Segala ancaman atau penggunaan kekuatan yang melanggar kedaulatan, integritas wilayah atau kebebasan politik negara

⁵⁰ Syarfinaldi., *Hukum Laut Internasional* (Riau: UIR Press, 2009)

- pantai, atau melanggar prinsip hukum internasional yang termaktub dalam Piagam PBB;
- 2) Segala latihan atau percobaan menggunakan salah satu jenis senjata;
 - 3) Segala kegiatan untuk mengumpulkan informasi yang dapat merugikan pertahanan dan keamanan negara pantai;
 - 4) Segala tindakan propaganda yang berdampak yang berdampak pada pertahanan dan keamanan negara pantai;
 - 5) Peluncuran, pendaratan, dan pemuatan pesawat udara;
 - 6) Peluncuran, pendaratan dan pemuatan peralatan militer;
 - 7) Bongkar muat komoditas, mata uang atau orang yang bertentangan dengan hukum keimigrasian, fiskal, dan sanitasi negara pantai;
 - 8) Segala pencemaran dan polusi yang bertentangan dengan UNCLOS;
 - 9) Segala aktivitas penangkapan ikan
 - 10) Pelaksanaan penelitian atau aktivitas survey;
 - 11) Segala tindakan yang dapat mengintervensi (mengganggu) sistem komunikasi atau fasilitas atau instalasi negara pantai;
 - 12) Aktivitas lain yang tidak ada kaitannya dengan dilakukannya pelayaran.

4. Zona Tambahan

Zona Tambahan secara yuridis di atur dalam Pasal 33 ayat (1) dan ayat (2) UNCLOS 1982 sebagaimana undang-undang No. 1 Tahun 1973, bahwa zona tambahan tidak boleh melebihi 24 mil laut dari garis pangkal dari lebar laut teritorial diukur. Letak zona tambahan dalam Pasal 33 ayat (2) UNCLOS 1982 dapat diperjelas dengan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

- 1) Tempat atau garis dari mana lebar jalur tambahan itu diukur, yakni garis pangkal;
- 2) Lebar zona tambahan itu tidak boleh melebihi 24 mil laut, diukur dari garis pangkal;

- 3) Zona laut selebar 12 mil laut diukur dari garis pangkal adalah merupakan Laut Teritorial, sehingga secara praktis lebar zona tambahan itu adalah 12 (24-12) mil laut, diukur dari garis atau batas luar (*outer limit*) laut teritorial.

Pada intinya, zona tambahan selalu terletak di luar dari dan berbatasan dengan laut teritorial.

Terkait wewenang-wewenang negara pantai terhadap zona tambahan, Pasal 3 UNCLOS 1982 menjelaskan, bahwa negara-negara pantai dapat melaksanakan pengawasan-pengawasan yang perlu untuk mencegah pelanggaran Peraturan Perundang-undangan bea cukai, fiscal, imigrasi, atau saniter di dalam wilayah laut teritorialnya. Pengawasan tersebut dapat dilengkapi dengan tindakan-tindakan pemberantasan dan negara pantai dapat menghukum para pelanggar Peraturan Perundang-undangan tersebut.

Menurut UNCLOS 1958 maupun 1982, suatu negara pantai harus memutuskan klaim zona tambahan atau tidak, sebab zona ini tidak diberikan secara otomatis kepada negara pantai, tidak seperti landas kontinen. Hingga Januari 1998, seperti ditegaskan oleh Churchill dan Lowe dari *limits in the seas no. 36 ed. 7* dan *law of the sea bulletin*, bahwa lebih dari sepertiga negara pantai memilih mengklaim zona tambahan.

5. Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)

Zona ekonomi eksklusif (ZEE) merupakan satu rezim atau pranata hukum laut internasional yang dianggap masih baru. ZEE baru muncul sekitar tahun 1970-an dan selanjutnya dituangkan di dalam Bab V Pasal 55-77 UNCLOS 1982. *United Kingdom Hydrographic Office (UKHO)* mengungkapkan, bahwa sebanyak 113 negara pantai telah mengklaim ZEE dengan luas total 48,1 juta mil persegi atau setara dengan 3,4 persen dari luas total permukaan laut dunia.

Lebar ZEE diatur dalam Pasal 57 UNCLOS 1982, yang mana tidak boleh melebihi dari 200 mil laut, diukur dari garis pangkal. Jadi, untuk menentukan lebar 200 mil laut, garis atau tempat pengukurannya ialah garis pangkal. Karena jalur laut selebar 12 mil laut diukur dari garis pangkal merupakan laut teritorial, maka praktis lebar ZEE adalah 188 (200-12) mil laut.

Menurut Pasal 55 UNCLOS 1982, ZEE merupakan suatu daerah atau area yang terletak di luar dan berdampingan dengan laut teritorial. Artinya, ZEE berada di luar wilayah negara atau bukan merupakan wilayah negara, namun negara pantai yang bersangkutan memiliki hak-hak dan yurisdiksi-yurisdiksi tertentu. Hak-hak berdaulat negara pantai di ZEE bersifat residu, sebab hanya berlaku terhadap sumber daya hayati di dalam zona tersebut dan tidak meliputi perairan dan ruang udara di atasnya. Menurut pengertian Pasal 56, negara pantai dalam ZEE mempunyai:

- 1) Hak-hak berdaulat (*sovereign rights*) untuk melakukan eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan pengelolaan segala sumber kekayaan alam di dasar laut dan tanah di bawahnya serta perairan di atasnya. Demikian pula terhadap semua kegiatan untuk tujuan eksploitasi secara ekonomis dari zona tersebut (seperti produksi energi dari air, arus, angin ataupun gelombang);
- 2) Yurisdiksi sebagaimana yang ditetapkan dalam konvensi ini, atas pendirian dan penggunaan pulau-pulau buatan, riset ilmiah kelautan, serta perlindungan lingkungan laut;
- 3) Hak-hak dan kewajiban-kewajiban lainnya sebagaimana ditentukan di dalam Konvensi Hukum Laut 1982.

Negara-negara lain memiliki hak-hak dan kebebasan-kebebasan serta kewajiban-kewajiban di dalam ZEE. Misalnya, kebebasan pelayaran atau pengoperasian kapal-kapalnya, memasang kabel-kabel dan pipa-pipa saluran di wilayah bawah laut atau di dasar laut, dan juga penerbangan di atasnya. Dalam

melaksanakan hak-hak kebebasan maupun yurisdiksi di dalam ZEE, negara pantai berkewajiban untuk menghormatinya. Sebaliknya, negara-negara lain juga wajib menghormati hak-hak, kekuasaan dan yurisdiksi serta peraturan perundang-undangan dari negara pantai yang bersangkutan.

6. Landas Kontinen (*Continental Shelf*)

Peraturan landas kontinen secara yuridis dimulai melalui UNCLOS 1958 yang kemudian melalui Konferensi Hukum Laut di Jenewa Swiss pada tahun 1958 yang menghasilkan Konvensi tentang Landas Kontinen. Melalui Pasal 1 Konvensi tentang Landas Kontinen tersebut, landas kontinen diartikan sebagai dasar laut dan tanah di bawahnya yang bersambungan dengan pantai tepi di luar wilayah laut teritorial hingga kedalaman 200 meter atau lebih, sepanjang kedalaman air laut di atasnya masih memungkinkan untuk dieksplorasi dan dieksploitasi sumber daya alamnya.

Berbeda dengan Konvensi Jenewa 1958 tentang Landas Kontinen yang menetapkan lebar landas kontinen berdasarkan kriteria kedalaman atau kriteria kemampuan eksploitasi. Dalam hal ini, UNCLOS dalam Pasal 76 mendasarkan pada berbagai kriteria sebagai berikut.

- 1) Jarak sampai 200 mil laut jika tepian luar kontinen tidak mencapai jarak 200 mil laut tersebut;
- 2) Kelanjutan alamiah wilayah daratan di bawah laut hingga tepian luar kontinen yang lebarnya tidak boleh melebihi 350 mil laut yang diukur dari garis dasar Laut Teritorial jika di luar 200 mil laut masih terdapat daerah dasar laut yang merupakan kelanjutan alamiah dari wilayah daratan dan jika memenuhi kriteria kedalaman sedimentasi yang ditetapkan dalam konvensi; atau
- 3) Tidak boleh melebihi 100 mil laut dari garis kedalaman (*isobath*) 2500 meter, dalam hal pinggiran terluar tepi

kontinen (*continental margin*) berjarak lebih dari 200 mil laut dari garis pangkal laut teritorial.

Jika tidak mencapai jarak tersebut, batas terluar landas kontinen hanya sampai jarak 200 mil dari garis pangkal laut teritorial atau berimpit (tumpang tindih) dengan batas terluar zona ekonomi eksklusif.

Ketentuan-ketentuan dalam UNCLOS menetapkan batas terluar dari tepian kontinen yang terletak di luar jarak 200 mil. Dalam hal ini, negara pantai dapat memilih salah satu di antara dua cara penetapan batas antara lain:

- 1) Dengan menarik garis di antara titik-titik di mana ketebalan sedimen karang paling sedikit 1% dari jarak terpendek pada titik-titik tersebut ke kaki lereng kontinen;
- 2) Dengan menarik garis di antara titik-titik yang ditetapkan yang panjangnya tidak melebihi 60 mil laut dari kaki lereng kontinen. (Pasal 76 ayat 4)

Pasal 83 UNCLOS mengatur penetapan garis batas landas kontinen antara dua negara yang berdekatan, baik negara-negara yang berhadapan (*opposite*), maupun berdampingan (*adjacent*). Penetapan garis batas landas kontinen atas dua kondisi tersebut harus dilakukan dengan persetujuan hukum internasional, sebagaimana pada Pasal 38 Statuta Mahkamah Internasional untuk mencapai suatu penyelesaian yang adil.

“The delimitation of the continental shelf between States with opposite or adjacent coasts shall be effected by agreement on the basis of international law, as referred to in Article 38 of the Statute of the International Court of Justice, in order to achieve an equitable solution.”

Pada dasarnya, pasal di atas hanya bersifat proses dural yaitu mewajibkan setiap negara yang berhadapan dan berdampingan untuk membuat perjanjian batas maritim. Apabila persetujuan tersebut tidak tercapai, mereka (negara-negara tersebut) harus

menggunakan prosedur yang ditetapkan dalam Bab XV UNCLOS 1982.

Landas kontinen negara pantai memiliki hak eksklusif untuk mengeksplorasi sumber daya alam di dalamnya, sehingga negara-negara lain tidak boleh melakukan hal yang sama tanpa seizin dan persetujuan negara pantai yang bersangkutan. Berdasarkan aspek kedaulatannya, negara pantai hanya memiliki hak eksklusif atas sumber daya alam, sedangkan terhadap landas kontinen negara pantai sama sekali tidak memiliki kedaulatan, sebab statusnya bukan merupakan wilayah negara.

7. Laut Lepas

UNCLOS 1982 tidak memberikan definisi tentang laut lepas/laut bebas, hanya dikatakan bahwa ketentuan-ketentuan mengenai laut lepas/laut bebas diterapkan [ada semua bagian laut yang tidak termasuk dalam ZEE, laut teritorial, atau perairan pedalaman suatu negara, atau perairan kepulauan suatu negara kepulauan. Ketentuan ini tidak mengurangi kebebasan milik semua negara di dalam ZEE. Laut lepas difungsikan untuk kepentingan perdamaian dan tidak suatu negara pun dapat mengklaim kedaulatannya atas bagian laut lepas.

Kebebasan di laut lepas dilaksanakan di bawah syarat-syarat UNCLOS dan aturan-aturan hukum internasional lainnya, berlaku baik untuk negara pantai dan bukan dengan negara pantai. Kebebasan yang dimaksud meliputi:

- 1) Kebebasan berlayar;
- 2) Kebebasan menangkap ikan;
- 3) Kebebasan menempatkan kabel-kabel bawah laut dan pipa-pipa;
- 4) Kebebasan untuk terbang di atas laut bebas;
- 5) Kebebasan untuk membangun pulau buatan dan instalasi lainnya yang diizinkan hukum internasional;
- 6) Kebebasan riset ilmiah.

8. Pengertian Laut Menurut IMO

Pengertian laut menurut Konvensi IMO tentang Colreg 72 reg. 1 ayat (a) dan (b) dijelaskan oleh Manikome dalam bukunya yang berjudul Tugas Jaga (Watch Keeping) sebagai berikut.

- a) Aturan-aturan ini berlaku bagi semua kapal-kapal di laut bebas (high seas) dan di semua perairan yang saling berhubungan serta dapat dilayari oleh kapal-kapal laut.
- b) Aturan-aturan ini tidak menghalangi berlakunya aturan-aturan khusus yang dibuat oleh pihak yang berwenang atas bandar-bandar, pelabuhan-pelabuhan, sungai-sungai, danau-danau, atau perairan-perairan pedalaman yang berhubungan dengan laut bebas dan dapat dilayari oleh kapal-kapal laut.⁵¹

B. Pendekatan Studi Evaluasi

a. Pengertian Evaluasi

Sejarah evaluasi datang Tiongkok (Cina) pada tahun 2000 SM. Evaluasi digunakan untuk mengevaluasi para pegawai kerajaan. Seleksi calon pegawai dilakukan dengan mengevaluasi pengetahuan untuk melaksanakan layanan publik. Sementara di Indonesia, evaluasi sudah dilakukan sejak zaman penjajahan Belanda untuk mencari kualitas produk seperti rempah-rempah, kopi, teh, karet dan sebagainya dengan istilah *connoisseurship*.⁵²

Menurut Kamus Istilah Peraturan, kata evaluasi diartikan sebagai penilaian atas data dan informasi hasil *monitoring* melalui pelaksanaan pengamatan dan pengumpulan data.⁵³ Menurut Evert Vedung, evaluasi memiliki arti sebagai berikut: *“at careful retrospective assessment of the merit, worth and value of administration, output and outcome at government intervention, witch is intended to play a role in future*

⁵¹ Manikome., *Tugas Jaga (Watch Keeping)*, (Jakarta: CV. ARIES & Co, 2001)

⁵² Wirawan. *Evaluasi* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2011), h. 4

⁵³ Tim Redaksi Tatabahasa. *Kamus Istilah Peraturan* (Jakarta: PT. Tata Nusa, 2010), h. 79

practical action situation.”⁵⁴ Menurut Dunn, evaluasi mempunyai arti yang berhubungan masing-masing dan menunjuk pada aplikasi beberapa skala nilai terhadap hasil kebijakan dan program.⁵⁵ Wirawan menambahkan, bahwa evaluasi, riset evaluasi atau sains evaluasi merupakan ilmu atau cabang ilmu pengetahuan sebagai alat dari berbagai cabang ilmu pengetahuan dan penerapannya di dalam praktik profesi.⁵⁶ Menurut Noe, langkah terakhir dari proses perencanaan adalah mengevaluasi akhir untuk mengetahui keberhasilan atau kegagalan dari suatu program.⁵⁷ Karena itulah alternatif strategi harus dievaluasi secara mendalam dengan mengidentifikasi manfaat dan kelemahan utama setiap strategi. Termasuk di dalamnya ialah asumsi yang mendasari setiap strategi.⁵⁸ Begitu juga dengan kebijakan yang sudah dilaksanakan harus dievaluasi. Tujuannya bukan untuk menyalahkan melainkan, melainkan agar diketahui seberapa besar kesenjangan antara pencapaian dan harapan suatu kebijakan.⁵⁹

Sander dan Chair mendefinisikan evaluasi sebagai berikut: “*The systematic integration of the worth on merit at on object for the purpose of covisenses in that book the term from will be used generically to refer to the object at evaluation objects covered by these standards include educational and training program, project and material a meta evaluation is an evaluation of an evaluation.*”⁶⁰

Menurut Nawawi, evaluasi (*evaluation*) berarti hanya manusia makhluk yang diberi kemampuan melakukan penilaian apakah pelaksanaan semua kemampuan tersebut merupakan cara berpikir atau

⁵⁴ Evert Vendung. *Public Policy and Program Evaluation* (Canada: Transaction Publishers, 2009), h. 3

⁵⁵ William N. Dunn. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, terjemahan Samudra Wibawa et.al., (Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 2003), h. 608

⁵⁶ Wirawan, *op. cit.*, h. 2

⁵⁷ Raymond, A. Noe., et. al. *Manajemen Sumber Daya Manusia* (Jakarta: Salemba Empat, 2010), h. 264

⁵⁸ Mulyadi, *Sistem Manajemen Strategik Berbasis Balanced Scorecard* (Yogyakarta: UPPAMP YKPN, 2005), H. 130

⁵⁹ Rian Nugroho, *Public Policy* (Jakarta: Gramedia, 2009), h. 670

⁶⁰ James R. Sondeas, Chair. *The Program Evaluasi Standards* (London: Sage Publications, 1994), h. 3

pemikiran, cara berpendapat atau pendapat, cara bersikap dan berperilaku yang baik atau buruk/benar atau salah/berguna atau bermanfaat/tidak, efisien/tidak, dan sebagainya.⁶¹ Stufflebeam berpendapat sebagai berikut: *“Evaluation arguably is society most fundamental discipline.”*⁶² Begitu pentingnya evaluasi dalam mengukur keberhasilan kebijakan atau program sebagaimana pendapat John M. Owen, *“Thus, evaluative engineers can focus on one or more aspects at policy or program delivery, development, implementation or impact consistent with hose, we take the view that evaluative enquiry should respond to questions of concern to identified clients, and that the findings should be framed to assist decision-making about the program under review.”*⁶³

Dari beberapa definisi di atas, maka dapat disintesis bahwa evaluasi adalah proses pengumpulan, analisis dan interpretasi informasi yang dilaksanakan secara berkala untuk menentukan keberhasilan kebijakan. Tindak lanjut dari evaluasi adalah diadakannya peninjauan kembali atau perbaikan untuk penyempurnaan kebijakan selanjutnya sebagaimana Kepres No. 65 tahun 1980 tentang ratifikasi *Safety of Life at Sea (SOLAS)*. Menurut Chapter IX Tentang International Safety Manajemen (ISM-Code) Elemen 12.2, *Company Verification Review and Evaluation* adalah sebagai berikut: *“The company should periodically evaluate the efficiency and when needed, review the SMS (Safety Management System) in accordance procedures established by the company.”*⁶⁴ Dalam hal ini, perusahaan harus mengevaluasi secara berkala dan apabila dianggap perlu meninjau kembali SMS sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Apabila evaluasi kebijakan tidak efektif, maka program atau kebijakan perlu

⁶¹ Hadari Nawawi. *Evaluasi dan Manajemen Kinerja di Lingkungan Perusahaan dan Industri* (Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 2006), h. 40

⁶² Daniel L. Stufflebeam, Anthony J. Shinkfield. *Evaluation Theory, Models & Applications* (San Francisco: Viley, 2007), h. 4

⁶³ John M. Owen. *Program Evaluation* (Singapore: Alden & Unwin, 2008), h. 17

⁶⁴ Resolusi IMO.A.741 (18) Tahun 1993 tentang International Safety Management Code (ISM-Code) Elemen 12.(2)

segera dikaji ulang terhadap strategi demi mencapai tujuan atau bahkan merevisi tujuan.⁶⁵ Spaulding mengatakan sebagai berikut: *in general, program evaluation examines programs to determine their worth and to make recommendation for programmatic refinement and success.*⁶⁶ Evaluasi dilakukan karena tidak semua program kebijakan meraih hasil yang diinginkan.⁶⁷

Pada intinya, evaluasi kebijakan merupakan langkah terakhir dalam proses kebijakan.⁶⁸ Dengan begitu, evaluasi dapat diketahui kebijakan telah dilaksanakan dengan baik atau belum. Sejalan dengan pendapat Dunn sebagai berikut: *“In a more specific sense evaluation refers to the production of information about the value or worth of policy outcomes. When policy outcomes do in fact have value it is because they contribute to goals and objectives in the case we say that a policy or program has attained some significant level of performance which means that policy problems have been clarified or elevated.”*⁶⁹

Pendapat Dunn di atas menegaskan, bahwa evaluasi digunakan untuk mengetahui nilai atau manfaat hasil kebijakan untuk mencapai tujuan dan sasaran sekaligus masalah-masalah lain sesuai dengan evaluasi yang dilaksanakan.

b. Tujuan Evaluasi

Evaluasi dilaksanakan untuk mencapai tujuan tertentu. Menurut Stufflebeam, tujuan terpenting dari evaluasi adalah bukan untuk membuktikan (kesalahan/keuntungan) tapi untuk memperbaiki sebagaimana tertulis *“The most important purpose of evaluation is not to prove, but to improve it is a move agents the views that evaluation*

⁶⁵ Mahmudi. *Manajemen Kinerja Sektor Publik* (Yogyakarta: UPP STIM YKPN, 2010), h. 73

⁶⁶ Dean T. Spaulding. *Program Evaluation in Practice* (San Francisco: Jossey-Bass, 2008), h. 5

⁶⁷ Budi Einarno. *Kebijakan Publik, teori, Proses dan Studi Kasus* (Yogyakarta: CAPS, 2012), h. 228

⁶⁸ Said Zainal Abidin. *Kebijakan Publik* (Jakarta: Salemba Humanika, 2012), h. 165

⁶⁹ William N. Nunn. *Public Policy Analysis* (New Jersey: Prentice-Hall International Inc., 1994), h. 404

should be inquiries, one short investigation, activities solely conducted by evaluators, or only instruments funded projects."⁷⁰

Wirawan menjelaskan bahwa tujuan utama dari tindakan evaluasi ialah menentukan kelayakan atau nilai sesuatu dalam evaluasi.⁷¹ Evaluasi merupakan kegiatan *monitoring* rutin atau permanen mengenai aktualisasi, intervensi perbaikan atau peningkatan pengetahuan dasar mengenai kebijakan. Sejalan dengan pendapat Vendung sebagai berikut: "Evaluation as qualified monitoring is usually a routine zed, continuo's feature at public decision-making system, as impact assessment, evaluation is frequently commissioned on specific accession, whether *permanent of periodic monitoring or impact assessing, however evaluation is performed for either accountability, intervention improvement of basic knowledge advancement.*"⁷²

Menurut Arvidsson dalam Vendung, evaluasi dilakukan untuk tujuan *accountability, management, dan knowledge*⁷³. Sementara menurut Chelinsky, Jose Hudson, Jhon Mayne dan Ray Thomlison (1992: 5), ada empat tujuan evaluasi yaitu *to increase knowledge, to improve program delivery, reconsider program, dan to provide for accountability.*⁷⁴

Tujuan evaluasi menurut Wirawan antara lain:⁷⁵

- 1) mengatur pengaruh program terhadap masyarakat;
- 2) menilai apakah program telah dilaksanakan sesuai dengan rencana;
- 3) mengukur apakah pelaksanaan program sesuai dengan rencana;
- 4) evaluasi program dapat mengidentifikasi dan menemukan mana dimensi program yang jalan mana yang tidak jalan;
- 5) pengembangan staf program;

⁷⁰ Daniel C. Stufflebeam, Anthony S. Shinkfield. *Evaluation Theory, Models, & Application, op. cit.*, h. 4

⁷¹ Wirawan, *op. cit.*, h. 81

⁷² Vendung, *op. cit.*, h. 101

⁷³ *Ibid.*, h. 101

⁷⁴ *Ibid.*, h. 101

⁷⁵ Wirawan, *op. cit.*, h. 22

- 6) memenuhi ketentuan undang-undang;
- 7) akreditasi program;
- 8) mengukur *cost effectiveness* dan *cost efficiency*;
- 9) mengambil keputusan mengenai program;
- 10) akuntabilitas;
- 11) memberikan balikan pada pimpinan dan staf program;
- 12) memperkuat posisi politik; dan
- 13) mengembangkan teori evaluasi atau riset evaluasi.

Dunn menjelaskan bahwa evaluasi memiliki beberapa fungsi utama dalam analisis kebijakan.⁷⁶ Pertama, evaluasi memberi informasi yang valid dan dapat dipercaya mengenai kinerja kebijakan. Kedua, evaluasi memberi sumbangan pada klarifikasi dan kritik terhadap nilai-nilai yang melandasi pemilihan tujuan dan target.

Stufflebeam, Madous dan Kellaghan menjelaskan sebagai berikut, “*people expect evaluation to accomplish many different purposes: (1) to document event (2) to record student change (3) to detect institutional vitality (4) to place the blame for trouble (5) to aid administration decision making (6) to facilitate corrective action and (7) to increase and understanding at teaching and learning.*”⁷⁷

Ivancevich, Konopaske dan Mattenson juga menambahkan, bahwa tujuan dasar dari evaluasi ialah menyediakan informasi mengenai kinerja pekerjaan. Namun secara lebih spesifik, informasi ini diatur agar dapat memenuhi berbagai tujuan utama antara lain:⁷⁸ remunerasi, prestasi pegawai, efektivitas prosedur penilaian pegawai, program diklat, menstimulasi perbaikan kinerja, mengatasi hambatan kinerja, kesempatan pengembangan pelatihan, membentuk kesepakatan supervisor-karyawan mengenai eksekusi kinerja. Abidin menambahkan, bahwa dari hasil evaluasi terhadap perubahan-

⁷⁶ Dunn, *op. cit.*, h. 609

⁷⁷ Daniel C. Stufflebeam, George F. Madous, Thomas Kellason. *Evaluasi Models* (New York: Kluwer Academic Publishers, 2002), h. 348

⁷⁸ John M. Ivancevich, Robert Konopaske, Michael T. Matteson. *Perilaku dan Manajemen Organisasi* (Jakarta: Erlangga, 2007), h. 216

perubahan tersebut dirumuskan kebijakan lanjutan sebagai tindak lanjut dari evaluasi.⁷⁹

Sementara menurut Makmur, pencapaian tujuan dan sasaran yang telah dituangkan dalam suatu kebijakan, memerlukan usaha untuk mengatasi perasaan bosan, lemah dan lesu pasca kesuksesan yang telah diraih itu. Makmur menguraikannya lebih lanjut dengan menjelaskan munculnya kepuasan yang dialami setiap manusia sebagaimana yang telah dituangkan dalam bentuk kebijakan, sebagai peristiwa yang sangat berani bagi yang bersangkutan. Kita menyadari, bahwa banyak tujuan dan sasaran yang telah direncanakan, namun kita tidak dapat mencapainya dalam waktu bersamaan.⁸⁰

Faried dan Alam menjelaskan, bahwa unsur tujuan sangatlah penting.⁸¹ Hoogewenf (1983) menegaskan, bahwa tujuan umumnya adalah untuk:

- 1) memelihara ketertiban umum;
- 2) melancarkan kegiatan; dan
- 3) memperuntukkan dan membagi berbagai materi.⁸² J

Jadi pada dasarnya, suatu evaluasi kebijakan ditujukan untuk melihat sejauh mana program-program kebijakan yang telah dijalankan mampu menyelesaikan masalah-masalah publik. Artinya, evaluasi ditujukan untuk melihat sejauh mana tingkat efektivitas dan efisiensi program kebijakan dalam memecahkan masalah-masalah yang ada.⁸³

Sejauh ini dapat kita sintesiskan, bahwa tujuan dan manfaat evaluasi ialah untuk mengetahui efektivitas sasaran yang telah dicapai, efisiensi, keuntungan (profitability), keadilan (equity), detriment dan manfaat tambahan dari kebijakan yang telah dilaksanakan bahkan jika terdapat kekurangan-kekurangan untuk perbaikan. Hal ini sejalan

⁷⁹ Said Zainal Abidin. *Kebijakan Kelembagaan Pengawasan* (Bandung: Aditama, 2011), h. 34

⁸⁰ *Ibid.*, h. 34

⁸¹ Faried Ali, Andi Syamsu Alam. *Studi Kebijakan Pemerintah* (Bandung: Aditama, 2012), h. 15

⁸² *Ibid.*, h. 16

⁸³ Budi Winarno, *Kebijakan Publik* (Yogyakarta: CAPS, 2012), h. 250

dengan Resolusi IMO No. A.741 (18) 93 tentang ISM-Code, di mana perusahaan dan semua kapal dalam *Safety Management System* (SMS) harus diaudit intern dan dievaluasi sedikitnya setahun sekali. Audit intern dilakukan untuk menentukan efektivitas berbagai elemen SMS perusahaan dalam mencapai sasaran yang ditentukan. Untuk tujuan ini, rencana audit harus disusun oleh perusahaan⁸⁴ yang dilaksanakan secara berkesinambungan agar SMS terus terjaga sesuai kebutuhan dalam rangka meningkatkan keselamatan dan pencegahan pencemaran.

c. Pengertian Kebijakan

Sekitar tahun 1970-an, konsep kebijakan publik (*public policy*) mulai berkembang dalam ilmu administrasi negara.⁸⁵ Menurut Thomas Age dalam Abidin, kebijakan merupakan pilihan pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu (*whatever government choose to do or not to do*).⁸⁶ Abidin juga mengutip tulisan Heglo sebagai berikut, “*a course of action intended to accomplish some and*”, di mana suatu tindakan tersebut untuk mencapai tujuan tertentu.⁸⁷ Pernyataan-pernyataan kebijakan sering kali memuat kata-kata “*to ensure, to follows, to maintain, to promote, to be, to accept*” dan kata-kata kerja serupa itu.

Pendapat di atas dapat kita artikan, bahwa kebijakan merupakan suatu keterangan yang memuat prinsip-prinsip untuk mengarahkan cara-cara bertindak yang dibuat secara terencana dan konsisten dalam mencapai tujuan tertentu. Sejalan dengan Edi Suharto, bahwa kebijakan adalah prinsip atau cara bertindak yang dipilih untuk mengarahkan pengambilan keputusan.⁸⁸ Suharto dalam tulisan Ealou dan Pnewitt (1973) juga mendefinisikan kebijakan sebagai suatu

⁸⁴ Resolusi IMO.A.741 (18) 93 Tentang ISM-Code Elemen 12(1) Penjelasan

⁸⁵ Mukhlis Madani, *Kebijakan Publik* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011), h. 13

⁸⁶ Abidin, *op. cit.*, h. 6

⁸⁷ *Ibid.*, h. 6

⁸⁸ Edisuharto, *Analisis Kebijakan Publik* (Bandung: Alfabeth, 2010), h., 27

ketetapan yang berlaku yang dicirikan oleh perilaku yang konsisten dan berulang, baik dari yang membuatnya maupun yang mentaatinya.⁸⁹

Pengertian kebijakan dalam penerapannya sering dibingungkan dengan istilah kebijaksanaan. Kosakata ini dapat dijelaskan oleh Abidin terkait dengan perbedaan makna antara kata kebijaksanaan dan kebijakan yang tidak menjadi persoalan selama diartikan sebagai keputusan pemerintah yang relatif umum dan ditujukan kepada masyarakat umum.⁹⁰ Budiarto (1972) dalam Faried dan Alam menambahkan, bahwa konsep kebijakan secara konseptual sering dikonsepsikan dengan terminologi “kebijaksanaan” sebagai konsep filsafat yang terminologinya dengan “Wisdom” yang berarti “cerita kebenaran” konsep “kebijaksanaan” sebagai suatu “pernyataan kehendak” dalam bahasa politik diistilahkan sebagai “*statement of intents*” atau perumusan keinginan.⁹¹

Thomas R. Dye (1975) dalam Wibawa mengatakan, bahwa kebijakan merupakan segala sesuatu yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan.⁹² Dalam hal ini, Abidin mendefinisikan kebijakan sebagai keputusan yang dibuat oleh pemerintah atau oleh lembaga yang berwenang untuk memecahkan masalah atau mewujudkan tujuan yang diinginkan masyarakat.⁹³ Resolusi IMO No. 741 (18) 1993 tentang ISM-Code elemen 2, menegaskan tentang *Safety and Environmental Protection Policy* atau kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan.⁹⁴ “*The company should establish a safety and environmental protection policy which describes how the objective given in paragraph 1, 2 will be achieved.*” Dalam hal ini, ketentuan tersebut mengatur bahwa, “Perusahaan harus membuat suatu kebijakan tentang keselamatan dan perlindungan

⁸⁹ *Ibid.*, h. 7

⁹⁰ Abidin, *op. cit.*, h. 3

⁹¹ Farid Ali dan Andi Syamsu Alam, *Studi Kebijakan Pemerintah* (Bandung: Aditama, 2012), h. 11

⁹² Samodra Wibawa, *Kebijakan Publik* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011), h. 2

⁹³ Abidin, *op. cit.*, h. 19

⁹⁴ Resolusi IMO A.741 (18) 93 tentang ISM-Code Elemen 2

lingkungan yang menggambarkan bagaimana sasaran dapat tercapai,” dan “Perusahaan harus memberikan jaminan bahwa kebijakan dilaksanakan dan dipertahankan di seluruh jajaran organisasi/perusahaan baik di darat maupun di laut.”

ISM-Code Elemen 2 juga menegaskan, bahwa kebijakan harus ditandatangani oleh pimpinan atau pengambil keputusan yang merepresentasikan komitmen manajemen.⁹⁵ Sudah menjadi tanggung jawab perusahaan untuk menguraikan dan mendokumentasikan (dalam penyediaan kebijakan perusahaan).⁹⁶ Sasaran manajemen keselamatan dan sebagai bagian dari *Safety Management System* (SMS). Sasaran keselamatan dari perusahaan boleh ditempatkan lebih tinggi dari ISM-Code.⁹⁷

Pada intinya, kebijakan dapat kita maknai sebagai langkah-langkah yang diambil pemerintah atau pimpinan perusahaan/organisasi dalam melaksanakan program kerja/kegiatan guna mencapai suatu tujuan yang disepakati. Termasuk juga penerapan ISM-Code sebagai kebijakan manajemen keselamatan dan perlindungan di laut sehingga dapat memperkecil bahkan meniadakan risiko kecelakaan (*zero accident*).

d. Pendekatan Studi Evaluasi Kebijakan

Metodologi analisis kebijakan dimaknai sebagai sistem, aturan dan prosedur untuk menghasilkan pengetahuan bermanfaat atau pengetahuan yang relevan dengan kebijakan.⁹⁸ Evaluasi saat pelaksanaan biasanya disebut dengan evaluasi proses. Evaluasi setelah kebijakan disebut evaluasi konsekuensi (*output*), kebijakan dan/atau evaluasi dampak/pengaruh (*outcome*) kebijakan atau sebagai evaluasi sumatif.⁹⁹

⁹⁵ ISM-Code op. cit., Elemen 2

⁹⁶ Ibid., Element 2

⁹⁷ Resolusi IMO.A.741(18) tentang ISM-Code Elemen 1

⁹⁸ Dunn, op. cit., h. 208

⁹⁹ Nugroho, op. cit., h. 671

Tilaar dan Nugraha mengatakan, bahwa evaluasi kebijakan biasanya ditujukan untuk menilai efektivitas kebijakan publik guna dipertanggungjawabkan kepada konstituennya.¹⁰⁰ Lebih detailnya, perspektif tersebut berbunyi sebagai berikut:

*“Evaluasi memberikan informasi yang valid dan dapat dipercaya mengenai kinerja kebijakan, yaitu seberapa jauh kebutuhan nilai dan kesempatan telah dapat dicapai melalui tindakan publik evaluasi memberikan sumbangan pada klasifikasi dan karakteristik terhadap nilai-nilai yang mendasari. Pemilihan tujuan dan target; dan evaluasi memberi sumbangan pada aplikasi metode-metode analisis kebijakan lainnya termasuk rumusan masalah dan rekomendasi.”*¹⁰¹

Evaluasi kinerja kebijakan merupakan proses penilaian pelaksanaan tugas (*performance*) seseorang atau kelompok orang atau unit kerja organisasi atau perusahaan. Menurut Nawawi, evaluasi kinerja dilakukan terhadap pelaksanaan pekerjaan/jabatan oleh seorang pekerja/karyawan atau tim (*team*) kerja selama periode tertentu.¹⁰² Ditambahkan pula, bahwa tujuan evaluasi kinerja ialah mengetahui tingkat efektivitas dan efisiensi atau tingkat keberhasilan atau kegagalan seseorang pekerja/karyawan atau tim kerja dalam melaksanakan tugas/jabatan yang menjadi tanggung jawabnya.¹⁰³

Wibowo menjelaskan bahwa metode evaluasi kinerja pada dasarnya sama dengan metode untuk mendapatkan umpan balik, melakukan penilaian dan *review*.¹⁰⁴ Menurutnya, pandangan Veccho, Robbins, Kreitner dan Kincki pada dasarnya sama dan bersifat saling melengkapi,¹⁰⁵ di mana metode yang dapat digunakan antara lain;

¹⁰⁰ Tilaar dan Riant Nugroho, *Kebijakan Pendidikan* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2008), h. 226

¹⁰¹ *Ibid.*, h. 226

¹⁰² Hadari Nawawi, *Evaluasi dan Manajemen Kinerja di Lingkungan Perusahaan dan Industri* (Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 2006, h. 71

¹⁰³ *Ibid.*, h. 73

¹⁰⁴ Wibowo, *Manajemen Kinerja* (Jakarta: Rajawali Press, 2011), h. 269

¹⁰⁵ *Ibid.*, h. 269

- 1) penilaian diri sendiri dan pekerja yang bersangkutan;
- 2) penilaian dari atasan langsung;
- 3) penilaian dari rekan sekerja;
- 4) penilaian dari bawahan langsung;
- 5) penilaian dari sumber lain seperti pelanggan, pemasok, komite para manajer, konsultan eksternal; dan
- 6) evaluasi 360 derajat.

Menurut Wibowo metode evaluasi yang paling lengkap adalah metode evaluasi 360 derajat karena mencakup kelima metode lainnya di atas.¹⁰⁶

Winarno dalam bukunya yang berjudul Kebijakan Publik, mengambil pendapat Jones, bahwa apabila kebijakan dipandang sebagai suatu pola kegiatan yang berurutan, maka evaluasi kebijakan merupakan tahap akhir dalam proses kebijakan.¹⁰⁷ Evaluasi dapat dilakukan pada berbagai tahap dalam proses kebijakan.¹⁰⁸ Setiap tahap memiliki tekanan dan tujuan yang berbeda dari evaluasi-evaluasi tersebut. Evaluasi awal dilakukan atas konsep rencana dengan tujuan untuk menyempurnakan konsep. *Monitoring* terhadap implementasi atau pelaksanaan dilakukan melakukan koneksi guna penyempurnaan pelaksanaan, sedangkan evaluasi kinerja dilakukan dengan cara penilaian menyeluruh untuk waktu yang akan datang.¹⁰⁹

Evaluasi kebijakan dilakukan melalui penilaian atas pelaksanaan yang pada akhirnya memberikan pemahaman bahwa ada model yang dapat dijadikan penilaian baik dalam pelaksanaannya maupun akibat-akibat yang akan terjadi. Akibat yang segera dipahami disebut *effect*, sementara hal yang dapat dipahami dalam waktu lama sebagai hasil akhir disebut *impact* yang mana harus diketahui melalui evaluasi kebijakan.¹¹⁰

¹⁰⁶ *Ibid.*, h. 269

¹⁰⁷ Winarno, *op. cit.*, h. 229

¹⁰⁸ *Ibid.*, h. 229

¹⁰⁹ *Ibid.*, h. 230

¹¹⁰ Farid Ali dan Andiysmsu Alam, *Studi Kebijakan Pemerintah* (Bandung: Aditama, 2012), h. 25

James Anderson dalam tulisan yang dikutip Winarno mengatakan, bahwa evaluasi kebijakan dibagi ke dalam tiga tipe, yakni evaluasi kebijakan sebagai kegiatan fungsional, evaluasi tipe yang memfokuskan diri pada bekerjanya kebijakan atau program-program tertentu, serta evaluasi kebijakan sistematis. Tipe evaluasi kebijakan sistematis tergolong baru yang diarahkan untuk menjawab kebutuhan masyarakat apakah kebijakan telah dilaksanakan dan sejauh mana tujuan-tujuan di dalamnya sudah tercapai.¹¹¹ Winarno juga menambahkan, bahwa evaluasi sistematis sering disebut sebagai evaluasi ilmiah, yakni evaluasi yang mempunyai kemampuan lebih baik untuk menjalankan evaluasi kebijakan dibandingkan evaluasi-evaluasi lainnya.¹¹²

Sebuah kebijakan tidak boleh dilepas begitu saja. Dalam hal ini, kebijakan perlu diawasi, salah satunya dengan melaksanakan evaluasi kebijakan. Metode yang paling efektif digunakan adalah metode evaluasi 360 derajat karena mencakup semua komponen kebijakan yang akan dievaluasi. Penerapan metode ini diharapkan dapat memberikan informasi yang valid mengenai kinerja kebijakan yang telah dicapai.

C. Konsep Kebijakan yang Akan dievaluasi

a. Kebijakan IMO Konvensi

1. Sejarah Pembentukan IMO

Pada tanggal 19 Februari 1948 diselenggarakan konferensi maritime PBB (Perserikatan Bangsa-Bangsa) di Genewa tentang pendirian *The Convention on Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO)*. Pada tanggal 22 Mei 1982, nama IMCO diubah menjadi *Internasional Maritime Organization (IMO)* guna menghilangkan istilah konsultatif di dalamnya sehingga dapat berfungsi lebih berbobot.¹¹³

¹¹¹ Winarno, *op. cit.*, hh. 230-232

¹¹² *Ibid.*, h. 233

¹¹³ Batti, *op. cit.*, h.2

2. Tugas Pokok IMO

Tugas pokok IMO ialah membuat peraturan-peraturan keselamatan pelayaran dan pencegahan serta penanggulangan pencemaran. Tujuan utama pendirian IMO antara lain:¹¹⁴

- 1) Sebagai wadah kerja sama antar pemerintah negara anggota membahas masalah teknik perkapalan guna meningkatkan standar keselamatan pelayaran.
- 2) Untuk mendorong dihapusnya diskriminasi dan keributan layanan usaha pelayaran demi untuk kepentingan perdagangan dunia.
- 3) Agar organisasi yang dibentuk dapat mengkaji praktik yang tidak wajar (*unfair*).
- 4) Untuk mengaitkan masalah pelayaran dengan organisasi lain dalam badan PBB.
- 5) Secara umum membantu tukar-menukar antar negara anggota

3. Product IMO

Product IMO yakni berupa peraturan-peraturan (*IMO Regulation*) tentang keselamatan kerja dan keselamatan pelayaran dalam bentuk konvensi, protokol, amandemen, code dan rekomendasi. Pada SOLAS (*Safety of Life at Sea*) tahun 1974 menegaskan sebagai berikut: “*The contracting governments undertake to promulgate all laws decrees, or dens and regulation and to take all other steps which may be nicety to five the present convention full and complete effect. So as to ensure that. From the point of view of safety at life, a ship is fit for the service for which it is intended.*”¹¹⁵

Ketentuan SOLAS 74 di atas menegaskan, bahwa pemberlakuan semua ketentuan IMO berada di bawah tanggung jawab pemerintah setempat sebagai negara anggota. Konvensi

¹¹⁴ *Ibid.*, h. 3

¹¹⁵ Keppres No. 65 Tahun 1980 tentang SOLAS 74 Chapter I Ayat 3

yang sudah disetujui oleh komite, disahkan kemudian disampaikan ke masing-masing negara anggota IMO untuk diratifikasi.

Sebagai konsekuensi menjadi negara anggota IMO, maka berikut daftar tabel IMO Konvensi yang telah diratifikasi pemerintah Indonesia.

Tabel 2.1 Daftar Tabel IMO Konvensi

No.	Nama Konvensi	Ringkasan Isi	Legalitas
1	Convention on the Establishment of the International Maritime consultative organization, 1948 (IMO Convention '48)	Konvensi tentang pembentukan organisasi Internasional yang menangani bidang maritim dengan tugas pokok penanganan mengenai keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut dari bahaya pencemaran yang bersumber dari kapal. Pada tahun 1983, nama organisasi ini berubah dari IMCO menjadi "International Maritime Organization (IMO)"	Indonesia meratifikasi konvensi ini dan menjadi anggota IMO sejak bulan September 1960
2	Amendments of 1991 of the IMO Convention (IMO Amendment '91)	Amandemen terhadap Konvensi IMO sesuai dengan resolusi A.724(17) yang ditetapkan dalam Sidang Assembly ke-17 pada bulan November 1991 yang berisi "institutionalization of the Facilitation Committee"	Keputusan Presiden No. 16 Tahun 1997
3	Amendments of 1993 of the IMO Convention (IMO Amendments '93)	Amandemen terhadap Konvensi IMO sesuai dengan resolusi A.735(18) yang ditetapkan dalam Sidang Assembly ke-18 pada bulan November 1993 yang berisi penambahan jumlah anggota Council IMO dari 32 negara menjadi 40 negara dengan komposisi 10 negara dengan kategori A, 10 negara dengan kategori B, dan 20 negara dengan kategori C.	Keputusan Presiden No. 16 tahun 1997
4	International Convention for the Safety of Life at	Konvensi ini merupakan aturan pokok Internasional di bidang keselamatan kapal dengan Isi antara	Keputusan Presiden No. 65 Tahun 1980

No.	Nama Konvensi	Ringkasan Isi	Legalitas
	Sea, 1974 (SOLAS 74)	lain aturan mengenal survey, stabilitas dan pembagian ruang kapal, permesinan, instalasi listrik, konstruksi kapal, peralatan pemadam kebakaran, peralatan keselamatan jiwa, radio komunikasi, peralatan navigasi di kapal, keselamatan muatan kapal, dan sebagainya. Konvensi SOLAS versi pertama diterbitkan pada tahun 1914 dan selanjutnya dikembangkan beberapa kali termasuk Konvensi 50-1A51960 dan terakhir versi tahun 1974 yang berisi ketentuan mengenai "tacit acceptance procedure" yakni ketentuan mengenai penerapan amandemen Konvensi terhadap para pesertanya tanpa melalui prosedur penerimaan secara resmi dengan ketentuan bahwa sebagian besar negara peserta telah menerapkan ketentuan amandemen dimaksud.	
	International Safety Management Code (ISM-Code)	Merupakan Kode yang mengatur tentang syarat-syarat yang harus dipenuhi agar keselamatan kapal terjamin.	
	International and Port Security Code (ISPS Code)	Merupakan amandemen Bab XI-2 dari SOLAS 1974 Convention yang memuat aturan untuk menjaga keamanan maritim dan pelabuhan.	
5	International Convention on Load Lines, 1966 (LOAD LINES Convention 66)	Aturan mengenai batas garis muat yang aman bagi keselamatan kapal pencegahan terhadap kelebihan muatan dan keselamatan lambung timbul, aturan mengenai keselamatan platform dan peningkatan stabilitas kapal.	Keputusan Presiden No. 47 Tahun 1976
6	International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969	Aturan internasional mengenai tonase kapal komersial yang dikaitkan dengan keselamatan pelayaran dan perhitungan perpajakan, tarif kepelabuhanan,	Keputusan Presiden No. 5 Tahun 1987

No.	Nama Konvensi	Ringkasan Isi	Legalitas
	(TONNAGE Convention 69)	tarif pungutan lainnya.	
7	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG Convention 72)	Aturan mengenai keselamatan pelayaran terutama dalam rangka pencegahan tubrukan di laut dengan menetapkan ketentuan Traffic Separation Scheme (TSS)" di beberapa kawasan yang diperkirakan rawan kecelakaan karena kondisi alam atau padatnya lalu lintas pelayaran.	Keputusan Presiden No. 50 Tahun 1979
8	International Convention for Safe Containers, 1972 (CSC Convention 72)	Aturan mengenai keselamatan peti kemas dan aturan pengangkutannya di kapal. Selain itu, guna memperoleh peti kemas yang aman, ditetapkan pula standar pengujian terhadap produksi peti kemas dan pengujian ulang terhadap peti kemas serta pengawasan terhadap peredarannya.	Keputusan Presiden No. 33 Tahun 1989
9	International Convention on Standards Training, Certification and Watch keeping for Seafarers, 1978 (STCW Convention 78)	Konvensi ini berisi aturan-aturan internasional yang standar mengenai pendidikan dan sertifikasi bagi nakhoda dan awak kapal serta calon pelaut yang akan bekerja di kapal niaga yang melakukan pelayaran internasional. Konvensi ini juga mengatur mengenai ketentuan dinas jaga di kapal.	Keputusan Presiden No. 60 Tahun 1986
10	Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971 (STP Convention 71)	Konvensi ini mengatur tentang keselamatan kapal yang melakukan angkutan penumpang (terutama dimaksudkan untuk kapal angkutan jemaah haji di kawasan Samudera Hindia dan kawasan di sekitarnya).	Keputusan Presiden No. 72 Tahun 1972
11	Protocol of 1973 relating to the Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971 (STP Prot. 73)	Aturan tambahan bagi keselamatan kapal yang melakukan angkutan penumpang	Keputusan Presiden No. 43 Tahun 1979
12	Convention on the International	Konvensi ini mengatur mengenai penggunaan komunikasi satelit	Keputusan Presiden No. 14

No.	Nama Konvensi	Ringkasan Isi	Legalitas
	Maritime Satellite Organization, 1976 (INMARSAT Convention 76)	khususnya yang digunakan dalam dunia pelayaran karena komunikasi dengan menggunakan radio teresterial sudah semakin padat dengan Jangkauan yang terbatas.	Tahun 1986
13	Operating Agreement relating to the INMARSAT Convention 76 (INMARSAT OA 76)	Perjanjian antar negara mengenai pengoperasian dan penggunaan INMARSAT yang semula dikhususkan untuk komunikasi maritim.	Keputusan Presiden No. 14 Tahun 1986
14	Operating Agreement relating to the INMARSAT Amendments 89 (INMARSAT OA Amendments 89)	Amandemen mengenal INMARSAT OA 76 yang mengatur mengenai perluasan penggunaan satelit dengan kendaraan bergerak.	Keputusan Presiden No. 14 Tahun 1999
15	Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965 (FACILITATION Convention 65)	Konvensi Ini mengatur mengenai standar prosedur dan penggunaan formulir secara internasional dalam hubungannya dengan kegiatan kemaritiman. Dengan penggunaan formulir dan pengurusannya yang seragam, maka lalu lintas pelayaran internasional akan semakin mudah dan lancar.	Keputusan Presiden No. 51 tahun 2002
16	International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973 and Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)	Konvensi Ini mengatur mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran oleh minyak dari kapal dan menggantikan "International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954 (OILPOL)". Konvensi ini juga mengatur mengenai pencegahan pencemaran karena kecelakaan kapal tanker dan kapal-kapal lainnya. Sampai saat ini yang berlaku adalah ketentuan Annex I mengenai Pencemaran oleh Minyak dan Annex II mengenai Barang Cair Berbahaya dalam bentuk curah.	Keputusan Presiden No. 46 tahun 1986 (Ratifikasi terhadap Annex I & II)
17	International Convention on Civil Liability for Oil	Konvensi Ini mengatur mengenai sistem yang memungkinkan korban pencemaran memperoleh ganti rugi	Keputusan Presiden No. 18 tahun 1978

No.	Nama Konvensi	Ringkasan Isi	Legalitas
	Pollution Damage, 1969 (CLC Convention 69)	dari pemilik kapal (pengangkut) yang secara langsung harus bertanggung jawab terhadap pencemaran (strict liability).	
18	Protocol of 1992 relating to the CLC Convention 69 (CLC Protocol 92)	Protokol Ini mengatur mengenai penambahan jumlah maksimum ganti rugi akibat pencemaran dari pemilik kapal sebesar ± 22 juta Dollar.	Keputusan Presiden No. 55 tahun 1999
19	International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (FUND Convention 71)	Konvensi ini mengatur mengenai tambahan kompensasi yang dapat diterima oleh pihak yang dirugikan akibat terjadinya pencemaran oleh minyak. Tambahan kompensasi ini dikelola oleh Lembaga FUND yang menerima kontribusi dari pemilik minyak (muatan) yang menjadi anggota Konvensi Fund.	Keputusan Presiden No. 19 tahun 1978
20	Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Wastes and their Disposal, 1991	Konvensi ini mengatur mengenai prosedur pengangkutan dan pembuangan limbah antar negara serta pengaturan mengenai jenis limbah yang dapat ditransportasikan dan dibuang antara negara satu ke negara lain.	Keputusan Presiden No. 61 tahun 1993 tanggal 21 Juli 1993 (BAPEDAL)
21	United Nations Convention on a Code of Conduct of Liner Conferences, 1972	Konvensi ini memuat aturan mengenai pengoperasian perusahaan angkutan laut secara internasional, terutama dalam rangka pembagian muatan di antara perusahaan-perusahaan yang mempunyai kapal dengan kebangsaan yang berbeda.	Keputusan Presiden No. 40 tahun 1976
22	International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993	Konvensi ini merupakan pengembangan dari kedua konvensi sebelumnya dengan memasukkan unsur kerugian lingkungan (environmental loss) sebagai salah satu clat tanggung jawab pemilik yang harus didahulukan. Namun apabila terbukti bahwa kerugian lingkungan tersebut dijamin oleh asuransi sesuai dengan ketentuan	Keppres No. 44 Tahun 2005

No.	Nama Konvensi	Ringkasan Isi	Legalitas
		konvensi internasional lainnya, maka kerugian tersebut tidak lagi menjadi tanggung jawab yang didahulukan.	
23	Marine Labour Convention (MLC) 2006	Indonesia telah meratifikasi Konvensi ILO mengenai Ketenagakerjaan Maritim tahun 2006 (MLC, 2006), yang bertujuan memperkuat perlindungan terhadap para pelaut dan awak kapal Indonesia, melalui persetujuan bulat dari Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) Indonesia saat sidang pleno pada Kamis, 8 September 2016.	UU No. 15 Tahun 2016 tentang MLC
24	Marpol Protocol 73/78	Peraturan Presiden tentang Pengesahan Annex III, Annex IV, Annex V, and Annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as Modified by the Protocol of 1978 Relating Thereto (Lampiran III, Lampiran IV, Lampiran V, dan Lampiran VI dari Konvensi Internasional Tahun 1973 tentang Pencegahan Pencemaran dari Kapal Sebagaimana Diubah dengan Protokol Tahun 1978 yang Terkait Daripadanya)	Keppres No. 29 Tahun 2012

4. Organisasi IMO

1) Majelis (Assembly)

Majelis merupakan Badan Tertinggi dalam Organisasi IMO yang terdiri dari semua Negara Anggota. Majelis ini selalu bertemu sekali dalam dua tahun dalam sesi-sesi secara regular, namun mungkin juga bertemu dalam suatu sesi luar biasa apabila diperlukan. Majelis bertanggungjawab dalam mengesahkan program kerja, persetujuan dengan pemungutan suara tentang anggaran dan menentukan

rencana keuangan Organisasi. Majelis juga memilih Dewan Organisasi.

2) Sekjen IMO

Sekretariat IMO dipimpin oleh Secretary General yang dibantu oleh ± 300 tenaga dari berbagai negara termasuk para penerjemah untuk 6 bahasa yang diakui bisa digunakan sebagai media komunikasi dalam sidang komite, yakni bahasa Inggris, Perancis, Rusia, Spanyol, Arab, China dan 3 bahasa teknis. Tugas dan Pekerjaan IMO Tugas Utama IMO ialah membuat peraturan-peraturan keselamatan kerja di laut, termasuk keselamatan pelayaran dan pencegahan serta penanggulangan pencemaran lingkungan perairan.

IMO merupakan Agen Khusus dari Perserikatan Bangsa-bangsa. Sejak awal dibentuk, tujuan paling utama dari IMO ialah memperbaiki atau meningkatkan keselamatan di laut dan mencegah polusi di laut. IMO dalam hal ini bertanggung jawab untuk mengembangkan peraturan-peraturan dan prosedur-prosedur baru bagi industri pelayaran, atau merevisi peraturan dan prosedur yang sudah ada. Hingga saat ini, IMO memiliki anggota lebih dari 170 Negara, atau disebut dengan Syahbandar/*Flag State*, dan tiga Anggota Asosiasi.

Badan Organisasi IMO terdiri dari satu Majelis, satu Konsul dan lima Komite Utama. Majelis bertemu setiap dua tahun sekali, diantaranya ialah sidang-sidang yang dijalankan oleh Konsul yang mana terdiri dari 40 Negara Anggota yang dipilih oleh anggota Majelis. Ada juga Sekretariat yang terdiri dari 300 orang, bekerja dalam enam Divisi Teknis. Organisasi IMO dipimpin oleh seorang Sekretaris Jenderal.

3) Dewan (*Council*)

Anggota Dewan dipilih oleh Majelis untuk periode dua tahun dimulai setelah setiap sidang reguler Majelis. Dewan merupakan Organ Eksekutif IMO dan pertanggungjawaban, di bawah Majelis, untuk melakukan supervisi pekerjaan

Organisasi. Diantara sidang-sidang Majelis, Dewan melaksanakan semua fungsi dari Majelis, kecuali fungsi pembuatan rekomendasi terhadap Negara-negara tentang keselamatan di laut dan pencegahan pencemaran di laut yang mana diperuntukkan bagi Majelis pada Konvensi. Fungsi lain dari Dewan antara lain:

- 1) mengoordinasi aktivitas-aktivitas dari organ-organ Organisasi;
- 2) mempertimbangkan rancangan program kerja dan perkiraan anggaran dari Organisasi dan menyampaikannya kepada Majelis;
- 3) menerima laporan-laporan dan proposal-proposal dari Komite-komite dan organ-organ lainnya dan menyampaikannya kepada Majelis dan Negara-negara Anggota, dengan memberikan catatan-catatan dan rekomendasi-rekomendasi yang diperlukan;
- 4) mengangkat Sekretaris Jenderal, yang tergantung pada pengesahan Majelis;
- 5) melakukan perjanjian-perjanjian atau pengaturan-pengaturan sehubungan dengan hubungan Organisasi dengan organisasi-organisasi lain, yang tergantung dari pengesahan Majelis.

Berdasarkan hasil pertemuan ke-31 pada tanggal 29 November 2019, anggota International Maritime Organization telah menyepakati pemilihan negara-negara anggota untuk menjadi anggota dewan pada periode 2020 – 2021 dengan rincian sebagai berikut.

Category (a)

10 States with the largest interest in providing international shipping services: China, Greece, Italy, Japan, Norway, Panama, Republic of Korea, Russian Federation, United Kingdom, United States.

Category (b)

10 States with the largest interest in international seaborne trade: Argentina, Australia, Brazil, Canada, France, Germany, India, the Netherlands, Spain and the United Arab Emirates.

Category (c)

20 States not elected under (a) or (b) above, which have special interests in maritime transport or navigation and whose election to the Council will ensure the representation of all major geographic areas of the world: Bahamas, Belgium, Chile, Cyprus, Denmark, Egypt, Indonesia, Jamaica, Kenya, Kuwait, Malaysia, Malta, Mexico, Morocco, Peru, the Philippines, Singapore, South Africa, Thailand and Turkey.

- 1) The Marine Safety Committee (MSC)
Merupakan komite paling senior dan khusus untuk menangani pekerjaan terkait dengan masalah keselamatan dan teknik, serta memiliki beberapa *Sub committee* sesuai tugas masing-masing.
- 2) The Marine Environment Protection Committee (MEPC)
Dibentuk oleh IMO Assembly pada tahun 1973 untuk mengkoordinir kegiatan pencegahan dan pengontrolan pencemaran laut yang berasal dari kapal. *Sub Committee* dari Bulk Chemicals merupakan juga *sub committee* dari MEPC jika menyangkut masalah pencemaran.
- 3) The Technical Co-Operation Committee
The Technical Co-Operation Committee bertugas untuk mengkoordinir bantuan teknik dari IMO di bidang maritim terutama untuk negara berkembang. Komite teknik ini merupakan komite pertama dalam organisasi PBB yang diakui sebagai bagian dari konvensi. Badan ini dibentuk tahun 1975 dan merupakan agen pertama PBB yang membentuk *technical cooperation* berupa struktur organisasi. Tujuan dari pembentukannya ialah menyediakan program bantuan untuk setiap negara terutama negara berkembang dalam meratifikasi, serta

melaksanakan peraturan yang dikeluarkan oleh IMO. IMO menyediakan tenaga bantuan konsultan di lapangan dan petunjuk dari Headquarters terhadap pemerintah yang memintanya untuk melakukan training keselamatan kerja maritim dan pencegahan pencemaran terhadap ABK bagian *deck*, mesin dan personil darat. Melalui Komite ini, IMO melakukan seminar dan workshop di beberapa negara setiap tahun dan telah mengerjakan banyak proyek bantuan teknik di seluruh dunia. Proyek ambisius yang dilakukan Komite ini ialah mendirikan “*The World Maritime University*” di Malmö Swedia pada tahun 1983. Pendirian ini ditujukan untuk mendidik dan menyediakan tenaga terampil dalam bidang keselamatan dan lingkungan maritim dari negara berkembang yang sudah memiliki belakang pendidikan mencukupi di negara masing-masing.

4) Sub-Komite-Sub-Komite

MSC dan MEPC dalam melaksanakan tugas mereka dibantu oleh satu anggota dari Sub komite-sub komite yang mana terbuka juga bagi Anggota Pemerintah-pemerintah, antara lain:

- a) Sub-komite untuk Unsur Manusia, Pelatihan dan Pengawasan (*Human Element, Training and Watchkeeping-HTW*);
- b) Sub-komite untuk pelaksanaan dari instrumen-instrumen IMO (*Implementation of IMO Instruments*);
- c) Sub-komite untuk Navigasi, Komunikasi dan SAR (*Navigation, Communications and Search and Rescue-NCSR*);
- d) Sub-komite untuk Pencegahan dan Penanggulangan Pencemaran (*Prevention Pollution and Respond-PPR*);
- e) Sub-komite untuk Rancangan dan Konstruksi Kapal (*Ship Design and Construction-SDC*);

- f) Sub-komite untuk Sistem-sistem dan Peralatan Kapal (Ship Systems and Equipment-SSE); dan
- g) Sub-komite untuk Pengangkutan Kargo-kargo dan Kontainer-kontainer (Carriage of Cargoes and Containers-CCC).

Hingga pada tahun 2013, terdapat sembilan Sub-Komite sebagai berikut:

- a) Cairan-cairan Curah dan Gas-gas (Bulk Liquids and Gases-BLG);
 - b) Barang-barang Berbahaya, Kargo-kargo Padat dan Kontainer-kontainer (*Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers-DSC*);
 - c) Perlindungan terhadap Kebakaran (Fire Protection-FP);
 - d) Radio-komunikasi dan SAR (Radio-communications and Search and Rescue-COMSAR);
 - e) Keselamatan Navigasi (Safety of Navigation-NAV);
 - f) Rancangan dan Peralatan Kapal (*Ship design and Equipment-DE*);
 - g) Stabilitas dan Garis Muat dan Keselamatan Kapal-kapal Penangkap Ikan (Stability and Load Lines and Fishing Vessels Safety-SLF);
 - h) Standard Pelatihan dan Pengawasan (Standards of Training and Watchkeeping-STW);
 - i) Pelaksanaan Syahbandar (Flag State Implementation-FSI).
- 5) Komite Legal (*Legal Committee*)

Komite legal atau Komite Hukum ditugaskan untuk menangani setiap masalah-masalah hukum yang tercakup di dalam Organisasi. Komite ini terdiri dari Negara-Negara Anggota IMO. Komite ini didirikan pada tahun 1967 sebagai satu badan pendukung untuk menangani pertanyaan-pertanyaan resmi yang ada setelah bencana Torrey Canyon. Komite Hukum juga melaksanakan setiap tugas-tugas yang termasuk dalam cakupannya yang mungkin dibebankan oleh

atau di bawah setiap instrumen internasional lainnya dan diterima oleh Organisasi.

6) Komite Kerja Sama Teknikal

Komite Kerja sama Teknikal dibutuhkan untuk mempertimbangkan setiap masalah yang tercakup dalam Organisasi terkait dengan implementasi proyek-proyek kerja sama teknikal. Dalam hal ini, organisasi bertindak sebagai pelaksana atau agen kerja sama untuk setiap masalah-masalah lainnya yang berhubungan dengan aktivitas-aktivitas Organisasi dalam bidang kerja sama teknikal. Komite Kerja sama Teknikal terdiri dari seluruh Negara Anggota dari IMO yang dibentuk pada tahun 1969 sebagai badan penunjang dari Dewan, dan dilembagakan dengan satu amandemen pada suatu Konvensi IMO yang sudah diberlakukan pada tahun 1984.

7) Komite Fasilitas

Komite Fasilitas dibentuk sebagai badan pendukung dari Dewan pada tahun 1972, dan dilembagakan secara penuh pada Desember 2008 sebagai hasil dari satu amandemen suatu Konvensi IMO. Komite ini terdiri dari seluruh Negara Anggota dari Organisasi yang mana berhubungan dengan pekerjaan IMO dalam membatasi formalitas yang tidak diperlukan dan "pelat merah" dalam pelayaran internasional. Implementasi yang dipastikan komite ini mencakup seluruh aspek-aspek dari Konvensi untuk Fasilitas Lalu Lintas Laut Internasional (Facilitation of International Maritime Traffic) 1995, serta setiap masalah Organisasi yang berkaitan dengan fasilitas lalu lintas laut internasional. Terutama pekerjaan Komite tahun-tahun belakangan ini, sesuai dengan keinginan dari Majelis, yakni memastikan keseimbangan yang sesuai dengan keamanan di laut dan fasilitas perdagangan di laut internasional.

D. Kebijakan IMO Konvensi yang Akan Dievaluasi

a. Keppres No. 65 Tahun 1980 tentang Ratifikasi *Safety of Life at Sea (SOLAS)* Tahun 1974

Gagasan meningkatkan jaminan keselamatan jiwa di laut dimulai sejak kapal penumpang Titanic tenggelam dan membawa banyak korban jiwa tahun 1912. Atas kejadian ini, lahir konvensi pertama keselamatan pelayaran yaitu SOLAS 1914 dan dilanjutkan setelah IMCO terbentuk, lahir SOLAS 1948 yang dimodernisasi menjadi SOLAS 1960. Kemudian pada tanggal 1 November 1974, melalui hasil diplomatic konferensi negara-negara anggota IMO, “*the international convention for the safety of life at sea*” (SOLAS) 1974 disetujui untuk mengatur keselamatan maritime dan dinyatakan berlaku sejak tanggal 25 Mei 1980. Peraturan inilah yang diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia dan dinyatakan berlaku di wilayah Republik Indonesia melalui Keppres NO. 65 tahun 1980.

Peraturan yang dimuat dalam SOLAS 74 berkembang sejalan dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. SOLAS 74 yang digunakan saat ini ialah SOLAS *Convention Consolidated Edition* 2004 yang memuat ketentuan keselamatan jiwa di laut sebagai berikut.¹¹⁶

- 1) *Chapter I: General provisions;*
- 2) *Chapter II-1: Construction-structure, subdivision and stability, machinery and electrical installation;*
- 3) *Chapter II-2: Construction-fire protection, fire detection and fire extinction;*
- 4) *Chapter III: Life saving appliances and arrangements;*
- 5) *Chapter IV: Radio communication*
- 6) *Chapter V: Safety navigation;*
- 7) *Chapter VI: Carriage at cargoes;*
- 8) *Chapter VII: Carriage at dangerous goods;*
- 9) *Chapter VIII: Nuclear ships;*

¹¹⁶ International Maritime Organization Solas Consolidated Edition, 2004, London, 2004. h. ix

- 10) *Chapter IX: Management for the safe operation at ships;*
- 11) *Chapter X: Safety measures for high-speed craft;*
- 12) *Chapter XI-1: Special measures to enhance maritime safety;*
- 13) *Chapter XI-2: Special measures to enhance maritime security; and*
- 14) *Chapter XII: Additional safety measures for bulk carries.*

Kebijakan pemerintah sesuai Keppres 65 tahun 1980 tentang SOLAS 1974 sudah ditegaskan dalam Undang-undang No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran yang terdiri atas angkatan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis.¹¹⁷

Regulasi di atas menggambarkan tentang kesungguhan pemerintah untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan sebagai bagian penting dari sistem transportasi nasional. Menurut Yamin Jinca, peran keselamatan pelayaran dalam sistem transportasi laut merupakan hal yang mutlak diperhitungkan karena menyangkut transportasi barang dan orang menyeberangi lautan penuh bahaya dan ancaman badai, kabut, pendangkalan, serta jalur pelayaran yang tetap dan berubah, menjadikan transportasi laut dalam pelayaran berisiko tinggi sehingga keselamatan harus benar-benar dijamin.¹¹⁸

b. Keppres No. 47 Tahun 1976 tentang Ratifikasi International Load Line 66 protocol 88

Lambung timbul untuk kapal-kapal yang berlayar internasional ditetapkan berdasarkan konferensi di London tanggal 03 Maret s.d. 05 April 1966 yang telah mengubah hasil konferensi Tahun 1960. Konvensi ILL 66 diterapkan untuk kapal-kapal Negara Anggota penandatanganan

¹¹⁷ Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

¹¹⁸ Jinca, *op. cit.*, h. 145

kecuali kapal perang, kapal baru dengan panjang kurang dari 24 meter, kapal-kapal lama berukuran isi kotor kurang dari 150 ton, kapal pesiar yang tak digunakan dalam pelayaran niaga, serta kapal penangkap ikan.

Konvensi ILL 66 telah diratifikasi pemerintah Indonesia melalui Keppres No. 47 Tahun 1976 yang memuat beberapa hal sebagai berikut:

- 1) Lampiran I dibagi menjadi empat Bab:
 - a) Bab I-Umum;
 - b) Bab II-Ketentuan penugasan *freeboard*;
 - c) Bab III-*Freeboards*;
 - d) Bab IV-Persyaratan khusus untuk kapal yang ditugaskan *freeboard* kayu.
- 2) Lampiran II mencakup Zona, area, dan periode musiman.
- 3) Lampiran III berisi sertifikat, termasuk Sertifikat Jalur Muat Internasional.

Berbagai amandemen diadopsi pada tahun 1971, 1975, 1979, dan 1983. Selanjutnya ILL 66 diubah dan ditambah pada sidang IMO di London tanggal 11 November 1988 yang melahirkan Protokol 1988, dan mulai berlaku pada 3 Februari 2000. Selain menyelaraskan survei dan persyaratan sertifikasi Konvensi dengan konvensi SOLAS dan MARPOL, Protokol 1988 juga merevisi peraturan tertentu dalam Lampiran teknis untuk Muatan. Lines Convention dan memperkenalkan prosedur amandemen.

c. Keppres No. 05 Tahun 1969 Tentang Ratifikasi International Convention on Tonnage Measurement of Ship 1969

Regulasi ini merupakan salah satu dasar utama dalam menangani berbagai aspek keselamatan pelayaran. *International Convention on Tonnage Measurement of Ship 1969* ditetapkan dalam konferensi internasional pengukuran tonnage kapal yang diselenggarakan di London (Inggris) pada tanggal 20 Mei s.d. 23 Juni 1969.

Konvensi IMO tentang TMS 69 telah diratifikasi melalui Keppres No. 05 Tahun 1969 yang implementasinya diberlakukan kepada kapal-kapal niaga yang berlayar internasional kecuali kapal perang dan kapal-

kapal yang panjangnya kurang dari 24 meter. TMS 69 terdiri dari 22 Pasal dan 7 pasal peraturan penentuan isi kotor dan isi bersih kapal, serta lampiran I mengenai tabel dan gambar ruang pengukuran dan lampiran II standar surat ukur (international tonnage certificate 1969).

d. Keppres No. 46 Tahun 1986 Tentang Ratifikasi MARPOL 73/78

Kesadaran akan perlunya melestarikan lingkungan manusia, khususnya pada lingkungan maritim, maka antara anggota IMO memahami pentingnya konvensi internasional mengenai pencegahan pencemaran laut oleh minyak tahun 1954. Hal ini merupakan dukungan multilateral pertama yang menyimpulkan sasaran pokok untuk melindungi lingkungan, sehingga Konvensi internasional tentang pencegahan pencemaran dari kapal Tahun 1973 ditetapkan di London pada sidang tanggal 13 November 1972. Ditambah dengan penambahan dan penyesuaian konvensi sesuai protocol 78 yang berkaitan dengan Konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut (SOLAS 74) dan protokol 78 berkenaan dengan konvensi internasional tentang pencegahan pencemaran dari kapal (MARPOL 73)/Pemerintah Indonesia telah meratifikasi melalui Keppres No. 46 Tahun 1986 dalam menetapkan pengesahan *international convention for the prevention of pollution from ships, 1973*, beserta *protocol (the protocol of 1978 relating to the international convention for the prevention of pollution from ships, 1973)*.

MARPOL 73/78 mengatur tentang pencemaran lingkungan di laut yang datangnya dari kapal melalui Annex I s.d. Annex VI sebagaimana tabel 2.2 berikut.

Tabel 2.2 MARPOL 73/78 Annex I s.d. Annex VI

Annex	Title	Entry into force^{[4][5]}
Annex I	Prevention of pollution by oil & oily water	2 October 1983
Annex II	Control of pollution by noxious liquid substances in bulk	6 April 1987
Annex III	Prevention of pollution by harmful substances carried by sea in packaged form	1 July 1992
Annex IV	Pollution by sewage from ships	27 September 2003
Annex V	Pollution by garbage from ships	31 December 1988
Annex VI	Prevention of air pollution from ships	19 May 2005

e. Keppres No. 60 Tahun 1986 Tentang Ratifikasi STCW 78/95/2010

Konvensi STCW 1978 dibentuk untuk membuat persyaratan dasar terhadap pelatihan, sertifikasi, dan pengawasan bagi pelaut pada tingkatan internasional. Sebelum itu, suatu standar pelatihan, sertifikasi dan pengawasan terhadap perwira dan anak buah kapal dilakukan oleh pemerintah masing-masing, yang biasanya tanpa referensi kebiasaan dari negara lain. Sebagai hasilnya, standar dan prosedur yang dihasilkan sangat jauh berbeda, walaupun pelayaran adalah industri yang paling internasional daripada industri-industri lainnya.

Dokumen STCW 1978 kemudian direvisi menjadi dokumen STCW 1995 dengan menetapkan persyaratan sertifikasi dan pelatihan minimum untuk awak kapal penangkap ikan di laut sepanjang 24 meter ke atas. Konvensi terdiri dari 15 Artikel dan lampiran yang berisi peraturan teknis.

Konvensi STCW-F merupakan yang pertama untuk menetapkan persyaratan dasar mengenai pelatihan, sertifikasi, dan pengawasan untuk Personil Kapal Penangkap Ikan di tingkat internasional. Konvensi ini menetapkan standar minimum terkait dengan pelatihan, sertifikasi, dan pengawasan untuk Personil Kapal Penangkap Ikan, yang wajib dipenuhi atau dilampaui oleh negara-negara.

Konvensi STCW-F relatif singkat dan terdiri dari 15 Artikel dan lampiran tentang peraturan teknis dalam empat bab sebagai berikut:

- 1) Bab I berisi Ketentuan Umum;
- 2) Bab II berkaitan dengan Sertifikasi Skippers, Petugas, Engineer Officers dan Operator Radio;
- 3) Bab III membahas pelatihan keselamatan dasar untuk semua personel kapal penangkap ikan; dan
- 4) Bab IV membahas tentang pengawasan

Selanjutnya Konvensi IMO tentang Standar Sertifikasi Pelatihan dan Penjaga Pelaut mengadopsi amandemen baru di Manila pada 2010 yang disebut "Amandemen Manila" atau STCW 78/95 Amandemen 2010 Manila. Amandemen ini diperlukan untuk melaksanakan standar pelatihan sesuai persyaratan teknologi dan operasional baru yang membutuhkan kompetensi awak kapal. Amandemen Manila berlaku mulai 1 Januari 2012.

Terdapat periode transisi hingga 2017 ketika semua pelaut harus disertifikasi dan dilatih sesuai standar baru. Implementasinya progresif, di mana setiap tahun serangkaian persyaratan yang dimodifikasi mulai berlaku. Amandemen yang paling signifikan antara lain:

- 1) Jam istirahat baru untuk pelaut;
- 2) Nilai sertifikat kompetensi baru untuk pelaut yang cakap di dek dan engine;
- 3) Pelatihan baru dan diperbarui, persyaratan menyegarkan;
- 4) Pelatihan keamanan wajib;
- 5) Standar medis tambahan; dan
- 6) Alkohol spesifik membatasi dalam darah atau napas.

f. Keppres No. 50 Tahun 1979 Tentang Ratifikasi Colreg 72

Peraturan tentang lalu lintas di laut secara internasional pertama kali diadopsi pada tahun 1960, dengan nama regulasi COLREG 1960. Proses penyempurnaan Colreg dilakukan terus menerus, hingga pada tanggal 20 Oktober 1972 disetujui oleh semua anggota IMO untuk mengadopsi Colreg yang baru menggantikan Colreg 1960, yang dikenal dengan Konvensi tentang Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut Internasional 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 – COLREG 1972). Di Indonesia dikenal dengan nama PIMTL (Peraturan Internasional Mencegah Tubrukan di Laut) atau P2TL (Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut). Colreg 1972 baru diberlakukan sejak tanggal 15 Juli 1977. Indonesia telah meratifikasi konvensi ini tepat 2 tahun setelah diberlakukan, yaitu pada tahun 1979 melalui Keputusan Presiden nomor 50 tahun 1979.

Sejak diberlakukan, P2TL 1972 telah mengalami perubahan-perubahan dengan amandemen berupa Resolusi 2 hasil dari sidang-sidang Assembly IMO antara lain:

- a) Resolusi A.464(XII), hasil sidang Assembly ke 12 tahun 1981;
- b) Resolusi A.626(15), hasil sidang Assembly ke 15 tahun 1987;
- c) Resolusi A.678(16), hasil sidang Assembly ke 16 tahun 1989;
- d) Resolusi A.736(18), hasil sidang Assembly ke 18 tahun 1993;
- e) Resolusi A.910(22); hasil sidang Assembly ke 22 tahun 2001;
- f) Resolusi A. 1004(25) tentang lampiran IV yaitu Isyarat tanda bahaya;
- g) Resolusi A. 1085(28) tentang penambahan BAB (BAB F) yaitu verifikasi kesesuaian dengan ketentuan konvensi; dan
- h) Resolution A.1085(28) on 4 December 2014. These amendments entered into force on 1 January 2016.

COLREG 72 Amandemen 2014 terdiri dari 41 aturan dibagi menjadi lima bagian sebagai berikut:

- a) Bagian A – Umum;
- b) Bagian B-Pengarah dan berlayar;
- c) Bagian C-Lampu dan Bentuk;

- d) Bagian D-sinyal suara dan cahaya; dan
- e) Bagian E-Pengecualian.

Terdapat pula empat Lampiran mengandung persyaratan teknis mengenai lampu dan bentuk dan posisi mereka, peralatan sinyal suara, sinyal tambahan untuk kapal-kapal nelayan ketika beroperasi di dekat, dan sinyal marabahaya internasional dan lampiran (Annex). Empat lampiran yang dimaksud antara lain:

- a) Annex I penempatan dan rincian teknis dari lampu-lampu dan sosok-sosok benda;
- b) Annex II isyarat tambahan bagi kapal-kapal nelayan yang sedang menangkap ikan yang saling berdekatan;
- c) Annex III perincian teknis tentang alat isyarat bunyi suling; dan
- d) Annex IV isyarat marabahaya.

g. MARPOL Port Protocol 97

Protokol yang diadopsi pada tahun 1997 termasuk Lampiran VI baru dari MARPOL mulai berlaku pada tanggal 19 Mei 2005. MARPOL Annex VI air pollution menetapkan batas emisi sulfur oksida dan nitrogen oksida dari knalpot kapal dan melarang emisi yang disengaja dari bahan perusak ozon. Lampiran ini memuat batas global 4,5% m/m pada kandungan sulfur bahan bakar minyak dan panggilan pada IMO untuk memantau kandungan sulfur rata-rata bahan bakar di seluruh dunia.

Lampiran VI memuat ketentuan untuk memungkinkan Area Kontrol Emisi SO_x khusus (SECA) didirikan dengan kontrol yang lebih ketat pada emisi belerang. Di area ini, kandungan sulfur bahan bakar minyak yang digunakan di atas kapal tidak boleh melebihi 1,5% m/m. Selain itu, kapal harus cocok dengan sistem pembersihan gas buang atau menggunakan metode teknologi lainnya untuk membatasi emisi SO_x. Wilayah Laut Baltik ditetapkan sebagai area Kontrol Emisi SO_x dalam Protokol. Laut Utara diadopsi sebagai Area Pengendalian Emisi SO_x pada Juli 2005.

Lampiran VI melarang emisi yang disengaja dari bahan perusak ozon, yang mencakup halon dan klorofluorokarbon (CFC). Instalasi baru dengan kandungan zat perusak ozon dilarang di semua kapal. Namun demikian, instalasi baru yang mengandung hidro-klorofluorokarbon (HCFC) diizinkan hingga 1 Januari 2020.

Lampiran VI juga menetapkan batasan emisi nitrogen oksida (NO_x) dari mesin diesel. Kode Teknis NO_x wajib, yang menentukan bagaimana hal ini harus dilakukan, diadopsi oleh Konferensi di bawah sampul Resolusi 2. Lampiran ini juga melarang pembakaran di atas kapal produk tertentu, seperti bahan kemasan yang terkontaminasi dan bifenil poliklorinasi.

Dokumen Protokol 1997 Marpol terdiri dari tiga bab sebagai berikut.

- 1) BAB I UMUM: Berisikan empat peraturan yang menjelaskan penerapan aturan ini, definisi yang terkait, pengecualian pada aturan ini dan persamaan;
- 2) BAB II Survei Sertifikasi dan Cara-Cara Pengawasan:
 - a) Peraturan 5: Berisikan aturan mengenai jenis survei yang dilakukan, waktu pelaksanaan survei, dan aturan-aturan teknis terkait survei
 - b) Bukti pelaksanaan survei dengan dikeluarkannya sertifikat yang aturan terkaitnya diatur pada peraturan 6-9
 - c) Pengawasan dan pendeteksian pelanggaran diatur dalam peraturan 10 dan 11
- 3) BAB III PERSYARATAN-PERSYARATAN TERHADAP PENGAWASAN EMISI DARI KAPAL:
 - a) Peraturan 12 Bahan-Bahan Perusak Ozon
 - b) Peraturan 13 Nitrogen Oksida (NO_x): Pemberlakuan, Perubahan Besar, Tier I, Tier II, Tier III, Kawasan Pengawasan Emisi, Mesin Diesel Laut yang Dipasang Pada Suatu Kapal yang Dibangun Sebelum 1 Januari 2000, Sertifikasi, Tinjauan
 - c) Peraturan 14 Sulfur Oksida (Sox) dan Bahan Tertentu: Persyaratan umum, Persyaratan Pada Daerah Kontrol Emisi, Ketentuan Tinjauan

- d) Peraturan 15 Senyawa Organik yang Mudah Menguap (VOC)
- e) Peraturan 16 Pembakaran di atas kapal
- f) Peraturan 17 Fasilitas Penampungan
- g) Peraturan 18 Ketersediaan dan Kualitas Bahan Bakar Minyak:
Ketersediaan Bahan Bakar Minyak dan Kualitas Bahan Bakar Minyak.

Untuk mencegah pencemaran lingkungan yang berasal dari pengoperasian kapal, baik yang berbendera Indonesia maupun berbendera asing, Pemerintah Indonesia perlu mengesahkan Lampiran III, Lampiran IV, Lampiran V, dan Lampiran VI dari *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as Modified by the Protocol of 1978 Relating Thereto*. Komitmen ini selanjutnya dituangkan pada Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2012.

E. Model Evaluasi Kebijakan yang Dipilih

a. Evaluasi CIPP

Evaluasi penerapan IMO Konvensi (III-Code) untuk mengantisipasi kesiapan Indonesia menghadapi mandatory IMO Member State Audit Scheme (IMSAS) akan menggunakan model evaluasi CIPP (*Context, Input, Process, dan Product*). Model ini termasuk model yang paling terkenal dari Stufflebeam & Shinkfield dengan langkah-langkah sebagai berikut.¹¹⁹

1. Context Evaluation atau suasana dan keadaan

Langkah ini dilakukan untuk menetapkan keadaan dan kondisi yang ada, mengidentifikasi target populasi, menilai kebutuhan, masalah-masalah yang dihadapi, aset dan peluang-peluang untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan, menetapkan tujuan program yang cukup responsif terhadap kebutuhan, membantu pembuat keputusan menetapkan tujuan serta prioritas dan membantu pihak yang berkepentingan untuk menilai tujuan, prioritas dan akibat-akibat yang akan timbul.

¹¹⁹ Stufflebeam dan Shinkfield, *op. cit.*, h. 325

Evaluasi ini menggunakan metode sistem analisis, survey, *document review*, analisis data sekunder, *hearing*, wawancara, tes diagnostik dan teknik Delphi, dan juga menghimpun persepsi, partisipasi dan akseptabilitas masyarakat/*stakeholder* secara online.

2. Input Evaluations atau masukan

Di dalam langkah ini dilakukan upaya untuk menilai pendekatan alternatif, memperhitungkan rencana tindakan, rencana penempatan staf, dana untuk kelayakan aktivitas mereka efektifitas biaya yang potensial untuk mendapatkan kebutuhan dan pencapaian tujuan. Pembuat keputusan menggunakan evaluasi pemakaian dan masukan ini untuk memilih rencana-rencana yang ada, menyiapkan rencana biaya, mengalokasikan sumber-sumber daya, mengangkat staf, merencanakan kerja, dan juga membantu pihak lain menilai dan menetapkan rencana upaya dan biaya yang dibutuhkan.

Metode yang dipakai ialah menginventarisasi dan menganalisis sumber daya manusia dan material yang tersedia, strategi solusi, desain prosedur untuk kesesuaian, biaya, ekonomi dan kelayakan. Kegiatan-kegiatan yang dilakukan ialah mencari literatur, mengunjungi program diklat kemaritiman dan kunjungan kapal.

3. Process Evaluation atau pelaksanaan

Langkah ini dilakukan untuk menilai implementasi rencana guna membantu pelaksana melaksanakan tugas-tugas dan kelompok yang lebih besar dan berkepentingan sehingga pelaksanaan program dapat dinilai dan diperhitungkan risiko-risiko yang akan timbul di dalamnya. Pada langkah ini kita juga akan mengidentifikasi atau memprediksi kesalahan dalam desain prosedur atau pelaksanaannya, mempersiapkan informasi untuk keputusan pendahuluan dari program, mencatat dan menilai kejadian dan aktivitas prosedural.

Metode yang digunakan ialah memonitor hambatan prosedural potensial terhadap kegiatan dan tetap bertahan terhadap sesuatu yang tidak diantisipasi, mendapatkan informasi khusus untuk keputusan program, menggambarkan proses aktual dan selalu berinteraksi dengan dan observasi aktivitas *stakeholder* lainnya melalui wawancara dan berdasarkan persepsi, partisipasi dan akseptabilitas masyarakat secara online.

4. Product Evaluation

Langkah ini dilakukan untuk mengidentifikasi dan menilai akibat yang diinginkan dan yang tidak diinginkan baik jangka pendek maupun jangka panjang, membantu seorang pekerja tetap fokus pada kepentingan perusahaan untuk mencapai hasil yang bermanfaat, membantu kelompok pihak berkepentingan yang lebih besar untuk mengukur kemampuan mencapai target baik *stakeholder* maupun pengguna jasa (publik).

Dalam evaluasi jangka panjang, komponen evaluasi hasil dapat dibagi menjadi penilaian terhadap akibat, efektifitas, keberlanjutan dan kemampuan untuk dilaksanakan serta kepuasan bagi pengguna jasa transportasi laut. Tujuan lainnya ialah mengumpulkan gambaran dan penilaian akibat program dan mengaitkannya dengan tujuan dan situasi yang ada, input dan informasi pelaksanaan serta menginterpretasikan nilai, manfaat (kemaslahatan), keberartian dan ketulusan.

Model CIPP merupakan alat heuristik yang berguna dan sederhana dalam membantu evaluator menghasilkan pertanyaan berpotensi yang penting untuk dibahas dalam sebuah model evaluasi cepat terkoordinasi. Pada masing-masing jenis evaluasi (konteks, input, proses, dan produk), evaluator dapat mengidentifikasi sejumlah pertanyaan tentang bagaimana melakukan sesuatu. Model dan pertanyaan-pertanyaan ini juga membuat evaluasi menjadi lebih mudah untuk menjelaskan kepada publik.

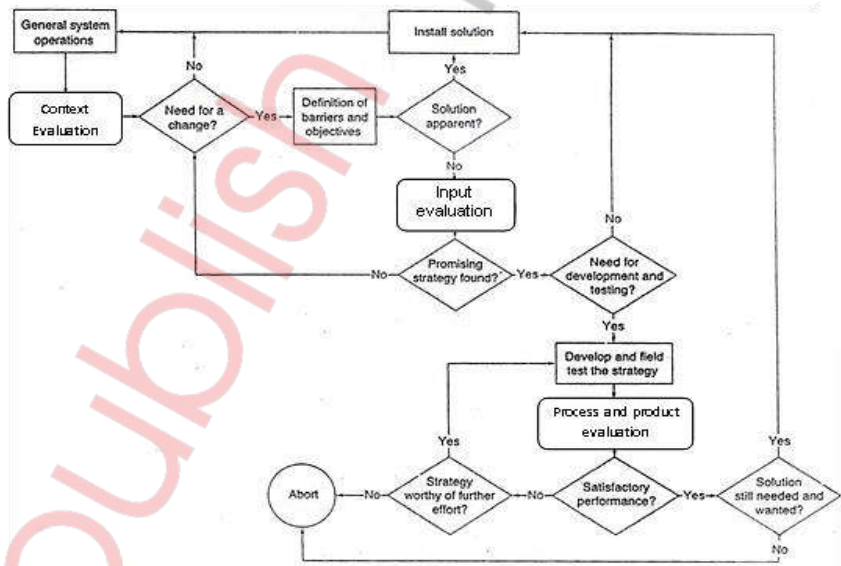
Model CIPP konsisten untuk menempatkan prioritas pada pengarahannya perencanaan dan implementasi terhadap usaha-usaha pengembangan. Model ini didasarkan pada prinsip belajar sambil melakukan dan usaha-usaha yang dilakukan guna mengidentifikasi dan mengoreksi kesalahan-kesalahan yang dibuat dalam melaksanakan evaluasi.

Model CIPP mencerminkan orientasi objektivitas (*objective oriented*). Evaluasi ini teguh pada prinsip-prinsip etis, antara lain:

- a) berusaha untuk mengendalikan bias, prasangka, dan konflik kepentingan dalam mencari penentuan kepastian dan layak;
- b) menjalankan dan membenarkan yang sesuai dan (bila ada) menerbitkan standar manfaat, memperoleh dan memvalidasi hasil dari berbagai sumber;
- c) pencarian untuk jawaban terbaik, meskipun mereka mungkin sulit atau hampir mustahil untuk menemukan;
- d) ditetapkan dan membenarkan kesimpulan terbaik berisikan nilai;
- e) laporan hasil jujur, adil, dan sebagai pengetahuan bagi khalayak;
- f) subjek proses evaluasi dan temuan untuk penilaian independen terhadap standar bidang evaluasi serta diperlukan untuk penyelidikan masa depan agar diperoleh wawasan lebih untuk pertanyaan evaluatif yang bersangkutan.

Pada dasarnya, evaluasi objektif dimaksudkan, dari waktu ke waktu untuk mengarahkan pada kesimpulan yang benar menggunakan preferensi dan sudut pandang sehingga evaluasi objektif menjadi kokoh. Evaluasi ini dilakukan dengan prinsip masyarakat terbuka akan kesepakatan kriteria yang layak, serta melibatkan pemangku kepentingan sesuai standar profesional dalam bidang evaluasi. Selain itu, evaluator yang berbeda harus sampai pada kesimpulan dasar yang setara.

Stufflebeam menyatakan sebagai berikut: "CIPP evaluations; delineates context evaluation, input, process, and product evaluations." Evaluasi model CIPP melukiskan konteks evaluasi, input, process dan produk evaluasi. Secara kontekstual, evaluasi dilakukan untuk menilai kebutuhan, permasalahan serta kesempatan sesuai dengan situasi yang ada. Kebutuhan-kebutuhan ini mencakup pencapaian tujuan, prioritas dan penilaian signifikan mengenai hasil (outcomes). Untuk mencapai tujuan ini, diperlukan masukan (input) yakni penilaian mengenai pendekatan-pendekatan alternatif yang dapat digunakan untuk pemenuhan dengan cara perencanaan program dan pengalokasian sumber-sumber. Dalam hal ini, proses di dalam evaluasi berperan untuk menilai implementasi perencanaan agar sampai ke kegiatan-kegiatan, untuk kemudian menjelaskan hasil yang dicapai. Peran CIPP Model dalam pengaruhnya terhadap peningkatan sistem tertuang pada gambar 2.2. berikut.



Gambar 2.2 Fungsi Evaluasi Dalam Mempengaruhi Peningkatan Sistem

Model CIPP digunakan untuk menentukan atau mempertahankan suatu program dengan tujuan-tujuan yang dapat diukur. Metode ini juga memiliki berkaitan dengan pembuatan keputusan dalam perubahan proses di tiap-tiap tahapannya, sebagaimana pada tabel 2.3. berikut.

Tabel 2.3 hubungan untuk membuat keputusan dalam perubahan proses di tiap-tiap tahapan

Tipe-tipe evaluasi	Evaluasi konteks	Evaluasi input	Evaluasi proses	Evaluasi produk
Objective	Untuk menentukan konteks lembaga institusional, dalam mengidentifikasi populasi target dan sebagai negara yang memiliki kebutuhan untuk mengidentifikasi hubungan untuk kebutuhan, untuk mendiagnosis masalah dan mengidentifikasi kebutuhan, untuk menilai apakah tujuan yang diusulkan adalah kompetensi menciptakan kerja sama responsif	Untuk mengidentifikasi negara sebagai suatu sistem yang memiliki kapabilitas, strategi program alternatif, desain prosedural untuk menerapkan strategi untuk dasar awal untuk jadwal kegiatan	Untuk mengidentifikasi atau prediksi dalam proses defects dalam desain prosedural atau pelaksanaannya, untuk memberikan informasi untuk keputusan program, merekam dan menilai peristiwa prosedural dan kegiatan	Untuk mengumpulkan deskripsi dan penilaian hasil dan untuk menghubungi kannya dengan objektivitas dan kondisi masukan, teks, dan memproses informasi, dan menafsirkan nilai menghasilkan prestasi

Tipe-tipe evaluasi	Evaluasi konteks	Evaluasi input	Evaluasi proses	Evaluasi produk
	terhadap kebutuhan yang dinilai			
Metode	Dengan menggunakan metode seperti analisis sistem, survei, <i>review</i> dokumen dengar pendapat, pandangan antar tes diagnostik, dan teknik Delphi	Dengan inventarisasi dan menganalisis manusia dan sumber daya materi, strategi solusi dan prosedural desain untuk relevansi, kelayakan dan ekonomi, dan dengan menggunakan seperti pencarian literatur, kunjungan ke mantan emply program, tim advokat, dan uji coba percontohan	Dengan memonitor hambatan potensial aktivitas yang prosedural dan waspada tersisa untuk hal yang tak terduga, dengan mendapatkan informasi yang ditentukan untuk diprogram dengan menggambarkan proses yang sebenarnya, dan dengan terus berinteraksi dan mengamati kegiatan-kegiatan proyek staf	Dengan mengidentifikasi pelaksanaan operasional-nya dan mengukur hasil kriteria, dengan mengumpulkan informasi hasil penilaian dari para <i>stakeholder</i> , dan dengan melakukan analisis kualitatif dan kuantitatif
Hubungan untuk pengambilan keputusan di dalam melakukan perubahan proses	Untuk menentukan pengaturan untuk dilayani, tujuan yang terkait dengan kebutuhan rapat atau menggunakan kemampuan, dan objektif keadaan terkait dengan pemecahan	Untuk memilih sumber dukungan, strategi solusi, dan prosedur desain yaitu untuk penataan kegiatan dan perubahan untuk memberikan dasar untuk menilai	Untuk melaksanakan dan menyempurnakan desain program dan prosedur yaitu untuk mempengaruhi proses kontrol dan menyiapkan proses konseptual untuk digunakan dalam	Untuk memutuskan apakah sebuah kondisi dapat diteruskan atau dihentikan, memodifikasi atau memfokuskan kembali aktivitas perubahan, dan menyajikan catatan yang jelas tentang efek (kecenderungan)

Tipe-tipe evaluasi	Evaluasi konteks	Evaluasi input	Evaluasi proses	Evaluasi produk
	masalah, yaitu untuk perencanaan diperlukan perubahan-perubahan dan untuk memberikan dasar untuk menilai hasil	pelaksanaan	menafsirkan hasil	positif dan negatif

Berdasarkan pertimbangan tdi atas, metode evaluasi kebijakan CIPP (Context, Input, Process dan Product) akan diterapkan di sini karena sangat cocok untuk mengevaluasi penerapan IMO Konvensi (III-Code) dengan karakteristik yang dievaluasi sebagai berikut.

Tabel 2.4 Karakteristik yang dievaluasi

Metode	Tahapan	Komponen Evaluasi
C	<i>Context</i>	Latar kebutuhan penerapan IMO Konvensi
I	<i>Input</i>	Perencanaan penerapan IMO Konvensi (III-Code)
P	<i>Process</i>	Implementasi penerapan IMO Konvensi (III-Code)
P	<i>Product</i>	Hasil dan dampak hasil penerapan IMO Konvensi (III-Code)

b. Evaluasi Metode Wellbeing (Online)

Tujuan-tujuan evaluasi yang sudah didefinisikan dan juga model pengukuran “Indeks Penerapan IMO Konvensi (IPIK) (III-Code)” yang sederhana, mudah dipahami oleh masyarakat atau *stakeholders*, dapat dipenuhi menggunakan kerangka dasar pemikiran model indeks kemaslahatan publik (IKP). Indeks kemaslahatan publik merupakan ukuran kebajikan/kemaslahatan suatu objek kajian untuk dan oleh masyarakat. Dalam teknis pengukurannya, objek kajian terdiri dari banyak atau beberapa sub-objek atau variabel (unsur, dimensi komponen), yang mempunyai tendensi positif atau sudut pandang nilai positif, ukuran kebajikan.

Kerangka dasar atas pemikiran dan pengukuran indeks kemaslahatan publik merupakan hasil analisis dan sintesis dari beberapa tahapan/proses, cara atau metode yang dikenal dengan *wellbeing methodology* (WM). Pada prinsipnya, WM secara orisinalitas menggunakan acuan epistemologi Islam. Esensi atas WM pertama kali diintroduksi oleh Prof. Masudul Alam Choudhury¹²⁰, (2013) dalam bentuk konsep dan metodologi Tawhidi String Relation (TSR). Suradi dan M. Zuhilmi¹²¹ (2015) telah mengembangkan konsep TSR menjadi semacam metodologi dengan pendekatan kemaslahatan umat secara empiris. WM memiliki kesesuaian untuk diimplementasikan sebagai Riset Publik, dalam studi akademis serta studi riil di lapangan secara empiris.

1. Premis Dasar *Wellbeing Methodology* (WM)

Premis di dasar digunakan sebagai suatu acuan dalam mendapatkan kebenaran. WM mengadopsi beberapa premis, suatu kaidah umum yang tingkat kebenarannya sudah diakui dan dipahami oleh masyarakat, dan tidak diragukan lagi. Ada 3 premis utama dalam WM antara lain:

a) Premis 1#: *Complexity and Endogeneity*

Premis ini diidentifikasi secara umum, bahwa dalam sebuah sistem (diilustrasikan sebagai objek kajian), selalu terdiri dari banyak sekali sub-sistem (atau variabel). Di bidang ilmu manajemen sering disebut sebagai *critical success factors* (CSF). Dalam WM, variabel yang dipilih dan ditetapkan harus merupakan mempunyai esensi kebajikan atau kemanfaatan pada objek kajian. Dengan kata lain, variabel adalah unsur kebajikan dari objek kajian. Pola interaksi dan hubungan variabel-variabel dalam sistem, memiliki bentuk interaksi atau pola hubungan *reciprocal causality-multipolar* antar variabel ke

¹²⁰ Choudhury, M. A. (2013). Hand book of tawhidi methodology: economic, finance, society and science. Trisakti University Press, Jakarta

¹²¹ Suriadi, J.,Zuhilmi,H.,(2015). Pengantar Metodologi Islam: merintis jalan menuju social wellbeing. BornWins. Jakasampurna, Bekasi 17145

segala arah, atau konfigurasi yang terbentuk “sangat kompleks”. Dengan peranan setiap variabel bersifat “endogenous” (secara organik mempunyai pengaruh dalam sistem). Premis ini lebih rinci dijabarkan menjadi beberapa hal penting sebagai berikut.

- (1) Dalam WM, dengan objek kajian pengukuran Indeks Kemaslahatan Publik (IKP) yang dalam hal ini adalah Indeks Penerapan IMO Konvensi (III-Code) (IPIK), merupakan suatu sistem yang terdiri dari banyak sekali sub-sistem (variabel). Maksud dan tujuan dari penggunaan WM, bukan sekedar mencari korelasi antar variabel, melainkan juga ukuran “kemaslahatan atau kemanfaatan sistem” melalui pengukuran semua elemen atau unsur atau variabel yang ada.
- (2) Bila objek kajian sebagai sistem diberi notasi (S), dengan variabel dalam objek kajian diberi notasi (Xi), maka pola hubungan matematis yang terjadi adalah persamaan simultan (semua kemungkinan secara serentak) sebagai berikut.
 - (a). Draft formula secara teori $S=f(X_i)$ atau fungsi persamaan matematis.
 - (b). $X_1=f(X_2, X_3, X_4, X_5, \dots, X_n)$ **
 - (c). $X_2=f(X_1, X_3, X_4, X_5, \dots, X_n)$
 - (d). $X_3=f(X_1, X_2, X_4, X_5, \dots, X_n)$
 - (e). $X_4=f(X_1, X_2, X_3, X_5, \dots, X_n)$ dan seterusnya hingga
 - (f). $X_n=f(X_1, X_2, X_3, X_4, \dots, X_{n-1})$

Dibaca (**): Variabel X_1 merupakan fungsi dari variabel X_2, X_3, X_4 dan seterusnya,

- (3) Variabel (Xi) secara bersama sama, dalam sistem (S) itu memiliki pola hubungan yang sangat kompleks yang mana hampir tidak mungkin dimodelkan dalam rumus atau formula baku secara matematis. Modelnya masih dalam bentuk fungsi umum atau estimasi kerangka model, dan

- selalu diasumsikan variabel bebasnya (*independent variables*) bergerak dinamis.
- (4) Setiap variabel (X_i) memiliki posisi, peranan dan kedudukan yang sama, sebagai *dependent variable*, atau fokus konsiderasi. Konsekuensinya akan membentuk banyak sekali persamaan dalam waktu yang bersamaan (persamaan simultan).
 - (5) Setiap variabel (X_i) bersifat “*endogenous*” (berperan penting/signifikan dalam sistem). Konsekuensi logisnya ialah tidak bisa dihapus/direduksi atau disubstitusi/digantikan.
 - (6) Secara umum Premis 1# *Complexity and Endogeneity* menjelaskan pola hubungan antar personal dalam masyarakat (sosial), dengan pola yang sangat kompleks, saling terkait, saling pengaruh memengaruhi secara timbal balik ke segala arah (*reciprocal causality-multipolar*) dan saling mempengaruhi satu sama lain secara erat. *Closed link relation*.
 - (7) Sangat sulit (hampir tidak mungkin) merumuskan model menjadi persamaan matematis yang baku, mengingat banyaknya alternatif atau kemungkinan. Penetapan formula matematis baku dalam ilmu sosial dianggap Ahli Ekonomi dan Matematika sebagai sesuatu yang “*too nice to see*” (Orrell D)¹²².
 - (8) Persamaan simultan, dengan banyak alternatif, tidak fokus pada objek kajian.
 - (9) Tidak ada cara untuk mencari formula titik optimum. Yang paling mungkin ialah *plotting* dan pemetaan secara simulasi, dengan frekuensi tertentu untuk memperoleh suatu posisi yang terbaik (*the best possible*).

¹²² Orrell, D., “*Economyths: how the science of complex system is transforming economic thought*” Icon Books Ltd. Omnibus bussines centre, London, 2012.

Secara umum, penjelasan tentang premis 1#: Complexity and endogeneity merupakan suatu pemahaman di mana satu objek kajian (permasalahan penelitian), harus selalu dipandang sebagai sistem (banyak sub-objek) dengan pola hubungan yang kompleks, saling tergantung satu sama lainnya (reciprocal causality), dan bergerak secara dinamis. Esensinya ada pada cara memandang permasalahan yang harus selalu komprehensif, karena selalu terkait dengan objek lainnya. Pilihan dan penetapan jumlah variabel (biasanya 4 sampai 7 variabel) tertentu atas sub-objek (variabel), menunjukkan adanya keterbatasan kemampuan dan sumber daya untuk menjabarkan ukuran sempurna dan mengambil toleransi tertentu dalam mengilustrasikan ukuran. Dengan asumsi dasar, bahwa ukuran tersebut masih relevan dan mempengaruhi secara signifikan terhadap objek kajian.

Dengan bahasa awam, masyarakat dapat mengerti dan memahami atas apa yang dikonfigurasi dalam angka-angka pengukuran. Lebih jauh ukuran itu memungkinkan untuk diterapkan sebagai variabel atas objek ilmu sosial yang belum tentu ada preferensinya.

2. Premis 2#: *Participatory Among Agent* (PAA)

Premis 2#: *Participatory among agents* (PAA), merupakan suatu susunan atau konfigurasi pola hubungan antar variabel menggunakan model statistik. PAA merupakan rekayasa model matematis. Model persamaan yang sangat kompleks dan rumit, dalam ilmu sosial, dapat disederhanakan menjadi persamaan yang sederhana, mudah dipahami, dan mampu mengakomodasi peranan setiap variabel. Tujuan utamanya ialah bagaimana model persamaan ini sederhana sehingga mudah dimengerti oleh masyarakat.

a) PAA pada intinya merupakan konversi formula matematis yang rumit menjadi model matematika empiris yang sederhana.

- b) Penyelesaian atas persamaan kompleks telah banyak dilakukan oleh para ahli statistik, dengan berbagai pertimbangan dan pendekatan empiris. Salah satunya ialah dengan metode *Vector Error Correction Model* (VECM) dan modul *Forecast Error Variance Decomposition* (FEVD), sesuai dengan kondisi yang kompleks, dan fungsi waktu observasi sehingga diperoleh model dasar sebagai berikut.

$$(\Delta X_1)_t = (k_{1,1}X_1 + k_{2,1}X_2 + k_{3,1}X_3 + k_{4,1}X_4 + k_{5,1}X_5 + \dots + k_{n,1}X_n)_{t-1}$$

$$\Delta X_2 = k_{1,2}X_1 + k_{2,2}X_2 + k_{3,2}X_3 + k_{4,2}X_4 + k_{5,2}X_5 + \dots + k_{n,2}X_n$$

$$\Delta X_3 = k_{1,3}X_1 + k_{2,3}X_2 + k_{3,3}X_3 + k_{4,3}X_4 + k_{5,3}X_5 + \dots + k_{n,3}X_n$$

$$\Delta X_4 = k_{1,4}X_1 + k_{2,4}X_2 + k_{3,4}X_3 + k_{4,4}X_4 + k_{5,4}X_5 + \dots + k_{n,4}X_n$$

$$\Delta X_5 = k_{1,5}X_1 + k_{2,5}X_2 + k_{3,5}X_3 + k_{4,5}X_4 + k_{5,5}X_5 + \dots + k_{n,5}X_n: \text{ dan selanjutnya hingga}$$

$$\Delta X_n = k_{1,n}X_1 + k_{2,n}X_2 + k_{3,n}X_3 + k_{4,n}X_4 + k_{5,n}X_5 + \dots + k_{n,n}X_n$$

Δx_i adalah delta, *variance*, selisih/perubahan dari nilai standard, waktu (t).

Nilai k_i , adalah tingkat partisipasi (bukan koefisien);
 $\sum(k_i) = 100\%$

Bentuk persamaan masih dalam persamaan simultan.

- c) Model persamaan melibatkan semua variabel (X_i); bersifat *endogenous*.
- d) Merepresentasikan kondisi yang sangat kompleks, berupa model persamaan yang sederhana dan mudah dipahami atau awamnya “bisa dihitung dengan menggunakan kalkulator tukang sayur”.
- e) Secara empiris, persamaan di atas sudah eksis dan banyak diterjemahkan dalam berbagai perhitungan “Indeks Komposit” untuk mengukur dengan model dan cara sederhana.
- f) Rumus sederhana secara empiris menjadi
- $$Y = k_1 \cdot X_1 + k_2 \cdot X_2 + k_3 \cdot X_3 + \dots + k_n \cdot X_n.$$

Y =nilai indeks; k =bobot variabel; $X=X_i$ atau nilai/score pada variabel.

Cara penetapan nilai/score X_i ada semacam prosedur (SOP) tersendiri

Hal terpenting lainnya ialah pemilihan dan penetapan variabel (X_i), menetapkan bobot (k_i), mendapatkan data realisasi dan target; cara penetapan skor; validasi sumberdata

- g) Penerapan variabel (X_i), bobot (k_i), “**scoring**” telah dan akan terus menjadi diskursus yang dinamis. Setiap bergerak memungkinkan untuk dilakukan *adjustment* atau revisi sesuai tuntutan *stakeholders* dalam kondisi sosial yang dinamis
- h) Masih belum menemukan “ukuran kemaslahatan”
- i) Hasil PAA di atas masih belum ada unsur penilaian atas bagian dari “ilmu Allah”, (spiritual, moral, etika, intangible, kebajikan, kemaslahatan).

Secara prinsipil, premis 2# PAA berusaha menyelesaikan masalah matematik yang sangat sulit menjadi model yang sederhana. Dengan berbagai asumsi dasar dan penetapan kondisi tertentu, digunakan software statistik tertentu agar didapatkan model yang sangat sederhana dan menggambarkan peranan dan partisipasi setiap variabel.

Di samping itu, secara empiris model atau rumus yang didapatkan merupakan semacam rumus baku dalam penetapan Indeks Komposit. Esensinya ada pada jumlah tertentu dari berbagai unsur variabel di dalamnya, dan 2 komponen utama setiap variabel yaitu bobot dan nilai variabel. PAA juga sangat dikenal masyarakat dalam penetapan ranking suatu kegiatan, apapun dan di mana saja.

3. Premise 3#: *Wellbeing Function*

Pada tahapan ini, pencarian kebenaran atas semua ilmu atau usaha rasionalitas manusia (X) harus dilakukan induksi agar selalu melekat dimensi bagian ilmu Allah (θ). Rasionalitas dan ilahiyah

melekat sehingga menjadi satu kesatuan (*embeddedness*) yang tak terpisahkan.

- a) *Wellbeing function* mendefinisikan bahwa ukuran kemaslahatan mempunyai dimensi dunia (rasionalitas, materi, *tangible*) dan akhirat (spiritualitas, moral dan etika, *intangibile*) dalam satu kesatuan (*unified*). Diproksi dalam ukuran berorientasi pada rasionalitas ummat dan unsur ilahiyah (kontekstual dan tekstual). Pada objek kajian suatu institusi, ukuran kemaslahatan ditransformasi ke dalam ukuran kebajikan, kemanfaatan atau kemaslahatan institusi tersebut kepada masyarakat.
- b) Kemaslahatan (kebajikan atau kemanfaatan) terhadap seluruh umat selalu diposisikan sebagai *dependent variable*, atau selalu menjadi fokus objek kajian.
- c) Setiap variabel mempunyai dimensi rasionalitas (X_i) dan dimensi kebajikan (θ), atau semacam *intangibile*; proses *embedded* nya adalah sebagai berikut:

$X_i + \theta \rightarrow X_i(\theta)$ bila pada variabel yang berdiri sendiri

$f(X_i) + \theta \rightarrow f(X_i(\theta), \theta)$

$f(X_i(\theta), \theta) = f(X_1(\theta), X_2(\theta), X_3(\theta), X_4(\theta), X_5(\theta) \dots X_n(\theta), \theta)$

Dengan proses statistik VECM dan FEVD akan menghasilkan model persamaan:

$$\Delta X_1(\theta) = k_{1.1}X_1(\theta) + k_{2.1}X_2(\theta) + k_{3.1}X_3(\theta) + k_{4.1}X_4(\theta) + k_{5.1}X_5(\theta) + \dots + k_{n.1}X_n(\theta) + k_{0.1}(\theta)$$

$$\Delta X_2(\theta) = k_{1.2}X_1(\theta) + k_{2.2}X_2(\theta) + k_{3.2}X_3(\theta) + k_{4.2}X_4(\theta) + k_{5.2}X_5(\theta) + \dots + k_{n.2}X_n(\theta) + k_{0.2}(\theta)$$

$$\Delta X_3(\theta) = k_{1.3}X_1(\theta) + k_{2.3}X_2(\theta) + k_{3.3}X_3(\theta) + k_{4.3}X_4(\theta) + k_{5.3}X_5(\theta) + \dots + k_{n.3}X_n(\theta) + k_{0.3}(\theta)$$

$$\Delta X_4(\theta) = k_{1.4}X_1(\theta) + k_{2.4}X_2(\theta) + k_{3.4}X_3(\theta) + k_{4.4}X_4(\theta) + k_{5.4}X_5(\theta) + \dots + k_{n.4}X_n(\theta) + k_{0.4}(\theta)$$

$$\Delta X_5(\theta) = k_{1.5}X_1(\theta) + k_{2.5}X_2(\theta) + k_{3.5}X_3(\theta) + k_{4.5}X_4(\theta) + k_{5.5}X_5(\theta) + \dots + k_{n.5}X_n(\theta) + k_{0.5}(\theta)$$

$$\Delta X_n(\theta) = k_1 \cdot 6X_1 | (\theta) + k_2 \cdot 6X_2 | (\theta) + k_3 \cdot 6X_3 | (\theta) + k_4 \cdot 6X_4 | (\theta) + k_5 \cdot 6X_5 | (\theta) + \dots + k_n \cdot 6X_n | (\theta) + k_o \cdot 6 | (\theta)$$

$$\Delta(\theta) = k_1 \cdot nX_1 | (\theta) + k_2 \cdot nX_2 | (\theta) + k_3 \cdot nX_3 | (\theta) + k_4 \cdot nX_4 | (\theta) + k_5 \cdot nX_5 | (\theta) + \dots + k_n \cdot nX_n | (\theta) + k_o \cdot n | (\theta)$$

Setelah itu dipilih satu persamaan yang *dependent variable*-nya mempunyai cakupan yang paling luas, dan menjadi fokus perhatian. Persamaan dengan *dependent variabel*, $\Delta(\theta)$ dipilih dengan rumus umum yang dapat disederhanakan menjadi:

$$W(\theta) = k_1 \cdot X_1 | (\theta) + k_2 \cdot X_2 | (\theta) + k_3 \cdot X_3 | (\theta) + \dots + k_n \cdot X_n | (\theta).$$

$W(\theta)$ = Ukuran kemaslahatan sistem; $X_i |$ = nilai pencapaian dimensi rasional;

(θ) = nilai pencapaian dimensi ilahiyah (moral dan etika);

k_i = bobot variabel.

k_o , adalah bagian yang tak bisa dijelaskan dengan variabel yang ada. Singkatnya, tidak ada ilmu yang sempurna yang dimiliki oleh manusia.

Berdasarkan rumusan konfigurasi model hasil akhir Premis 3# tersebut di atas, maka dapat diinterpretasikan, bahwa $W(\theta)$ merupakan ukuran kemaslahatan sistem yang kemudian diidentifikasi sebagai Indeks Kemaslahatan Publik (IKP). Semua komponen di dalam pengukuran adalah variabel objek kajian. IKP adalah jumlah agregat atas penilaian variabel yang mana berupa angka numerik yang tidak punya satuan.

IKP secara umum merupakan indeks komposit di mana variabel adalah agregat utamanya. Detail cara pengukuran bagian dari variabel menjadi sangat penting yang mana dapat diilustrasikan sebagai berikut:

- (1) Nilai (k_i), adalah nilai bobot pada masing-masing variabel. Nilai (k_i) ditetapkan dalam keputusan EGD online sebagai kesepakatan bersama dari para Tim Ahli yang terlibat. Konsekuensi logis dalam pengukuran menunjukkan, bahwa $\sum(k_i) = 100\%$.

- (2) Nilai pencapaian rasional (X_i) diperoleh dengan cara menjabarkan terlebih dahulu beberapa *key performance indicator* (KPI). Setelah itu masing-masing indikator dicari berapa nilai pencapaiannya (X_p) dan berapa nilai target (X_t) dan dinilai secara proporsional berdasarkan SOP tertentu. Rangkuman dari semua penilaian tersebut di atas akan menjadi nilai pencapaian rasional (X_i).
- (3) Nilai pencapaian ilahiyah (θ), diinterpretasikan dalam bentuk ukuran “moralitas, etika dan nilai-nilai sosial” atas variabel, dan dilakukan dengan instrumen Persepsi, Partisipasi dan Akseptabilitas (PPA) masyarakat. Pengukuran PPA dilakukan menggunakan skala numerik dengan rentang skala 1 (satu) sampai dengan 9 (sembilan). Nilai ($X_i(\theta)$) sebagai nilai pengukuran variabel secara keseluruhan.
- (4) Pada kondisi umum (kenyataan di lapangan), nilai pencapaian dimensi rasional (X_i) jarang sekali atau tidak bisa dilakukan karena berbagai alasan dan kondisi yang ada. Karena itulah harus dilakukan transformasi nilai ($X_i(\theta)$) melalui:
 - (a). Penilaian persepsi masyarakat
 - (b). Penilaian partisipasi masyarakat
 - (c). Penilaian akseptabilitas masyarakat.

F. Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL)

a. Pengertian Sistem Manajemen Mutu

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), mutu merupakan (ukuran) baik buruk suatu benda, kadar, taraf, atau derajat.¹²³ Mutu (kualitas) mencakup usaha memenuhi atau melebihi harapan pelanggan yang meliputi produk, jasa, manusia, proses, dan lingkungan. Mutu merupakan kondisi yang selalu berubah.¹²⁴

¹²³ <http://kbbi.web.id>

¹²⁴ Fandy Tjiptono dan Anastasia Diana, “TQM: Total Quality Management”, (Yogyakarta, Penerbit: Andi, 2000), hal 03.

Harbunangin dan Ronitua Harahap mendefinisikan mutu sebagai keseluruhan karakteristik barang atau jasa yang menunjukkan kemampuannya dalam memuaskan kebutuhan pelanggan, baik berupa kebutuhan yang dinyatakan maupun kebutuhan yang tersirat. Kebutuhan pelanggan (penerima produk atau jasa) ini dapat meliputi aspek kinerja, kegunaan (*usability*), keandalan atau dependability—ketersediaan, reliabilitas, daya rawat, keselamatan, lingkungan, dan ekonomi.¹²⁵

Vincent Gaspersz menambahkan, bahwa kualitas/mutu merupakan segala sesuatu yang mampu memenuhi keinginan atau kebutuhan pelanggan (**meeting the needs of customers**).¹²⁶ Sementara menurut Crosby dalam buku Rudy Prihantoro menjelaskan, mutu merupakan kesesuaian terhadap persyaratan-persyaratan yang perlu dispesifikasikan secara jelas sehingga semua orang tahu apa yang diharapkannya.¹²⁷

Sejauh ini dapat kita sintesiskan, bahwa mutu adalah segala yang mampu memenuhi keinginan atau kebutuhan *stakeholder* dan pelanggan pengguna jasa transportasi laut, sehingga memberikan kelancaran tugas *stakeholder* dan kepuasan atas penggunaan suatu produk.

Sistem manajemen mutu menurut Efansyah dan Nugraha merupakan bagian dari sistem manajemen secara umum, di mana dalam fase perkembangannya dilandasi oleh munculnya inovasi pengembangan ilmu manajemen yang berkonsentrasi terhadap masalah mutu. Secara historis, perkembangan pengetahuan tentang mutu umumnya bermula dari era jaminan mutu masa sebelum masehi atau era pra masehi hingga tahun 1700 Masehi (abad pertengahan),

¹²⁵ Buntje Harbunangin & Pardamean Ronitua H, *111 Hal Penting tentang ISO 9000*, (Jakarta: PT Iron Damwin Sentosa, 1995), hal 17.

¹²⁶ Vincent Gaspersz, *Total Quality Management (TQM) untuk Praktisi Bisnis dan Industri*, (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2009), hal. 1

¹²⁷ Dr. C. Rudy Prihantoro, *Konsep Pengendalian Mutu*, (Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2012), hal. 3.

yang berlanjut hingga setelah masa revolusi industri.¹²⁸ Sistem manajemen mutu menurut Vincent Gaspersz adalah “Sekumpulan prosedur terdokumentasi dan praktik-praktik standar untuk manajemen sistem yang menjamin kesesuaian dari suatu proses dan produk (barang/jasa) terhadap kebutuhan atau persyaratan tertentu. Kebutuhan atau persyaratan itu ditentukan oleh pelanggan atau organisasi”.¹²⁹

Sistem manajemen mutu mendefinisikan bagaimana organisasi menerapkan praktik-praktik mutu secara konsisten untuk memenuhi kebutuhan pelanggan dan pasar. Ada beberapa karakteristik umum dari sistem manajemen mutu, antara lain:

- 1) Sistem manajemen mutu mencakup suatu lingkup yang luas dari aktivitas-aktivitas dalam organisasi modern. Kualitas atau mutu dapat didefinisikan melalui lima pendekatan utama:
 - a) *Transcendent Quality* adalah suatu kondisi ideal menuju keunggulan
 - b) *Product Based Quality* adalah suatu atribut produk yang memenuhi kualitas
 - c) *User Based Quality* adalah kesesuaian atau ketepatan dalam penggunaan produk (barang dan/atau jasa)
 - d) *Manufacturing Based Quality* adalah kesesuaian terhadap persyaratan-persyaratan standar, dan
 - e) *Value Based Quality* adalah derajat keunggulan pada tingkat harga yang kompetitif.
- 2) Sistem manajemen mutu berfokus pada konsistensi dari proses kerja yang meliputi beberapa tingkat dokumentasi terhadap standar-standar kerja.
- 3) Sistem manajemen mutu berlandaskan pada pencegahan kesalahan sehingga bersifat proaktif, bukan pada deteksi kesalahan yang bersifat reaktif.

¹²⁸ Efansyah, Muhammad Noor & Nugraha Agung, *Sistem manajemen mutu ISO 9001: 2015 dalam Perkembangan dan Penerapan Sistem Manajemen Mutu ISO 9001:2015*, Wana Aksara, Jakarta, 2019.

¹²⁹ Vincent Gaspersz. “*Total Quality Management*”, PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, Cet III, hal: 268.

- 4) Sistem manajemen mutu mencakup elemen-elemen seperti tujuan (*objectives*), pelanggan (*customers*), hasil-hasil (*outputs*), proses-proses (*processes*), masukan-masukan (*inputs*), pemasok (*suppliers*), dan pengukuran untuk umpan balik dan umpan maju (*measurements for feedback and feed forward*). Dalam akronim bahasa Inggris dikenal dengan SIPOCOM, *-suppliers, inputs, processes, outputs, customers, objectives, measurements*.¹³⁰

Dari definisi di atas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa sistem manajemen mutu merupakan prosedur sistematis yang dilakukan organisasi perusahaan atau lembaga pemerintahan untuk menerapkan manajemen mutu. Hal ini dilakukan untuk menjamin kesesuaian suatu produk dan organisasi atau perusahaan tersebut terhadap kebutuhan atau persyaratan yang ditentukan pelanggan atau organisasi secara konsisten.

b. Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL) Berbasis ISO 9001:2015

1. Umum

Peran organisasi ISO dalam pengembangan sistem standarisasi sudah melibatkan 30.000 lebih ahli dari 162 Negara Anggota dalam proses pekerjaan teknis untuk pengembangan standar organisasi telah menetapkan atau pernah menetapkan 2850 sub pelaksana organisasi terdiri dari komite teknis (TC), sub komite teknis (SC) dan setingkat kelompok kerja (WG). Setiap organ pelaksana teknis mengacu pada mekanisme pengembangan standar, yakni bekerja dalam periode setiap 5 Tahun sekali, untuk masa pengembangan standar baru atau periode penyempurnaan standar yang sudah ada. Tahun 2012 adalah momentum masa 25 Tahun komisi teknis ISO/TC 176 telah berperan sebagai komis kerja ISO dalam pengembangan standar ISO 9001.

¹³⁰ Vincent Gaspersz, "Total Quality Management", PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2003, hal: 268-269.

Pada bulan Mei 2012, para ahli dari kelompok kerja telah menyelesaikan proposal revisi hingga batas waktu oktober Tahun 2012. Tahap periode penyempurnaan atau revisi peningkatan (*upgrade*) sistem manajemen mutu ISO 9001:2008 berganti kepada ISO 2001 ke versi 2015. Hasil ketetapan FDIS ini selanjutnya disampaikan kepada anggota tetap ISO, untuk memperoleh suara persetujuan. Setelah final draf standar Sistem Manajemen ISO 9001:2015 memperoleh 75% persetujuan anggota, pada tanggal 23 September tahun 2015 ditetapkan standar baru Sistem Manajemen Mutu ISO 9001:2015, sebagai standar Internasional.

Penetapan standar baru Sistem Manajemen Mutu ISO versi 2015 dinyatakan sebagai hasil pengembangan standar edisi ke-4 atau dikenal dengan Sistem Manajemen Mutu ISO 9001:2015. Persyaratan sistem manajemen mutu ISO 9001:2015 terdiri dari 7 kelompok klausul dan 62 sub-klausul sebagaimana tabel 2.5 berikut.

Tabel 2.5 Daftar Klausul Persyaratan Standar Sistem Manajemen Mutu ISO 9001:2015

No. Klausul	Nama Klausul	No. Klausul	Nama Klausul
1.0	Ruang Lingkup	8.0	Operasional
1.1	Maksud dan Tujuan	8.1	Perencanaan dan pengendalian operasional
1.2	Pengecualian	8.2	Persyaratan Layanan
1.3	Penerapan	8.2.1	Komunikasi Pelanggan
1.4	Profil Organisasi	8.2.2	Penentuan Persyaratan terkait layanan
2.0	Referensi Normatif	8.2.3	Tinjauan persyaratan terkait layanan
3.0	Istilah dan Definisi	8.2.4	Perubahan Persyaratan untuk layanan
4.0	Konteks Organisasi	8.3	Desain dan Pengembangan Layanan
4.1	Organisasi dan konteksnya	8.3.1	Umum

No. Klausul	Nama Klausul	No. Klausul	Nama Klausul
4.2	Kebutuhan dan harapan pihak yang berkepentingan	8.3.2	Perencanaan desain dan pengembangan
4.3	Lingkup sistem manajemen Mutu	8.3.4	Masukan desain dan pengembangan
4.4	Sistem Manajemen Mutu dan Prosesnya	8.3.5	Pengendalian desain dan pengembangan
5.0	Kepemimpinan	8.3.6	Hasil desain dan pengembangan
5.1	Kepemimpinan dan Komitmen	8.3.7	Perubahan desain dan pengembangan
5.1.1	Umum	8.4	Pengendalian Proses, Layanan yang disediakan eksternal
5.2.2	Fokus pada Pelanggan	8.4.1	Umum
5.2	Kebijakan	8.4.2	Jenis dan jangkauan pengendalian
5.2.1	Kebijakan Mutu	8.4.3	Informasi untuk penyedia eksternal
5.2.2	Komunikasi Kebijakan Mutu	8.5	Produksi dan Penyediaan Jasa
5.3	Peran, tanggung jawab dan kewenangan organisasi	8.5.1	Pengendalian produksi dan penyediaan jasa
6.0	Perencanaan	8.5.2	Identifikasi dan mampu telusur
6.1	Tindakan untuk mengatasi risiko dan peluang	8.5.3	Barang milik pelanggan atau penyedia eksternal
6.1.1	Saat Merencanakan Sistem Manajemen Mutu	8.5.4	Pemeliharaan
6.1.2	Rencana Kerja	8.5.6	Kegiatan Pasca Pengiriman
6.2	Sasaran Mutu dan Action Plan	8.5.7	Pengendalian perubahan
6.2.1	Sasaran Mutu	8.6	Realisasi Layanan
6.2.2	Merencanakan Tindakan untuk Mencapai Sasaran	8.7	Pengendalian hasil yang tidak sesuai
6.3	Perencanaan perubahan	9.0	Evaluasi Kinerja
7.0	Pendukung	9.1	Pemantauan, pengukuran, Analisis dan Evaluasi
7.1	Sumber daya	9.1.1	Umum
7.1.1	Umum	9.1.2	Kepuasan pelanggan
7.1.2	Sumber Daya Manusia	9.1.3	Analisis dan evaluasi
7.1.3	Infrastruktur	9.2	Audit Internal
7.1.4	Lingkungan untuk proses operasional	9.3	Tinjauan Manajemen
7.1.5	Pemantauan dan pengukuran sumber daya	9.3.1	umum
7.1.6	Pengetahuan tentang organisasi	9.3.2	Masukan tinjauan manajemen

No. Klausul	Nama Klausul	No. Klausul	Nama Klausul
7.2	Kompetensi	9.3.3	Keluaran tinjauan manajemen
7.3	Kesadaran	10	Perbaikan
7.4	Komunikasi	10.1	Umum
7.5	Informasi Terdokumentasi	10.2	Ketidaksesuaian dan Tindakan koreksi
7.5.1	Umum	10.3	Peningkatan Berkesinambungan
7.5.2	Membuat dan memperbaharui		
7.5.3	Pengendalian informasi terdokumentasi		

Pendekatan manajemen dan struktur persyaratan pada standar sistem manajemen mutu ISO 9001:2015 secara umum meliputi beberapa hal sebagai berikut.

- 1) lebih menekankan pada pendekatan pengembangan sistem manajemen mutu sesuai kebutuhan spesifik di setiap bagian dalam suatu organisasi;
- 2) mempersyaratkan setiap personal untuk terlibat dan bertanggung jawab, dalam menyelaraskan faktor masalah mutu dengan strategi bisnis yang lebih luas;
- 3) mempersyaratkan berpikir berbasis risiko melalui identifikasi dan penetapan rencana pengelolaan risiko pada seluruh proses sistem manajemen, sebagai perangkat pengendalian dalam mendorong perbaikan secara berkelanjutan; dan
- 4) mendorong upaya untuk mengurangi aspek dokumentasi sebagai panduan dan bukti proses, sehingga organisasi dapat memutuskan informasi dan format yang sesuai kebutuhan dokumentasi.

2. Pendekatan PDCA

Memahami dan mengelola proses-proses yang berkaitan dengan sistem yang berkontribusi terhadap efektivitas dan efisiensi organisasi dalam meraih hasil yang diinginkan. Pendekatan ini menggerakkan organisasi untuk mengendalikan keterkaitan dan

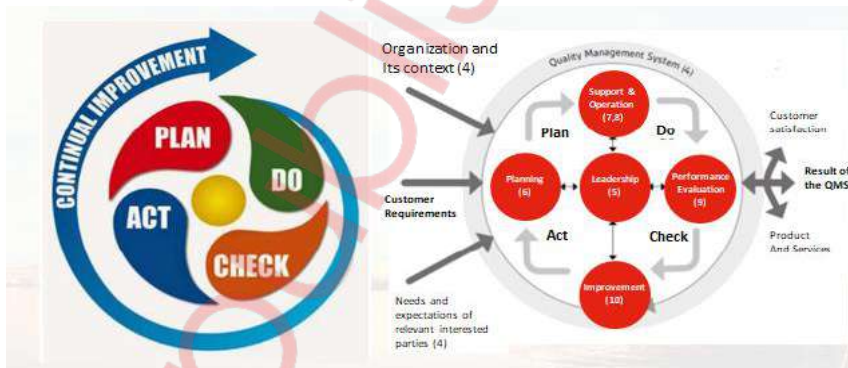
saling keterkaitan antar proses-proses dari sistem, sehingga kinerja keseluruhan organisasi dapat ditingkatkan.

Pendekatan proses melibatkan definisi sistematis dan pengelolaan dari proses-proses, dan interaksi antar proses. Pendekatan ini dilakukan untuk mencapai hasil yang diinginkan sesuai dengan kebijakan mutu dan arah strategis organisasi. Manajemen dari proses-proses dan sistem secara keseluruhan dapat dicapai menggunakan siklus PDCA yang fokus pada keseluruhan pemikiran berbasis risiko untuk mendapatkan keuntungan dari peluang yang ada dan mencegah hasil yang tidak diinginkan.

Penerapan pendekatan proses dalam sebuah sistem manajemen mutu menggerakkan beberapa hal sebagai berikut.

- a) Pemahaman dan konsisten dalam memenuhi persyaratan;
- b) Pertimbangan dari proses-proses dalam hal nilai tambah;
- c) Pencapaian kinerja proses yang efektif; dan
- d) Peningkatan dari proses-proses berdasarkan pada evaluasi data dan informasi.

Siklus PDCA dapat diaplikasikan terhadap semua proses-proses dan terhadap sistem manajemen mutu secara keseluruhan yang divisualisasikan melalui Gambar 2.3 berikut.



Gambar 2.3 Siklus PDCA

Siklus PDCA memiliki penjelasan singkat sebagai berikut:

a) Rencana

Merupakan upaya penetapan sasaran dari sistem dan proses-prosesnya, dan sumber daya yang dibutuhkan dalam rangka untuk memberikan hasil yang sesuai dengan persyaratan pelanggan dan kebijakan organisasi, serta identifikasi dan menangani risiko dan peluang;

b) Lakukan

Merupakan upaya untuk menerapkan apa yang direncanakan;

c) Periksa

Merupakan upaya untuk memantau dan (jika sesuai) mengukur proses-proses dan menghasilkan produk dan jasa terhadap kebijakan, sasaran dan persyaratan dan aktivitas yang direncanakan, dan melaporkan hasilnya;

d) Tindak lanjut

Merupakan upaya untuk mengambil tindakan untuk meningkatkan kinerja proses, yang diperlukan.

Standar Internasional ini menggerakkan organisasi untuk menggunakan pendekatan proses, menggabungkan siklus PDCA dan pemikiran berbasis risiko, serta menyelaraskan sistem manajemen mutu dengan persyaratan-persyaratan dari standar sistem manajemen lainnya. Proses pendekatan ini dapat dilihat sesuai gambar 2.4 berikut.



Gambar 2.4 Process Approach

c. Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL) Berbasis III-Code

1) Pengertian III-Code

Sesuai resolusi IMO No. A.1070 (28) tentang III-Code “**IMO Instruments Implementation Code**”, bahwa code ini diadopsi pada sidang konferensi IMO yang ke 28 dilaksanakan pada tanggal 10 Desember 2013 di London. Tujuan utama III-Code ialah meningkatkan keselamatan, keamanan maritim serta pencegahan pencemaran lingkungan di laut secara global.

III-Code secara prinsip ditetapkan untuk membantu (guidance) negara anggota dalam rangka pemberlakuan mandatory IMO Member State Audit Scheme (IMSAS) pada Tahun 2022. III-Code ini terdiri dari konvensi IMO yang disebut *mandatory instrument* antara lain SOLAS 1974, Protocol 1988; MARPOL 1973/78; STCW 1978; Load Line Convention 1966 Protokol 1988; Tonnage Measurement 1969; COLREG 1972; dan MARPOL PORT 1997.

Beberapa Code yang terdampak pada pemberlakuan III-Code sesuai resolusi IMO Resolusi A. 1121(30) tentang 2017 *Non-Exhaustive List of Obligations Under Instruments Relevant to The IMO Instruments Implementation Code (III Code)* secara ringkas dapat dilihat pada Tabel 2.6 berikut.

Tabel 2.6 2017 Non-Exhaustive List of Obligations Under Instruments Relevant to The IMO Instruments Implementation Code (III Code)

Obligations of Contracting Governments/Parties		
Source	Summary description	Comments
COLREG 72		
Art. I	General obligations	
STCW 78		
Art. I	General obligations under the Convention	
Art. IV	Communication of information	
Art. XI(1)	Promotion of technical co-operation	
Reg. I/3	Principles governing near-coastal waters	
Reg. I/5	National provisions	

Obligations of Contracting Governments/Parties		
Source	Summary description	Comments
Reg. I/6 Reg. I/7 Reg. I/8 Reg. I/9	Training and assessment Communication of information Quality standards Medical standards – Issue and registration of certificates	
SOLAS 74		
Art. I	General obligations under the Convention	SOLAS PROT 78 and SOLAS PROT 88
Art. III	Communication of information	SOLAS PROT 78 and SOLAS PROT 88
Art. V(c) Art. VII Art. XI	Carriage of persons in emergencies – reporting Special rules drawn up by agreement Denunciation	SOLAS PROT 88 (Art. VII)
Reg. I/13	Issue or endorsement of certificates by another Government	SOLAS PROT 88
Reg. I/17	Acceptance of certificates	also reg. I/19(b)
Reg. I/21(b)	Casualties – reporting	
Reg. IV/5	Provision of radiocommunication services and communication of information on such provision	
Reg. IV/5-1	Global maritime distress and safety system identities – ensuring suitable arrangements	
Reg. V/5	Meteorological services and warnings	
Reg. V/6	Ice Patrol Service	
Reg. V/10	Ships' routeing	
Reg. V/11	Ship reporting systems	
Reg. V/12	Vessel traffic services	
Reg. V/13	Establishment and operation of aids to navigation	
Reg. V/31.2	Danger messages – bring to the knowledge of those concerned and communicate to other interested Governments	
Reg. V/33.1-1	Distress situations: obligations and procedures – coordination and cooperation	
Reg. VI/1.2	Appropriate information on safe carriage of cargoes	

Obligations of Contracting Governments/Parties		
Source	Summary description	Comments
Reg. VII/2.4	Issue of instructions on emergency response, etc.	
Reg. VII/7-1	Issue of instructions on emergency response, etc.	

MARPOL

Art. 1	General obligations under the Convention	and Art. I of MARPOL PROT 78
Art. 4(2) and (4)	Violation	
Art. 5(1)	Certificates and special rules on inspection of ships – acceptance of certificates	
Art. 5(4)	Certificates and special rules on inspection of ships – no more favorable treatment	
Art. 6(1)	Detection of violations and enforcement of the Convention – co-operation	
Art. 6(3)	Detection of violations and enforcement of the Convention – furnishing evidence	
Art. 7	Undue delay to ships	
Art. 8	Reports on incidents involving harmful substances	
Art. 11	Communication of information	
Art. 12(2)	Casualties to ships – information to IMO	
Art. 17	Promotion of technical co-operation	
Annex I		
Reg. 8	Issue or endorsement of a certificate by another Government	
Reg. 15.7	Control of discharge of oil – investigations (Machinery spaces)	
Reg. 34.7	Control of discharge of oil – investigations (Cargo area)	
Annex II		
Reg. 6.3	Categorization and listing of noxious liquid substances and other substances – establish and agree on provisional assessment and notify IMO	
Reg. 9.3.1, 9.3.2, 9.3.3 and 9.3.4	Issue or endorsement of a certificate by another Government	
Reg. 13.4	Control of discharges of residues – exemption for a pre-wash	
Reg. 18.3	Reception facilities and cargo unloading terminal arrangements – agree and establish a date, notify IMO	

Obligations of Contracting Governments/Parties		
Source	Summary description	Comments
Annex III Reg. 1.3	Application – issue detailed requirements	
Annex IV Reg. 6	Issue or endorsement of a certificate by another Government	
Annex VI Reg. 7	Issue or endorsement of a certificate by another Government	
Reg. 11(1)	Detection of violations and enforcement –	
	co-operation	
Reg. 11(2)	Detection of violations and enforcement – inspections	
Reg. 11(3)	Detection of violations and enforcement – information to flag State on violations detected	
Reg. 18(7)	Fuel oil quality	
TONNAGE 69 Art. 1 Art. 5(2) Art. 8 Art. 10 Art. 11 Art. 15	General obligation under the Convention Force majeure Issue of a certificate by another Government Cancellation of certificate Acceptance of certificates Communication of information	
LL 66 and LL PROT 88 Art. 1 Art. 7(2) Art. 17 Art. 20 Art. 25 Art. 26	General obligation under the Convention General obligations Force majeure Issue or endorsement of certificates by another Government Acceptance of certificates Special rules drawn up by agreement Communication of information Communication of information	LL PROT 88 only (Art. I) amended by LL PROT 88 LL PROT 88 only (Art. III)

Berdasarkan tabel 2.6 di atas dapat diringkas bahwa Ikhtisar Perubahan atas instrumen wajib, tercermin dalam rangkuman di bawah ini untuk memfasilitasi amandemen tabel terkait pemberlakuan ASAS sebagai berikut.

SOLAS 1974	up to and including 2015 amendments (res. MSC.392(95) except chapter XI-2, regulation V/19-1 and ISPS Code)
Res. MSC.215(82)	up to and including the 2012 amendments (res. MSC.341(91))
Res. MSC.133(76)	up to and including the 2004 amendments (res. MSC.158(78))
Res. MSC.287(87)	as adopted
Res. MSC.288(87)	Up to and including the 2012 amendments (res. MSC.342(91))
Res. MSC.289(87)	as adopted
Noise Code	as adopted by res. MSC.337(91)
2008 IS Code	up to and including the 2015 amendments (res. MSC.398(95)) (part B only)
FSS Code	up to and including the 2014 amendments (res. MSC.367(93))
2010 FTP Code	Up to and including the 2010 amendments (res. MSC.307(88))
LSA Code	up to and including the 2014 amendments (res. MSC.368(93))
IMSBC Code	up to and including the 2015 amendments (res. MSC.393(95))
CSS Code, subchapter 1.9	up to and including the 2002 amendments (MSC/Circ.1026)
Grain Code	Up to and including the 1991 amendments (res. MSC.23(59))
IMDG Code	up to and including the 2014 amendments (res. MSC.372(93))
IBC Code	Up to and including the 2014 amendments (res. MSC.369(93) and res. MEPC.250(66))
IGC Code	Up to and including the 2014 amendments (res. MSC.370(93))
INF Code	Up to and including the 2007 amendments (res. MSC.241(83))
ISM Code	Up to and including the 2013 amendments (res. MSC.353(92))
1994 HSC Code	up to and including the 2013 amendments (res. MSC.351(92))
2000 HSC Code	up to and including the 2013 amendments (res. MSC.352(92))
RO Code	as adopted by res. MSC.349(92) and MEPC.237(65)
2011 ESP Code	up to and including the 2014 amendments (res. MSC.381(94))
Casualty Investigation Code	Up to and including 2014 amendments (res. MSC.390(94))
Res. 4 of the 1997 SOLAS Conf.	no amendments yet adopted
Res. MSC.169(79)	no amendments yet adopted
Res. MSC.168(79)	no amendments yet adopted

III Code	as adopted by res. A.1070(28)
Polar Code	as adopted by res. MSC.385(94) and res. MEPC.264(68)
IGF Code	as adopted by res. MSC.391(95)
SOLAS PROT 1978	Up to and including the 2015 amendments (res. MSC.394(95))
SOLAS PROT 1988	Up to and including the 2015 amendments (res. MSC.395(95))
MARPOL	up to and including the 2016 amendments (res. MEPC.271(69))
RO Code	as adopted by res. MEPC.237(65) and MSC.349(92)
Res. MEPC.94(46), as amended	up to and including the 2013 amendments (res. MEPC.236(65))
IBC Code	Up to and including the 2014 amendments (res. MEPC.250(66) and MSC.369(93))
BCH Code	Up to and including the 2014 amendments (res. MEPC. 249(66) and MSC.376(93))
NOX Technical Code 2008	up to and including the 2016 amendments res. MEPC.272(69))
III Code	as adopted by res. A.1070(28)
Polar Code	as adopted by res. MEPC.264(68) and res. MSC.385(94)
STCW 1978	up to and including the 2015 amendments (res. MSC.396 (95)), except Regs. VI/5.2, 6.3 and 6.6
STCW Code, part A	up to and including the 2015 amendments (res. MSC.397(95))
III Code	as adopted by res. A.1070(28)
LL 1966	up to and including the 2005 amendments (res. A.972(24))
LL PROT 1988	up to and including the 2014 amendments (res. MSC.375(93))
RO Code	as adopted by res. MSC.349(92)
III Code	as adopted by res. A.1070(28)
TONNAGE 1969	no amendments yet adopted
III Code	as adopted by res. A.1070(28)
COLREG 1972	Up to and including the 2001 amendments (res. A.910(22))
III Code	as adopted by res. A.1070(28)

2) Pengertian Flag State, Coastal State dan Port State

Sesuai IMO Resolution A.996(25) pada tanggal 29 November 2007, serta Resolusi A.1070(28) dan Resolution A.1121(30) tertanggal 18 Desember 2018 tentang *Code For The Implementation Of Mandatory Imo Instruments*, didelegasikan pelaksanaan implementasi III-Code kepada negara anggota

(Member State). Selanjutnya resolusi menegaskan tentang mengatur pembagian Hak, kewajiban dan tanggung jawab khusus bagi Flag State, Coastal State, dan Port State.

Tugas negara anggota dalam melaksanakan fungsi Flag State (Negara Bendera) atau negara di mana kapalnya diregistrasi adalah sebagai berikut:

- a) Melakukan registrasi (kapal-kapal) secara benar;
- b) Membuat peraturan-peraturan standard keselamatan, keamanan maritim dan perlindungan lingkungan di laut;
- c) Membuat peraturan² tentang perkapalan (konstruksi, peralatan, navigasi, bongkar muat muatan, dll);
- d) Menyelenggarakan Diklat dan sertifikasi untuk para pelaut sesuai ketentuan secara benar;
- e) Melaksanakan inspeksi (Flag State Control), survey dan sertifikasi kapal-kapal yang mengibarkan benderanya;
- f) Investigasi setiap ada kecelakaan.

Tugas negara anggota dalam melaksanakan fungsi Coastal State (Negara Pantai) atau negara yang perairannya dilayari/dilalui oleh kapal-kapal bendera asing adalah sebagai berikut:

- a) Mengimplementasikan semua konvensi yang telah diratifikasi dan peraturan-peraturan lainnya;
- b) Memiliki hak mendelegasikan kewenangan kepada pihak yang ditunjuk (RO);
- c) Melaksanakan survey dan investigasi pada semua kapal-kapal yang mengibarkan benderanya (fungsi Flag State);
- d) Mengevaluasi dan meninjau ulang pelaksanaan konvensi dan aturan-aturan lainnya;
- e) Memberikan layanan: komunikasi radio, berita cuaca, SAR, Hidrografi, route kapal, sistem pelaporan kapal-kapal;
- f) Menyediakan Layanan Lalu-lintas Kapal-kapal atau VTS (Vessel Traffic Services);

- g) Menyediakan dan merawat alat-alat bantu navigasi (Pelampung, Suar, dlsb.).

Tugas negara anggota dalam melaksanakan fungsi Port State (Negara Pelabuhan) atau negara yang pelabuhannya disinggahi oleh kapal-kapal berbendera asing adalah sebagai berikut:

- a) Menyediakan fasilitas penampungan pembuangan minyak, sampah dll. Yang mana sesuai dengan ketentuan MARPOL, BWM, dan instrumen hukum lainnya (bila ada);
- b) Melaksanakan PSC (Port State Control) sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- c) Melakukan registrasi kepada semua Supplier BBM kapal.

G. Analisis Stakeholder

a. Pengertian Stakeholder

Stakeholder merupakan semua pihak di dalam masyarakat, baik itu individu, komunitas atau kelompok masyarakat, yang memiliki hubungan dan kepentingan atas suatu organisasi/perusahaan dan isu/permasalahan yang sedang diangkat. Menurut William dan Barbara, *Stakeholders* dibagi menjadi 3 kelompok sebagai berikut.¹³¹

a. Stakeholders primer

Stakeholder primer merupakan *stakeholder* yang terkena dampak langsung baik positif maupun negatif dari suatu rencana. Mereka juga memiliki kaitan kepentingan langsung dengan kegiatan tersebut. *Stakeholders* yang memiliki pengaruh dan kepentingan dikatakan sebagai *stakeholder* primer dan harus dilibatkan penuh dalam tahapan-tahapan kegiatan.

b. Stakeholders kunci

Stakeholder kunci adalah mereka yang memiliki kewenangan legal dalam hal pengambilan keputusan. *Stakeholders* kunci dalam hal ini ialah mereka yang bertanggung jawab dalam

¹³¹ Babiuch, William M. & Farhar, Barbara C. Stakeholder Analysis Methodologies Resource (Book: U.S. National Renewable Energi Laboratory, 1994)

pelaksanaan pengembangan pariwisata terpilih (Kabupaten Rembang).

c. *Stakeholders* sekunder atau pendukung

Stakeholders pendukung merupakan mereka yang tidak memiliki kepentingan langsung terhadap suatu rencana namun mempunyai kepedulian yang besar terhadap proses pengembangan. Mereka menjadi fasilitator dalam proses pengembangan suatu kegiatan dan berpengaruh terhadap pengambilan keputusan. *Stakeholders* pendukung meliputi para investor atau pihak swasta (Vendor).

Bryson juga menjelaskan bahwa tahap pertama dalam menganalisis *stakeholders* ialah harus menetapkan pengaruh dan kepentingan dengan penjelasan sebagai berikut.¹³²

a. *Contest setter*

Merupakan *stakeholder* dengan pengaruh yang tinggi terhadap pelaksanaan kebijakan tetapi sedikit kepentingan. Mereka memiliki risiko yang signifikan untuk harus dipantau dalam proses pelaksanaan kebijakan.

b. *Players*

Merupakan *stakeholder* yang aktif terlibat dalam pelaksanaan kebijakan. *Stakeholder* ini mempunyai kepentingan serta pengaruh yang tinggi terhadap pengembangan suatu program kebijakan.

c. *Subject*

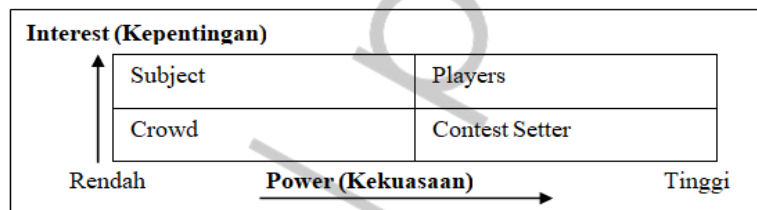
Merupakan *stakeholder* yang memiliki kepentingan tinggi tetapi kekuasaan yang rendah. Meski mereka mendukung kegiatan, kapasitasnya terhadap dampak mungkin tidak ada. Mereka dapat menjadi pengaruh jika membentuk aliansi dengan *stakeholder* lainnya.

¹³² Bryson, John M. 2004. *What Do When Stakeholders Matter: Stakeholder Identification and Analysis Techniques*. Minneapolis: Hubert H. Humphrey Institute of Public Affairs.

d. Crowd

Merupakan *stakeholder* dengan kepentingan dan kekuasaan yang rendah dalam pelaksanaan kebijakan. Namun demikian, mereka memiliki pengaruh terhadap hasil yang diinginkan dan hal ini menjadi pertimbangan untuk mengikutsertakannya dalam pengambilan keputusan. Kepentingan dan pengaruh yang dimiliki akan mengalami perubahan dari waktu ke waktu, sehingga perlu menjadi bahan pertimbangan dari pelaksana kebijakan.

Matriks pandangan analisis peran *stakeholder* dapat dilihat pada gambar 2.5 berikut.



Gambar 2.5: Matriks Analisis Peran Stakeholder Menurut Brysson

Stakeholder dalam institusi pemerintahan memiliki pengaruh besar atas implementasi suatu kebijakan. *Stakeholder* lebih sering disebut pemangku kepentingan. *Stakeholder* secara lebih umum adalah pihak-pihak yang terkait yang mempunyai perhatian dan kepentingan terhadap suatu program atau kegiatan. Menurut Brysson, *stakeholder* yaitu individu, kelompok atau organisasi apapun yang memiliki perhatian terhadap sumber daya atau hasil (output) organisasi atau dipengaruhi oleh hasil tersebut. Munculnya istilah *stakeholder* pertama kali datang dari Standorf Research Institute (RSI) pada tahun 1963 oleh Freeman (1984:31). Ia mengembangkan eksposisi teoritis mengenai pemaknaan *stakeholder* pada tahun 1984 dalam karyanya “*Strategic Management A Stakeholder Approach*”. Menurut Freeman (1984:31), *stakeholder* merupakan “Any group or individual who can affect or be affected by the achievement of an organization’s objective”. *Stakeholder*

merupakan kelompok maupun individu yang dapat dipengaruhi atau mempengaruhi oleh proses pencapaian tujuan dalam sebuah organisasi.¹³³

Hubungan *stakeholder* pada proses kebijakan publik membuktikan bahwa dalam pengambilan suatu kebijakan tidak lepas dari keterlibatan mereka. Maruti Lattimore dkk, adanya *stakeholder* melahirkan konsekuensi satu dengan yang lain, di mana organisasi dapat menciptakan masalah dan kesempatan satu sama lain. Brysson menambahkan, bahwa analisis peran pemangku kepentingan (*stakeholder*) dimulai dengan menyusun *stakeholder* pada matriks dua kali dua menurut *interest* (kepentingan) *stakeholder* terhadap suatu masalah dan *power* (kekuasaan) mereka dalam mempengaruhi masalah tersebut. *Interest* adalah kepentingan *stakeholder* dalam pembuatan kebijakan, sedangkan *power* adalah kekuasaan yang dimiliki oleh *stakeholder* untuk mempengaruhi atau membuat kebijakan.¹³⁴

b. Pengertian Kemitraan

Kemitraan dalam perspektif etimologis diadaptasi dari kata *Partnership*, yakni kerja sama antar individu atau kelompok yang memiliki persamaan tujuan dengan memperhatikan prinsip saling memerlukan, saling memperkuat dan saling menguntungkan. Menurut Tugimin, kemitraan adalah kerja sama kegiatan atau usaha dari beberapa pihak secara bersama-sama yang dilakukan dengan penuh tanggung jawab untuk mencapai hasil yang lebih baik dari pada dikerjakan secara individu.¹³⁵ Menurut para ahli, kemitraan adalah hubungan antara dua pihak atau lebih untuk mencari keuntungan di mana suatu pihak berada dalam kondisi yang lebih rendah dari lainnya namun membentuk suatu hubungan yang mendudukkan keduanya berdasarkan kata sepakat untuk mencapai suatu tujuan.

¹³³ Freeman, R. Edward. *Strategic Management: A Stakeholder Approach* (Boston: Pitman, 1984)

¹³⁴ Brysson., *op. cit.*, hal. 30

¹³⁵ Tugimin, *kewarga negaraan*, (Surakarta: CV. Grahadi, 2004) hal. 7

Notoatmodjo juga menambahkan, bahwa kemitraan adalah suatu kerja sama formal antara individu-individu, kelompok-kelompok atau organisasi-organisasi untuk mencapai suatu tugas atau tujuan tertentu.¹³⁶ Muhammad Jafar Hafsa, kemitraan merupakan suatu strategi bisnis yang dilakukan oleh dua pihak atau lebih dalam jangka waktu tertentu guna meraih keuntungan bersama dengan prinsip saling membutuhkan dan membesarkan.¹³⁷ Definisi lain datang dari Lan Linton, bahwa kemitraan merupakan sikap menjalankan bisnis yang diberi ciri dengan hubungan jangka panjang, kerja sama bertingkat tinggi, saling percaya, di mana pemasok dan pelanggan berniaga satu sama lain untuk mencapai tujuan bisnis bersama.¹³⁸ Menurut Louis E. boone dan David L. Kurtz, kemitraan merupakan afiliasi dari dua atau lebih perusahaan dengan tujuan bersama, yaitu saling membantu dalam mencapai tujuan bersama.¹³⁹

Sejauh ini, konteks kemitraan pada penerapan SMTL yang berbasis III-Code dapat kita sintesiskan sebagai kemitraan maritim yang bekerja sama antara *stakeholder* pemangku kepentingan, regulator dan operator dalam mencapai kinerja bidang kemaritiman terkait dengan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan. Konteks tersebut mencakup pada organisasi profesi, asosiasi, media dan masyarakat pengguna jasa transportasi laut (penumpang dan shipper).

¹³⁶ Notoatmodjo, Soekidjo, Pendidikan dan Perilaku Kesehatan, (Jakarta: Rineka Cipta, 2003), h.30

¹³⁷ Mohammad jafar hafsa, kemitraan usaha, (Jakarta: sinar harapan, 2000), hal. 10

¹³⁸ Linton, L., Parthnership Modal Ventura,(Jakarta: PT. IBEC, 1995) h. 8

¹³⁹ Louis E. boone, David L. kurta;ahli bahasa, fadrinsyah anwar, harjono honggomiseno, pengantar bisnis, (Jakarta: elrlangga, 2002),hal.21



BAB 3

PROSEDUR EVALUASI KEBIJAKAN

Buku ini fokus membahas tentang bagaimana meningkatkan sistem manajemen transportasi laut dalam rangka antisipasi kesiapan Indonesia menghadapi IMSAS yang dijadwalkan oleh IMO untuk diaudit secara mandatory pada tahun 2022. Upaya dilakukan dengan mengacu pendapat Jogianto, yakni proses pengungkapan kebenaran relatif melalui serangkaian mekanisme dan prosedur yang mengikuti norma dan kaidah ilmiah¹⁴⁰. Pendekatan dilakukan melalui pengolahan data primer dan sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara dari *Stakeholder* sistem manajemen transportasi laut di Indonesia (Flag State) secara mendalam dengan pertanyaan tertulis sesuai instrumen pedoman wawancara. Instrumen angket untuk *Stakeholder* melalui online sedangkan untuk data sekunder diperoleh melalui pendekatan observasi dan dilaksanakan telaah dokumen sesuai kebutuhan.

Penulis menerapkan metode kualitatif melalui kontak langsung dengan subjek di lapangan (*stakeholder*). Penerapan metode difokuskan pada evaluasi kebijakan penerapan IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia. Ada dua karakteristik dalam studi kualitatif, yakni laporannya sangat deskriptif dan ilmiah sebagaimana disampaikan oleh Burhan Bungin berikut ini.

Penelitian kualitatif adalah penelitian yang memiliki tingkat kritisme yang lebih dalam semua proses penelitian. Kekuatan kritisme

¹⁴⁰ Jogiyanto, *Konsep dan Aplikasi Struktural Equation Modeling Berbasis Varian dalam Penelitian Bisnis* (Yogyakarta: STIM YKPN, 2011), h. 1

penelitian menjadi senjata utama menjalankan semua proses penelitian. Pandangan-pandangan kami bahwa kritisme adalah buah kerja rasio dan empiris seseorang, akan membantu peneliti kualitatif membuka seluas-luasnya medan misteri, dengan demikian filsafat kritisme menjadi dasar yang kuat dalam seluruh proses penelitian kualitatif¹⁴¹.

Untuk mengukur indeks penerapan IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia dan indeks kepuasan pengguna jasa transportasi laut di Indonesia Tahun 2019, digunakan data kuantitatif yang diukur berdasarkan persepsi, partisipasi dan akseptabilitas *Stakeholder* secara online menggunakan metodologi Wellbeing (WM). Informasi yang dihasilkan nantinya dikolaborasi dengan data kualitatif sebagai keputusan akhir hasil evaluasi sehingga lebih valid.

Hasil evaluasi diharapkan akan menghasilkan pendapat *stakeholder* dan pengguna jasa tentang pentingnya peningkatan sistem manajemen transportasi laut. Dengan begitu akan dihasilkan Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL) dengan mengacu kepada ISO 9001: 2015 yang berbasis kepada instrumen IMO Konvensi (III-Code) yang akan digunakan dalam IMO Mandatori State Audit Scheme (IMSAS) pada tahun 2022.

A. Desain yang Diterapkan

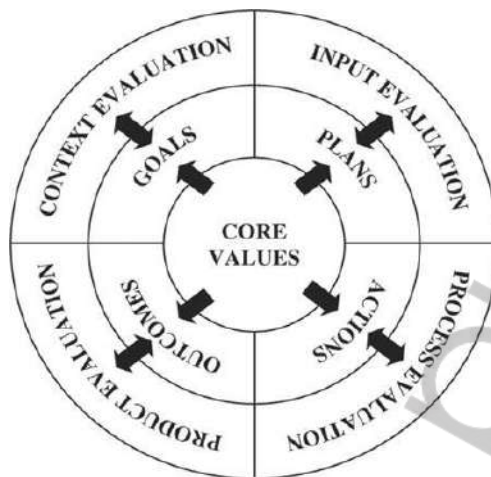
1. Desain Evaluasi

Desain pengukuran tingkat penerapan IMO Konvensi (III-Code) menggunakan model CIPP. Menurut Daniel L. Stufflebeam¹⁴², secara umum model ini menyangkut Context, Input, Processes dan Product (CIPP). Model CIPP diharapkan penelitian evaluasi kebijakan dapat dilaksanakan secara konsisten, untuk mengetahui lebih jauh pada tahap

¹⁴¹ M. Burhan Bungin, *Metode Penelitian Kualitatif* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2010), h. 5

¹⁴² Daniel L. Stufflebeam dan Antony J. Shinkfield. *Evaluation Theory, Models & Application* (San Fransisco: John Wiley & Sons, Inc., 2007), h. 325-365

latar kebutuhan, perencanaan, implementasi dan hasil yang telah dilaksanakan. Dapat dilihat pada gambar 3.1 sebagai berikut.



Gambar 3.1 Model CIPP

2. Desain Pengukuran Indeks Penerapan IMO Konvensi dan Kepuasan Pengguna Jasa

Kerangka dasar atas pemikiran dan pengukuran indeks kemaslahatan publik merupakan sebuah hasil analisis dan sintesis dari beberapa tahapan/proses, cara atau metode yang dikenal dengan *wellbeing methodology* (WM). WM pada prinsipnya secara orisinalitas menggunakan acuan epistemologi Islam. Esensi atas WM pertama kali dikenalkan oleh Prof. Masudul Alam Choudhury¹⁴³, (2013) dalam bentuk konsep dan metodologi *Tawhidi String Relation* (TSR).

Suradi dan M. Zuhilmi¹⁴⁴ (2015) telah mengembangkan konsep TSR menjadi semacam metodologi dengan pendekatan kemaslahatan umat secara empiris. WM memiliki kesesuaian untuk diimplementasikan

¹⁴³ Choudhury, M. A. (2013). *Hand book of tawhidi methodology: economic, finance, society and science*. Trisakti University Press, Jakarta

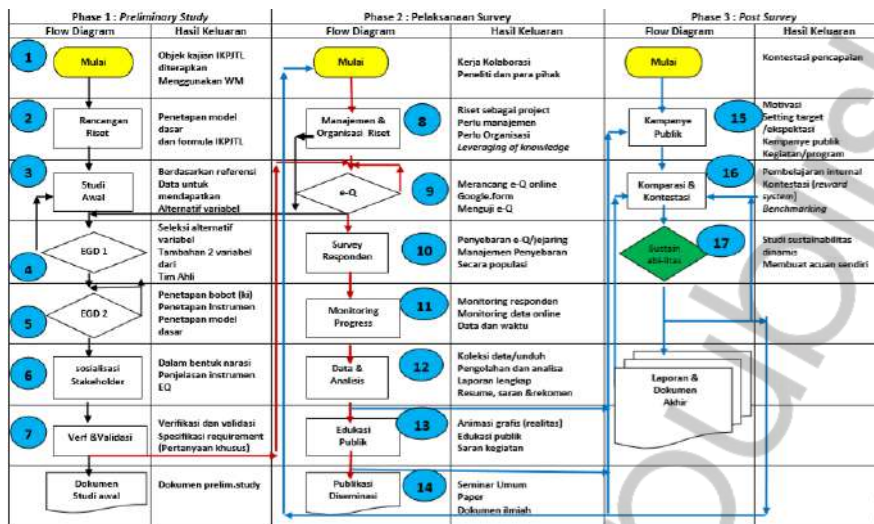
¹⁴⁴ Suriadi, J.,Zuhilmi,H.,(2015). *Pengantar Metodologi Islam: merintis jalan menuju social wellbeing*. BornWins. Jakasampurna, Bekasi 17145

sebagai Riset Publik, dalam studi akademis serta studi riil di lapangan secara empiris. Langkah dan tahapan Riset Publik, “Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Transportasi Laut (IKPJTL) di Indonesia berdasarkan PPA *stakeholder*”, dirancang secara online via jejaring media sosial yang dirinci menjadi 17 tahap. Namun demikian, Indeks Penerapan IMO Konvensi dan Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Transportasi Laut di Indonesia Tahun 2019, disederhanakan menjadi 9 Tahap sebagaimana dapat tabel 3.1 berikut.

Tabel 3.1 Langkah dan Tahapan Riset Publik Indeks Penerapan IMO Konvensi dan Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Transportasi Laut di Indonesia Tahun 2019

No.	Jenis kegiatan	Capaian	PIC
1.	Penetapan Objek Kajian IKPJTL Penggunaan WM Studi awal (preliminary)	Variabel Pilihan indikator (KPI)	Peneliti WI
2	EGD atau FGD para Ahli Verifikasi dan validasi instrumen Survey	Penetapan KPI Instrumen Survey	Tim Ahli
3	Spesifikasi (pertanyaan khusus)	Daftar pertny	Tim
4	Sosialisasi materi	Penyebaran materi sosialisasi	Tim WI
5	Manajemen Riset Publik Merancang e-Q (<i>electronic questionnaires</i>)	Aplikasi instrumen survey	Tim WI
6	Penyebaran e-Q kepada Responden	e-Q terkirim ke semua responden	Tim WI
7	<i>Monitoring</i> Data, Koleksi Data, Pengolahan Data Analisis Data, Saran Rekomendasi	<i>Monitoring</i> data	Tim Wi
8	Seminar terbuka internal Materi pembelajaran	Hasil Riset Publik	WI
9	Sustainabilitas Dinamis	Kajian	WI

Desain riset publik indeks penerapan IMO Konvensi (III-Code) dan Indeks kepuasan pengguna jasa transportasi laut di Indonesia Tahun 2019 menggunakan Wellbeing metodologi, dengan gambar 3.2 berikut.



Gambar 3.2 Langkah dan Tahap Riset Publik Wellbeing Metodologi

3. Desain Rancangan Sistem Manajemen Transportasi Laut (RSMTL)

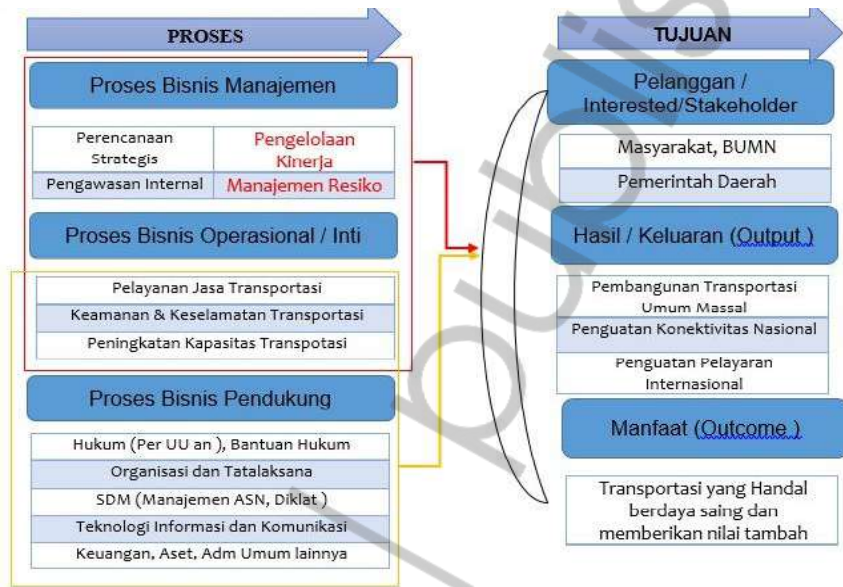
Untuk dapat dilakukan evaluasi, perlu diidentifikasi proses bisnis kegiatan kemaritiman yang sudah ada di Indonesia. Identifikasi dilakukan untuk menggambarkan sistem manajemen aktual di lapangan. Sistem manajemen ini ke depannya akan dinilai kesesuaiannya dengan regulasi menggunakan sistem manajemen mutu (*Quality Manajemen Sistem/QMS*). Identifikasi proses bisnis kemaritiman didesain sebagaimana gambar 3.3 berikut.



Sumber: Permenkeu 131/2015

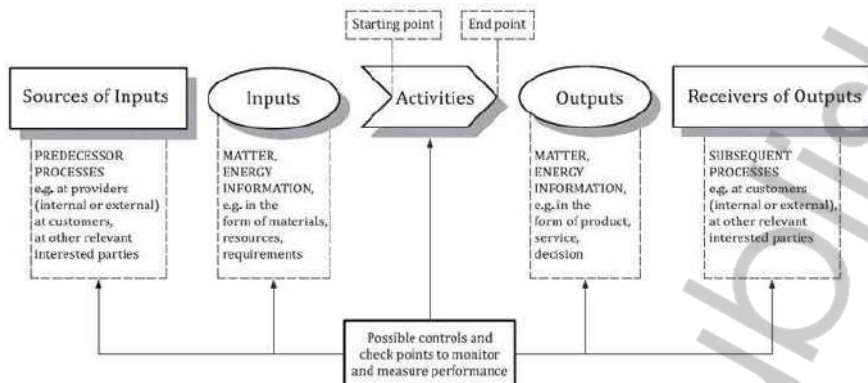
Gambar 3.3 Identifikasi Proses Bisnis Kementerian

Desain proses bisnis implementasi sistem manajemen transportasi laut dapat dilihat pada gambar 3.4 berikut.



Gambar 3.4 Desain Proses Bisnis

Berdasarkan hasil evaluasi dan penilaian QMS, selanjutnya ialah penyusunan sistem manajemen sebagai langkah antisipasi kesiapan Indonesia menghadapi IMSAS. Pendekatan yang digunakan ialah Sistem Manajemen terpadu (*Total Quality Management*) yang tidak hanya mencakup sistem manajemen mutu ISO 9001 versi 2015 dengan mengkompilasi IMO Konvensi (III-Code) sebagaimana Gambar 3.5 berikut.



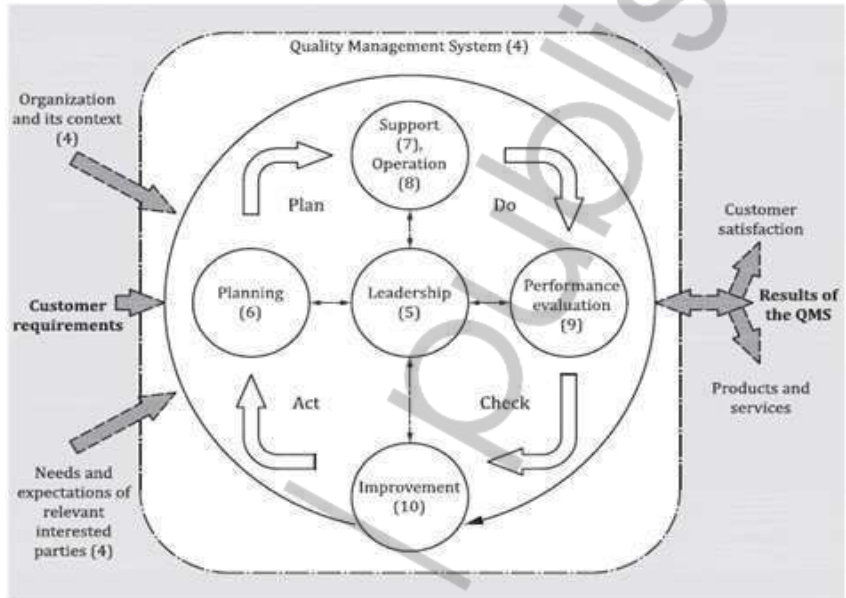
Gambar 3.5 gambaran skematik dari elemen-elemen dari sebuah proses tunggal

Menurut Efansyah,¹⁴⁵ pendekatan proses melibatkan definisi sistematis dan pengelolaan dari proses-proses, dan interaksi antar proses. Pendekatan ini dilakukan untuk mencapai hasil yang diinginkan sesuai kebijakan mutu dan arah strategis organisasi. Manajemen dari proses-proses dan sistem secara keseluruhan dapat dicapai menggunakan siklus Plan, Do, Check, Act dan Cycle (PDCA) yang fokus pada keseluruhan pemikiran berbasis risiko sehingga diperoleh keuntungan dari peluang yang ada dan mencegah hasil yang tidak diinginkan.

Efansyah juga menjelaskan, bahwa pada dasarnya pendekatan berbasis risiko merupakan cara berpikir manusia dalam kehidupan saat melakukan suatu tindakan dengan selalu sadar bahwa hasil tindakan tersebut tidak dapat mencapai hasil yang diharapkan atau ada risiko yang memungkinkan terjadi. Siklus PDCA dapat diaplikasikan terhadap semua proses dan terhadap sistem manajemen mutu secara keseluruhan. Gambar 3.6 menggambarkan bagaimana pernyataan 4 sampai 10 dapat dikelompokkan dalam hubungan terhadap siklus

¹⁴⁵ Efansyah Noor, Muhammad; Nugraha Agung. 2019. Perkembangan dan Penerapan Sistem Manajemen Mutu ISO 9001:2015. Tangerang Selatan: Wana Aksara Institute

PDCA. Skema pendekatan untuk mendapatkan Rancangan Sistem Manajemen Transportasi Laut dapat dilihat pada gambar 3.6 berikut.



Gambar 3.6 Representasi dari struktur Standar Internasional dalam siklus PDCA

Rancangan Penerapan Sistem Manajemen Transportasi Laut dapat dilihat pada model sebagaimana gambar 3.7 berikut.



Gambar 3.7 Rancangan Penerapan Sistem Manajemen Transportasi Laut

B. Teknik, Analisis dan Prosedur Pengumpulan Informasi

a. Teknik Pengumpulan Informasi

1. Teknik pengumpulan data kualitatif dilakukan dengan beberapa prosedur sebagai berikut.
 - a. Wawancara

Survei wawancara dilakukan menggunakan wawancara semi-terstruktur adalah di mana dasar-dasar wawancara dikonfigurasi dari beberapa pertanyaan utama dengan beberapa pertanyaan lanjutan bergantung pada balasan responden.
 - b. Studi Kepustakaan

Studi ini digunakan sebagai untuk membandingkan atau mendukung informasi kontekstual. Teknik ini digunakan untuk

melengkapi data-data dalam rangka menganalisis masalah regulasi yang berlaku baik secara nasional maupun internasional.

c. Observasi Lapangan

Menurut Hadi (dalam Sugiyono, 2012), observasi merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari pelbagai proses.

2. Teknik Pengumpulan Data Kuantitatif dengan menggunakan:

Teknik pengumpulan data kuantitatif menggunakan pengukuran berdasarkan persepsi, partisipasi dan akseptabilitas *Stakeholder* secara online.

Instrumen Riset Publik IKPJTL, berdasarkan PPA masyarakat dan *stakeholder*, adalah model dasar formula sederhana sebagai berikut.

$$k_1X_1(\theta) + k_2X_2(\theta) + k_3X_3(\theta) + k_4X_4(\theta) + k_5X_5(\theta)$$

Instrumen ini digunakan sebagai alat untuk mendapatkan cara penilaian penilaian variabel utama yang sudah terinduksi kaidah kebijakan $X_1(\theta)$, $X_2(\theta)$, $X_3(\theta)$, $X_4(\theta)$, dan dengan sudut pandang Persepsi, Partisipasi dan Akseptabilitas.

Secara keseluruhan instrumen Riset Publik merupakan responden yang berisikan kategori data sebagai berikut.

a. Data Identitas

b. Data atas *electronic questionnaires* (e-Q), atas variabel utama

c. Data Pertanyaan khusus terkait sustainability dinamis

d. Data pertanyaan khusus, mengakomodasi kepentingan pemilik institusi

e. Data usulan atau saran

Instrumen dibuatkan draft sederhana untuk kemudian diterjemahkan dalam aplikasi berbasis web, dengan tampilan *cloud computing*. Hasilnya adalah model diagram/grafik kurva distribusi jawaban responden yang bisa di unduh dari internet. Data ini belum menjawab keseluruhan pernyataan studi. Data

spreadsheet dalam hal ini membantu untuk perhitungan statistik dasar.

Sistem penilaian dilakukan secara numerik dengan skala (semacam skala likert 1 sampai dengan 9). Penilaian ini tidak dimaksudkan untuk diolah dalam statistik sosial (SPSS), namun sudah menjadi nilai final atas pertanyaan yang diajukan dalam e-Q. Sehingga secara teknis hanya diperlukan matematika standar rata-rata penjumlahan saja.

Pemilihan nilai 1 sd 9 juga dimaksudkan untuk memperoleh gambaran yang mudah dipahami dan diinterpretasikan dalam masyarakat. Kategori umumnya meliputi:

- a. Nilai 1 sampai dengan 3,3, adalah jelek sekali
- b. Nilai 3,5 sampai dengan 5,5 adalah jelek
- c. Nilai 5,5 sampai dengan 6,5 adalah cukup
- d. Nilai 6,5 sampai dengan 8 baik
- e. Nilai 8 sampai dengan 9, baik sekali

b. Analisis Informasi

1. Analisis Stakeholder

Analisis *stakeholder* merupakan instrumen yang penting untuk memahami konteks sosial dan kelembagaan dari satu kegiatan program/proyek. Analisis ini dianggap sebagai alat untuk:

- a. Memberikan gambaran tentang semua lembaga, kelompok dan individu yang berkaitan atau berkepentingan dengan program.
- b. Mengidentifikasi kepentingan pihak-pihak tersebut.
- c. Menelaah konsekuensi dan implikasi yang harus dipertimbangkan dalam rangka penyusunan rencana program maupun kegiatan.

Stakeholders dibagi menjadi 3 kelompok (Maryono et al.2005) sebagai berikut.

a. Stakeholders primer

Stakeholder primer adalah mereka yang terkena dampak langsung baik positif maupun negatif dari suatu rencana serta

mempunyai kaitan kepentingan langsung dengan kegiatan tersebut. *Stakeholders* yang memiliki pengaruh dan kepentingan dikatakan sebagai *stakeholder* primer dan harus dilibatkan penuh dalam tahapan-tahapan kegiatan.

b. *Stakeholders* kunci

Stakeholder kunci adalah mereka dengan kewenangan legal dalam hal pengambilan keputusan.

c. *Stakeholders* sekunder atau pendukung

Stakeholders pendukung merupakan mereka yang tidak memiliki kepentingan langsung terhadap suatu rencana tetapi memiliki kepedulian yang besar terhadap proses pengembangan.

Stakeholders 3 pendukung menjadi fasilitator dalam proses pengembangan kegiatan dan berpengaruh terhadap pengambilan keputusan yang meliputi para investor atau pihak swasta, LSM, dan peneliti.

2. Model CIPP

CIPP Model memerlukan keterlibatan dari berbagai perspektif, penggunaan berbagai metode kualitatif dan kuantitatif, dan prosedur triangulasi untuk menilai dan menafsirkan informasi. Hal ini karena lingkungan yang bersifat dinamis karena banyak evaluands, dinilai, kontrol laboratorium umum biasanya tidak layak; bersangkutan, divalidasi instrumen pengumpulan data sering tidak ada; dan biasanya terlalu sedikit waktu untuk benar-benar merancang, uji coba, dan memvalidasi instrumen yang dibutuhkan. Akibatnya, evaluator harus pandai menyusun berbagai informasi yang cukup baik yang secara agregat menceritakan konsisten yang sesuai.

Model ini menganjurkan keterlibatan beberapa pengamat dan informan dengan perspektif yang berbeda. Termasuk untuk membangun “buatan sendiri” instrumen yang diperlukan; data eksisting, informasi terkait; menangani setiap pertanyaan evaluasi secara tepat waktu; menggunakan beberapa prosedur;

silang temuan kualitatif dan kuantitatif; membangun kasus yang menarik dari waktu ke waktu; serta melakukan evaluasi untuk meninjau oleh kelompok pemangku kepentingan dan pihak independen. Evaluator diharapkan mencari dan menyelidiki ambiguitas dan konvergensi dan kontradiksi dalam temuan, mendengarkan secara saksama dan memberikan umpan balik dari pemangku kepentingan program, serta menghasilkan bentuk pelaporan kesimpulan yang sesuai.

Tabel 3.2 Ilustrasi Metode Penggunaan Potensi di CIPP

METODE	Context	Input	Process	Produk	Efektivitas	Keberlanjutan	Transportability
Penelitian	X		X	X	X	X	
Tinjauan Literatur	X	X					
Ulasan Dokumen	X	X	X	X	X		
Kunjungan		X		X	X		X
Rencana Aksi Team survey		X					
Delphi Teknik	X	X					
Program Profil/ Database		X	X	X	X	X	
On-Site Observer			X	X	X	X	
Studi kasus			X	X	X	X	
Perbandingan Studi/ Eksperimental Desain		X			X	X	
Wawancara Stakeholder	X		X	X	X	X	X
Grup fokus audiensi	X	X	X	X	X	X	X
Analisis biaya		X			X	X	
Analisis Data Sekunder	X				X		
Evaluasi Goal-Free			X	X	X	X	X
Rekam fotografi	X		X	X	X	X	X

METODE	Context	Input	Process	Produk	Efektivitas	Keberlanjutan	Transportability
Tugas Laporan/ Saran Rapat	X	X	X	X	X	X	X
Sintesis/ Laporan Akhir	X	X	X	X	X	X	X

Tabel 3.2 menggambarkan berbagai metode penggunaan dalam evaluasi konteks, input, proses, dan produk (dengan evaluasi produk dibagi menjadi *subparts* dampak, efektivitas, keberlanjutan, dan transportability). Hampir semua metode yang tercantum berada di bawah sumbu vertikal tabel yang mana berlaku untuk lebih dari satu jenis evaluasi. Seperti pada beberapa tanda centang di setiap kolom, di mana penggunaan beberapa metode untuk setiap jenis evaluasi menyediakan dibutuhkan *crosschecks* temuan. Penerapan pendekatan ini sering mengharuskan tim untuk melakukan evaluasi. Secara kolektif tim harus memiliki kompetensi yang bersangkutan dengan materi, perencanaan, negosiasi dan kontrak, kelompok terkemuka, mengorganisir dan mengelola usaha tim, menggunakan teknologi, wawancara, survei dan pengujian.

3. Komponen CIPP

Tujuh bagian *checklist* ini memberikan panduan untuk merancang konteks, input, proses, dampak, efektivitas, keberlanjutan, dan evaluasi transportability. Semua itu merupakan bagian evaluasi produk. Pengalaman menunjukkan bahwa pelarian seperti evaluasi produk adalah penting dalam evaluasi *multiyear* dari skala besar, program jangka panjang.

Tujuh komponen CIPP dapat digunakan secara selektif yang urutannya disesuaikan pada kebutuhan evaluasi tertentu. Evaluator harus mempertimbangkan setiap informasi evaluasi suara klien atau *stakeholder* sudah memiliki atau bisa mendapatkan dari sumber lain. Dalam hal ini, evaluasi CIPP harus melengkapi dan bukan menggantikan evaluasi dipertahankan lain dari program atau badan lainnya.

C. Kriteria Nilai Kumulatif Evaluasi CIPP

Untuk mengukur pencapaian kriteria evaluasi, digunakan kriteria penilaian dengan skor umum berkisar antara 0 sampai dengan 4 dan setiap komponen evaluasi dengan bobot 1 sampai dengan 4 sesuai tingkat kesulitan dan *urgency* (kebutuhan). Nilai yang diperoleh berdasarkan skor evaluasi akan dikalikan dengan bobot dan hasilnya akan dibagi dengan jumlah bobot untuk memperoleh nilai kumulatif evaluasi CIPP. Semakin besar skor yang diberikan atau yang diperoleh, maka akan semakin baik penilaian penerapan IMO Konvensi (III-Code). Kriteria nilai Kumulatif evaluasi CIPP terbagi dalam empat kategori sebagaimana tabel 3.3 berikut.

Tabel 3.3 Nilai Kumulatif Evaluasi CIPP

No.	Nilai Kumulatif	Nilai	Kategori
1	3,50 – 4,00	A	Sangat Baik
2	2,99 – 3,49	B	Baik
3	2,00 – 2,99	C	Cukup Baik
4	1,00 – 1,99	D	Kurang Baik

Kriteria Penilaian Hasil Evaluasi CIPP Tingkat Penerapan IMO Konvensi disusun sebagaimana pada tabel 3.4 berikut.

Tabel 3.4 Kriteria Penilaian Hasil Evaluasi CIPP Tingkat Penerapan IMO Konvensi (III-Code)

Butir Penilaian	Komponen, Aspek dan Kriteria Evaluasi	Bobot	Skor	Nilai Evaluasi	Bobot x nilai	Kesesuaian
	Penilaian					
Evaluasi Konteks (<i>Context</i>)						
A	Latar kebutuhan penerapan IMO Konvensi (III-Code)					
I	Kebutuhan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di laut					

Butir Penilaian	Komponen, Aspek dan Kriteria Evaluasi	Bobot	Skor	Nilai Evaluasi	Bobot x nilai	Kesesuaian
	Penilaian					
1	Adanya komitmen penentu kebijakan terhadap keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1			
2	Adanya standar mutu keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan (ISM-Code & ISPS-Code) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1			
3	Tersedianya SDM dan Lembaga Pendidikan sesuai standar IMO Konvensi <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1			
II Kebutuhan Peningkatan Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL)						
4	Adanya komitmen <i>stakeholder</i> untuk meningkatkan SMTL <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai 	4	4 3 2			

Butir Penilaian	Komponen, Aspek dan Kriteria Evaluasi	Bobot	Skor	Nilai Evaluasi	Bobot x nilai	Kesesuaian
	Penilaian					
III	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tidak sesuai Kebutuhan Untuk Memberikan Jaminan Keselamatan dan Keamanan Pengguna Jasa Transportasi Laut		2			
5	Adanya jaminan keselamatan dan keamanan pengguna jasa <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1			
6	Terpenuhinya kelaiklautan kapal dan kenavigasian pelayaran <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1			
	Total Nilai Evaluasi Context	24				
Evaluasi Masukan (Input)						
B	Latar Kebutuhan Penerapan IMO Konvensi (III-Code)					
I	Menyiapkan peraturan-peraturan dan perundang-undangan					
7	Adanya Peraturan dan perundang-undangan yang mengatur tentang penerapan IMO Konvensi <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai 	4	4 3			

Butir Penilaian	Komponen, Aspek dan Kriteria Evaluasi	Bobot	Skor	Nilai Evaluasi	Bobot x nilai	Kesesuaian
	Penilaian					
II 8	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai <p>Menyiapkan Armada Nasional sesuai standar kelas</p> <p>Tersedianya bahan (plat) dan galangan kapal yang memenuhi standar kelas</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	2 1			
	<p>III Tersedianya SDM Pemeriksaan & Pengujian Kelaikan Kapal</p> <p>9 Tersedianya Marine Inspector dan Surveyor Class (BKI) yang memiliki kompetensi klasifikasi (IACS)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 		4	4 3 2 1		
Total nilai evaluasi Input		12				
Evaluasi Proses (Process)						
C I 10	<p>Implementasi penerapan kebijakan IMO Konvensi (III-Code)</p> <p>Penerapan IMO Konvensi (III-Code)</p> <p>Indeks penerapan Solas 74 sesuai Keppres No. 65 Tahun 1980</p>	4				

Butir Penilaian	Komponen, Aspek dan Kriteria Evaluasi	Bobot	Skor	Nilai Evaluasi	Bobot x nilai	Kesesuaian
	Penilaian					
11	▪ Sangat sesuai	4	4			
	▪ Sesuai		3			
	▪ Kurang sesuai		2			
	▪ Tidak sesuai		1			
	Indeks penerapan ILL66 sesuai Keppres No. 47 Tahun 1976					
12	▪ Sangat sesuai	4	4			
	▪ Sesuai		3			
	▪ Kurang sesuai		2			
	▪ Tidak sesuai		1			
	Indeks penerapan TMS 69 sesuai Keppres No. 05 Tahun 1989					
13	▪ Sangat sesuai	4	4			
	▪ Sesuai		3			
	▪ Kurang sesuai		2			
	▪ Tidak sesuai		1			
	Indeks penerapan MARPOL 73/78 sesuai Keppres No. 46 Tahun 1986					
14	▪ Sangat sesuai	4	4			
	▪ Sesuai		3			
	▪ Kurang sesuai		2			
	▪ Tidak sesuai		1			
	Indeks penerapan STCW 78/95/2010 sesuai Keppres No. 60 Tahun 1986					
15	▪ Sangat sesuai	4	4			
	▪ Sesuai		3			
	▪ Kurang sesuai		2			
	▪ Tidak sesuai		1			
	Indeks penerapan Colreg					

Butir Penilaian	Komponen, Aspek dan Kriteria Evaluasi	Bobot	Skor	Nilai Evaluasi	Bobot x nilai	Kesesuaian
	Penilaian					
16	72 sesuai Keppres No. 50 Tahun 1979	4	4			
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 		3			
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 		2			
	Indeks penerapan Protokol 97 tentang MARPOL Port sesuai Keppres No. 46 Tahun 1986		1			
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 		4			
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 		3			
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 		2			
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tidak sesuai 		1			
	Total Nilai Evaluasi Proses	28				
Evaluasi Produk (Product)						
D	Hasil dan Dampak Hasil Penerapan IMO Konvensi (III Code)					
I	Hasil Penerapan IMO Konvensi bagi Pengguna Jasa Transportasi Laut					
17	Terpenuhinya pelayanan di terminal pelabuhan dan di atas kapal	4				
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 		4			
			3			
			2			
			1			
18	Terpenuhinya keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di laut	4				
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai 		4			

Butir Penilaian	Komponen, Aspek dan Kriteria Evaluasi	Bobot	Skor	Nilai Evaluasi	Bobot x nilai	Kesesuaian
	Penilaian					
19	▪ Sesuai	4	3			
	▪ Kurang sesuai		2			
	▪ Tidak sesuai		1			
20	Terpenuhinya kenyamanan, keteraturan, kelancaran dan ketepatan waktu pelayaran	4				
	▪ Sangat sesuai		4			
	▪ Sesuai		3			
	▪ Kurang sesuai		2			
	▪ Tidak sesuai		1			
21	Terpenuhinya efisiensi, memuat/membawa barang secara massal dengan tarif terjangkau	4				
	▪ Sangat sesuai		4			
	▪ Sesuai		3			
	▪ Kurang sesuai		2			
	▪ Tidak sesuai		1			
II	Terpenuhinya ketersediaan armada, keterpaduan dan akseptabilitas	4				
	▪ Sangat sesuai		4			
	▪ Sesuai		3			
	▪ Kurang sesuai		2			
	▪ Tidak sesuai		1			
22	Dampak Hasil Penerapan IMO Konvensi (III-Code) bagi Stakeholder	4				
	Peningkatan Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL) dalam rangka Kesiapan Indonesia Menghadapi Mandatory IMSAS Tahun 2022					

Butir Penilaian	Komponen, Aspek dan Kriteria Evaluasi	Bobot	Skor	Nilai Evaluasi	Bobot x nilai	Kesesuaian
	Penilaian					
23	▪ Sangat sesuai	4	4			
	▪ Sesuai		3			
	▪ Kurang sesuai		2			
	▪ Tidak sesuai		1			
24	Meningkatkan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di laut	4				
	▪ Sangat sesuai		4			
	▪ Sesuai		3			
	▪ Kurang sesuai		2			
25	Adanya pengukuran Indeks Penerapan IMO Konvensi di Indonesia Tahun 2019	4				
	▪ Sangat sesuai		4			
	▪ Sesuai		3			
	▪ Kurang sesuai		2			
25	Adanya pengukuran Indeks kepuasan pengguna jasa transportasi laut di Indonesia Tahun 2019	4				
	▪ Sangat sesuai		4			
	▪ Sesuai		3			
	▪ Kurang sesuai		2			
	▪ Tidak sesuai		1			
	Total Bobot Evaluasi Produk	36				
	Total Bobot Evaluasi CIPP	100				



BAB 4

INFORMASI-INFORMASI STAKEHOLDER

Analisis *stakeholder* merupakan instrumen penting untuk memahami konteks sosial dan kelembagaan suatu program/proyek. Hal-hal yang diungkap dari tools ini dapat memberikan informasi sangat penting sedini mungkin tentang:

- a) Siapa saja yang akan dipengaruhi oleh program/proyek baik positif maupun negatif;
- b) Siapa saja yang mungkin memberikan pengaruh terhadap program/proyek baik positif maupun negatif;
- c) Individu, kelompok, dan lembaga apa saja yang perlu dilibatkan dalam program/proyek serta bagaimana caranya; dan siapa saja yang perlu dibangun kapasitasnya agar turut berpartisipasi aktif di dalamnya.

Stakeholder Kemaritiman dalam hal ini terdiri dari sebagaimana pada tabel 4.1 berikut:

Tabel 4.1 Stakeholder Studi SMTL

NO.	SUMBER DATA	JUMLAH	IMO KONVENSİ							KETERANGAN
			SOLAS 74	ILL 66	TMS 69	MARPOL 73/78	MARPOL Port Protocol 79	STCW 78/2010	COLREG 72/2013	
I. IMO										
1	Wakil Sekjen IMO	1	√	√	√	√		√	√	Regulator
2	Negara Anggota (Panama, Singapore, France, Australia, South Korea, Brazil, Thailand, Japan, Malaysia, Philippines)	11	√	√	√	√		√	√	Regulator
3	Auditor IMSAS IMO	1	√	√	√	√		√	√	Regulator
4	Peserta FGD (Delegasi Negara Anggota IMO)	12	√	√	√	√		√	√	Regulator
II. Kemenhub										
5	Menhub	1	√	√	√	√	√	√	√	Regulator
6	Dirjen Hubla	1	√	√	√	√	√	√	√	Regulator
7	Kaba Diklathub	1						√		Regulator
8	Kapus Diklathub	1						√		Regulator
9	Dir. Kapel	1	√	√	√	√		√	√	Regulator
10	Dir. KPLP	1	√			√	√			Regulator
11	Dit. Navigasi	1							√	Regulator

12	Kepelabuhanan	1					√			Regulator
13	Syahbandar	2	√	√	√	√		√	√	Regulator
14	Ka. Mahpel	1							√	Regulator
15	Ketua KNKT	1							√	Regulator
16	BTKP	1	√							Regulator
III. BKI										
17	Direktur BKI	1	√	√	√				√	Regulator
IV. Hidrografi dan Oceanografi TNI AL										
18	Ka. Hidrosal TNI AL	1	√							Regulator
V. Basarnas										
19	Ka. Basarnas	1	√							Operator
VI. Perusahaan Pelayaran										
20	Dirut Pelni	1	√	√	√	√		√	√	Operator
21	IINSA	1	√	√	√	√		√	√	Operator
22	Direktur Pelayaran Swasta	4	√	√	√	√		√	√	Operator
VII. Pelindo										
23	Direksi Pelindo II	4	√				√			Operator
VIII. Galangan Kapal										
23	Dirut Dok Koja Bahari	1	√	√	√	√			√	Operator
IX. Awak Kapal										
24	Nahkoda	6	√	√	√	√		√	√	Operator
25	Perwira Nautik/Teknis	12	√	√	√	√		√	√	Operator

26	ABK Deck/Mesin	12	✓	✓	✓	✓		✓	✓	Operator
<u>X. Penyelenggaraan Pendidikan Kompetensi(COC)</u>										
27	Kepala STIP	1						✓		Operator
28	Direktur Akademi Maritim Swasta	4						✓		Operator
<u>XI. Pengguna Jasa (User)</u>										
29	ALFI	1	✓							User
30	SHIPPER	2	✓							User
31	Penumpang	100	✓							User
<u>XII. Organisasi Profesi dan Praktisi</u>										
32	Ketua Pramarin	1	✓	✓	✓	✓		✓	✓	Organisasi Profesi
33	Ketua INNI	1	✓	✓	✓	✓		✓	✓	Organisasi Profesi
34	Ketua IKPPNI	1	✓	✓	✓	✓		✓	✓	Organisasi Profesi
35	Ketua ABUFI	1	✓							Organisasi Profesi
<u>XIII. Media</u>										
36	Media Cetak & Elektronika	4	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Media
Total Keseluruhan Responden		198 Orang								

Stakeholder kemaritiman dalam rangka operasional IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia dapat dibagi menjadi:

1. **Stakeholder Penentu Kebijakan**
 - a. Menteri Koordinator Kemaritiman
 - b. Menteri Hukum dan HAM

- c. Menteri Kehutanan dan Lingkungan Hidup
 - d. Menteri Perhubungan
 - e. Menteri Kelautan dan Perikanan
- 2. Stakeholder Regulator**
- a. Dirjen Perhubungan Laut
 - b. Kabadan Pengembangan SDM Kemenhub
 - c. Kapus. Diklat Laut Kemenhub
 - d. Direktur Kapal Ditjen Hubla
 - 1) Sub Direktorat Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal
 - 2) Sub Direktorat Rancang Bangun, Stabilitas dan Garis
 - 3) Muat Kapal
 - 4) Sub Direktorat Keselamatan Kapal
 - 5) Sub Direktorat Kepelautan
 - 6) Sub Direktorat Pengukuran, Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal
 - e. Direktur KPLP Ditjen Hubla
 - 1) Sub Direktorat Penanggulangan Musibah dan Pekerjaan Bawah Air
 - 2) Sub Direktorat Tertib Pelayaran
 - 3) Sub Direktorat Patroli dan Pengamanan
 - 4) Sub Direktorat Sarana dan Prasarana
 - 5) Sub Direktorat Pengawasan Keselamatan dan PPNS
 - f. Direktur Kenavigasian
 - 1) Sub Direktorat Telekomunikasi Pelayaran
 - 2) Sub Direktorat Perambuan
 - g. Direktur Kepelabuhanan
 - h. Kepala Biro Hukum Kemenhub
 - i. Kepala Mahkamah Pelayaran (MAHPEL)
 - j. Ketua KNKT
 - k. Kepala Syahbandar/KSOP
 - l. Otoritas Kepelabuhan
 - m. Kepala Distrik Navigasi

- n. Kepala Balai Teknologi Keselamatan Pelayaran (BTKP)
 - o. Kepala Pusat Hidrografi dan Oceanografi TNI AL
 - p. PT. BKI
- 3. Stakeholder Operator**
- a. Kepala Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika
 - b. Kepala Badan SAR Nasional (BASARNAS)
 - c. Perusahaan Pelayaran, Pelabuhan, dan DOK
 - d. Lembaga Pendidikan dan Latihan
- 4. Organisasi/Asosiasi**
- a. INSA
 - b. Pramarin
 - c. Ikatan Nahkoda Nasional Indonesia (INNI)
 - d. IKPPNI
 - e. ALFI
 - f. ABUPI
- 5. Awak Kapal**
- a. Nahkoda
 - b. ABK
- 6. Pengguna Jasa**
- a. Penumpang
 - b. Pengirim Barang (Shipper)
- 7. Media cetak dan elektronika kemaritiman**
- Penanggung jawab *stakeholder* implementasi IMO konvensi (III-Code) atau Pimpinan Regulator adalah Dirjen Perhubungan Laut dan Jajaran sehingga penyusunan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2015-2019 mengacu dan berpedoman pada peraturan perundangan antara lain:
- 1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
 - 2. Peraturan Pemerintah No. 51 tahun 2002 tentang Perkapalan;
 - 3. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional;
 - 4. Peraturan Pemerintah No. 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan;

5. Peraturan Pemerintah No. 20/2010 tentang Angkutan di Perairan;
6. Peraturan Pemerintah No. 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian;
7. Peraturan Pemerintah No. 21 tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim;
8. Peraturan Pemerintah No 22 tahun 2011 tentang Perubahan atas PP No. 20 tahun 2010 tentang angkutan di perairan;
9. Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015-2019;
10. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2014 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L) 2015-2019;
11. Keputusan Menteri Perhubungan No. KP. 430 Tahun 2015 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015 – 2019.
12. Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional.

Mengacu dari resolusi A.1067 (28) IMO yang diadopsi pada 4 Desember 2013 tentang kerangka kerja dan prosedur untuk skema Audit negara anggota IMO, maka kaidah analisis perlu disandingkan dengan kaedah Audit. Hal ini dilakukan untuk menentukan bagaimana kewajiban dan tanggung jawab keselamatan laut dan perlindungan lingkungan yang dilakukan oleh Negara Anggota, agar lebih meningkatkan kinerja manajemen Transportasi Laut yang meliputi:

1. Keselamatan hidup di laut;
2. Pencegahan polusi dari kapal;
3. Standar pelatihan, sertifikasi, dan pemeliharaan untuk pelaut;
4. saluran muat;
5. Pengukuran tonase kapal; dan
6. Peraturan untuk mencegah tabrakan di laut.

Instrumen ini mulai berlaku untuk Negara Anggota dan di mana mereka wajib bertindak dalam kapasitasnya sebagai bendera, pelabuhan dan Negara pantai. Kewajiban dan tanggung jawab harus sedemikian rupa agar tindakan yang terkait dengan keselamatan laut dan perlindungan lingkungan dan yang dilakukan oleh Negara Anggota dapat diaudit sesuai dengan standarnya.

Hal-hal lainnya ialah implementasi dan penegakan instrumen IMO yang berlaku oleh Negara Anggota dalam perundang-undangannya, efektivitas mekanisme kontrol dan pemantauan, efektivitas dalam mengumumkan aturan dan regulasi IMO, tindakan penegakan hukum karena melanggar hukum dan peraturannya, serta kewajiban dan tanggung jawab lainnya berdasarkan instrumen yang berlaku. Semua ini juga perlu diperhatikan oleh bidang administratif, hukum dan teknis yang harus memberikan ruang lingkup minimum untuk audit meliputi:

- a. Yurisdiksi;
- b. Organisasi dan otoritas;
- c. Legislasi, aturan, dan regulasi;
- d. Pengumuman instrumen, aturan dan regulasi IMO;
- e. Pengaturan penegakan hukum;
- f. Fungsi kontrol, survei, inspeksi, audit, verifikasi, persetujuan dan sertifikasi;
- g. Pemilihan, pengakuan, otorisasi, pemberdayaan;
- h. Investigasi harus dilaporkan kepada Organisasi; dan
- i. Melaporkan kepada Organisasi dan Administrasi lainnya

A. Tugas dan Fungsi Regulator

a. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia sebagai kementerian dalam Pemerintahan Republik Indonesia yang menangani masalah transportasi memiliki tugas dan fungsi bertanggung jawab dalam mengatur kebijakan terkait transportasi di Indonesia. Lembaga di bawah Kementerian Perhubungan Republik Indonesia berkaitan dengan regulasi Kemaritiman adalah Direktorat Jenderal Perhubungan

Laut. Adapun visi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagaimana dinyatakan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah terwujudnya penyelenggaraan transportasi laut nasional yang efektif, efisien dan berdaya saing serta memberikan nilai tambah sebagai infrastruktur dan tulang punggung kehidupan berbangsa dan bernegara.

Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut:

- 1) Menyelenggarakan kegiatan angkutan di perairan dalam rangka memperlancar arus perpindahan orang/dan atau barang melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdaya guna.
- 2) Menyelenggarakan kegiatan kepelabuhanan yang andal dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi dan mempunyai daya saing global untuk menunjang pembangunan nasional dan daerah yang berwawasan nusantara.
- 3) Menyelenggarakan keselamatan dan keamanan angkutan perairan dan pelabuhan.
- 4) Menyelenggarakan perlindungan lingkungan maritim di perairan nusantara.
- 5) Melaksanakan konsolidasi peran masyarakat, dunia usaha dan pemerintah melalui restrukturisasi dan reformasi peraturan

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mempunyai tugas merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standardisasi teknis di bidang perhubungan laut. Sementara untuk fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut adalah sebagai berikut:

- 1) Perumusan kebijakan di bidang perhubungan laut
- 2) Pelaksanaan kebijakan di bidang perhubungan laut
- 3) Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang perhubungan laut
- 4) Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan evaluasi di bidang perhubungan laut dan
- 5) Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

b. Direktorat Lalu Lintas Dan Angkutan Laut

Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut memiliki tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi serta evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas dan angkutan laut. Fungsi Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut antara lain sebagai berikut.

- 1) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang lalu lintas dan angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, usaha jasa terkait angkutan laut, pengembangan usaha angkutan laut, sistem informasi angkutan laut dan sarana prasarana angkutan laut;
- 2) Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang lalu lintas dan angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, usaha jasa terkait angkutan laut, pengembangan usaha angkutan laut, sistem informasi angkutan laut dan sarana prasarana angkutan laut;
- 3) Penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang lalu lintas dan angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, usaha jasa terkait angkutan laut, pengembangan usaha angkutan laut, sistem informasi angkutan laut dan sarana prasarana angkutan laut;
- 4) Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang lalu lintas dan angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, usaha jasa terkait angkutan laut, pengembangan usaha angkutan laut, sistem informasi angkutan laut dan sarana prasarana angkutan laut;
- 5) Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas dan angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, usaha jasa terkait angkutan laut, pengembangan usaha angkutan laut, sistem informasi angkutan laut dan sarana prasarana angkutan laut; dan

- 6) Pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian dan rumah tangga Direktorat.

c. Direktorat Kepelabuhanan

Direktorat Kepelabuhanan memiliki tugas untuk melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang tatanan dan perencanaan pengembangan pelabuhan, perancangan dan program pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan dan penundaan kapal, pelayanan jasa dan usaha pelabuhan. Fungsi Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan adalah sebagai berikut.

- 1) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang tatanan dan perencanaan pengembangan pelabuhan, perancangan dan program pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan dan penundaan kapal, pelayanan jasa dan usaha pelabuhan;
- 2) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang tatanan dan perencanaan pengembangan pelabuhan, perancangan dan program pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan dan penundaan kapal, pelayanan jasa dan usaha pelabuhan;
- 3) Penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang tatanan dan perencanaan pengembangan pelabuhan, perancangan dan program pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan dan penundaan kapal, pelayanan jasa dan usaha pelabuhan;
- 4) Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang tatanan dan perencanaan pengembangan pelabuhan, perancangan dan program pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan dan penundaan kapal, pelayanan jasa dan usaha pelabuhan;

- 5) Penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang tatanan dan perencanaan pengembangan pelabuhan, perancangan dan program pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan dan penundaan kapal, pelayanan jasa dan usaha pelabuhan; dan
- 6) Pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian dan rumah tangga Direktorat.

d. Direktorat Perkapalan dan Kepelautan

Direktorat Perkapalan dan Kepelautan memiliki tugas-tugas sebagai berikut:

- 1) Tugas Direktorat Perkapalan dan Kepelautan adalah 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.
- 2) Fungsi Direktorat Perkapalan dan Kepelautan meliputi:
 - a) 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 kapal (*floating dan running repair*), penetapan standar pengujian dan sertifikasi kepelautan.
 - b) 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;

- c) 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;
- d) 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*);
- e) 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;
- f) 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;
- g) 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
- h) Pelaksanaan ketatausahaan, kepegawaian, dan kerumahtanggaan

e. Direktorat Kenavigasian

Amanat Undang-undang Nomor 21 tahun 1992 tentang pelayaran yang terkait dengan tugas dan fungsi kenavigasian merupakan hal yang sangat penting dalam pelayaran untuk mengakomodir keselamatan dan keamanan kemaritiman di laut Indonesia. Direktorat Kenavigasian sejak awal sudah menyadari beratnya tanggung jawab dan harapan dari amanat undang-undang ataupun kewajiban dari mandatori dari hasil konvensi peraturan Internasional, serta rumitnya masalah dan konflik di lapangan. Kementerian perhubungan direktorat kenavigasian memiliki enam kantor distrik Navigasi adapun. Yang telah disepakati pada tahun 2020 untuk menjadi BLU adalah Distrik Navigasi Kelas I Tanjung Priok, Distrik Navigasi Kelas I Tanjung Perak, Distrik Navigasi Kelas I Tanjung Pinang, Distrik Navigasi Kelas I Palembang, Distrik Kelas I Samarinda, dan Distrik Kelas II Banjarmasin.

Perubahan SOLAS pada Bab V (Keselamatan Navigasi) berisi jadwal baru untuk pemasangan Sistem Informasi Otomatis (AIS). Selain kapal penumpang dan kapal tanker, dari 300 tonase kotor ke atas tetapi kurang dari 50.000 tonase kotor, akan diminta penyesuaian peralatan AIS paling lambat sebelum survei peralatan keselamatan pertama setelah 1 Juli 2004 atau 31 Desember 2004. Kapal yang dilengkapi dengan AIS harus mempertahankan AIS tetap beroperasi setiap saat kecuali perjanjian internasional, aturan atau standar memberikan perlindungan informasi navigasi.”

SOLAS pada Bab XI (Langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keselamatan maritim) telah diubah nomornya menjadi Bab XI-1. Peraturan XI-1/3 dimodifikasi untuk meminta nomor identifikasi kapal agar dipasang secara permanen di tempat yang terlihat baik pada lambung kapal atau di bagian atas kapal. Kapal penumpang harus memasang tanda pada permukaan horizontal yang terlihat dari udara dan juga ditandai dengan nomor ID internal.

Sebuah peraturan baru pada XI-1/5 mengharuskan kapal mengeluarkan sebuah *Continuous Synopsis Record* (CSR) untuk memberikan catatan *on-board* dari sejarah kapal. CSR harus diterbitkan

oleh Administrasi dan harus memuat informasi nama kapal dan dari negara bendera mana kapal laik laut, tanggal di mana kapal itu terdaftar pada suatu Negara, nomor identifikasi kapal, di pelabuhan mana kapal itu terdaftar, serta nama pemilik yang terdaftar dan alamat terdaftar mereka. Setiap perubahan harus dicatat dalam CSR untuk menunjukkan informasi terbaru bersama dengan sejarah perubahan.

Kategori Kelas tipe AIS terbagi 2 kelas yaitu AIS Kelas A dan AIS Kelas B. AIS Kelas A wajib dipasang dan diaktifkan pada Kapal Berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan Konvensi Safety of Life at Sea (SOLAS) yang berlayar di wilayah Perairan Indonesia, khususnya kesiapan pemasangan dan pengaktifan AIS Kelas B, yang dipandang perlu disempurnakan terhadap PM 7 Tahun 2019, bagi kapal yang Berlayar di Wilayah Perairan Indonesia serta pengawasan pengaktifan AIS tersebut, yang telah diberlakukan secara efektif pada 20 Agustus 2019.

Dengan diberlakukannya Peraturan Menteri tersebut, maka seluruh kapal berbendera Indonesia serta Kapal Asing yang berlayar di Perairan Indonesia wajib memasang dan mengaktifkan AIS dan juga memberikan informasi yang benar. AIS merupakan sistem pemancaran radio Very High Frequency (VHF) yang menyampaikan data-data melalui VHF Data Link (VDL) untuk mengirim dan menerima informasi secara otomatis ke kapal laut lain, Stasiun Vessel Traffic Services (VTS), dan/atau stasiun radio pantai (SROP).

Meski begitu, perlu diperhatikan bahwa yang ditunda hanya pemberlakuan sanksi administratif. Sedangkan kewajiban memasang dan mengaktifkan AIS sesuai dengan ketentuan pada PM 7 Tahun 2019 yakni tetap diberlakukan. Aturan ini mewajibkan semua kapal laut yang berlayar di perairan Indonesia memasang dan mengaktifkan AIS. Regulator menginginkan adanya penegakan hukum yang jelas mengenai keberadaan kapal yang berlayar di wilayah maritim Indonesia.

Sedangkan AIS Kelas B juga wajib dipasang dan diaktifkan pada kapal-kapal berbendera Indonesia dengan ketentuan yang meliputi

Kapal Penumpang dan Kapal Barang Non Konvensi berukuran paling rendah GT 35, serta kapal laut yang berlayar lintas negara atau yang melakukan barter-trade atau kegiatan lain yang diatur dalam perundang-undangan di bidang kepabeanan. Pengaktifan AIS Kelas B merupakan Kapal Penangkap Ikan yang berukuran paling rendah GT 60. Pengawasan penggunaan AIS dilakukan oleh petugas Stasiun VTS, petugas SROP, pejabat pemeriksa keselamatan kapal, dan pejabat pemeriksa kelaiklautan Kapal Asing.

1) Traffic Separation Scheme (TSS)

Untuk menjamin terwujudnya keselamatan pelayaran di alur laut lalu lintas pelayaran Internasional, khususnya yang melewati Selat Sunda dan Selat Lombok, telah diajukan pemisahan TSS ke Sidang International Maritime Organization (IMO) Sub Committee Navigation, Communication Search and Rescue (NCSR) ke-6 pada 16-25 Januari 2019 di Markas Besar IMO di London. Saat ini telah disetujui oleh badan IMO untuk penetapan TSS di selat Lombok dan selat Sunda. Selat Sunda juga memiliki beberapa wilayah yang ditetapkan sebagai daerah konservasi laut dan wisata taman laut yang wajib dilindungi. Salah satunya adalah wilayah Pulau Sangiang yang telah ditetapkan sebagai Taman Wisata Alam Laut melalui Keputusan Menteri Kehutanan No.55/Kpts-II/1993, juga terdapat 2 gugusan terumbu karang, yaitu Terumbu Koliot dan Terumbu Gosal yang berbahaya bagi pelayaran.

Sistem rute yang diusulkan pada Selat Sunda bertujuan untuk membangun TSS baru, Precautionary Areas, dan dua Inshore Traffic Zones (Eastern inshore traffic zone and Western inshore traffic zone) di Selat Sunda yang terletak di Pulau Jawa dan Pulau Sumatera.

Kemudian Selat Lombok yang terletak di jalur lalu lintas kapal yang dikategorikan sebagai ALKI II juga merupakan jalur lalu lintas internasional dengan kepadatan tinggi. Hal ini karena keberadaan kawasan wisata di sekitarnya. Sistem rute yang

diusulkan pada Selat Lombok adalah untuk membentuk TSS baru, dua Precautionary Areas, dan dua Inshore Traffic Zones di Selat Lombok yang berlokasi di Pulau Bali dan Pulau Lombok.

Kedua selat di atas tercatat memiliki perlintasan yang paling tinggi di dunia yaitu dilalui oleh pelayaran sebanyak 70.000 kali dalam setahun. Selain itu, penetapan TSS di Selat Lombok dan Selat Sunda diharapkan dapat berkontribusi terhadap perlindungan lingkungan maritim di wilayah perairan kedua Selat tersebut.

Sebagai informasi, setelah penetapan TSS Selat Sunda dan Selat Lombok, Pemerintah Indonesia masih memiliki kewajiban lain seperti melakukan pemenuhan sarana dan prasarana penunjang keselamatan pelayaran di area TSS yang telah ditetapkan yang meliputi Vessel Traffic System (VTS), Stasiun Radio Pantai (SROP), Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), serta peta elektronik yang *up to date* dan menjamin operasional dari perangkat-perangkat penunjang keselamatan pelayaran tersebut selama 24 jam 7 hari. Penetapan TSS sangat mempertimbangkan kondisi lebar alur pelayaran, dimensi kapal, serta kepadatan lalu lintas pelayaran, sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 129 Tahun 2016 Tentang Alur Pelayaran di Laut dan Bangunan dan/atau Instansi di Perairan.

Sementara itu, pertimbangan dalam menentukan dan menyusun data teknis TSS mengacu pada hasil survey *bathymetri, traffic density, channel cross section and alignment, navigational traffic patterns, water and wind current*, serta *visibility and ship controlling* yang dianalisis dan dilakukan pemodelan menggunakan aplikasi IALA-Waterways Risk Assessment Program (IWRAP). Ini merupakan *Risk Assessment Tools* yang biasa digunakan oleh Negara Anggota IMO dalam mengajukan *Ships' Routing System dan Ships' Reporting System*. Penetapan TSS di Selat Sunda sudah menjadi kebutuhan untuk mewujudkan

keselamatan pelayaran di kawasan tersebut, mengingat kapal yang melintasi selat ini sudah mencapai 70.000 kapal setiap tahunnya. Tentu saja hal ini akan terus meningkat seiring dengan pertumbuhan perekonomian. *Traffic Separation Scheme* merupakan suatu sistem bagan/skema pemisah lalu lintas laut yang diatur dalam aturan internasional disebut *Collision Regulations* (COLREGS). Di Indonesia lebih dikenal dengan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) tepatnya pada Aturan 10. Skema penjaluran ini ditujukan sebagai pengadaan jalur lalu lintas kapal dengan tata cara yang tepat, yang memisahkan antara jalur satu dengan lainnya yang berlawanan arah sehingga menghasilkan keteraturan.

Berikut beberapa poin penting yang harus diperhatikan ketika berada, bergabung, atau keluar *Traffic Separation Schemes* selain butir-butir yang tertera pada Aturan 10 P2TL.

a) *Intense Look Out/Pengamatan keliling (COLREGS rule 5)*

Diperlukan penglihatan, pendengaran, maupun alat-alat navigasi kapal. Peningkatan intensitas pengamatan keliling perlu dilakukan termasuk kepekaan pendengaran radio VHF untuk mendengar/memantau perkembangan *traffic* dan komunikasi kapal-kapal yang sedang berlayar di alur tsb.

b) *Komunikasi aktif via VHF*

Alangkah lebih baik jika kita dapat aktif berkomunikasi dengan stasiun (kapal) lain sesuai perkembangan keadaan. Misalnya memperhatikan pergerakan kapal seperti dalam keraguan, sobat bisa memanggilnya via radio VHF, atau melakukan tanya-jawab dengan VTIS.

c) *Safe Speed/Kecepatan Aman (COLREGS rule 6)*

Sangat disarankan bernavigasi dengan kecepatan aman di bagan pemisah lalu lintas, di mana sebuah kapal dapat mengambil tindakan yang efektif, efisien, sehingga dapat dihentikan pada jarak yang aman untuk menghindari terjadinya tubrukan maupun senggolan.

d) Pelaut yang baik

Kapal dengan ukuran lebih kecil sebaiknya mengalah atau menghindari jalannya kapal-kapal yang lebih besar. Alah satu contoh kapal yang paling sangat dihindari jalan amannya adalah jenis kapal terkukung oleh saratnya.

e) Crossing/Memotong alur TSS

Sebaiknya menghindari memotong jalur lalu lintas melalui Crossing Zone yang disediakan. Namun jika diperlukan, kapal yang hendak memasuki maupun akan keluar dari bagan pemisah sebaiknya menunggu traffic benar-benar clear, dan mengambil tindakan seperti ini sehingga memotong jalur dengan membentuk sudut yang sekecil-kecilnya (small angle) terhadap arah lalu lintas umum.

f. Distrik Navigasi Tanjung Priok Kementerian Perhubungan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.30 Tahun 2006 tentang Organisasi dan Tata Kerja Distrik Navigasi menegaskan, bahwa Distrik Navigasi adalah Unit Pelaksana Teknis (UPT) di bidang Kenavigasian di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan yang bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Distrik Navigasi Kelas I Tanjung Priok berada di wilayah Jakarta Utara Provinsi DKI Jakarta tepatnya di alur perairan Kali Japat, dengan wilayah kerja meliputi Provinsi DKI Jakarta, Provinsi Banten, Provinsi Lampung, Provinsi Bengkulu, Provinsi Bangka Belitung, Provinsi Jawa Barat dan Provinsi Kalimantan Barat dan beberapa pulau besar yaitu Pulau Bangka dan Pulau Belitung dan beberapa pulau kecil yaitu Kepulauan Seribu, pulau Sangiang dan Pulau Enggano serta terdapat Alur Lintas Kepulauan Indonesia (ALKI) + 410 mil laut dalam wilayah kerja dari Selat Sunda hingga Selat Bangka/Gaspar. Berdasarkan aspek keselamatan dan strategis perairan, di beberapa lokasi perlu dilengkapi fasilitas Vessel Traffic Information System (VTIS) atau Radar Beacon (RACON) sebagai persyaratan. Dengan dipenuhinya semua persyaratan alur pelayaran, selanjutnya

dilakukan penetapan oleh Menteri dan disiarkan ke dunia maritim melalui International Maritime Organisation (IMO).

Konvensi IMO pada Mei 1998 telah mengadopsi standar penggunaan sistem pelaporan kapal-kapal di laut kepada operator di darat pemantau lalu-lintas (Automatic Identifikasi System-AIS) dalam rangka pemantauan keselamatan pelayaran seperti menghindari tubrukan di laut. Peralatan ini dihubungkan VTIS (Vessel traffic Information System) untuk mengetahui nama, posisi, kecepatan dan haluan kapal yang kemudian informasi ini dimasukkan dalam system AIS dan dipantau terus-menerus.

Menara suar merupakan salah satu Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) utama yang terus ditingkatkan keandalannya. Hal ini dilakukan sebagai upaya untuk mendukung keselamatan dan keamanan pelayaran serta kelancaran lalu lintas pelayaran. Hal ini dikarenakan keberadaan menara suar juga menunjukkan kedaulatan negara sebagai batas teritorial negara khususnya menara suar yang terletak di wilayah terdepan di Indonesia.

Sebagai negara Kepulauan terbesar di dunia, keberadaan Menara suar di Indonesia tentu sangat diperlukan untuk memastikan keselamatan dan keamanan pelayaran juga kelancaran lalu lintas pelayaran.

Menara suar juga memberikan nilai-nilai sejarah yang harus dipertahankan, dijaga dan dirawat dengan baik agar menjadi daya tarik wilayah, terutama hasil-hasil peninggalan zaman penjajahan Belanda yang dibangun sekitar tahun 1880 sebagai titik awal berkembangnya daerah sebagai pusat perekonomian, sosial dan budaya dengan masuk/keluarnya kapal-kapal di pelabuhan.

Saat ini, keberadaan Menara Suar di Indonesia dijaga oleh sekitar 491 Petugas Menara Suar yang terdiri dari teknisi Menara Suar dan operator Menara Suar. Pelaksanaan tugas mereka ditunjang oleh armada Kapal Negara Kenavigasian yang melayani kegiatan pemeliharaan SBNP, serta gilir tugas dan pengiriman kebutuhan operasional dan logistik petugas hingga ke pulau-pulau terpencil dan terluar yang sulit dijangkau.

g. Direktorat Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai

Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai di Indonesia[3] memiliki landasan hukum yakni Peraturan Pelayaran (Scheepvaart Reglement) LN.1882 No.115 juncto LN.1911 No.399 (Kepolisian di Laut).Undang-Undang Pelayaran (Scheepvaart Ordonantie) 1936 (Stb.1936 No.700), Peraturan Pelayaran 1936 pasal 4,dan Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritime 1939 Pasal 13.

Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai bertugas untuk merumuskan dan melaksanakan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur, serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang patroli dan pengamanan, pengawasan keselamatan dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, serta sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai. Fungsi dari direktorat ini adalah sebagai berikut:

- 1) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang patroli dan pengamanan, pengawasan keselamatan dan penyidik pegawai negeri sipil, tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai;
- 2) Penyiapan penyusunan standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur di bidang patroli dan pengamanan, pengawasan keselamatan dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai;
- 3) Penyiapan perumusan dan pemberian bimbingan teknis di bidang patroli dan pengamanan, pengawasan keselamatan dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai;
- 4) Penyiapan pelaksanaan di bidang patroli dan pengamanan, pengawasan keselamatan dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan

- pekerjaan bawah air, sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai;
- 5) Penyiapan pembinaan teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut serta penyusunan dan pemberian kualifikasi teknis sumber daya manusia di bidang patroli dan pengamanan, pengawasan keselamatan dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air dan pemberian perizinan;
 - 6) Penyiapan pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang patroli dan pengamanan, pengawasan keselamatan dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, sarana dan prasarana penjagaan laut dan pantai; dan
 - 7) Pelaksanaan urusan tata usaha, kepegawaian dan rumah tangga Direktorat.

Setelah penetapan bagan pemisahan alur laut atau Traffic Separation Scheme (TSS) di Selat Sunda dan Selat Lombok oleh International Maritime Organization (IMO) pada Januari 2019 lalu, Kementerian Perhubungan siap mengawal implementasi TSS Selat Sunda dan Selat Lombok melalui pemberlakuannya secara internasional pada tahun 2020 mendatang.

Tak hanya persiapan pemenuhan sarana dan prasarana penunjang keselamatan pelayaran di area TSS seperti Vessel Traffic System (VTS), Stasiun Radio Pantai (SROP), Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), peta elektronik maupun regulasi terkait operasional dan teknis, ada juga dukungan keselamatan pelayaran dan pengamanan TSS di kedua selat sebagai hal yang perlu dipersiapkan secara matang.

Perhubungan Laut memiliki tugas merumuskan dan melaksanakan kebijakan di bidang patroli dan pengamanan, penegakan hukum dan advokasi, tertib pelayaran, serta penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air. Mereka siap mendukung keselamatan pelayaran dan pengamanan TSS Selat Sunda dan Lombok. Sejak awal,

KPLP telah mempersiapkan jajarannya untuk mengawal implementasi TSS melalui patroli serta menyiapkan *quick response team* mengenai kecelakaan/musibah pelayaran termasuk di area yang dekat dengan Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) di area Gili Trawangan Lombok dan sekitarnya. Pembentukan *quick response team* akan dilaksanakan secara terpadu dan didukung oleh Pangkalan PLP, Distrik Navigasi, Stasiun Radio Pantai (SROP) dan pihak terkait lainnya. KPLP juga memiliki fungsi komando untuk menegakkan aturan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran. Karena itulah pelaksanaan patroli di perairan Selat Sunda dan Lombok di monitor oleh IMO serta implementasinya. Penerapan TSS sendiri bertujuan untuk memastikan keselamatan dan keamanan pelayaran di kedua selat yang menjadi wilayah Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dan cukup ramai dilintasi oleh kapal-kapal asing. TSS ini akan mulai diberlakukan satu tahun kemudian yaitu bulan Juni 2020.

Oleh karena itu, diperlukan koordinasi dan konsolidasi secara intensif dengan para instansi dan *stakeholder* untuk bersama-sama mempersiapkan dengan baik. Dengan begitu, TSS di Selat Sunda dan Selat Lombok ini dapat secara resmi diimplementasikan dengan baik dan lancar pada tahun 2020 mendatang

h. Pusat Hidrografi dan Oceanografi Angkatan Laut (Pushidrosal)

Pusat Hidrografi dan Oseanografi TNI Angkatan Laut (Pushidrosal) merupakan Kotama Pembinaan TNI Angkatan Laut yang berkedudukan langsung di bawah Kepala Staf Angkatan Laut (Kasal). Sebelumnya satuan ini dinamakan Dinas Hidro-Oseanografi TNI Angkatan Laut (Dishidrosal). Pushidrosal memiliki tugas pokok yakni menyelenggarakan pembinaan fungsi dan pelaksanaan kegiatan Hidro-Oseanografi (Hidros) yang meliputi survei, penelitian, pemetaan laut, publikasi, penerapan lingkungan laut dan keselamatan navigasi pelayaran baik untuk kepentingan TNI maupun umum, dan penyiapan data serta informasi wilayah pertahanan di laut guna mendukung tugas pokok TNI Angkatan Laut.

Pushidrosal sesuai dengan tugasnya wajib menyiapkan dan menyediakan data dan informasi Hidro-oseanografi demi kepentingan TNI maupun umum. Sebagai kepentingan dan keselamatan Navigasi pelayaran, Pushidrosal mempunyai kewenangan dan legalitas tunggal di bidang Hidrografi dalam rangka menyiapkan dan menyediakan data dan informasi Hidro-oseanografi berupa Peta Laut (peta kertas maupun peta navigasi elektronik) dan publikasi nautika. Pada mulanya, Pushidrosal ditetapkan sebagai Lembaga Hidrografi Nasional berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 1951 tanggal 31 Maret 1951 (PP RI No. 23/1951) dan Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 164 Tahun 1960 tanggal 14 Juli 1960 (Keppres RI No. 164/1960), memiliki tugas sebagai Lembaga Hidrografi Militer dan Lembaga Hidrografi Nasional Indonesia.

Pushidrosal sebagai Lembaga Hidrografi Militer, bertanggung jawab dalam menyediakan data dan informasi Hidro-oseanografi yang akurat dan mutakhir sebagai data dasar untuk bahan analisis strategi pertahanan nasional. Sedangkan sebagai Lembaga Hidrografi Nasional Indonesia, Pushidrosal bertanggung jawab memberikan jaminan keselamatan Navigasi pelayaran di seluruh wilayah perairan yurisdiksi Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sebagai Lembaga Hidrografi Nasional, Pushidrosal merepresentasikan legal dan wakil pemerintah RI dalam keanggotaan resmi organisasi internasional, yakni International Hydrographic Organization (IHO) yang berkedudukan di Monaco dan Komisi Hidrografi Asia Timur atau East Asia Hydrographic Commission (EAHC). Selain itu, Pushidrosal juga menjadi anggota delegasi pemerintah RI di beberapa organisasi internasional di bidang Hidrografi, Oseanografi dan Navigasi pelayaran seperti International Maritime Organization (IMO), Inter-Government Oceanographic Commission (IOC), United Nations Conference on Standardization of Geographical Names (UNCSSGN) dan United Nations Group of Experts on Geographical Names (UNGEGN).

Hingga saat ini, Pushidrosal terus melaksanakan tugas pokoknya untuk mengadakan survei dan pemetaan dalam rangka pengumpulan

data dan informasi Hidro-oseanografi guna pembuatan produk Peta Laut dan publikasi. Dalam hal ini, Pushidrosal diperkuat sebanyak delapan kapal survei dan pemetaan hidro-oseanografi, yaitu:

- 1) KRI Pulau Rote (721)
- 2) KRI Pulau Romang (723)
- 3) KRI Pulau Rempang (729)
- 4) KRI Dewa Kembar (932)
- 5) KRI Rigel (933)
- 6) KRI Spica (934)
- 7) KAL Aries
- 8) KAL Vega

i. PT. Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)

PT. Biro Klasifikasi Indonesia (Persero) didirikan pada tanggal 1 Juli 1964, sebagai satu-satunya badan klasifikasi nasional yang ditugaskan oleh pemerintah RI. Lembaga ini bertugas untuk mengklasifikasikan kapal niaga berbendera Indonesia dan kapal berbendera asing yang secara reguler beroperasi di perairan Indonesia. Penyerahan kewenangan ditandai oleh Perjanjian Kerja Sama antara Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan PT. BKI tentang Penyerahan Kewenangan untuk Melaksanakan survei dan sertifikasi statutoria kapal berbendera Indonesia Nomor HK.107/2/6/DJPL-17 dan nomor B.0593/HK.503/KL-17 tanggal 5 April 2017

Kegiatan klasifikasi merupakan pengklasifikasian kapal yang didasarkan pada konstruksi lambung, mesin dan listrik kapal untuk memberikan penilaian atas laik tidaknya kapal tersebut untuk berlayar. Dengan kompetensi dan tenaga ahli di bidang perkapalan yang dimiliki PT BKI, pemerintah melakukan penyerahan wewenang untuk survey dan sertifikasi.

Pemeriksaan atau survei yang dilakukan menurut NOMOR PM 29 TAHUN 2014 pasal 58 terbagi atas:

- 1) Pemeriksaan pertama (*initial survey*);
- 2) Pemeriksaan tahunan (*annual survey*);

- 3) Pemeriksaan antara (*intermediate survey*);
- 4) Pemeriksaan pembaharuan (*renewal survey*);
- 5) Pemeriksaan tambahan (*additional survey*); dan
- 6) Pemeriksaan akhir (*final survey*) khusus untuk ketentuan penutuhan kapal (*ship recycling*) yang merupakan pemeriksaan pada kapal setelah tidak beroperasi lagi dan kapal mulai dalam proses penutuhan.

Khusus untuk pencegahan pencemaran udara, terdapat pemeriksaan sebelum sertifikasi (*pre-certification survey*) yakni saat mesin belum dipasang di kapal. Hal ini dilakukan untuk memastikan, bahwa mesin didesain dan dibangun/dibuat memenuhi persyaratan batasan emisi Nitrogen Oxides (NOx) dalam Annex VI MARPOL 73/78 yang meliputi pengujian.

Selain itu, Sertifikat Lambung Timbul disesuaikan dengan International Load Line Convention (ILLC 1966) yang berlaku untuk kapal samudera yang berlayar di daerah tropis, subtropis maupun perairan yang bermusim dingin. Sertifikat ini berlaku 5 (lima) tahun.

j. Balai Teknologi Keselamatan Pelayaran (BTKP Tanjung Priok)

Berdirinya kantor Balai Teknologi Keselamatan Pelayaran merupakan tindak lanjut dari Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974 tanggal 26 Agustus 1974 tentang Pokok-pokok Organisasi Departemen, Keputusan Presiden Nomor 45 Tahun 1974 tanggal 26 Agustus 1974 tentang Susunan Organisasi Departemen, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM.415/U/Phb-75 tanggal 2 September 1975 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, serta Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.407/U/Phb-76 tanggal 18 Oktober 1976 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Instansi Vertikal Departemen Perhubungan. Termasuk juga mempertimbangkan Surat Persetujuan Menteri Negara Penertiban Aparatur Negara dengan Nomor B.250/I/MENPAN/3/78 tanggal 4 Maret 1978.

Dari beberapa regulasi di atas, maka dituangkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 46/OT/PHB Tahun 1978 tanggal 8 Maret 1978 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Balai Teknologi Keselamatan Pelayaran. Balai ini memiliki tugas menyelenggarakan pengadaan, penyaluran dan pengujian alat-alat sarana bantu navigasi, alat-alat elektronika dan telekomunikasi pelayaran, alat-alat nautis teknis peralatan kapal, serta mempersiapkan kesiagaan kapal-kapal negara dan melaksanakan pemberitaan. Adanya perkembangan Teknologi Keselamatan Pelayaran yang sangat pesat sekaligus untuk meningkatkan daya guna dan hasil guna kesiapan dan keterpaduan pengujian dan penilaian alat-alat dan bahan-bahan keselamatan pelayaran, maka Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 46/OT/PHB Tahun 1978 tanggal 8 Maret 1978 perlu disempurnakan dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 67 Tahun 2002 tanggal 2 Oktober 2002.

Tugas pokok dari Balai Teknik Keselamatan Pelayaran antara lain: Melaksanakan penilaian, pengujian, rancang bangun, pembuatan alat-alat dan bahan-bahan keselamatan pelayaran, serta penyiapan standarisasi dan sertifikasi alat-alat dan bahan-bahan keselamatan pelayaran serta survei dan pemberitaan keselamatan pelayaran.

- 1) Fungsi dari Balai Teknik Keselamatan Pelayaran antara lain:
 - a) Penyusunan rencana dan program kerja serta evaluasi.
 - b) Pelaksanaan penilaian dan pengujian alat-alat dan bahan-bahan keselamatan pelayaran.
 - c) Pelaksanaan rekayasa teknologi dan pembuatan dan bahan-bahan keselamatan pelayaran.
 - d) Penyiapan standarisasi dan sertifikasi alat-alat dan bahan-bahan keselamatan pelayaran.
 - e) Pelaksanaan survey dan pemberitaan keselamatan pelayaran.
 - f) Pengadaan, penyimpanan dan penyaluran alat-alat dan bahan-bahan keselamatan pelayaran.

- g) Pelaksanaan perawatan dan perbaikan instalasi, laboratorium keselamatan pelayaran, bengkel, kapal negara, sentral pemberitaan dan pabrik gas.
- h) Pelaksanaan urusan administrasi dan kerumahtanggaan.

Upaya menjamin pengujian dan sertifikasi alat-alat keselamatan pelayaran menjadi hal yang sangat penting sebab berkaitan langsung dengan keselamatan pelayaran. Oleh karena itu, semua alat keselamatan di atas kapal harus diuji dan diawasi standar performa minimalnya. Tugas ini diemban oleh Balai Teknologi Keselamatan Pelayaran (BTKP) Kementerian Perhubungan, Standarisasi Alat Keselamatan Pelayaran sesuai standar SOLAS dan SOP sebagai pedoman pelaksanaan pengujian dan sertifikasi alat keselamatan pelayaran. Dalam rangka melayani jasa pengujian dan Sertifikasi Perlengkapan Peralatan Keselamatan Pelayaran, maka akan dikembangkan berbasis online oleh Balai Teknologi Keselamatan Pelayaran Jakarta. Pengujian dan sertifikasi dari BTKP telah dilaksanakan terhadap pengujian alat keselamatan pelayaran baru maupun pengujian berkala (*periodical testing*).

Sebagai Unit Pelaksana Teknis (UPT) Ditjen Perhubungan Laut, BTKP bertugas untuk menyiapkan standarisasi dan sertifikasi alat-alat dan bahan-bahan keselamatan pelayaran. Balai ini selanjutnya akan mengeluarkan bukti berupa sertifikat sehingga dapat dipastikan semua alat keselamatan pelayaran yang tersedia di atas kapal dapat berfungsi dan telah teruji dengan baik.

Kegiatan yang dilakukan di lingkungan BTKP merupakan salah satu sumber Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Pelayanan Ditjen Hubla. Lebih tepatnya ialah dari penerimaan uang perkapalan dan kepelautan mengenai pengujian dan sertifikasi perlengkapan keselamatan kapal, peralatan pemadam kebakaran dan peralatan pencegahan pencemaran (*type approval*), sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016 Tentang Jenis dan Tarif Atas Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Kementerian Perhubungan.

Jenis jasa pengujian dan sertifikasi yang dimaksud meliputi pengujian alat penolong, pengujian peralatan pemadam kebakaran, alat pencegah pencemaran, pengujian stabilitas kapal bangunan baru/perombakan, uji coba berlayar (sea trial) kapal, dan pengujian penimbangan kompas (compasseren).

k. Syahbandar

Tugas Pokok (Sesuai dengan PM.34 Tahun 2012 Pasal 2) Kantor Kesyahbandaran Utama ialah melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, serta koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan. Fungsi (Sesuai dengan PM. 34 Tahun 2012 Pasal 3) antara lain:

- a) Pelaksanaan, pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar;
- b) Pelaksanaan pengawasan tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran;
- c) Pelaksanaan pengawasan kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air, pemanduan dan penundaan kapal;
- d) Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi;
- e) Pelaksanaan bantuan pencarian dan penyelamatan (Search And Rescue/SAR), pengendalian dan koordinasi penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan serta pengawasan pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim;
- f) Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal;
- g) Penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;

- h) Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran; dan
- i) Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

I. Otoritas Pelabuhan

Sebagai regulator pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial, Otoritas Pelabuhan memiliki peran dan tanggungjawab untuk menetapkan standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan. Lebih lagi saat ini kita memasuki era globalisasi dan digitalisasi di mana aktivitas perdagangan berlangsung tanpa barrier dan tanpa batas (borderless).

Dengan diberlakukannya penyelenggara pelabuhan yang mengacu kepada standarisasi IMO Konvensi yang dalam hal ini adalah Otoritas Pelabuhan Utama dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), mereka dituntut menciptakan standar kinerja operasional pelabuhan yang efektif dan efisien serta dapat mengambil contoh standar pelayanan pada pelabuhan-pelabuhan. Para penyelenggara pelabuhan perlu membuka pola pikir mereka dan menyadari bahwa regulator adalah yang mengatur bukan yang diatur sehingga *law enforcement* harus ditegakkan.

Penerapan pelabuhan steril seperti di bandara dan stasiun sudah mulai dilakukan sesuai dengan konvensi IMO yaitu Konvensi Solas 74 melalui Bab XI-2 tentang Langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritim dalam Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS). Pada dasarnya, Kode ini menggunakan pendekatan manajemen risiko untuk menjamin keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Untuk menentukan langkah-langkah keamanan yang tepat, penilaian risiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu. Kode Keamanan Internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan (*The International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code*) merupakan aturan menyeluruh mengenai langkah-langkah

peningkatan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan. Aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan atas ancaman yang dirasakan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan. ISPS Code merupakan bagian dari SOLAS sehingga kepatuhan dianggap wajib bagi 170 negara-negara/pihak yang mengakui perjanjian SOLAS. Perbedaan tingkat keamanan dalam ISPS Code dapat dijabarkan sebagai berikut.

- **Security level 1** : berarti normal, tingkat di mana kapal atau fasilitas pelabuhan biasanya beroperasi. Tingkat keamanan 1 berarti langkah-langkah perlindungan keamanan minimum yang sesuai harus dipelihara setiap saat
- **Security level 2** : berarti meningkat, tingkat keamanan 2 diterapkan selama ada peningkatan risiko terjadinya insiden keamanan. Tingkat keamanan 2 berarti tingkat di mana langkah-langkah perlindungan keamanan tambahan yang sesuai harus dipertahankan untuk jangka waktu sebagai akibat dari peningkatan risiko insiden keamanan
- **Security level 3** : berarti luar biasa, penerapan tingkat keamanan untuk periode waktu ketika ada risiko yang mungkin atau segera terjadinya insiden keamanan.

Tingkat keamanan 3 merupakan tingkat di mana langkah-langkah perlindungan keamanan yang lebih spesifik harus dipertahankan dalam jangka waktu yang terbatas saat insiden keamanan yang mungkin atau segera terjadi, meskipun tidak mungkin mengidentifikasi target secara spesifik.

Pengaturan tingkat keamanan 3 harus diterapkan menjadi tindakan luar biasa jika terdapat informasi kredibel bahwa insiden keamanan mungkin atau segera terjadi. Tingkat keamanan 3 harus ditetapkan hanya selama ancaman keamanan diidentifikasi atau terjadinya insiden keamanan yang sebenarnya. Tingkat keamanan

dapat berubah dari tingkat keamanan 1 melalui tingkat keamanan 2 sampai tingkat keamanan 3, atau juga tingkat keamanan akan berubah langsung dari tingkat keamanan 1 ke tingkat keamanan 3.

Penetapan Standar Kinerja Pelayanan Operasional pada Pelabuhan yang Diusahakan Secara Komersial diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK 103/2/18/DJPL-16 tanggal 12 Juli 2016. Peraturan Dirjen Hubla ini hanya berlaku dalam jangka waktu 1 (satu) tahun atau sampai dengan 11 Juli 2017. Setelah itu, penyelenggara pelabuhan wajib menetapkan standar kinerja pelayanan operasionalnya masing-masing.

Otoritas Pelabuhan Utama dan KSOP telah melaksanakan standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan untuk masing-masing wilayah kerja mereka dengan melakukan evaluasi setiap tahunnya.

Otoritas Pelabuhan selaku regulator pelabuhan bersama dengan Badan Usaha Pelabuhan selaku operator pelabuhan telah menyusun standar kinerja pelayanan operasional untuk memacu peningkatan kinerja terminal dan pelabuhan. Peningkatan kinerja pelayanan operasional pelabuhan yang diusahakan secara komersial harus sejalan dengan upaya pemerintah dalam menjamin kelancaran arus barang, meningkatkan efektivitas kinerja operasional, serta mengukur tingkat kinerja pelayanan pengoperasian di pelabuhan.

Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup nomor 05 tahun 2009 tentang Pengelolaan Limbah Di Pelabuhan pasal 5 ayat 2 Limbah meliputi: Minyak; Material cair dan/atau padat berbahaya dalam bentuk curah; Kemasan bekas bahan berbahaya; limbah cair domestic; Sampah; Emisi; Limbah elektronik; dan/atau Limbah bekas kapal. Dalam pasal 7 ayat 1 ditegaskan, bahwa *Setiap Pelabuhan umum dan pelabuhan khusus wajib menyediakan fasilitas pengelolaan limbah yang berasal dari usaha dan/atau kegiatan kapal*. Pasal 8 juga menjelaskan, bahwa *Lokasi fasilitas pengelolaan limbah berada di dalam Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan Laut atau Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan Laut*.

Berikut catatan pengguna Reception Facility yang berada di Pelabuhan Laut Tanjung Priok selama periode semester pertama tahun 2019:

- 1) Fasilitas penerimaan pelabuhan merupakan tempat yang harus disediakan pelabuhan pengiriman internasional untuk mengumpulkan residu, campuran berminyak, dan sampah hasil dari kapal yang berlayar di lautan.
- 2) Kontaminan yang dihasilkan kapal tidak dapat dibuang langsung ke laut.
- 3) Menurut MARPOL 73/78, mereka harus dikumpulkan oleh fasilitas penerimaan Port di seluruh dunia. Fasilitas ini harus dapat menerima minyak kotor dan kontaminan lainnya, serta menyediakan layanan yang cepat dan efisien.

Pada bulan Maret 2006, MEPC 54 menekankan nilai fasilitas penerimaan akan melebihi harapan dalam implementasi MARPOL, serta memperkenalkan kebijakan "toleransi nol pembuangan ilegal dari kapal" yang hanya dapat ditegakkan jika fasilitas penerimaan memadai di pelabuhan. Karena itu, Komite mendesak semua Pihak untuk MARPOL, khususnya Negara-negara pelabuhan, dalam rangka memenuhi kewajiban perjanjian mereka untuk menyediakan fasilitas penerimaan terkait limbah yang dihasilkan selama operasi normal kapal.

Pada Oktober 2006, MEPC 55 menyetujui Rencana Tindakan untuk membantu masalah terkait fasilitas penerimaan pelabuhan. Ini merupakan tantangan besar untuk di atasi dalam rangka mencapai kepatuhan penuh dengan MARPOL. Rencana tersebut diperkenalkan oleh Sub-Komite Implementasi Negara Bendera (FSI) untuk mengimplementasikan MARPOL secara lebih baik sekaligus meningkatkan kesadaran lingkungan di antara pelayaran.

Rencana baru untuk mengelola limbah harus ditemukan dan kapal harus didorong menggunakan fasilitas penerimaan pelabuhan daripada membuang limbah di mana saja di lautan.

Basis Data Fasilitas Penerimaan Pelabuhan (PRFD) mulai online 1 Maret 2006 ialah modul Sistem Informasi Pengiriman Terintegrasi Global IMO (GISIS) yang mencatat data fasilitas penerimaan dengan rincian setiap kategori limbah yang dihasilkan kapal.

Lampiran MARPOL berisi peraturan terperinci berkenaan dengan enam kelompok utama bahan berbahaya, antara lain: Minyak dalam bentuk apa pun (Lampiran I); Zat Cair Beracun (NLS) yang dibawa dalam jumlah besar (Lampiran II); Zat berbahaya yang dibawa dalam bentuk kemasan (Lampiran III); Limbah (Lampiran IV); Sampah (Lampiran V); dan Emisi udara (Lampiran VI).

Menurut MARPOL, kontaminan tidak dapat dibuang ke laut sesuai dengan persyaratan yang dinyatakan dalam lampirannya harus dibuang di fasilitas penerimaan pelabuhan. Selain itu, negara-negara pelabuhan perlu memastikan adanya kecukupan fasilitas penerimaan pelabuhan di seluruh wilayah untuk membantu kenyamanan.

Pada tahun 2009, IMO membuat Panduan Praktik yang Baik untuk Penyedia dan Pengguna Fasilitas Penerimaan Pelabuhan. MEPC.1/Circ.671. Dokumen ini menjelaskan langkah-langkah yang perlu diambil untuk membuang limbah secara efektif di fasilitas penerimaan pelabuhan.

Kemudian pada tahun 2012, IMO merilis Persyaratan MARPOL untuk Fasilitas Penerimaan Pelabuhan. Di dalamnya terdapat persyaratan untuk fasilitas penerimaan port untuk memastikan bahwa limbah dapat dibuang tanpa penundaan yang tidak semestinya. Bagian ini juga membahas kurangnya PRF sejak lama dan dalam pelaporan.

Langkah penting lainnya ialah pada saat IMO menerbitkan Format Standar Formulir Pemberitahuan Lanjut untuk Pengiriman Limbah ke Fasilitas Penerimaan Pelabuhan. Dokumen ini memuat rincian format standar pemberitahuan oleh kapal ke fasilitas pelabuhan untuk penerimaan limbah kapal. Formulir ini harus diserahkan 24 jam sebelum kedatangan.

Pelaksanaan manajemen transportasi laut pada otoritas pelabuhan Tanjung Priok mengacu pada Nota Kesepahaman tentang

Port Kontrol Negara di Wilayah Asia-Pasifik, yang dikenal sebagai MOU Tokyo. Nota ini ditandatangani oleh delapan belas Otoritas maritim di wilayah tersebut pada 1 Desember 1993 dan mulai beroperasi pada 1 April 1994. Saat ini, Memorandum memiliki 20 anggota penuh yang meliputi Australia, Kanada, Chili, China, Fiji, Hong Kong (Cina), Indonesia, Jepang, Republik Korea, Malaysia, Kepulauan Marshall, Selandia Baru, Papua Baru Guinea, Peru, Filipina, Rusia Federasi, Singapura, Thailand, Vanuatu dan Vietnam.

Sekretariat Memorandum terletak di Tokyo, Jepang. Sistem basis data PSC, the Sistem Informasi Terkomputerisasi Asia-Pasifik (APCIS), didirikan di Moskow, di bawah naungan Kementerian Transportasi Federasi Rusia.

m. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)

Untuk mengantisipasi perkembangan penyelenggaraan transportasi sekaligus upaya mewujudkan transportasi yang aman, selamat, lancar, tertib dan teratur sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional, maka diperlukan langkah yang terencana dan terpadu melalui peningkatan keselamatan sebagai prioritas utama. Dalam hal ini dibentuk Komite Nasional Keselamatan Transportasi melalui Keppres Nomor 105/1999.

Berdasarkan situs resmi KNKT dan juga Keppres No.105/1999, beberapa tugas mereka yakni melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi. Termasuk memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait dan memberikan saran dan pertimbangan kepada Presiden berdasarkan hasil investigasi kecelakaan untuk mewujudkan keselamatan transportasi.

Beberapa fungsi KNKT berkaitan dengan pelaksanaan investigasi terhadap penyebab kecelakaan transportasi, permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu. Selanjutnya tentang pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan objektif penyebab kecelakaan transportasi, lantas menyusun laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi.

Fungsi KNKT juga berkaitan dengan pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi. Kemudian *monitoring*/pemantauan dan klarifikasi terhadap proses tindak lanjut atas rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi. Selanjutnya menyusun pemberian saran dan pertimbangan kepada Presiden melalui Menteri Perhubungan, melaksanakan kerja sama investigasi kecelakaan transportasi dan/atau peningkatan pengetahuan SDM, menyampaikan laporan kinerja kepada Presiden dan laporan kinerja akhir masa jabatan, serta melaksanakan pengangkatan dan pemberhentian investigator dan tenaga ahli.

n. Mahkamah Pelayaran (Mahpel)

Mahkamah Pelayaran merupakan Organisasi yang dibentuk dan bertanggung jawab terhadap Menteri Perhubungan Republik Indonesia, dan berkedudukan di Ibukota. Mahkamah Pelayaran dipimpin oleh seorang Ketua yang mempunyai sertifikat/keahlian sebagai Ahli Nautika Tingkat I/Ahli Teknika Tingkat I/Sarjana Hukum/Sarjana Teknik Perkapalan.

Mahkamah Pelayaran berfungsi untuk melaksanakan Pemeriksaan Lanjutan atas Kecelakaan Kapal, Menegakkan Kode Etik Profesi, Kompetensi Nakhoda dan/atau Perwira Kapal setelah dilakukan pemeriksaan awal oleh Syahbandar/Pejabat Perhubungan Laut. Mereka diberi kewenangan oleh Menteri Perhubungan untuk melakukan pemeriksaan pendahuluan Kecelakaan Kapal. Hal ini diatur di dalam Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal; Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 76 Tahun 2017; Instruksi Menteri Perhubungan nomor 5 Tahun 2017.

Dalam tugasnya, Mahkamah Pelayaran meneliti penyebab Kecelakaan Kapal dan menentukan ada tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan Nakhoda dan/atau Perwira Kapal. Hasil penelitian tersebut kemudian

direkomendasikan kepada Menteri Perhubungan Mengenai Sanksi administratif atas kesalahan atau kelalaian Nakhoda dan atau Perwira Kapal, berupa:

- 1) Peringatan;
- 2) Pencabutan izin berlayar bagi terduga paling lama 2 (dua) tahun;

Dalam melaksanakan tugasnya, Mahkamah Pelayaran melaksanakan persidangan dengan melibatkan Tim Panel Ahli dengan jumlah ganjil minimal 3 (tiga) orang dan dibantu oleh 1 (satu) orang Sekretaris Panel Ahli (Sarjana Hukum).

Keanggotaan Tim Panel Ahli terdiri dari Pegawai Negeri Sipil dengan penugasan khusus; non pegawai Negeri Sipil, dengan keahlian sebagai Ahli Nautika Tingkat I, Ahli Teknika Tingkat I, Sarjana Hukum, dan Sarjana Teknik Perkapalan.

Mekanisme Pemeriksaan Kecelakaan kapal meliputi Kapal Tenggelam, Terbakar, Tubrukan, dan kandas, yang menjadi tanggung jawab Nakhoda kecuali dapat dibuktikan lain.

B. Regulator Khusus Pendidikan

a. Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan

Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan memiliki visi: *Mewujudkan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang Prima, Profesional dan Beretika dalam Menyelenggarakan Transportasi yang Andal serta Berorientasi Zero Accident*. Misi yang dilakukan antara lain: Mengelola pendidikan, pelatihan dan penyuluhan transportasi yang profesional untuk menciptakan kapasitas dan kualitas SDM perhubungan sesuai kebutuhan; Membangun organisasi yang efektif dengan SDM kompeten, dan sistem informasi yang andal dalam memenuhi kebutuhan *stakeholders*.

Tugas dari BPSDM ialah melaksanakan tugas pengembangan sumber daya manusia di bidang perhubungan, dengan beberapa fungsi sebagai berikut:

- 1) penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program pengembangan sumber daya manusia di bidang perhubungan;

- 2) pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia di bidang perhubungan;
- 3) pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia di bidang perhubungan; dan
- 4) pelaksanaan administrasi Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan.

b. Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Laut

Pada tahun 1964 dibentuk Pusat Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan Laut (Pusdiklat Hubla) yang saat itu bernama Tenaga Kerja Pendidikan (TKP) dan berada di bawah naungan departemen Perhubungan Laut. Nama TKP ini bertahan hingga periode 1972, kemudian pada periode 1972 – 1976 dinamakan Lembaga Pendidikan (LEMDIK). Sejak terbitnya KEPMENHUB No. KM.415/U/Phb Tahun 1975 atau setelah muncul nama baru yaitu Pusdiklat Perhubungan Laut terakhir berdasarkan kepada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 60 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Pusdiklat Perhubungan Laut mengalami perubahan nomenklatur menjadi Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Laut.

Tugas Pokok Pusdiklat Perhubungan laut ialah Melaksanakan Pengembangan Sumber Daya Manusia Di Bidang Transportasi Laut dan fungsinya adalah Penyiapan rencana, program dan anggaran pendidikan, kerja sama, rencana kebutuhan SDM, standardisasi dan akreditasi, pembinaan lembaga pendidikan, pembinaan tenaga pendidik dan kependidikan, sertifikasi, pelaksanaan penyuluhan, pemantauan, dan pelaporan penyelenggaraan pendidikan transportasi laut; Penyiapan rencana, program dan anggaran pelatihan, kerja sama, rencana kebutuhan SDM, standardisasi dan akreditasi, pembinaan lembaga pelatihan, pembinaan tenaga pendidik dan kepelatihan, sertifikasi, pelaksanaan penyuluhan, pemantauan, dan pelaporan penyelenggaraan pelatihan transportasi laut; serta penyiapan koordinasi rencana, program, dan anggaran, kepegawaian, hukum,

kehumasan, pelayanan informasi publik, keuangan, Barang Milik Negara (BMN), perpustakaan, pengelolaan data dan informasi, analisis, evaluasi dan pelaporan kinerja, serta pelaksanaan urusan tata usaha dan kerumahtanggaan di lingkungan Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Laut.

c. UPT Pendidikan (Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta atau STIP Jakarta)

Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta merupakan salah satu perguruan tinggi kedinasan di Indonesia yang berada di bawah naungan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Dulu dikenal dengan nama Akademi Ilmu Pelayaran (AIP) atau Pendidikan dan Latihan Ahli Pelayaran (PLAP) Jakarta/Kampus STIP Jakarta saat ini berada di Jalan Marunda Makmur Kelurahan Marunda, Kecamatan Cilincing, Jakarta Utara berada di dekat situs cagar budaya rumah Si Pitung dan Pantai Marunda, Cilincing.

Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran merupakan Pendidikan pelayaran yang berada di bawah naungan Badan Diklat Perhubungan Republik Indonesia. Sekolah ini berdiri sejak tahun 1953 Akademi Ilmu Pelayaran dengan menyelenggarakan Program Diploma III (setara dengan BSc) 2 jurusan antara lain: Nautika dan Teknika (sertifikat kompetensi Kelas III), lama pendidikan 3-4 tahun.

Pada tanggal 27 februari 1957, AIP diresmikan oleh Presiden Pertama RI Ir. Soekarno yang saat itu menjadi Akademi Pelayaran Pertama di Indonesia. Lokasi kampus berada di Jl. Gunung Sahari, Mangga Dua Ancol, Jakarta Utara.

Pada tahun 1962, AIP menyelenggarakan kerja sama dengan Akademi Pelayaran Amerika yaitu Kings Point untuk kelas khusus. Sejak didirikan, AIP memiliki reputasi yang baik sebagai Pusat pendidikan Pelayaran. Terbukti pada tahun 1974 sampai dengan 1984, AIP berhasil menyelenggarakan pertukaran pelajar dengan Tanzania, Malaysia dan Bangladesh.

Pada tahun 1964, Akademi Ilmu Pelayaran Niaga dan Akademi Telekomunikasi dilebur menjadi Akademi Ilmu Pelayaran. AIP mendapat lisensi untuk melaksanakan 4 program studi yakni Nautika, Teknik, Ketatalaksanaan dan Kepelabuhanan (KTK) dan Elektronika & Telekomunikasi.

Pada tahun 1983, Akademi Ilmu Pelayaran berubah nama menjadi Pendidikan dan Latihan Ahli Pelayaran (PLAP) dan diberikan lisensi untuk melaksanakan program Strata A, Strata B dan Strata C dengan 4 jurusan antara lain Nautika, Teknik, Telekomunikasi Pelayaran dan Ketatalaksanaan dan Kepelabuhanan (KTK).

Strata A merupakan program 3 tahun yang setara dengan BSc dengan sertifikat kepelautan kelas 3, Strata B merupakan program 1 tahun untuk pelaut dengan pengalaman berlayar 2 tahun setelah mengikuti pendidikan Strata A dan memiliki sertifikat kepelautan kelas 2 dan Strata C merupakan program pendidikan dengan sertifikat kepelautan kelas 1. Pada tahun 1995, PLAP memperoleh lisensi untuk menyelenggarakan Program Diploma IV dengan 3 Jurusan yakni Nautika, Teknik dan Ketatalaksanaan dan Kepelabuhanan (KTK) yang setara dengan Sarjana program kepelautan.

Pada tahun 1998, Institut diberi lisensi untuk menyelenggarakan Diklat Familiarization Training, Basic Safety Training, Proficiency in Survival Craft and Rescue Boat, Advance Fire Fighting, Tanker Familiarization, Oil Tanker, Liquefied Gas Tanker, Chemical Tanker, GOC-GMDSS, Medical First Aid Training, Medical Care Training dan Radar/ARPA Training.

Pada bulan maret 2000, Pendidikan dan Latihan Ahli Pelayaran (PLAP) berubah status menjadi Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP). Lembaga ini memiliki struktur organisasi baru sebagai kesempatan untuk menjawab tantangan melaksanakan tingkat pendidikan yang lebih tinggi sampai ke jenjang S2 dan S3. Kemudian akhirnya pada bulan april 2002, STIP menempati Kampus baru di Marunda Jakarta Utara.

d. UPT Pendidikan (STIMar “AMI”)

Sekolah Tinggi Ilmu Maritim “AMI” merupakan perubahan dari Akademi Maritim Indonesia (AMI) yang berdiri sejak tanggal 3 Oktober 1960. Awalnya memiliki program Diploma III Program Studi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga (KPN), lalu pada tahun 1984 AMI membuka program Diploma III Program Studi Nautika dan Program Studi Teknika berdasarkan Surat Keputusan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia No. 093/0/1984.

Seiring dengan perkembangan industri maritim, pada tahun 2001 dibuka Program Studi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Kepelabuhanan jenjang Diploma IV, yang sekaligus merealisasikan stratifikasi struktur pengajaran dari Program Diploma III menjadi Sarjana Sains Terapan. Seiring dengan perubahan ini, Akademi Maritim Indonesia diubah menjadi Sekolah Tinggi Maritim disingkat STIMar “AMI”. Perubahan tersebut didasarkan pada Surat Keputusan Menteri Pendidikan Nasional No. 158/D/0/2001 tanggal 30 Agustus 2001. Berdasarkan SK, STIMar AMI oleh Badan Akreditasi Nasional (BAN) No. 002/BAN/PT/AK-I/Dpl/III/2002 tanggal 28 Maret 2002 Program Studi KPN D-III mendapatkan akreditasi “A”.

Tujuan pendidikan STIMar “AMI” ialah menciptakan tenaga kerja di bidang maritim yang siap pakai dan bermutu internasional dan berkepribadian dengan berbagai bidang sebagai berikut.

- 1) Perwira nautika III (Ahli Madya) di tingkat operasional (*operational level*).
- 2) Perwira mesin kapal III (Ahli Madya) di tingkat operasional (*operational level*).
- 3) Administrasi pelayaran niaga (KPN) (Ahli Madya) di tingkat operasional yang siap pakai dan bermutu internasional dan berkepribadian.
- 4) Administrasi pelayaran niaga & kepelabuhanan (Sarjana Sains Terapan) di tingkat manajerial (*management level*).

C. Tugas dan Fungsi Operator SAR

Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan merupakan lembaga pemerintah non kementerian yang berada di bawah dan bertanggungjawab langsung kepada Presiden.

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 83 Tahun 2016 tentang Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan, Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan bertugas untuk membantu Presiden menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pencarian dan pertolongan. Fungsi dari Basarnas antara lain:

- 1) Perumusan dan penetapan norma, standar, prosedur, kriteria, serta persyaratan dan prosedur perizinan dan/atau rekomendasi penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan;
- 2) Perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan, pembinaan tenaga dan potensi, sarana dan prasarana dan sistem komunikasi;
- 3) Perumusan, penetapan, dan pelaksanaan standarisasi siaga, latihan, dan pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan;
- 4) Perumusan dan penetapan kebutuhan siaga, latihan, dan pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan;
- 5) Koordinasi pelaksanaan penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan, pembinaan tenaga dan potensi, sarana dan prasarana dan sistem komunikasi;
- 6) Pengembangan dan pelaksanaan sistem informasi dan komunikasi pencarian dan pertolongan;
- 7) Pelayanan informasi penyelenggaraan pencarian dan pertolongan;
- 8) Pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang pencarian dan pertolongan;
- 9) Pelaksanaan bimbingan dan penyuluhan bidang pencarian dan pertolongan;
- 10) Pengelolaan barang milik atau kekayaan negara yang menjadi tanggung jawab Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan;

- 11) Koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan;
- 12) Pengawasan intern atas pelaksanaan tugas di bidangnya; dan Pelaksanaan dukungan yang bersifat substantif kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan;

D. Tugas dan Fungsi Organisasi Profesi Indonesian National Shipowners' Association (INSA)

INSA merupakan 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 sebagai satu-satunya badan/organisasi perusahaan pelayaran yang diakui Pemerintah. Organisasi ini dikukuhkan dengan SK Menhub No. KP. 8/AL.308/Phb-89 tanggal 28 Oktober 1989.

Tumbuh dan berkembangnya INSA hingga saat ini tidak dapat dipisahkan dari keinginan mendasar para pengusaha pelayaran yang tercantum pada mukadimah Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga.

Organisasi ini berdiri dan tumbuh menjadi wadah pemersatu bagi para pelaku usaha di sektor pelayaran baik penumpang, barang, minyak dan gas hingga offshore (lepas pantai). Pada tahun 1953, ada delapan perusahaan pelayaran niaga nasional swasta yakni PT. Perindo (Manado), PT. Pemal (Ambon), PT. P.P.S.S (Makassar), PT. Perpelin (Surabaya), PT. M.P.N (Jakarta), PT. Sang Saka (Jakarta), PT. Karimata (Pontianak), PT. Kalimantan (Banjarmasin) yang sepakat mendirikan organisasi Unie Perusahaan Pelayaran Indonesia atau disingkat dengan U.P.P.I.

Pada tahun yang sama yakni 1953, juga didirikan Organisasi Persatuan Pelayaran Seluruh Indonesia atau Perpepsi oleh enam perusahaan pelayaran nasional yakni PT. Pepana, PT. Bintang Maluku, PT. Indonesia Fortune Lloyd (IFL), PT. M.P.S, PT. Pedjaka dan PT. Nagah Berlian.

Pada tahun 1962, dibentuk Organisasi Perusahaan Sejenis Pelayaran Niaga atau O.P.S Pelayaran Niaga yang beranggotakan perusahaan-perusahaan pelayaran Indonesia sebagai penggabungan dari organisasi UPPI dan Perpepsi.

Pada tahun 1967, OPS Pelayaran Niaga menjadi Persatuan Pelayaran Nasional (Pelnas) yang beranggotakan perusahaan pelayaran swasta. Di tahun yang sama, dibentuk pula Indonesian National Shipowners' Association (INSA) yang beranggotakan Pelnas dan perusahaan-perusahaan negara bersifat federatif. Capt. M.J.P Hajjari tercatat sebagai Ketua Umum INSA pertama dengan periode kepengurusan 1967-1970.

Selanjutnya pada tahun 1970, atas petunjuk Pemerintah c.q Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, diadakan peleburan INSA dan PELNAS menjadi INSA yang bersifat Unitaris. Terjadi pergantian kepemimpinan INSA dari tangan Capt. M.J.P Hajjari ke H. Soedarmo Sastrosatomo. Pendiri dan pemilik PT Samudera Indonesia tersebut memimpin INSA selama dua periode yakni periode 1970-1972 dan terpilih kembali pada 1974. Namun pada tahun itu ia mengundurkan diri dari Ketua Umum INSA sehingga tampuk kepemimpinan tertinggi di organisasi ini dilanjutkan oleh Capt. Harun Rasidi.

Sejak berdiri hingga saat ini, periode kepengurusan INSA berlangsung selama 22 kali. H. Hartoto Hadikusumo merupakan Ketua Umum INSA. Pemilik sekaligus pendiri PT Andhika Line ini memimpin INSA selama empat periode berturut-turut meskipun di periode terakhir, masa tugasnya berakhir karena meninggal dunia. Hartoto memimpin INSA pada periode 1987-1989, 1989-1991, 1991-1994 dan 29 November 1994-17 Desember 1994.

Sosok yang juga cukup lama memimpin INSA ialah H. Boedihardjo Sastrosatomo yang memimpin INSA selama tiga periode berturut-turut yakni periode 1978-1981, 1981-1984 dan 1984-1987. Setelah itu muncul Drs. Firdaus Wadji yang memimpin INSA tiga periode yakni Plt yang menggantikan H. Hartoto Hardikusumo pada periode 1994-1996, kemudian dilanjutkan dengan dua periode berturut-turut yakni 1996-

1998 dan 1998-2002. Tujuan INSA ialah turut aktif mewujudkan masyarakat yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan UUD 1945, yang mencakup:

- 1) Mewujudkan sistem angkutan laut yang terpadu.
- 2) Mempersatukan dan mengembangkan potensi pelayaran niaga nasional untuk mencapai efisiensi yang semaksimal mungkin.
- 3) Mendorong dan memelihara penyediaan jasa-jasa terhadap pertumbuhan dan perkembangan perekonomian Indonesia, baik dalam negeri maupun luar negeri.
- 4) Membantu memperbaiki posisi neraca pembayaran luar negeri Indonesia.
- 5) Memelihara kesatuan ekonomi negara nusantara Indonesia guna mengurangi ketergantungan ekonomi pada luar negeri dalam perdagangan melalui laut.

E. Tugas dan Fungsi Operator Pelayaran

a. PT Pelni

PT PELNI (Pelayaran Nasional Indonesia) merupakan perusahaan pelayaran nasional Indonesia yang jaringan layanannya mencakup seluruh kepulauan Indonesia. Utamanya ialah sebagai penghubung antara kota-kota besar ke pulau-pulau terpencil, di mana Pelni berperan penting dalam sistem transportasi Indonesia.

PT PELNI merupakan salah satu dari sedikit operator kapal penumpang jarak jauh kelas ekonomi yang tersisa. Sebagian besar perusahaan kapal penumpang terkenal di dunia telah menghentikan layanan penumpang murah mereka sejak 1960-an akibat pergeseran tren ke arah transportasi pesawat. Kemampuan Pelni untuk bertahan sebagian besar disebabkan oleh monopoli pada rute tertentu dan rute bersubsidi yang didanai Pemerintah Indonesia.

PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) merupakan perusahaan pelayaran nasional yang menyediakan jasa transportasi laut, meliputi jasa angkutan penumpang, dan muatan barang antar pulau. Saat ini perusahaan mengoperasikan 26 kapal penumpang, 46 kapal perintis, 6 kapal barang tol laut dan 1 kapal ternak.

PT. PELNI (Persero) dalam melaksanakan tanggung jawabnya tidak hanya terbatas melayani rute komersial, namun juga pelayaran dengan rute pulau-pulau kecil terluar. Kapal Pelni saat ini menyinggahi 95 pelabuhan kapal penumpang dan lebih dari 300 pelabuhan kapal perintis dengan 46 kantor cabang dan dilayani di 400 travel agen yang tersebar di seluruh Indonesia.

b. PT Pelabuhan Indonesia

PT Pelabuhan Indonesia merupakan BUMN di bawah pembinaan Departemen Perhubungan Republik Indonesia. PT Pelabuhan Indonesia terdiri dari PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) I, II, III, dan IV yang berjumlah 111 unit. Pelindo menggunakan sistem keuangan IBW yang memberi wewenang penggunaan pendapatan dari jasa pelabuhan untuk keperluan manajemen perusahaan yang disusun dalam Rencana Kerja Anggaran.

PT Pelindo I

Perusahaan memiliki fokus kegiatan utama di bidang penyelenggaraan dan pengusahaan jasa kepelabuhanan, serta optimalisasi pemanfaatan sumber daya Perusahaan untuk menghasilkan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat. Upaya ini dilakukan untuk memperoleh keuntungan guna meningkatkan Nilai Perusahaan melalui prinsip-prinsip Perusahaan Terbatas.

Menurut Anggaran Dasar terakhir Perusahaan, berdasarkan Akta Nomor 1 Tanggal 15 Agustus 2008, kegiatan usaha Perusahaan meliputi:

- 1) Penyediaan dan/atau jasa pelayanan kolam-kolam pelabuhan dan perairan untuk lalu lintas dan tempat-tempat berlabuhnya kapal.
- 2) Penyediaan dan/atau jasa-jasa yang berhubungan dengan pemanduan (pilotage) dan penundaan kapal.
- 3) Penyediaan dan/atau pelayanan dermaga dan fasilitas lain untuk bertambat, bongkar muat peti kemas, curah cair, curah kering, multi purpose, barang termasuk hewan (general cargo) dan fasilitas naik turunnya penumpang dan/atau kendaraan.

- 4) Penyediaan jasa bongkar muat, peti kemas, curah cair, curah kering (general cargo) dan kendaraan.
- 5) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, multipurpose, penumpang, pelayaran rakyat dan RO-RO.
- 6) Penyediaan dan/atau pelayanan gudang-gudang dan lapangan penumpukan dan tangki/tempat penimbunan barang-barang, angkutan bandar, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan.
- 7) Penyediaan dan/atau pelayanan tanah untuk berbagai bangunan dan lapangan, industri dan gedung-gedung/bangunan yang berhubungan dengan kepentingan kelancaran angkutan multimoda.
- 8) Penyediaan dan/atau pelayanan listrik, air minum, dan instalasi limbah serta pembuangan sampah.
- 9) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa pengisian bahan bakar minyak untuk kapal dan kendaraan di lingkungan pelabuhan.
- 10) Penyediaan dan/atau pelayanan kegiatan konsolidasi dan distribusi barang termasuk hewan.
- 11) Penyediaan dan pengelolaan jasa konsultasi, pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan kepelabuhan.
- 12) Pengusahaan dan penyelenggaraan Depo Peti Kemas dan perbaikan, cleaning, fumigasi serta pelayanan logistik.

Kegiatan usaha berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 133 Tahun 2011 tanggal 2 Maret 2011 tentang Pemberian Izin Usaha kepada PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan yang dilaksanakan dalam menyelenggarakan pelayanan jasa kepelabuhan dan usaha lainnya yang menunjang pencapaian tujuan perusahaan meliputi:

- 1) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat.
- 2) Penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar minyak dan pelayanan air bersih.
- 3) Penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan.

- 4) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas.
- 5) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang, tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan.
- 6) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro.
- 7) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang.
- 8) Penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang, dan/atau i. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal.

PT Pelindo II

PT Pelabuhan Indonesia II (“IPC” dan “Perseroan”) awalnya didirikan sebagai Perusahaan Umum (“Perum”) Pelabuhan II berdasarkan Peraturan Pemerintah (“PP”) No. 15 Tahun 1983 juncto PP No. 5 Tahun 1985. Perum Pelabuhan II merupakan Badan Usaha Milik Negara (“BUMN”) di bawah pembinaan Departemen Perhubungan Republik Indonesia.

Berdasarkan PP No. 57 Tahun 1991, Perum Pelabuhan II mengalami pengalihan bentuk menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Sebagai tindak lanjut PP ini, PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) didirikan berdasarkan Akta Notaris Imas Fatimah, S.H., No. 3 tanggal 1 Desember 1992. Akta pendirian ini telah memperoleh persetujuan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia dengan Keputusan No. C2-4754.HT.01.01.TH.93 tanggal 17 Juni 1993.

Sejak dibentuk Kementerian Badan Usaha Milik Negara pada tahun 1998, Perusahaan berada di bawah pembinaan Kementerian BUMN. Anggaran Dasar Perusahaan sudah mengalami perubahan beberapa kali. Terakhir berdasarkan Pernyataan Keputusan Pemegang Saham yang diaktakan dalam Akta Notaris No. 03 dari Notaris Nanda Fauz Iwan, S.H., M.Kn., tanggal 2 Agustus 2013, penambahan modal ditempatkan dan disetor penuh Perusahaan. Perubahan Anggaran

Dasar ini sudah diberitahukan kepada Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia melalui Surat Penerimaan Pemberitahuan No. AHU-AH.01.10-38219 tanggal 12 September 2013.

PT Pelindo III

Berdasarkan pasal 3 ayat 2 Anggaran Dasar Perseroan, maksud dan tujuan perseroan ini ialah melakukan usaha di bidang penyelenggaraan dan pengusahaan jasa kepelabuhanan, serta meningkatkan nilai perseroan dengan cara optimalisasi pemanfaatan sumber daya milik perseroan untuk menghasilkan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk mendapatkan/mengejar keuntungan guna menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas.

Maksud dan tujuan tersebut di atas dicapai perseroan dengan melaksanakan kegiatan usaha utama sebagai berikut:

- 1) Penyediaan dan/atau pelayanan kolam-kolam pelabuhan dan perairan untuk lalu lintas dan tempat-tempat berlabuhnya kapal;
- 2) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa-jasa yang berhubungan dengan pemanduan (*pilotage*) dan penundaan kapal;
- 3) Penyediaan dan/atau pelayanan dermaga dan fasilitas lain untuk bertambat, bongkar muat peti kemas, curah cair, curah kering, *multipurpose (general cargo)*, barang termasuk hewan, dan fasilitas naik turunnya penumpang dan/atau kendaraan;
- 4) Penyediaan pelayanan jasa bongkar muat peti kemas, curah cair, curah kering, *general cargo*, dan kendaraan.
- 5) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, *multipurpose*, penumpang, pelayaran rakyat, dan Ro-Ro.
- 6) Penyediaan dan/atau pelayanan gudang-gudang dan lapangan penumpukan dan tangki/tempat penimbunan barang-barang, angkutan bandar, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan;
- 7) Penyediaan dan/atau pelayanan lahan untuk berbagai bangunan dan lapangan, industri dan gedung-gedung/bangunan yang

berhubungan dengan kepentingan kelancaran angkutan multimoda;

- 8) Penyediaan dan/atau pelayanan listrik, air minum;
- 9) Penyediaan dan/atau pelayanan kegiatan konsolidasi dan distribusi muatan.

Terkait produk dan pelayanan bagi konsumen, perusahaan berupaya memastikan bahwa layanan yang diberikan kepada pelanggan telah memenuhi standar layanan terbaik. Untuk menjamin hal tersebut, Perusahaan telah tersertifikasi berdasarkan ISO 9001, ISO 14001 serta The International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.

PT Pelindo IV

PT Pelindo IV merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dibidang kepelabuhanan yang beroperasi di 27 cabang dan memiliki 3 anak perusahaan dan afiliasi yang tersebar dari Kepulauan Sulawesi, Kalimantan Timur, Kalimantan Utara, Maluku, Maluku Utara, Papua, dan Papua Barat.

Bidang usaha Pelindo IV antara lain:

- 1) Pelayanan Kapal
- 2) Pelayanan Barang
- 3) Pengusahaan Alat
- 4) Pelayanan B/M Terminal Konvensional
- 5) Pelayanan Terminal Petikemas
- 6) Pengusahaan Tanah, Bangunan dan lainnya

F. Informasi Hasil Survei Luar Negeri

Tim Pusat Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan yang didukung oleh Duta Besar Indonesia di KBRI United Kingdom dan Atase Perhubungan Indonesia di IMO telah berhasil melakukan sinergi dan pendampingan dengan konsultan Aulia Sakti Internasional dalam *in-depth interviews* di London pada 3 s/d 8 Juli 2019. Sinergi yang dimaksud berkaitan dengan kesiapan negara-negara

anggota IMO dalam hal audit IMSAS implementasi III Code untuk menjalankan instrumen wajib IMO oleh negara-negara anggota IMO lainnya. Bagi Indonesia, kegiatan ini diharapkan dapat memperoleh informasi posisi-posisi negara lain. Dengan begitu, Indonesia bisa mempersiapkan diri dalam menyusun *transportation management system manual* untuk diaplikasikan pada *flag state*, *port state*, dan *coastle state* di Indonesia.

Informasi penting yang dikonsultasikan yakni tentang bagaimana persiapan, mengorganisir dan mengimplementasikan secara manual *Transportation Management System (TMS)* dengan implementasi dari instrument mandatory IMO, DAN. Selain itu, pada negara *member state* apakah ada dukungan regulasi, infrastruktur dan sumber daya manusia dalam mempersiapkan organisasi dan implementasi instrument mandatory IMO.

In-depth interviews dilakukan untuk mendapatkan informasi dari 11 negara, antara lain Uni Emirat Arab, Panama, Singapore, France, Australia, Malaysia, South of Korea, Brazil, Philippines, Japan dan Thailand.

a. WAKIL SEKJEN IMO

Name of person interviewed:

Lawrence D. Barchue, Sr. (Assistant Secretary – General/Director Department for Member State Audit and Implementation Support)

Waktu wawancara: Senin, 8 JULI 2019

Hasil *In-depth interviews*:

Developing an efficient strategy

- 1) Untuk memenuhi III code, Indonesia harus membuat dua strategi. Pertama, implementasi dan penegakan IMO instrumen yang sudah diratifikasi Indonesia dan kepatuhan terhadap rekomendasi internasional. Kedua, pencapaian, pemeliharaan dan peningkatan organisasi secara keseluruhan dan menerapkan strategi.
- 2) Lawrence menyarankan kepada Indonesia untuk menyusun *developing an efficient strategy* dengan cara menunjuk

orang/pihak yang *credential expert being supported by IMO*. Bila Indonesia akan diaudit tahun 2022 (*Responsible of schedule of audit*) maka Indonesia diharapkan fokus pada *kind correctitive action of VIMSAS Finding*.

- 3) Tiga kunci sukses Indonesia adalah:
 - a) Strategi utama (primary) Indonesia sebagai *large archipelago country*, yang tidak hanya fokus pada pelayaran internasional (*event small part*), namun juga pelayaran domestic sebagai bagian terbesar Indonesia, *domestic ferry, casualty not only limited for ship 500GT ke atas*, dan standard implementasi yang digunakan di Indonesia.
 - b) Mengacu pada workshop yang pernah diadakan di Indonesia tahun 2013 tentang penegasan fungsi Navy, hydrographic, *how do Indonesia address the navigation*.
 - c) Implementation IMO instrument seperti SOLAS, dll.
- 4) Akses sebagai acuan bagi Indonesia meliputi: Assembly; akan menjadi akses yang baik untuk Indonesia; MSC Module; Data IMSAS negara-negara lain dan; GISIS.

Menyiapkan Proper Documentation

- 1) Indonesia mempersiapkan prosedur yang terdokumentasi, bagaimana cara mengontrol, menyimpan, melindungi, mengambil, waktu retensi dan disposisi catatan. *How do Indonesia show what to do*. Indonesia harus mengidentifikasi *what the finding*, dan *demonstrate of compliance*.
- 2) Documented training programmes for surveyors and survey records.

Kurangnya Reception Facility (RF) di dunia apakah Indonesia juga mengalami yang sama.

- 1) Workable strategy of reception facility.
- 2) Strategy of location of RF, sebagai contoh; (a) Negara-negara di Pacific Island requires of MARPOL, but not every island has

RF, (b) Negara-negara di Gulf not ratified RF because MARPOL, dan (c) Oil the best possible offshore.

Program training Seafarer di Indonesia

- 1) Notification dari IMO and Indonesia dapat mempersiapkan diri akan *requirement* sehingga *less 18 month before initial audit* IMSA yang akan diadakan pada tahun 2022 antara lain bagaimana cara pelatihan, penilaian kompetensi dan sertifikasi seafarer sesuai dengan STCW.
- 2) Sertifikat dan pengesahan STCW mencerminkan kompetensi pelaut setiap 5 year dengan menyiapkan orang yang kompeten.
- 3) Termasuk pelaksanaan *Hour of rest*.
- 4) Bagaimana Indonesia bisa memenuhi *requirement to be white list country*.

Organizing an Improvement

- 1) Indonesia harus terus meningkatkan tindakan untuk memberikan efek pada konvensi yang telah diratifikasi.
- 2) Perbaikan harus dilakukan melalui penerapan yang ketat dan efektif serta penegakan hukum nasional, serta pemantauan kepatuhan.
- 3) Indonesia melakukan tindakan mengidentifikasi dan menghilangkan penyebab ketidaksesuaian agar tidak terulang lagi, melalui review, analisis ketidaksesuaian, implementasi tindakan korektif, serta tinjauan tindakan korektif.

Periodical Evaluation and Review

- 1) *How do Indonesia do the evaluation on the higher level.* Indonesia harus mengevaluasi kinerja terkait pelaksanaan proses administrasi, prosedur dan sumber daya yang diperlukan untuk memenuhi kewajibannya.

- 2) Hasil pemeriksaan PSC kapal-kapal bendera Indonesia, statistik kecelakaan Indonesia, indikator kinerja staf, sumber daya, dan prosedur administrasi dibuat untuk memenuhi kewajiban negara Indonesia.
- 3) Investigasi kecelakaan kapal dan kecelakaan kerja;
- 4) Jumlah insiden dan pelanggaran berdasarkan MARPOL 73/78.

Kesimpulan sementara

Wakil Sekjen IMO pada intinya melihat, bahwa Indonesia harus memiliki *strong policy, scope of work to be audit*, Indonesia harus mempunyai *operation, planning, process, dan document control* yang dituangkan dalam *Transportation Management System Manual (TMSM)*.

b. AUDITOR IMSAS

Name of person interviewed:

Aji Vasudevan (Member State Audit Officer Department for Member State Audit and Implementation Support)

Waktu wawancara: Senin, 8 JULI 2019

Hasil In-depth interviews:

- 1) Indonesia disarankan untuk memulai diskusi sesegera mungkin mengenai area khusus yang akan diaudit, kemungkinan kunjungan ke pihak-pihak yang terlibat di *Indonesia Flag State, Port State, dan Coastal State, RO (IACS dan Non IACS)* dan lokasi yang akan dikunjungi auditor, Individu yang akan diwawancarai selama audit. Mempersiapkan untuk membuat jadwal dan program audit.
- 2) *There is no time frame* pada audit IMSAS, tetapi III akan melaporkan kepada IMO council. Pelaksanaan audit dengan *Cycle of audit* selama 5 (lima) tahun. Tindakan follow up atas hasil audit dilakukan selama 3 (tiga) tahun.

- 3) Disarankan melakukan internal audit sedini mungkin kepada pihak-pihak terkait dan *stakeholder* oleh Indonesia. *Address of those finding properly, it will be proper for internal audit.*
- 4) Area of improvement, not fundamental problem:
 - a) Program audit IMSAS diawali dengan menentukan strategi negara Indonesia untuk implementasi instrumen IMO. Proses audit di lokasi Indonesia apakah ada tindakan perbaikan berkelanjutan.
 - b) Pemeriksaan Undang-undang nasional di Indonesia berdasarkan pada instrumen IMO yang sudah diratifikasi Indonesia. Proses-proses dalam membuat dan mengumumkan interpretasinya, kebijakan pemerintah Indonesia dan instruksi mengenai instrumen-instrumen tersebut, serta implementasi praktis dari pengaturan-pengaturan tersebut diaudit.
- 5) Annual planning of training:
 - a) Indonesia membuat mekanisme jika pemerintah Indonesia memantau dan mengevaluasi kegiatan administrasi maritim berkaitan dengan pemenuhan kewajiban berdasarkan instrumen IMO untuk diaudit.
 - b) Laporan tahunan tentang penilaian keselamatan kapal dan perlindungan kegiatan lingkungan laut didasarkan pada kriteria yang disetujui untuk pencapaian juga akan diaudit.
 - c) Apakah ada kendali formulir dan disertai dengan proposal untuk tindakan perbaikan untuk diaudit.
- 6) Audit kepada entitas yang ada dalam Struktur organisasi lembaga, tanggung jawab dari entitas yang administrasi maritim yang akan diaudit.
- 7) Bagaimana proses legislasi dan implementasi di Indonesia SOLAS, MARPOL, LOADLINE, STCW, TONNAGE, COLREG, dll serta tinjauan kebijakannya. Selain itu juga bagaimana bantuan navigasi dan koordinasi SAR. Pemantauan terhadap RO (IACS dan non IACS). Pelaksanaan survei, kebijakan PSC dan inspeksinya. Pelatihan dan rekrutmen surveyor. Investigasi

tentang kecelakaan kapal, *national oil spill response*.
Bagaimana *Mobile reception facility*.

Lead auditor IMSAS IMO pada intinya melihat, bahwa Indonesia harus mempersiapkan diri dengan sebaik-baiknya dengan *simple quality management* (sederhana misalnya PDCA), namun harus memiliki *strong policy, scope of work to be audit*. Indonesia harus mempunyai *operation, planning, process, dan document control* yang semuanya tersebut di atas dituangkan dalam *Transportation Management System Manual (TMSM)*.

c. IMO IMPLEMENTATION OF INSTRUMENT SUPPORT

Name of person interviewed:

Brice Martin-Castex (Head of Implementation of instrument support – Department for Member State Audit and Implementation Support)

Waktu wawancara: Rabu, 3 JULI 2019

Hasil *In-depth interviews*:

1) *Brice Martin-Castex*; menjelaskan beberapa pandangan tentang *Audit process, Nominated Auditor* untuk Indonesia; *Training activities; Domestic ferry; Capacity building of auditor; IMO audit Scheme; GISIS dashboard; Tokyo MOU* dan; *Investigation*.

d. UNI EMIRAT ARAB (UEA)

Name of person interviewed:

Mohamed Khamis Al Kaabi (UEA Permanent Representative to IMO)

Waktu wawancara: Rabu, 3 JULI 2019

Hasil *In-depth interviews*:

1) *Audit IMO* untuk UEA pernah dilakukan pada 6 s/d 15 Mei 2016 yang disebut *VIMSAS* dan UEA belum mempublikasikan hasilnya.

- 2) IMO intinya akan memberikan bantuan lewat ITPC kepada setiap negara yang memiliki problem dalam implementasi III code. Semakin banyak observasi maka semakin banyak IMO mendanai dalam membantu negara anggota. Di UEA terdapat 32 *agency* untuk melaksanakan III Code (dibagi dalam 3 area yaitu *Flag state*, *port state* dan *Coastle state*). UAE perlu menyusun *transportation management* dengan *quality management* sesuai ISO standard.
- 3) Administration UEA sedang menyusun *national continuous transportation strategy and policy*, *national legislation*, and *regulation system* yang akan diimplementasikan dan dilakukan evaluasi *for example RO be approved by administration*.
- 4) Kesimpulannya bahwa saat ini UEA belum mempunyai; (1) *Manual*, (2) *Procedures supporting the implementation*, (3) *Work instruction to all stakeholders*, dan (4) *Records of implementation, enforcement, review dan evaluation*, tetapi mereka sedang menyusun *Policy of implementation*. Selain itu, UAE tidak secara khusus melakukan Management System.

e. **PANAMA**

Name of person interviewed:

Capt. Erick Sanchez (Technical Adviser, Permanent Mission of Panama to IMO) and Sergio A. Allard F (Technical Adviser, Permanent Mission of Panama to IMO Panama Maritime Authority)

Waktu wawancara: Rabu, 3 JULI 2019

Hasil In-depth interviews:

- 1) Di Panama, yang mempersiapkan untuk diaudit IMSA dan implementasi III code adalah *Merchant Marine Director*. Hasil audit VIMSAS selanjutnya dilakukan *port facility installation*. Audit VIMSAS untuk Panama dilakukan pada 6 Juni 2008 s/d 15 Desember 2008 yang mana tidak dipublikasikan.
- 2) Panama berusaha untuk mengendalikan proses pemenuhan III Code (oleh *Control and Compliance department*) dengan

mengadopsi A996(25) untuk melakukan *corrective action* pada tahun 2009 melalui koordinasi 3 (tiga) departemen, *quality management* dan ISO secara teratur. Panama mempunyai *Safety Management System* yang cukup teratur.

- 3) *Quality management system* didevelop dari Lloyd register dan diaudit oleh Lloyd register.
- 4) Kesimpulannya, saat ini Panama belum mempunyai; (1) *Procedures supporting the implementation*, (2) *Work instruction to all stakeholders*, dan (3) *Records of implementation, enforcement, review dan evaluation*, namun mereka sudah mempunyai (1) *Manual* dan (2) *Policy of implementation*.

f. SINGAPORE

Name of person interviewed:

Samuel Soo (First Secretary – Maritime); Pincet Ang (Assistant Director – Port State Control Department – Shipping Division); Raysan Wong (Senior Marine Surveyor – Flag State Control Department – Shipping Division)

Waktu wawancara: Rabu, 3 JULI 2019

Hasil In-depth interviews:

- 1) VIMSAS di Singapore pernah dilakukan dari 3 s/d 11 November 2008, yang mana belum dipublikasikan dan Singapore mengidentifikasi beberapa kesalahan.
- 2) Singapore tentu sudah memiliki proses implementasi sesuai ISO 9001 *procedures for organization*. Saat ini mereka sudah mempersiapkan peraturan. Termasuk juga tentang bagaimana mereka memenuhi persyaratan dan memantau implementasi. Sistem yang ada dikembangkan dengan cara manajemen tunggal.
- 3) Kesimpulannya, saat ini Singapore, belum mempunyai; (1) *Procedures supporting the implementation*, (2) *Work*

instruction to all stakeholders, dan (3) *Records of implementation, enforcement, review dan evaluation*, tetapi sudah memiliki (1) *Manual* dan (2) *Policy of implementation*.

g. FRANCE

Name of person interviewed:

Damien Chevalier (Representative Permanent adjoint-Conselor)

Waktu wawancara: Kamis, 4 JULI 2019

Hasil In-depth interviews:

- 1) France melakukan melakukan Bench-marking, dengan konsentrasi pada *coastal state*, *Search and rescue* dan *Economical interest*.
- 2) Dalam persiapan audit IMO, ada koordinasi internal dengan Perdana Menteri yang dibantu Sekretaris Jenderal Kelautan, *Maritime perfect the channel*, *Maritime perfect Atlantic*, *Maritime perfect Mediterania* serta *Maritime perfect Caledonia*, *Polinesia*, *Caribbean* dan *Indian Ocean*. Berkoordinasi juga dengan *Navy – policy – customs – Directorate for Maritime Affair – Civil protection*. Di France, *Ministry for the ecological* dan *inclusive translation system*, bertanggung jawab mengenai *Environment*, *Transportation*, dan *Infra-structure* serta *Energy*.
- 3) *Directorate for Maritime Affair* berkoordinasi dengan *French register*, *flag state*, *port state control*, *SAR*, *Aids* dan *Lighthouse*, sertifikasi pelatihan dan *watchkeeping for seafarers*. Tidak semua konvensi didelegasikan ke RO (antara lain *BV*, *LR*, *ABS*, *DNV-GI*, *RINA*) khususnya tentang *ISPS Code*, *MLC* dan *ISM Code*. Perancis mengutamakan *Safety*, *Security*, *Environment*, *Maritime Labour*. *Total quality Management* saat ini dalam proses.
- 4) Kesimpulannya ialah, bahwa saat ini France belum mempunyai; (1) *Procedures supporting the implementation*, (2) *Work instruction to all stakeholders*, dan (3) *Records of implementation, enforcement, review dan evaluation*, tetapi

mereka sudah memiliki (1) *Manual* dan (2) *Policy of implementation*.

h. AUSTRALIA

Name of person interviewed:

Alex Schultz-Altman (Manager for Ship Inspection and registration operation – Australia Maritime Safety Authority)

Waktu wawancara: Kamis, 4 JULI 2019

Hasil In-depth interviews:

- 1) Hasil audit VIMSAS Australia yang dilakukan dari 16 sd/25 Agustus 2008 belum bisa dipublikasikan.
- 2) Dalam menerapkan III Code pada kapal-kapal domestik dan kapal internasional misalnya *Bulk cargo*, Australia menyusun beberapa peraturan sebagai berikut.
 - a) Australian ACT menunjuk RO, termasuk bagaimana proses inspeksinya dan *flag state control, qualification of flag state control person, training process, tasks, business intelligence, Scope of coverage* dan *trade system*.
 - b) *Regulation* mengenai *Solas requires port state* dan *Marpol* diberlakukan pada semua kapal termasuk kapal yang dioperasikan di dalam negeri. Termasuk juga *Colreg, Tonnage, Load line, STCW, AFS, BWM, Investigation*, dan *Instruction* mengenai SOLAS.
 - c) *Application* Australia melihat adanya gap antara *act, regulation* dan *application* dengan pelaksanaan setiap konvensi.
- 3) Australia memiliki sistem pengawasan manajemen pelabuhan yang sangat ketat dan kompleks baik perlakuan kapal internasional sampai dengan sistem manajemen regional pelabuhan laut untuk sistem perdagangannya.
- 4) Dibandingkan dengan negara yang belum menerapkan III code, sangat dipastikan peraturan di negara Australia begitu

- ketat sehingga banyak negara memandang aturan yang diberlakukan hanya dapat dipenuhi oleh negara tertentu saja.
- 5) Australia sangat mematuhi aturan Konvensi IMO mulai dari tumpahan polusi sampai aturan angkutan kapal sesuai ILL 69 secara konsisten. Hingga akhirnya muncul aturan terbaru yang dikeluarkan konvensi STCW seperti pada annex 4, annex 5 dan annex 6 meski dianggap oleh negara lain sebagai aturan yang digunakan oleh standar intelijen dunia, Australia hanya melakukan investigasi sesuai dengan aturan yang terdapat dalam konvensi STCW.
 - 6) Dalam perlakuan sumber daya manusia profesionalisme, Australia tetap melakukan pengawasan dan pelatihan yang diterapkan secara ketat. Meski memiliki sertifikat keahlian, sistem di Australia tetap akan memandu dan mengawasinya.
 - 7) Australia memiliki sertifikat keahlian yang sudah benar dan melakukan pekerjaannya sesuai peraturan konvensi IMO. Pelatihan mengenai keahlian tetap harus dipenuhi melalui kegiatan seminar atau uji kompetensi ulang untuk memastikan bahwa SDM mereka masih dianggap layak untuk melakukan tugasnya.
 - 8) Program Inspeksi flag state dalam pengisian formulir semestinya dibuat seragam untuk memiliki catatan yang sama dengan alasan-alasan yang tercatat. Dengan begitu akan ada keseragaman biaya agar tiap negara anggota dapat menyesuaikan dan diinformasikan bilamana hal tersebut untuk kepentingan bisnis terjadi perbedaan, apalagi ketika sistem manajemen transformasi dapat dilakukan secara online yang dapat diakses oleh semua anggota IMO.
 - 9) Kesimpulannya ialah bahwa saat ini Australia, masih menyusun; (1) *Work instruction to all stakeholders*, dan (2) *Records of implementation, enforcement, review dan evaluation*, tetapi mereka sudah memiliki (1) *Manual*, (2) *Policy of implementation*, dan (3) *Procedures supporting the implementation*.

i. SOUTH KOREA

Name of person interviewed:

Choi Jung In (Assistant Director-Maritime Safety Policy Division) and Choi, Choong Jung (Karlis Choi) (Maritime Policy Research office/Researcher)

Waktu wawancara: Jumat, 5 JULI 2019

Hasil In-depth interviews:

- 1) Berdasarkan audit VIMSAS yang dilakukan di South Korea pada 4 s/d 16 Juli 2007, hasil auditnya belum dipublikasikan.
- 2) South Korea saat ini masih melakukan penelitian terhadap semua konvensi IMO yang akan diterapkan dan juga sedang melakukan identifikasi dan analisis gap pelaksanaan dan persyaratan III Code. Mereka juga melakukan Simulasi terhadap implementasi sebelum di audit IMSAS.
- 3) Korea Selatan melakukan *Management System* atau *quality system* sesuai dengan persyaratan dalam ISO), seperti (1), Act, (2) Regulation, (3) Instruction, (4) Application dan (5) *Monitoring*.
- 4) Kesimpulannya ialah bahwa saat ini South Korea belum mempunyai *Records of implementation, enforcement, review dan evaluation*. South Korea juga masih menyusun; *Work instruction to all stakeholders*, tetapi Korea Selatan sudah mempunyai (1) *Manual*, (2) *Policy of implementation*, dan (3) *Procedures supporting the implementation*.

j. BRAZIL

Name of person interviewed:

Zampieri Carlos Henrique

Waktu wawancara: Jumat, 5 JULI 2019

Hasil In-depth interviews:

- 1) Pihak yang *incharge* di dalam penerapan III code adalah *Commodore Benites*.

- 2) Saat ini Brazil sedang mempersiapkan diri untuk audit IMSAS pada Juli 2021.
- 3) Kendali *flag state*, *port state* dan *coastal state* dalam penerapan III Code di Brazil diberikan tanggung jawab dan koordinasi pada pihak *Navy-Military*. Ditunjuk Directorate. Ditunjuk *Directorate Navigation, cq Port and Coastal Division – Commodore Benites*.
- 4) Kesimpulannya ialah bahwa saat ini Brazil, belum mempunyai (1) *Manual*, (2) *Procedures supporting the implementation*, (3) *Records of implementation, enforcement, review and evaluation* dan (4) *Work instruction to all stakeholders*. Brazil baru mempunyai *Policy of implementation*.

k. MALAYSIA

Name of person interviewed:

Kanalinggam

Waktu wawancara: Jumat, 5 JULI 2019

Hasil In-depth interviews

- 1) Malaysia menempati peringkat ke 18 sebagai negara maritim terbesar di dunia dalam daftar dari Konferensi PBB tentang Perdagangan dan Pembangunan (UNCTAD) pada tahun 2009. Malaysia memberikan kontribusi 1,3% terhadap volume perdagangan maritim dunia dan tonase pengiriman pedagang. MISC Bhd merupakan pemilik/operator tanker gas terbesar di dunia di MISC Bhd. Pelabuhan Tanjung Pelepas dan Port Klang secara berurutan berada di peringkat ke 15 dan 18 oleh UNCTAD dalam daftar pelabuhan peti kemas terbesar di dunia. Pelabuhan Bintulu merupakan terminal ekspor LNG terbesar di dunia, sedangkan Johor Port merupakan terminal ekspor minyak kelapa sawit terbesar di dunia. Malaysia juga menjadi pemain utama di sektor minyak dan gas lepas pantai, serta pengekspor minyak dan gas bumi.

- 2) Kementerian Transportasi, melalui Divisi Maritimnya, bertanggung jawab membangun sektor maritim yang modern, efisien, dan aman serta melakukan kegiatan lintas sektoral secara efektif, efisien, dan terorganisir sehingga Malaysia menjadi negara maritim.
- 3) Departemen Kelautan Malaysia, departemen di bawah Kementerian Perhubungan, bertanggung jawab dalam pengelolaan urusan-urusan pelabuhan dan kegiatan pengiriman dan urusan maritim di perairan Malaysia.
- 4) Berbagai otoritas pelabuhan merencanakan, mengembangkan, mengelola, dan mengatur pelabuhan di bawah lingkupnya serta bertindak sebagai fasilitator perdagangan ke pelabuhan itu.
- 5) Malaysia akan diaudit IMO pada tahun 2021.
- 6) Strategi sudah disiapkan melalui penerapan ISO 9000. Strategi secara holistik sama dengan Indonesia.
- 7) Secara operasional, Kementerian Pengangkutan sebagai pemangku kebijakan dan strategi dilakukan oleh Jabatan Laut atau Dirjen Laut.
- 8) Berdasarkan III Code, temuan audit berkaitan dengan proses yang tidak akurat. Persiapan Solas pada keselamatan dan keamanan pada chapter 12. Malaysia menilai, bahwa peraturan Undang-undang perlu dilakukan evaluasi, sangat penting karena jangka waktu diperlukan 6 sampai 24 bulan.
- 9) Kesimpulannya ialah bahwa saat ini Malaysia, belum mempunyai semua persyaratan mengenai; (1) *Manual*, (2) *Policy of implementation*, (3) *Procedures supporting the implementation*, (4) *Work instruction to all stakeholders*, dan (5) *Records of implementation, enforcement, review dan evaluation*.

I. JAPAN

Name of person interviewed:

Kazuya Nakao (*Alternate Permanent Representative of Japan to the IMO*)

Waktu wawancara: Jumat, 5 JULI 2019

Hasil In-depth interviews:

- 1) Untuk Meningkatkan sistem manajemen transportasi khususnya terkait dengan persiapan penerapan IMSAS, Japan melaksanakan implementasi melalui peningkatan penerapan sistem manajemen mutu dengan menggunakan *ISO Series*.
- 2) Japan secara rutin melaksanakan pengecekan sistem transportasi khususnya manajemen transportasi laut dalam skala domestik secara satu persatu/secara bertahap. Upaya ini dilakukan menggunakan anggaran yang memadai sesuai alokasi dari Pemerintah Japan. *ISO Series* bagi Japan menjadi prioritas standar mutu yang dikembangkan secara terus menerus.
- 3) Beberapa organisasi di Japan juga melakukan pengawasan implementasi IMO Konvensi III-Code, termasuk Perdana Menteri yang berperan penting dalam melakukan pengawasan Regulasi IMO Konvensi secara konsisten.
- 4) Penerapan regulasi IMO di Japan dilaksanakan secara maksimal sesuai ketentuan khususnya, tentang bagaimana mengimplementasi MARPOL secara konsisten sebab masalah pencemaran di laut merupakan faktor penting.
- 5) Kesimpulannya ialah bahwa saat ini Japan, sudah mempunyai beberapa persyaratan mengenai; (1) *Manual*, 2) *Policy of implementation*, (3) *Procedures supporting the implementation*. Mereka juga sedang menyusun *Work instruction to all stakeholders*, dan saat ini tidak mempunyai persyaratan mengenai, *Records of implementation, enforcement, review dan evaluation*.

m. THAILAND

Name of person interviewed:

Waktu wawancara: Jumat, 5 JULI 2019

Hasil In-depth interviews:

Kesimpulannya bahwa saat ini Thailand belum mempunyai persyaratan mengenai; (1) *Manual Policy of implementation*, (2) *Policy of implementation*, (3) *Procedures supporting the implementation*, (4) *Work instruction to all stakeholders*, dan (5) *Records of implementation, enforcement, review dan evaluation*.

n. PHILIPPINES

Name of person interviewed:

Sonia

Waktu wawancara: Jumat, 5 JULI 2019

Hasil In-depth interviews

- 1) Philippines menerapkan proses audit berdasarkan elemen-elemen ISO secara penuh.
- 2) Kesimpulannya ialah bahwa saat ini Philippines belum mempunyai kelima persyaratan mengenai; (1) *Manual Policy of implementation*, (2) *Policy of implementation*, (3) *Procedures supporting the implementation*, (4) *Work instruction to all stakeholders*, dan (5) *Records of implementation, enforcement, review dan evaluation*.

G. Informasi Hasil Survei Dalam Negeri

Survei di dalam negeri dilakukan untuk mengetahui kesiapan negara Indonesia terhadap audit IMSAS dalam rangka implementasi III Code guna menjalankan instrumen wajib IMO. Informasi penting yang dikonsultasikan pertama ialah tentang bagaimana persiapan, mengorganisir dan mengimplementasikan *Transportation Management System (TMS)* dengan implementasi dari instrumen mandatory IMO

secara manual. Kedua, Indonesia sebagai negara anggota apakah memiliki dukungan regulasi, infrastruktur dan sumber daya manusia dalam mempersiapkan organisasi dan implementasi instrument mandatory IMO. Berikut hasil *in-depth interviews* dengan melibatkan 8 stakeholder.

1. DIREKTORAT KAPEL

Waktu wawancara: **September 2019**

a. Apa tujuan Indonesia menjadi anggota International Maritime Organization (IMO)?

Pemerintah Indonesia memiliki agenda Nawacita yang salah satunya adalah menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang terpercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai **Negara Maritim**. IMO adalah kiblat bagi regulasi Internasional di dunia pelayaran. Sejak jaman nenek moyang kita, pelayaran telah berkembang dan menjadi salah satu penggerak moda yang menghubungkan antar pulau di Indonesia. Sebagai negara kepulauan, Indonesia sangat berkepentingan untuk masuk dalam IMO. Dengan menjadi anggota IMO, Indonesia memiliki hak suara untuk menyampaikan aspirasinya terkait kepentingannya khusus dalam angkutan laut, dengan menjadi anggota IMO, Indonesia juga mendapat pengakuan dunia sebagai negara maritim, yang akan berdampak positif secara politik.

b. Menurut Bapak, apakah IMO Konvensi III-Code sudah dilaksanakan secara konsisten bagi kapal-kapal Berbendera Indonesia di atas 500 GT?

Bagi kapal-kapal berbendera Indonesia dengan ukuran >GT 500 dengan daerah pelayaran Internasional telah konsisten dalam melaksanakan IMO Konvensi dibuktikan dengan pemeriksaan, pengujian dan sertifikasinya telah dilakukan dengan sesuai dengan IMO KONVENSI. Tetapi dalam beberapa pemeriksaan yang

dilakukan oleh PSCO negara lain, kapal-kapal berbendera Indonesia mendapatkan rekomendasi dan beberapa kena detained oleh PSCO negara lain, sehingga koordinasi dengan PSCO tetap diperlukan demi peningkatan konsistensi.

c. Menurut Bapak, Apakah IMO Konvensi berpengaruh dalam meningkatkan keselamatan pelayaran sehingga dapat menurunkan tingkat kecelakaan kapal di laut (zero accident) secara nasional?

Sejak Tahun 2009, Indonesia telah memberlakukan Standar Kapal Non Konvensi berbendera Indonesia yang berlaku bagi semua kapal berbendera Indonesia yang berlayar di Perairan Indonesia. Hampir seluruh kapal berbendera Indonesia yang berlayar di perairan Indonesia menerapkan NCVS.

Jadi secara Nasional, tingkat keselamatan pelayaran lebih tergantung pada NCVS.

d. Bagaimana upaya Direktorat Jenderal Perhubungan Laut U.P. Direktorat KAPEL dalam meningkatkan Sistem Manajemen Transportasi Laut di masa yang akan datang terkait dengan IMO Konvensi?

- 1) Mempertahankan posisi RI pada kategori C yang akan dilaksanakan pada November 2019,
- 2) Meratifikasi dan mengimplementasikan instrumen2 IMO yang terbaru termasuk organisasi Maritim lainnya yang terkait.
- 3) Merangkul para akademisi (UI dan ITS) dan peneliti untuk menerapkan konvensi IMO

e. Apakah Direktorat KAPEL memiliki kompetensi sumber daya manusia (SDM) dan fasilitas yang memadai dalam mengimplementasikan IMO Konvensi?

Kompetensi SDM yang tersedia di Ditkapel: ANT I/ANT I/Teknik Perkapalan/Ahli Ukur Fasilitas: Simkapel (on progress)

f. Bagaimana Bapak melaksanakan fungsi monitoring/pengawasan dan evaluasi implementasi IMO Konvensi III-Code?

- 1) Dilaksanakan pada saat proses sertifikasi kapal

2) Melakukan tindak lanjut terhadap temuan-temuan pada pemeriksaan oleh PSCO

g. Menurut Bapak Instansi apa yang paling efektif/tepat dalam menegakkan sistem pengawasan implementasi IMO konvensi di Indonesia?

Instansi yang paling efektif dalam menegakkan pengawasan adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

h. Bagaimana kesiapan Ditjen Hubla U.P. Direktorat KAPEL dalam mengantisipasi kesiapan Indonesia menghadapi Mandatory IMO Member State Audit Scheme (IMSAS)?

Telah diadakan rapat pada tanggal 18 September 2019 terkait persiapan IMSAS dengan hasil sebagai berikut:

- 1) Membuat Tim Pelaksana (task force/pokja) dengan SK Dirkapel
- 2) Membuat ISO (Sistem Manajemen Operasional Perkantoran dan Pelayaran)
- 3) Me-review hasil VIMSAS tahun 2014
- 4) Inventarisasi Konvensi/aturan IMO dan penerapannya di Indonesia
- 5) Pembuatan ruang dan infrastruktur kendali dokumen
- 6) Penyiapan anggaran untuk seluruh kegiatan

i. Menurut Bapak, apa manfaat implementasi IMO Konvensi di Indonesia?

Manfaat IMO Konvensi bagi dunia pelayaran di Indonesia adalah memberikan pedoman terkait pengaturan keselamatan pelayaran, keselamatan bernavigasi, pengaturan keamanan pelayaran dan hal-hal lain yang terkait dengan kelaiklautan kapal.

2. DIREKTORAT KPLP

Waktu wawancara: **September 2019**

Berikut hasil *In-depth interviews* yang telah dilakukan kepada Direktorat KPLP:

- a. Pemerintah Indonesia melalui Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (BASARNAS) bertugas dalam melakukan pencarian

- dan pertolongan sesuai prosedur dan standar-standar tertentu, serta aturan dan konvensi internasional termasuk diantaranya konvensi IMO tentang Search and Rescue (IM SAR 79).
- b. Penanggulangan pencemaran di perairan dan pelabuhan merupakan salah satu tugas dan fungsi dari Direktorat KPLP sesuai Perpres No. 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut dan PM. 58 tahun 2013 tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan yang mengacu pada MARPOL 73/78. Pencegahan pencemaran khususnya dari kapal sendiri merupakan kewenangan dari Ditkappel.
 - c. Dalam melaksanakan tugas penanggulangan pencemaran, Dit. KPLP berpedoman pada Perpres No. 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut dan PM. 58 tahun 2013 tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan serta prosedur-prosedur lain yang telah ditetapkan.
 - d. Aturan dan tugas mengenai kapal merupakan kewenangan dari Ditkappel. KPLP hanya menjalankan tugas dan fungsi penanggulangan pencemarannya.
 - e. Dalam rangka meningkatkan keselamatan pelayaran serta menjalankan tugas penanganan kerangka kapal dan salvage, Subdit PMPBA berpedoman pada aturan perundang-undangan, seperti UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan PM 38 Tahun 2018 tentang Perubahan Kedua Atas PM No. 71 Tahun 2013 tentang Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air. Regulasi tersebut mengatur, bahwa semua kerangka kapal yang berada di perairan terutama di alur lalu-lintas kapal wajib diangkat untuk menjamin keselamatan pelayaran.
 - f. Membentuk Quick Response Team Terpadu dengan berkoordinasi dengan berbagai pihak terkait serta menjamin musibah pelayaran melalui penanganan yang cepat, tepat dan terkoordinasi.

- g. Kompetensi SDM memadai, namun fasilitas penunjang belum memadai.
- h. Penyelarasan antara konvensi IMO dengan peraturan nasional dilakukan terlebih dahulu, lalu membentuk prosedur dengan mengacu pada peraturan nasional tersebut.
- i. Inspektorat Jenderal.
- j. Direktorat KPLP khususnya Subdit PMPBA terus berbenah untuk menghadapi IMSAS. Program kerja yang saat ini sedang berjalan adalah ratifikasi Konvensi OPRC sebagai bagian dari pemenuhan aturan internasional. Data dan juga evaluasi program kerja akan segera diintegrasikan melalui SIM KPLP, di mana hal ini akan membantu dan mempermudah audit internal sebagai persiapan menghadapi IMSAS.
- k. Menjamin keselamatan pelayaran, mendukung perlindungan lingkungan maritim dari potensi kerusakan terutama yang berasal dari kapal dan pengoperasiannya, serta meningkatkan penyelesaian sengketa terkait pelayaran.

3. BTKP

Hasil wawancara dengan Kepala BTKP dapat disimpulkan, bahwa tugas implementasi IMO Konvensi oleh BTKP hanya mencakup konteks SOLAS 74 Chapt. III tentang Life Saving Appliances khususnya tentang pemeriksaan dan pengujian alat-alat penolong seperti Life Jacket, Life bouy yang diproduksi di dalam Negeri dan memberikan approval kepada *service station Inflatable Life Raft (ILR)* dan pemadam kebakaran baik portable maupun permanen.

Kepala BTKP menyadari adanya keterbatasan SDM (Marine Inspector) dengan kualifikasi IMO Konvensi dan fasilitas pengujian LSA yang ada saat ini. Meski begitu, BTKP selalu bekerja secara maksimal dengan sarana dan prasarana yang dimiliki. Kepala BTKP juga menyampaikan bahwa BTKP juga diberikan kewenangan pemeriksaan kelaikan alat-alat penolong. Kepala BTKP juga menegaskan bahwa

BTKP dan jajaran siap menghadapi IMSAS 2022 dan mendukung penuh rencana penerapan SMTL berbasis III-Code.

4. KETUA MAHKAMAH PELAYARAN (MAHPEL)

Waktu wawancara: **Agustus 2019**

Hasil *In-depth interviews* terhadap Ketua Mahkamah Pelayaran adalah sebagai berikut.

a. Pada 3 (tiga) tahun terakhir beberapa jumlah kecelakaan yang terjadi di perairan INDONESIA?

No	Uraian Description Jenis Kecelakaan	Satuan Unit	2015	2016	2017	2018
1	Tenggelam/Sunk	Kejadian/Accident	9	15	6	11
2	Tubrukan/Collision	Kejadian/Accident	3	6	5	7
3	Kandas/Grounded	Kejadian/Accident	2	10	9	9
4	Terbakar/Fired	Kejadian/Accident	3	2	8	6
5	Lainnya/Others	Kejadian/Accident	2	0	0	0
	Jumlah number of Accident	Kejadian/Accident	19	33	28	33

b. Dari jumlah kecelakaan kapal yang terjadi tersebut, berapa jumlah kapal bendera Indonesia?

Seluruh kecelakaan kapal yang ditindaklanjuti dalam sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal oleh Kantor Mahkamah Pelayaran dengan keluaran (output) Putusan Mahkamah Pelayaran adalah kapal berbendera Indonesia.

c. Dari penyebab kecelakaan yang terjadi, faktor apa yang paling dominan Awak Kapal kah?

No	Uraian Description Faktor Kecelakaan	Satuan Unit	2015	2016	2017	2018
1	Faktor Manusia/Human Error Factor	Kejadian/Accident	7	23	12	11
2	Faktor Alam/Force Majeur Factor	Kejadian/Accident	11	4	4	9

No	Uraian Description Faktor Kecelakaan	Satuan Unit	2015	2016	2017	2018
3	Faktor Lainnya/Others Factor	Kejadian/Accident	1	6	12	13
	Jumlah number of Accident	Kejadian/Accident	19	33	28	35

d. Kalau awak kapal? Bagaimana dengan kompetensinya terkait dengan Sertifikat yang dimiliki sesuai dengan jabatan kapal?

Beberapa hal terkait kompetensii Awak kapal dengan sertifikasi yang dimiliki sesuai jabatan sebagai berikut:

- 1) Tidak sesuai nya sertifikat dimiliki awak kapal dengan penempatan yang tidak sesuai spesifikasi kapal berdasarkan besarnya ukuran GT kapal;
- 2) Kurang pengalaman dalam familiarisasi kapal yang dijabati awak kapal serta kurang pengalaman dan familiar atas alur pelayaran yang dilayari;
- 3) Masih adanya awak kapal dalam tindakan upaya penyelamatan yang belum sesuai dengan kebiasaan pelaut yang baik (good seamanship).

e. Apakah kapal-kapal yang mengalami kecelakaan kapal, sewaktu berangkat meninggalkan pelabuhan dalam kondisi laik laut?

Dalam pelayarannya kapal-kapal selalu dalam keadaan laik laut dikarenakan kapal berlayar dengan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari syahbandar pelabuhan awal.

f. Menurut anda dengan terjadinya kecelakaan kapal, seberapa jauh peran syahbandar dalam memberikan surat persetujuan berlayar (SPB), maksudnya apa benar-benar kapal diperiksa on the spot dan bisa dipertanggung jawabkan?

Peran Syahbandar dalam memberikan SPB selalu sesuai dengan peraturan perundang-undangan, pelaksanaan Tim Syahbandar dalam pemeriksaan laik laut kapal sebelum terbitnya SPB sesuai dengan SOP yang berlaku.

- g. Menurut anda apakah pengawas keselamatan kapal-kapal di pelabuhan telah mempunyai kompetensi yang baik terhadap tugasnya sebagai Port State Control?**

Pengawasan keselamatan kapal-kapal di pelabuhan telah mempunyai kompetensi yang baik terhadap tugasnya sebagai Port State Control, dengan dilakukannya pelatihan-pelatihan Port State Control terhadap petugas-petugas Syahbandar setempat yang bersertifikat terkait keselamatan kapal-kapal di pelabuhan.

- h. Apakah petugas/pejabat di pelabuhan mengetahui peraturan tentang keselamatan kapal dan peraturan-peraturan agar kapal laik laut, baik itu peraturan Internasional maupun Nasional?**

Petugas/pejabat dalam menjalankan pekerjaannya dalam pengawasan keselamatan kapal selalu berpedoman terhadap peraturan perundang-undangan Internasional maupun Nasional dengan selalu diadakannya Diklat/sosialisasi peraturan perundang-undangan Internasional maupun Nasional untuk para petugas/pejabat Syahbandar.

- i. Apakah saran anda agar angka kecelakaan kapal bisa diturunkan? baik dari faktor manusia atau peraturan keselamatan kapal?**

1) Dari faktor manusia:

- a) Segi kompetensi awak kapal lebih ditingkatkan di bidang pendidikan maupun pelatihan;*
- b) Segi pengalaman berlayar dalam tahapan jabatan di kapal maupun pengalaman pelayarannya harus sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;*
- c) Jiwa pelaut yang baik dalam pelaksanaan pelayaran yang sesuai dengan kode etik pelaut dan kebiasaan pelaut yang baik (good seamanship).*

2) Dari faktor peraturan keselamatan kapal:

- a) Petugas/pejabat syahbandar lebih meningkatkan penegakan peraturan-peraturan keselamatan kapal serta pengawasan*

dan pengendalian terhadap keselamatan kapal serta pengawasan dan pengendalian terhadap keselamatan kapal;

Syahbandar sebagai Regulator Pelabuhan melakukan sosialisasi peraturan-peraturan keselamatan kapal terhadap perusahaan pelayaran, sekolah pendidikan pelayaran dan para pelaut setempat.

5. BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

Waktu wawancara: **Agustus 2019**

Berikut hasil *In-depth interviews* dengan Biro Klasifikasi Indonesia.

a. Apa tujuan Indonesia menjadi anggota International Maritime Organization (IMO)?

Indonesia, sebagai salah satu pemrakarsa AIS (Archipelagic Island States) memahami pentingnya posisi Indonesia sebagai maritim yang dikelilingi oleh perairan. Hal ini yang selanjutnya mendorong pentingnya interkoneksi antar pulau dan negara yang dapat ditunjang melalui sektor maritim. Salah satu pendorong tumbuh kembangnya suatu negara di mata dunia adalah melalui perdagangan, baik dalam skala Nasional maupun global. Sektor maritim, hingga dengan saat ini masih merupakan salah satu moda transportasi yang dapat mengangkut barang dalam skala besar dengan nilai yang ekonomis.

Adapun, dalam rangka memastikan bahwa kapal yang mengangkut barang tersebut memenuhi standar keselamatan dan keamanan, maka diperlukan suatu standar Internasional yang dapat diterima sebagai besar negara. IMO sebagai badan khusus dari PBB (Perserikatan Bangsa Bangsa), dalam hal ini memegang peranan penting sebagai wadah bagi Negara-negara dunia untuk bertemu, berkomunikasi dan melakukan deliberasi dalam menyusun standar yang dapat diterima secara Internasional.

Melalui keanggotaannya dalam IMO, Indonesia sebagai negara maritim dapat memastikan kepentingannya dapat tetap terakomodir dalam aturan Internasional yang telah disepakati. Selain itu, Indonesia juga dapat memanfaatkan fasilitas training

and capacity building dari IMO untuk turut meningkatkan sumber daya Indonesia berstandar internasional, serta melakukan kerja sama dalam bidang maritim dengan negara-negara anggota lainnya untuk peningkatan industri maritim Indonesia.

b. Menurut Bapak, apakah IMO konvensi yang sudah diklasifikasi melalui Keppres sudah dilakukan secara konsisten khususnya terkait masalah pemenuhan persyaratan klasifikasi dan Internasional Load Line (ILL 66)?

Persyaratan IMO konveksi dan persyaratan klas merupakan satu kesatuan yang sejatinya tidak dapat terpisahkan. Persyaratan Klas dapat saja lebih tinggi dari persyaratan konveksi IMO, dikarenakan masing-masing badan klasifikasi dapat menerapkan standar kualitas yang berbeda dari yang telah ditentukan oleh konvensi, bergantung dari peruntukan/penerapan aturan itu sendiri.

Secara Umum, Konvensi IMO yang telah diratifikasi melalui Keppres masih memerlukan aturan tambahan baik berupa peraturan Menteri, maupun surat Edaran setingkat Dirjen/Direktur, untuk dapat memperjelas Interpretasi secara Nasionalnya. Adapun, jika hal tersebut tidak tersedia, maka aturan Konvensi Internasional itu sendiri yang menjadi acuan. Tentunya, pelaksanaan aturan tersebut di lapangan, tidak dipungkiri masih seringkali dijumpai kendala teknis. Hal tersebut dapat dikarenakan ketidakpahaman/ketidakeragaman aturan yang diterapkan aturan peraturan yang ada berbeda dengan yang diterapkan secara best practice oleh negara-negara lainnya. Sosialisasi/Bimbingan teknis terhadap suatu aturan secara berkala menurut kami adalah kunci utama yang harus dilakukan dengan sasaran para pemangku kepentingan maupun asosiasi pemilik kapal baik dari skala armada yang kecil-menengah-maupun Nasional/Internasional.

Terkait konsistensi. Kami BKI menerapkan suatu standar mutu yang bersumber dari aturan BKI maupun aturan Internasional dan Nasional yang kemudian menjadi panduan bagi para surveyor di lapangan dalam menjalankan tugasnya.

c. Menurut Bapak, Apakah IMO Konvensi berpengaruh dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran sehingga dapat menurunkan tingkat kecelakaan dan gangguan keamanan kapal di laut secara nasional?

Konvensi IMO tentunya memiliki pengaruh bagi Indonesia dalam membuat kebijakan terkait peningkatan keselamatan dan keamanan pelayaran bagi kapal Indonesia. Hal ini dikarenakan aturan yang tertuang dalam Konvensi IMO dikembangkan dan disusun oleh para ahli maritim dari seluruh dunia berdasarkan hasil pengamatan, studi dan penelitian yang dilakukan bertahun-tahun.

Konvensi IMO pada dasarnya diterapkan untuk kapal berbendera Indonesia yang berlayar secara Internasional, namun kapal yang berlayar secara domestik memiliki opsi untuk memenuhi aturan sesuai Konvensi IMO. Tidak dapat dipungkiri, secara Statistik menunjukkan bahwa sejak diberlakukannya aturan MARPOL (Pencegahan pencemaran), jumlah tumpahan minyak ke laut menjadi berkurang dan angka insiden berkurang, dan sejak diberlakukannya aturan SOLAS, dan beberapa Konvensi/Koda lainnya, maka angka insiden terkait aturan tersebut mengalami penurunan.

d. Bagaimana upaya BKI meningkatkan Sistem Manajemen Transportasi Laut di Indonesia khususnya sesuai dengan sertifikasi kelas terkait kelaiklautan kapal?

BKI sebagai Badan Klasifikasi memiliki peranan dalam kelaiklautan kapal, hal ini sejalan dengan layanan BKI yang diminta untuk menjadi suatu lembaga assurance terkait kelaiklautan. BKI, juga menjadi acuan bagi para asuransi perkapalan untuk memastikan bahwa kapal-kapal yang diasuransikan kepada perusahaannya telah dibangun maupun dipelihara sesuai standar klasifikasi.

Terkait dengan Sistem Manajemen Transportasi Laut, BKI memiliki layanan yang dapat digunakan oleh pemilik untuk melakukan penjadwalan kapal dalam melakukan maintenance ataupun docking maupun pemeriksaan tahunan. Tentunya, hal ini

sangat berpengaruh bagi kapal dalam rangka mendukung operasional kapal yang prima sehingga mengurangi risiko terjadinya penundaan/peningkatan biaya akibat suatu insiden. Dalam hal ini pemilik kapal tentu memiliki peranan penting untuk dapat mengatur armadanya dan berkelangsungan bisnisnya tanpa mengkompromi kepatuhan terhadap aturan klasifikasi.

BKI juga berperan aktif dalam peningkatan keselamatan dan keamanan pelayaran kapal melalui penyusunan Rules/aturan klasifikasi dan staturoria dengan melakukan adopsi terhadap aturan pada Konvensi IMO yang kemudian kami sosialisasikan terhadap para Surveyor dan publikasikan kepada Stakeholder untuk memastikan pemahaman dan pemenuhan terhadap ketentuan baru yang berlaku dan akan berlaku.

e. Apakah BKI memiliki kompetensi sumber daya manusia (SDM) dan fasilitas yang memadai dalam melaksanakan IMO Konvensi?

Sebagai RO (Recognized Organization) dari Pemerintah Indonesia melalui proses asesmen untuk memastikan kompetensi dan kapasitas kami dalam mendapatkan pendelegasian untuk melakukan survey dari sertifikasi statutoria atas nama pemerintah Indonesia. Salah satu asesmen yang dilakukan adalah asesmen terhadap SDM yang dimiliki oleh BKI.

BKI didukung oleh para lulusan terbaik dari universitas/Institut di seluruh Indonesia dari bidang perkapalan, sistem perkapalan, manajemen perkapalan dan bidang-bidang pendukung lainnya. Tidak hanya itu, BKI juga memberikan kesempatan pada SDM yang dimilikinya untuk mengikuti pelatihan berbasis kompetensi dan juga pendidikan lanjut seperti program pasca sarjana dan docoral, serta pelatihan-pelatihan yang dapat meningkatkan kapasitas personil BKI.

Sebagai contoh konkrit, dalam penyusunan Rules/Aturan klasifikasi dan statutoria, BKI Academy dalam rangka memberikan pelatihan bagi pihak eksternal maupun internal terkait perkembangan Konvensi IMO maupun pelatihan-pelatihan lain yang menunjang sektor maritim dari industri.

f. Bagaimana Bapak melaksanakan fungsi monitoring pengawasan implementasi IMO Konvensi sesuai dengan fungsi dan tugas BKI?

BKI memiliki prosedur untuk melakukan monitoring terhadap para Surveyor kami yang senantiasa kami mutakhirkan secara berkala sesuai perkembangan aturan pada Konvensi IMO.

Kami juga didukung oleh sistem teknologi informasi untuk memastikan setiap pelaksanaan survey dan pemeriksaan gambar oleh surveyor telah memenuhi ketentuan yang ada, sehingga sertifikasi kelaiklautan kapal yang diterbitkan oleh BKI telah melewati prosedur/tahapan yang sesuai. Selanjutnya, sejalan dengan perjanjian kerja sama antara BKI dan DJPL, monitoring setiap 6 bulan sekali dilakukan oleh pemerintah yang diwakili DJPL.

g. Menurut Bapak Instansi apa yang paling efektif/tepat dalam menegakkan sistem pengawasan implementasi IMO konvensi di Indonesia?

Implementasi Konvensi IMO secara Nasional memerlukan perhatian/kerja sama dari berbagai macam instansi Kementerian/Pihak lain terkait. Sehingga, diperlukan suatu Lembaga yang dapat mengkoordinasikan pekerjaan lintas kementerian dan kelembagaan. Adapun penegakan aturan tetap dapat dilakukan masing-masing kementerian yang memiliki tugas pokok dan fungsi yang bersinggungan ataupun badan usaha yang didelegasikan kewenangannya oleh negara.

Selanjutnya pekerjaan dari masing-masing penegak aturan itu dapat dievaluasi secara berkala oleh suatu lembaga/instansi yang memiliki peranan sebagai koordinator.

h. Bagaimana kesiapan BKI dalam mengantisipasi kesiapan Indonesia menghadapi Mandatory IMO Member State Audit Scheme (IMSAS)?

BKI telah memiliki perjanjian kerja sama dengan pemerintah sesuai dengan RO Code yang merupakan salah satu item audit di mana BKI juga telah diaudit setiap 6 bulanan oleh pemerintah. Selanjutnya BKI

juga telah memberikan akses terbatas kepada pemerintah untuk dapat melihat sistem database BKI (Quality Management System) dan pekerjaan yang dilakukan sesuai kewenangannya.

- i. **Apakah Kapal-kapal Berbendera Indonesia yang telah diregistrasi pada kelas BKI selalu melaksanakan maintenance dan docking secara terjadwal?**

Kapal-kapal yang telah diregister pada BKI mengikuti jadwal maintenance dan docking yang telah diterapkan pada Rules BKI, adapun karena alasan ketersediaan dok dan operasional masih terdapat beberapa kapal yang melakukan maintenance diluar jadwal yang ditentukan. Adapun hal tersebut tentu dapat berakibat pada pemeriksaan tambahan.

- j. **Menurut Bapak, apa manfaat implementasi IMO Konvensi III-Code di Indonesia?**

Implementasi III Code dapat membantu Indonesia dalam menghadapi IMSAS karena ketentuan dalam III Code digunakan sebagai bahan acuan pelaksanaan IMSAS, sehingga apabila Pemerintah Indonesia mampu memenuhi ketentuan III Code maka dapat dipastikan Indonesia lebih mudah dalam menghadapi IMSAS.

6. DIREKSI PT KRAKATAU STEELS

Waktu wawancara: **Agustus 2019**

Hasil *In-depth interview* dengan Direksi PT Krakatau Steel adalah sebagai berikut.

- a. **Apakah PT. KS memproduksi marine plate untuk pembangunan armada kapal nasional?**

PTKS memproduksi hot rolled steel plate untuk aplikasi ship building dengan grade A, B, serta higher strength A32 dan A36

- b. **Apakah marine plate yang diproduksi PTKS sudah memenuhi standar biro klasifikasi yang diakui secara internasional?**

PTKS sudah tersertifikasi untuk memproduksi plat kapal dengan kelas sbb:

Kelas	Negara	Grade
AMERICAN BUREAU SHIPPING	Amerika Serikat	A,AH32,AH36
BIRO KLASIFIKASI INDONESIA	Indonesia	A,B,A32,A36
BUREAU VERITAS	Perancis	A,B
DET NORSKE VERITAS	Norwegia	A
GERMANISCHER LLOYD	Jerman	A,B
LLOYD REGISTER	Inggris	A
NIPPON KAIJI KYOKAI	Jepang	KA,KA32,KA36

c. Bagaimana upaya PTKS dalam memberikan jaminan kualitas marine plate untuk meningkatkan keselamatan kapal sesuai IMO Konvensi SOLAS Chapter II?

PTKS sebagai produsen pelat baja memastikan bahwa semua pelat baja untuk aplikasi shipbuilding sesuai dengan persyaratan di masing-masing kelas. Persyaratan dipenuhi antara lain: chemical composition, size, surface quality, mechanical properties, dan internal quality (uji ultrasonic pada pelat)

Catatan:

- 1) IMO: International Maritime Organization
- 2) SOLAS: Safety of Life at Sea
- 3) Chapter II-1: Construction-Structure-Subdivision and Stability, Machinery and Electrical Installation
- 4) Chapter II-2: Construction-Fire Protection, Detection, and Extinction

d. Apakah PTKS memiliki kompetensi sumber daya manusia (SDM) dan fasilitas yang memadai dalam meningkatkan mutu produk marine plate?

Ya, PTKS memiliki SDM dan fasilitas yang memadai untuk memproduksi ship plate dengan kualitas tinggi, dibuktikan dengan adanya sertifikasi dari biro klasifikasi nasional dan internasional.

e. **Bagaimana Bapak melaksanakan fungsi monitoring/pengawasan dan evaluasi implementasi IMO Konvensi khususnya terkait dengan marine plate?**

Kami memastikan bahwa semua persyaratan standar dipenuhi dalam setiap produksi hot rolled steel plate untuk aplikasi ship building.

7. DIREKSI PT PELNI

Waktu wawancara: **September 2019**

Hasil *In-depth interviews* dengan PT Pelni adalah sebagai berikut.

a. **Menurut Bapak, apakah IMO Konvensi yang sudah diratifikasi melalui Keppres sudah dilaksanakan secara konsisten di PT PELNI?**

*Ada beberapa jenis IMO Konvensi yang sudah diratifikasi melalui keppres diantaranya adalah International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. Yang mana telah diratifikasi dengan **Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980**, tentang pengesahan "International Convention for the Safety of Life at Sea 1974", sebagai hasil konferensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut 1974, yang telah ditandatangani oleh delegasi pemerintah republik indonesia di London pada tanggal 1 november 1974, yang merupakan pengganti "International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960". Sebagai bentuk dukungan akan IMO Konvensi yang sudah diratifikasi melalui Keppres PT. Pelni telah mengimplementasikan setiap chapter dalam solas sesuai dengan jenis kapal yang dimiliki oleh PT. Pelni termasuk International Safety Management Code (ISM Code), International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) dan Global Maritime Distress Safety System (sistem GMDSS) serta telah diterapkan di perusahaan dan armada kapal PT. Pelni.*

*Kemudian International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 yang diratifikasi dengan **Keputusan Presiden Nomor 60 Tahun 1986**, Tentang*

pengesahan international convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers, 1978. Untuk meningkatkan standar pendidikan, pelatihan, sertifikasi dan tugas jaga bagi awak kapal serta meningkatkan keselamatan pelayaran, keamanan dan perlindungan terhadap lingkungan laut, PT. Pelni telah melaksanakan Konvensi Internasional tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Tugas jaga bagi Pelaut (Konvensi STCW) 1978. Para awak kapal Pelni telah memiliki sertifikat kompetensi (COC) dan sertifikat keterampilan (COP) yang sesuai dengan ketentuan konvensi STCW.

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 pun juga telah diratifikasi dengan **Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2012** tentang pengesahan annex III, annex IV, annex V, and annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as modified by the protocol of 1978 relating thereto (lampiran III, lampiran IV, lampiran V, dan lampiran VI dari konvensi internasional tahun 1973 tentang pencegahan pencemaran dari kapal sebagaimana diubah dengan protokol tahun 1978 yang terkait daripadanya). Tujuan dari konvensi ini adalah untuk melestarikan lingkungan laut dalam upaya untuk sepenuhnya menghilangkan pencemaran oleh minyak dan zat berbahaya lainnya dan guna meminimalisir tumpahan yang tidak disengaja dari zat tersebut. PT. Pelni Telah melaksanakan Konvensi Internasional tentang pencegahan pencemaran dari kapal diantaranya dengan tersedianya Oil Water Separations system (OWS) di kapal yang mana batas pembuangan maksimal 15 ppm, pengisian oil record book, pengisian garbage record book serta edaran-edaran dan instruksi dari manajemen perihal larangan membuang sampah ke laut. PT. Pelni berkomitmen untuk meningkatkan keselamatan pengoperasian kapal dan menjaga kelestarian lingkungan maritim dengan adanya komitmen dari Top Manajemen terkait Kebijakan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan.

Dan yang terakhir adalah Maritime labour convention, 2006 (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006) di mana telah diratifikasi dengan **Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2016** tentang pengesahan Maritime Labour Convention, 2006 (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006). Memperhatikan standar internasional mengenai keselamatan kapal, jaminan sosial kemanusiaan dan kualitas manajemen pelayaran maka awak kapal harus dilindungi oleh Aturan-aturan yang mengatur hak-hak dan kebebasan dasar Awak kapal sehingga memerlukan perlindungan khusus seperti:

- 1) Kondisi tempat kerja
- 2) Sistem perekrutan dan penempatan
- 3) Sistem pelatihan dan kompetensi kerja
- 4) Akomodasi dan fasilitas lainnya
- 5) Makanan dan katering
- 6) Perlindungan kesehatan/perawatan medik
- 7) Kesejahteraan dan jaminan sosial
- 8) Kepatuhan dan penegakan hukum

PT. PelnI memiliki komitmen yang kuat untuk memberikan perlindungan kepada tenaga kerja dan menjamin hak-hak dasar yang dimilikinya dengan tetap memperhatikan perkembangan perusahaan sehingga tercipta hubungan kerja kondusif dan meningkatkan kesejahteraan para karyawan, serta membantu perusahaan agar dapat bersaing.

b. Menurut Bapak, apakah IMO Konvensi berpengaruh dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan kapal sehingga dapat menurunkan tingkat kecelakaan dan gangguan keamanan pada kapal-kapal PT.PELNI di laut dan pelabuhan?

Keselamatan maritim (*maritime safety*) adalah konsep yang berlaku secara internasional. Konsep ini berkaitan dengan perlindungan Jiwa, Aset dan Lingkungan Maritim melalui regulasi-regulasi, manajemen dan pengembangan teknologi di bawah badan

dunia International Maritime Organization (IMO). Dalam IMO ada badan pekerja yang disebut dengan Maritime Safety Committee (MSC), yaitu komite yang menangani pengaturan-pengaturan masalah keselamatan dan keamanan pelayaran (maritime safety and security) yang lebih fokus memikirkan tentang isu-isu keselamatan navigasi, stabilitas kapal, konstruksi pembangunan kapal, komunikasi maritim, keamanan maritim dari ancaman perompakan di laut dan sejenisnya.

Terkait hal tersebut di atas PT.Pelni telah mengimplementasikan IMO Konvensi seperti yang tertuang dalam SOLAS, MARPOL, STCW, MLC, dll, sehingga sistem keselamatan dan keamanan kapal meningkat sehingga dapat menurunkan tingkat kecelakaan dan gangguan keamanan pada armada kapal Pelni.

c. Bagaimana upaya PT PELNI dalam meningkatkan Sistem Manajemen Transportasi Laut di masa yang akan datang?

PT. PELNI (Persero) memiliki kapabilitas internal relatif baik dalam meningkatkan Sistem Manajemen Transportasi Laut dimasa yang akan datang. Salah satunya melalui pembangunan infrastruktur information & communication technology yang dibangun selama tahun 2015-2019, diantaranya aplikasi penjualan tiket kapal penumpang dan kapal perintis online, aplikasi keuangan ERP, aplikasi Inventory Management System, aplikasi Self-Print Boarding Pass, aplikasi Ship Monitoring, aplikasi Cargo Reservation Online, EDC untuk pembayaran tunai, aplikasi kepegawaian, aplikasi SCM, aplikasi Emplooi Kapal, aplikasi Monitoring BBM, **aplikasi Tracking kapal, Sistem Komunikasi di atas Kapal**, dsb.

Dengan memperkuat sistem IT di atas kapal akan membantu awak kapal dalam mengimplementasikan seluruh seluruh regulasi nasional maupun internasional yang terupdate dan hasil implementasi dapat dengan cepat direspon oleh manajemen.

d. Apakah PT PELNI memiliki kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM) dan fasilitas yang memadai dalam melaksanakan IMO Konvensi?

Saat ini PT PELNI mengoperasikan 111 kapal yang terdiri dari 26 Kapal Penumpang, 13 Kapal Barang & Tol Laut, 1 (satu) kapal ternak, 54 Kapal Perintis dan 17 Kapal Rede sehingga PT. Peln memiliki kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM) yang baik dalam memahami dan mengimplementasikan konvensi-konvensi yang dikeluarkan oleh IMO yang telah diratifikasi oleh pemerintah dapat dibuktikan dengan sertifikasi yang terupdate dimiliki awak kapal (BST, Crowd Management, Crisis Behavior management, Food handling sertifikat dll) sudah sesuai dengan ketentuan dan di atas kapal sudah dilengkapi alat-alat navigasi sesuai dengan aturan terbaru yaitu RADAR, ECDIS, BNWAS, VDR/Voyage Data Recorder, AIS, Ballast Water Management Plan, dll.

Tidak hanya dari segi kompetensi, PT PELNI juga menyediakan fasilitas penunjang untuk menjaga kesehatan crew kapal, kualitas makanan dengan gizi seimbang dengan tetap memperhatikan aspek higienis makanan.

e. Bagaimana Bapak melaksanakan fungsi monitoring/pengawasan dan evaluasi implementasi IMO Konvensi pada kapal-kapal PT PELNI?

Wujud monitoring/pengawasan yang PT. Peln lakukan diantaranya adalah dengan melaksanakan audit secara rutin setiap tahun guna menjaga agar implementasi IMO Konvensi dapat diterapkan dengan baik. Tak hanya itu PT. Peln juga mendukung fungsi monitoring/pengawasan dan evaluasi implementasi IMO Konvensi dengan melengkapi armadanya dengan menggunakan sistem IT, sehingga seluruh kegiatan terkait safety, keamanan kapal serta perlindungan lingkungan maritime dapat termonitor dengan baik dan mendapat respon yang cepat dari manajemen.

f. Menurut Bapak, instansi apa yang paling efektif/tepat dalam menegakkan sistem pengawasan implementasi IMO konvensi di Indonesia?

Pada dasarnya IMO konvensi hanya dapat mengeluarkan peraturan berupa konvensi dan resolusi. IMO mempunyai keterbatasan karena tidak dapat melakukan penegakan aturan. Penegakan aturan atau hukum hanya dapat dilakukan oleh Direktorat Maritim/Flag State masing-masing negara. Instansi yang paling efektif/tepat dalam menegakkan sistem pengawasan implementasi IMO konvensi di Indonesia adalah Dirjen Perhubungan Laut, hal ini dikarenakan melihat tugas pokok dari instansi tersebut mempunyai tugas untuk merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standarisasi teknis di bidang perhubungan laut salah satunya serta sebagai perpanjangan tangan dari pemerintah dalam flag state control.

g. Bagaimana kesiapan PT PELNI dalam mengantisipasi kesiapan Indonesia menghadapi Mandatory IMO Member State Audit Scheme (IMSAS)?

PT. Pelni telah mengimplementasikan aturan-aturan maritim baik nasional maupun peraturan internasional. Namun untuk menghadapi mandatory IMO Member State Audit Scheme (IMSAS) kami belum mendapatkan sosialisasi dari pemerintah terkait kegiatan yang akan dilaksanakan sehingga kami belum mempersiapkan diri dengan matang menghadapi audit IMSAS IMO yang akan dilaksanakan mendatang. Namun PT. Pelni siap menghadapi audit tersebut karena penerapan Instrumen Hukum IMO di Indonesia terutama PT.Pelni sebagai salah satu perusahaan pelayaran adalah sangat penting dan harus dilaksanakan dengan efektif.

h. Menurut Bapak, apa manfaat implementasi IMO Konvensi di PT PELNI?

Dengan konsistensi implementasi IMO Konvensi yang telah dilaksanakan PT. Pelni hal ini berdampak cukup signifikan terhadap

proses perkembangan PT. Pelnindo baik dari sisi internal maupun eksternal diantaranya adalah dengan adanya penurunan tingkat kecelakaan kapal, kerusakan kapal, keamanan kapal serta perlindungan lingkungan maritim sehingga hal ini dapat mendorong peningkatan jumlah kapal siap operasi yang pada akhirnya dapat meningkatkan produktivitas, pendapatan dan laba perusahaan. Hal ini juga dapat menciptakan image yang baik bagi perusahaan sehingga dapat meningkatkan kepercayaan pelanggan dalam menggunakan jasa PT. Pelnindo dan yang terpenting dengan konsistensi implementasi IMO Convention membuat SDM PT. Pelnindo lebih mengerti regulasi-regulasi yang berlaku di dunia maritim sehingga dapat melaksanakan preventive action.

8. DIREKSI PT PERTAMINA PERKAPALAN

Waktu wawancara: **September 2019**

Berikut hasil *In-depth interviews* dengan Direksi PT Pertamina Perkapalan.

a. Menurut Bapak, apakah IMO Konvensi yang sudah diratifikasi melalui Keppres sudah dilaksanakan secara konsisten di kapal tanker milik PT. PERTAMINA PERKAPALAN?

Pertamina secara konsisten menjalankan semua konvensi IMO yang sudah diratifikasi oleh negara Republik Indonesia antara lain:

- 1) *Marpol*
- 2) *Solas*
- 3) *STCW*
- 4) *Loadline*

b. Apakah awak kapal PT. PERTAMINA PERKAPALAN sudah memenuhi standar sertifikasi (COC & COP) sesuai dengan STCW 78 Amandemen 2010 Manila?

Di dalam pedoman penempatan awak kapal di Pertamina dipersyaratkan standar yang sesuai dengan STCW 78 amandemen 2010 terkait dengan posisi dan pelatihan yang harus dimiliki oleh awak kapal yang ditempatkan di kapal.

- c. Menurut Bapak, Apakah IMO Konvensi berpengaruh dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan kapal sehingga dapat menurunkan tingkat kecelakaan dan gangguan keamanan pada kapal-kapal PT. PERTAMINA PERKAPALAN di laut dan di pelabuhan?

Pengaruh konvensi sangat besar dalam peningkatan keselamatan dan keamanan kapal, karena dengan adanya konvensi aturan tata kelola shipping management yang baik harus dilaksanakan baik oleh operator maupun kapalnya, data dari shipping performance terjadi peningkatan yang sangat significant terkait aspek safety maupun security sejak implementasi konvensi dilaksanakan.

- d. Bagaimana upaya PT. PERTAMINA PERKAPALAN dalam meningkatkan Sistem Manajemen Transportasi Laut di masa yang akan datang?

Pertamina selalu melaksanakan inovasi terkait dengan perbaikan shipping management diantaranya:

- 1) Implementasi Tanker Management Self Assessment (TMSA)*
- 2) SIRE comply terhadap kapal kapal nya*
- 3) Menerapkan aturan terbaru dari IMO seperti implementasi Ballast Water Management, Ship Energy Efficiency Management Plan, dll*

- e. Apakah PT. PERTAMINA PERKAPALAN memiliki kompetensi sumber daya manusia (SOM) dan fasilitas yang memadai dalam melaksanakan IMO Konvensi?

Di dalam perekrutan awak kapal Pertamina memiliki standard yang ketat dalam menentukan kelulusan awak kapal selain harus memiliki Certificate of Competency, Proficiency kandidat juga harus di screening dengan score CES yang sesuai.

- f. Bagaimana Bapak melaksanakan fungsi monitoring/pengawasan dan evaluasi implementasi IMO Konvensi pada kapal-kapal PT. PERTAMINA PERKAPALAN?

Setiap fungsi di Pertamina yang terkait dengan operasional kapal wajib untuk mengimplementasikan Safety Management System

yang ada di perusahaan, pengawasan terkait hal ini ada di fungsi *Own Fleet* dan *Fleet Inspection and Assurance*.

- g. Menurut Bapak instansi apa yang paling efektif/tepat dalam menegakkan sistem pengawasan implementasi IMO konvensi di Indonesia?**

Badan Klasifikasi dan Dirjen Perhubungan Laut.

- h. Bagaimana kesiapan PT. PERTAMINA PERKAPALAN dalam mengantisipasi kesiapan Indonesia menghadapi Mandatory IMO Member State Audit Scheme (IMSAS)?**

Sepanjang aturan konvensi yang ada di implementasikan oleh stakeholder, Pertamina secara umum siap untuk men-support audit tersebut (IMSAS).

- i. Menurut Bapak, apa manfaat implementasi IMO Konvensi di PT. PERTAMINA PERKAPALAN?**

Pengelolaan kapal yang baik harus berlandaskan dengan aturan aturan dan konvensi yang tepat, saat ini Pertamina mengelola lebih dari 300 kapal baik milik maupun charter dan mempunyai target yang lebih besar lagi kedepannya.

- j. Apakah Kapal di lingkungan Pertamina semua sudah menerapkan Fire Sire Inspection, termasuk kapal charter?**

Pertamina mewajibkan kapal dengan DWT dan tipe tertentu harus mempunyai SIRE report maksimal 6 bulan.

- k. Apakah sudah juga melakukan vetting Inspection dalam melaksanakan seputar kegiatan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan?**

Pertamina mempunyai Pertamina Safety Approval (PSA) untuk semua kapal yang masuk ke Terminal Khusus milik sendiri, Proses untuk mendapatkan PSA tersebut melalui mekanisme Vetting Inspection.

- l. Apakah Pertamina punya hubungan intensive dengan Oil Company International Maritim Forum (berupa laporan report yang harus te-record)**

Sejak 2010 Pertamina menjadi anggota OCIMF dan aktif dalam kegiatan organisasi tersebut diantaranya mengirimkan delegasi

pada kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan SIRE, mengikuti training SIRE accreditation for Inspector dll.

m. Seluruh sertifikat yang sudah *available* apa saja di lingkungan Pertamina khususnya, mohon dapat diinformasikan tertulis?

- 1) DOC, SMC
- 2) Marpol Certificate
- 3) ISSC
- 4) COC, COF untuk personel kapal
- 5) Semua certificate terkait konvensi IMO

n. Apakah personel Pertamina sudah memiliki kompetensi sesuai mandatory IMO?

Key personnel Pertamina yang berhubungan dengan shipping operation baik dari Shorebase maupun Shipboard memiliki kompetensi yang dipersyaratkan oleh IMO convention melalui training dengan standard STCW 2010.

Berikut informasi pendukung untuk mengkonfirmasi respon dari hasil wawancara ini.

- 1) Contoh Crew List dan Ship Manning Certificate salah satu kapal milik PT. PERTAMINA PERKAPALAN (Terlampir)
- 2) Fasilitas pencegahan dan penanggulangan tumpahan minyak salah satu kapal milik PT. PERTAMINA (survey ke lokasi)
- 3) PERKAPALAN (dapat dilaksanakan melalui survey)
- 4) Fasilitas pencegahan dan penanggulangan tumpahan minyak yang dimiliki oleh salah satu pelabuhan milik PT. PERTAMINA PERKAPALAN yang dapat dilaksanakan melalui survey (Survey ke lokasi)

9. STIMAR “AMI”

Waktu wawancara: **Oktober 2019**

Berikut rangkuman hasil *In-depth interviews* dengan STIMar AMI.

- a. STCW Amandemen Manila 2010 telah dilaksanakan oleh lembaga diklat di Indonesia. Prasarana dan sarana berupa bridge simulator sudah ada, tempat kuliah sudah memadai, kurikulum sudah

sesuai petunjuk, namun pemahaman masih terbatas. Singkatnya, STCW Amandemen Manila 2010 sudah dilaksanakan oleh STIMar "AMI". Prasarana sudah sesuai standar minimum: 210, yang baik: 360. Pemahaman STCW diperlukan untuk semua tenaga pendidik. Buku-buku yang disarankan belum semuanya tersedia. Sosialisasi STCW Amandemen Manila 2010 perlu dilakukan untuk Dosen-dosen. Catatannya ialah bahwa saat ini perguruan tinggi swasta masih mengalami kesulitan dalam mendapatkan kapal latihan dan untuk praktik.

- b. IMO Konvensi mempengaruhi peningkatan keselamatan dan keamanan pelayaran, sehingga dapat menurunkan tingkat kecelakaan dan gangguan keamanan kapal di laut dan di pelabuhan secara nasional. Namun, hal ini belum secara menyeluruh, mengingat kondisi di tiap-tiap pelabuhan masih ditemukan kendala-kendala sarana dan prasarana serta kemampuan SDM pelaksanaan tugasnya (kualitas). Khususnya ialah pelayaran lokal dan internasional yang belum terlaksana di laut, prasarana dan sarana dan telekomunikasi terkait perawatan, serta kecukupan dan keandalan yang memiliki kendala. Selain itu juga terjadi pencemaran di laut di mana hal ini menjadi sumber pencemaran terbesar ke-2 setelah RRC. Penegakan hukum di laut belum berjalan sebagaimana mestinya karena adanya intervensi multi instans. Koordinasi antar instansi di pelabuhan masih kurang, seperti bea cukai dan syahbandar. Standar pelayanan di pelabuhan belum terwujud, serta tidak adanya contingency plan seperti peralatan navigasi, peralatan telekomunikasi dan peralatan-peralatan terkait lainnya.
- c. Upaya meningkatkan sistem manajemen transportasi laut di masa yang akan datang meliputi:
 - 1) Intensifikasi mutu pendidikan manajemen transportasi laut melalui kurikulum pendidikan seperti attitude dan hospitality.
 - 2) Meningkatkan kompetensi SDM bidang maritim dengan menambah program studi jenjang S1 agar menjadi institut

fokus pada maritim secara utuh. Saat ini mereka tengah melaksanakan penyiapan program S1 dalam proses. Kualitas pendidik perlu ditingkatkan melalui keikutsertaan program diklat, refreshing dan program diklat lainnya.

- 3) Terkait sistem manajemen transportasi laut, untuk SDM Maritim yang siap pakai, beberapa tahun terakhir dilakukan upaya persiapan SDM untuk bekerja secara profesional sebagai calon perwira dengan etika dan kemampuan berperilaku baik pada saat bekerja di kapal. Di bidang tata krama, taruna diajarkan etika bekerja dan bergaul melalui pelajaran ekstrakurikuler Table Manner. Pelajaran yang mengajarkan etika saat makan, juga membangun self esteem para SDM tersebut dengan cara publik speaking atau terutama dalam pidato.
- d. STIMar “AMI” sudah memenuhi ketentuan minimum dan menerima approval dari Kementerian Perhubungan dan akreditasi dari BAN-PT. Sebagian besar sudah memiliki kompetensi tenaga pendidik dan fasilitas yang memadai terkait implementasi STCW 78 Amandemen Manila 2010. Meski begitu, masih diperlukan upaya peningkatan kompetensi tenaga pendidik dan fasilitas yang memadai secara terus menerus.
- e. Adanya kegiatan audit internal di dalam STIMar “AMI” dan eksternal audit oleh lembaga audit dari luar lembaga yaitu BAN-PT dan Kemenhub.
- f. Cara efektif yang dilakukan secara umum ialah administrator ditunjuk oleh Pemerintah khusus melalui kerja sama dan koordinasi antara Kementerian Ristek-Dikti dan Badan Pengembangan SDM, Kemenhub.
- g. STIMar “AMI” memenuhi semua ketentuan standar STCW dengan menyiapkan kurikulum, tenaga pendidik, prasarana dan sarana pendidikan (teori dan praktik).
- h. Peningkatan pendidikan SDM maritim dapat dipenuhi dengan pengetahuan Nautika dan Teknika karena ada keseragaman

- dalam penerapan STCW dan peluang besar untuk tenaga pelaut bekerja di luar negeri (internasional), seperti penerapan AIS dan GMDSS terutama, terkait perkembangan teknologi pelayaran (maritim).
- i. Lulusan dari STIMar “AMI” diminati oleh perusahaan pelayaran asing, seperti perusahaan pelayaran Korea Selatan, contohnya adalah KAIS.
 - j. Belum/tidak tahu. STIMar “AMI” sudah approval oleh Kemenhub.
 - k. Lembaga ini sudah berupaya memenuhi dan masih perlu mengupdate/menambah ekstrakurikuler di luar dari kurikulum untuk menambah keterampilan taruna/l STIMar “AMI” sesuai kebutuhan dan perkembangan teknologi dalam menghadapi era industri 4.0.
 - l. Untuk nilai akademik rata-rata > 70 sudah memenuhi standar. Terkait Bahasa Inggris (TOEIC dan TOEFL) masih terus dilakukan upaya *refreshing*. Kesehatan mata/THT sudah optimal melalui tes kesehatan di rumah sakit/poliklinik yang ditunjuk oleh administrasi.

10. PENGURUS IKATAN NAKHODA NASIONAL INDONESIA

Waktu wawancara: **Oktober 2019**

Berikut rangkuman hasil *In-depth interviews* dengan Pengurus Ikatan Nakhoda Nasional Indonesia.

- a. IMO merupakan salah satu lembaga Organisasi dunia yang berada di bawah United nation (PBB). Indonesia merupakan salah satu anggota dari PBB tersebut. IMO mempunyai tujuan yang sangat mulia untuk menjaga keselamatan, keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan laut. Oleh karena itu, menjadi suatu kewajiban bagi Indonesia sebagai salah satu anggota PBB untuk menjadi anggota IMO mengingat Indonesia sebab memiliki daerah pelayaran yang sangat luas terlebih sebagai Negara kepulauan.

- b. IMO Konvensi III (Triple) Code atau IMO INSTRUMENT IMPLEMENTATION CODE terdiri dari beberapa Resolusi antara lain Res. A.12070 (28) dan merupakan Standar Audit dari IMSAS yang sejauh ini belum secara konsisten diterapkan terhadap seluruh kapal-kapal berbendera Indonesia berukuran 500 GT ke atas. Hal ini terbukti dari masih banyaknya kapal berukuran di atas 500 GT tersebut yang mengalami kecelakaan di laut.
- c. IMO menurut dapat diandalkan untuk meningkatkan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut. Kapal-kapal yang berlayar baik nasional dan internasional akan terikat dengan peraturan terkait tersebut seperti: Konvensi SOLAS 74 & Protocolnya, MARPOL 73/78 beserta Amandemennya; STCW 1978 dengan amandemennya (1995 & 2010), TONNAGE Convention 1969 dan Colreg.1972. Harapannya ialah bahwa kapal yang mengikuti semua ketentuan yang diatur dalam Konvensi-konvensi tersebut di atas akan dapat menurunkan tingkat kecelakaan sampai ZERO ACCIDENT tercapai.
- d. Untuk meningkatkan Sistem Manajemen Transportasi di laut di masa depan, maka beberapa langkah berikut perlu dilakukan:
- 1) Menentukan organisasi beserta pejabat yang kompeten berdasarkan keahliannya.
 - 2) Menata kembali aturan serta peraturan yang harmonis dan aplikatif sesuai Konvensi-konvensi IMO yang ada.
 - 3) Menanamkan kesadaran bagi para penegak hukum serta pelaku dunia pelayaran dan perkapalan tentang pentingnya implementasi aturan serta peraturan yang sesuai dengan Konvensi IMO.
 - 4) Penegakan hukum serta pengaturannya.
 - 5) Pelaksanaan terkait pengawasan, survey, inspeksi, audit, verifikasi, dan ketentuan lainnya terkait sertifikasi.
 - 6) Setiap kecelakaan dilakukan Investigasi dan dilaporkan ke IMO.

- 7) Laporan berkala sehubungan dengan kegiatan *Administration* (dalam hal ini pemerintah) ke IMO untuk secara reguler di audit.
- e. Umumnya semua anggota INNI yang berlayar dilengkapi dengan sertifikat keahlian pelaut (COC= Certificate of Competency dan COP= Certificate of Proficiency) sesuai dengan STCW 78 & Amandemen 2010. Bahkan banyak dari anggota INNI yang tidak berlayar dan sebagai Instruktur dilengkapi dengan Sertifikat sesuai Amandemen 2010.
- f. Dalam pengawasan serta evaluasi implementasi Konvensi IMO khususnya Amandemen 2010 dari STCW 78, setiap sertifikat diperbarui sesuai aturan yang ada yaitu:
 - 1) *Monitoring* langsung terhadap data setiap anggota yang ada di file
 - 2) *Monitoring* melalui Balai Pendidikan/training centre dalam hal si pelaut yang sedang atau mengikuti training
 - 3) *Monitoring* melalui kerja sama dengan Crewing/Manning agencies dan atau organisasi pelaut lainnya.
 - 4) Instansi yang paling efektif dalam menegakkan sistem pengawasan terhadap implementasi konvensi IMO ialah Competent Authority yang mempunyai keahlian, pengalaman, serta sertifikat sesuai dengan persyaratan IMO dan ditunjuk oleh (designated) Administrasi.
- g. Dalam menghadapi IMSAS, saran dari INNI adalah sebagai berikut:
 - 1) Mempersiapkan bahan yang akan diaudit
 - 2) Adakan Internal Audit sebelumnya
 - 3) Mengumpulkan *non conformance items* sebelumnya, lalu diperbaiki semuanya.

Berikut ini adalah langkah-langkah yang perlu dikaji ulang:

- 1) Hak dan kewajiban dari Negara peserta yang tercantum dalam perjanjian IMO.

- 2) Assessment, monitor, serta mengkaji semua yang terkait dengan Triple (III) Code untuk mengetahui kesulitan atau masalah yang dihadapi oleh Negara.
 - 3) Identifikasi kesulitan pengimplementasian Konvensi IMO tersebut, misalnya Investigasi kecelakaan dan PSC.
 - 4) Menyiapkan proposal yang akan diajukan ke IMO terkait implementasi III Code dimaksud.
 - 5) Analisis laporan terkait dengan kecelakaan kapal serta mekanisme yang harus ditempuh untuk mengurangi terjadinya kecelakaan termasuk *initial identification*-nya.
 - 6) Mengkaji ulang kembali standar keselamatan pelayaran dan keamanan serta perlindungan lingkungan laut sesuai dengan peraturan yang berlaku, juga menyiapkan petunjuk harmonisasi survey dan sertifikasi sesuai dengan persyaratan yang ditentukan.
- h. Manfaat Implementasi Konvensi IMO di Indonesia antara lain:
- 1) Meningkatkan serta menjamin kemampuan/keahlian personil di bidang perkapalan dan pelayaran, serta keselamatan transportasi laut.
 - 2) Meningkatkan dan menjamin keselamatan pelayaran dan perkapalan.
 - 3) Meningkatkan dan menjamin keamanan pelayaran dan perkapalan.
 - 4) Menjamin serta meningkatkan perlindungan terhadap lingkungan laut (*protection of marine environment*).
 - 5) Menjamin dan meningkatkan kesejahteraan para pelayar yang bekerja di kapal-kapal agar sesuai dengan persyaratan IMO.

Mengingat ukuran kapal semakin bertambah, berikut juga jenisnya seperti IGC, IBC dan Dynamic Positioning, maka teknologi dan kemampuan yang bertumbuh harus sesuai dengan perkembangan IT.

11. KSOP BANTEN

Menurut KSOP Banten, Kapal-kapal Berbendera Indonesia di atas 500 GT yang sandar dan berlabuh di wilayah Pelabuhan Banten telah memiliki sertifikasi sesuai dengan IMO Konvensi. Selain itu, penerapan ISPS-Code di seluruh Pelabuhan Banten sudah memiliki sertifikat International Port Facility Security Certificate (IPFSC).

Dalam implementasi Port Marpol Protocol 79, pelabuhan di wilayah Banten belum memiliki Receptionist Facility (RF). KSOP Banten juga belum melaksanakan fungsi Port State Control (PSC). Alur selat sunda khususnya alur TSS belum dilaksanakan secara maksimal. VTS sudah terpasang namun menjadi bagian dari kewenangan Direktorat Navigasi. KSOP Banten dan jajaran prinsip siap menghadapi mandatory IMSAS Tahun 2022.

12. DIREKTUR KEPELABUHANAN

Menurut Direktur Kepelabuhanan Ditjen Hubla, penerapan IMO Konvensi SOLAS 74 Chpt. XI-2 tentang ISPS-Code pada Pelabuhan Internasional di Indonesia sudah diberlakukan sejak 01 Juli 2004 yang mana sudah dilengkapi dengan sertifikat IPFSC. Direktur Pelabuhan juga mengakui, bahwa penempatan RF belum diterapkan di seluruh pelabuhan. Sementara yang sudah dilengkapi oleh RF belum dilaksanakan secara optimal sesuai Marpol Port Protocol 79. Direktorat Kepelabuhanan menyatakan bahwa pelabuhan Internasional Indonesia siap menghadapi IMSAS Tahun 2022.

13. DIREKTORAT KENAVIGASIAN

Menurut Direktur Kenavigasian, tugas dan fungsi dalam hal penanganan masalah kenavigasian baik alur pelayaran dan sarana bantu navigasi pelayaran (SBNP) mengacu pada aturan dari International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA).

Direktorat kenavigasian melaksanakan pemasangan dan perawatan sarana navigasi sesuai dengan anggaran yang tersedia

untuk melancarkan fungsi Coastal State Control sesuai dengan IMO Konvensi Solas 74 Chpt. I. Direktorat kenavigasian siap menghadapi IMSAS Tahun 2022.

14. KNKT

Menurut sekretaris KNKT, KNKT dalam melaksanakan fungsi tugas investigasi kecelakaan transportasi khususnya transportasi laut sudah menerapkan investigasi atas kejadian kecelakaan di laut seperti tubrukan, kebakaran, pencemaran, tenggelam baik yang tidak ataupun menimbulkan korban jiwa.

KNKT menyambut rencana pemberlakuan IMSAS Tahun 2022 yang akan disiapkan melalui penerapan sistem manajemen transportasi laut (SMTL). KNKT menyadari bahwa SDM unggul dalam melaksanakan investigasi atas kecelakaan kapal masih dianggap kurang sehingga perlu rekrutmen tenaga ahli Nautis Teknis dengan kemampuan investigasi kecelakaan kapal. Meski begitu, KNKT selalu berupaya meningkatkan kemampuan sesuai dengan SDM dan fasilitas yang tersedia.

15. DISTRIK NAVIGASI

Distrik Navigasi Tg. Priok menyampaikan bahwa fasilitas SBNP wilayah Distrik Navigasi Tg. Priok sudah memenuhi standar IALA, Ka. Terkait masalah peta navigasi menjadi kewenangan Pushidrosal, sementara untuk *monitoring* kapal-kapal di area pelabuhan distrik navigasi menggunakan sarana AIS dan VTS yang melalui alur (TSS) selat sunda.

16. SYAHBANDAR TG. PRIOK

Menurut Kepala Syahbandar Tg. Priok, kapal-kapal Berbendera Indonesia >500 GT yang sandar di Pelabuhan Tg. Priok sudah memiliki sertifikasi kelaiklautan sesuai dengan IMO Konvensi dan di pelabuhan Tg. Priok (Pelindo II), yakni sertifikasi SOLAS 74 Chpt. XI-2 tentang ISPS-

Code. Selain itu juga sudah dilengkapi Receptionist Facility (RF) sesuai MARPOL Port Protocol 79.

Monitoring pergerakan kapal di perairan Tg. Priok menggunakan AIS yang dapat digunakan secara efektif. Sign on/off awak kapal yang melalui Syahbandar tg. Priok sudah memenuhi ketentuan STCW 78 Amandemen 2010 Manila atau sudah memiliki sertifikasi CoC dan CoP. Syahbandar tg. Priok menegaskan, bahwa sudah siap melaksanakan IMSAS Tahun 2022 dan mendukung rencana penerapan SMTL based on III-Code.

17. PUSHIDROSAL

Kapushidrosal menjelaskan bahwa tanggung jawab peta navigasi baik konvensional maupun elektronika merupakan wewenang Hidrosal untuk kepentingan komersial. Hidrosal memiliki peran yang strategis dalam meningkatkan dan mengembangkan bisnis transportasi laut khususnya tentang alur pelayaran, kedalaman laut, kondisi dasar laut, arus dan pasang surut laut. Peran ini juga diterapkan untuk menentukan tempat berlabuh jangkar kapal yang aman dan reklamasi pantai serta pembangunan pelabuhan harus dikoordinasikan dengan Hidrosal.

Hidrosal MERUPAKAN Badan yang diakui oleh International Hydros Organization (IHO) yang sering menghadiri sidang-sidang IHO mewakili Indonesia. Dalam kepentingan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan sesuai IMO Konvensi (III-Code), Hidrosal siap memfasilitasi pengadaan peta laut sesuai SOLAS 74 Chpt. V tentang Safety Navigation dan menerbitkan Berita Pelaut Indonesia (BPI) untuk memperbarui peta laut konvensional dan Nautical Electronical Chart (NEC). Hidrosal juga mendukung kesiapan Indonesia untuk menghadapi mandatory IMSAS dengan memberlakukan penerapan Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL).



BAB 5

HASIL EVALUASI CIPP (CONTEXT, INPUT, PROCESS, PRODUCT)

A. Tahap Evaluasi Context

Aspek yang dievaluasi pada komponen konteks ialah regulasi konvensi IMO dan kesiapan Pemerintah Indonesia dalam mengimplementasikan ketentuan IMO. Pada dasarnya, regulasi konvensi IMO sudah sejalan dengan visi dan misi IMO, meskipun terdapat beberapa kendala terkait kebijakan yang mengatur hubungan kemaritiman antar dua atau lebih negara. Contohnya ialah belum adanya regulasi yang jelas tentang kewenangan dalam mengaudit pelabuhan negara lain, apakah dipegang oleh suatu negara tertentu ataupun organisasi yang ditunjuk.

Implementasi ketentuan IMO dilakukan Pemerintah Indonesia dengan meratifikasi regulasi konvensi IMO berupa Keputusan Presiden maupun Peraturan Presiden sebagai bentuk komitmennya. Konvensi IMO yang telah diratifikasi melalui Keppres masih memerlukan aturan tambahan baik berupa peraturan Menteri, maupun surat Edaran setingkat Dirjen/Direktur. Hal dilakukan untuk memperjelas Interpretasi secara Nasional. Jika hal tersebut tidak tersedia, maka aturan Konvensi Internasional itu sendiri yang menjadi acuan. Pelaksanaan aturan tersebut di lapangan seringkali menemukan kendala teknis yang dapat dikarenakan ketidaksepahaman/ketidakteraturan aturan yang diterapkan. Hal ini karena peraturan yang ada berbeda dengan yang diterapkan secara *best practice* oleh negara-negara lainnya.

1. Latar Kebutuhan Penerapan Kebijakan IMO Konvensi
 - a. Kebutuhan Keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan

- 1) Adanya komitmen penentu kebijakan terhadap keselamatan, keamanan dan perlindungan

Sebagai bentuk implementasi IMO, Konvensi Pemerintah Indonesia telah melaksanakan komitmen dengan menjadi anggota IMO sejak Tahun 1961. Bahkan sekarang telah menjadi Anggota Council sebagai bagian yang tidak dapat dipisahkan sebagai Anggota, Komitmen Indonesia sebagai Negara Anggota telah meratifikasi Konvensi melalui Keppres.

Saat IMO dibentuk pada tahun 1958, beberapa konvensi internasional penting telah dikembangkan, termasuk Konvensi Keselamatan Pelayaran di Laut tahun 1948 (*the International Convention for the Safety of Life at Sea of 1948*), Konvensi Internasional Pencegahan Pencemaran Laut oleh Minyak tahun 1954 (*the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil of 1954*) dan peraturan terkait garis-garis muat dan pencegahan tubrukan di laut. International Maritime Organization telah membuat beberapa konvensi yang diantaranya telah diratifikasi oleh Indonesia sebagai berikut.

- a) Penerapan Konvensi SOLAS 74 sesuai Keppres Nomor 65 Tahun 1980

Safety of Life at Sea (SOLAS) merupakan peraturan keselamatan jiwa di laut atau regulasi utama yang mengatur keselamatan maritim. Peraturan ini ditetapkan sejak konvensi pada Tahun 1948 dan mengalami perubahan melalui SOLAS 1960 dan terakhir ditetapkan menjadi SOLAS 74 yang berkaitan dengan aspek keselamatan dan keamanan kapal termasuk konstruksi, navigasi serta komunikasi sampai saat ini terdiri dari Chapter I s.d. XII. Indonesia sebagai Anggota IMO secara konsekuen telah

meratifikasi SOLAS 74 melalui Keppres NO. 65 Tahun 1980 dan telah dipertegas melalui Undang-undang No. 17 Tahun 2008.

Konvensi Internasional tentang Keselamatan Hidup di Laut yang pertama (Safety of Life at Sea-SOLAS) diadopsi oleh Konferensi Internasional mengenai keselamatan hidup di laut pada tanggal 1 November 1974 dan diberlakukan pada tanggal 25 Mei 1980. Konvensi SOLAS termasuk yang paling penting dari semua perjanjian-perjanjian internasional terkait keselamatan kapal-kapal dagang. Versi pertama pada tahun 1914 merupakan jawaban pada kecelakaan kapal Titanic, versi yang kedua pada tahun 1929, ketiga pada tahun 1948 dan yang keempat pada tahun 1960.

Konvensi 1960 yang telah diadopsi pada tanggal 17 Juni 1960 dan mulai berlaku pada tanggal 26 Mei 1965 merupakan tugas pertama IMO setelah organisasi ini terbentuk. Tugas ini telah mewakili satu langkah maju di dalam memodernisasi peraturan-peraturan dan agar sejalan dengan perkembangan teknis dalam industri pelayaran.

Tujuan utama dari konvensi SOLAS ialah menentukan standar-standar minimum suatu konstruksi, peralatan dan pengoperasian kapal-kapal, sesuai dengan keselamatan mereka. Konvensi SOLAS 1974 dan Protokol tahun 1978 berlaku hanya pada kapal-kapal yang berkaitan dengan pelayaran internasional.

- b) Penerapan Konvensi *International Load Line* 1966 (ILL 66) sesuai Keppres No. 47 Tahun 1976

Dalam rangka memenuhi persyaratan kelaikan kapal tentang batas garis muat pada daerah pelayaran sesuai musim yang dilalui kapal, IMO telah menetapkan standar garis muat. Standar ini disebut dengan *International Load*

Line (ILL) yang awalnya ditetapkan pada Tahun 1960 yang selanjutnya diubah pada Tahun 1966 menjadi ILL 66. Standar inilah yang telah diratifikasi oleh Pemerintah melalui Keppres No. 47 Tahun 1976 dengan aturan, bahwa kapal harus memiliki konstruksi yang kuat untuk dapat mengampung pada garis-garis yang ditentukan dan tetap stabil apabila dimuati dengan kondisi muatan yang sesuai. Selain itu, semua bukaan (*opening*) yang ke arah “*Reserve Buoyancy Space*” harus kedap air (*water tight*), sehingga kapal yang berlayar di semua lautan harus memenuhi ketentuan International Load Line (1966).

Sudah diakui bahwa batasan garis muat terhadap kapal yang akan dimuati merupakan wujud kontribusi yang besar terhadap keselamatan kapal. Batasan ini diberikan berupa lambung timbul yang kedap cuaca bagian luar dan integritas kedap air yang mana keduanya adalah tujuan utama dari konvensi ini.

Konvensi pertama tentang garis-garis muat, telah diadopsi pada tahun 1930. Prinsip yang mendasari ialah prinsip daya apung cadangan, meskipun hal ini telah diakui. Suatu lambung timbul juga harus memastikan stabilitas yang memadai dan menghindari tegangan yang luar biasa sebagai risiko atas kelebihan muatan.

Pada tahun 1966 Konvensi Garis-garis Muat, diadopsi oleh IMO, ketentuan-ketentuan dibuat untuk menentukan lambung timbul kapal-kapal dengan perhitungan-perhitungan pembagian ruang kedap dan stabilitas kapal bocor. Peraturan ini juga memperhitungkan potensi keberadaan bahaya pada beberapa daerah dengan musim yang berbeda-beda. Annex teknikal terdiri atas beberapa tambahan langkah-langkah keselamatan terkait dengan pintu-pintu, pipa-pipa buang (*freeing ports*), lubang palkah, dan item-item lainnya. Tujuan utama dari tindakan-tindakan

tersebut ialah untuk memastikan integritas kedap air badan kapal di bawah dek lambung timbul.

Semua gari muat yang telah diberikan harus ditandai di bagian tengah pada setiap sisi kapal. Kapal-kapal untuk mengangkut kayu dek diberikan suatu lambung timbul yang lebih kecil sebagaimana muatan deknya diberi pelindung terhadap pukulan gelombang.

- c) Penerapan Konvensi *Tonnage Measurement of Ship* 69 sesuai Keppres No. 5 Tahun 1989

Aturan internasional tentang tonase kapal komersial dikaitkan dengan keselamatan pelayaran dan perhitungan perpajakan, tarif kepelabuhanan, tarif pungutan lainnya. *Tonnage Measurement of Ship* (TMS) yang ditetapkan pada Tahun 1969 dan telah diratifikasi oleh Pemerintah melalui Keppres No. 05 Tahun 1989 Konvensi IMO mengatur tentang ukuran-ukuran pokok (*main dimensions*) yang meliputi panjang (*length*), lebar (*breadth*) dan ukuran-ukuran dalam terbesar di tengah kapal, hingga geladak teratas (*malded depth amidships to upper deck*). Semua ruangan di atas kapal seperti ruang bawah geladak, ruang komandan, ruang penumpang, gudang (*store*), dapur, ruang jangkar, dan lain-lain disebut isi kotor (*Gross Tonnage*), sedangkan ruang yang hanya dapat dimuat disebut isi bersih (*Net Tonnage*).

- d) Penerapan Konvensi MARPOL 73/78 sesuai Keppres Nomor 46 Tahun 1986

IMO menetapkan konvensi (perjanjian) Internasional tentang pencegahan pencemaran dari kapal Tahun 1973 yang selanjutnya disempurnakan dengan TSPP (*Tanker Safety and Pollution Prevention*) pada Tahun 1978. Konvensi ini dikenal MARPOL 73/78 yang berlaku hingga sekarang dan telah diratifikasi dengan Keppres No. 46 Tahun 1986. Peraturan ini menangani aspek perlindungan

lingkungan perairan khususnya untuk pencegahan pencemaran yang berasal dari kapal. Usaha penanggulangannya terdiri dari Annex I tentang tumpahan minyak, Annex II tentang bahan-bahan cair beracun, Annex III tentang bahan-bahan berbungkus yang merugikan, Annex IV tentang akibat pembuangan got, Annex V tentang akibat dari sampah kapal, Annex VI tentang pencemaran udara dari gas buang kapal.

- e) Penerapan Konvensi STCW 78/95/2010 sesuai Keppres No. 60 Tahun 1986

Konvensi STCW 1978 ditujukan secara utama untuk membuat persyaratan dasar terhadap pelatihan, sertifikasi dan pengawasan bagi pelaut pada tingkatan internasional. Standar pelatihan, sertifikasi dan pengawasan terhadap perwira dan anak buah kapal sebelumnya dilakukan oleh pemerintah masing-masing dan tanpa referensi pada kebiasaan di negara lain. Kondisi itulah yang membuat standar dan prosedur menjadi sangat jauh berbeda, walaupun pelayaran adalah industri yang paling bersifat internasional dibandingkan industri-industri lainnya. Konvensi ini mencatat standar minimum terkait pelatihan, sertifikasi dan pengawasan terhadap pelaut yang mana negara-negara diwajibkan untuk memenuhi atau lebih dari itu.

- f) Penerapan Konvensi COLREG 72 sesuai Keppres No. 50 Tahun 1979

Dalam rangka mengatur tentang pencegahan tubrukan di laut secara internasional, IMO menetapkan peraturan Collution Regulation pada Tahun 1972 dan telah diratifikasi oleh Pemerintah dengan Keppres No. 50 Tahun 1978. Setelah itu, peraturan ini mengalami beberapa amandemen yakni amandemen Tahun 1981, amandemen Tahun 2001 dan yang terakhir adalah amandemen Tahun 2014.

Konvensi tahun 1972 dirancang untuk memperbarui dan mengganti Regulasi Tubrukan 1960 yang telah diadopsi pada waktu yang bersamaan sebagaimana Konvensi SOLAS 1960.

Salah satu inovasi yang paling penting pada COLREGs 1972 ialah pemberian pengakuan terhadap skema pemisah lalu-lintas. Aturan 10 memberi petunjuk untuk menentukan kecepatan aman, bahaya tubrukan dan tingkah-laku pengoperasian kapal-kapal pada atau dekat skema-skema pemisah lalu-lintas.

Skema pemisah lalu-lintas pertama ini telah dibentuk di Selat Dover pada tahun 1967. Awalnya hal itu telah beroperasi atas dasar secara sukarela. Namun pada tahun 1971, suatu Majelis IMO telah mengadopsi satu resolusi yang menyatakan, bahwa pengawasan terhadap skema-skema pemisah lalu-lintas akan menjadi wajib dan COLREGs menjadikan kewajiban ini menjadi tegas.

g) Penerapan Konvensi MARPOL Port 97 sesuai Keppres No. 46 Tahun 1986

Protokol yang diadopsi pada tahun 1997 termasuk Lampiran VI baru dari MARPOL berlaku mulai tanggal 19 Mei 2005. MARPOL Annex VI menetapkan batas emisi sulfur oksida dan nitrogen oksida dari knalpot kapal, serta larangan emisi yang disengaja dari bahan perusak ozon. Lampiran ini mencakup batas global 4,5% m/m pada kandungan sulfur bahan bakar minyak dan panggilan pada IMO untuk memantau kandungan sulfur rata-rata bahan bakar di seluruh dunia.

Pada intinya kita melihat, bahwa Pemerintah Indonesia, khususnya para pejabat di bidang Maritim telah memiliki komitmen yang sesuai dengan kebijakan Konvensi dari IMO. Komitmen penentu kebijakan selain meratifikasi IMO Konvensi juga telah mengundang hal tentang

kebutuhan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di laut melalui Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Hal tersebut tertuang pada BAB XIII Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Pasal 123 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim, BAB IX Kelaiklautan Kapal Pasal 124 s.d. Pasal 170 dan BAB X Kenavigasian Pasal 172 s.d. Pasal 205.

Pejabat di lingkungan perhubungan laut (Dit.Kapel, Dit.Kenavigasian, Dit.KPLP, Dit.Kepelabuhanan, BKI dan BTKP) sebagai Regulator dan Operator Pelayaran (PT. Pelni, PT. Pertamina Perkapalan, PT. Pelindo II, PT. Temas) menjelaskan bahwa *“bagi kapal-kapal Berbendera Indonesia dengan ukuran >500GT dengan daerah pelayaran Internasiona telah konsisten dalam melaksanakan IMO Konvensi dibuktikan dengan pemeriksaan, pengujian dan sertifikasinya telah dilakukan dengan sesuai IMO Konvensi. Tetapi dalam beberapa pemeriksaan yang dilakukan oleh PSCO negara lain, kapal-kapal Berbendera Indonesia mendapatkan rekomendasi dan beberapa kena detained oleh PSCO negara lain, sehingga koordinasi dengan PSCO tetap diperlukan demi peningkatan konsistensi”*.

2) Adanya Standar Mutu Keselamatan, Keamanan dan Perlindungan Lingkungan

Sejak seseorang mengenal perdagangan, mereka juga akan mengenali navigasi, sebagai bentuk transportasi yang paling ekonomis sebab mampu mengangkut secara massal dan menjangkau daerah terpencil. Sementara itu, lautan memiliki banyak bahaya dan ancaman, tidak seperti halnya pada transportasi di darat. Di laut kita mengenal badai, kabut, dan juga gerakan-gerakan dari laut seperti ombak, arus beserta karang laut, pendangkalan, dan sebagainya. Tidak adanya jalur trafik yang tetap dan jarak alur lintas yang selalu berubah

menjadikan transportasi laut sebagai bentuk transportasi yang berisiko tinggi.

Sudah dari abad-abad yang lalu, banyak kapal dan muatan yang telah hilang di lautan. Kapal-kapal kayu yang digerakkan oleh daya angin dan juga kapal layar hanya tergantung pada kekuatan alam (*Natural Force*). Pada waktu itu, kehandalan dalam segi keselamatan hanya dapat tercapai bangunan kapal yang baik kemudian diganti oleh kapal-kapal baja dengan kekuatan yang lebih, serta mesin uap sehingga kapal tidak tergantung lagi pada angin.

Risiko-risiko menjadi lebih besar hingga muncul suatu kondisi yang belum diperhitungkan. Perusahaan-perusahaan asuransi pada pertengahan abad yang lalu, mulai menginginkan risiko yang mengecil sehingga perusahaan perlu melakukan klasifikasi kapal. Para ahli bangunan kapal telah bekerja keras menyusun peraturan-peraturan untuk kapal dan juga pengawasan pembangunan kapal. Dengan begitu di dalam tahapan-tahapan dasawarsa selanjutnya di bawah pengawasan perusahaan Klasifikasi Kapal, kapal-kapal senantiasa berangsur-angsur menjadi lebih baik dalam segi keselamatan sehingga risiko yang terjadi pengoperasiannya dapat dikurangi. Saat itu juga masih terjadi kecelakaan dan timbulnya risiko-risiko dalam suatu pelayaran. Lebih dua pertiga dari kecelakaan kapal disebabkan oleh kesalahan manusia akibat dari kesalahan manajemen (*management problem*).

Di kalangan industri juga ditemukan faktor penentu keberhasilan atau kegagalan dalam mencapai suatu target produksi, yakni kondisi sumber daya manusia (SDM). Pernyataan tersebut sangat langka dalam lingkup keselamatan maritim. Sesuatu yang dilakukan untuk menghindari terjadinya suatu kecelakaan di dalam aktivitas pelayaran adalah faktor manusia yang berpartisipasi di kapal

maupun di darat. Keberadaan sistem manajemen sangat menentukan tingkat keselamatan dan mutu perusahaan pelayaran. Dalam rangka menghadapi era globalisasi, persaingan pasar akan lebih meningkat sehingga perusahaan pelayaran akan memprioritaskan pada hal-hal yang lebih aman dan mereka yang berada dalam keadaan *evasion culture* atau budaya menghindar dari regulasi, akan tergilas di dalam persaingan.

IMO mencatat ada 10 (sepuluh) kecelakaan kapal terburuk sepanjang sejarah transportasi laut yang membawa dampak kerugian berupa hilangnya jiwa, harta, benda dan pencemaran di laut. Berdasarkan pemeriksaan, kecelakaan tersebut dikarenakan kelalaian manusia (*human error*) akibat kesalahan pada sistem pengelolaan (*management problem*). Tabel 5.1 berikut merupakan daftar kecelakaan terburuk di dunia sepanjang sejarah transportasi laut.

Tabel 5.1: Data Kecelakaan Terburuk Dunia Sepanjang Sejarah

No	Nama Kapal, Tempat dan Tanggal Kejadian	Penjelasan Kecelakaan
1	MV Dana Paz Tanggal 20 Des 1987 di Selat Tablas Filipina	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jumlah penumpang 4.396 orang ▪ Korban jiwa 4.372 orang ▪ Selamat 21 orang ▪ Kejadian: Kapal penumpang feri dalam pelayaran Saman Filipina bertabrakan dengan kapal tangker "Victor". Kapal jenis Roro melebihi kapasitas dari yang diizinkan yaitu 1.418 orang. Terbakar dan tenggelam dalam hitungan menit
2	MV Mont-Blanc Tanggal 6 Des 1917 di tempat berlabuh	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Korban jiwa 1.950 orang ▪ Penjelasan: MV Mont-Blank, kapal cargo Prancis sedang berlayar membawa bahan peledak tubrukan dengan kapal Norwegia "The Narrows". Di dalam pelabuhan Halifax, Scotia Kanada, akibat ledakan menghancurkan pelabuhan

No	Nama Kapal, Tempat dan Tanggal Kejadian	Penjelasan Kecelakaan
		Halifax dan menewaskan 1.950 orang penduduk sekitar
3	MV. Joola Tenggelam pada tanggal 26 Sept 2002 di wilayah Gambia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penumpang lebih dari 2000 orang ▪ Korban jiwa 1.863 orang ▪ Selamat 25 orang ▪ Penjelasan: Kapal jenis Ferry milik pemerintah Sinegal melebihi kapasitas dari 580 orang yang diizinkan, terbalik karena cuaca buruk
4	MV Sultara meledak pada tanggal 27 April 1865 di Sungai Mississippi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penumpang lebih dari 2000 orang ▪ Korban jiwa 1800 orang ▪ Kejadian: pada saat berlayar di sungai Mississippi Boiler (tungku pemanas) meledak, kapal terbakar dan tenggelam, kecelakaan terburuk dalam sejarah industri maritim Amerika
5	MS Titanic Tenggelam pada tanggal 14 April 1912 di laut Atlantic	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Korban jiwa 1.517 orang ▪ Penjelasan: Kapal yang dibangun di galangan terkenal di Inggris dengan konstruksi dan peralatan tercanggih pada jaman itu tenggelam dalam waktu 2 jam 40 menit setelah menabrak ice berg (gunung es), dari pengalaman Titanic yang memotivasi terbentuknya IMO dan terbitnya regulasi modern industri maritim
6	MS Empress Of Island Tenggelam pada tanggal 28 Mei 1914 di perairan Kanada	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jumlah penumpang 1.477 orang ▪ Korban jiwa 1.012 orang ▪ Penjelasan: Kapal dalam pelayaran Quebec Kanada menuju Liverpool Inggris bertubrukan dengan kapal Norwegia "Storstad" dan tenggelam dalam waktu 14 menit
7	MS Estonia Tenggelam pada tanggal 28 September 1994 di laut Baltik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jumlah penumpang 986 orang ▪ Korban jiwa 852 orang ▪ Selamat 137 orang ▪ Penjelasan: Kapal Ferry buatan Jerman tahun 1979 dalam perjalanan Tallinn Estonia menuju Stockholm Swedia

No	Nama Kapal, Tempat dan Tanggal Kejadian	Penjelasan Kecelakaan
		tenggelam karena kelalaian tidak menutup Ramp Door Car Deck
8	SS Eastland Tenggelam pada tanggal 24 Juli 1915	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jumlah penumpang 2.752 orang ▪ Korban jiwa 845 orang ▪ Tercatat 4 orang selamat yang lain hilang. ▪ Penjelasan: Berlayar dari Chicago menuju Michigan City, kapal tidak stabil karena melebihi kapasitas, oleng dan tenggelam.
9	MS Binken Head Karam pada tanggal 26 Februari 1852 di perairan Gansbrai Afrika Selatan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Korban jiwa 643 orang ▪ Selamat 193 orang ▪ Penjelasan: Kapal dengan lambung baja pertama buatan Inggris didisain untuk mengangkut pasukan (Royal Navi) terdampar di perairan Afrika Selatan sampai sekarang, sampai sekarang jumlah penumpang seluruhnya tidak diketahui
10	Tampomas II Terbakar dan tenggelam pada 27 Januari 1981 di perairan Masalambo Indonesia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jumlah penumpang 1442 orang ▪ Korban jiwa 574 orang ▪ Hilang 288 orang ▪ Penjelasan: Kapal PT. PELNI buatan Jepang tahun 1971 terbakar pada bagian car deck, dikarenakan api rokok penumpang dan salah sistem perencanaan memuat dan terbakar setelah tiga hari tenggelam bersama Nahkoda Capt H.M. Rivai dan akhirnya jenazahnya ditemukan dan dimakamkan di TMP Kalibata diberi gelar oleh Insan ISM-Code sebagai Nahkoda Teladan.

Informasi di atas menunjukkan, bahwa IMO perlu mengatur sistem manajemen mutu dalam industri pelayaran, yang sebelumnya diinisiasi oleh industri pelayaran Eropa dengan mengacu pada standar mutu yang berlaku di Amerika yakni BS 5750. Sementara itu, Inggris telah mengembangkannya untuk suatu sistem manajemen mutu yang dijadikan dasar oleh International Standardization

Organization dalam standar ISO 9000 serie. Sejak 1987 standar manajemen mutu tersebut diberlakukan oleh lima perusahaan pelayaran (*group of five*) bersamaan dengan membuat interpretasi ISO 9000 dan menyusun pengenalan manajemen mutu untuk perusahaan pelayaran dan pengoperasian. Pada tahun 1990 Perusahaan Badan Klasifikasi mendukung standar tersebut untuk disetujui sebagai *Code of Ship Management Standards of the group of five*. Kemudian pada tahun 1991 standar ini telah diterima oleh International Ship Managers Association (ISMA) sebagai ISNIA Code yang harus diaplikasikan oleh seluruh anggota ISMA. Pada akhirnya, *International Maritime Organization* (IMO) menerbitkan resolusi A.741 (18) tahun 1993 tentang ISM-Code wajib untuk diaplikasikan secara mandatory di negara yang meratifikasi SOLAS.

ISM-Code dan ISO 9000 memiliki kesamaan dalam hal penerapan sistem mutu. Keduanya sama-sama menentukan batasan-batasan pasti yang menyangkut tanggung jawab, prosedur, metode yang harus didokumentasikan, diawasi, dipantau dan dikembangkan.

Untuk memudahkan implementasinya, ISM Code dimasukkan sebagai tambahan dalam SOLAS 1974. Tambahan ini diterima dan disepakati oleh Negara anggota IMO melalui sidang "*Marine Safety Committee*" tanggal 24 Mei 1994, dan menjadi bagian dari SOLAS 1974. Dengan begitu, standar tersebut diharapkan pemberlakuannya secara Internasional melalui "*tacit acceptance*" di mana secara otomatis akan berlaku.

Selanjutnya penerapan ISM-Code bagi perusahaan dan kapal-kapal berbendera Indonesia diberlakukan sesuai surat Keputusan Dirjen Hubla No. PY67/1/9-96 tanggal 12 Juli 1996 yang mana per 1 Juli 1998 mulai bersifat wajib (*mandatory*).

Konferensi 108 negara anggota IMO tanggal 9 s.d. 13 Desember 2002 di London fokus dalam menentukan langkah-langkah yang serius untuk Pengamanan Maritim Pencegahan dan Peraturan yang Tegas Tentang Terorisme Terhadap Kapal.

Amandemen SOLAS 1974 Chapter XI-2 tentang *Special Measures to Enhance Maritime Security International Ships & Port Facility Security Code (ISPS CODE)*, PART – A Persyaratan wajib terkait dengan ketentuan dari Bab XI-2. PART – B Petunjuk pelaksanaan terkait dengan ketentuan dari Bab XI-2. ISPS Code memiliki tujuan-tujuan sebagai berikut:

- a) menetapkan kerangka kerja sama internasional;
- b) menetapkan tanggung jawab dan peran masing-masing negara Peserta, termasuk badan-badan Pemerintah, administrasi lokal dan industri pelayaran serta pelabuhan;
- c) memastikan pengumpulan dan pertukaran informasi yang efektif yang terkait dengan keamanan;
- d) menyediakan suatu metodologi dalam penilaian keamanan;
- e) menjelaskan bahwa tindakan keamanan maritim sudah cukup dan proporsional berada pada tempatnya.

SK Menteri Perhubungan No. KM 33 Tahun 2003 mewajibkan (mandatory) kapal-kapal Berbendera Indonesia disertifikasi sesuai ISPS-Code yaitu International Ship Security Certificate (ISSC) mulai 01 Juli Tahun 2004. Termasuk untuk Pelabuhan-Pelabuhan Internasional wajib memiliki sertifikasi ISPS-Code yaitu International Port Facility Security Certificate (IPFSC).

Parameter Penerapan Manajemen Keselamatan sesuai ISM-Code dan Manajemen Keamanan Pelayaran sesuai ISPS-Code selain diberikan sertifikat SMC, ISSC dan IPFSC juga harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a) Kapal laik laut yang dibuktikan dengan sertifikat.
- b) Awak Kapal memiliki kompetensi sesuai STCW 1978/1995/2010 Manila

- c) Komitmen manajemen mengimplementasikan aturan sesuai ISM-Code dan ISPS-Code.
- d) Faktor pendukung lain internal: yakni komitmen manajemen, sistem dan SOP, ketersediaan sarana dan prasarana, kompetensi SDM, *review* sesuai kebutuhan dan perkembangan teknologi, dan knowledge (IT). Sementara faktor pendukung eksternal meliputi pengaruh kondisi cuaca (Ombak, arus, angin), Sarana Bantu Navigasi (SBNP), Kedalaman laut (Kerangka kapal & karang laut), alur laut (pendangkalan dan penyempitan), telekomunikasi pelayaran, sistem koordinasi dengan terkait.

Menurut Dit.Kapel, Dit.KPLP, Syahbandar Tg. Priok, KSOP Banten dan BKI sebagai Regulator, dan operator pelayaran dari PT. Pelni, PT. Pertamina Perkapalan, PT. Temas, Standar Mutu Keselamatan, Keamanan dan Perlindungan Lingkungan sesuai ISM-Code dan ISPS-Code dibuktikan dengan sertifikat setelah pemeriksaan dan pengujian secara konsisten untuk kapal-kapal yang dioperasikan baik di dalam maupun luar Negeri.

Dir. KPLP, Syahbandar Tg. Priok, KSOP Banten dan Manajemen PT. Pelindo II menegaskan, bahwa pelabuhan di lingkungan PT Pelindo II dan Pelabuhan di wilayah Pelabuhan Banten telah memiliki sertifikasi IPFSC yang dilengkapi dengan Port Facility Security Plan. Mereka juga secara konsisten melaksanakan latihan ancaman keamanan di pelabuhan level II dan III (Exercise dan Top Drill) setiap minimum 6 bulan sekali.

3) Tersedianya SDM, Fasilitas dan Lembaga Pendidikan Sesuai Standar IMO Konvensi

Data statistik menunjukkan, bahwa sekitar 80% dari semua kecelakaan kapal disebabkan oleh kesalahan manusia. Sebanyak 75-80% diantaranya disebabkan oleh sistem

manajemen yang buruk. Jadi tugas perusahaan pelayaran adalah bagaimana menghilangkan atau mengurangi kesalahan akibat kekeliruan pelaksana, yang secara langsung atau tidak, menyebabkan kecelakaan dan pencemaran. Cara yang dikembangkan adalah membuat sistem manajemen yang mampu untuk menciptakan kerja sama yang baik dan erat antara manajemen darat dan manajemen di atas kapal untuk dapat mengoperasikan kapal dengan aman. Sistem manajemen ini perlu ditunjang oleh para pelaksana yang berpengetahuan dan terampil, serta didukung oleh sarana penunjang yang cukup. Perlu kiranya disadari bahwa keputusan yang diambil di darat atau di kantor sama pentingnya dengan keputusan yang diambil di atas kapal. Keputusan ini harus menjamin bahwa setiap tindakan yang akan mempengaruhi keselamatan dan pencemaran, sudah memperhitungkan semua konsekuensi yang akan timbul.

Kecelakaan dan pencemaran di laut terjadi akibat kapal tubrukan, kandas, kebakaran atau kecelakaan lain yang disebabkan oleh kesalahan manusia. Pada Tahun 1978, IMO membuat peraturan secara global untuk menentukan standar pengetahuan yang harus dipenuhi oleh awak kapal yang mana disebut dengan *International Convention on Standards at Training Certification and Watchkeeping* (STCW) Tahun 78. Selanjutnya STCW 78 ditambah dan diubah sesuai dengan sidang IMO Tahun 1995 diubah menjadi STCW 95, kemudian pada sidang IMO di Manila Tahun 2010 STCW 95 amandemen menjadi STCW 2010 MANILA. Ketentuan tersebut mengatur tentang standarisasi jaga laut dan ketentuan bekerja di laut serta persyaratan yang harus dipenuhi penyelenggara pendidikan dan pengujian. Semua itu dipenuhi dalam rangka menerbitkan sertifikat kompetensi Perwira Kapal (CoC dan sertifikat *Proficiency* (CoP).

Pada intinya, untuk memenuhi kebutuhan standar kompetensi awak kapal dalam melaksanakan tugas jaga laut, diperlukan ketersediaan SDM berkompentensi (CoC dan CoP) yang telah mengikuti pendidikan dan pelatihan pada lembaga pendidikan serta telah memperoleh *approval* dari IMO Konvensi tentang STCW 78/95 Amandemen 2010 Manila atau sesuai Keppres No. 60 Tahun 86.

Beberapa Regulator (Dit.Kapel/Ka.Subdit Pengawasan dan Kapusbang SDM Laut) dan juga Operator Diklat Maritim (STIP, BP2IP dan STIMar "AMI") mengatakan, bahwa Indonesia telah memperoleh *whitelist* pada Tahun 2006 sehingga Lembaga Pendidikan Pelayaran/Maritim di Indonesia telah diakui (*approval*) dan memenuhi standar tenaga pengajar, fasilitas pendidikan dan simulator, kurikulum dan calon peserta didik sesuai dengan IMO Konvensi tentang STCW.

Indonesia juga dinilai telah memiliki ketersediaan SDM yang sesuai dengan standar IMO Konvensi STCW 78/95 Amandemen 2010 Manila sehingga awak kapal berkebangsaan Indonesia sudah memenuhi standar untuk melaksanakan tugas jaga laut baik untuk pelayaran Intersuler dan Internasional (*Ocean going*).

Regulator dan Operator Pendidikan juga pada akhirnya menegaskan, bahwa STCW Amandemen Manila 2010 telah dilaksanakan oleh lembaga diklat di Indonesia. Prasarana dan sarana berupa *bridge simulator* sudah ada, tempat kuliah sudah memadai, kurikulum sudah sesuai petunjuk, namun pemahaman masih terbatas. Pemahaman STCW perlu untuk semua tenaga pendidik, namun buku-buku yang disarankan belum sepenuhnya tersedia. Dalam hal ini perlu dilakukan sosialisasi STCW Amandemen Manila 2010 untuk para Dosen. Tambahan lainnya ialah bahwa Perguruan Tinggi Swasta masih kesulitan (kendala besar) dalam mendapatkan kapal latih dan kapal untuk praktik.

b. Kebutuhan Meningkatkan Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL)

1) Adanya komitmen *stakeholder* untuk meningkatkan SMTL

Di dalam implementasi IMO *Mandatory Instrument* ditemukan fakta bahwa beberapa pihak belum melaksanakan ketentuan IMO *Mandatory Instrument* yang sama dari level pimpinan sampai ke level pelaksana yang paling bawah. Hal ini terjadi karena belum ada tata cara atau manual yang bisa menjadi acuan semua pihak.

Menurut Dit. Kapel, dalam mengimplementasikan ketentuan IMO Pemerintah Indonesia sudah meratifikasi regulasi konvensi IMO dalam bentuk Keputusan Presiden maupun Peraturan Presiden sebagai bentuk komitmennya. Konvensi IMO yang telah diratifikasi melalui Keppres masih memerlukan aturan tambahan baik berupa peraturan Menteri, maupun surat Edaran setingkat Dirjen/Direktur. Hal ini dilakukan untuk memperjelas Interpretasi secara Nasionalnya. Jika hal tersebut tidak tersedia, maka aturan Konvensi Internasional itu sendiri yang menjadi acuan. Saat aturan tersebut dilakukan di lapangan, seringkali dijumpai kendala teknis karena ketidaksepahaman/ ketidakseragaman aturan yang diterapkan. Penyebabnya ialah aturan peraturan yang ada berbeda dengan yang diterapkan secara *best practice* oleh negara-negara lainnya.

Adanya rekaman implementasi, penegakan dan *review customer* dari pelaksanaan suatu regulasi akan memudahkan proses evaluasi kebijakan yang berlaku. Menurut Sekjen IMO dan 11 Negara Anggota IMO yaitu Negara UEA, Panama, Japan, Malaysia, Thailand, France, Singapura, South Korea, Australia, Brazil dan Philipina yang dilaksanakan di London pada bulan Juli Tahun 2019, banyak dari mereka yang belum mempunyai rekaman implementasi, penegakan, *review* dan evaluasi. Hanya satu negara yang sedang membuat rekaman

implementasi, penegakan, *review* dan evaluasi yaitu **Australia**. Semua hal tersebut dapat dijadikan acuan dalam menilai mutu pelaksanaan suatu kebijakan di lapangan. Selain itu, evaluasi juga diharapkan menjadi masukan dalam perbaikan sistem yang telah berlaku di Indonesia.

Berikut matriks hasil wawancara dari 11 negara anggota IMO tentang peningkatan sistem manajemen transportasi laut (SMTL) Based on III-Code.

Tabel 5.2: Data Wawancara dengan Negara Anggota IMO tentang SMTL Based on III-Code

No	Item	Belum Memiliki	Sedang Menyusun	Sudah Memiliki
1	Manual	5 negara	0 negara	6 negara
2	Policy of implementation	3 negara	0 negara	8 negara
3	Procedures supporting the implementation	8 negara	0 negara	3 negara
4	Work instruction to all <i>stakeholders</i>	8 negara	3 negara	0 negara
5	Records of implementation, enforcement, <i>review</i> dan evaluation	10 negara	1 negara	0 negara

Tabel di atas menunjukkan, bahwa sebagian besar Negara Anggota IMO belum memiliki *Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL)*. Untuk meningkatkan sistem manajemen transportasi laut di Indonesia, perlu disusun dan ditetapkan SMTL sebagai antisipasi kesiapan negara ini dalam menghadapi Mandatory IMSAS Tahun 2022.

Regulator (Dit.Kapel) dalam hal ini menegaskan, bahwa Indonesia harus Mempertahankan posisi RI pada kategori C yang akan dilaksanakan pada November 2019. Indonesia juga harus meratifikasi dan mengimplementasikan instrumen-

instrumen IMO yang terbaru termasuk organisasi Maritim lainnya yang terkait, serta merangkul para akademisi (UI dan ITS) dan peneliti untuk menerapkan IMO Konvensi.

BKI juga dalam hal ini menegaskan tentang perannya dalam hal kelaiklautan kapal. Hal ini sejalan dengan layanan BKI yang diminta untuk menjadi suatu lembaga *assurance* terkait kelaiklautan. Mereka juga menjadi acuan bagi para asuransi perkapalan untuk memastikan bahwa kapal-kapal yang diasuransikan kepada perusahaannya telah dibangun maupun dipelihara sesuai standar klasifikasi.

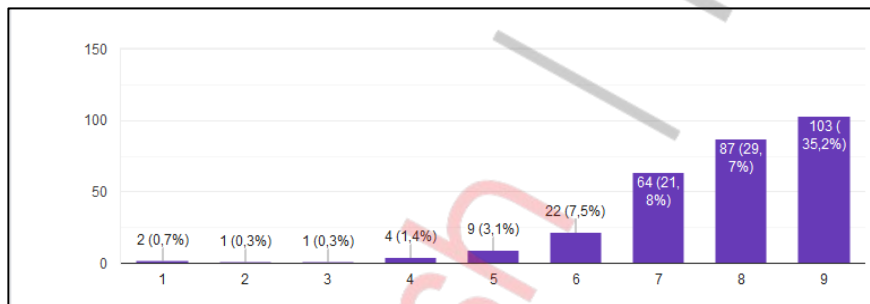
Terkait dengan Sistem Manajemen Transportasi Laut, BKI memiliki layanan yang dapat digunakan oleh pemilik untuk menjadwalkan kapal agar dilakukan *maintenance* ataupun *docking* maupun pemeriksaan tahunan. Tentunya, hal ini sangat berpengaruh bagi kapal sebagai upaya untuk mendukung operasional yang prima sehingga mengurangi risiko terjadinya penundaan/peningkatan biaya akibat suatu insiden. Dalam hal ini, pemilik kapal tentu memiliki peranan penting untuk dapat mengatur armadanya dan berkelanjutan bisnisnya tanpa mengkompromi kepatuhan terhadap aturan klasifikasi.

BKI juga berperan aktif dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran kapal melalui penyusunan Rules/aturan klasifikasi dan statutoria. Hal ini dilakukan dengan cara mengadopsi aturan pada Konvensi IMO yang kemudian disosialisasikan kepada para surveyor dan publikasikan kepada *Stakeholder* untuk memastikan pemahaman dan pemenuhan terhadap ketentuan baru yang berlaku dan akan berlaku.

Salah satu *stakeholder*, yakni PT. Pertamina bidang Perkapalan dalam hal ini selalu melaksanakan inovasi terkait dengan perbaikan *shipping* manajemen khususnya kapal Tanker meliputi implementasi Tanker Management Self

Assessment (TMSA), SIRE comply terhadap kapal-kapalnya, dan juga aturan-aturan terbaru dari IMO seperti Implementasi Ballast Water Management, Ship Energy Efficiency Management Plan, dll. Direksi PT. Pelni dan PT. Temas juga menambahkan, bahwa Sistem Manajemen Transportasi Laut perlu ditingkatkan dalam memberikan layanan bagi pengguna jasa baik penumpang dan barang untuk sampai di tujuan dengan aman, nyaman dan selamat.

Pemetaan informasi dari *stakeholder* tentang kesepakatan untuk meningkatkan sistem manajemen transportasi laut di Indonesia dengan penerapan sistem Standar Mutu Transportasi Laut (SMTL) berbasis IMO Konvensi (IIII-Code) dapat divisualisasi dengan diagram berikut.



Gambar 5.1: Diagram hasil pertanyaan umum kepada stakeholder masyarakat tentang pentingnya penerapan SMTL

Pentingnya penerapan SMTL menunjukkan bahwa:

- Pola grafik yang berhasil diperoleh bukan kurva distribusi normal, tetapi sudah menunjukkan “pola eksponensial” yang artinya, keinginan untuk melakukannya sudah sangat *urgent*.
- Nilai yang sering keluar (modus) adalah nilai 9 atau nilai tertinggi. Sebesar 35,2%. Suatu indikasi penilaian yang luar biasa.

- c) Nilai rata-ratanya adalah 7,74 kategori sangat bagus sekali.
- d) Pola eksponensial menunjukkan keinginan yang kuat segera dilaksanakannya SMTL.

Regulator, Operator dan Masyarakat Pengguna Jasa Transportasi Laut pada intinya mengatakan, bahwa evaluasi context (CIPP) tentang kebutuhan peningkatan sistem manajemen transportasi laut menghasilkan komitmen *stakeholder* untuk meningkatkan Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL) sebagai antisipasi Indonesia menghadapi IMSAS.

Untuk penerapan IMO Konvensi secara konsisten di Indonesia, diperlukan penyusunan Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL) *based on* III-Code dengan mengacu pada ISO 9001 Versi 2015. Dalam hal ini diperlukan komitmen dari penentu kebijakan serta para *stakeholder* maritim dan dibutuhkan ketersediaan SDM dan Fasilitas yang memadai untuk mengimplementasi SMTL.

- c. Kebutuhan untuk Memberikan Jaminan Keselamatan dan Keamanan Pengguna Jasa
 - 1) Adanya jaminan keselamatan dan keamanan pengguna jasa
Sasaran ISM-Code ialah menjamin keselamatan di laut, pencegahan kecelakaan manusia atau kehilangan jiwa dan menghindari kerusakan lingkungan maritim serta harta benda. Dalam hal ini, sasaran manajemen keselamatan perusahaan harus:
 - a) Menyiapkan tata kerja praktis yang aman dalam mengoperasikan kapal dan suatu lingkungan kerja yang aman.
 - b) Menetapkan tata cara pengamanan terhadap semua risiko yang mungkin terjadi.
 - c) Meningkatkan kemampuan manajemen keselamatan dari personil di darat dan di laut secara terus menerus,

termasuk persiapan pengamanan keadaan darurat terkait keselamatan dan perlindungan lingkungan.

ISM-Code bertujuan untuk mencapai objektif manajemen keselamatan pelayaran yang meliputi:

- a) Menyediakan cara mengoperasikan kapal dengan aman dan melindungi lingkungan.
- b) Menyediakan sistem untuk mencegah risiko kecelakaan yang sudah diidentifikasi dan menanggulangi kecelakaan dan pencemaran yang sudah diperkirakan sebelumnya.
- c) Secara berkesinambungan meningkatkan keterampilan personil di darat dan di atas kapal sebagai kesiapan menghadapi keadaan darurat.

Oleh karena sistem manajemen ISM-Code harus melaksanakan semua peraturan nasional, internasional dan perusahaan yang berlaku, maka kode ini menekankan tentang perlunya pendidikan dan pelatihan untuk memperoleh personil berkualitas dan berkompeten dalam melaksanakan SMS dimaksud. Petunjuk di dalam ISM-Code dapat mendukung dan memacu pengembangan budaya keselamatan pelayaran setiap perusahaan pelayaran yang melaksanakannya dengan sungguh-sungguh.

Kode Keamanan Internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan (The International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code) merupakan aturan menyeluruh tentang langkah-langkah peningkatan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan. Aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan pasca serangan 11 september di Amerika Serikat.

ISPS Code diimplementasikan melalui SOLAS 74 Chapt. XI-2. Di dalam kode ini dijelaskan mengenai langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritim dalam memberikan jaminan keamanan pengguna jasa transportasi laut dalam

Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS). Kode ini memiliki dua bagian, yang satu wajib dan yang satu saran/petunjuk.

Pada dasarnya, ISPS-Code ini menggunakan pendekatan manajemen risiko untuk memberikan jaminan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Agar langkah-langkah keamanan dinilai tepat, penilaian risiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu.

Tujuan dari ISPS-Code ialah menyediakan standar, kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi risiko, memungkinkan Pemerintah untuk mengimbangi jika terjadi perubahan ancaman dengan mengubah nilai kerentanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan melalui penentuan tingkat keamanan dan langkah-langkah keamanan yang sesuai.

Tujuan dan sasaran penerapan SOLAS 74 Chpt. IX tentang ISM-Code dan Chpt. XI-2 tentang ISPS-Code merupakan latar belakang kebijakan Pemerintah sebagai Negara Anggota IMO (Regulator) untuk memberikan jaminan keselamatan dan keamanan bagi pengguna jasa transportasi laut.

Regulator dan Operator Pelayaran, serta *stakeholder* maritim menjelaskan, bahwa kapal di atas 500 GT harus mendapatkan sertifikasi ISM-Code atau sertifikat Safety Management Certificate (SMC) dan sertifikasi ISPS-Code atau International Ship Security Certificate (ISSC) sesuai dengan hasil evaluasi Context pada butir (a) Kebutuhan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di laut, ayat (2) adanya standar mutu keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di laut sesuai ISM-Code dan ISPS-Code. Sementara untuk standar keamanan di pelabuhan harus memiliki sertifikasi ISPS Code atau International Port Facilities Security Certificate (IPSC).

Sejalan dengan pernyataan dari Regulator (Dit.Kapel dan Dit. KPLP) dan Operator Pelayaran (PT. Pelni, PT. Pertamina

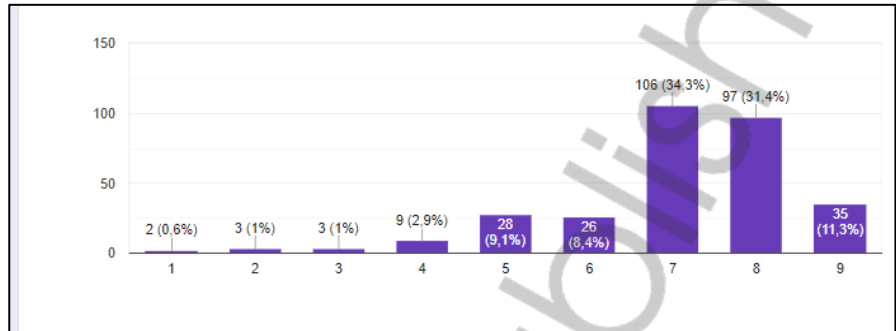
Perkapalan dan PT. Temas), bahwa pada prinsipnya penerapan IMO Konvensi untuk memberikan jaminan keselamatan dan keamanan pengguna jasa transportasi laut.

Menurut Ketua Ikatan Nakhoda Niaga Indonesia (INNI), manfaat implementasi IMO Konvensi di Indonesia antara lain:

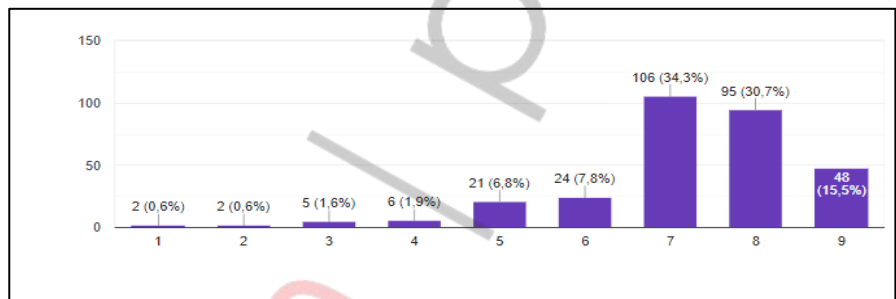
- a) Meningkatkan serta menjamin kemampuan/keahlian personil di bidang perkapalan dan pelayaran dan tentunya keselamatan transportasi laut.
- b) Meningkatkan dan menjamin keselamatan pelayaran dan perkapalan.
- c) Meningkatkan dan menjamin keamanan pelayaran dan perkapalan.
- d) Menjamin serta meningkatkan perlindungan terhadap lingkungan laut (*protection of marine environment*).
- e) Menjamin serta dapat meningkatkan kesejahteraan para pelayar yang bekerja di kapal-kapal yang sudah sesuai dengan persyaratan IMO.

Dir.Kapel Ditjen. Hubla menjelaskan, bahwa manfaat IMO Konvensi bagi dunia pelayaran di Indonesia ialah memberikan pedoman pengaturan keselamatan pelayaran, keselamatan bernavigasi, pengaturan keamanan pelayaran dan perlindungan lingkungan di laut dan hal-hal tentang kelaiklautan kapal. Semua itu pada dasarnya ditujukan untuk memberikan jaminan keselamatan dan keamanan bagi pengguna jasa transportasi laut.

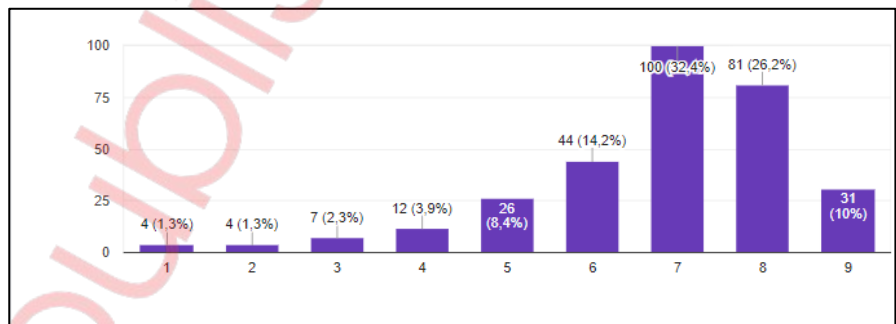
Berdasarkan persepsi, partisipasi dan akseptabilitas masyarakat pengguna jasa transportasi laut, berikut data tentang jaminan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di laut.



Gambar 5.2: Diagram penilaian persepsi pengguna jasa keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan



Gambar 5.3: Diagram penilaian partisipasi pengguna jasa keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan



Gambar 5.4: Diagram penilaian akseptabilitas pengguna jasa keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan

Berdasarkan persepsi, partisipasi dan akseptabilitas para pengguna jasa transportasi laut, diperoleh penilaian keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di laut sebagai berikut.

Tabel 5.3 Penilaian Kebutuhan Jaminan Keselamatan, Keamanan dan Perlindungan Lingkungan di Laut

X1	X2	X3	Penilaian Variabel
6	7	4	
8	8	8	2. Data partisipasi responden 7,02 (baik sekali)
7	7	7	3. Data akseptabilitas 6,75, baik moderat
8	7	8	4. Data variabel secara keseluruhan 7,02, baik sekali
9	9	8	Penilaian secara umum baik sekali (>7), namun demikian masih tetap terdapat penilaian kecil, jelek sekali. Hal ini merupakan indikasi pihak (<i>stakeholder</i>) terkait untuk meningkatkan jaminan layanan Keselamatan, Keamanan dan Perlindungan Lingkungan di Laut.
5	5	5	
7,06	7,21	6,80	
Nilai Variabel X2			
7,02			

- 2) Terpenuhinya Kelaiklautan Kapal dan Kenavigasian Pelayaran Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab VIII Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Pasal 117 menjelaskan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran yang kondisinya terpenuhi persyaratan (a)kelaiklautan dan (b)kenavigasian. Kelaiklautan kapal wajib dipenuhi oleh setiap kapal sesuai dengan daerah pelayaran yang meliputi:
- Keselamatan Kapal.
 - Pencegahan pencemaran dari kapal.
 - Pengawakan Kapal.
 - Garis muat kapal dan pemuatan.
 - Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang.
 - Status hukum kapal.

- g) Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal.
- h) Manajemen Keamanan Kapal.

Maksud dari keselamatan dan keamanan kenavigasian sesuai Pasal 118 adalah sebagai berikut:

- a) Sarana bantu navigasi pelayaran.
- b) Telekomunikasi pelayaran.
- c) Hidrografi dan Meteorologi.
- d) Alur dan Perlintasan.
- e) Pengerukan dan Reklamasi.
- f) Pemanduan.
- g) Penanganan kerangka kapal.
- h) Salvage dan pekerjaan bawah air.

Untuk memenuhi kelaiklautan kapal sebagaimana Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 BAB IX Pasal 124 tentang Keselamatan Kapal ayat (1) ditegaskan, bahwa *Setiap pengadaan, pembangunan dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal antara lain: (a)Material. (b)Konstruksi. (c)Bangunan. (d)Permesinan dan Perlistrikan. (e)Stabilitas. (f)Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio. (g)elektronika kapal.*

Menurut Dit. Kapel Ditjen. Hubla, kapal-kapal Berbendera Indonesia >500 GT sudah memenuhi kelaiklautan kapal setelah diadakan pemeriksaan dan pengujian oleh Marine Inspector dan Surveyor BKI. Hal ini dibuktikan dengan sertifikat dan surat-surat kapal. Dit. Kenavigasian juga menambahkan, bahwa Direktorat Kenavigasian dan jajaran serta Distrik Kenavigasi yang berada di wilayah Indonesia melaksanakan tugas dan fungsinya bidang Kenavigasian sesuai peraturan dan perundang-undangan serta berpedoman pada

International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA).

IALA merupakan organisasi teknis internasional nirlaba yang didirikan pada tahun 1957. Organisasi ini mengumpulkan data untuk otoritas navigasi, produsen, konsultan, dan lembaga ilmiah dan pelatihan dari semua bagian dunia, serta memberikan anggotanya kesempatan untuk bertukar dan membandingkan pengalaman dan pencapaian tujuan organisasi. IALA mendorong anggota di dalamnya untuk bekerja bersama menyelaraskan bantuan bidang kenavigasian di seluruh dunia. Mereka juga ikut memastikan bahwa pergerakan kapal selamat, aman, cepat dan hemat biaya sekaligus memberikan perlindungan lingkungan di laut.

Berdasarkan evaluasi CIPP tentang Context latar kebutuhan penerapan IMO Konvensi (III-Code) yaitu kebutuhan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di laut, diperlukan adanya komitmen Penentu Kebijakan, Regulator, Operator, Organisasi Profesi dan Asosiasi, Media, Nakhoda dan awak kapal (*stakeholder* Maritim), kemudian standar mutu keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di laut sesuai ISM-Code dan ISPS-Code, serta SDM dan Lembaga Pendidikan sesuai standar IMO Konvensi tentang STCW 78/95 Amandemen 2010.

Kebutuhan peningkatan Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL) sangat diperlukan Untuk memberikan jaminan keamanan dan keselamatan bagi pengguna jasa transportasi laut. Hal ini dapat dipenuhi melalui komitmen *stakeholder* untuk menerapkan SMTL Based on III-Code.

Sementara untuk kebutuhan memberikan jaminan keselamatan dan keamanan pengguna jasa transportasi laut, kelaiklautan kapal dan kenavigasian serta fasilitas pelabuhan harus terpenuhi sesuai dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan IMO Konvensi.

B. Tahap Evaluasi Input

Evaluasi masukan (input) dilakukan pada komponen evaluasi perencanaan, penerapan kebijakan IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia Tahun 2019 dengan aspek yang dievaluasi antara lain:

1. Menyiapkan peraturan dan perundang-undangan
 - a. Adanya peraturan Perundang-Undangan yang mengatur tentang penerapan IMO Konvensi (III-Code)

Pemerintah sudah mengeluarkan peraturan dan perundang-undangan sebagai bentuk pelaksanaan kebijakan penerapan IMO Konvensi (III-Code). Untuk melindungi kepentingan nasional di laut, pemantapan landasan hukum dilakukan untuk mengatur wilayah perairan Indonesia atau laut Indonesia, seperti Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi PBB tentang Hukum Laut (United Nations Convention on the Law of the Sea-UNCLOS 1982), serta Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Agar tidak terisolasi dari pergaulan pelayaran dunia, sekaligus mewujudkannya sebagai Poros Maritim dunia, maka Pemerintah Indonesia telah menyiapkan peraturan dan perundang-undangan yang dapat menjamin terwujudnya Maritime Safety dan Maritime Security yang sejalan dengan kebijakan IMO.

Menurut Dit. Kapel, tujuan Indonesia menjadi Anggota IMO ialah memiliki agenda Nawa Cita. Salah satunya ialah menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang terpercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai **Negara Maritim**. IMO merupakan kiblat bagi regulasi Internasional di dunia pelayaran. Sejak jaman nenek moyang kita, pelayaran telah berkembang sekaligus menjadi salah satu penggerak moda yang menghubungkan pulau-pulau di

Indonesia. Sebagai negara kepulauan, Indonesia sangat berkepentingan untuk masuk dalam IMO. Sebagai anggota IMO, Indonesia akan memiliki hak suara untuk menyampaikan aspirasinya dalam hal angkutan laut. Selain itu, Indonesia juga mendapat pengakuan dunia sebagai negara maritim, yang akan berdampak positif secara politik.

Dit. Kapel juga menambahkan, bahwa IMO Konvensi sangat berpengaruh dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran sehingga tingkat kecelakaan kapal laut (zero accident) secara nasional dapat diturunkan. Upaya ini dilaksanakan juga untuk kapal yang di bawah standar IMO Konvensi atau Non-Convention Vessel Standard (NCVS). Dalam hal ini Dit. Kapel menyatakan, bahwa sejak Tahun 2009 Indonesia telah memberlakukan NCVS bagi semua Kapal Berbendera Indonesia yang berlayar di Perairan Indonesia. Jadi secara nasional tingkat keselamatan dan keamanan pelayaran lebih tergantung pada NCVS.

Pada akhirnya, pemerintah sebagai penentu kebijakan dalam melaksanakan konsekuensi sebagai Negara Anggota IMO telah menerbitkan peraturan dan perundang-undangan secara konsisten. Meski begitu, mereka harus memperhatikan penerapan IMO Konvensi (III-Code). Menurut Wakil Sekjen IMO Lawrence D. Barchue, Sr. (Assistant Secretary – General/Director Department for Member State Audit and Implementation Support, terkait dengan *Developing an efficient strategy* adalah sebagai berikut:

- 1) Agar dapat memenuhi III code, Indonesia harus membuat strategi implementasi dan penegakan IMO *instrument* yang sudah diratifikasi dan kepatuhan terhadap rekomendasi internasional. Strategi kedua ialah pencapaian, pemeliharaan dan peningkatan organisasi secara keseluruhan.
- 2) Lawrence menyarankan kepada Indonesia untuk menyusun *developing an efficient strategy*, dengan menunjuk orang/pihak yang *credential expert being supported by IMO*. Apabila akan

diaudit tahun 2022 (*Responsible of schedule of audit*), maka Indonesia diharapkan fokus pada *kind corrective action of VIMSAS Finding*.

- 3) Tiga kunci sukses Indonesia adalah sebagai berikut. Pertama, strategi utama (*primary*) Indonesia sebagai *large archipelago country*, yang tidak hanya fokus pada pelayaran internasional (*event small part*), tetapi juga pelayaran domestik sebagai bagian terbesar Indonesia, *domestic ferry, casualty not only limited for ship 500GT* ke atas, standard implementasi yang digunakan di Indonesia. Ke dua yakni mengacu pada workshop di Indonesia tahun 2013 perihal mempertegas fungsi Navy, hydrographic, *how do Indonesia address the navigation*. Dan yang ke tiga adalah Implementation IMO instrument seperti SOLAS, dll.
- 4) Akses yang bisa dijadikan acuan bagi Indonesia, antara lain Assembly sebagai akses yang baik untuk Indonesia, MSC Module, Data IMSAS negara-negara lain dan GISIS.

Indonesia juga disarankan untuk menyiapkan *Proper Documentation* yang meliputi bagaimana cara mengontrol, menyimpan, melindungi, mengambil, waktu retensi dan disposisi catatan. *How do Indonesia show what to do*. Termasuk tentang bagaimana mengidentifikasi *what the finding*, dan *demonstrate of compliance*. Selain itu, Indonesia juga perlu memperhatikan hal terkait *documented training programmes for surveyors and survey records*.

Wakil Sekjen IMO juga menyarankan beberapa hal terkait kurangnya *Reception Facility (RF)* di Indonesia untuk tujuan:

- 1) *Workable strategy of reception facility*
- 2) *Strategy of location of RF*, sebagai contoh, antara lain:
 - a) Negara-negara di Pacific Island requires of MARPOL, *but not every island has RF*
 - b) Negara-negara di Gulf not ratified RF because MARPOL
 - c) *Oil the best possible offshore*.

Lawrence juga menyarankan bahwa Program *training Seafarer* di Indonesia harus memperhatikan beberapa hal sebagai berikut.

- 1) Notifikasi dari IMO dan Indonesia dapat mempersiapkan kebutuhan setidaknya 18 bulan sebelum *initial audit* IMSAS pada tahun 2022 yang meliputi bagaimana cara pelatihan, penilaian kompetensi dan sertifikasi seafarer sesuai dengan STCW.
- 2) Sertifikat dan pengesahan STCW mencerminkan kompetensi pelaut setiap 5 year dan menyiapkan orang yang kompeten.
- 3) Pelaksanaan *Hour of rest*.
- 4) Bagaimana Indonesia bisa memenuhi *requirement to be white list country*.

Wakil Sekjen IMO menyampaikan tentang *Organizing an Improvement* sebagai berikut.

- 1) Indonesia harus terus meningkatkan tindakan untuk memberikan efek pada konvensi yang telah diratifikasi.
- 2) Perbaikan harus dilakukan melalui penerapan yang ketat dan efektif serta penegakan hukum nasional, dan pemantauan kepatuhan.
- 3) Indonesia melakukan tindakan mengidentifikasi dan menghilangkan penyebab ketidaksesuaian agar tidak terulang lagi, melalui *review*, analisis ketidaksesuaian, implementasi tindakan korektif, dan tinjauan tindakan korektif.

Periodical Evaluation and Review juga perlu dilaksanakan sebagai berikut.

- 1) *How do Indonesia do the evaluation, pada higher level*. Dalam hal ini, Indonesia harus mengevaluasi kinerjanya terkait pelaksanaan proses administrasi, prosedur dan sumber daya untuk memenuhi kewajibannya.
- 2) Hasil pemeriksaan PSC kapal-kapal bendera Indonesia, statistik kecelakaan Indonesia, indikator kinerja staf, sumber daya, dan prosedur administrasi dibutuhkan untuk memenuhi kewajiban negara Indonesia.

- 3) Investigasi kecelakaan kapal dan kecelakaan kerja.
- 4) Jumlah insiden dan pelanggaran berdasarkan MARPOL 73/78.

Sejauh ini dapat kita simpulkan bahwa Wakil Sekjen IMO menyarankan Indonesia agar memiliki *strong policy, scope of work to be audit*, Indonesia harus mempunyai *operation, planning, process, dan document control* yang semuanya dituangkan dalam *Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL)*.

2. Menyiapkan Armada Nasional Sesuai Standar Kelas

- a. Tersedianya bahan (plat) dan galangan kapal yang memenuhi standar kelas

Sejak seseorang mengenal perdagangan, mereka juga akan mengenali navigasi sebagai bentuk transportasi yang paling ekonomis sebab mampu mengangkut secara massal dan menjangkau daerah terpencil. Sementara itu, lautan memiliki banyak bahaya dan ancaman, tidak seperti halnya pada transportasi di darat. Ada badai, kabut, dan gerakan-gerakan dari laut: ombak, arus serta karang laut, pendangkalan, dan sebagainya. Dengan tidak adanya jalur trafik yang tetap, juga jarak alur lintas yang selalu berubah, transportasi laut dianggap sebagai transportasi yang berisiko tinggi.

Sejarah menunjukkan, bahwa banyak kapal dan muatan yang telah hilang di lautan. Kapal-kapal kayu yang digerakkan oleh daya angin, kapal layar hanya tergantung pada kekuatan alam (*Natural Force*). Pada waktu itu, kehandalan dalam segi keselamatan hanya dapat tercapai oleh bangunan kapal yang baik kemudian diganti oleh kapal-kapal baja memiliki kekuatan yang lebih, hingga mesin uap yang membuat kapal tidak bergantung lagi pada angin.

Risiko-risiko yang menjadi lebih besar dan muncul belum dapat diperhitungkan. Perusahaan-perusahaan asuransi pada pertengahan abad yang lalu, mulai menghendaki risiko yang lebih kecil sehingga perlu diadakan perusahaan untuk mengklasifikasi

kapal. Para ahli bangunan kapal telah bekerja keras untuk menyusun peraturan-peraturan untuk kapal dan melaksanakan pengawasan dalam pembangunan kapal. Beberapa tahun setelahnya, di bawah pengawasan perusahaan Klasifikasi Kapal, kapal-kapal senantiasa berangsur-angsur menjadi lebih baik dalam segi keselamatan sehingga risiko yang terjadi pengoperasiannya dapat dikurangi.

UU No. 17 Tahun 2008 menegaskan, bahwa Kapal harus memenuhi keselamatan yaitu di mana keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio elektronika kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Dalam rangka memenuhi standar klasifikasi kapal, Pemerintah telah mendirikan Badan Klasifikasi Indonesia berdasarkan PP No 28 1964 sesuai PM No 61 Tahun 2014, bahwa badan klasifikasi adalah lembaga klasifikasi yang melakukan pengaturan kekuatan konstruksi dan permesinan kapal, jaminan mutu material marine, pengawasan pembangunan, pemeliharaan, dan perombakan kapal sesuai dengan peraturan klasifikasi.

Menurut Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), tujuan Indonesia menjadi Anggota IMO ialah menjadi salah satu pemrakarsa AIS (*Archipelagic Island States*) mengingat posisi Indonesia dianggap sebagai maritim yang dikelilingi oleh perairan. Hal ini yang mendorong pentingnya interkoneksi antar pulau dan negara yang dapat ditunjang melalui sektor maritim. Salah satu pendorong tumbuh kembangnya suatu negara di mata dunia ialah perdagangan, baik skala Nasional maupun global. Sektor maritim saat ini masih merupakan salah satu moda transportasi yang dapat mengangkut barang dalam skala besar dengan nilai yang ekonomis.

Untuk memastikan bahwa kapal yang mengangkut barang tersebut memenuhi standar keselamatan dan keamanan, diperlukan standar Internasional yang dapat diterima sebagai besar negara. IMO sebagai badan khusus dari PBB (Perserikatan Bangsa Bangsa) berperan penting sebagai wadah bagi Negara-negara dunia untuk bertemu, berkomunikasi dan melakukan deliberasi dalam menyusun standar yang dapat diterima secara Internasional.

Melalui keanggotaannya di dalam IMO, Indonesia sebagai negara maritim dapat memastikan kepentingannya untuk tetap terakomodir dalam aturan Internasional yang telah disepakati. Indonesia juga dapat memanfaatkan fasilitas *training and capacity building* dari IMO sebagai upaya peningkatan sumber daya berstandar Internasional. Termasuk juga dalam hal kerja sama dalam bidang maritim dengan negara-negara anggota lain sebagai upaya untuk peningkatan industri maritim Indonesia.

PT. Krakatau Steel (KS) bahwa PT. KS sudah dapat memproduksi Marine Plat untuk membangun Armada Nasional. Dalam hal ini, PT. KS sudah memproduksi *hot rolled steel* plat untuk aplikasi *step building* dengan grade A, B serta Higher, Strength A32, dan A36 yang mana sudah diakui atau memenuhi standar Biro Klasifikasi Internasional. Artinya, perusahaan ini dapat memberikan jaminan sebagai Produsen Plat Baja memastikan bahwa semua plat baja untuk aplikasikan *ship building* sesuai persyaratan aplikasi masing-masing kelas antara lain *chemical composition, size, surface quality, mechanical properties*, dan *internal quality* atau uji ultrasonic pada plat.

Biro Klasifikasi yang telah memberikan sertifikasi pada PT. KS adalah sebagai berikut.

Tabel 5.4: Daftar Birokrasi sertifikasi Marine Plat PT. KS

Kelas	Negara	Grade
AMERICAN BUREAU SHIPPING	Amerika Serikat	A,AH32,AH36
BIRO KLASIFIKASI INDONESIA	Indonesia	A,B,A32,A36
BUREAU VERITAS	Perancis	A,B
DET NORSKE VERITAS	Norwegia	A
GERMANISCHER LLOYD	Jerman	A,B
LLOYD REGISTER	Inggris	A
NIPPON KAIJI KYOKAI	Jepang	KA,KA32,KA36

(sumber: PT. KS)

Galangan kapal PT. Dok Kodja Bahari (DKB) memastikan, bahwa PT. DKB dalam membangun kapal menggunakan standar Marine Plat yang telah di approve oleh BKI atau Biro Klasifikasi lainnya sesuai dengan spesifikasi yang ditetapkan. Manajemen PT. DKB juga menyampaikan, bahwa mereka “siap melayani pengadaan Armada Nasional sesuai dengan kapasitas galangan yang dimiliki dan ketentuan klasifikasi”.

- b. Tersedianya SDM Pemeriksaan dan Pengujian Kelaikan Kapal
- Untuk menyiapkan SDM dalam pemeriksaan dan pengujian kapal, diperlukan surveyor kelas kompetensi International Association of Classification Society (IACS). Manajemen PT. BKI sebagai RO (Recognized Organization) dari Pemerintah Indonesia, memiliki sumber daya manusia yang hasil proses asesmen untuk memastikan kompetensi dan kapasitas mereka sehingga mendapatkan pendelegasian untuk melakukan survey dari sertifikasi statutoria atas nama pemerintah Indonesia. Salah satu asesmen yang dilakukan ialah asesmen terhadap SDM yang dimiliki oleh BKI.

BKI didukung oleh para lulusan terbaik dari universitas atau Institut di seluruh Indonesia dari bidang perkapalan, sistem perkapalan, manajemen perkapalan dan bidang-bidang

pendukung lainnya. BKI juga memberikan kesempatan pada SDM di dalamnya untuk mengikuti pelatihan berbasis kompetensi dan juga pendidikan lanjut seperti program pasca sarjana dan doktoral, serta pelatihan-pelatihan peningkatan kapasitas SDM lainnya. Misalnya pada saat penyusunan Rules/Aturan klasifikasi dan statutoria, BKI Academy memberikan pelatihan bagi pihak eksternal maupun internal terkait perkembangan Konvensi IMO maupun pelatihan-pelatihan lain yang menunjang sektor industri maritim. Direktorat Perkapalan dan Kepelautan juga menambahkan, bahwa Marine Inspector harus memiliki kemampuan nautis teknik kelaikan kapal sesuai dengan standar kompetensi IMO Konvensi seperti kompetensi yang tersedia di Ditkapel ANT I/ATT I, Teknik Perkapalan, Ahli ukur fasilitas dan SIMKapal (on progress)

Hasil evaluasi CIPP pada evaluasi Input dapat disimpulkan, bahwa latar kebutuhan penerapan IMO Konvensi (III-Code) berkaitan dengan penyiapan peraturan dan perundang-undangan tentang penerapan IMO Konvensi (III-Code). Penentu kebijakan dan Regulator telah menerbitkan Perundang-Undang dan Peraturan yang berkaitan dengan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan secara konsisten atau sangat sesuai. Meski begitu, masukan dari para *stakeholder* dan Wakil Sekjen IMO ialah diperlukannya penambahan peraturan Pemerintah, Keputusan Menteri, dan Keputusan Dirjen Perhubungan Laut sebagai turunan implementasi IMO Konvensi.

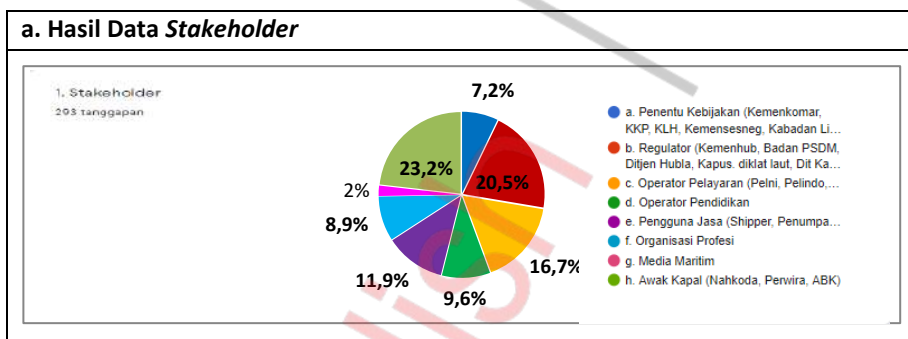
Evaluasi input juga menunjukkan, bahwa penyiapan armada Nasional sudah sesuai standar Kelas Indonesia sebagai Negara Anggota IMO yang telah memiliki infrastruktur. Misalnya Perusahaan Produksi Marine Plat (PT. KS) yang sudah memenuhi standar klasifikasi internasional dan memiliki galangan kapal (PT. DKB) sesuai standar kelas.

C. Tahap Evaluasi Proses atau Implementasi IMO Konvensi (III-Code)

1. Data Stakeholder Penerapan IMO Konvensi (III-Code)

Evaluasi proses pelaksanaan komponen evaluasi implementasi penerapan IMO Konvensi (III-Code) diukur berdasarkan persepsi, partisipasi dan akseptabilitas secara online menggunakan Metodologi Wellbeing.

Data identifikasi merupakan informasi yang sangat penting untuk ditampilkan agar para pihak yang berkepentingan lebih mudah dalam memahami gambaran riset publik secara keseluruhan. Dalam hal ini, tampilan yang disajikan dalam bentuk grafis, hasil olahan sistem aplikasi secara online (*cloud computing*) yang digunakan. Pemilihan individu untuk menyampaikan persepsi, partisipasi, dan akseptabilitas disesuaikan dengan kebutuhan.



Gambar 5.5: Diagram Stakeholder

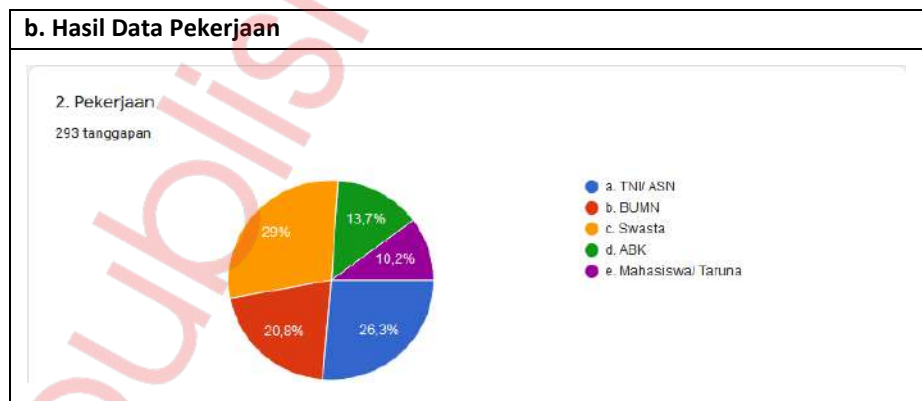
Berdasarkan identifikasi lebih lanjut, kategori *stakeholder* adalah sebagai berikut:

- 1) Penentu Kebijakan (Kemenkomar, KKP, KLH, Kemensesneg, Kabadan Litbang Kemenhub, Kapuslitbang LSDP Kemenhub)
- 2) Regulator (Kemenhub, Badan PSDM, Ditjen Hubla, Kapus. diklat laut, Dit Kapel, KPLP, Biro Hukum Kemenhub, Mahpel, KNKT,

- Syahbandar, Kenavigasian, Kepelabuhanan, Otoritas Kepelabuhanan, Dishidros TNI AL, BTKP)
- 3) Operator Pelayaran (Pelni, Pelindo, BKI, Basarnas, BMKG, Galangan Kapal, KS, Pertamina Perkapalan, Perusahaan Pelayaran, Dok Koja Bahari)
 - 4) Operator Pendidikan
 - 5) Pengguna Jasa (Shipper, Penumpang Kapal)
 - 6) Organisasi Profesi
 - 7) Media Maritim
 - 8) Awak Kapal (Nahkoda, Perwira, ABK)

Berdasarkan gambar grafik 5.5, maka analisis sebagai yang dapat dilakukan adalah sebagai berikut.

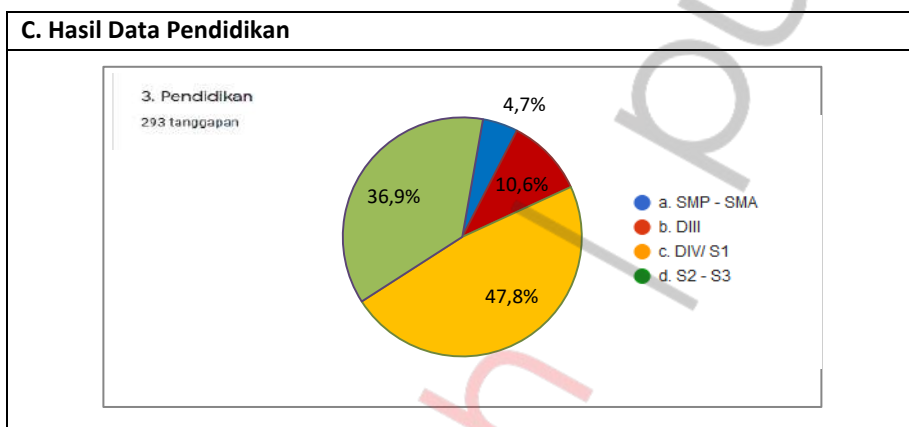
- a) Tiap kategori *stakeholder* telah digambarkan dengan baik, dalam bentuk warna dan persentase jumlah respondennya.
- b) Persebaran komposisinya menunjukkan distribusi yang wajar
- c) Secara umum cukup mewakili untuk penilaian implementasi IMO Konvensi (III-Code)
- d) Kategori ini akan menjadi bahan evaluasi hasil penilaian, pada sub bahasan berikutnya.



Gambar 5.6: Diagram Jenis Pekerjaan

Pekerjaan dapat didefinisikan dengan analisis:

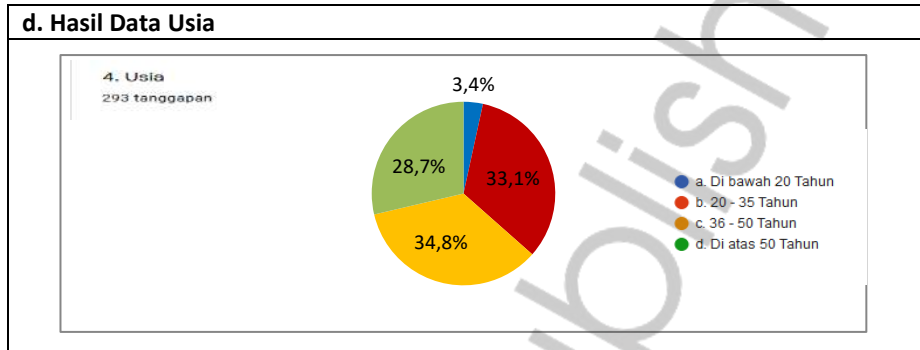
- 1) Jenis pekerjaan terdeskripsi dengan baik
 - a) TNI/ASN
 - b) BUMN
 - c) Swasta
 - d) ABK
 - e) Mahasiswa/Taruna
- 2) Warna dan persentase jelas. Diagram grafis telah memberikan penjelasan yang cukup baik



Gambar 5.7: Diagram Pendidikan

Kategori pendidikan, memberikan gambaran tentu, kapasitas dan kapabilitas *stakeholder* adalah sebagai berikut:

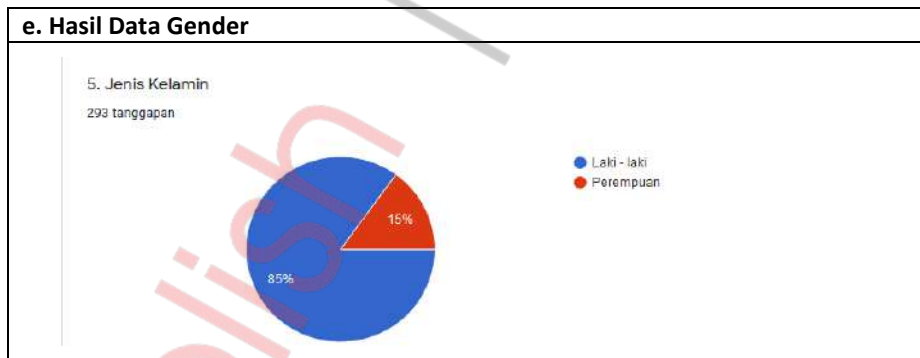
- 1) Level pendidikan
 - a) SMP-SMA
 - b) DIII
 - c) DIV/S1
 - d) S2-S3
- 2) Level pendidikan S2-S3 sebesar 38%, memberikan indikasi mereka sudah sangat baik.



Gambar 5.8: Diagram Stakeholder berdasarkan Usia

Usia stakeholder dapat digambarkan dengan usia produktif sebagai berikut.

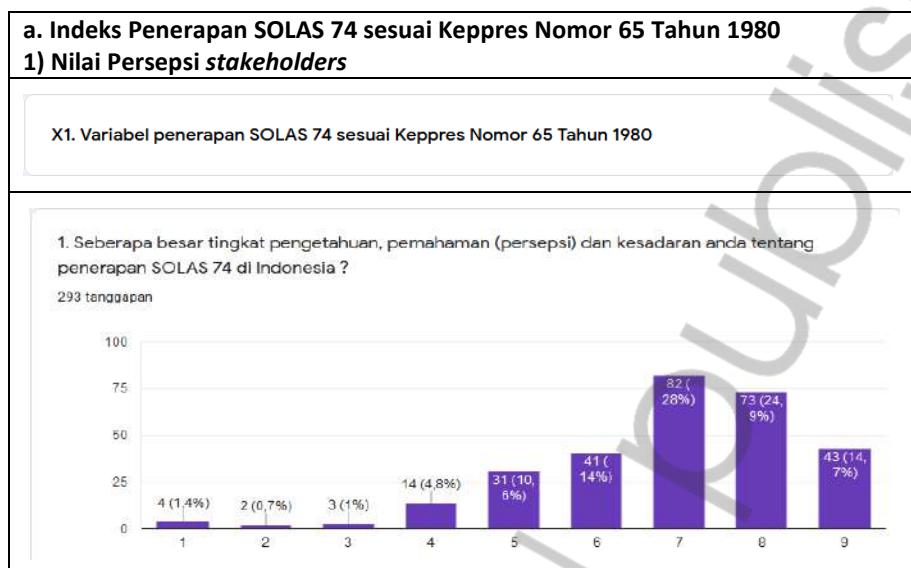
- 1) Digambarkan dengan baik oleh warna dan grafis
- 2) Usia produktif meliputi 70% dari keseluruhan stakeholder



Gambar 5.9: Diagram berdasarkan Gender

Data menunjukkan keterlibatan wanita masih terbatas 15%

2. Adanya Hasil Pengukuran Penerapan IMO Konvensi (III-Code)



Gambar 5.10: Diagram tingkat pengetahuan, pemahaman dan kesadaran tentang SOLAS 74 di Indonesia

Penjelasan hasil grafis SOLAS 74 di atas adalah sebagai berikut:

- Horizontal adalah rentang skala penilaian dengan Likert 9. Terendah 1 tertinggi 9
- Vertikal adalah jumlah penilaian pada setiap skala.
- Tergambarkan jumlah, prosentase dan pola sebaran penilaian (mengikuti kurva distribusi normal) dengan baik.

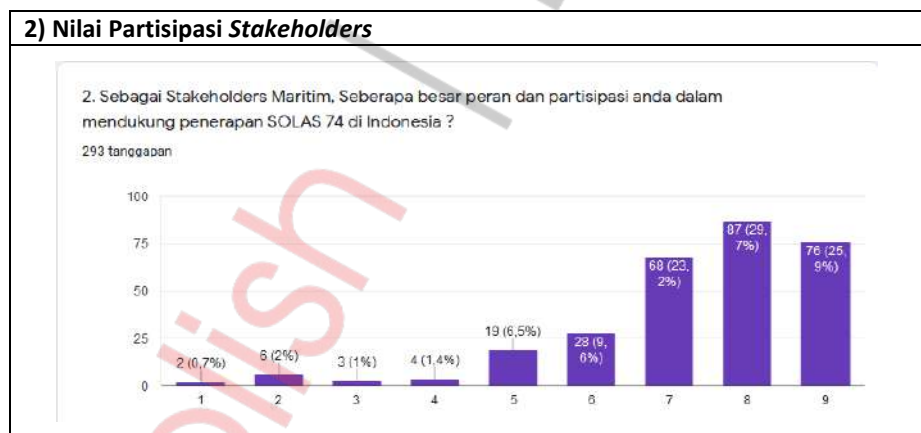
Hasil analisis Grafis SOLAS 74 menunjukkan beberapa kondisi sebagai berikut.

- (1) Grafik sudah memiliki pola sebaran sesuai dengan kurva distribusi normal yang artinya objek sudah sesuai pada kondisi umum.
- (2) Kurva condong ke kanan, artinya pola penilaian menunjukkan positif, atau signifikan.
- (3) Nilai yang paling sering keluar atau Modus, sebesar (28%) adalah 7 sehingga estimasi nilainya berkisar.

(4) Dalam riset publik, selalu ada yang menilai rendah sekali (nilai 1, 2, 3) walaupun kecil jumlahnya. Dalam masyarakat luas, selalu ada pihak-pihak yang tidak puas. Menjadi tantangan organisasi untuk selalu memperbaiki diri.

Hasil analisis penerapan SOLAS 74:

- (a) Nilai rata-rata nya adalah 6,89 yang mana masuk dalam kategori baik secara moderat (6,00 – 7,00).
- (b) Hanya sekitar 7% yang menilai kurang atau negatif, 6 % netral yang berarti 87% menilai positif atau bagus.
- (c) Secara keseluruhan, kepedulian *stakeholder* sudah cukup bagus.
- (d) Namun demikian, masih adanya penilaian negatif, perlu untuk direspon secara baik dalam berbagai rencana kegiatan yang terkait dengan SOLAS 74.

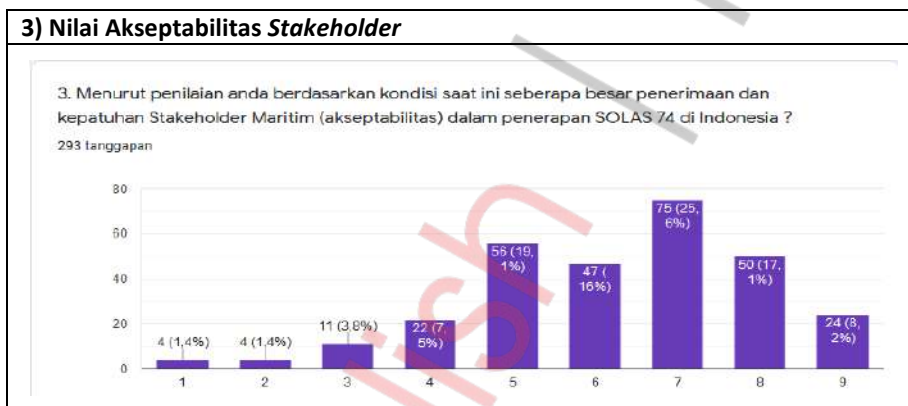


Gambar 5.11: Diagram tingkat partisipasi, pemahaman dan kesadaran tentang SOLAS 74 di Indonesia

Penilaian partisipasi ini pada dasarnya menantang para *stakeholder* mengenai seberapa besar mereka ikut berperan atau berpartisipasi. Kerangka dan pola pikir atas masalah publik yang relevan saat ini yaitu partisipasi publik.

Hasil analisis Grafis menunjukkan beberapa kondisi sebagai berikut:

- a) Grafik sudah mempunyai pola sebaran sesuai dengan kurva distribusi normal sehingga objek dianggap sudah sesuai pada kondisi umum.
- b) Kurva condong ke kanan, artinya pola penilaian menunjukkan positif, atau signifikan.
- c) Nilai yang paling sering keluar atau Modus, sebesar (29,7 %) adalah 8.
- d) Dalam riset publik, selalu ada yang menilai rendah sekali (nilai 1, 2, 3) walaupun kecil jumlahnya. Dalam masyarakat luas, selalu ada pihak yang tidak puas. Menjadi tantangan organisasi untuk selalu memperbaiki diri.



Gambar 5.12: Diagram tingkat Akseptabilitas, pemahaman dan kesadaran tentang SOLAS 74 di Indonesia

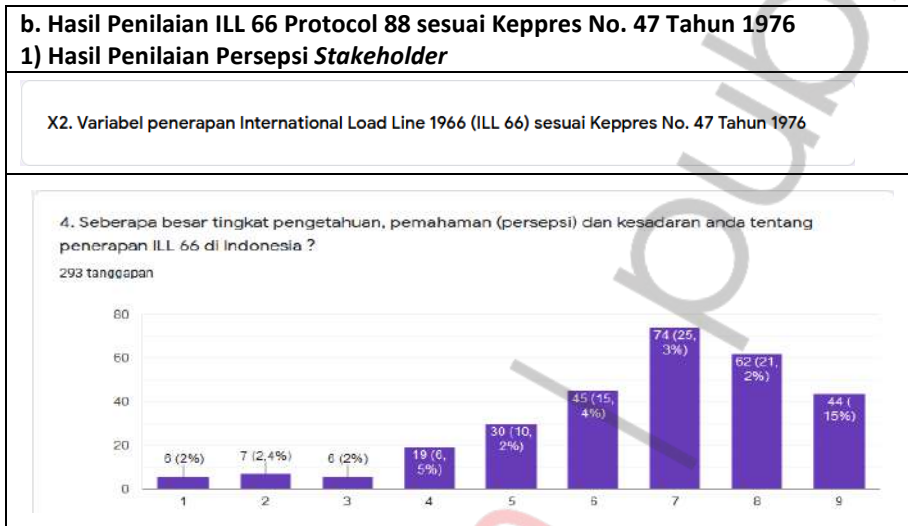
Penilaian akseptabilitas pada dasarnya adalah penilaian “institusi pemegang kebijakan atau regulator” oleh *stakeholder*. Hal ini semacam penilaian kolektif, membandingkan kondisi riil di masa sekarang terhadap ekspektasi atau harapan masyarakat. Hasil analisis Grafis menunjukkan beberapa kondisi sebagai berikut:

- 1) Grafik sudah mempunyai pola sebaran sesuai dengan kurva distribusi normal, namun agak landai dan mendekati nilai tengah.
- 2) Kurva condong ke kanan, artinya pola penilaian menunjukkan positif, atau signifikan.
- 3) Nilai yang paling sering keluar atau modulus sebesar (25,6 %) adalah 7.
- 4) Dalam riset publik, selalu ada yang menilai rendah sekali (nilai 1,2,3) walaupun kecil jumlahnya. Di masyarakat luas, selalu ada pihak-pihak yang tidak puas dan hal ini menjadi tantangan organisasi untuk selalu memperbaiki diri.

4) Hasil keseluruhan variabel SOLAS 74			
Tabel 5.5: Hasil Keseluruhan Variabel Penerapan SOLAS 74			
X1	X2	X3	<p>Analisis hasil SOLAS 74 keseluruhan:</p> <p>Nilai persepsi stakeholder 6,89. Partisipasi 7,37, akseptabilitas 6,27</p> <p>Nilai secara keseluruhan 6,83. Bagus moderat</p> <p>Nilai Partisipasi 7,37 (baik sekali) lebih tinggi dari persepsi dan akseptabilitas, hal ini menunjukkan eager atau kemauan yang kuat para stakeholder untuk menerapkan SOLAS 74.</p> <p>Secara umum, nilai partisipasi (>7) adalah bagus sekali</p>
5	6	4	
4	5	3	
8	8	8	
8	8	6	
5	7	7	
6,89	7,37	6,27	
Nilai Variabel			
6,83			

Secara keseluruhan, nilai kuantitatif yang muncul ialah sebesar >7 atau hasil pengukuran indeks penerapan Konvensi IMO (III-Code) di Indonesia Tahun 2019 tentang SOLAS 74 sesuai Ratifikasi Keppres No. 65 Tahun 1980 adalah “bagus sekali” atau “sangat sesuai”. Hal ini sejalan dengan informasi dari para *stakeholder* baik regulator ataupun operator dan pendapat Ketua Umum praktisi maritim (Pramarin), bahwa kapal-kapal Indonesia yang >500GT khususnya yang berlayar ke Luar Negeri

sudah memenuhi standar SOLAS 74. Hal ini dibuktikan dengan adanya sertifikat keselamatan untuk kapal penumpang (*safety certificate for passenger ship*) dan sertifikat keselamatan untuk kapal barang (*safety certificate for cargo ship*) setelah diadakan pemeriksaan dan pengujian oleh petugas yang berwenang.

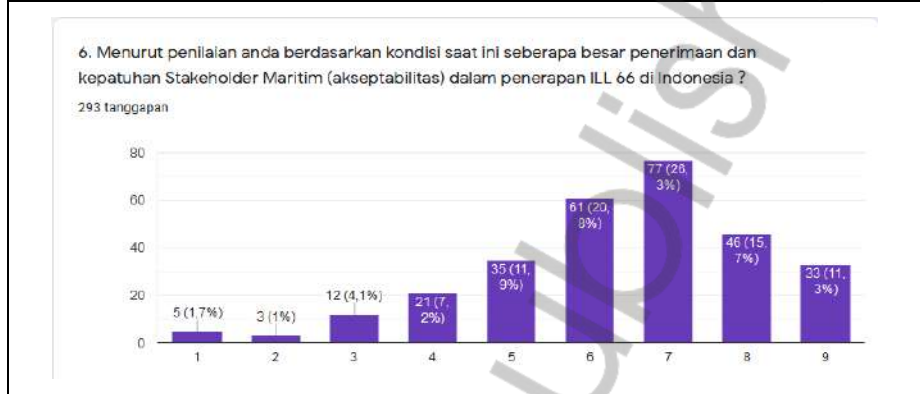


Gambar 5.13: Diagram tingkat pengetahuan, pemahaman dan kesadaran penerapan ILL 66 Protocol 88 di Indonesia



Gambar 5.14: Diagram tingkat partisipasi tentang penerapan ILL 66 Protocol 88 di Indonesia

3) Hasil Penilaian Akseptabilitas Penerapan ILL 66 Protocol 88



Gambar 5.15: Diagram tingkat partisipasi tentang penerapan ILL 66 Protocol 88 di Indonesia

4) Hasil Keseluruhan Variabel ILL 66 Protocol 88

Tabel 5.6: Data Keseluruhan hasil penerapan ILL 66 Protocol 88

X4	X5	X6
6	6	6
4	3	4
8	8	8
8	7	6
5	3	3
6,63	7,04	6,40
Nilai Variabel		
6,71		

Analisis hasil penerapan ILL 66 protocol 88 keseluruhan:

Nilai persepsi stakeholder 6,63. Partisipasi 7,04, akseptabilitas 6,40

Nilai secara keseluruhan 6,71. Baik moderat

Nilai Partisipasi 7,04 (baik sekali) lebih tinggi dari persepsi dan akseptabilitas, hal ini menunjukkan *eager* atau kemauan yang kuat para stakeholder untuk menerapkan ILL 66.

Secara umum, nilai partisipasi (>7) adalah bagus sekali

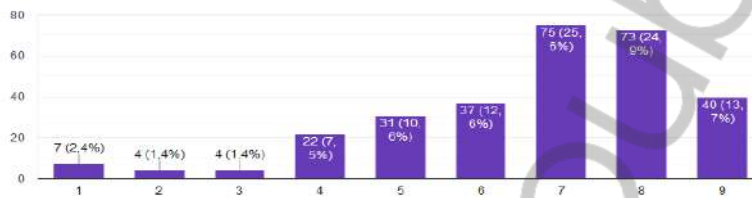
c. Penilaian TMS 69 sesuai Keppres No. 5 Tahun 1989

1) Hasil Penilaian Persepsi Stakeholders

X3. Variabel penerapan Tonnage Measurement of Ship 69 sesuai Keppres No. 5 Tahun 1989

7. Seberapa besar tingkat pengetahuan, pemahaman (persepsi) dan kesadaran anda tentang penerapan TMS 69 di Indonesia ?

293 tanggapan



Gambar 5.16: Diagram tingkat pengetahuan, pemahaman (persepsi) Penerapan TMS 69 di Indonesia

2) Hasil Penilaian Partisipasi

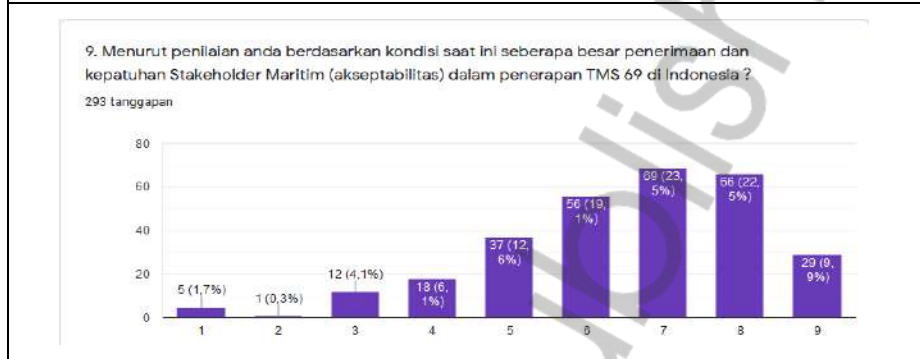
8. Sebagai Stakeholder Maritim, seberapa besar peran dan partisipasi anda dalam mendukung penerapan TMS 69 di Indonesia ?

293 tanggapan



Gambar 5.17: Diagram partisipasi Penerapan TMS 69 di Indonesia

3) Hasil Penilaian Akseptabilitas Stakeholder



Gambar 5.18: Diagram tingkat Akseptabilitas tentang penerapan TMS 69 di Indonesia

4) Hasil Keseluruhan Variabel TMS 69

Tabel 5.7: Data Penerapan TMS 69 Keseluruhan

X7	X8	X9
4	6	6
4	6	4
8	8	8
8	7	7
5	3	3
6,69	6,99	6,51
Nilai Variabel		
6,74		

Analisis hasil Penerapan TMS 69 keseluruhan:

Nilai persepsi stakeholder 6,69. Partisipasi 6,99, akseptabilitas 6,51

Nilai secara keseluruhan 6,74. Bagus Moderat

Nilai Partisipasi 6,99 lebih tinggi dari persepsi dan akseptabilitas, hal ini menunjukkan eager atau kemauan yang kuat para stakeholder untuk menerapkan TMS 69

Secara umum, nilai Persepsi, Partisipasi dan akseptabilitas baik moderat

Secara holistik, informasi Indeks Penerapan IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia Tahun 2019 tentang TMS 69 sesuai Keppres No. 05 Tahun 1989 diperoleh nilai sebesar 6,74 dengan pada kategori “Baik Moderat” atau “sesuai”. Hasil ini sejalan dengan informasi dari Manajemen BKI sebagai Badan Sertifikasi yang ditunjuk untuk

menerbitkan sertifikat International Load Loine Certificate (ILLC 66), bahwa PT. BKI telah melaksanakan implementasi IMO konvensi tentang ILL66 secara konsisten khususnya bagi kapal-kapal Berbendera Indonesia yang berlayar secara internasional.

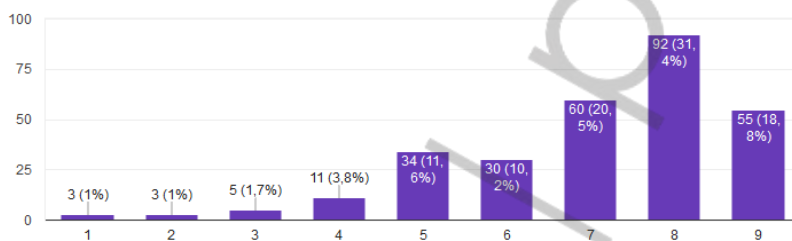
d. Penilaian MARPOL 73/78 sesuai Keppres Nomor 46 Tahun 1986

1) hasil Penilaian Persepsi Stakeholder

X4. Variabel penerapan MARPOL 73/ 78 sesuai Keppres Nomor 46 Tahun 1986

10. Seberapa besar tingkat pengetahuan, pemahaman (persepsi) dan kesadaran anda tentang penerapan MARPOL 73/ 78 di Indonesia ?

293 tanggapan

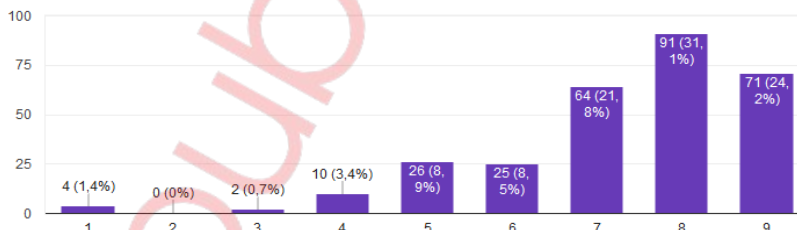


Gambar 5.19: Diagram tingkat persepsi tentang penerapan Marpol 73/78 di Indonesia

2) Hasil Penilaian Partisipasi Stakeholder

11. Sebagai Stakeholder Maritim, seberapa besar peran dan partisipasi anda dalam mendukung penerapan MARPOL 73/ 78 di Indonesia ?

293 tanggapan

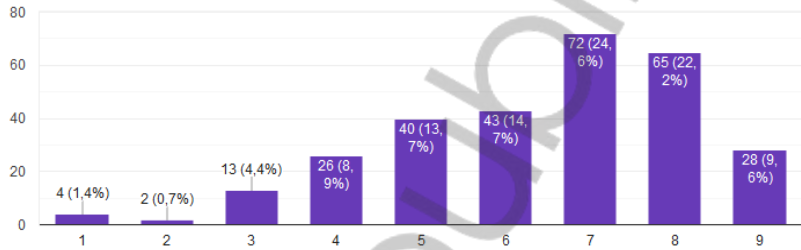


Gambar 5.20: Diagram tingkat partisipasi tentang penerapan Marpol 73/78 di Indonesia

3) Hasil Penilaian Akseptabilitas Stakeholder

12. Menurut penilaian anda berdasarkan kondisi saat ini seberapa besar penerimaan dan kepatuhan Stakeholder Maritim (akseptabilitas) dalam penerapan MARPOL 73/ 78 di Indonesia ?

293 tanggapan



Gambar 5.21: Diagram tingkat akseptabilitas tentang penerapan Marpol 73/78 di Indonesia

4) Hasil Keseluruhan Variabel Marpol 73/78

Tabel 5.8: Data Penerapan Marpol 73/78 keseluruhan:

X10	X11	X12
6	6	6
5	7	5
9	9	9
8	8	8
5	7	3
7,06	7,32	6,43
Nilai Variabel		
6,91		

Analisis hasil MARPOL 73/78 keseluruhan:

- 1). Nilai persepsi stakeholder 7,06; Partisipasi 7,32; akseptabilitas 6,43
- 2). Nilai secara keseluruhan 6,91. Bagus moderat
- 3). Nilai Partisipasi 7,32 (baik sekali) lebih tinggi dari persepsi dan akseptabilitas, hal ini menunjukkan eager atau kemauan yang kuat para stakeholder untuk menerapkan MARPOL 73/78.
- 4). Secara umum, nilai partisipasi (>7) adalah bagus sekali

Secara umum diperoleh, bahwa nilai kuantitatif sebesar >7 atau hasil pengukuran indeks penerapan Konvensi IMO (III-Code) di Indonesia Tahun 2019 tentang Marpol 73/78 sesuai Ratifikasi Keppres No. 46 Tahun 1986 adalah “bagus sekali” atau “sangat sesuai”. Hal ini sejalan dengan informasi dari para stakeholder baik regulator ataupun

operator dan pendapat Ketua Umum praktisi maritim (Pramarin), bahwa kapal-kapal Indonesia yang >500GT khususnya yang berlayar ke Luar Negeri sudah memenuhi standar Marpol 73/78. Hal ini dibuktikan dengan sertifikat International Oil Pollution (IOPP) dan harus dilengkapi *Ship Board Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP)* serta oil record book setelah pemeriksaan dan pengujian oleh petugas yang berwenang.

Menurut Dit. KPLP, penanggulangan pencemaran di perairan dan pelabuhan merupakan salah satu tugas dan fungsi dari Direktorat KPLP. Hal ini sesuai dengan Perpres No. 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut dan PM. 58 tahun 2013 tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan yang mengacu pada MARPOL 73/78.

Dalam melaksanakan tugas penanggulangan pencemaran, Dit. KPLP berpegang pada Perpres No. 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut dan PM. 58 tahun 2013 tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan, serta prosedur yang telah ditetapkan dan dilaksanakan secara konsisten.

e. Penilaian STCW 78/95/2010 sesuai Keppres No. 60 Tahun 1986

1) Hasil Penilaian Persepsi Stakeholder

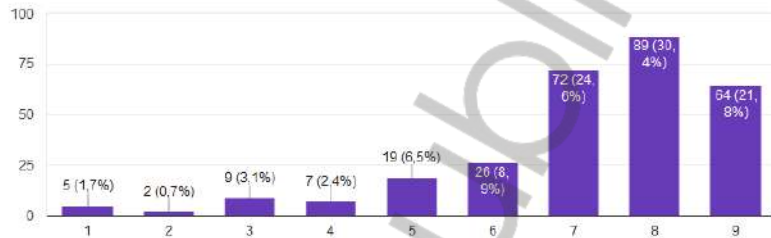


Gambar 5.22: Diagram tingkat persepsi tentang penerapan STCW 78/95/2010 Manila di Indonesia

2) Hasil Penilaian Partisipasi Stakeholders

14. Sebagai Stakeholder Maritim, seberapa besar peran dan partisipasi anda dalam mendukung penerapan STCW 2010 Manila di Indonesia ?

293 tanggapan



Gambar 5.23: Diagram tingkat partisipasi tentang penerapan STCW 78/95/2010 Manila di Indonesia

3) Hasil Penilaian Akseptabilitas Stakeholder

15. Menurut penilaian anda berdasarkan kondisi saat ini seberapa besar penerimaan dan kepatuhan Stakeholder Maritim (akseptabilitas) dalam penerapan STCW 2010 Manila di Indonesia ?

293 tanggapan



Gambar 5.24: Diagram tingkat Akseptabilitas tentang penerapan STCW 78/95/2010 Manila di Indonesia

4) Hasil Keseluruhan Variabel STCW 78/95/2010

Tabel 5.9: Data hasil STCW 78/95/2010 keseluruhan

X13	X14	X15
6	6	6
5	5	5
9	9	9
8	8	7
5	3	3
7,02	7,19	6,64

Nilai Variabel

6,94

Analisis hasil STCW 78/95/2010 keseluruhan:

Nilai persepsi stakeholder 7,02. Partisipasi 7,19, akseptabilitas 6,64

Nilai secara keseluruhan 6,94. Bagus moderat

Nilai Partisipasi 7,19 (baik sekali) lebih tinggi dari persepsi dan akseptabilitas, hal ini menunjukkan eager atau kemauan yang kuat para stakeholder untuk menerapkan STCW 78/95/2010.

Secara umum, nilai partisipasi (>7) adalah bagus sekali

Secara umum diperoleh nilai kuantitatif sebesar >7 atau hasil pengukuran indeks penerapan Konvensi IMO (III-Code) di Indonesia Tahun 2019 tentang STCW 78/95/2010 sesuai Ratifikasi Keppres No. 60 Tahun 1986 adalah “bagus sekali” atau “sangat sesuai”. Hal ini sejalan dengan informasi dari para stakeholder baik regulator ataupun operator dan pendapat Ketua Umum Ikatan Korps Perwira Pelayaran Nlaga Indonesia (IKPPNI), bahwa awak kapal Bangsa Indonesia khususnya yang berlayar ke Luar Negeri sudah memenuhi standar STCW 78/95/2010. Hal ini dibuktikan dengan *Certificate of Competency (CoC)* dan *Certificate of Proficiency (CoP)* setelah mengikuti pendidikan oleh lembaga pendidikan yang mendapatkan approval IMO dan diadakan pengujian oleh pejabat yang berwenang.

f. Penilaian COLREG 72 sesuai Keppres No. 50 Tahun 1979

1) Hasil Penilaian Persepsi Stakeholder

X6. Variabel penerapan COLREG 72 sesuai Keppres No. 50 Tahun 1979

16. Seberapa besar tingkat pengetahuan, pemahaman (persepsi) dan kesadaran anda tentang penerapan COLREG 72 di Indonesia ?

293 tanggapan

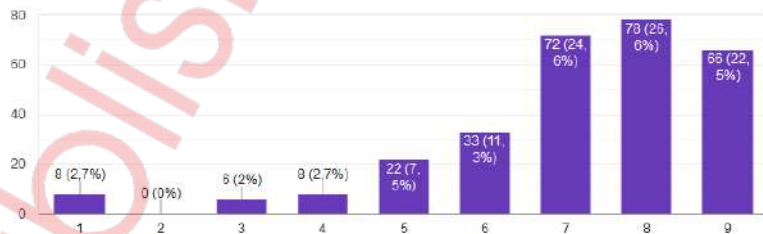


Gambar 5.25: Diagram tingkat persepsi tentang penerapan Colreg 72 di Indonesia

2) Hasil Penilaian Partisipasi Stakeholder

17. Sebagai Stakeholder Maritim, seberapa besar peran dan partisipasi anda dalam mendukung penerapan COLREG 72 di Indonesia ?

293 tanggapan

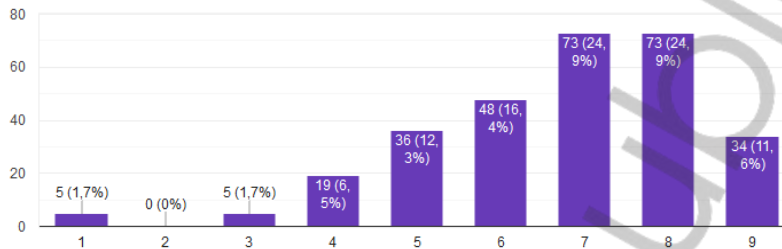


Gambar 5.26: Diagram tingkat partisipasi tentang penerapan Colreg 72 di Indonesia

3) Hasil Penilaian Akseptabilitas Stakeholder

18. Menurut penilaian anda berdasarkan kondisi saat ini seberapa besar penerimaan dan kepatuhan Stakeholder Maritim (akseptabilitas) dalam penerapan COLREG 72 di Indonesia ?

293 tanggapan



Gambar 5.27: Diagram tingkat akseptabilitas tentang penerapan Colreg 72 di Indonesia

4) Hasil Keseluruhan Variabel Colreg 72

Tabel 5.10: Data hasil Colreg 72 Keseluruhan

X16	X17	X18
6	6	6
4	5	4
9	9	9
8	8	8
5	7	5
6,88	7,13	6,71

Nilai Variabel

6,91

Analisis hasil COLREG 72 keseluruhan:

- 1). Nilai persepsi stakeholder 6,88. Partisipasi 7,13, akseptabilitas 6,71
- 2). Nilai secara keseluruhan 6,91. Bagus moderat
- 3). Nilai Partisipasi 7,37 (baik sekali) lebih tinggi dari persepsi dan akseptabilitas, hal ini menunjukkan eager atau kemauan yang kuat para stakeholder untuk menerapkan COLREG 72.
- 4). Secara umum, nilai partisipasi (>7) adalah bagus sekali

Secara umum diperoleh bahwa nilai kuantitatif sebesar >7 atau hasil pengukuran indeks penerapan Konvensi IMO (III-Code) di Indonesia Tahun 2019 tentang Colreg 72 sesuai Ratifikasi Keppres No. 50 Tahun 1979 adalah “bagus sekali” atau “sangat sesuai”. Hal ini sejalan dengan para stakeholder baik regulator ataupun operator dan pendapat Ketua Umum Pramarin, bahwa awak kapal Bangsa Indonesia

khususnya yang berlayar ke Luar Negeri sudah memenuhi standar Colreg 72. Hal ini dibuktikan dengan *Certificate Hull Construction Certificate Classification* khususnya tentang pemasangan dan penempatan konstruksi lampu-lampu navigasi dan sosok benda setelah diadakan pemeriksaan dan pengujian oleh BKI.

BKI sebagai Badan Klasifikasi juga memiliki peranan dalam kelaiklautan kapal. Terdapat layanan BKI yang diminta untuk menjadi suatu lembaga *assurance* terkait kelaiklautan. Lembaga ini juga menjadi acuan bagi para asuransi perkapalan untuk memastikan bahwa kapal-kapal yang diasuransikan kepada perusahaannya telah dibangun maupun dipelihara sesuai standar klasifikasi.

g. Nilai Protocol 97 MARPOL PORT sesuai Keppres No. 46 Tahun 1986

1) Hasil Penilaian Persepsi Responden

X7. Variabel penerapan Protocol 97 tentang MARPOL PORT sesuai Keppres No. 46 Tahun 1986

19. Seberapa besar tingkat pengetahuan, pemahaman (persepsi) dan kesadaran anda tentang penerapan Protocol 97 tentang MARPOL PORT di Indonesia ?

293 tanggapan

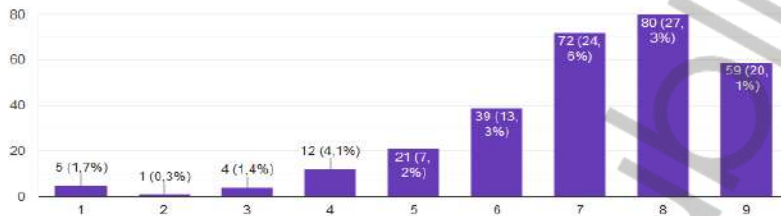


Gambar 5.28: Diagram tingkat persepsi tentang penerapan Protocol 97 di Indonesia

2) Hasil Penilaian Partisipasi Stakeholder

20. Sebagai Stakeholder Maritim, seberapa besar peran dan partisipasi anda dalam mendukung penerapan Protocol 97 tentang MARPOL PORT di Indonesia ?

293 tanggapan



Gambar 5.29: Diagram tingkat partisipasi tentang penerapan protocol 97 di Indonesia

3) Hasil Penilaian Akseptabilitas Stakeholder

21. Menurut penilaian anda berdasarkan kondisi saat ini seberapa besar penerimaan dan kepatuhan Stakeholder Maritim (akseptabilitas) dalam penerapan Protocol 97 tentang MARPOL PORT di Indonesia ?

293 tanggapan



Gambar 5.30: Diagram tingkat akseptabilitas tentang penerapan Protocol 97 di Indonesia

4) Hasil Keseluruhan Variabel Marpol Port Protocol 97

Tabel 5.11: Data hasil Protocol 97 Keseluruhan

X19	X20	X21
6	6	6
4	6	4
9	9	8
8	8	7
5	3	3
6,93	7,10	6,41

Nilai Variabel

6,79

Analisis hasil PROTOCOL 97 keseluruhan

Nilai persepsi stakeholder 6,79. Partisipasi 7,10, akseptabilitas 6,41

Nilai secara keseluruhan 7,10. Bagus Sekali

Nilai Partisipasi 7,37 (baik sekali) lebih tinggi dari persepsi dan akseptabilitas, hal ini menunjukkan eager atau kemauan yang kuat para stakeholder untuk menerapkan PROTOKOL 79 74.

Secara umum, nilai partisipasi (>7) adalah bagus

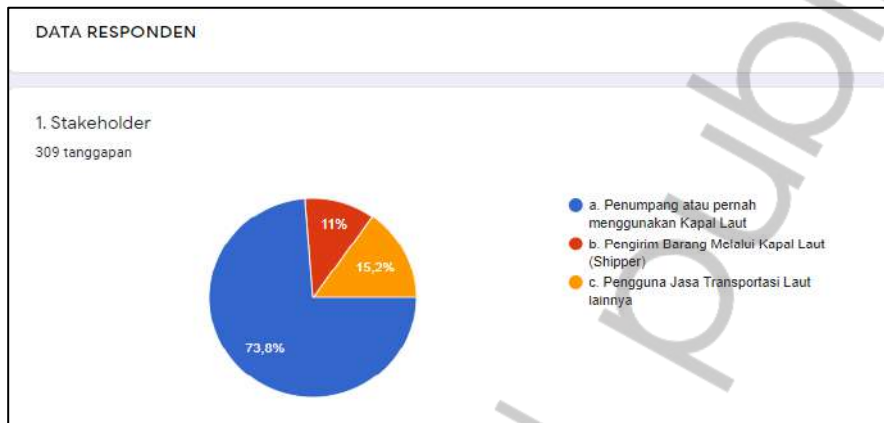
Secara umum, nilai kuantitatif yang diperoleh ialah sebesar >7 atau hasil pengukuran indeks penerapan Konvensi IMO (III-Code) di Indonesia Tahun 2019 tentang Protocol 97 sesuai Ratifikasi Keppres No. 46 Tahun 1986 adalah “bagus” atau “sesuai”. Hal ini sejalan dengan informasi dari *stakeholder* baik regulator ataupun operator dan pendapat Ketua Umum Asosiasi Badan Usaha Pelabuhan Indonesia (ABUPI), bahwa pelabuhan-pelabuhan internasional di Indonesia telah memenuhi standar Port Marpol Protocol 97.

D. Tahap Evaluasi Produk

1. Data Stakeholder terkait Pengukuran Kepuasan Pengguna Jasa Transportasi laut

Tahap evaluasi produk dilakukan pada komponen hasil-hasil penerapan IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia Tahun 2019 dan manfaatnya bagi pengguna jasa transportasi laut dan bagi *stakeholder* (Regulator dan Operator). Identifikasi dilakukan dengan metodologi wellbeing.

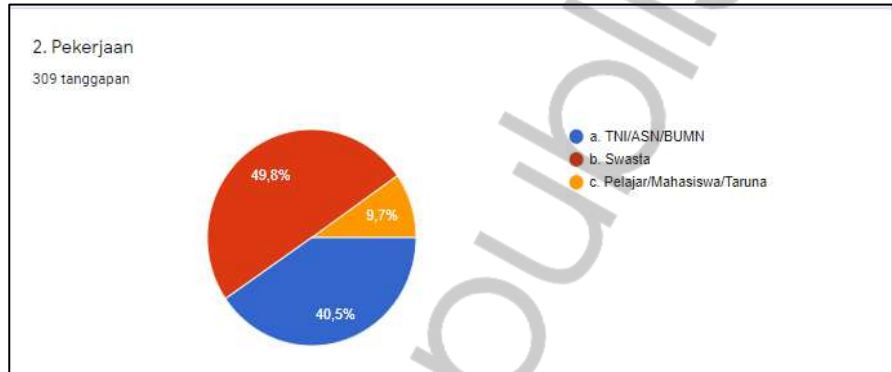
Data identifikasi penting untuk ditampilkan agar stakeholder lebih mudah memahami gambaran riset publik secara keseluruhan. Dalam hal ini tampilan yang disajikan yakni grafis berdasarkan hasil olahan sistem aplikasi secara online (*cloud computing*) yang digunakan.



Gambar 5.31: Diagram Data Responden

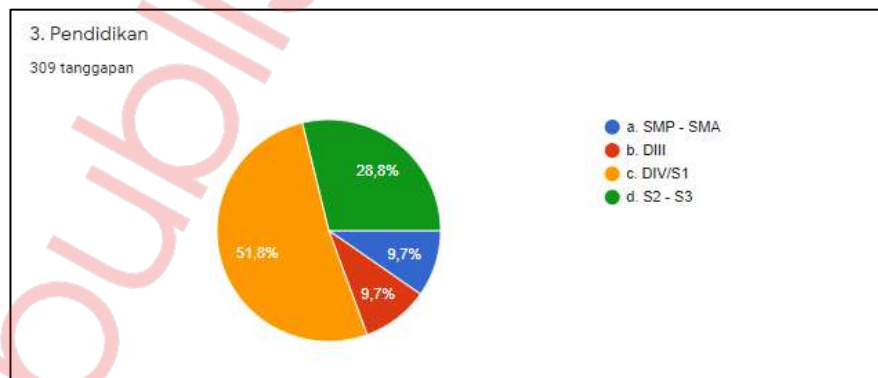
- Identifikasi atas stakeholder yang tercatat sebagai bukti data masuk adalah sebagai berikut:
 - Penumpang atau pernah menggunakan Kapal Laut (73,8 %)
 - Pengirim Barang Melalui Kapal Laut (Shipper), 11%
 - Pengguna Jasa Transportasi Laut lainnya, 15,2%
- Riset publik kali ini memang tidak begitu detail hingga menguji proporsionalitas di lapangan, namun dari ke-3 identitas ini diharapkan memberikan gambaran yang cukup mewakili.
- Jumlah 309 perwakilan bukan dimaksudkan sebagai sampling, namun lebih ke konsep (*purposive population*) bahwa semua orang berhak mengisi menyampaikan aspirasinya.
- Secara konvensional terkait jumlah responden untuk riset publik indeks kepuasan masyarakat (IKM), secara umum, minimum sampling adalah $(n+1)10$, di mana n adalah jumlah pertanyaan. Dalam hal ini 390 adalah cukup mewakili.

- e. Data yang ideal adalah populasi, dan ini merupakan kerja keras untuk meningkatkan *awareness* para pemangku kepentingan agar bersedia menyampaikan respon mereka.



Gambar 5.32: Diagram Data Pekerjaan

- a. Data pekerjaan dibuat secara sederhana sebagai berikut:
- 1) TNI/ASN/BUMN
 - 2) Swasta
 - 3) Pelajar/Mahasiswa/Taruna
- b. Data ini akan menjadi lebih berguna apabila ditambahkan seberapa besar penilaiannya.

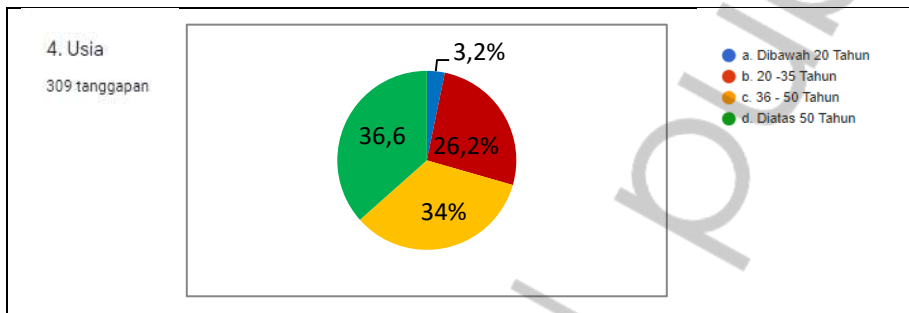


Gambar 5.33: Diagram Data Pendidikan

a. Data atas pendidikan meliputi:

- 1) SMP – SMA
- 2) DIII
- 3) DIV/S1
- 4) S2-S3

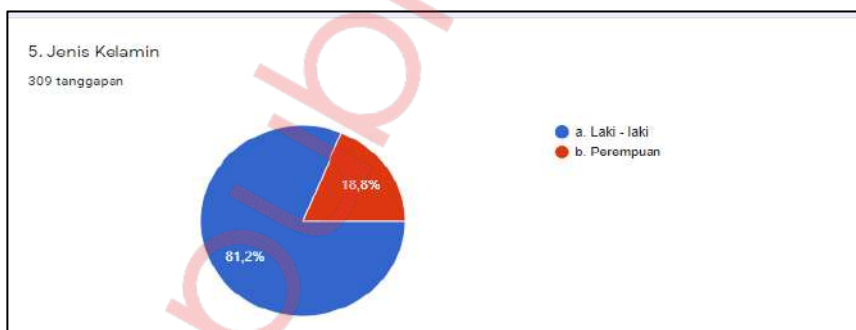
b. Data di atas juga dilihat secara keseluruhannya pada analisis penilaian.



Gambar 5.34: Diagram Data Usia

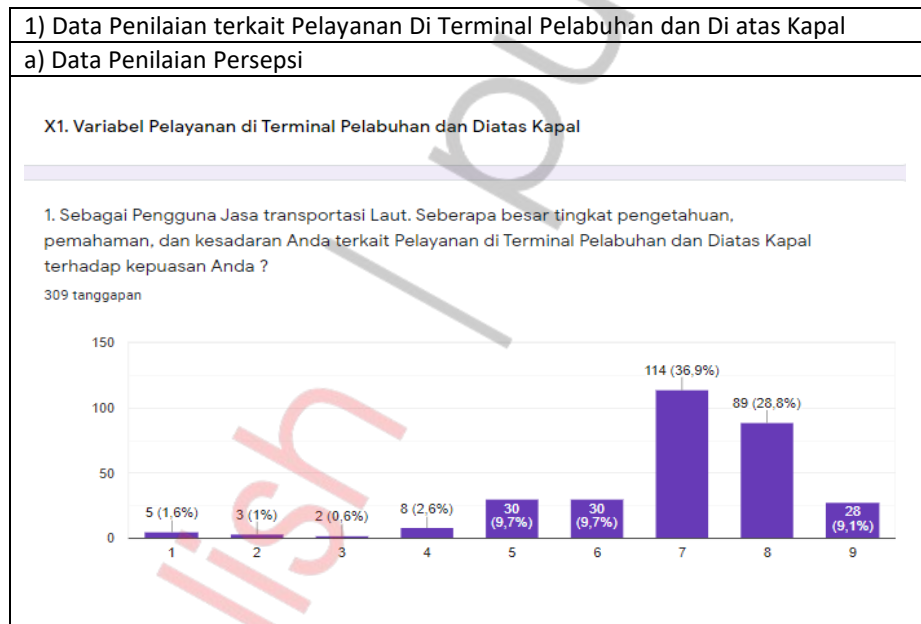
a. Data terkait umur adalah sebagai berikut:

- 1) Di bawah 20 Tahun
- 2) 20-35 Tahun
- 3) 36-50 Tahun
- 4) Di atas 50 Tahun



Gambar 5.35: Diagram Data Pendidikan

- a. Sedangkan terakhir adalah data gender atau Jenis Kelamin:
 - 1) laki laki
 - 2) Perempuan
2. Hasil penerapan IMO Konvensi terhadap Pengguna Jasa Transportasi Laut
 - a. Terpenuhinya Pelayanan di Terminal, Pelabuhan dan di atas Kapal



Gambar 5.36: Diagram tingkat Persepsi

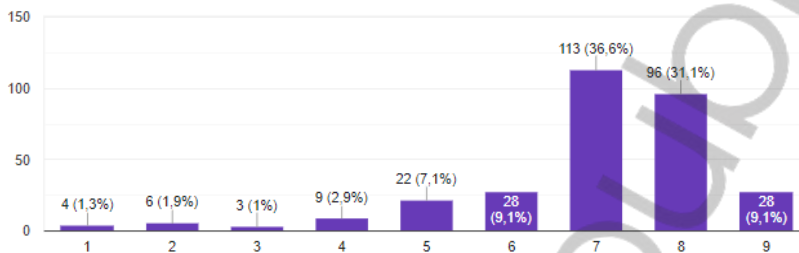
Data grafik di atas menunjukkan beberapa hal penting sebagai berikut:

- (1) Pola grafik sudah sesuai dengan pola kurva normal, dengan condong ke kanan, dan frekuensi yang sering muncul adalah angka 7. Secara sekilas nilai rata-ratanya sekitar 7.
- (2) Masih ada *tail* (sebelah kiri) yang artinya masih ada nilai masyarakat menilai hal ini kecil (1, 2, 3, 4)

b) Data Penilaian Partisipasi

2. Sebagai pengguna jasa transportasi laut. Seberapa besar peran dan partisipasi Anda untuk mendapatkan pelayanan di terminal pelabuhan dan diatas kapal ?

309 tanggapan



Gambar 5.37: Diagram tingkat Partisipasi

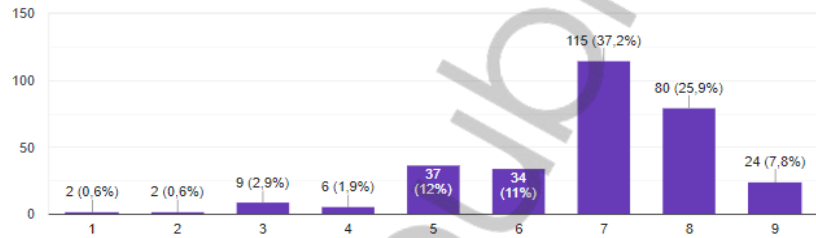
Data grafik di atas menunjukkan beberapa hal penting sebagai berikut:

- (1) Pola grafik sudah sesuai dengan pola kurva normal, yakni condong ke kanan, dan frekuensi yang sering muncul adalah angka 7. Secara sekilas nilai rata-rata nya sekitar 6 sampai 7, karena ada *tail* yang cukup panjang.
- (2) Masih ada *tail* (sebelah kiri) yang cukup panjang yang artinya masih ada nilai masyarakat yang menilai kecil (1, 2, 3, 4, 5).

c) Data Penilaian Akseptabilitas Masyarakat

3. Menurut penilaian Anda berdasarkan kondisi saat ini. Seberapa besar penerimaan (akseptabilitas) masyarakat pengguna jasa terhadap pelayanan di terminal pelabuhan dan diatas kapal ?

309 tanggapan



Gambar 5.38: Diagram tingkat Akseptabilitas

Data grafik di atas menunjukkan beberapa hal penting sebagai berikut:

- (1) Pola grafik sudah sesuai dengan pola kurva normal, dengan condong ke kanan, dan frekuensi yang sering muncul adalah angka 7. Secara sekilas nilai rata-rata nya sekitar 6 sampai 7, sebab terdapat *tail* yang cukup panjang.
- (2) Masih ada *tail* (sebelah kiri) yang artinya masih ada nilai masyarakat yang menilai kecil (1, 2, 3, 4,).

d) Data Penilaian terkait Pelayanan di Terminal dan di Atas Kapal

Tabel 5.12: Tabel penilaian pelayanan di atas kapal

X1	X2	X3
7	6	6
8	8	7
7	8	8
8	8	8
5	5	5
6,85	6,92	6,75
Nilai Variabel X1		
6,90		

1. Data persepsi bernilai 6,85 (baik moderat)
 2. Data partisipasi bernilai 6,92 (baik moderat)
 3. Data akseptabilitas 6,75, baik moderat
 4. Data secara keseluruhan bernilai 6,90, baik moderat
- Penilaian secara umum baik, tapi tetap diperhatikan karena masih ada yang menilai jelek sekali. Hal ini merupakan indikasi pihak terkait untuk meningkatkan pelayanan.

Indeks kepuasan pengguna jasa transportasi laut di Indonesia Tahun 2019 mengenai pelayanan di Terminal dan Atas kapal secara keseluruhan menunjukkan 6,90 atau “baik moderat” atau “sesuai”. Hal ini sejalan dengan informasi dari para penumpang kapal yang menggunakan Kapal Pelni (KM Kelud), bahwa pelayanan di terminal dan di atas kapal saat ini sudah merasa aman, nyaman dan selamat.

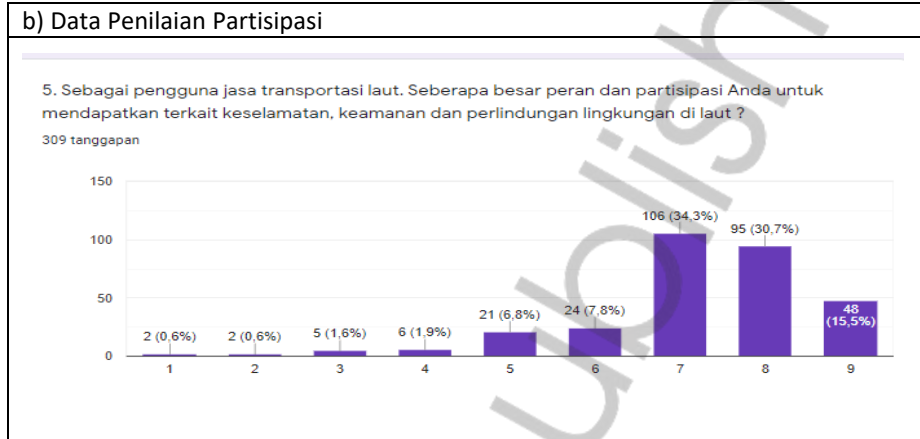
b. Terpenuhinya Keselamatan, Keamanan dan Perlindungan Lingkungan di laut

1) Data Penilaian terkait Keselamatan, Keamanan, dan Perlindungan Laut

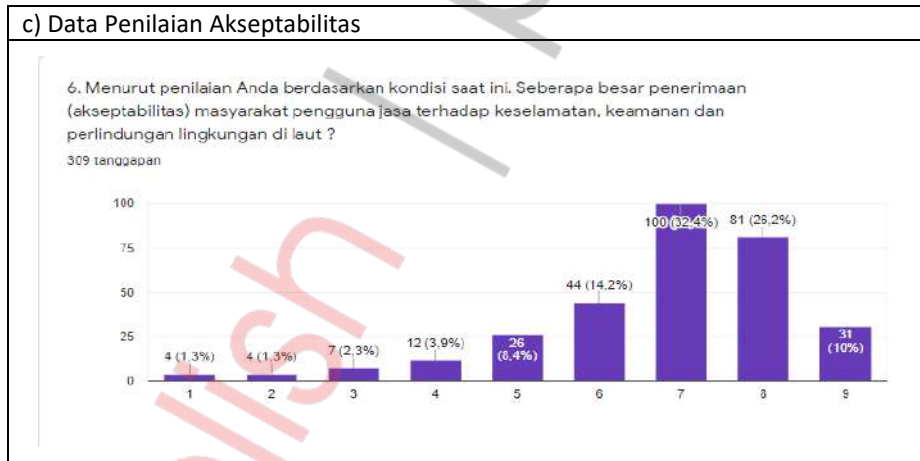
a) Data Penilaian Persepsi terkait Keselamatan, Keamanan dan Perlindungan Laut



Gambar 5.39: Diagram tingkat Persepsi



Gambar 5.40: Diagram tingkat Partisipasi



Gambar 5.41: Diagram tingkat Akseptabilitas

d) Data Penilaian terkait Keselamatan, Keamanan dan Perlindungan Laut

Tabel 5.12: Tabel Penilaian Keselamatan, Keamanan dan Perlindungan Laut

X4	X5	X6
6	7	4
8	8	8
7	7	7
8	7	8
9	9	8
5	5	5
7,06	7,21	6,80
Nilai Variabel X2		
7,02		

1. Data persepsi bernilai nilai 7,02 (baik sekali)
 2. Data partisipasi bernilai 7,02 (baik moderat)
 3. Data akseptabilitas 6,75, baik moderat
 4. Data secara keseluruhan bernilai 7,02, baik sekali

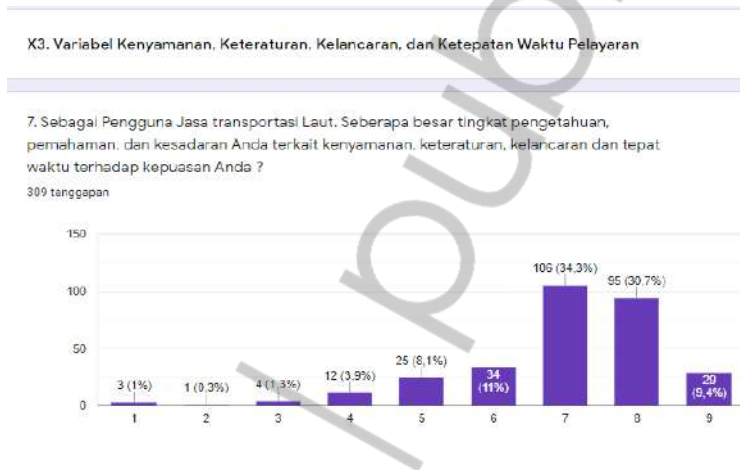
Penilaian secara umum baik sekali (>7), namun demikian masih tetap terdapat penilaian kecil atau jelek sekali sehingga hal ini menjadi indikasi untuk pihak agar meningkatkan pelayanan.

Indeks kepuasan pengguna jasa transportasi laut di Indonesia Tahun 2019 mengenai keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di laut secara keseluruhan menunjukkan skor 7,02 “baik moderat” atau “sesuai”. Hal ini sejalan dengan respon para penumpang kapal yang menggunakan Kapal Peln (KM Kelud), bahwa pelayanan di terminal dan di atas kapal saat ini sudah merasa aman, nyaman dan selamat. Menurut pengurus Asosiasi Logistik Forwading Indonesia (ALFI), proses pengiriman barang melalui laut merasa aman karena operator pelayaran telah memenuhi kewajibannya dalam mengimplementasikan IMO tentang SOLAS 74 baik dari sisi kelaikan kapal, perlengkapan penolong (*life saving appliances*), peralatan radio komunikasi dan keselamatan navigasi, serta mengikuti prosedur manajemen keselamatan dan keamanan kapal.

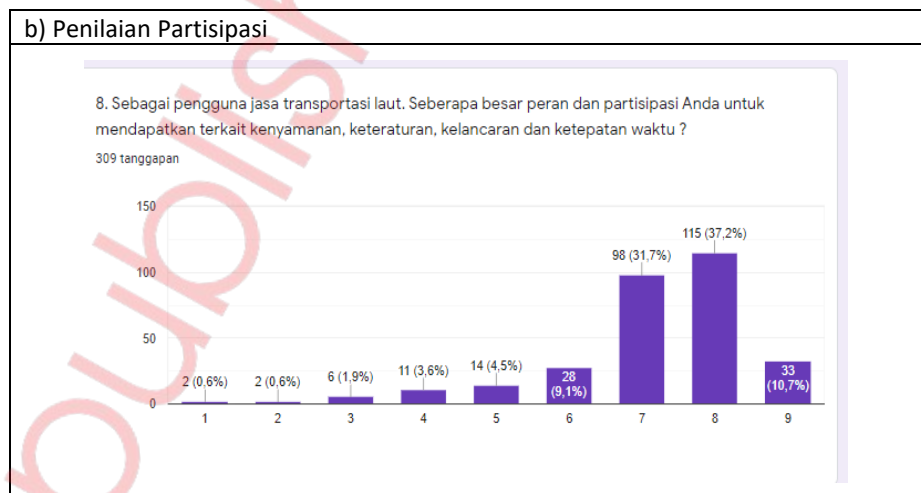
c. Terpenuhinya kenyamanan, keteraturan, kelancaran dan ketepatan waktu pelayaran

1) Data Penilaian terkait Kenyamanan, Keteraturan, dan Ketepatan waktu

a) Penilaian Persepsi



Gambar 5.42: Diagram tingkat Persepsi

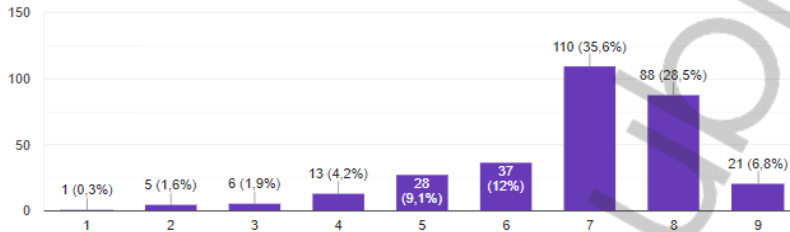


Gambar 5.43: Diagram tingkat Partisipasi

c) penilaian Akseptabilitas

9. Menurut penilaian Anda berdasarkan kondisi saat ini. Seberapa besar penerimaan (akseptabilitas) masyarakat pengguna jasa terhadap kenyamanan, keteraturan, kelancaran dan ketepatan waktu transportasi di laut ?

309 tanggapan



Gambar 5.44: Diagram tingkat Akseptabilitas

d) Penilaian secara Keseluruhan

Tabel 5.13: Penilaian secara Keseluruhan

X7	X8	X9
4	6	5
7	7	7
6	7	7
7	8	7
9	9	8
5	5	5
6,98	7,15	6,82
Nilai Variabel X3		
6,98		

1. Data persepsi bernilai 6,93 (baik moderat)
 2. Data partisipasi bernilai 7,14 (baik sekali)
 3. Data akseptabilitas 6,78, baik moderat
 4. Data secara keseluruhan bernilai 6,98, baik
- Penilaian secara umum baik (moderat), namun demikian masih tetap terdapat penilaian kecil, jelek sekali. Hal ini merupakan indikasi pihak terkait untuk meningkatkan pelayanan.

Indeks kepuasan pengguna jasa transportasi laut di Indonesia Tahun 2019 mengenai Kenyamanan, Keteraturan, dan Ketepatan waktu lingkungan di laut secara keseluruhan menunjukkan skor 6,98 “baik moderat” atau “sesuai”. Hal ini sejalan dengan respon para penumpang kapal yang menggunakan Kapal Peln (KM Kelud), bahwa pelayanan mengenai Kenyamanan, Keteraturan,

dan Ketepatan waktu lingkungan di laut saat ini sudah merasa nyaman, teratur dan tepat waktu. Menurut pengurus Asosiasi Logistik Forwarding Indonesia (ALFI), proses pengiriman barang melalui laut merasa nyaman, teratur dan tepat waktu karena operator pelayaran telah memenuhi kewajibannya dalam mengimplementasikan IMO tentang SOLAS 74 baik dari sisi kelaikan kapal, perlengkapan penolong (*life saving appliances*), peralatan radio komunikasi dan keselamatan navigasi, serta mengikuti prosedur manajemen keselamatan dan keamanan kapal.

d. Terpenuhinya efisiensi memuat/membawa barang secara massal dengan tarif terjangkau

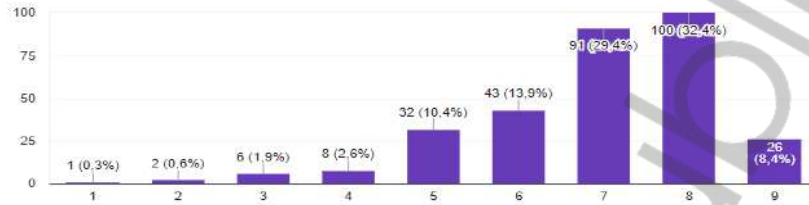


Gambar 5.45: Diagram tingkat Persepsi

b) Data Penilaian Partisipasi

11. Sebagai pengguna jasa transportasi laut, seberapa besar peran dan partisipasi Anda untuk mendapatkan terkait efisiensi, memuat/membawa barang secara massal dan keterjangkauan tarif ?

309 tanggapan

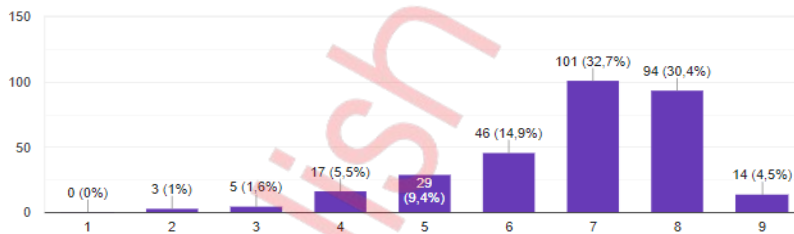


Gambar 5.46: Diagram tingkat Partisipasi

c) Data Penilaian Akseptabilitas

12. Menurut penilaian Anda berdasarkan kondisi saat ini, seberapa besar penerimaan (akseptabilitas) masyarakat pengguna jasa terhadap efisiensi, memuat/membawa barang secara massal dan keterjangkauan tarif ?

309 tanggapan



Gambar 5.47: Diagram tingkat Akseptabilitas

d) Data Penilaian secara Keseluruhan

Tabel 5.14: Data secara Keseluruhan

X10	X11	X12
6	6	6
7	7	9
8	8	8
8	8	8
8	8	8
5	5	5
6,87	6,94	6,78
Nilai Variabel X4		
6,86		

1. Data persepsi bernilai 6,85 (baik moderat)
2. Data partisipasi bernilai 6,91 (baik moderat)
3. Data akseptabilitas 6,77, baik moderat
4. Data secara keseluruhan bernilai 6,86, baik moderat

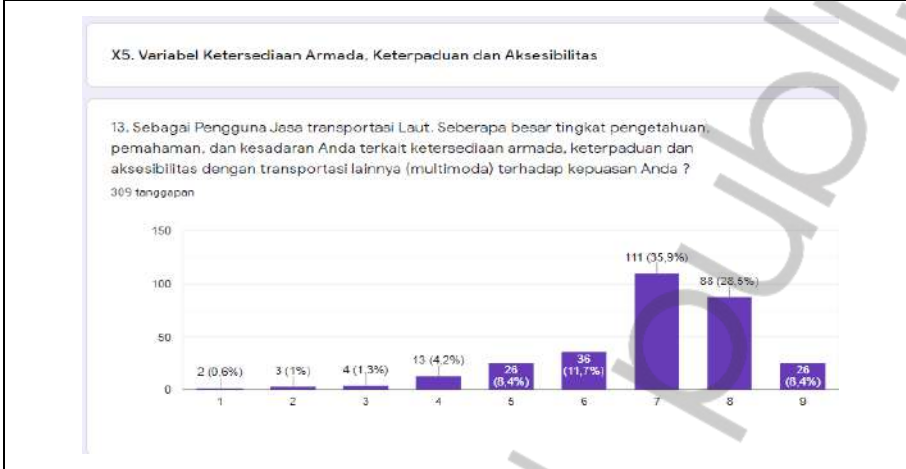
Penilaian secara umum baik moderat, namun demikian masih tetap terdapat penilaian kecil, jelek sekali. Hal ini merupakan indikasi pihak terkait untuk meningkatkan pelayanan

Indeks kepuasan pengguna jasa transportasi laut di Indonesia Tahun 2019 mengenai efisiensi untuk membawa barang secara massal dan keterjangkauan tarif secara keseluruhan menunjukkan skor 6,86 “baik moderat” atau “sesuai”. Hal ini sejalan dengan respon para penumpang kapal yang menggunakan Kapal Pelnis (KM Kelud). Sementara menurut pengurus Asosiasi Logistik Forwarding Indonesia (ALFI), proses operator pelayaran telah memenuhi kewajibannya dalam mengimplementasikan IMO tentang SOLAS 74 baik dari sisi kelaikan kapal, perlengkapan penolong (*life saving appliances*), peralatan radio komunikasi dan keselamatan navigasi, serta mengikuti prosedur manajemen keselamatan dan keamanan kapal.

e. Adanya ketersediaan armada terpadu dan akseptabilitas

1) Data Penilaian terkait Ketersediaan Armada, Keterpaduan, dan Aksesibilitas

a) Data Penilaian Persepsi



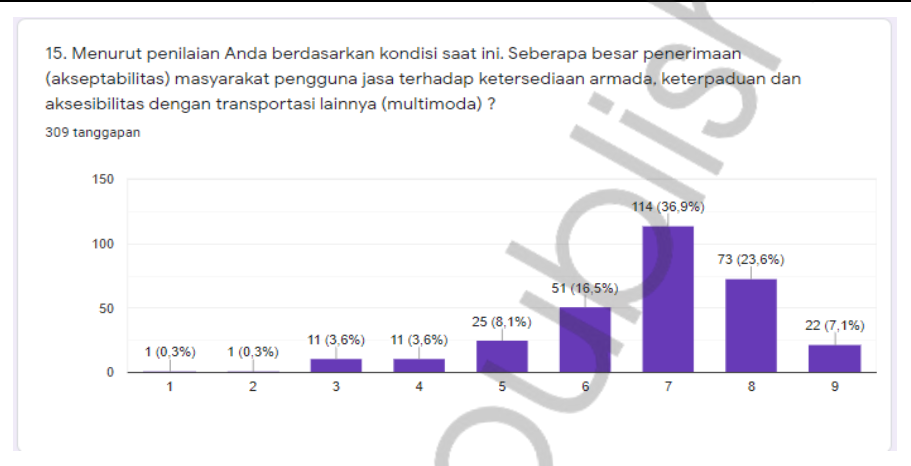
Gambar 5.48: Diagram tingkat Persepsi

b) Data Penilaian Partisipasi



Gambar 5.48: Diagram tingkat Partisipasi

c) Data Penilaian Akseptabilitas



Gambar 5.49: Diagram tingkat Akseptabilitas

d) Data Penilaian secara Keseluruhan

Tabel 5.15: Penilaian secara Keseluruhan

X13	X14	X15
5	6	4
7	7	8
8	8	7
7	8	8
8	9	8
5	5	4
6,90	6,93	6,77
Nilai Variabel X5		
6,86		

1. Data persepsi bernilai 6,87 (baik moderat)
2. Data partisipasi bernilai 6,90 (baik moderat)
3. Data akseptabilitas 6,75, baik moderat
4. Data secara keseluruhan bernilai 6,86, baik sekali

Penilaian secara umum baik moderat, namun demikian masih tetap terdapat penilaian kecil, jelek sekali. Hal ini merupakan indikasi pihak terkait untuk meningkatkan pelayanan.

3. Hasil Penerapan IMO Konvensi bagi *stakeholder* (Regulator & Operator)

a. Peningkatan sistem manajemen transportasi laut sebagai antisipasi Indonesia menghadapi IMSAS

1) Kesiapan Indonesia Menghadapi Mandatory IMSAS Tahun 2022

Pentingnya peningkatan kesiapan Indonesia dalam menghadapi mandatory IMSAS Tahun 2022 didukung oleh para *stakeholder*. Dalam hal ini mereka sepakat agar Indonesia mempersiapkan secara komprehensif segala sesuatu yang berkaitan dengan pemberlakuan IMSAS Tahun 2022 baik terkait dengan kesiapan SDM, fasilitas dan sistem mutu yang akan digunakan sebagai tolak ukur penerapan IMO Konvensi di Indonesia.

Penilaian *stakeholder* dan masyarakat pada komponen evaluasi produk tentang studi kesiapan Indonesia menghadapi mandatory IMSAS Tahun 2022 diidentifikasi melalui pertanyaan “Pada Tahun 2022 IMO akan memperlakukan secara wajib tentang penerapan IMO Konvensi (III-Code), menurut Anda seberapa besar kesiapan Indonesia menghadapi IMSAS”. Hasil penilaian umum atas IMSAS dapat disajikan sebagai berikut.



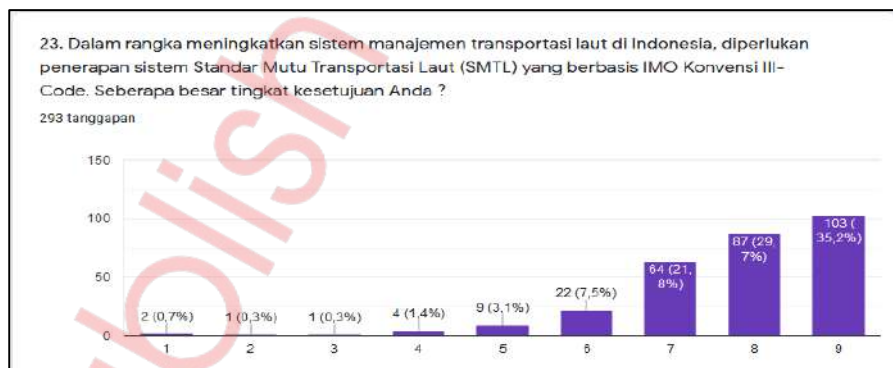
Gambar 5.50: Diagram tingkat Persepsi

Analisis hasil atas kesiapan IMSAS adalah sebagai berikut.

- a) Hasil rata-rata penilaian menunjukkan skor 6,57 atau moderat baik.
 - b) Secara keseluruhan, penilaian moderat ini menampilkan kesiapan IMSAS yang tidak terlalu *perfect*.
- 2) Peningkatan Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL)

Para *stakeholder* sangat mendukung agar Indonesia mempersiapkan secara komprehensif segala sesuatu yang berkaitan dengan pemberlakuan IMSAS Tahun 2022 seperti kesiapan SDM, fasilitas dan sistem mutu sebagai tolak ukur penerapan IMO Konvensi di Indonesia.

Penilaian *stakeholder* dan masyarakat juga diidentifikasi melalui pertanyaan “Meningkatkan sistem manajemen transportasi laut di Indonesia diperlukan penerapan sistem manajemen transportasi laut (SMTL) yang berbasis IMO Konvensi (III-Code). Seberapa besar tingkat persetujuan Anda?” Informasi yang berhasil dihimpun adalah sebagai berikut.



Gambar 5.51: Diagram tingkat Akseptabilitas

Analisis atas hasil SMTL:

- a) Pola grafiknya bukan kurva distribusi normal, namun sudah menunjukkan “pola eksponensial” yang artinya, keinginan untuk melakukan sudah sangat darurat.

- b) Nilai yang sering keluar (modus) adalah nilai 9 atau nilai tertinggi. Sebesar 35,2% yang mengindikasikan penilaian yang luar biasa.
- c) Nilai rata-rata nya adalah 7,74 kategori sangat bagus sekali.
- d) Pola eksponensial menunjukkan keinginan yang kuat segera dilaksanakannya SMTL.

Menurut Ditkapel terkait kesiapan Ditjen Hubla U.P. Direktorat KAPEL dalam mengantisipasi untuk menghadapi Mandatory IMO Member State Audit Scheme (IMSAS) ialah dengan diputuskannya pengadaaan rapat pada tanggal 18 September 2019 terkait persiapan IMSAS dengan hasil sebagai berikut.

- (a)Membuat Tim Pelaksana (*task force/pokja*) dengan SK Dirkapel
- (b)Membuat ISO (Sistem Manajemen Operasional Perkantoran dan Pelayaran)
- (c)Mereview hasil VIMSAS tahun 2014
- (d)Inventarisasi Konvensi/aturan IMO dan penerapannya di Indonesia
- (e)Pembuatan ruang dan infrastruktur kendali dokumen
- (f)Penyiapan anggaran untuk seluruh kegiatan

Terkait kesiapan Indonesia menghadapi Mandatory IMO Member State Audit Scheme (IMSAS), BKI telah memiliki perjanjian kerja sama dengan pemerintah sesuai dengan RO Code. Ini merupakan salah satu item audit di mana BKI juga telah diadit setiap 6 bulanan oleh pemerintah. BKI juga telah memberikan akses terbatas kepada pemerintah untuk dapat melihat sistem database BKI (*Quality Management System*) dan pekerjaan yang dilakukan sesuai kewenangannya.

b. Menurunkan tingkat kecelakaan kapal di laut

Data dari Mahkamah Pelayaran pada tiga tahun terakhir terkait jumlah kecelakaan di perairan Indonesia dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5. 16: Jumlah Kecelakaan Kapal Berbendera Indonesia di Perairan Indonesia pada Tahun 2015 s.d. 2018

No	Uraian Description Jenis Kecelakaan	Satuan Unit	2015	2016	2017	2018
1	<i>Tenggelam/Sunk</i>	<i>Kejadian/Accident</i>	9	15	6	11
2	<i>Tubrukan/Collision</i>	<i>Kejadian/Accident</i>	3	6	5	7
3	<i>Kandas/Grounded</i>	<i>Kejadian/Accident</i>	2	10	9	9
4	<i>Terbakar/Fired</i>	<i>Kejadian/Accident</i>	3	2	8	6
5	<i>Lainnya/Others</i>	<i>Kejadian/Accident</i>	2	0	0	0
	Jumlah number of Accident	<i>Kejadian/Accident</i>	19	33	28	33

(Sumber: Mahkamah Pelayaran)

Faktor penyebab kecelakaan kapal berbendera Indonesia di Perairan Indonesia dapat dilihat pada tabel 5.17 berikut.

Tabel 5.17: Jumlah Kecelakaan Kapal Berbendera Indonesia di Perairan Indonesia pada Tahun 2015 s.d. 2018

No	Uraian Description Faktor Kecelakaan	Satuan Unit	2015	2016	2017	2018
1	Faktor Manusia/ <i>Human Error Factor</i>	<i>Kejadian/Accident</i>	7	23	12	11
2	Faktor Alam/ <i>Force Majeur Factor</i>	<i>Kejadian/Accident</i>	11	4	4	9
3	Faktor Lainnya/ <i>Others Factor</i>	<i>Kejadian/Accident</i>	1	6	12	13
	Jumlah number of Accident	<i>Kejadian/Accident</i>	19	33	28	35

(Sumber: Mahkamah Pelayaran)

Ketua Mahkamah Pelayaran juga menjelaskan, bahwa sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal oleh Kantor Mahkamah Pelayaran dengan keluaran (output) Putusan Mahkamah Pelayaran adalah kapal berbendera Indonesia dengan faktor penyebab utamanya dapat dilihat pada tabel 5.18 berikut.

Tabel 5.18: Faktor Penyebab Kecelakaan Kapal Berbendera Indonesia di Perairan Indonesia pada Tahun 2015 s.d. 2018

No	Uraian Description Faktor Kecelakaan	Satuan Unit	2015	2016	2017	2018
1	Faktor Manusia/ <i>Human Error Factor</i>	Kejadian/ <i>Accident</i>	7	23	12	11
2	Faktor Alam/ <i>Force Majeur Factor</i>	Kejadian/ <i>Accident</i>	11	4	4	9
3	Faktor Lainnya/ <i>Others Factor</i>	Kejadian/ <i>Accident</i>	1	6	12	13
	Jumlah number of Accident	Kejadian/ <i>Accident</i>	19	33	28	35

(Sumber: Mahkamah Pelayaran)

Menurut INSA, per tahun 2015 lalu jumlah armada kapal di Indonesia telah mencapai 9.057 unit melonjak dari jumlah 6.041 unit pada tahun 2015. Angka ini terdiri dari armada angkutan laut pelayaran dan angkutan laut khusus. Secara total kapasitas angkut pada tahun 2015 sebesar 5,67 juta GT melonjak pada tahun 2018 sebesar 38,7 juta GT. INSA merupakan singkatan dari Indonesia National Shipowner Association, sebuah organisasi sebagai wadah para pengusaha pelayaran yang didirikan pada tahun 1967. INSA merupakan satu-satunya badan atau organisasi perusahaan pelayaran yang diakui oleh pemerintah Indonesia.

a. Mahkamah Pelayaran menyatakan bahwa untuk menurunkan tingkat kecelakaan kapal di laut, hal-hal yang harus menjadi perhatian adalah sebagai berikut.

1) Faktor manusia

- a) Segi kompetensi awak kapal lebih ditingkatkan di bidang pendidikan maupun pelatihan;
- b) Segi pengalaman berlayar dalam tahapan jabatan di kapal maupun pengalaman pelayaran yang harus sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- c) Jiwa pelaut yang baik dalam pelaksanaan pelayaran yang sesuai dengan kode etik pelaut dan kebiasaan pelaut yang baik (*good seamanship*).

2) Faktor peraturan keselamatan kapal

- (1) Petugas/pejabat syahbandar lebih meningkatkan penegakan peraturan-peraturan keselamatan kapal serta pengawasan dan pengendalian terhadap keselamatan kapal.

Hasil wawancara yang didukung dengan data sekunder menunjukkan, bahwa tingkat kecelakaan kapal berbendera Indonesia di perairan Indonesia jika dibandingkan dari jumlah kecelakaan tahun 2015 sebanyak 19 Unit apabila dibandingkan dengan jumlah armada 2015 adalah 6.041 unit maka tingkat kecelakaan kapal di Indonesia pada tahun 2015 adalah sebagai berikut:

© Kapal-Kecelakaan 6.022

$$\frac{6.022}{6.041} \times 100 \% = 0.9968 \%$$

© Kapal 6.041

Data dari pengurus INSA pada tahun 2018 menunjukkan, bahwa jumlah armada nasional yakni sebanyak 9.053 Unit dengan data kecelakaan Mahkamah Pelayaran tahun 2018

sebanyak 35 Unit sehingga tingkat kecelakaan kapal di Indonesia pada tahun 2018 adalah sebagai berikut:

$$\frac{\text{© Kapal-Kecelakaan 9018}}{\text{© Kapal 9.053}} = \text{-----} \times 100 \% = 0.9961 \%$$

Data di atas menunjukkan bahwa jumlah armada pada tahun 2015 sebanyak 6.041 Unit dan pada tahun 2018 bertambah menjadi 9.053 Unit. Selisih penambahan armada yakni sebanyak 3.012 Unit dengan tingkat kecelakaan tahun 2015 sebanyak 19 kapal atau sebesar 0.9968 %. Kemudian pada tahun 2018 jumlah kecelakaan sebanyak 35 kapal atau sebesar 0.9961 %. Artinya, selisih kecelakaan kapal dari tahun 2015 sebanyak 19 dan pada tahun 2018 sebanyak 35 yang mana terdapat penurunan tingkat kecelakaan kapal sebanyak 16 Kapal atau sebesar 0.0007 %.

c. Adanya Hasil Pengukuran Indeks IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia Tahun 2019

Evaluasi CIPP menghasilkan pengukuran indeks penerapan IMO Konvensi (III Code) di Indonesia tahun 2019 yang didasarkan pada persepsi, partisipasi dan aksesibilitas stakeholder. Hasil penilaian secara keseluruhan dinyatakan, dalam bentuk tabulasi data sebagai berikut.

abel 5.19: Data Penilaian Responden

Data Penilaian PPA																								
X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X19	X20	X21	X22	X23	X24	X25
5	6	4	6	6	6	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
4	5	3	4	3	4	4	6	4	5	7	5	5	5	5	4	5	4	4	6	4	5	7	4	7
8	8	8	8	8	8	8	8	8	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	8	6	9	7	9
8	8	6	8	7	6	8	7	7	8	8	8	8	7	8	8	8	8	8	8	8	7	7	8	8
5	7	7	5	3	3	5	3	3	5	7	3	5	3	3	5	7	5	5	3	3	5	7	5	3
6,89	7,37	6,27	6,63	7,04	6,40	6,69	6,99	6,51	7,06	7,32	6,48	7,02	7,19	6,64	6,88	7,13	6,71	6,93	7,10	6,41	6,54	7,75	6,63	6,99
SOLAS 74					ILL 66			TMS 69			MARPOL 73/78			STCW 78/95			COLREG 72		MARPOLPORT					
6,83					6,71			6,74			6,91			6,94			6,91		6,79					
6,83																								

- 1) Evaluasi Produk pada Komponen Pengukuran Penerapan IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia tahun 2019 dengan variabel yang dievaluasi terdiri dari: (1) SOLAS 74 (2) Load Line 66 Protokol 88 (3) TMS 69 (4) MARPOL 73/78 (5) STCW 78/95/2010 (6) Colreg 72 (7) MARPOL Port 97. Dapat disajikan pada Tabel 5.16 sesuai dengan objek penilaian skor PPA, Skor Variabel, Skor Indeks dan Keterangan Skala of 9 (sembilan) sebagai berikut:

Tabel 5.20: Data Penilaian Indeks Penerapan IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia Tahun 2019

No.	Objek Penilaian	Skor PPA	Skor Variabel	Skor Indeks	Keterangan Skala of (9)
1	Nilai persepsi atas penerapan SOLAS 74	6,89	6,83	6,83	Baik Moderat
2	Nilai Partisipasi atas penerapan SOLAS 74	7,37			
3	Nilai Akseptabilitas atas penerapan SOLAS 74	6,27			
4	Nilai persepsi atas penerapan ILL 66 Protokol 88	6,63	6,71		Baik Moderat
5	Nilai Partisipasi atas penerapan ILL 66 Protokol 88	7,04			
6	Nilai Akseptabilitas atas penerapan ILL 66 Protokol 88	6,40			
7	Nilai persepsi atas penerapan TMS 69	6,69	6,74		Baik Moderat
8	Nilai Partisipasi atas penerapan TMS 69	6,99			
9	Nilai Akseptabilitas atas penerapan TMS 69	6,51			
10	Nilai persepsi atas penerapan MARPOL 73/78	7,06	6,91		Baik Moderat
11	Nilai Partisipasi atas penerapan MARPOL 73/78	7,32			
12	Nilai Akseptabilitas atas penerapan MARPOL 73/78	6,43			

No.	Objek Penilaian	Skor PPA	Skor Variabel	Skor Indeks	Keterangan Skala of (9)
13	Nilai persepsi atas penerapan STCW 78/95/2010	7,02	6,94		Baik Moderat
14	Nilai Partisipasi atas penerapan STCW 78/95/2010	7,19			
15	Nilai Akseptabilitas atas penerapan STCW 78/95/2010	6,64			
16	Nilai persepsi atas penerapan COLREG 72	6,88	6,91		Baik Moderat
17	Nilai Partisipasi atas penerapan COLREG 72	7,13			
18	Nilai Akseptabilitas atas penerapan COLREG 72	6,71			
19	Nilai persepsi atas penerapan MARPOL PORT 97	6,93	6,79		Baik Moderat
20	Nilai Partisipasi atas penerapan MARPOL PORT 97	7,10			
21	Nilai Akseptabilitas atas penerapan MARPOL PORT 97	6,40			

Berdasarkan data pengukuran grafik di atas, maka secara keseluruhan dapat kita simpulkan sebagai berikut.

- a) Variabel SOLAS 74 = 6,83; ILL 66 = 6,71; TMS 69 = 6,74; MARPOL 73/78 = 6,91; STCW 78/95/2010 = 6,94; COLREG 72 = 6,91; MARPOL PORT 97; 6,79
- b) Nilai tertinggi 6,94 (STCW 78/95/2010) dan terendah 6,71 (ILL 66) dengan tingkat perbedaan yang kecil. Artinya, semua komponen di dalam indeks IMO Konvensi mempunyai korelasi atau tingkat kepentingan yang berdekatan.
- c) Secara keseluruhan hasil pengukuran indeks penerapan IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia Tahun 2019 menunjukkan “Baik Moderat” atau kategori “Baik”.

d. Menghasilkan pengukuran indeks kepuasan pengguna jasa transportasi laut di Indonesia

Evaluasi CIPP menghasilkan pengukuran indeks kepuasan pengguna jasa transportasi laut di Indonesia yang didasarkan pada persepsi, partisipasi dan aksesibilitas dari para *stakeholder*. Data penilaian terkait hal ini secara keseluruhan dinyatakan dalam bentuk tabulasi data sebagai berikut.

Tabel 5.21: Data Penilaian Indeks kepuasan pengguna jasa transportasi laut di Indonesia Tahun 2019

X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15
7	6	6	6	7	4	4	6	5	6	6	6	5	6	4
8	8	7	8	8	8	7	7	7	7	7	9	7	7	8
7	8	8	7	7	7	6	7	7	8	8	8	8	8	7
7	7	7	8	7	8	7	8	7	8	8	8	7	8	8
8	8	8	9	9	8	9	9	8	8	8	8	8	9	8
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4
6,93	6,96	6,82	7,06	7,21	6,80	6,98	7,15	6,82	6,87	6,94	6,78	6,90	6,93	6,77
Nilai Variabel X1		Nilai Variabel X2			Nilai Variabel X3			Nilai Variabel X4			Nilai Variabel X5			
6,90		7,02			6,98			6,86			6,86			
6,92														

No.	Objek Penilaian	Skor PPA	Skor Variabel	Skor Indeks	Keterangan Skala of (9)
1	Nilai persepsi atas Pelayanan di Terminal Pelabuhan dan Di atas Kapal	6,93	6,90	6,92	Baik Moderat
2	Nilai Partisipasi atas Pelayanan di Terminal Pelabuhan dan Di atas Kapal	6,96			
3	Nilai Akseptabilitas atas Pelayanan di Terminal Pelabuhan dan Di atas Kapal	6,82			
4	Nilai persepsi atas Keselamatan, Keamanan, dan Perlindungan Lingkungan di Laut	7,06	7,02	6,92	Baik Moderat
5	Nilai Partisipasi atas Keselamatan, Keamanan, dan Perlindungan Lingkungan di Laut	7,21			
6	Nilai Akseptabilitas atas Keselamatan, Keamanan, dan Perlindungan Lingkungan di Laut	6,80			
7	Nilai persepsi atas Kenyamanan, Keteraturan, Kelancaran, dan Ketepatan Waktu Pelayaran	6,98	6,98		Baik moderat
8	Nilai Partisipasi atas Kenyamanan, Keteraturan, Kelancaran, dan Ketepatan	7,15			

	Waktu Pelayaran				
9	Nilai Akseptabilitas atas Kenyamanan, Keteraturan, Kelancaran, dan Ketepatan Waktu Pelayaran	6,82			
10	Nilai persepsi atas Efisiensi, Memuat/Membawa Barang secara Massal dan Keterjangkauan Tarif	6,87	6,86		Baik Moderat
11	Nilai Partisipasi atas Efisiensi, Memuat/Membawa Barang secara Massal dan Keterjangkauan Tarif	6,94			
12	Nilai Akseptabilitas atas Efisiensi, Memuat/Membawa Barang secara Massal dan Keterjangkauan Tarif	6,78			
13	Nilai persepsi atas Ketersediaan Armada, Keterpaduan dan Aksesibilitas	6,90	6,86		Baik Moderat
14	Nilai Partisipasi atas Ketersediaan Armada, Keterpaduan dan Aksesibilitas	6,93			
15	Nilai Akseptabilitas atas	6,77			

Dari data tabel, maka dapat diketahui sebagai berikut.

- 1) Hasil IKPJTL secara keseluruhan adalah 6,92 atau “Baik Moderat”
- 2) Hasil terbaik adalah 7,02 (Baik) yakni terkait dengan “Keselamatan, Keamanan, dan Perlindungan Lingkungan di Laut”
- 3) Hasil terburuk adalah 6,86 (baik moderat) yakni pada “Ketersediaan Armada, Keterpaduan dan Aksesibilitas”

Hasil Riset Publik dengan metodologi WM ini tidak sebatas pada survei publik biasa, tetapi juga dirancang sebagai sosialisasi dan edukasi masyarakat atas ukuran IKPJTL yang mana seharusnya sudah diketahui dan ditaati dengan baik oleh para *stakeholder*.

Data penilaian terkait hal ini secara keseluruhan menunjukkan sebaran atau distribusi nilai (pada skala likert 9), atau diartikan sebagai normalitas data majemuk yang diyakini memang demikian adanya. Hal ini juga didukung dengan rancangan survei untuk menjaga data personal dari beberapa isu negatif. Dengan begitu diharapkan penilaian menjadi *fair* dan jujur. Data tail (ekor)

sebagian kecil bernilai jelek adalah realitas yang harus disadari pihak terkait.

IKPJTL sebagaimana riset publik dengan fokus produk “indeks” perlu dilakukan secara reguler dan berkelanjutan. Suatu progress perbaikan yang tidak instan, dan memerlukan partisipasi semua *stakeholder*. Riset publik dengan PPA seharusnya diawasi dan dikontrol dengan alat ukur dan juga target tertentu sebagai salah satu alternatif. Usulan beberapa *stakeholder* yang sengaja ditampilkan sebagaimana aslinya (tanpa di edit) merupakan salah satu prosedur dalam WM.

Pada akhirnya, semua penyelesaian masalah publik memerlukan partisipasi publik (masyarakat). Pemerintah sendiri tidak akan mampu menjalankan semua tuntutan perubahan sikap dan perilaku masyarakat. Riset Publik dengan WM yang mengadopsi elemen PPA sebagai instrumen penilaian, disarankan menjadi alternatif alat ukurnya.

- 1) Analisis Kurva Sebaran atas Penilaian para *Stakeholder* yang Berpartisipasi
 - a) Data Grafik Umum Berpola Kurva Distribusi Normal



Gambar 5.52: Diagram Analisis Kurva Sebaran atas Penilaian *Stakeholder*

Beberapa hal yang perlu diperhatikan terhadap data persebaran distribusi penilaian para *stakeholder*:

- (1) Secara umum data atas Riset Publik, dengan responden yang banyak secara kuantitas, majemuk, tersebar merata dan tidak dalam tekanan siapa pun, sehingga persebaran penilaiannya akan cenderung berbentuk dan mengikuti pola kurva distribusi normal.
- (2) Nilai rata-rata, nilai tengah, dan nilai yang sering muncul dengan mudah dibaca dalam grafik.
- (3) Dalam data partisipasi terkait “kenyamanan, keteraturan, kenyamanan, dan ketepatan waktu” memiliki skor tinggi (7,15) berpola kurva normal juga dengan tendensi ke kanan (ke arah positif). Hal ini menunjukkan persebaran penilaian sudah terjadi dengan baik.
- (4) Dalam kurva normal, selalu ditemukan responden *tail* (ekor) yang menilai jelek. Dalam grafik terbaca (0,6% + 0,6% + 1,9%+3,6%) atau sekitar 6,6% yang menilai jelek. Artinya, secara realitas di lapangan, tidak semua orang mau dan mampu menilai dengan baik, sekalipun pada umumnya 93,7% menilai baik. Ini bukan pengecualian, sebab realitas di lapangan memang begitu adanya. Penilai ekor ini harus dipandang sebagai bentuk kewaspadaan (pihak terkait) untuk tetap memperhatikan peningkatan kualitas objek yang kita nilai. Di beberapa hal, manajemen dibutuhkan untuk memotivasi kita semua dalam hal *Continuous improvement*.

E. Rangkuman Hasil Evaluasi CIPP

Berdasarkan tahapan evaluasi konteks, input, proses dan produk, serta kriteria evaluasi, data dan fakta lainnya, berikut capaian penerapan IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia Tahun 2019.

**Tabel 5.22 Rangkuman Kesesuaian Evaluasi CIPP Penerapan IMO
Konvensi (III Code)**

Aspek yang dievaluasi	Kriteria evaluasi	Data Faktual Hasil Evaluasi	Kesesuaian	Temuan
Evaluasi Context: Latar kebutuhan penerapan IMO Konvensi (III Code)				
(1)Kebutuhan keselamatan Keamanan, dan Perlindungan di Laut.	<ul style="list-style-type: none"> - Adanya komitmen penentu kebijakan terhadap keselamatan, Keamanan, dan Perlindungan di Laut. - Adanya standar mutu keselamatan keamanan dan perlindungan lingkungan. - Tersedianya SDM dan Lembaga Pendidikan sesuai standar IMO Konvensi 	<ul style="list-style-type: none"> - Meratifikasi IMO Konvensi melalui dan menetapkan Undang-undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. - Memenuhi standar mutu keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan sesuai Solas 74 Chpt. IX tentang ISM-Code dan Chpt. XI-2 tentang ISPS-Code. - Adanya lembaga pendidikannya yang sudah memenuhi standar IMO (Approval) dan awak kapal memiliki sertifikat COC dan COP sesuai STCW 78/95 Amandemen 2010 Manila. 	<p>Sangat Sesuai</p> <p>Sangat Sesuai</p> <p>Sangat Sesuai</p>	

Aspek yang dievaluasi	Kriteria evaluasi	Data Faktual Hasil Evaluasi	Kesesuaian	Temuan
(2)Kebutuhan peningkatan sistem manajemen transportasi laut	- Adanya komitmen <i>stakeholder</i> untuk peningkatan sistem manajemen transportasi laut dalam rangka antisipasi kesiapan Indonesia menghadapi IMSAS yang ditetapkan dalam SMTL based on III-Code dan ISO 9001: 2015	- Sesuai hasil wawancara dan pendapat responden secara online yang berpendapat perlunya SMTL	Sangat Sesuai	Perlu ketetapan
(3)Kebutuhan untuk memberikan jaminan keselamatan & keamanan pengguna jasa	- Adanya jaminan keselamatan dan keamanan pengguna jasa. - Terpenuhinya kelaiklautan kapal dan kenavigasian	- Menerbitkan buku petunjuk safe management manual dan dipedomani oleh seluruh awak kapal - Sertifikasi kelaiklautan kapal dan kelengkapan sarana bantuan navigasi (SBNP)	Sesuai Sesuai	Perlu direvisi
Evaluasi Input: Latar kebutuhan penerapan IMO Konvensi (III Code)				
(1)Menyiapkan Peraturan & Perundang-undangan	- Adanya Peraturan dan perundang-undangan yang mengatur tentang penerapan IMO Konvensi	- UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran - Peraturan-peraturan Menteri dan SK Dirjen Perhubungan Laut	Sangat sesuai	
(2) Menyiapkan	- Tersedianya bahan (plat) dan galangan	- Adanya pabrik baja (marine	Sangat Sesuai	

Aspek yang dievaluasi	Kriteria evaluasi	Data Faktual Hasil Evaluasi	Kesesuaian	Temuan
Armada Nasional sesuai Standar Kelas	kapal yang memenuhi standar kelas	plat), contoh: PT. Krakatau Steel - Adanya galangan kapal: Dok Koja Bahari, dll.		
(3) Tersedianya SDM Pemeriksaan & Pengujian Kelaikan Kapal	- Tersedianya Marine Inspector dan Surveyor Class (BKI) yang memiliki kompetensi klasifikasi (IACS)	- Adanya Marine Inspector Dirjen Hubla - Adanya Surveyor Class BKI	Sesuai	
Evaluasi Process: Implementasi Penerapan IMO Konvensi (III Code)				
(1) Penerapan IMO Konvensi (III-Code)	1) Indeks penerapan Solas 74 sesuai Keppres No. 65 Tahun 1980 2) Indeks penerapan ILL66 sesuai Keppres No. 47 Tahun 1976 3) Indeks penerapan TMS 69 sesuai Keppres No. 05 Tahun 1989 4) Indeks penerapan MARPOL 73/78 sesuai Keppres No. 46 Tahun 1986 5) Indeks penerapan STCW 78/95/2010 sesuai Keppres No. 60 Tahun 1986 6) Indeks penerapan Colreg 72 sesuai Keppres No. 50 Tahun 1979 7) Indeks penerapan Protokol 97 tentang	- Total skor evaluasi 6,83 - Total skor evaluasi 6,71 - Total skor evaluasi 6,74 - Total skor evaluasi 6,91 - Total skor evaluasi 6,94 - Total skor evaluasi 6,91 - Total skor evaluasi 6,79	Sesuai Sesuai Sesuai Sesuai Sesuai Sesuai	

Aspek yang dievaluasi	Kriteria evaluasi	Data Faktual Hasil Evaluasi	Kesesuaian	Temuan
	MARPOL Port sesuai Keppres No. 46 Tahun 1986			
Evaluasi Product: Hasil dan Dampak Hasil Penerapan IMO Konvensi (III Code)				
(1) Hasil Penerapan IMO Konvensi bagi Pengguna Jasa Transportasi Laut	1) Terpenuhinya pelayanan di terminal pelabuhan dan di atas kapal	- Total Skor Indeks pelayanan di Terminal, Pelabuhan dan Atas Kapal 6,90	Sesuai	
	2) Terpenuhinya keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di laut	- Total skor Indeks keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di laut sebesar 7,02	Sangat sesuai	
	3) Terpenuhinya kenyamanan, keteraturan, kelancaran dan ketepatan waktu pelayaran	- Total skor Indeks kenyamanan, keteraturan, kelancaran dan ketepatan waktu pelayaran sebesar 6,98	Sesuai	
	4) Terpenuhinya efisiensi, memuat/membawa barang secara masal dengan tarif terjangkau	- Total skor Indeks efisiensi, memuat/membawa barang secara masal dengan tarif terjangkau sebesar 6,86	Sesuai	
	5) Adanya ketersediaan armada, keterpaduan dan akseptabilitas	- Total skor Indeks ketersediaan armada, keterpaduan	Sesuai	

Aspek yang dievaluasi	Kriteria evaluasi	Data Faktual Hasil Evaluasi	Kesesuaian	Temuan
		dan akseptabilitas sebesar 6,86		
Dampak Hasil Penerapan IMO Konvensi bagi <i>Stakeholder</i> (Regulator & Operator)	1) Peningkatan Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL) dalam rangka Kesiapan Indonesia Menghadapi Mandatory IMSAS Tahun 2022	- Kesiapan Indonesia menghadapi IMSAS Tahun 2022	Sesuai	Perlu SK Menteri
	2) Menurunkan tingkat kecelakaan kapal	- Ditetapkan sistem manajemen transportasi laut (SMTL)	Sesuai	
	3) Adanya Hasil pengukuran Indeks Penerapan IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia Tahun 2019	- Terjadi selisih penurunan risiko kecelakaan kapal sebesar 0.0007%	Sesuai	
	4) Adanya Hasil pengukuran Indeks kepuasan pengguna jasa transportasi laut di Indonesia Tahun 2019	- Adanya Indeks kepuasan pengguna jasa transportasi Laut di Indonesia Tahun 2019 dengan skor indeks 6,83 kategori "baik moderat" - Tingkat kepuasan pengguna jasa transportasi laut di Indonesia Tahun 2019 dengan skor	Sesuai	

Aspek yang dievaluasi	Kriteria evaluasi	Data Faktual Hasil Evaluasi	Kesesuaian	Temuan
		indeks 6,92 kategori "baik moderat"		

Hasil evaluasi di atas dipertimbangkan untuk mengetahui tingkat dan kategori penerapan IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia pada Tahun 2019. Hal ini didasarkan pada nilai evaluasi sesuai dengan skor dari hasil evaluasi masing-masing komponen dan dibobot berdasarkan target yang dicapai tingkat kesulitan dan urgensi dari komponen evaluasi hasil penilaian dan kesesuaian sebagaimana tabel 5.23 berikut.

Tabel 5.23 Penilaian dan Kesesuaian hasil evaluasi CIPP Penerapan IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia Tahun 2019

Butir Penilaian	Komponen, Aspek dan Kriteria Evaluasi	Bobot	Skor	Nilai Evaluasi	Bobot x nilai	Kesesuaian
	Penilaian					
Evaluasi Konteks (Context)						
A	Latar kebutuhan penerapan IMO Konvensi (III-Code)					
I	Kebutuhan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di laut					
1	Adanya komitmen penentu kebijakan terhadap keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4	4	16	Sangat sesuai
2	Adanya standar mutu keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan (ISM-Code & ISPS-Code)	4	4	4	16	Sangat sesuai

Butir Penilaian	Komponen, Aspek dan Kriteria Evaluasi	Bobot	Skor	Nilai Evaluasi	Bobot x nilai	Kesesuaian
	Penilaian					
3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai Tersedianya SDM dan Lembaga Pendidikan sesuai standar IMO Konvensi	4	4 3 2 1	4	16	Sangat sesuai
II	Kebutuhan Peningkatan Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL)					
4	Adanya komitmen <i>stakeholder</i> untuk meningkatkan SMTL <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1	4	16	Sangat sesuai
III	Kebutuhan Untuk Memberikan Jaminan Keselamatan dan Keamanan Pengguna Jasa Transportasi Laut					
5	Adanya jaminan keselamatan dan keamanan pengguna jasa <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1	4	16	Sangat sesuai
6	Terpenuhinya kelaiklautan kapal dan kenavigasian pelayaran <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1	4	16	Sangat Sesuai

Butir Penilaian	Komponen, Aspek dan Kriteria Evaluasi	Bobot	Skor	Nilai Evaluasi	Bobot x nilai	Kesesuaian
	Penilaian					
	Total Nilai Evaluasi Context	24		24	96	
Evaluasi Masukan (Input)						
B	Latar Kebutuhan Penerapan IMO Konvensi (III-Code)					
I	Menyiapkan peraturan-peraturan dan perundang-undangan					
7	Adanya Peraturan dan perundang-undangan yang mengatur tentang penerapan IMO Konvensi <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1	4	16	Sangat sesuai
II	Menyiapkan Armada Nasional sesuai standar kelas					
8	Tersedianya bahan (plat) dan galangan kapal yang memenuhi standar kelas <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1	4	16	Sangat sesuai
III	Tersedianya SDM Pemeriksaan & Pengujian Kelaikan Kapal					
9	Tersedianya Marine Inspector dan Surveyor Class (BKI) yang memiliki kompetensi klasifikasi (IACS) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1	4	16	Sangat sesuai
	Total nilai evaluasi Input	12		12	48	

Butir Penilaian	Komponen, Aspek dan Kriteria Evaluasi	Bobot	Skor	Nilai Evaluasi	Bobot x nilai	Kesesuaian
	Penilaian					
Evaluasi Proses (Process)						
C	Implementasi penerapan kebijakan IMO Konvensi (III-Code)					
I	Penerapan IMO Konvensi (III-Code)					
10	Indeks penerapan Solas 74 sesuai Keppres No. 65 Tahun 1980 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1	3	12	Sesuai
11	Indeks penerapan ILL66 sesuai Keppres No. 47 Tahun 1976 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1	3	12	Sesuai
12	Indeks penerapan TMS 69 sesuai Keppres No. 05 Tahun 1989 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1	3	12	Sesuai
13	Indeks penerapan MARPOL 73/78 sesuai Keppres No. 46 Tahun 1986 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1	3	12	Sesuai
14	Indeks penerapan STCW 78/95/2010 sesuai Keppres No. 60 Tahun 1986 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai 	4	4 3	3	12	Sesuai

Butir Penilaian	Komponen, Aspek dan Kriteria Evaluasi	Bobot	Skor	Nilai Evaluasi	Bobot x nilai	Kesesuaian
	Penilaian					
15	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai Indeks penerapan Colreg 72 sesuai Keppres No. 50 Tahun 1979	4	2 1	3	12	Sesuai
16	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai Indeks penerapan Protokol 97 tentang MARPOL Port sesuai Keppres No. 46 Tahun 1986	4	4 3 2 1	3	12	Sesuai
Total Nilai Evaluasi Proses		28		21	84	
Evaluasi Produk (Product)						
D	Hasil dan Dampak Hasil Penerapan IMO Konvensi (III Code)					
I	Hasil Penerapan IMO Konvensi bagi Pengguna Jasa Transportasi Laut					
17	Terpenuhinya pelayanan di terminal pelabuhan dan di atas kapal <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1	3	12	Sesuai
18	Terpenuhinya keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di laut <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1	4	16	Sangat sesuai

Butir Penilaian	Komponen, Aspek dan Kriteria Evaluasi	Bobot	Skor	Nilai Evaluasi	Bobot x nilai	Kesesuaian
	Penilaian					
19	Terpenuhinya kenyamanan, keteraturan, kelancaran dan ketepatan waktu pelayaran <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1	3	12	Sesuai
20	Terpenuhinya efisiensi, memuat/membawa barang secara masal dengan tarif terjangkau <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1	3	12	Sesuai
21	Terpenuhinya ketersediaan armada, keterpaduan dan akseptabilitas <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1	3	12	Sesuai
II Dampak Hasil Penerapan IMO Konvensi (III-Code) bagi Stakeholder						
22	Peningkatan Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL) dalam rangka Kesiapan Indonesia Menghadapi Mandatory IMSAS Tahun 2022 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai 	4	4 3 2 1	3	12	Sesuai
23	Meningkatkan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di laut <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai 	4	4	4	16	Sangat Sesuai

Butir Penilaian	Komponen, Aspek dan Kriteria Evaluasi	Bobot	Skor	Nilai Evaluasi	Bobot x nilai	Kesesuaian
	Penilaian					
24	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai Adanya pengukuran Indeks Penerapan IMO Konvensi di Indonesia Tahun 2019	4	3 2 1	3	12	Sesuai
25	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sangat sesuai ▪ Sesuai ▪ Kurang sesuai ▪ Tidak sesuai Adanya pengukuran Indeks kepuasan pengguna jasa transportasi laut di Indonesia Tahun 2019	4	4 3 2 1	3	12	Sesuai
Total Bobot Evaluasi Produk		36		29	116	
Total Bobot Evaluasi CIPP		100		86	344	

Berdasarkan penilaian dan kesesuaian evaluasi CIPP penerapan IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia Tahun 2019 sebagaimana tabel di atas, diperoleh jumlah bobot (\sum bobot) sebesar 100 dengan jumlah bobot x nilai (\sum nilai) sebesar 344 yang mana dapat dihitung nilai kumulatif CIPP sebagai berikut.

$$\text{Nilai Kumulatif Evaluasi CIPP} = \frac{\text{© nilai x bobot } 344}{\text{© Bobot } 100} = 3,44$$

Setelah melalui dilakukan perhitungan sesuai dengan kriteria penilaian di atas, maka dapat diketahui bahwa nilai evaluasi penerapan

IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia Tahun 2019 dengan nilai kumulatif evaluasi CIPP sebesar 3,44. Artinya, kriteria nilai kumulatif CIPP ada pada nilai 2,99-3,49 atau “B” dengan kategori “Baik”. Selain itu, ketidaksesuaian (NC) penerapan IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia dapat dilihat pada tabel 5.25 berikut.

Tabel 5.25: Temuan Ketidaksesuaian (NC) penerapan IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia

No	Chapter/Article	Konten	Temuan (NC)	Kesesuaian	
				Yes	No
Solas 74 sesuai Keppres No. 65 Tahun 1980					
1	Chapter 1	General Provisions	- Fungsi Negara Anggota IMO dalam menegakan IMO Konvensi di laut telah terkoordinasi		√
2	Chapter II-1	Construction-Structure, subdivision and stability, machinery and electrical installations	- Ketersediaan spare part di atas kapal sudah memenuhi standar kelas		√
3	Chapter II-2	Construction-Fire Protection, fire detection and fire extinction	- Kapal-kapal yang dibangun di bawah Tahun 2004 telah memenuhi prosedur konstruksi dan fire protection (fire insulation A 60)		√
4	Chapter III	Life saving appliances and arrangements	- lifeboat kapal penumpang dan barang sudah menggunakan jenis yang tertutup semuanya		√
5	Chapter IV	Radio communications	- Sistem perawatan GMDSS (Shore Based Maintenance) sudah dilaksanakan secara konsisten		√
6	Chapter V	Safety of Navigation	- Kapal-kapal penumpang dan kapal penumpang Roro (Roro Passenger Ship) dan kapal kargo lainnya di atas 500 GT sudah dilengkapi		√

No	Chapter/Article	Konten	Temuan (NC)	Kesesuaian	
				Yes	No
			VDR (Voyage Data Recorder)		
7	Chapter VII	Carriage of dangerous goods	- Penempatan muatan berbahaya di kapal ro-ro dan kapal barang sudah sesuai prosedur IMDG Code		√
8	Chapter IX	Management for the safety operation of ships	- Sistem pendokumentasian di darat dan di kapal sudah terkoordinasi dengan menggunakan sistem data elektronik (IT)		√
9	Chapter X	Safety measures for high speed craft	- Awak kapal sudah memenuhi standar kompetensi sertifikasi brevet A dan B sesuai dengan jenis kapal HSC		√
10	Chapter XI-1	Special measures to enhance maritime safety	- Fungsi Pemerintah sebagai Port State Control sudah dilaksanakan secara konsisten di Pelabuhan-Pelabuhan Indonesia		√
11	Chapter XI-2	ISPS Code	- Manajemen Respons Team (MRT) dalam penanggulangan keamanan sudah terkoordinasi		√
			- Pelabuhan Hub Internasional di Indonesia sudah sesuai (comply) ISPS Code		√
MARPOL 73/78 sesuai Keppres No. 46 Tahun 1986					
12	Annex I	Prevention of pollution by oil & oily water	- Konstruksi kapal tanker Berbendera Indonesia seluruhnya sudah menggunakan sistem Segregated Ballast Tank (SBT)		√
13	Annex II	Control of pollution by noxious liquid substances in bulk	- Kontrol pembuangan bekas pencucian tanki bahan kimia cair beracun sudah diawasi sepenuhnya oleh Regulator		√

No	Chapter/Article	Konten	Temuan (NC)	Kesesuaian	
				Yes	No
14	Annex III	Prevention of pollution by harmful substances carried by sea in packaged form	- Kontrol pembuangan kemasan zat berbahaya (IMDG) sudah diawasi sepenuhnya oleh Regulator		√
15	Annex IV	Pollution by sewage from ships	- Kontrol pembuangan kotoran (sewage) sudah diawasi sepenuhnya oleh Regulator		√
16	Annex V	Pollution by garbage from ships	- Kontrol pembuangan sampah (garbage) sudah diawasi sepenuhnya oleh Regulator		√
17	Annex VI	Prevention of air pollution from ships	- Kontrol pengisian bahan bakar (BBM) sudah diawasi sepenuhnya oleh Regulator sehingga Kapal Berbendera Indonesia tidak mengeluarkan gas buang (emisi) yang melebihi batas Sulfur Oksida (SO _x) dan Nitrogen Oksida (NO _x) yang dapat merusak lapisan ozon, serta diberikan sanksi bagi kapal yang melanggar		√
ILL66 Protokol 88 sesuai Keppres No. 47 Tahun 1976					
18	Article I (3)	General Provisions	- Seluruh Kapal Berbendera Indonesia sudah menggunakan ILL 66 Protokol 88		√
19	Anexo A Article 14 (a)	Modifications and additions to articles of the International Convention on Load Lines, 1966	- Pintu kedap air (watertight door), Penutup Palka (Hatch Cover) dan Coaming kedap air dengan menggunakan packing/gasket yang elastis		√
20	Regulations 5	Merkah/Load Line	- Merkah/garis muat selalu terawat dengan baik (tidak kusam)		√

No	Chapter/Article	Konten	Temuan (NC)	Kesesuaian	
				Yes	No
21	Chapter II Regulations 10	Information to be supplied to the master	- Selalu tersedia hasil uji kemiringan (Inclining Test) dan Stabilitas kurva (Stability Curve) untuk menghitung stabilitas kapal dengan cepat		√
TMS 69 sesuai Keppres No. 05 Tahun 1989					
22	Article 3	Implementation	- Seluruh Kapal Berbendera Indonesia yang memiliki surat ukur memasang tanda selar		√
23	Regulation 1 & 2	Peraturan penentuan isi kotor dan isi bersih	- Teknik pengukuran isi kotor (GT) sudah menggunakan metodologi elektoronika (Software IT) agar memperoleh ukuran kapal yang akurat		√
Colreg 72 sesuai Keppres No. 50 Tahun 1979					
24	Reg. 9	Narrow Channels (alur pelayaran sempit)	- Alur pelayaran sempit di Perairan Indonesia khususnya di selat sunda, selat Lombok dan selat lainnya sudah dilengkapi sarana bantu navigasi untuk menghindari terjadinya tubrukan di laut		√
25	Reg.10	Traffic Separation Schemes (TSS)	- Sesuai dengan Reg. 9 alur pelayaran sempit sudah dilengkapi TSS sesuai Regulasi 10		√
26	Reg. 37 Annex IV	Distress Signal	- Isyarat marabahaya sesuai lampiran IV sudah sesuai dengan kondisi di kapal, contohnya: isyarat ledak, peluru-peluru yang menembakan cahaya bintang merah		√
Port MARPOL Protocol 97					
27		Receptionist Facility (RF)	- Seluruh pelabuhan utama telah difasilitasi oleh Receptionist Facility (RF)		√

Berdasarkan evaluasi CIPP di atas, kita menemukan adanya ketidaksesuaian (Non-Comportnitive) yang harus segera ditindaklanjuti (Corrective Action) agar peningkatan sistem manajemen transportasi laut sebagai upaya antisipasi Indonesia menghadapi IMSAS pada Tahun 2022 tanpa kendala yang berarti.



BAB 6

RANCANGAN SISTEM MANAJEMEN TRANSPORTASI LAUT (RSMTL)

A. Tinjauan Umum

Hasil evaluasi CIPP penerapan IMO Konvensi (III-Code) menunjukkan nilai kumulatif sebesar 3,44 atau pada kategori baik. Artinya, *stakeholder* maritim Indonesia telah dapat melaksanakan IMO Konvensi III-Code sesuai ketentuan dan perundang-undangan secara konsisten.

Informasi dari para *stakeholder* regulator, operator dan *stakeholder* kemitraan atau organisasi profesi, media dan pengguna jasa menunjukkan, bahwa penerapan sistem manajemen transportasi laut sangat *urgent* diberlakukan di Indonesia. Hal ini dilakukan dalam rangka mengantisipasi kesiapan Indonesia menghadapi Mandatory IMO Member State Audit Scheme pada Tahun 2022. Karena itulah kita perlu menyusun Rancangan Sistem Manajemen Transportasi Laut (RSMTL).

Indeks penerapan IMO konvensi (III-Code) di Indonesia berdasarkan persepsi, partisipasi dan akseptabilitas *stakeholder* serta masyarakat pengguna jasa transportasi laut menunjukkan bahwa penilaian umum atas penerapan IMSAS memiliki rata-rata 6,57. Hal ini menggambarkan pada posisi nilai yang moderat baik sehingga *stakeholder* maritim dianggap telah memiliki kesiapan yang *perfect* dalam menghadapi pemberlakuan IMSAS pada Tahun 2022.

Pentingnya penerapan sistem manajemen transportasi laut (SMTL) yang berbasis IMO Konvensi (III-Code) berhasil disepakati oleh

stakeholder. Hal ini digambarkan melalui kurva distribusi normal yang sudah menunjukkan “pola eksponensial” dengan nilai rata-rata adalah “7,74” kategori “sangat bagus sekali”. Artinya, keinginan *stakeholder* dan masyarakat pengguna jasa transportasi laut untuk memberlakukan SMTL sudah pada tingkat sangat “Urgent”. Berdasarkan evaluasi CIPP, hasil wawancara dan survey online wellbeing yang sudah dilakukan, berikut RANCANGAN SISTEM MANAJEMEN TRANSPORTASI LAUT (SMTL) yang diusulkan oleh penulis.

B. Rancangan Manual Mutu Sistem Manajemen Transportasi Laut (RMMSMTL)

DAFTAR ISI

- 0.1 Pendahuluan
- 0.2 Pengendalian Manual Mutu
- 0.3 Pengesahan
- 0.4 Revisi

Bab 1-3 Umum

1. Ruang Lingkup

- 1.1 Maksud dan Tujuan
- 1.2 Pengecualian
- 1.3 Penerapan
- 1.4 Profil Organisasi
- 2. Referensi Normatif
- 3. Istilah dan Definisi

Bab 4 Konteks Organisasi

- 4.1. Organisasi dan konteksnya
- 4.2. Kebutuhan dan harapan pihak yang berkepentingan
- 4.3. Lingkup sistem manajemen Mutu
- 4.4. Sistem Manajemen transportasi Laut Dan Prosesnya

Bab 5 Kepemimpinan

- 5.1 Kepemimpinan dan Komitmen
 - 5.1.1 Umum
 - 5.1.2 Fokus pada Pelayanan pengguna jasa
- 5.2 Kebijakan
 - 5.2.1 Kebijakan Mutu
 - 5.2.2 Komunikasi Kebijakan Mutu
- 5.3 Peran, tanggung jawab dan kewenangan organisasi

Bab 6 Perencanaan

- 6.1 Tindakan untuk mengatasi risiko dan peluang
 - 6.1.1 Saat Merencanakan Sistem Manajemen Mutu
 - 6.1.2 Rencana Kerja
- 6.2 Sasaran Mutu dan Action Plan
 - 6.2.1 Sasaran Mutu
 - 6.2.2 Merencanakan Tindakan untuk Mencapai Sasaran
- 6.3 Perencanaan perubahan

Bab 7 Pendukung

- 7.1. Sumber daya
 - 7.1.1. Umum
 - 7.1.2. Sumber Daya Manusia
 - 7.1.3. Infrastruktur
 - 7.1.4. Lingkungan untuk proses operasional
 - 7.1.5. Pemantauan dan pengukuran sumber daya
 - 7.1.6. Pengetahuan tentang organisasi
- 7.2. Kompetensi
- 7.3. Kesadaran
- 7.4. Komunikasi
- 7.5. Informasi Terdokumentasi
 - 7.5.1. Umum
 - 7.5.2. Membuat dan memperbaharui
 - 7.5.3. Pengendalian informasi terdokumentasi

Bab 8 Operasional

- 8.1 Perencanaan dan pengendalian operasional
- 8.2 Persyaratan Layanan
 - 8.2.1 Komunikasi Pelanggan
 - 8.2.2 Penentuan Persyaratan terkait layanan
 - 8.2.3 Tinjauan persyaratan terkait layanan
 - 8.2.4 Perubahan Persyaratan untuk layanan
- 8.3 Desain dan Pengembangan Layanan
 - 8.3.1 Umum
 - 8.3.2 Perencanaan desain dan pengembangan
 - 8.3.3 Masukan desain dan pengembangan
 - 8.3.4 Pengendalian desain dan pengembangan
 - 8.3.5 Hasil desain dan pengembangan
 - 8.3.6 Perubahan desain dan pengembangan
- 8.4 Pengendalian Proses, Layanan yang disediakan eksternal
 - 8.4.1 Umum
 - 8.4.2 Jenis dan jangkauan pengendalian
 - 8.4.3 Informasi untuk penyedia eksternal
- 8.5 Produksi dan Penyediaan Jasa
 - 8.5.1 Pengendalian produksi dan penyediaan jasa
 - 8.5.2 Identifikasi dan mampu telusur
 - 8.5.3 Barang milik pelanggan atau penyedia eksternal
 - 8.5.4 Pemeliharaan
 - 8.5.5 Kegiatan Pasca Pengiriman
 - 8.5.6 Pengendalian perubahan
- 8.6 Realisasi Layanan
- 8.7 Pengendalian hasil yang tidak sesuai

Bab 9 Evaluasi Kinerja

- 9.1 Pemantauan, pengukuran, Analisis dan Evaluasi
 - 9.1.1 Umum
 - 9.1.2 Kepuasan pelanggan
 - 9.1.3 Analisis dan evaluasi
- 9.2 Audit Internal
- 9.3 Tinjauan Manajemen
 - 9.3.1 umum
 - 9.3.2 Masukan tinjauan manajemen
 - 9.3.3 Keluaran tinjauan manajemen

Bab 10 Perbaikan

- 10.1 Umum
- 10.2 Ketidaksesuaian dan Tindakan koreksi
- 10.3 Peningkatan Berkesinambungan

Lampiran

1. Business Process Model
2. Kebijakan Mutu
3. Matrix Prosedur vs III-Code
4. Tabel Komunikasi
5. Tabel Sasaran Mutu
6. Struktur Organisasi

0.1 PENDAHULUAN

Keselamatan di bidang maritim merupakan kondisi terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Ada banyak penyebab kecelakaan kapal laut, misalnya tidak diindahkannya keharusan tiap kendaraan yang berada di atas kapal untuk diikat (lashing), hingga pada persoalan penempatan barang tanpa mempertimbangkan titik berat kapal dan gaya lengan stabil. Pada intinya, penyebab kecelakaan sebuah kapal

tidak dapat disebutkan secara pasti dan hal ini perlu dilakukan pengkajian.

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tertuang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai berikut:

Terwujudnya penyelenggaraan transportasi laut nasional yang efektif, efisien dan berdaya saing serta memberikan nilai tambah sebagai infrastruktur dan tulang punggung kehidupan berbangsa dan bernegara.

Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

- Menyelenggarakan kegiatan angkutan di perairan dalam rangka memperlancar arus perpindahan orang/dan atau barang melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdaya guna.
- Menyelenggarakan kegiatan kepelabuhanan yang andal dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi dan mempunyai daya saing global untuk menunjang pembangunan nasional dan daerah yang berwawasan nusantara.
- Menyelenggarakan keselamatan dan keamanan angkutan perairan dan pelabuhan.
- Menyelenggarakan perlindungan lingkungan maritim di perairan nusantara.
- Melaksanakan konsolidasi peran masyarakat, dunia usaha dan pemerintah melalui restrukturisasi dan reformasi peraturan

0.2 PENGENDALIAN MANUAL MUTU

0.2.1 Perubahan dan Penerbitan Manual

Wakil Manajemen Mutu bertanggung jawab atas pengendalian Manual Mutu yang mencakup Penyusunan, Penerbitan, Distribusi, dan

Perubahan. Persetujuan atas penerbitan Manual Mutu ini dilakukan oleh Top Manajemen TRANSPORTASI LAUT.

Perubahan isi Manual dilakukan dengan mengganti halaman atau bagian yang terjadi perubahan untuk kemudian diterbitkan Manual Mutu yang baru dengan status revisi yang baru. Setiap perubahan yang dilakukan harus dicatatkan pada Daftar Perubahan/Revisi-Manual Mutu.

0.2.2 Distribusi Manual

Wakil Manajemen Mutu bertanggung jawab untuk memegang Master copy (dokumen induk) dari Manual Mutu ini. Salinan Manual Mutu didistribusikan kepada pihak-pihak yang ditentukan oleh Manajemen TRANSPORTASI LAUT.

Setiap salinan yang dibuat dan didistribusikan diberikan tanda/cap status pengendalian salinan tersebut. Wakil Manajemen Mutu bertanggung jawab untuk mencatatkan pemegang salinan Manual Mutu ini sebagai salinan yang terkendali dalam Daftar Dokumen Internal.

0.3 PENGESAHAN

Manual Mutu ini telah disepakati dan disetujui oleh (Nama & Jabatan) sebagai pimpinan tertinggi di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Manual Mutu ini diimplementasikan sebagai Sistem Manajemen Transportasi Laut Di KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT untuk panduan dari semua aktivitas berdasarkan KONVENSI IMO (III-CODE).

Manual Mutu ini berlaku mulai tanggal: 01/January/2020.

Dipersiapkan Oleh:	Diperiksa oleh:	Disetujui oleh:
.....nama.....nama.....nama.....
Pengendali Dokumen	Wakil Manajemen	DIREKTUR
dd/mmm/yyyy	dd/mmm/yyyy	dd/mmm/yyyy

0.4 REVISI

Pokok perubahan yang berkaitan dengan dokumen Manajemen Mutu Sistem Manajemen Transportasi Laut harus dicatat tanggal, bulan dan tahun serta alasan perubahan atau penyesuaian aturan manajemen mutu dan mengacu kepada ayat 0.3. pengesahan.

Rev.	Tanggal Revisi	Alasan Revisi
1		
2		
3		
4		
5		

1. Ruang Lingkup

Ruang lingkup penyusunan standar manual mutu sistem manajemen transportasi laut didasarkan pada Undang-undang no 17 tahun 2008 tentang pelayaran, bab III Pasal 4 ayat a “*Semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia.*” Dalam RPJM 2015-2019 yang merupakan tahapan yang masuk pada rangkaian perencanaan jangka panjang 2005 – 2025, sasarannya adalah “meningkatkan tingkat keselamatan dan keamanan penyelenggaraan pelayanan transportasi” dan indikatornya adalah “*Menurunnya jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut menjadi kurang dari 50 kejadian/tahun*”, sementara untuk melibatkan seluruh pemangku kepentingan yang ada lintas sektoral, yaitu berupa Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) jalan 2011-2035 Program Dekade Aksi Keselamatan tahun 2011-2020. Strategi untuk menjalankan kebijakan di atas antara lain melalui:

i. Pemenuhan fasilitas keselamatan dan keamanan berupa perlengkapan keselamatan transportasi jalan dan perkeretaapian maupun perlengkapan navigasi pelayaran dan penerbangan sesuai standar pelayanan minimal dan standar keselamatan transportasi Internasional;

- ii. Pendidikan dan peningkatan kesadaran penyelenggaraan transportasi yang berkeselamatan sejak usia dini;
- iii. Peningkatan kualitas dan kuantitas kemampuan SDM dan perlengkapan *Search And Rescue* (SAR)

Berdasarkan kajian regulasi yang ada, untuk penyusunan Manual Mutu dibagi menjadi tiga komponen dan 6 konvensi IMO (Requirement), serta ditambah 2 Protokol Marpol dan Solas sebagai berikut:

A. Keselamatan Pelayaran

Penguatan manajemen keselamatan dan keamanan maritim merupakan keniscayaan bagi seluruh pengguna sarana transportasi laut, khususnya di Indonesia. Faktor keselamatan adalah hal utama dalam pelayaran, yang selanjutnya baru diikuti dengan aspek biaya yang terjangkau, kecepatan dan ketepatan waktu, serta aspek kenyamanan.

Pelayaran kapal secara teknis tidak dapat dipisahkan dari faktor keselamatan, sebab ketika segala usaha yang dilakukan manusia tidak terbebaskan dari bahaya (*hazard*), maka akan menimbulkan faktor risiko (*risk*) yang berakibat pada kerugian baik secara materiil maupun non materiil.

Kecelakaan kapal seperti tubrukan, kebakaran, kebocoran (tenggelam), pencemaran dan orang jatuh ke laut (MOB) adalah peristiwa yang selalu berulang dan terjadi di Indonesia. Dalam hal ini diperlukan identifikasi dan pengukuran terhadap potensi dan tingkat risiko yang mungkin dihadapi oleh setiap aktivitas transportasi laut baik dalam konteks pelayaran jarak pendek antar pulau maupun jarak panjang antar negara.

Permasalahan-permasalahan keselamatan dan keamanan transportasi laut yang dihadapi selama ini terlihat belum sepenuhnya menerapkan manajemen keselamatan yang baik dan berbasis konvensi secara utuh. Hal ini karena Indonesia secara hitoris-kuktural merupakan bangsa pelaut yang terbiasa mengandalkan kemampuan sarana

pelayaran transportasi yang bersifat tradisional dan cenderung lalai dalam penegakan aturan.

Meskipun pemerintah sebagai “*regulator*” sudah melakukan modernisasi manajemen dalam mendorong program keselamatan maritim, perkembangan sistem keselamatan pelayaran dianggap belum optimal. Hal ini terjadi karena rendahnya kesadaran (*awareness*) tentang pentingnya keselamatan manusia di laut yang terkait dengan keberadaan “*awak kapal dan penumpang*” selama dalam pelayaran.

Salah satu regulasi yang pernah dikeluarkan pemerintah melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam rangka pencegahan kecelakaan kapal ialah maklumat pelayaran tentang peningkatan pengawasan keselamatan pelayaran bagi kapal penumpang dan maklumat tentang kondisi cuaca perairan di Indonesia. Misalnya telegram perihal kesiapan cuaca buruk di laut agar para “*operator*” atau pemilik kapal dapat mengatasi risiko kecelakaan laut yang hingga kini masih terjadi.

Untuk mengurangi risiko kecelakaan laut, pemerintah juga dapat melakukan intervensi melalui pengadaan fasilitas infrastruktur konektivitas antar-pulau yang layak layar dan berbasis keselamatan. Perlu diperhatikan bahwa Indonesia yang notabenehnya adalah negara kepulauan justru saat ini masih banyak mengandalkan sarana pelayaran rakyat. Kapal yang digunakan hanya mengacu pada standar kapal non konvensional atau kapal motor tradisional dalam menyeberangi sungai, danau dan laut serta menjangkau pulau-pulau kecil terluar melalui laut lepas.

Kebijakan ini dapat diambil oleh pemerintah dengan merujuk pada amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, bahwa pelayaran adalah sesuatu yang sangat strategis dan vital bagi konektivitas nasional dan pengembangan wawasan nusantara.

B. Keamanan Pelayaran

Keamanan pelayaran sangat diperlukan oleh setiap armada kapal laut dalam melaksanakan fungsinya di mana hal ini mengacu pada Undang-undang no 17 tahun 2008.

C. Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut

Undang – undang no. 4 tahun 1982 Ketentuan-ketentuan Pokok Pengelolaan Lingkungan Hidup menegaskan, bahwa batasan dari pencemaran lingkungan yaitu masuknya makhluk hidup, zat, energi atau komponen lain ke dalam lingkungan dan atau berubahnya tatanan lingkungan oleh kegiatan manusia atau proses alam, sehingga kualitas lingkungan turun sampai ke tingkat tertentu yang menyebabkan lingkungan menjadi kurang atau tidak dapat berfungsi lagi sesuai peruntukannya. Batasan ini meliputi pencemaran lingkungan darat, lingkungan laut dan lingkungan udara. Pencemaran laut merupakan masuknya atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi dan atau komponen lain ke dalam laut oleh kegiatan manusia atau proses alam, yang menyebabkan lingkungan laut menjadi kurang atau tidak berfungsi lagi sesuai dengan peruntukannya. Konvensi Hukum Laut 1982 yang telah ditetapkan sesuai undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention On The Law of The Sea* meminta setiap Negara untuk melakukan upaya-upaya seperti mencegah (*prevent*), mengurangi (*reduce*), dan mengendalikan (*control*) pencemaran lingkungan laut dari setiap sumbernya. Misalnya pencemaran dari pembuangan limbah berbahaya dan beracun yang bersumber dari daratan (*land-based sources*), dumping, dari kapal, dari instalasi eksplorasi dan eksploitasi. Negara harus melakukan kerja sama baik regional maupun global sebagaimana Pasal 197-201 Konvensi Hukum Laut 1982. Negara peserta Konvensi Hukum Laut 1982 mempunyai kewajiban untuk menaati semua ketentuan Konvensi tersebut berkenaan dengan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, antara lain:

1. Kewajiban membuat peraturan perundang-undangan tentang perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Regulasi ini harus mengatur secara komprehensif termasuk penanggulangan pencemaran lingkungan laut dari berbagai sumber pencemaran, seperti pencemaran dari darat, kapal, dumping, dan lainnya.

- Termasuk juga penegakan hukumnya, yaitu proses pengadilannya.
2. Kewajiban melakukan upaya-upaya mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran lingkungan laut,
 3. Kewajiban melakukan kerja sama regional dan global. Kerja sama regional berarti kerja sama di tingkat negara-negara anggota ASEAN, dan kerja sama global berarti dengan negara lain yang melibatkan negara-negara di luar ASEAN. Hal ini karena persoalan pencemaran lingkungan laut adalah persoalan global, sehingga penanganannya harus global juga.
 4. Negara harus mempunyai peraturan dan peralatan sebagai bagian dari *contingency plan*
 5. Peraturan perundang-undangan tersebut disertai dengan proses mekanisme pertanggungjawaban dan kewajiban ganti rugi bagi pihak yang dirugikan akibat pencemaran laut.

Kewajiban untuk melindungi dan melestarikan lingkungan laut dapat dilakukan Negara melalui kerja regional maupun global. Hal ini diatur oleh Pasal 197-201 Konvensi Hukum Laut 1982. Pasal 197 Konvensi berbunyi: *“Negara-negara harus bekerja sama secara global dan regional secara langsung atau melalui organisasi internasional dalam merumuskan dan menjelaskan ketentuan dan standar internasional serta prosedur dan praktik yang disarankan sesuai dengan Konvensi bagi perlindungan dan pelestarian lingkungan laut dengan memperhatikan keadaan regional tersebut”*.

London Dumping Convention merupakan Konvensi Internasional untuk mencegah terjadinya Pembuangan (*dumping*), yakni pembuangan limbah yang berbahaya baik itu dari kapal laut, pesawat udara ataupun pabrik industri. Setiap Negara konvensi berkewajiban untuk memperhatikan tindakan dumping tersebut. Dumping dapat menyebabkan pencemaran laut yang mengancam kesehatan bagi manusia, merusak ekosistem dan mengganggu kenyamanan lintasan di laut.

Beberapa jenis limbah berbahaya yang diatur dalam *London Dumping Convention* meliputi air raksa, plastik, bahan sintetik, sisa residu minyak, bahan campuran radio aktif dan lain-lain. Pengecualian dari tindakan dumping ialah jika ada “*force majeure*”, yaitu di mana pada suatu keadaan terdapat hal yang membahayakan kehidupan manusia atau keadaan yang dapat mengakibatkan keselamatan bagi kapal-kapal.

Marpol 73/78 merupakan konvensi internasional untuk pencegahan pencemaran dari kapal, 1973 sebagaimana diubah oleh protocol 1978. Marpol 73/78 dirancang untuk meminimalisasi pencemaran laut, dan melestarikan lingkungan laut melalui penghapusan pencemaran lengkap oleh minyak dan zat berbahaya lainnya. Termasuk untuk mengurangi pembuangan zat-zat tersebut tanpa sengaja.

1.1 Maksud dan Tujuan

Manual Mutu ini disusun untuk menciptakan dan menjelaskan Sistem Manajemen Transportasi Laut berdasarkan KONVENSI IMO (III-CODE), di mana KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT dapat:

- a. Menunjukkan kemampuannya dalam memberikan pelayanan yang memenuhi kebutuhan pelanggan, para pengguna Sistem Manajemen Mutu, serta memenuhi ketentuan dan peraturan yang ada secara konsisten.
- b. Memenuhi kebutuhan pelanggan melalui efektifitas tindakan di dalam Sistem Manajemen Mutu, termasuk perbaikan yang berkesinambungan serta pencegahan atas ketidaksesuaian dengan Sistem Manajemen Mutu.

Sistem Manajemen Transportasi Laut yang dijalankan KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT ditetapkan untuk mencapai tujuan manajemen dalam rangka memenuhi persyaratan pelanggan serta peningkatan berkelanjutan.

1.2 Pengecualian

Semua persyaratan KONVENSI IMO (III-CODE) diaplikasikan dalam Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL).

1.3 Penerapan

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah mengadopsi, merancang, menerapkan, memelihara dan menyempurnakan Sistem Manajemen Transportasi Laut Indonesia secara terus menerus dengan mengacu pada persyaratan standar III Code.

Semua persyaratan umum pada standar Internasional ini dimaksudkan agar diterapkan pada Negara yang perairannya dilayari/dilalui oleh kapal-kapal bendera asing dan melakukan registrasi yang mencakup fungsi:

a. Flag State

- ✓ Melakukan registrasi (kapal-kapal) secara benar;
- ✓ Membuat peraturan2 standard keselamatan dan keamanan maritim serta pencegahan pencemaran;
- ✓ Membuat peraturan2 tentang perkapalan (konstruksi, peralatan, navigasi, bongkar muat muatan, dll);
- ✓ Menyelenggarakan Diklat dan sertifikasi untuk para pelaut sesuai ketentuan secara benar;
- ✓ Melaksanakan inspeksi (Flag State Control), survey dan sertifikasi kapal2 yg mengibarkan benderanya;
- ✓ Investigasi setiap ada kecelakaan.

b. Port State

- ✓ Menyediakan fasilitas penampungan pembuangan minyak, sampah dll. sesuai dengan ketentuan MARPOL, BWM, dan instrumen hukum lainnya (bila ada);
- ✓ Melaksanakan PSC (Port State Control) sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- ✓ Melakukan registrasi kepada semua Supplier BBM kapal.

c. Coastal State

- ✓ Mengimplementasikan semua konvensi yang telah diratifikasi dan peraturan2 lainnya;
- ✓ Memiliki hak mendelegasikan kewenangan kepada pihak yang ditunjuk (RO);
- ✓ Melaksanakan survey dan investigasi pada semua kapal-kapal yang mengibarkan benderanya (fungsi Flag State);
- ✓ Melakukan evaluasi dan peninjauan ulang terhadap pelaksanaan konvensi dan aturan2 lainnya;
- ✓ Memberikan layanan: komunikasi radio, berita cuaca, SAR, Hidrografi, route kapal, sistem pelaporan kapal-kapal;
- ✓ Menyediakan Layanan Lalu-lintas Kapal-kapal atau VTS (Vessel Traffic Services);
- ✓ Menyediakan dan merawat alat-alat bantu navigasi (Pelampung, Suar, dlsb.).

Penyelenggaraan transportasi laut Indonesia harus menjamin pemenuhan persyaratan III Code yang sesuai dengan:

- a. SOLAS 74
- b. MARPOL 73/78/2010
- c. STCW 79
- d. INTERNATIONAL LOAD LINE 66 PROTOCOL 88
- e. TONNAGE MEASUREMENT OF SHIP (TMS 69)
- f. COLREG 72
- g. MARPOL PORT 97

Semua persyaratan dalam standar ISO 9001 versi 2015 dan III Code beserta perubahannya yang mempengaruhi kemampuan atau tanggung jawab Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan otoritas terkait lainnya diaplikasikan sesuai ruang lingkup tugas pokok dan fungsi yang ditetapkan.

1.4 Profil Organisasi KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

1. Referensi Normatif

1. Peraturan & Perundangan

Penerapan persyaratan standar KONVENSI IMO (III-Code) beserta perubahannya yang dituangkan sebagai Sistem Manajemen Transportasi Laut Indonesia. Sistem ini dilaksanakan dengan merujuk pada referensi ketentuan atau peraturan yang tercantum dalam dokumen Referensi normatif sebagai berikut:

- 1) Undang-Undang No. 17 tahun 2015 tentang Pelayaran;
- 2) Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan
- 3) Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan
- 4) Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan
- 5) Peraturan Pemerintah No. 05 Tahun 2010 tentang Kenavigasian
- 6) Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan
- 7) Peraturan Pemerintah No. 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim
- 8) Peraturan Pemerintah No. 09 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
- 9) Peraturan Pemerintah No. 28 Tahun 1964 tentang BKI
- 10) Keppres Nomor 65 Tahun 1980 tentang Ratifikasi SOLAS 74
- 11) Keppres No. 47 Tahun 1976 tentang Ratifikasi International Load Line 1966 (ILL 66)
- 12) Keppres No. 5 Tahun 1989 tentang Ratifikasi Tonnage Measurement of Ship 69
- 13) Keppres Nomor 46 Tahun 1986 tentang Ratifikasi MARPOL 73/78
- 14) Keppres No. 60 Tahun 1986 tentang Ratifikasi STCW 78/95/2010

- 15) Keppres No. 50 Tahun 1979 tentang Ratifikasi COLREG 72
- 16) Keppres No. 46 Tahun 1986 tentang Ratifikasi MARPOL Port 97
- 17) Peraturan Menteri Perhubungan No. 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut;
- 18) Peraturan Menteri Perhubungan No. 122 Tahun 2018 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan
- 19) Perubahan Peraturan Menteri Perhubungan No. 140 Tahun 2016 tentang Perubahan Peraturan Menteri Perhubungan No. 70 tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut;
- 20) Peraturan Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Nomor. SK.2162/HK.208/XI/PENDIDIKAN-2010 tentang Pedoman Penyelenggaraan Pendidikan dan Pelatihan Kepelautan.
- 21) Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No.: HK. 103/1/18/DJPL-16 tentang Petunjuk Teknis Penerbitan Pengesahan (Approval) Program Pendidikan Keahlian Dan Keterampilan Khusus Pelaut Serta Program Pendidikan Berbasis Sertifikasi Kepelautan pada Lembaga Pendidikan Kepelautan
- 22) Peraturan Kepala BPSDM No. 07/BPSDMP-2016 tentang Kurikulum Program Pendidikan dan Pelatihan Pembentukan dan Peningkatan Kompetensi di Bidang Pelayaran dan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No. KM.41/2003-5/U/KB/2003 – Kep. 208 A/Men/2003 tentang Quality Standard Sistem bagi Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Maritim
- 23) Surat Edaran UM. 48/25/7-05 Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, tentang Penerapan QSS SKB 3 Menteri
- 24) PM. No. 45/2012 Tentang manajemen Keselamatan Kapal.
- 25) PM. No. 33/2012 Tentang Manajemen Keamanan Kapal
- 26) PM No. 25 2011 Tentang SBNP

- 27) KM. 70/2014 Tentang Jaga Laut
- 28) KM. 43/2008 Tentang Sertifikat Pelaut
2. Standar Sistem Manajemen Transportasi Laut KONVENSI IMO (III-CODE)

2. Istilah dan Definisi

Istilah dan definisi yang berkaitan dengan Sistem Manajemen Transportasi Laut di dalam Quality Manual ini disesuaikan dengan istilah dan definisi yang digunakan di dalam KONVENSI IMO (III-CODE).

1. IMO : Salah satu Badan PBB yang menangani masalah keselamatan pelayaran, keselamatan kerja dan pencegahan pencemaran di laut.
2. STCW 78/95/2010 : Standar tentang pendidikan dan pelatihan, sertifikasi dan dinas jaga bagi pelaut kapal niaga.
3. MARPOL 73/78 : Standar tentang pencegahan pencemaran lingkungan laut
4. Solas : Standar tentang Keselamatan Jiwa di laut
5. Colreg : Standar tentang pencegahan kecelakaan dan tabrakan kapal di laut
6. Tonnage : Standar tentang Garis muat kapal
7. Protocol Marpol 97 : Merupakan Marpol Annex VI yang menetapkan batas emisi sulfur oksida dan nitrogen oksida dari knalpot kapal dan melarang emisi yang sengaja dibuat dari bahan perusak ozon.

4. Konteks Organisasi

Konteks organisasi merupakan salah satu konsep yang baru diperkenalkan di ISO 9001:2015, bahkan menjadi pasal baru yang tersendiri (pasal 4). Konteks organisasi berkaitan dengan scope (ruang lingkup) organisasi. Konteks organisasi seperti yang tertuang dalam ISO

9001: 2015 mengharuskan kita untuk mengidentifikasi hal-hal tentang pengaruh baik internal maupun eksternal pada organisasi. Termasuk tentang bagaimana merefleksikannya di dalam SMM (sistem manajemen mutu) baik pengaruh dari budaya perusahaan, tujuan perusahaan dan targetnya, kompleksitas produk, aliran proses dan informasi, ukuran organisasi, pasar, dan cara mendefinisikan pelanggan, serta cara mengevaluasi risiko dan peluang dalam konteks bisnis. Output dari evaluasi konteks ini akan menjadi penentuan ruang lingkup sistem manajemen mutu.

4.1 Para Pihak Terkait dan Identifikasi Konvensi (Requirement Konvensi)

EKSTERNAL				
PIHAK TERKAIT	ISSUE	RISIKO TERKAIT	PENGENDALIAN	PIC
Dirjen HUBLA, Ditkapel, Dit KPLP	Kewajiban negara terhadap konvensi IMO	Tidak memenuhi persyaratan	Penetapan aturan Keselamatan Pelayaran bidang kemaritiman	Kemenko Maritim, Dirjen Hubla, Direktorat Kepelabuhanan dan KSOP
			Penetapan aturan Keamanan bidang kemaritiman	Kemenko Maritim, Dirjen Hubla, Direktur Kepelabuhanan, KSOP dan UPT
			Memenuhi aturan Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut	Kemenko Lingkungan Hidup, Ditjen Hubla, KSOP dan UPT
Kesyahbandaran/ KSOP/UPT	APPROVAL	Assessment untuk Approval tidak akurat sehingga Kesyahbandaran/ KSOP/ UPT yang belum memenuhi syarat, tetap disetujui	Penyediaan standard untuk assessment/Prosedur audit	Ditjen Hubla c.q. Ditkapel
			Pembentukan Tim Auditor yang berkualifikasi	Ditjen Hubla
			Pembentukan Tim Verifikasi Laporan Audit	Ditjen Hubla
CREW AGENCY	SIUPPAK	Proses Penerbitan SIUPPAK tidak sesuai peraturan	Standard pemeriksaan lapangan untuk penerbitan SIUPPAK	KaSeksi Pengawakan

EKSTERNAL				
PIHAK TERKAIT	ISSUE	RISIKO TERKAIT	PENGENDALIAN	PIC
			Verifikasi hasil Pemeriksaan lapangan	Direktur Jenderal Perhubungan Laut
PERUSAHAAN PELAYARAN	MLC	Kesenjangan kesejahteraan pelaut dengan kualifikasi sama tetapi bekerja di perusahaan pelayaran berbeda	Penetapan range standard gaji pelaut	Ditjen Hubla
EMSA (European Maritime Safety Agency)	Pengakuan Lembaga diklat	Pelaut tidak boleh bekerja di kapal milik negara-negara Eropa	Pre-Assessment EMSA	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
			Regular Pre-Assessment	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
			Internal Audit	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
Awak Kapal	Layanan Prima	Layanan di bawah standard	-Penyediaan Standard Layanan	Ditkapel
			-Regular <i>monitoring</i>	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
			-Internal Audit	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
			-Pengumpulan umpan balik	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
KPI CIMA (asosiasi pemegang SIUPPAK) INSA	Hak pelaut	Peluang: Perlindungan pelaut lebih efektif	-SKB 2 Menteri -Approval KPI	Ditjenhubla
Negara Anggota IMO	Keamanan, Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran Perlindungan Laut	Perusahaan Pelayaran dengan kewajiban menerapkan ketentuan IMO	-Merencanakan dan melaksanakan pelatihan sesuai dengan kebutuhan peningkatan kompetensi. -Melakukan seleksi dan evaluasi	

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT merupakan institusi pemerintah/Organisasi yang bergerak dalam bidang transportasi laut khususnya dalam meningkatkan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan laut.

Untuk menerapkan sistem manajemen mutu ini, KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menetapkan isu eksternal dan internal terkait tujuan dan arah strategis dan yang berdampak pada kemampuannya untuk mencapai hasil yang diinginkan dari Sistem Manajemen Mutu. Penetapan ini dapat dilihat pada dokumen SWOT Analysis yang dikembangkan dan ditinjau setahun sekali oleh Manajemen puncak (dapat diwakili oleh Wakil Manajemen atau Management Representative).

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT memantau dan meninjau informasi mengenai isu eksternal dan internal ini bersamaan dengan Rapat Tinjauan Manajemen yang diselenggarakan setiap tahun sekali. Apabila diperlukan dan sesuai dengan arah kerja organisasi, maka peninjauan dapat dilakukan di luar jadwal Rapat Tinjauan Manajemen agar Direktorat Jenderal Perhubungan Laut cepat beradaptasi dengan perkembangan kerja Organisasi.

4.2 Pemahaman Kebutuhan dan Harapan Pihak yang Berkepentingan

Akibat efek atau efek potensial terhadap kemampuan KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT untuk secara konsisten menyediakan layanan yang memenuhi persyaratan pelanggan dan regulasi dan peraturan yang berlaku, maka KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menentukan:

- a. Pihak berkepentingan yang relevan terhadap Sistem Manajemen transportasi Laut adalah:
 1. Pemerintah
 2. Perusahaan Pelayaran

3. Pelayanan Pelanggan
 4. Surveyor
 5. Lembaga Pendidikan
 6. RO (Recognize Organisation)
- b. Persyaratan dari pihak yang relevan dengan sistem manajemen Mutu, adalah:
1. Pemerintah: Kepatuhan terhadap peraturan dan perundangan yang berlaku.
 2. Pelayanan: Penyampaian hasil perkembangan pekerjaan sesuai dengan kebutuhan Pelayanan
 3. Pihak Ketiga
 - Jasa konsultan
 - Jasa auditor
 4. Lembaga Pendidikan: Peningkatan kualitas SDM dan lingkungan atau suasana kerja
 5. Perusahaan Pelayanan: Penyedia jasa transportasi laut

Upaya untuk memahami kebutuhan dan harapan pihak yang berkepentingan dituangkan dalam bentuk *Business Process Mapping* yang menggambarkan dengan jelas pihak yang berkepentingan terhadap implementasi Sistem Manajemen transportasi Laut. Hal ini juga dapat dilihat pada prosedur yang ada di masing-masing bagian.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT memantau dan meninjau informasi mengenai pihak yang relevan dan persyaratannya di dalam Rapat Tinjauan Manajemen yang diselenggarakan setahun sekali.

4.3 Penentuan Lingkup Sistem Manajemen Transportasi Laut

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menentukan batasan dan penerapan dari Sistem Manajemen transportasi Laut untuk membangun ruang lingkup. Implementasi dari Sistem Manajemen transportasi Laut di dalam hal ini meliputi:

- a. Kantor pusat yang berlokasi di Jalan Merdeka Barat No.8 Jakarta Pusat.
- b. Kantor Syahbandar/KSOP/UPP/UPT, yang berlokasi **Terlampir**.
- c. Proses operasional atau layanan di KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT serta seluruh aktivitas pendukungnya, meliputi kegiatan Transportasi laut, Kepelabuhanan, Kenavigasian, Keselamatan, Keamanan dan perlindungan lingkungan di laut. Kategori produknya ialah Manual Mutu Sistem Manajemen Transportasi Laut yang diproduksi dan diterapkan di wilayah Republik Indonesia.
- d. Semua persyaratan dari standar KONVENSI IMO (III-CODE) diaplikasikan dalam Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL).

4.4 Sistem Manajemen transportasi Laut dan Prosesnya

Proses bisnis dilakukan melalui proses analisis dan perbaikan tata laksana untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas sistem, proses dan prosedur kerja yang jelas, efektif, efisien dan terukur pada masing-masing kementerian/lembaga.

Sistem Manajemen transportasi Laut dijalankan untuk mengelola interaksi antar proses-proses utama dan pendukung. Proses-proses yang ditetapkan dapat dilihat pada lampiran proses bisnis yang selalu diperbarui.

Dalam pelaksanaan implementasi terhadap standar KONVENSI IMO (III-CODE), KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menetapkan, mengimplementasikan, memelihara dan juga meningkatkan Sistem Manajemen transportasi Laut termasuk proses yang diperlukan dan interaksinya, sesuai persyaratan standar KONVENSI IMO (III-CODE).

Bisnis Proses

Indonesia secara geografis merupakan negara kepulauan dengan dua pertiga luas lautan lebih besar dibandingkan daratan. Hal ini

terlihat dari adanya garis pantai di hampir setiap pulau di Indonesia (\pm 81.000 km) yang menjadikan Indonesia menempati urutan kedua setelah Kanada sebagai negara dengan garis pantai terpanjang di dunia. Kekuatan inilah yang menjadi potensi besar untuk memajukan perekonomian Indonesia. Dalam UUD 1945 pasal 33 ayat (3) disebutkan, bahwa *bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk kemakmuran rakyat*.

Meskipun begitu, tidak dapat dipungkiri juga bahwa kekayaan alam khususnya laut di Indonesia masih banyak dikuasai oleh pihak asing, dan tidak sedikit bersifat ilegal dan mementingkan kepentingan sendiri. *Food and Agriculture Organization* di 2012 melaporkan, bahwa Indonesia saat ini menempati peringkat ketiga terbesar dunia dalam produksi perikanan di bawah China dan India. Perairan Indonesia juga menyimpan 70 persen potensi minyak karena terdapat kurang lebih 40 cekungan minyak di perairan Indonesia. Dari angka ini hanya sekitar 10 persen yang telah dieksplor dan dimanfaatkan saat ini.

Adanya kepastian batas wilayah laut juga akan semakin dapat terpelihara kedaulatan suatu negara dan penegakan hukum di wilayah perairan. Seperti yang diketahui, Indonesia memiliki perbatasan maritim dengan 10 (sepuluh) negara yakni India (Landas Kontinen, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)), Thailand (Landas Kontinen, ZEE), Malaysia (Laut Wilayah, ZEE, Landas Kontinen), Singapura (Laut Wilayah), Vietnam (Landas Kontinen, ZEE), Filipina (ZEE, Landas Kontinen), Palau (ZEE, Landas Kontinen), Papua Nugini (ZEE, Landas Kontinen), Timor Leste (Laut Wilayah, Landas Kontinen, ZEE) dan Australia (ZEE, Landas Kontinen). Dari sejumlah perbatasan itu, Indonesia telah menyelesaikan sebagian penetapan batas maritim dengan India (Landas Kontinen), Thailand (Landas Kontinen), Malaysia (sebagian Laut Wilayah, Landas Kontinen), Singapura (sebagian Laut Wilayah), Vietnam (Landas Kontinen), Filipina (ZEE), Papua Nugini (ZEE, Landas Kontinen) dan Australia (ZEE, Landas Kontinen).

Upaya-upaya lain untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia ialah penyempurnaan RUU Komponen Cadangan dan

Komponen Pendukung, penyelarasan sistem pendidikan dan pelatihan kemaritiman, penguasaan kapasitas industri pertahanan khususnya industri maritim, modernisasi armada perikanan, penguatan armada pelayaran rakyat dan pelayaran nasional, pemantapan pengelolaan pemanfaatan laut melalui penataan ruang wilayah laut, peningkatan litbang kemaritiman, dan diversifikasi sumber energi terbarukan di laut. Umumnya bisnis proses kemaritiman juga akan menangani persoalan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di laut serta sumber daya maritim.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menentukan proses untuk Sistem Manajemen transportasi Laut dan aplikasinya dalam organisasi, serta:

- a. Menentukan input yang diperlukan dan output yang diharapkan dari proses-proses ini, yang mana tertuang di dalam bagan Business Process Mapping Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan prosedur di masing-masing bagian.
- b. Menentukan urutan dan interaksi antar proses, yang juga dapat dilihat pada *Business Process Mapping*.
- c. Menentukan dan menerapkan kriteria dan metode (pemantauan, pengukuran, dan indikator terkait kinerja) untuk memastikan operasional yang efektif dan mengendalikan proses-proses ini seperti pada masing-masing prosedur di setiap bagian.
- d. Menentukan sumber daya untuk proses-proses ini dan memastikan ketersediaannya.
- e. Menetapkan tanggung jawab dan wewenang untuk proses ini.
- f. Mengidentifikasi risiko dan peluang yang ditentukan sesuai dengan persyaratan pasal 6.1.
- g. Mengevaluasi proses ini dan mengimplementasikan perubahan untuk memastikan proses ini mencapai hasil yang dimaksudkan.
- h. Meningkatkan proses dan sistem manajemen mutu.

Sejauh yang diperlukan, KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT melaksanakan:

- a. Pemeliharaan informasi terdokumentasi untuk mendukung operasional dari proses terkait.
- b. Penyimpanan informasi terdokumentasi untuk meyakinkan bahwa proses dikerjakan sesuai dengan yang direncanakan.

Sistem Manajemen Transportasi Laut Member State

Dalam pembuatan dan pelaksanaan Sistem Manajemen transportasi Laut *Member State*, penting ditegaskan tentang komitmen penuh setiap member state dalam penerapan Sistem Manajemen transportasi Laut Terpadu *Member State* agar dapat berjalan dengan efektif. Komitmen *Member State* tersebut harus ditunjukkan melalui:

1. Mengomunikasikan pentingnya pemenuhan persyaratan pelanggan serta peraturan perundangan yang berlaku, dan juga persyaratan lainnya yang terkait maupun bahaya dan aspek lingkungan.
2. Memastikan persyaratan pelanggan telah ditentukan dan dipenuhi untuk meningkatkan kepuasan pelanggan.
3. Menetapkan Kebijakan Mutu, K3 dan Lingkungan.
4. Memastikan Tujuan dan Sasaran Mutu, K3 dan Lingkungan telah ditetapkan.
5. Melaksanakan Tinjauan Manajemen.
6. Memastikan, bahwa kinerja Manajemen Mutu K3 dan lingkungan telah mengikuti peraturan perundangan yang berlaku dan persyaratan lainnya yang terkait.
7. Menyediakan sumber daya yang memadai.
8. Mengidentifikasi dan memperbaharui peraturan perundangan yang berlaku dan persyaratan lainnya yang diikuti dengan evaluasi bahaya – risiko dan aspek-dampak lingkungan yang terjadi.

Sistem Manajemen transportasi Laut Terpadu *Member State* menetapkan Kebijakan Mutu, K3, dan Lingkungan, yang memuat visi, misi, dan tujuan yang hendak dicapai oleh *Member State*, sifat dan skala risiko, serta komitmen untuk memberikan kepuasan terhadap

pelanggan. Termasuk juga untuk menaati peraturan perundangan yang berlaku dan persyaratan lainnya yang terkait, perbaikan secara berkelanjutan, mencegah kecelakaan kerja, memastikan kesehatan kerja, serta mencegah pencemaran dan pelestarian lingkungan hidup.

Member State harus memastikan, bahwa Sistem Manajemen transportasi Laut Terpadu telah dikomunikasikan kepada seluruh *stakeholder* dalam lingkup *Member State* sesuai dengan prosedur komunikasi dan training. Peninjauan Sistem Manajemen transportasi Laut Terpadu dilakukan sesuai dengan kebutuhan *Member State*.

Member State menentukan atau menunjuk Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang memiliki wewenang dalam menetapkan, mendefinisikan dan mengomunikasikan Sistem Manajemen transportasi Laut Terpadu. Hal ini dilakukan untuk memastikan berjalan dan terpeliharanya Sistem Manajemen Terpadu *Member State* sesuai standar ISO 9001:2015 serta regulasi dari IMO.

Sistem Manajemen transportasi Laut Port State

Pelabuhan merupakan daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu yang berfungsi sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan layanan jasa. Fungsi utama pelabuhan ialah sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik/turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan sekaligus sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Segala sesuatu terkait kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dilakukan sebagai fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, ketertiban arus lalu lintas atau trafik (kapal, penumpang dan atau barang), menjaga keselamatan berlayar, untuk memperlancar perpindahan intra dan antar moda transportasi; sebagai pusat kegiatan pelayanan transportasi laut; sebagai pusat distribusi dan konsolidasi barang, serta mendorong perekonomian nasional dan daerah. Semua itu disebut dengan usaha pelabuhanan. Pada dasarnya

pengoperasian pelabuhan meliputi delapan kegiatan jasa kepelabuhan sebagai berikut:

1. Penyediaan kolam pelabuhan dan perairan untuk lalu lintas kapal dan tempat berlabuh.
2. Pelayanan jasa-jasa terkait dengan pemanduan kapal-kapal (pilotage) dan pemberian jasa kapal tunda.
3. Penyediaan dan pelayanan jasa dermaga untuk tambat/sandar, bongkar muat muatan serta penyediaan fasilitas naik/turun penumpang.
4. Penyediaan dan pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, angkutan di perairan pelabuhan, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan.
5. Penyediaan tanah untuk berbagai bangunan dan lapangan yang berhubungan dengan kepentingan dan kelancaran angkutan laut untuk industri.
6. Penyediaan jaringan jalan dan jembatan, tempat tunggu kendaraan, saluran pembuangan air, instalasi listrik, instalasi air bersih, depo bahan bakar dan armada pemadam kebakaran.
7. Penyediaan jasa terminal bongkar muat peti kemas, muatan curah cair, muatan curah kering dan kapal Ro-Ro.
8. Penyediaan jasa lainnya yang dapat menunjang jasa kepelabuhan.

Indonesia merupakan negara maritim yang menjadi anggota *International Maritime Organization* (IMO), organisasi di bawah naungan Perserikatan Bangsa-Bangsa. Sebagai anggota, Indonesia harus melaksanakan semua keputusannya, termasuk pengelolaan pelabuhan seperti terjaminnya keselamatan pelayaran, kelancaran kerja pelayanan kapal dan barang, dan adanya fasilitas dan keamanan. Pengelolaan pelabuhan dan angkutan laut merupakan mata rantai yang tak terpisahkan satu sama lainnya. Hal ini memberikan peran penting dalam pembangunan bidang ekonomi dan perdagangan. Hampir 85 persen distribusi barang perdagangan dunia menggunakan angkutan laut. Karena itulah PBB membentuk suatu lembaga yang diberi nama *United National Conference Trade and Development* (UNCTAD) untuk

menciptakan konsep sebagai standar bagi negara maritim di dunia, seperti konsep pengelolaan pelabuhan secara efisien, pengelolaan kapal dengan jaringannya, keselamatan di laut, dan lain-lain.

Di Indonesia, kondisi kepelabuhanan dan dunia angkutan lainnya cenderung menurun serta mengalami banyak hambatan. Sejauh ini belum ada konsep yang dapat membawa dunia angkutan laut nasional dan kepelabuhanan ke arah pertumbuhan yang lebih baik. Di sektor angkutan laut, operasional kapal dilakukan untuk mengejar keuntungan sementara tanpa memikirkan bagaimana membangun jaringan kapal antar-pelabuhan. Padahal operasionalisasi kapal ialah untuk ketersediaan barang (*the ship follow the trade*). Kondisi ini berakibat pada tidak tumbuhnya sentra-sentra produksi di sepanjang alur laut kepulauan Indonesia. Semestinya, salah satu peran angkutan laut nasional adalah sebagai pemicu pertumbuhan ekonomi regional, nasional, maupun internasional. Juga, tidak ada upaya bagaimana menciptakan saling interaksi dan interdependensi antar-pelabuhan, maupun tanpa upaya untuk mengelola pelabuhan secara efisien.

Pengelolaan pelabuhan di Indonesia merujuk pada indikator pelayanan UNCTAD, yang mana waktu kapal berproduksi (*effective time*) di pelabuhan hanya berkisar antara 40-60 persen. Hal ini diukur berdasarkan tingkat kepuasan pelanggan jasa pelabuhan (*port users*), yaitu menghitung waktu sejak kapal tiba hingga kapal meninggalkan pelabuhan. Terdapat beberapa klasifikasi tingkat kepuasan pelanggan (*customer satisfaction*), yaitu:

1. Sangat puas (*excellence service*), yakni jika waktu kerja efektif mencapai 90 persen dan penggunaan waktu kerja selama 21 jam dengan waktu istirahat makan 3 jam. Dalam kondisi ini, pelayanan jasa pelabuhan diberikan sesuai jadwal sehingga kapal tidak dibebani biaya tambahan dan jadwal trayek dapat dipenuhi.
2. Puas (*good service*), yakni jika waktu kerja efektif mencapai 80 persen dengan penggunaan waktu kerja produktif 18 jam dan waktu istirahat makan dan pergantian *shift* 6 jam. Kondisi ini tidak terlalu berpengaruh terhadap *extra-cost*.

3. Tidak puas (*bad service*), yakni jika waktu kerja efektif mencapai 70 persen, penggunaan waktu kerja produktif hanya 14 jam. Ketidakpuasan pengguna jasa pelabuhan terjadi karena adanya biaya tambahan dan jadwal kapal ke pelabuhan lain terganggu.
4. Sangat tidak puas (*poor service*), yakni jika waktu kerja efektif hanya 60 persen dan penggunaan waktu kerja produktif hanya 10-13 jam. Akibatnya, biaya tambahan yang dikeluarkan operator kapal menjadi besar dan trayek berikutnya menjadi terganggu.

Dampak dari mutu pelayanan jasa pelabuhan membuat ongkos angkut barang (*freight*) dengan kapal dari/ke Indonesia menjadi mahal. Terlebih kapal-kapal yang dioperasikan merupakan kapal tua. Hal ini juga disebabkan oleh alat bongkar muat yang sering macet, hasil kerja yang rendah, ada kerusakan barang yang berakibat terjadinya klaim.

Operasi pelayanan kapal meliputi kegiatan-kegiatan perencanaan dan pelaksanaan tambatan kapal yang diarahkan agar pemanfaatan lokasi tambatan sesuai dengan jenis dan tipe kapal. Jenis muatan yang akan dibongkar atau dimuat disesuaikan dengan optimalisasi penggunaan peralatan bongkar muat dan pemilihan gudang dan lapangan penumpukan barang yang sesuai kebutuhan serta kelancaran pendistribusian barang agar *ship-dispatch* dapat dihasilkan. Untuk dapat merencanakan dan menangani operasional pelayanan kapal dan untuk mencapai *ships output* yang tinggi, harus terlebih dahulu diketahui data lengkap sebuah kapal yang akan dilayani meliputi antara lain bentuk, jenis dan karakteristik kapal. Data kedatangan kapal, harus selalu data yang terakhir (*up to date*) dan setiap perubahan ETA (*estimated time arrival*) kapal harus dilaporkan secepatnya kepada pihak pengelola pelabuhan. Hal ini dilakukan untuk memudahkan penyusunan perencanaan alokasi penggunaan tambatan secara tepat dan berdaya guna.

Sistem pengelolaan pelabuhan Indonesia memiliki pelabuhan yang diklasifikasi sebagai "pelabuhan umum" yang diusahakan oleh badan usaha pelabuhan (BUP) dan UPT Dirjen Hubla dengan jumlah keseluruhan sebanyak 111 unit. Selain itu, Pelsus yang berjumlah 1.155

unit umumnya dibangun karena ketidakefisienan cara pengelolaan pelabuhan umum baik oleh BUP maupun UPT Ditjenla. Karena itulah diperlukan adanya peningkatan sistem pengelolaan kepelabuhanan di Indonesia.

Tingkat pencapaian pelayanan kegiatan atau atribut kerja dalam kegiatan operasional pelabuhan dapat diukur dan dijadikan pedoman untuk memberikan pelayanan jasa. Untuk menggambarkan tingkat pelayanan barang yang telah dicapai oleh mereka, digunakan satuan pengukur (tolok ukur) sebagai pedoman atau standar dalam menentukan kebijakan pelayanan jasa pelabuhan. Tolok ukur ini diperoleh dari hasil pencapaian di lapangan melalui pengamatan cukup lama atau dalam jangka waktu tertentu. Menyadari akan pentingnya kepuasan pelayanan pelanggan sebagai kunci aktivitas pelabuhan, maka manajemen pelabuhan menerapkan Sistem Manajemen transportasi Laut (SMTL). Hal ini dimaksud meningkatkan kepuasan pengguna jasa kepelabuhan dengan pelayanan yang profesional, inovatif dan peningkatan secara berkesinambungan. Selain menerapkan sistem Manajemen Mutu, Manajemen juga menerapkan sistem kode Pengaman Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Internasional (*International Ships and Port Facility Security/ISPS Code*).

Sistem Manajemen transportasi Laut Flag State

Keselamatan maritim (*maritime safety*) merupakan konsep yang berlaku secara internasional. Konsep ini berkaitan dengan perlindungan kehidupan dan properti melalui regulasi, manajemen dan pengembangan teknologi dari semua bentuk transportasi yang bergerak melalui wilayah perairan di mana pun itu, yang secara khusus ditangani oleh badan dunia yaitu *International Maritime Organization* (IMO).

Di dalam organisasi IMO, terbentuk suatu badan pekerja yang disebut *Maritime Safety Committee* (MSC), yaitu komite yang menangani pengaturan-pengaturan masalah keselamatan dan keamanan pelayaran (*maritime safety and security*). Komite-komite ini

lebih fokus memikirkan tentang isu-isu keselamatan navigasi, stabilitas kapal, konstruksi pembangunan kapal, komunikasi maritim, keamanan maritim dari ancaman perompakan di laut dan sejenisnya.

Esensi pemikiran dari MSC sebenarnya mengacu pada kebutuhan masyarakat internasional, mereka menempatkan laut sebagai wilayah yang harus bebas dari berbagai ancaman keselamatan dan keamanan manusia, sekaligus dapat memberi pandangan tentang pencegahan dan penanganan permasalahan pelayaran dan kelancaran transportasi laut.

Namun perlu dicatat bahwa IMO hanya dapat mengeluarkan peraturan berupa konvensi dan resolusi. IMO mempunyai keterbatasan sebab mereka tidak dapat melakukan penegakan aturan. Penegakan aturan atau hukum hanya dapat dilakukan oleh negara anggota, salah satunya Indonesia di bawah koordinasi Direktorat Jendral Perhubungan Laut dalam melaksanakan fungsi *Flag State*, *Port State*, dan *Coastal State*.

Eksistensi pemerintah suatu negara seharusnya menjadi aktor utama dan memiliki peranan yang sangat menentukan dalam segala aktivitas kehidupan di seluruh wilayah kedaulatan negara, termasuk aktivitas pelayaran, transportasi, upaya keselamatan dan keamanan maritim.

Rujukan Keselamatan Pelayaran, keamanan Maritim dan perlindungan lingkungan Laut di Indonesia, serta pengaturan mengenai kapal sebagai alat transportasi laut telah dituangkan dalam UU No. 17/2008 tentang Pelayaran. Dalam Bab I Ketentuan Umum, Pasal 1, ayat 33 dinyatakan, bahwa "*Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, 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.*"

Sedangkan dalam Bab I Ketentuan Umum, Pasal 1, ayat 34 menjelaskan bahwa "*Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang*

memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.”

Prinsip keselamatan pelayaran secara tegas dan jelas dapat dilihat dari dua ayat di atas. Komponen dari kelaiklautan kapal menurut peraturan di Indonesia ditentukan dalam persyaratan keselamatan kapal yakni: pencegahan pencemaran perairan dari kapal; pengawakan; garis muat; pemuatan; kesejahteraan awak kapal; kesehatan penumpang; status hukum kapal; manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Kapal non-konvensi merupakan kapal-kapal dengan kriteria tertentu yang tidak tercakup dalam pemenuhan persyaratan-persyaratan di dalam konvensi-konvensi IMO. Peraturan terkait kapal non-konvensi diatur oleh peraturan dan perundang-undangan yang ditetapkan dan berlaku di masing-masing negara dan pelaksanaannya dilakukan oleh Direktorat Perhubungan Laut dan Jajaran sebagai instansi *Flag State*.

Kapal non-konvensi diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 65/2009 tentang Standar Kapal Non Konvensi (*Non Convention Vessel Standard*) berbendera Indonesia. Regulasi ini berlaku untuk kapal-kapal domestik yang berlayar di perairan Indonesia. Standar di dalamnya meliputi: konstruksi/bangunan kapal dan stabilitas kapal; perlengkapan; peralatan; permesinan dan kelistrikan; garis muat; pengukuran kapal; pengawakan; manajemen operasional (manajemen keselamatan dan keamanan kapal) dan perlindungan lingkungan maritim.

5. Direktorat Jenderal, Direktur, Kasubdit, Syahbandar, KSOP, UPP dan UPT

5.1. Komitmen Manajemen

Direktur Jenderal Perhubungan Laut:

Akuntabel untuk mencapai efektifitas sistem manajemen mutu di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

- a. Mengadopsi dan mengikuti Visi, Misi dan Kebijakan Kementerian, dan menetapkan sasaran – sasaran strategis.
- b. Memberikan edukasi tentang Pemikiran Berbasis Risiko dalam pengelolaan sistem manajemen transportasi laut
- c. Meninjau efektifitas sistem manajemen mutu
- d. Mendorong peningkatan kinerja produk dan proses
- e. Menyediakan sumber daya yang diperlukan dan tepat guna
- f. Mengedukasi kemampuan kepemimpinan bawahan

5.1.1. Umum

Manajemen puncak dari KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT atau perwakilan Manajemen mendemonstrasikan kepemimpinan dan komitmen terhadap Sistem Manajemen transportasi Laut dengan cara sebagai berikut.

- a. Mengambil akuntabilitas untuk efektivitas sistem manajemen mutu, dengan hadir pada Rapat Tinjauan Manajemen dan memberikan keputusan strategis terhadap implementasi KONVENSI IMO (III-CODE).
- b. Memastikan bahwa kebijakan mutu dan sasaran mutu ditetapkan untuk Sistem Manajemen transportasi Laut, serta sesuai dengan konteks dan arah strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melalui pemantauan pencapaian sasaran mutu bulanan atau sesuai frekuensi pemantauannya.
- c. Memastikan integrasi persyaratan Sistem Manajemen transportasi Laut dalam proses bisnis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan tertuang dalam Bisnis Proses Mapping (Pemetaan Proses Kerja)/Bagan Interaksi Antar Proses.
- d. Mempromosikan penggunaan pendekatan proses dan pemikiran berbasis risiko pada setiap pengambilan keputusan, aktivitas

- yang dilakukan dan juga kemungkinan perubahan yang berdampak pada implementasi sistem manajemen mutu.
- e. Memastikan sumber daya untuk Sistem Manajemen Transportasi Laut tersedia melalui “Manpower Planning (Perencanaan Kebutuhan Karyawan)” yakni Sumber Daya manusia dan pengelolaan Infrastruktur untuk setiap proses pendukung yang terjadi.
 - f. Mengkomunikasikan pentingnya manajemen mutu yang efektif dan sesuai persyaratan Sistem Manajemen transportasi Laut melalui Rapat Tinjauan Manajemen.
 - g. Memastikan Sistem Manajemen transportasi Laut mencapai hasil yang diinginkan yang tercermin melalui Laporan Pencapaian Sasaran MUTU bulanan atau sesuai frekuensi pemantauannya.
 - h. Terlibat, mengarahkan dan mendukung orang-orang untuk berkontribusi pada keefektifan Sistem Manajemen transportasi Laut.
 - i. Mempromosikan peningkatan (yang mendukung kinerja sistem manajemen mutu).
 - j. Mendukung peran manajemen lain yang relevan untuk mendemonstrasikan kepemimpinan sesuai dengan area pertanggungjawabannya.

5.1.2. Implementasi Requirement

Direktorat Jenderal, Direktur, Kasubdit, Syahbandar, KSOP, UPP dan UPT perlu memperhatikan kewajiban negara terhadap ketentuan IMO dalam mengimplementasikan kepemimpinan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan laut sebagai berikut.

Konvensi	Conteks	Requirement	Planning	DO	Chek	Action
MARPOL	Artikel 1	Kewajiban umum di bawah konvensi	Direktorat Perhubungan Laut berkewajiban mencegah pencemaran lingkungan laut	Berkewajiban melakukan perlindungan terhadap lingkungan maritim terhadap pembuangan	Melakukan evaluasi terhadap sasaran dan proses serta melaporkan apa saja hasilnya. Dengan cara mengecek	Melakukan evaluasi total terhadap hasil sasaran dan proses dan menindaklanjuti dengan perbaikan

Konvensi	Conteks	Requirement	Planning	DO	Chek	Action
			oleh pembuangan zat zat berbahaya atau limbah yang mengandung zat zat yang bertentangan dengan konvensi ini.	limbah di perairan dan penuntutan kapal sebagaimana amanat Undang undang pasal 303 tentang pelayaran	kembali apa yang sudah dilakukan sudahkah sesuai standar yang ada atau masih ada kekurangan	perbaiki
	Regulasi 38	Reception Facility	Rencana Reception Facility wilayah dikembangkan dalam partisipasi penyusunan yang harus dikonsultasikan dengan IMO terkait pencegahan pencemaran lingkungan laut	Dirjen, Direktur, KSOP dan UPT agar mengawasi pelaksanaan RF di tiap tiap pelabuhan telah tersedia dan dapat dilakukan penanganannya	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan pemantauan pencapaian sasaran mutu bulanan atau sesuai frekuensi pemantauannya, dan evaluasi terhadap	
		Reception Facility dalam areal khusus				

5.1.3. Fokus Pada Pelayanan

Manajemen puncak (dapat diwakilkan oleh Wakil Manajemen) dari KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT mendemonstrasikan kepemimpinan dan komitmen untuk fokus pada pelayanan dengan memastikan bahwa:

- Persyaratan Pelayanan dan undang-undang yang berlaku serta persyaratan peraturan untuk ditentukan, dipahami dan dipenuhi secara konsisten.
- Risiko dan peluang yang dapat mempengaruhi kesesuaian layanan serta kemampuan meningkatkan kepuasan Pelayanan ditentukan dan diidentifikasi.
- Fokus pada peningkatan kepuasan Pelayanan agar dipertahankan.

5.2. Kebijakan

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mengadopsi dan melaksanakan kebijakan seperti yang dinyatakan secara formal oleh Menteri Perhubungan sebagai berikut.

**DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
PERNYATAAN KEBIJAKAN MUTU**

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut merupakan Administrator mewakili Republik Indonesia yang bertanggung jawab untuk menerapkan semua produk-produk IMO yang diratifikasi oleh RI. Peningkatan sistem standar mutu transportasi laut sesuai ketentuan Nasional dan III Code beserta perubahannya dalam menjamin terciptanya:

1. Keselamatan jiwa di laut, keamanan dan perlindungan lingkungan maritim
2. Kelaiklautan Kapal dan Kenavigasian
3. Laut bebas dari pencemaran akibat kegiatan transportasi kapal
4. Standarisasi program pendidikan dan pelatihan kepelautan dan sertifikasi
5. Peraturan – peraturan untuk pencegahan tubrukan kapal
6. Klasifikasi Kapal
7. Garis muat
8. Ukuran kapal

5.2.1 Penetapan Kebijakan Mutu

Direktur-direktur dan jajaran dari KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menetapkan, mengimplementasikan, dan memelihara kebijakan mutu agar memenuhi beberapa hal sebagai berikut.

- a. Sesuai dengan tujuan dan konteks Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yakni mendukung arah strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
- b. Menyediakan kerangka kerja untuk menetapkan sasaran mutu
- c. Mencakup komitmen untuk memenuhi persyaratan yang berlaku
- d. Mencakup komitmen untuk peningkatan berkesinambungan dari sistem manajemen mutu.

Kebijakan mutu KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT dapat dilihat pada lampiran.

5.2.2 Komunikasi Kebijakan mutu

Kebijakan mutu yang ditetapkan KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT, senantiasa:

- a. Tersedia dan dipertahankan sebagai informasi yang terdokumentasi.
- b. Dikomunikasikan, dipahami dan diterapkan di dalam lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- c. Tersedia untuk pihak yang berkepentingan yang relevan apabila sesuai.

5.3. Peran, tanggung jawab dan wewenang organisasi

Manajemen puncak yang dapat diwakilkan oleh Wakil Manajemen atau disebut dengan Unit Penjamin Mutu SMTL dari KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT memastikan tanggung jawab dan wewenang untuk peran yang relevan ditetapkan, dikomunikasikan dan dipahami di dalam organisasi.

Kepala Unit Penjamin Mutu SMTL mempunyai tanggung jawab dan wewenang untuk:

- a. Memastikan Sistem Manajemen transportasi Laut sesuai persyaratan standar internasional.
- b. Memastikan proses yang diterapkan dapat memberikan hasil yang diharapkan.
- c. Melaporkan kinerja Sistem Manajemen transportasi Laut dan peluang untuk perbaikan.
- d. Memastikan untuk fokus pada Pelayanan dikomunikasikan ke seluruh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan *stakeholder* terkait.

Memastikan bahwa integritas atau keutuhan Sistem Manajemen transportasi Laut dipelihara ketika ada perubahan pada Sistem Manajemen transportasi Laut yang direncanakan dan diimplementasikan.

6. Perencanaan

Manajemen mutu sistem manajemen transportasi laut meminta Direktur Jenderal Perhubungan Laut merencanakan, menetapkan, menerapkan, dan memelihara program audit. Artinya, Dirjen Perhubungan Laut harus memiliki program yang berlaku secara berkelanjutan. Program ini sangat bergantung pada jadwal audit, yang dapat berbentuk Spreadsheet atau kalender rencana audit sebagai prosedur yang harus diikuti untuk menjaga audit internal. Program audit juga perlu mempertimbangkan beberapa informasi berikut:

- Proses penting
Langkah ini dilakukan untuk memastikan bahwa semua proses diaudit setidaknya sekali setahun. Akan tetapi, proses yang telah diidentifikasi sebagai proses yang lebih penting untuk Dirjen Perhubungan Laut, lebih baik memiliki lebih dari satu audit yang mungkin diperlukan untuk memastikan kesesuaian lanjutan.
- Perubahan yang mempengaruhi organisasi
Apabila Dirjen Perhubungan Laut mengetahui setiap perubahan untuk Sistem Manajemen Mutu (SMM), seperti kebutuhan pelanggan baru atau usaha Dirjen Perhub untuk mengubah SMM untuk SMTL, persyaratan ini harus menjadi bagian dari program audit yang sudah ditetapkan.
- Hasil audit sebelumnya
Perlu diambil pelajaran dari proses audit sebelumnya kemudian lakukan peningkatan atau perbaikan yang diperlukan.

6.1 Tindakan untuk mengidentifikasi risiko dan peluang

6.1.1 Saat Merencanakan Sistem Manajemen MUTU

Pada saat merencanakan sistem manajemen mutu, KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT mempertimbangkan isu yang dimaksud pada pasal 4.1 dan persyaratan di dalam pasal (4.2) serta menentukan risiko dan peluang yang perlu diidentifikasi dalam rangka:

- a. Memberikan jaminan bahwa Sistem Manajemen transportasi Laut dapat mencapai hasil yang diinginkan.
- b. Meningkatkan dampak yang diinginkan.
- c. Mencegah atau mengurangi dampak yang tidak diinginkan.
- d. Mencapai peningkatan.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT juga mendokumentasikan risiko dan proses lainnya yang dinilai penting.

6.1.2 Rencana Kerja

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menetapkan beberapa hal sebagai berikut:

- a. Tindakan untuk mengidentifikasi risiko dan peluang, serta tertuang dalam Matriks Identifikasi Risiko dan Peluang.
- b. Perencanaan untuk mengintegrasikan dan mengimplementasikan tindakan ke dalam proses Sistem Manajemen transportasi Laut (lihat 4.4) dan tertuang dalam Action Plan (Rencana Kerja).
- c. Mengevaluasi efektivitas tindakan tersebut melalui Rapat Tinjauan Manajemen.

Tindakan I untuk mengidentifikasi risiko dan peluang proporsional dengan dampak potensial disesuaikan dengan layanan yang terangkum dalam Pedoman Penyusunan Prosedur Pengelolaan Risiko (Rujukan: SOP).

6.2 Sasaran Mutu dan Perencanaan untuk Mencapainya

6.2.1 Sasaran Mutu

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menetapkan sasaran mutu yang relevan pada masing-masing fungsi, tingkatan dan proses yang dibutuhkan untuk Sistem Manajemen Mutu.

Sasaran sistem manajemen transportasi laut yang ditetapkan antara lain:

- a. Konsisten dengan kebijakan mutu
- b. Dapat diukur
- c. Memperhitungkan persyaratan yang berlaku
- d. Relevan untuk kesesuaian layanan serta untuk meningkatkan kepuasan Pelayanan
- e. Dipantau
- f. Dikomunikasikan
- g. Diperbarui sesuai dengan kebutuhan

Sasaran mutu KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT dapat dilihat pada lampiran.

6.2.2 Merencanakan Tindakan untuk Mencapai Sasaran Mutu

Untuk mencapai Sasaran Mutu, KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT telah menetapkan beberapa aspek berikut:

- a) Hal-hal yang akan dilakukan;
- b) Sumber daya yang akan diperlukan;
- c) Pihak yang akan bertanggung jawab;
- d) Waktu selesai; dan
- e) Evaluasi hasil.

6.3 Perencanaan Perubahan

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menetapkan kebutuhan untuk perubahan sistem manajemen mutu. Kebutuhan ini dapat berasal dari perubahan struktur organisasi, teknologi, perubahan proses, penambahan sumber daya manusia, yang dilakukan secara terencana. Setiap perubahan selalu dikomunikasikan dalam rapat Tinjauan Manajemen dengan melibatkan seluruh pihak yang terkait.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT mempertimbangkan dengan saksama beberapa hal sebagai berikut:

- a. Tujuan dari perubahan dan konsekuensi potensialnya
- b. Integritas sistem manajemen mutu
- c. ketersediaan sumber daya
- d. Alokasi atau realokasi tanggung jawab dan kewenangan

7. Pendukung

7.1 Sumber daya

7.1.1 Umum

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menentukan dan menyediakan sumber daya untuk penetapan, implementasi, pemeliharaan dan peningkatan berkesinambungan dari sistem manajemen transportasi laut.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT mempertimbangkan dua hal, yakni:

- a. Kemampuan dan kendala pada sumber daya internal yang ada
- b. Apa yang perlu diperoleh dari penyedia eksternal

7.1.2 Sumber Daya Manusia

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menentukan dan menyediakan sumber daya manusia untuk implementasi Sistem Manajemen transportasi Laut Yang efektif. Termasuk juga untuk operasional serta pengendalian proses-prosesnya melalui rencana kebutuhan sumber daya manusia di awal tahun dan Penilaian Kompetensi setiap tahun.

7.1.3 Infrastruktur

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menentukan, menyediakan dan memelihara infrastruktur untuk proses operasional dan untuk mencapai kesesuaian layanan. Infrastruktur tersebut mencakup:

- a. Bangunan dan utilitas terkait.
- b. Peralatan, termasuk perangkat keras dan lunak yang dikelola oleh Bagian Teknologi Informasi (IT), serta peralatan kantor lainnya.
- c. Alat transportasi berupa mobil kantor yang dikelola oleh Bagian Umum (GA).
- d. Teknologi informasi dan komunikasi.

7.1.4 Lingkungan untuk proses operasional

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menetapkan, menyediakan dan memelihara lingkungan untuk proses operasional, serta untuk mencapai kesesuaian layanan. Lingkungan yang sesuai dapat berupa kombinasi dari faktor manusia dan faktor fisik, antara lain:

- a. Sosial (non-diskriminasi, tenang, bebas dari kekerasan fisik) dan tertuang dalam Peraturan Organisasi.
- b. Psikologi (mengurangi stress, pencegahan kelelahan, perlindungan emosional) yang tertuang dalam agenda Organisasi berupa *gathering/outing* atau kegiatan lainnya yang memungkinkan.
- c. Fisik (suhu, panas, kelembaban, cahaya, aliran udara, kebersihan, kebisingan), di mana kondisi lingkungan kerja diatur sesuai dengan kebutuhan kerja/layanan.

7.1.5 Pemantauan dan Pengukuran Sumber Daya

7.1.5.1 Umum

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT harus menentukan dan menyediakan sumber daya untuk menetapkan, menerapkan, memelihara dan meningkatkan sistem manajemen mutu yang berkelanjutan. Dalam hal ini, organisasi harus mempertimbangkan beberapa hal sebagai berikut:

- a. kemampuan dan kendala sumber daya internal saat ini;
- b. hal-hal yang dibutuhkan dari penyedia eksternal.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menetapkan dan menyediakan sumber daya untuk hasil yang valid. Termasuk juga untuk meyakinkan saat pemantauan atau pengukuran sebagai upaya verifikasi kesesuaian layanan terhadap persyaratan.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT memastikan bahwa sumber daya yang disediakan antara lain:

- a. sesuai untuk kegiatan pemantauan dan pengukuran spesifik yang dilakukan
- b. dipelihara untuk memastikan kesesuaian terhadap tujuannya

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut harus menyimpan informasi terdokumentasi sebagai bukti kesesuaian atas tujuan pemantauan dan pengukuran sumber daya.

7.1.5.2 Ketertelusuran Pengukuran

Kemampuan menelusuri pengukuran atas alat ukur menjadi persyaratan dan dianggap KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT sebagai bagian penting dari pembuktian hasil pengukuran yang valid. Maka dari itu, dilakukan beberapa hal sebagai berikut:

- a. Kalibrasi atau verifikasi, atau keduanya, pada selang waktu tertentu, atau sebelum digunakan, terhadap semua alat ukur yang.
- b. Identifikasi status kelayakan penggunaan peralatan ukur
- c. Perlindungan dari penyesuaian, kerusakan atau perubahan yang akan membuat status kalibrasi dan juga hasil pengukuran menjadi tidak valid.

Jika ternyata hasil pengukuran terhadap alat ukur tidak valid, maka KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT memutuskan untuk melakukan pengetesan kembali (Rekalibrasi), memperbaiki atau mengganti alat ukur.

7.1.6 Pengetahuan tentang Organisasi

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menentukan pengetahuan untuk operasional proses sekaligus mencapai kesesuaian layanan. Pengetahuan ini harus dipertahankan dan tersedia jika dibutuhkan. Ketika dihasilkan identifikasi kecenderungan dan kebutuhan yang berubah, maka KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT mempertimbangkan pengetahuan saat ini dan menentukan cara untuk mengakses tambahan pengetahuan dan pembaharuan yang dibutuhkan.

7.2 Kompetensi

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT dalam hal ini memastikan untuk:

- a. Menentukan kompetensi yang diperlukan setiap personel agar pekerjaan yang dilakukan dapat terkendali serta mempengaruhi kinerja dan efektivitas Sistem Manajemen transportasi Laut yang tertuang dalam Standar Kompetensi Karyawan.
- b. Memastikan bahwa setiap personel kompeten dalam pendidikan, pengalaman, pelatihan serta keahlian yang sesuai dengan penilaian kompetensi setiap tahunnya
- c. Apabila diperlukan, dilakukan tindakan untuk memperoleh tertentu dan mengevaluasi efektifitas tindakan seperti mengikutsertakan dalam pelatihan, seminar, dan/atau pendidikan
- d. Menyimpan informasi terdokumentasi yang sesuai sebagai bukti kompetensi, termasuk hasil penilaian kompetensi karyawan.

7.3 Kepedulian

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT memastikan personel yang melakukan pekerjaan dalam kendali Organisasi agar menyadari:

- a. Kebijakan mutu;
- b. Sasaran mutu yang relevan;

- c. Kontribusi terhadap efektivitas sistem manajemen mutu, termasuk manfaat dari peningkatan kinerja; dan
- d. Akibat dari ketidaksesuaian dengan sistem manajemen mutu.

7.4 Komunikasi

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menentukan komunikasi internal dan eksternal yang relevan dengan Sistem Manajemen transportasi Laut yang tertuang dalam Tabel Komunikasi Internal dan Eksternal yang memuat:

- a. Apa yang akan dikomunikasikan
- b. Kapan perlu dikomunikasikan
- c. Dengan siapa perlu dikomunikasikan
- d. Bagaimana cara berkomunikasi
- e. Siapa yang mengomunikasikan

7.5 Informasi Terdokumentasi

7.5.1 Umum

Persyaratan untuk dokumentasi, termasuk yang dipersyaratkan oleh Standar KONVENSI IMO (III-CODE) dan KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT, didokumentasikan ke dalam Manual Mutu dan Prosedur, kemudian secara efektif diterapkan oleh semua bagian yang terkait.

7.5.2 Membuat dan memperbaharui

Ketika membuat dan memperbaharui informasi terdokumentasi, KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT memastikan kesesuaian beberapa hal sebagai berikut:

- a. Identifikasi dan deskripsi (misalnya tujuan, judul, tanggal berlaku, pembuat dan referensi).
- b. Format (misalnya bahasa, tampilan/format, versi perangkat lunak yang digunakan) dan mediana (misalnya kertas, elektronik).
- c. Peninjauan dan persetujuan untuk memastikan kesesuaian dan keabsahan.

Dokumentasi Sistem Manajemen transportasi Laut
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL
PERHUBUNGAN LAUT disusun dengan struktur sebagai berikut:

- Level 1 : Manual Mutu SMTL, Pernyataan Kebijakan Mutu, dan kebijakan lainnya yang relevan
- Level 2 : Prosedur terdokumentasi SMTL (Standard Operation Procedure)
- Level 3 : Dokumen pendukung yang lebih teknis untuk melengkapi agar prosedur berjalan efektif (Instruksi Kerja, Jadwal, dll)
- Level 4 : Rekaman hasil kerja/hasil aktivitas verifikasi operasional

Kepala Unit Manajemen Mutu SMTL menyusun dan memelihara Manual Mutu SMTL untuk kemudian ditinjau ulang secara berkala. Prosedur pengendalian informasi terkait proses yang harus dilakukan untuk menghasilkan output atau memberi nilai tambah pada produk/layanan. Penjelasan proses ini meliputi “siapa” yang bertugas untuk melaksanakan dan “apa” kegiatan yang harus dilaksanakan serta “di mana” bukti hasil kegiatan kerja tersebut dicatat/direkam.

Dokumen pendukung merupakan dokumen-dokumen yang menjelaskan lebih terperinci tentang “bagaimana” suatu kegiatan harus dilaksanakan. Dokumen pendukung dapat berupa Instruksi Kerja, Standard, *Checklist*, maupun Form.

7.5.3 Pengendalian Informasi Terdokumentasi

7.5.3.1 Informasi terdokumentasi yang dibutuhkan Sistem Manajemen transportasi Laut dan standar internasional ini harus memastikan beberapa hal sebagai berikut:

- a. Tersedia dan sesuai untuk digunakan, di mana pun, dan kapan pun dibutuhkan
- b. Dilindungi secara memadai (misalnya dari kehilangan kerahasiaan, penggunaan yang tidak sesuai, atau kehilangan integritas)

7.5.3.2 Untuk pengendalian informasi terdokumentasi, KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT mengidentifikasi beberapa aktivitas yang tertuang dalam prosedur pengendalian informasi terdokumentasi dengan cakupan kebutuhan sebagai berikut.

- a. Distribusi, akses, pengambilan dan penggunaan
- b. Penyimpanan dan pemeliharaan, mencakup pemeliharaan keterbacaan
- c. Pengendalian perubahan (misal pengendalian revisi)
- d. Masa simpan dan disposisi,

Informasi terdokumentasi dari eksternal yang ditetapkan organisasi dibutuhkan untuk perencanaan dan operasional sistem manajemen mutu SMTL, agar diidentifikasi dan dikendalikan. Informasi ini disimpan sebagai bukti kesesuaian dilindungi dari perubahan yang tidak diinginkan. Dokumen yang berasal dari Eksternal, misalnya IMO Konvensi (III-Code) dicatat dalam daftar Dokumen IMO Konvensi.

8. Operasional Penerapan IMO Konvensi (III-Code)

8.1 Perencanaan dan Pengendalian Operasional

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT merencanakan, mengimplementasikan, dan mengendalikan proses untuk memenuhi persyaratan penyediaan layanan serta mengimplementasikan tindakan yang ditentukan dengan cara sebagai berikut:

- a. Menentukan persyaratan untuk penerapan IMO Konvensi (III-Code);
- b. Menetapkan kriteria untuk penerapan IMO Konvensi (III-Code);
- c. Menentukan sumber daya yang dibutuhkan untuk mencapai kesesuaian persyaratan penerapan IMO Konvensi (III-Code);
- d. Mengimplementasikan kontrol proses sesuai dengan kriteria seperti penetapan dan pemantauan KPI;

- e. Menentukan dan menjaga informasi terdokumentasi sejauh diperlukan agar dapat diyakini, bahwa proses telah dilakukan seperti yang direncanakan dan menunjukkan kesesuaian.

Hasil dari perencanaan sesuai dengan operasional kerja dari KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT mengendalikan perubahan yang direncanakan dan meninjau konsekuensi dari perubahan yang tidak diinginkan sesuai dengan prosedur pengendalian informasi terdokumentasi. Termasuk juga memikirkan upaya mitigasi atas efek samping apabila terjadi perubahan sesuai dengan kebutuhan dan risiko yang mungkin terjadi.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT juga memastikan bahwa proses outsourcing (alih-daya) dilaksanakan sesuai keperluan.

8.2 Persyaratan layanan

8.2.1 Komunikasi Pelayanan

Komunikasi dengan Pelayanan meliputi:

- a. Memberikan informasi terkait layanan melalui Website <http://hubla.dephub.go.id/>.
- b. Penanganan pertanyaan seputar layanan melalui e-Mail, telepon dan datang langsung ke lokasi kantor KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT.
- c. Memperoleh umpan balik Pelayanan terkait layanan, termasuk keluhan Pelayanan melalui survey kepuasan Pelayanan.
- d. Penanganan atau pengendalian informasi milik Pengguna Jasa dan *stakeholder* sesuai fungsi jabatan masing-masing.
- e. Menetapkan persyaratan khusus untuk tindakan kontingensi apabila relevan.

8.2.2 Penentuan persyaratan terkait layanan

Pada saat menentukan persyaratan untuk layanan yang akan ditawarkan kepada pengguna jasa dan *stakeholder*, KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT memastikan beberapa hal berikut.

- a. Persyaratan untuk layanan didefinisikan, termasuk persyaratan hukum dan peraturan yang berlaku dan hal-hal yang dianggap perlu di dalam prosedur.
- b. KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT dapat memenuhi permintaan untuk layanan yang ditawarkan.

8.2.3 Tinjauan Persyaratan terkait Layanan

8.2.3.1 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT memastikan bahwa mereka memiliki kemampuan untuk memenuhi persyaratan untuk layanan yang akan ditawarkan kepada pengguna jasa dan *stakeholder*.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT melakukan tinjauan sebelum berkomitmen untuk menyanggupi dan memenuhi layanan kepada pengguna jasa dan *stakeholder*, meliputi:

- a. Persyaratan yang ditetapkan pengguna jasa dan *stakeholder*, termasuk persyaratan untuk pengiriman dan kegiatan pasca pelaksanaan.
- b. Persyaratan tidak dinyatakan oleh pengguna jasa dan *stakeholder*, tapi yang diperlukan untuk penggunaan yang ditentukan atau dimaksudkan apabila kondisinya diketahui.
- c. Persyaratan yang ditentukan oleh KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT.
- d. Persyaratan hukum dan peraturan yang berlaku untuk layanan.

8.2.3.2 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menyimpan informasi terdokumentasi, sebagaimana berlaku terhadap:

- a. hasil pemeriksaan dan pengujian serta sertifikat kelaiklautan kapal
- b. hasil pemeriksaan dan pengujian klasifikasi kapal
- c. hasil pemeriksaan dan sertifikasi pelabuhan dan fasilitas keamanan pelabuhan
- d. hasil pengujian sertifikasi penyelenggara pendidikan (approval)
- e. hasil pengujian sertifikasi awak kapal (CoC & CoP) dan tenaga ahli penguji, *marine inspector & surveyor class*
- f. hasil investigasi kecelakaan transportasi laut
- g. hasil pemeriksaan kecelakaan kapal
- h. setiap persyaratan baru sesuai IMO Konvensi

8.2.4 Perubahan persyaratan untuk layanan

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT memastikan bahwa informasi terdokumentasi yang relevan diubah. Begitu pula orang-orang yang relevan disadarkan akan perubahan itu.

8.3 Desain dan pengembangan layanan

8.3.1 Umum

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menentukan, menerapkan dan memelihara sebuah desain dan pengembangan proses yang tepat dalam rangka memastikan penyediaan sarana dan prasarana transportasi laut.

8.3.2 Perencanaan desain dan pengembangan

Sebelum menentukan tahap dan pengendalian untuk desain dan pengembangan, KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT mempertimbangkan beberapa hal sebagai berikut:

- a. Sifat, durasi dan kompleksitas kegiatan desain dan pengembangan;
- b. Tahapan proses yang dibutuhkan, termasuk tinjauan desain dan pengembangan yang berlaku;
- c. Desain dan pengembangan yang memerlukan kegiatan verifikasi dan validasi;
- d. Tanggung jawab dan wewenang yang terlibat di dalam proses desain dan pengembangan;
- e. Sumber daya internal dan eksternal untuk desain dan pengembangan produk dan layanan;
- f. Kebutuhan untuk pengendalian tatap muka antar individu dalam proses desain dan pengembangan;
- g. Kebutuhan untuk keterlibatan Pelayanan dan pengguna dalam proses desain dan pengembangan;
- h. Persyaratan untuk penyediaan sarana dan prasarana transportasi laut;
- i. Tingkat pengendalian yang diharapkan di dalam proses desain dan pengembangan dari Pelayanan dan pihak berkepentingan; dan
- j. Informasi terdokumentasi untuk menunjukkan bahwa persyaratan desain dan pengembangan telah dipenuhi.

8.3.3 Masukan Desain dan pengembangan

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menetapkan persyaratan penting untuk produk dan layanan jenis tertentu untuk didesain dan dikembangkan. Beberapa pertimbangan yang digunakan antara lain:

- a) Persyaratan fungsional dan kinerja;
- b) Informasi dari kegiatan desain dan pengembangan serupa sebelumnya;
- c) Persyaratan peraturan dan perundangan yang berlaku;
- d) Standar atau kode praktik bahwa organisasi berkomitmen untuk menerapkan; dan

- e) Potensi konsekuensi dari kegagalan karena sifat dari produk dan layanan tersebut.

Input harus memadai untuk keperluan desain dan pengembangan, lengkap, dan jelas. Termasuk juga penyelesaian apabila ditemukan perbedaan input desain dan pengembangan. KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menyimpan informasi terdokumentasi pada input desain dan pengembangan.

8.3.4 Pengendalian desain dan pengembangan

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menerapkan kendali pada proses desain dan pengembangan untuk memastikan beberapa hal sebagai berikut.

- a) Hasil yang ingin dicapai didefinisikan dengan jelas;
- b) Tinjauan untuk mengevaluasi kemampuan hasil dari desain dan pengembangan memenuhi persyaratan;
- c) Verifikasi untuk memastikan bahwa output desain dan pengembangan memenuhi persyaratan inputnya;
- d) Validasi untuk memastikan hasil dari produk dan jasa memenuhi persyaratan untuk aplikasi yang ditentukan atau penggunaan yang dimaksudkan;
- e) Setiap tindakan yang diperlukan diambil atas masalah yang timbul selama tinjauan, atau kegiatan verifikasi dan validasi;
- f) Informasi terdokumentasi dari kegiatan ini disimpan.

8.3.5 Output desain dan pengembangan

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT memastikan bahwa output desain dan pengembangan harus memenuhi beberapa hal berikut.

- a) Memenuhi persyaratan input;
- b) Memadai untuk proses-proses selanjutnya dalam hal penyediaan sarana dan prasarana transportasi laut;

- c) Menyertakan atau memantau referensi dan persyaratan pengukuran sesuai dengan kriteria penerimaan;
- d) Menyatakan karakteristik sarana dan prasarana transportasi laut yang penting bagi tujuan yang dimaksud, serta ketentuan yang aman dan tepat.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menyimpan informasi terdokumentasi pada output desain dan pengembangan.

8.3.6 Perubahan desain dan pengembangan

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT mengidentifikasi, meninjau, mengendalikan perubahan yang dibuat selama atau setelah desain dan pengembangan sarana dan prasarana transportasi laut. Hal ini dilakukan sejauh diperlukan guna memastikan bahwa tidak adanya dampak buruk akibat tidak sesuai dengan persyaratan.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menyimpan informasi terdokumentasi dalam hal:

- a) perubahan desain dan pengembangan;
- b) hasil tinjauan;
- c) otorisasi atas perubahan;
- d) tindakan yang diambil untuk mencegah dampak yang tidak diinginkan.

8.4 Pengendalian Proses, Layanan yang disediakan eksternal

8.4.1 Umum

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT memastikan bahwa proses, layanan yang disediakan eksternal sesuai dengan persyaratan. Dalam menentukan kendali yang diterapkan untuk proses, layanan akan disediakan eksternal ketika:

- a. layanan dari penyedia eksternal dimaksudkan untuk digabungkan ke dalam layanan tersendiri;
- b. layanan yang disediakan secara langsung kepada Pelayanan oleh penyedia eksternal; dan
- c. proses atau bagian dari proses yang disediakan oleh penyedia eksternal sebagai keputusan di bawah KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menetapkan dan menerapkan kriteria untuk evaluasi, seleksi, pemantauan kinerja dan evaluasi ulang penyedia eksternal, yang didasarkan dengan kemampuannya untuk menyediakan proses atau layanan sesuai dengan persyaratan. Termasuk juga untuk menyimpan informasi terdokumentasi dari kegiatan ini dan setiap tindakan yang muncul dari hasil evaluasi.

8.4.2 Jenis dan Jangkauan Pengendalian

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT memastikan bahwa proses dan layanan yang disediakan eksternal tidak berdampak buruk dalam memberikan layanan yang sesuai kepada Pelayanan secara konsisten. Hal ini dilakukan dengan beberapa hal sebagai berikut.

- a. Memastikan bahwa proses yang disediakan eksternal tetap dalam kendali Sistem Manajemen transportasi Laut yang tertuang dalam evaluasi terhadap penyedia jasa eksternal.
- b. Mendefinisikan evaluasi untuk diterapkan ke penyedia eksternal serta mencapai hasil yang diinginkan.
- c. Mempertimbangkan:
 1. dampak potensial dari proses, layanan yang disediakan eksternal terhadap kemampuan KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT agar memenuhi persyaratan Pelayanan dan peraturan dan perundang-undangan yang berlaku secara konsisten; dan
 2. efektivitas kontrol yang diterapkan oleh penyedia eksternal.

- d. Menentukan verifikasi atau kegiatan lainnya untuk memastikan bahwa proses, layanan yang disediakan eksternal memenuhi persyaratan.

8.4.3 Informasi untuk penyedia eksternal

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT memastikan kecukupan persyaratan sebelum berkomunikasi ke penyedia eksternal yang di dalamnya memuat persyaratan untuk:

- a. Proses, layanan yang akan diberikan
- b. Persetujuan:
 - 1. layanan
 - 2. metode, proses dan peralatan
 - 3. pelepasan layanan
- c. Kompetensi, termasuk kualifikasi personel yang dibutuhkan
- d. Interaksi penyedia eksternal dengan organisasi
- e. Kontrol dan pemantauan kinerja penyedia eksternal yang akan diterapkan oleh organisasi
- f. Kegiatan verifikasi atau validasi yang organisasi atau Pelayanan maksudkan untuk dilakukan di tempat penyedia eksternal

8.5 Implementasi Sistem Manajemen Transportasi Laut

8.5.1 Pengendalian Implementasi

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT mengimplementasikan sistem manajemen transportasi laut dalam kondisi terkendali yang mencakup beberapa hal sebagai berikut:

- a. Ketersediaan informasi terdokumentasi yang menjelaskan.
- b. Ketersediaan dan penggunaan sumber daya pemantauan dan pengukuran yang sesuai.
- c. Implementasi aktivitas pemantauan dan pengukuran pada tahapan yang tepat untuk memastikan terpenuhinya kriteria pengendalian proses atau keluaran dan kriteria keberterimaan layanan.

- d. Penggunaan infrastruktur dan lingkungan yang cocok untuk proses operasional.
- e. Penunjukan personel yang berkompeten dan mencakup persyaratan kualifikasi.
- f. Validasi dan revalidasi secara periodik atas kemampuan untuk mencapai hasil proses produksi dan penyediaan jasa yang direncanakan. Dalam hal ini, hasil keluaran tidak dapat diverifikasi dengan pemantauan atau pengukuran lebih lanjut.
- g. Implementasi rencana pencegahan terhadap kesalahan manusia (human error).

8.5.2 Identifikasi dan Mampu Telusur

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menggunakan sarana yang tepat untuk mengidentifikasi proses dan hasil layanan kepada pelanggan guna memastikan kesesuaian terhadap layanan. Identifikasi status laporan diterapkan dengan menyesuaikan pada persyaratan pemantauan dan pengukuran di seluruh proses layanan.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT mengendalikan identifikasi unik untuk laporan hasil layanan ketika mampu telusur merupakan persyaratan, dan menyimpan informasi terdokumentasi yang dibutuhkan untuk memungkinkan penelusuran ke dalam mekanisme penyimpanan yang sudah tersistem.

8.5.3 Barang Milik *Stakeholder* atau Penyedia Eksternal

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menjaga barang milik *Stakeholder* atau penyedia eksternal selama berada di bawah kendali organisasi. Atau dalam hal ini digunakan organisasi sebagai informasi pelayanan barang milik *Stakeholder*.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT mengidentifikasi, memverifikasi, melindungi dan

menjamin barang milik *Stakeholder* atau rekanan eksternal yang digunakan atau digabungkan di dalam layanan.

8.5.4 Pemeliharaan

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT memelihara laporan hasil pengujian selama proses penyediaan layanan guna memastikan kesesuaian terhadap persyaratan.

8.5.5 Kegiatan Pasca Layanan

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT memenuhi persyaratan kegiatan pasca layanan terkait hasil layanan yang telah dilakukan. Untuk menentukan cakupan kegiatan pasca layanan yang diperlukan, KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT mempertimbangkan:

- a. Hukum dan peraturan perundangan
- b. Kemungkinan konsekuensi yang tidak diinginkan yang berhubungan dengan layanannya
- c. Sifat, penggunaan dan jangka waktu penggunaan layanan yang diharapkan
- d. Persyaratan Pelayanan
- e. Umpan balik pelanggan

8.5.6 Pengendalian Perubahan

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT meninjau dan mengendalikan perubahan terhadap proses layanan guna memastikan kelanjutan kesesuaian dengan persyaratan. Termasuk juga menyimpan informasi terdokumentasi yang menjelaskan hasil dari tinjauan terhadap perubahan, personel yang berwenang terhadap perubahan dan kegiatan lain yang diperlukan seiring dengan pelaksanaan tinjauan. Upaya ini masuk dalam agenda Notulen Rapat Tinjauan Manajemen.

8.6 Realisasi Layanan

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT mengimplementasikan pengaturan terencana, pada tahap yang tepat. Termasuk di dalamnya juga memverifikasi bahwa persyaratan layanan telah terpenuhi, sesuai dengan prosedur di masing-masing bagian.

Realisasi layanan kepada pengguna jasa tidak akan dilanjutkan hingga pengaturan terencana telah selesai dengan memuaskan, kecuali terdapat persetujuan pihak berwenang dan jika dapat diaplikasikan, oleh pelanggan.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menyimpan informasi terdokumentasi dari realisasi layanan yang mencakup:

- a. Bukti kesesuaian terhadap kriteria keberterimaan
- b. Mampu telusur terhadap pihak yang memberikan izin realisasi

8.7 Pengendalian Hasil Layanan yang Tidak Sesuai

8.7.1 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT memastikan hasil yang tidak sesuai terhadap persyaratan teridentifikasi dan dikendalikan guna mencegah hasil layanan yang tidak diinginkan. Dalam hal ini dilakukan pengambilan tindakan yang tepat berdasarkan sifat dari ketidaksesuaian dan efeknya terhadap kesesuaian layanan. Hal ini juga diterapkan kepada layanan tidak sesuai yang terdeteksi sebelum, selama atau setelah pelayanan.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menindaklanjuti hasil yang tidak sesuai dengan cara:

- a. Koreksi
- b. Penangguhan dari penyediaan/pelaksanaan layanan
- c. Pemberitahuan kepada pelanggan
- d. Memperoleh kewenangan untuk penerimaan dengan konsesi,

Kesesuaian persyaratan harus dapat diverifikasikan pada saat laporan hasil investigasi/pemantauan yang diterbitkan tidak sesuai telah dikoreksi.

8.7.2 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menyimpan informasi terdokumentasi yang dapat menjelaskan:

- a. ketidaksesuaian
- b. tindakan yang diambil
- c. konsesi yang diperoleh
- d. kewenangan untuk memutuskan tindakan terhadap ketidaksesuaian

9. Evaluasi Kinerja

9.1 Pemantauan, Pengukuran, Analisis dan Evaluasi

9.1.1 Umum

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menentukan beberapa hal sebagai berikut.

- a. Apa yang perlu dipantau dan diukur
- b. Metode untuk pemantauan, pengukuran, analisis dan evaluasi yang diperlukan untuk memastikan hasil yang valid
- c. Kapan pemantauan dan pengukuran harus dilakukan
- d. Kapan hasil pemantauan dan pengukuran harus dianalisis dan dievaluasi

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT mengevaluasi kinerja dan keefektifan dari Sistem Manajemen transportasi Laut secara periodik. Termasuk di dalamnya ialah menyimpan informasi terdokumentasi yang sesuai sebagai bukti dari hasilnya seperti laporan sasaran mutu dan laporan penilaian kompetensi.

9.1.2 Kepuasan Pengguna Jasa dan Stakeholder

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT memantau persepsi pelanggan tentang sejauh mana kebutuhan dan harapan pengguna jasa dan *stakeholder* telah terpenuhi. Selain itu juga menentukan metode survey kepuasan pengguna jasa dan *stakeholder* untuk memperoleh, memantau dan meninjau informasi ini secara berkala.

9.1.3 Analisis dan Evaluasi

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menganalisis dan mengevaluasi data dan informasi sesuai dengan hal yang muncul dari proses pemantauan dan pengukuran. Hasil analisis ini digunakan untuk mengevaluasi:

- a. Kesesuaian layanan
- b. Tingkat kepuasan pengguna jasa dan *stakeholder*
- c. Kinerja dan efektivitas dari sistem manajemen mutu
- d. Jika rencana sudah terimplementasi secara efektif
- e. Efektivitas dari tindakan yang diambil untuk mengidentifikasi risiko dan peluang
- f. Kinerja dari penyedia jasa eksternal
- g. Kebutuhan untuk perbaikan sistem manajemen mutu transportasi laut

9.2 Audit Internal

9.2.1 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT melakukan audit internal pada selang waktu terencana dalam rangka memberikan informasi apakah sistem manajemen mutu transportasi laut:

- a. Sesuai dengan:
 1. persyaratan KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT untuk sistem manajemen mutu transportasi laut dan peraturan perundangan yang bersangkutan; dan

2. persyaratan standar internasional KONVENSI IMO (III-CODE).
- b. Secara efektif diimplementasikan dan dipelihara.

9.2.2 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT memastikan untuk:

- a. Merencanakan, menetapkan, mengimplementasikan dan memelihara program audit termasuk frekuensi, metode, tanggung jawab, persyaratan perencanaan dan pelaporan, yang harus dipertimbangkan kepentingan proses di dalamnya, serta perubahan yang mempengaruhi kinerja sistem transportasi laut, dan juga hasil audit sebelumnya.
- b. Menentukan kriteria dan lingkup untuk setiap audit.
- c. Memilih auditor dan melaksanakan audit untuk memastikan objektivitas dan ketidakberpihakan proses audit.
- d. Memastikan bahwa hasil audit dilaporkan kepada manajemen yang relevan.
- e. Mengambil tindakan perbaikan dan pencegahan yang tepat tanpa penundaan.
- f. Menyimpan informasi terdokumentasi sebagai bukti implementasi program dari hasil audit.

9.3 Tinjauan Manajemen

9.3.1 Umum

Manajemen puncak dari KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT meninjau Sistem Manajemen transportasi Laut secara terencana. Hal ini dilakukan untuk memastikan kesesuaian, kecukupan, efektivitas dan keselarasan berkesinambungan dengan arah strategis organisasi.

9.3.2 Masukan Tinjauan Manajemen

Tinjauan manajemen direncanakan dan dilaksanakan setahun sekali dengan mempertimbangkan beberapa hal sebagai berikut:

- a. Status tindakan dari tinjauan manajemen sebelumnya.
- b. Perubahan isu eksternal dan internal yang relevan dengan sistem manajemen mutu transportasi laut.
- c. Informasi mengenai kinerja dan efektivitas sistem manajemen mutu transportasi laut, termasuk kecenderungan terhadap beberapa aspek berikut.
 1. Kepuasan pelanggan dan umpan balik dari pihak yang berkepentingan terkait
 2. Sejauh mana sasaran mutu transportasi laut telah dipenuhi
 3. Kinerja proses dan kesesuaian layanan
 4. Ketidaksesuaian dan tindakan korektif
 5. Pemantauan dan pengukuran hasil
 6. Hasil audit
 7. Kinerja penyedia eksternal
- d. Kecukupan sumber daya.
- e. Efektivitas tindakan yang diambil untuk mengidentifikasi faktor risiko dan peluang.
- f. Kesempatan untuk perbaikan.

9.3.3 Hasil Tinjauan Manajemen

Hasil dari tinjauan manajemen meliputi keputusan dan tindakan yang berkaitan dengan:

- a. Peluang untuk perbaikan
- b. Kebutuhan untuk perubahan pada sistem manajemen mutu
- c. Kebutuhan sumber daya

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menyimpan informasi terdokumentasi sebagai bukti hasil tinjauan manajemen di dalam Notulen Rapat Tinjauan Manajemen.

10. Peningkatan

10.1 Umum

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menentukan dan memilih peluang peningkatan dan mengimplementasikan tindakan untuk memenuhi persyaratan dan meningkatkan kepuasan pengguna jasa dan stakeholder, yang mencakup:

- a. Peningkatan layanan untuk memenuhi persyaratan sekaligus mengidentifikasi kebutuhan dan harapan di masa mendatang.
- b. Perbaikan, pencegahan, atau pengurangan efek yang tidak diinginkan.
- c. Peningkatan kinerja dan efektivitas sistem manajemen mutu transportasi laut.

10.2 Ketidaksesuaian dan Tindakan Korektif

10.2.1 Ketika ketidaksesuaian muncul, termasuk komplain, KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT harus memiliki respons sebagai berikut.

- a. Bereaksi terhadap ketidaksesuaian dan sebagaimana berlaku:
 1. Mengambil tindakan untuk mengontrol dan memperbaikinya
 2. Mengatasi konsekuensinya
- b. Mengevaluasi tindakan untuk mengeliminasi penyebab dari ketidaksesuaian, agar hal ini tidak terulang atau terjadi kembali di area lain dengan cara:
 1. Mengkaji dan menganalisis ketidaksesuaian
 2. Menentukan penyebab ketidaksesuaian
 3. Menentukan apakah ketidaksesuaian serupa pernah terjadi, atau berpotensi untuk terjadi
- c. Mengimplementasikan tindakan yang dibutuhkan
- d. Mengkaji efektivitas dari Tindakan Korektif yang diambil
- e. Memperbarui risiko dan peluang yang ditetapkan selama perencanaan apabila diperlukan

- f. Melakukan perubahan terhadap sistem manajemen mutu transportasi laut apabila diperlukan

Tindakan perbaikan yang diambil KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT harus sesuai dengan efek dari ketidaksesuaian yang ditemui.

10.2.2 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menyimpan informasi terdokumentasi sebagai bukti atas beberapa kondisi sebagai berikut:

- a. Tipe ketidaksesuaian dan tindakan yang diambil
- b. Hasil dari tindakan korektif

10.3 Peningkatan Berkesinambungan

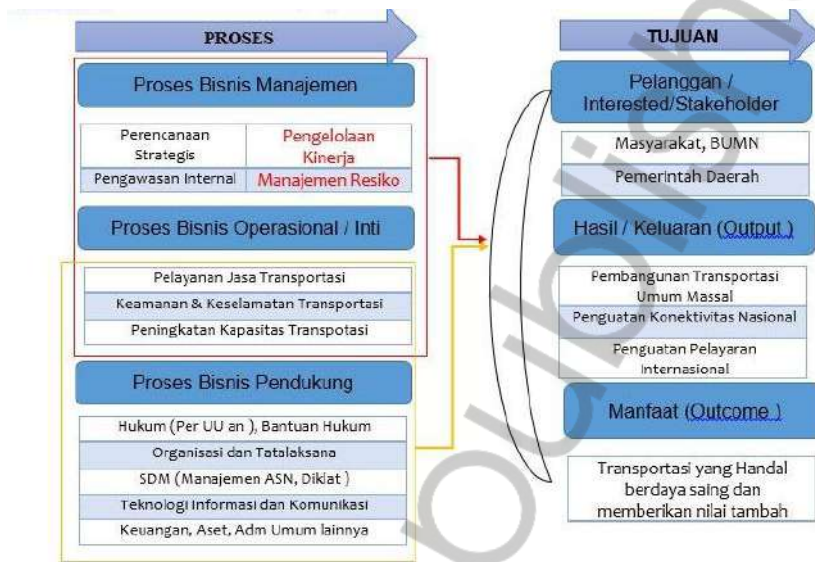
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT meningkatkan kesesuaian, kecukupan dan efektivitas dari sistem manajemen mutu transportasi laut secara terus menerus. Hasil dari analisis dan evaluasi dan hasil akhir dari Tinjauan Manajemen dipertimbangkan untuk menentukan ada atau tidaknya kebutuhan atau peluang yang harus diidentifikasi sebagai bagian dari peningkatan berkesinambungan.

Key Partners	Key Activities	Value Proposition	Customer Relationships	Customer Segments
<ul style="list-style-type: none"> • Badan Pemerintah (Dephub, Otoritas Pelabuhan, Syahbandar, KPLP, Imigrasi, Bea Cukai, Karantina, Kesehatan Pelabuhan dll) • Kementerian BUMN, Komisaris • Pemilik Barang (Pabrik dan Kawasan Industri) • Pemilik Kapal dan Perusahaan Pelayaran serta Perusahaan pengurusan transportasi 	<p>TOM (Target Operating Model)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Operator Pelabuhan Umum yang dikomersialkan (State-owned Enterprise) • Terminal Operator. • Marine Services • Logistic Service Provider • Port Developer • Complementer Business 	<p>Menyediakan Jasa Bisnis Kepelabuhanan (Operator Pelabuhan (State-owned Enterprise) dan Terminal Operator) dan Jasa Logistik di Indonesia yang:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berkualitas dan Mengutamakan Kepuasan 	<ul style="list-style-type: none"> • Melakukan Pertemuan Rutin, Event dan Apresiasi kepada Customer (Customer Gathering and Reward) • Dengan aktivitas Customer Relationship Management (CRM): discount, Pelanggan Prioritas, customer Fokus, 	<ul style="list-style-type: none"> • Pemilik Barang (Cargo Owner): Pabrik (Manufacturing) dan Kawasan Industri (Industrial Estate) • Pemilik Kapal (Vessel Owner) dan Perusahaan Pelayaran (Shipping Line) • Perusahaan Bongkar Muat (Stevedoring Company) dan Penyedia Jasa Logistik (Logistic

<ul style="list-style-type: none"> Perusahaan Bongkar Muat, Penyedia Logistik dan Operator Transportasi Port dan Terminal (UPT, Tersus, TUKS, DUKS, Pelsus dll) Lainnya Bank Badan Surveyor Investor Suplier, Vendor dan Konsultan serta mitra strategis di bidang/<i>stakeholder</i> Kepelabuhanan (infrastruktur & Superstruktur pelabuhan, peralatan B/M, Kapal, Navigasi, Teknologi Informasi, dll) 		<p>Pelanggan terhadap Operasional nya</p> <ul style="list-style-type: none"> Terintegrasi Proses Bisnisnya dan Sistemnya secara menyeluruh Dan Bernilai Tambah untuk Memacu Pertumbuhan Ekonomi Wilayah Serta bermitra dengan mitra yang strategis 	<p>ERP (Enterprise Resource Planning), SSU (Shared Service Unit), H2H dan TOS (Terminal Operating System), Key account, Comonity Development dll.</p> <ul style="list-style-type: none"> Melalui program-program Corporate Social Responsibility (CSR) dan Kontrak serta MoU. 	<p>Service Provider</p> <ul style="list-style-type: none"> Perusahaan Pengurusan (Freight Forwarder/Agent/E MKL) dan Operator Transportasi (Truck, Rail, Barge) Port and Terminal Operator Lainnya Penumpang Kapal dan Masyarakat Umum Investor atau Pihak-Pihak Yang Bisa Dijadikan Mitra
	<p>Key Resources</p> <ul style="list-style-type: none"> Peraturan dan Regulasi Nasional dan Internasional Permodalan Asset Infrastruktur dan Superstruktur Pelabuhan dan Terminal serta Lahan Sumber Daya Manusia Pola Manajemen Pengelolaan Pelabuhan/Terminal Teknologi Kepelabuhanan (Bongkarmuat, Teknologi Informasi, moda transportasi) 		<p>Channels Distribution</p> <ul style="list-style-type: none"> Outlet Fisik atau di bagian langsung untuk informasi dan marketing di Pelabuhan/Terminal, serta melakukan/mengikuti event-event. Non fisik dengan media/iklan: <ul style="list-style-type: none"> Kertas (Leaflet, Brosur, Poster, Majalah, Spanduk, Koran dll) Peralatan Teknologi/Gadget (Smartphone, Digital Board, Televisi, Radio dll) Web based (Portal, email, sosial media/network dll) 	
<p>Cost Structure</p> <ul style="list-style-type: none"> Semua biaya yang tercatat yang digunakan/dibutuhkan untuk Kantor Pusat, Unit dan Cabang, sedangkan untuk anak Perusahaan hanya dicatat laba-ruginya (sharing composition) Biaya Operasi Langsung (BOL): Biaya Tetap (Pegawai, Bahan, Penunjang Operasi, 	<p>Revenue Streams</p> <ul style="list-style-type: none"> Marine Service (Labuh, Pandu, Tunda, STS, Perawatan & Penyewaan Kapal, Penyediaan Perbekalan Kapal, Crewing, Galangan Kapal dan perbaikan & Sewa Kapal, Pelayanan Alur dll) Operator Pelabuhan Umum (Pas, Sewa Lahan/Tempat/Gedung, Iklan, Parkir, Listrik dll) 			

<p>Perawatan/Pemeliharaan, Penyusutan Amortisasi, Asuransi, Sewa, Administrasi, Umum, Konsesi, Modal) dan Biaya Tetap (Bahan, Energi, Sewa, kerja sama, Umum, Diluar Usaha, Pajak, PNBP)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Biaya Operasi Tidak Langsung (BOTL): Pegawai, Bahan, Perawatan/Pemeliharaan, Penyusutan, Asuransi, Sewa, Administrasi, Umum, Biaya Manajemen dan Pengelolaan, Overhead 	<ul style="list-style-type: none"> • Terminal Operator (Tambat, Stevedoring, Cargo Doring, Recieving/Delivery, Pergudangan, Jasa Timbangan&Sertifikat VGM test, Lapangan Penumpukan, Perbengkelan, Sedia Listrik & Air Bersih, penyimpanan & pengumpulan limbah dll) • Logistic Service Provider (3PL, Jasa Bongkarmuat, pengangkutan/transportasi barang,Agen.freight forwarder, packagging dll) • Port Developer (Pengembangan dan Pembangunan Pelabuhan/terminal/kawasan Industri, Pengelolaan Pelabuhan/terminal dan Kawasan Industri dll) • Complementer Bussines (Rumah Sakit, Pelatihan dan Pendidikan, Perbaikan dan Persewaan Alat Bongkarmuat, Properti, Penginapan&Perhotelan, dll)
---	--

Lampiran 1. Business Process Mapping



Lampiran 2: Proses Bisnis Mapping

Lampiran 3. Kebijakan Mutu Manajemen Transportasi Laut

Pimpinan Manajemen KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT telah menetapkan suatu Kebijakan Mutu yang diketahui dan dimengerti oleh seluruh Pegawai TRANSPORTASI LAUT Kebijakan Mutu tersebut adalah:

“MEMBERIKAN PELAYANAN PRIMA UNTUK KEPUASAN PENGGUNA JASA SERTA PEMENUHAN HARAPAN STAKEHOLDER”

Kebijakan Mutu di atas mempunyai Maksud dan Tujuan sebagai berikut:

- Membangun komitmen dan semangat untuk menjadikan KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT sebagai sebuah perusahaan yang mengedepankan kepuasan pelanggan, tanpa mengabaikan peraturan dan perundang-undangan yang berlaku, serta terus meningkatkan kemampuan dengan manajemen risiko yang tepat guna.
- Meningkatkan kecepatan dan ketepatan pelayanan sebagai acuan peningkatan Mutu Manajemen Transportasi Laut
- Berkomitmen terhadap pemenuhan peraturan dan perundang-undangan yang berlaku.

Terus-menerus meningkatkan kinerja dan konsisten menerapkan Sistem Manajemen transportasi Laut agar setiap karyawan KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT menerapkan Sistem Manajemen transportasi Laut di setiap unit kerja secara konsisten dan berkesinambungan.

Dikeluarkan : di Jakarta

Tanggal :

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

(Nama:)

Lampiran 4. Matrix Requirement IMSAS KONVENSI IMO

Konvensi	Conteks	Requirmen	Planning	DO	Chek	Action
SOLAS	Reg. I/4	Pengecualian	Membuat aturan pengecualian pemberian sertifikat pembebasan bagi kapal yang akan berlayar sesuai ketentuan sesuai konvensi dengan istilah persyaratan pengecualian berdasarkan pasal 136 UU no 17 tahun 2008	Melalui kontrol Negara pelabuhan. Konvensi IMO yang paling penting berisi ketentuan bagi Pemerintah untuk memeriksa kapal asing yang mengunjungi pelabuhan mereka untuk memastikan bahwa mereka memenuhi standar IMO. Jika tidak, mereka dapat ditahan sampai perbaikan dilakukan.	Fkag sate dalam menerbitkan sertifikat dimaksud perlu dilakukan koordinasi dengan negara tujuan akhir berlayar dalam rangka mengawasi pemenuhan ketentuan IMO konvensi dapat dipenuhi untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran	Melakukan pencegahan pelarangan kapal untuk berlayar apabila tidak memenuhi rekomendasi dari pelabuhan asal masih belum dipenuhi.
	Reg. I/5 (b)	Kesetaraan	Membuat aturan standarisasi sesuai ketentuan internasional yang diatur dalam Konvensi Safety of Life at Sea (SOLAS) meliputi konstruksi kapal, permesinan dan kelistrikan kapal, peralatan radio, perlengkapan keselamatan, pengawakan, dan keamanan.	Melaksanakan informasi antara negara anggota IMO tentang ketentuan yang dilakukan harmonisasi aturan nasional Kepmen Perhubungan no.65 tahun 2009 dengan aturan IMO Konvensi	Flag state memberlakukan kepada kapal berukuran 500 GT atau melakukan pelayaran Internasional	Melakukan uji coba terhadap peralatan dan perlengkapan keselamatan pengawakan dan keamanan yang disyaratkan oleh Regulasi konvensi ini
	Reg. I/6	Inspeksi dan survei	Mengatur Ketentuan terhadap pemeriksaan dan survei kapal dalam memenuhi aturan konvensi	Memastikan hasil pemeriksaan atas pemenuhan persyaratan yang terkait dengan standar Internasional untuk sertifikasi yang dibutuhkan dan	Flag state dalam memberikan kewenangan kepada RO yang bertindak atas nama administrasi harus memenuhi ketentuan resolusi A.739 (18) dan (19) tentang tanggung	Menginformasikan kepada anggota IMO terhadap pelaksanaannya yang didelegasikan oleh RO dari flag state

Konvensi	Conteks	Requirmen	Planning	DO	Chek	Action
			tentang kondisi kapal atau peralatannya secara substansial dengan ketentuan sertifikat untuk keselamatan dan keamanan	dokumentasi yang relevan	jawab spesifikasi IMO dan ketentuan otoritas yang didelegasikan kepada RO	
	Reg. 1/8	survei alat alat keselamatan	Menentukan klasifikasi tahapan survey kapal terhadap peralatan keselamatan jiwa serta pembaharuan internal yang ditentukan secara administrasi dalam durasi waktu tertentu	Melaksanakan pemeriksaan sertifikat Peralatan Keselamatan Kapal Kargo dari SOLAS 1974 akan dikeluarkan untuk pertama kalinya setelah survei awal oleh Lembaga kapal kargo baru dan yang sudah ada dan kapal pengangkut yang terregister.	Melakukan pemeriksaan secara berkala terhadap dokumen yang disimpan secara permanen di atas kapal dan selalu diperbaharui untuk digunakan atau ditunjukkan pada survey survey berikutnya namun dapat dijadikan referensi bagi negara pelabuhan yang melakukan control atas kapal.	Flage state melaksanakan survey dengan tiga kategori antara lain: Pertama survey awal harus mencakup inspeksi lengkap, kedua Survey Pembaharuan dan berkala harus mencakup inspeksi peralatan dan ketiga survey tahunan harus mencakup pemeriksaan umum atas peralatan

Lampiran 5. Tabel Komunikasi Internal

No	Topic	Information Target	PIC	Communication Media	Frequency
1	Kebijakan Mutu	1. Manajemen Puncak 2. Seluruh Pegawai	MR	Kartu Kebijakan Mutu	Baru dan setiap ada perubahan
2	Sasaran Mutu	1. Manajemen Puncak 2. MR 3. Kepala Bagian	Kepala Bagian	1. Rapat Tinjauan Manajemen 2. Tabel Sasaran Mutu	1 x/4 Bulan
3	Manual Mutu	1. Manajemen Puncak 2. Kepala Bagian	MR	1. Daftar Distribusi Dokumen	Baru dan setiap ada perubahan
4	Prosedur	1. MR 2. Kepala Bagian	Kepala Bagian	1. Daftar Distribusi Dokumen	Baru dan setiap ada perubahan
5	Instruksi Kerja dan Form	1. Kepala Bagian 2. Pemakai Langsung 3. MR	Kepala Bagian	1. Daftar Distribusi Dokumen	Baru dan setiap ada perubahan
6	Pencapaian Sasaran Mutu	1. Kepala Bagian 2. MR	Kepala Bagian	1. Rapat Bulanan 2. Form Pemantauan Sasaran Mutu	1 x/3 bulan
7	Hasil Audit	1. Manajemen Puncak	1. IQA Koord. 2. MR	1. Lap Audit 2. Tinjauan Manajemen	Setiap selesai audit
8	Hasil Survey Kepuasan Pelanggan	1. Manajemen Puncak 2. MR 3. Kepala Bagian	Sales Team	1. Laporan Evaluasi Kepuasan Pelanggan 2. Rapat Tinjauan Manajemen	1 x/1 tahun
9	Hasil Perbaikan Berkesinambungan	1. Manajemen Puncak 2. Kepala Bagian	MR	1. Resume Tindakan Korektif/Pencegahan 2. Tinjauan Manajemen	1 x/6 Bulan
10	Customer Claim	1. Manajemen Puncak 2. Kepala Bagian	MR	1. Log Book Complaint 2. Resume Tindakan Korektif/Pencegahan 3. Rapat Tinjauan Manajemen	1 x/4 Bulan
11	Hasil Tinjauan Manajemen	1. Manajemen Puncak 2. Kepala Bagian 3. MR	MR	Notulen Rapat Tinjauan Manajemen	1 x/1 tahun

Catatan:MR = Kepala Unit Penjamin Mutu SMTL

Lampiran 6. Tabel Sasaran Mutu

Untuk mendukung pelaksanaan Kebijakan Mutu, KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT telah menetapkan target/sasaran Mutu seperti yang tercantum di bawah ini. Sasaran Mutu ini didistribusikan kepada masing-masing unit/urusan terkait sebagai acuan kerja pada bagian tersebut.

No	Bagian/Fungsi	Sasaran MUTU	Target	Pemantauan
1	Perencanaan & Penganggaran	Pelaksanaan Program/Kegiatan	95% ON SCHEDULE	1X/TAHUN
2	Semua Bagian	Mendapatkan/mempertahankan Sertifikat KONVENSI IMO (III-CODE)	TERPENUHI	AKHIR 20XY, DAN PADA SETIAP AUDIT DARI BADAN SERTIFIKASI
3	HRD	Pemenuhan Kompetensi Karyawan: Managerial	90%	1X/TAHUN
		Pemenuhan Kompetensi Karyawan: Staf/Operator	80%	1X/TAHUN
4	Semua Bagian	Kecepatan Pelayanan: Respon Time	1 HARI	BULANAN
5	Wakil Manajemen	Kepuasan Pelanggan [eksternal]	NILAI (INDEX) RATA-RATA MIN. 70	2X/TAHUN
6	Wakil Manajemen	Keluhan Pelanggan	MAKSIMAL 3 KELUHAN/BULAN	BULANAN
7	Audit Internal	Audit berjalan sesuai program dan jadwal audit yang telah direncanakan	100%	SETIAP 6 BULAN

Lampiran 7. Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut



**6.1. RANCANGAN PANDUAN PROSEDUR PENGENDALIAN
INFORMASI TERDOKUMENTASI (ITD)**

DAFTAR ISI

I. TUJUAN.....	1
II. RUANG LINGKUP.....	1
III. DEFINISI.....	1
IV. REFERENSI.....	1
V. ITD TERKAIT.....	1
VI. PERAN DAN TANGGUNG JAWAB.....	2
VII. PROSEDUR.....	2
A. Ketentuan Umum.....	2
B. Pendaftaran Dan Pendistribusian ITD.....	5
C. Perubahan ITD.....	6
D. Penyimpanan ITD.....	7
E. Pemusnahan ITD.....	7
VIII. INDIKATOR KINERJA.....	8
IX. LAMPIRAN.....	8

Definisi SOP

1. *Standard Operational Procedures is detailed, writtem instruction to achieve uniformity of the performance of a specific function (International Conference on Harmonisation/ICH).*
2. SOP adalah pedoman yang berisi prosedur-prosedur operasional standar yang ada dalam suatu organisasi yang digunakan untuk memastikan bahwa setiap keputusan, langkah, atau tindakan, dan penggunaan fasilitas pemrosesan dilaksanakan oleh orang-orang di dalam suatu organisasi, telah berjalan secara efektif, konsisten, standar, dan sistematis (Rudi M Tambunan)
3. Suatu standar/pedoman tertulis yang dipergunakan untuk mendorong dan menggerakkan suatu kelompok untuk mencapai tujuan organisasi.
4. SOP merupakan tatacara atau tahapan yang dibakukan dan yang harus dilalui untuk menyelesaikan suatu proses kerja tertentu.
5. SOP adalah satu set perintah kerja atau langkah-langkah yang harus diikuti untuk menjalankan suatu pekerjaan dengan berpedoman pada tujuan yang harus dicapai.

Tujuan Pembuatan SOP

1. Agar petugas dapat menjaga konsistensi dan tingkat kinerjanya atau tim dalam organisasi atau unit kerja.
2. Agar mengetahui dengan jelas peran dan fungsi tiap-tiap posisi dalam organisasi.
3. Memperjelas alur tugas, wewenang dan tanggung jawab dari Petugas.
4. Melindungi organisasi/unit kerja dan karyawan dari malpraktik atau kesalahan administrasi lainnya.
5. Untuk menghindari kegagalan/kesalahan, keraguan, duplikasi dan inefisiensi

I. TUJUAN ORGANISASI

Prosedur ini bertujuan untuk memastikan bahwa pengendalian semua Informasi Terdokumentasi (ITD) di Direktorat Perhubungan Laut dilakukan sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan dalam Manual Mutu Transportasi Laut secara efektif dengan mengacu kepada peraturan yang semestinya diterapkan sebelumnya.

II. RUANG LINGKUP

Prosedur ini mengatur seluruh pengelolaan ITD terkendali (dokumen) yang proses-prosesnya mencakup:

1. Pendaftaran dan Pendistribusian ITD
2. Perubahan ITD
3. Penyimpanan ITD
4. Pemusnahan ITD

Prosedur ini tidak mengatur ITD pendukung seperti laporan pelaksanaan, proposal kegiatan, foto, notulensi, berita acara, dan sebagainya. ITD yang masuk pada kategori ini biasa disebut sebagai rekaman (records) atau ITD terpelihara.

III. DEFINISI

Informasi Terdokumentasi (ITD)

Informasi yang dikendalikan dan dipelihara oleh TIM MUTU Transportasi Laut serta media yang menampungnya. ITD dapat berupa prosedur, instruksi kerja, foto kegiatan, formulir, aplikasi, video, dan sebagainya.

Pemelihara ITD Pihak yang bertanggung jawab dalam mengelola dan memutakhirkan ITD yang ditentukan.

Prosedur Serangkaian cara untuk melaksanakan sebuah proses.

Instruksi Kerja Serangkaian tahapan dalam menjalankan suatu aktivitas spesifik yang dijalankan oleh petugas tertentu.

IV. REFERENSI

1. Sistem Manajemen Mutu – Persyaratan (SNI ISO 9001:2015)
2. PERMENPAN-RB No. 35 Tahun 2012 tentang Pedoman Penyusunan Estándar Operasional Prosedur Administrasi Pemerintahan

V. ITD TERKAIT

1. Manual Mutu Transportasi Laut
2. Formulir Perubahan ITD Sementara
3. Formulir Berita Acara Pemusnahan ITD

VI. PERAN DAN TANGGUNG JAWAB

1. **Ketua TIM MTL** bertanggung jawab untuk melakukan validasi terhadap seluruh seluruh ITD milik Dirjen Perhubungan Laut.
2. **Kepala Bidang dan Bagian** bertanggung jawab untuk melakukan validasi terhadap perubahan ITD yang bersifat darurat/sementara.
3. **Tim MTL** bertanggung jawab untuk melakukan pengendalian ITD serta memperbaiki dan merevisi prosedur pengendalian ITD jika diperlukan.
4. **Satgas Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumentasi (PPID)** bertanggung jawab mengumpulkan dan mengelola salinan digital dari seluruh ITD milik Dirjen Perhubungan Laut.
5. **Penanggung Jawab ITD** adalah pemilik dari proses yang dituangkan ke dalam ITD tersebut. Tanggung jawabnya adalah mendaftarkan ITD baru serta perubahan dan atau revisi dari ITD tersebut kepada Tim MTL.
6. **Arsiparis** bertanggung jawab mendukung Tim MTL dalam proses pemusnahan ITD sesuai dengan tata cara yang berlaku.

VII. PROSEDUR

A. Ketentuan Umum

Berikut merupakan ketentuan umum dalam prosedur pengendalian ITD.

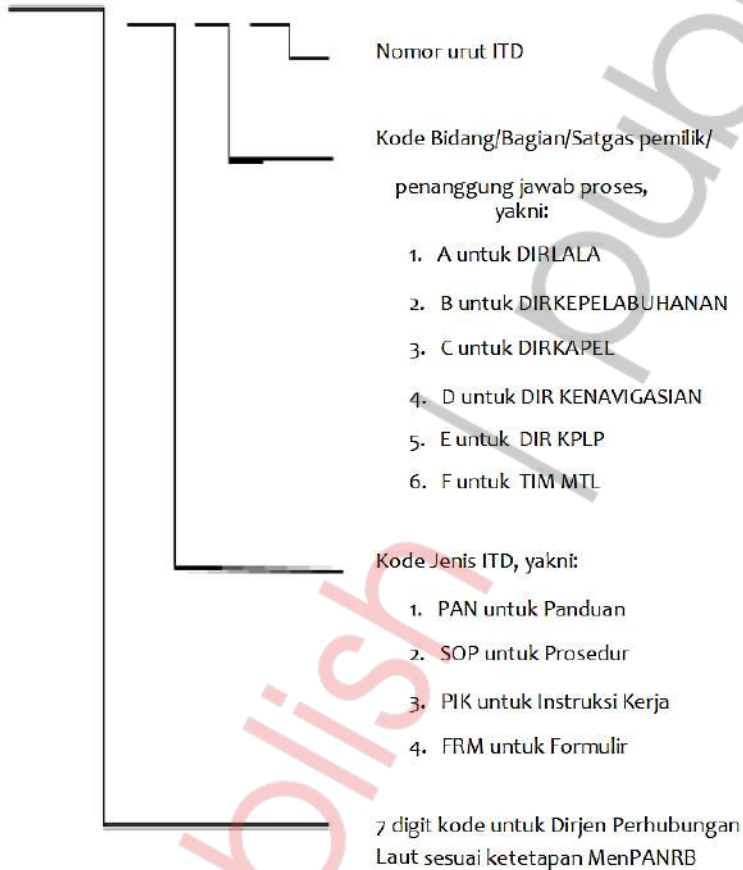
1. Hierarki ITD

Level	Jenis	Isi
Level I	Panduan	<ol style="list-style-type: none">1. Pengesahan2. Perubahan3. Distribusi4. Daftar Isi5. Ruang Lingkup6. Acuan Normatif7. Istilah dan Definisi8. Konteks Organisasi9. Kepemimpinan10. Perencanaan11. Dukungan12. Operasi13. Evaluasi Kinerja14. Peningkatan
Level	Jenis	Isi
Level II	Prosedur	<ol style="list-style-type: none">1. Pengesahan2. Perubahan3. Distribusi4. Daftar Isi5. Tujuan6. Ruang Lingkup7. Definisi8. Referensi9. ITD Terkait10. Peran dan Tanggung Jawab11. Uraian Proses dan Kinerja12. Lampiran
Level III	Instruksi Kerja	<ol style="list-style-type: none">1. Alat2. Perlengkapan penunjang alat (jika ada)3. Tujuan4. Uraian5. Referensi
Level IV	Formulir	Bebas (sesuai keperluan)

2. Kodifikasi

Berikut merupakan kodifikasi ITD yang diterapkan di Dirjen Perhubungan Laut.

xxxxxxx/ XXX / A / ZZ



B. Tanggung Jawab

i) Wakil Manajemen

Wakil Manajemen mempunyai tanggung jawab untuk memantau pelaksanaan Manajemen Transportasi Laut berjalan sesuai ketentuan. Ia juga bertanggung jawab untuk memastikan bahwa pencapaiannya sudah optimal

dilaksanakan, termasuk ketidak-sesuaian dilaporkan dan tindakan perbaikan dilaksanakan.

ii) RO (*Recognize Organisation*)

Pelimpahan wewenang kepada RO untuk melakukan sertifikasi dan layanan hukum atas nama Negara Bendera sebagaimana tercantum dalam perjanjian atau setara pengaturan pengambilan hukum memperhitungkan "Elemen untuk dimasukkan dalam Perjanjian"

C. Persyaratan

i) Semua aspek yang berhubungan dengan operasional organisasi tidak boleh bertentangan dengan aturan-aturan dan persyaratan hukum yang berlaku secara lokal, nasional, Internasional yang sudah diratifikasi dan aturan khusus lainnya.

ii) Identifikasi aspek kegiatan organisasi harus mempertimbangkan semua daerah operasi yang meliputi aspek teknis, Kompetensi, budaya, sosial dan pengelolaan aset pelabuhan, serta instalasi pengolahan limbah dan fasilitas lainnya.

iii) Memperhatikan daftar aspek-aspek, menyesuaikan ketentuan hukum dan peraturan perundang-undangan lain.

D. Identifikasi peraturan hukum, perundangan-undangan dan ketentuan lain

Memperoleh informasi perundang-undangan, peraturan dan syarat-syarat yang terkait secara periodik dari berbagai sumber, untuk mengidentifikasi keperluan yang diminta, membuat daftar peraturan perundang-undangan, perizinan dan juga ketentuan lainnya atau mengidentifikasi apabila terdapat perubahan (perundang-undangan, peraturan dan ketentuan lainnya) yang terkait dengan aktivitas operasional. Sumber informasi tersebut dapat diperoleh dari sumber-sumber berikut:

- a) Aturan Konvensi IMO;
- b) Asosiasi industri maritim
- c) Dunia pendidikan kemaritiman.
- d) Kementerian terkait kemaritiman.
- e) Badan Lingkungan Hidup berhubungan dengan dinas terkait, antara lain:-Kementerian Tenaga Kerja – dan Kementerian Pendidikan Tinggi


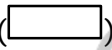
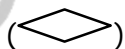


E. Mekanisme

Mekanisme memperbaharui perundang-undangan, peraturan dan keperluan Lainnya.

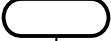





- i) Apabila ada suatu informasi yang didapati atau diterima, maka harus mengkaji ulang apakah informasi tersebut baru, tambahan atau suatu perubahan. Kemudian memutuskan apakah informasi tersebut dapat diterapkan oleh organisasi;
- ii) Menyampaikan pemberitahuan kepada semua bagian/departemen operasional terkait, jika peraturan/perundangan dapat diterapkan atau adanya perubahan undang-undang, peraturan dan ketentuan lainnya;
- iii) Melakukan penambahan atau perubahan terhadap daftar perundang-undangan, peraturan dan ketentuan lainnya, jika diperlukan;
- iv) Menyampaikan pemberitahuan kepada semua bagian/departemen operasional terkait, apabila terjadi perubahan atau penambahan terhadap daftar perundangan, peraturan dan ketentuan lainnya, supaya daftar yang ada selalu diperbaharui (Up to Date).

3. Diagram Alur (Flowchart)

Diagram Alur umumnya digunakan pada ITD level II (Prosedur) dan level III (Instruksi Kerja). Pada ITD level II (SOP), kriteria pembuatan diagram alir sesuai dengan PERMENPAN-RB no. 35 tahun 2012 adalah sebagai berikut:

- i) Format diagram alir adalah format diagram alir bercabang (*branching flowcharts*).
- ii) Simbol diagram alir yang digunakan hanya 5, yakni:
 - 1) Simbol Kapsul/Terminator () untuk mendeskripsikan kegiatan mulai dan berakhir;
 - 2) Simbol Kotak/Process () untuk mendeskripsikan proses atau kegiatan eksekusi;
 - 3) Simbol Belah Ketupat/Decision () untuk mendeskripsikan kegiatan pengambilan keputusan;
 - 4) Simbol Anak Panah/Panah/Arrow () untuk mendeskripsikan arah kegiatan (arah proses kegiatan);
 - 5) Simbol Segilima/Off-Page Connector () untuk mendeskripsikan hubungan antar simbol yang berbeda halaman.
- iii) Pelaksana dari tiap-tiap proses/langkah pada diagram alir diperlihatkan pada kolom-kolom terpisah. Ini akan memperjelas penanggung jawab tiap proses dan menghindari pengulangan yang tidak perlu. Dengan demikian, penjelasan tiap proses menggunakan kata kerja aktif yang diikuti dengan objek dan keterangan seperti: menulis laporan; mendokumentasikan surat, menyerahkan berita acara, dan sebagainya.

Format diagram ini harus digunakan dalam penggambaran prosedur di dalam SOP, meskipun tidak ada pengambilan keputusan dalam prosedur tersebut. Contoh diagram alir ini adalah sebagai berikut:

No.	Kegiatan	Pelaksana	
		Kepala Subbidang	Analisis
1.	Menugaskan Analis untuk menyiapkan laporan		
3.	Membuat laporan konsinyering		
4.	Menyerahkan laporan kepada Kepala Subbidang		
5.	Memeriksa laporan konsinyering: Jika setuju, menyerahkan laporan kepada Kepala Bidang. Jika tidak setuju, menyerahkan kepada Analis untuk diperbaiki.		
6.	Menyampaikan laporan kepada Kepala Bidang		

Format Diagram Alir untuk Instruksi Kerja ataupun pada ITD lain tidak diatur.

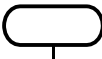

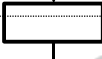


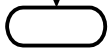
4. Pendaftaran ITD

Tahapan proses pendaftaran ITD adalah sebagai berikut:

No.	Kegiatan	Pelaksana			
		PJ ITD	Tim MTL	Dirjen HUBLA	Satgas PPID
1.	Menyusun ITD				
2.	Mendaftarkan ITD kepada Tim MTL				
3.	Melakukan verifikasi terhadap ITD Jika sudah sesuai, ITD diajukan untuk disahkan Jika belum sesuai, ITD dikembalikan kepada Penanggung Jawab untuk diperbaiki				
4.	Mengajukan ITD untuk disahkan Ketua TIM MTL				
5.	Memeriksa ITD Jika setuju, maka mengesahkan ITD dan menyerahkan kepada Tim MTL Jika tidak, maka menyerahkan kepada Tim MTL untuk diperbaiki				
6.	Memberikan identitas ITD dengan judul, nomor, revisi, tanggal pendaftaran dan lokasi penyimpanan				
7.	Memberi cap "ASLI" dan memindai ITD asli tersebut. ITD asli cetak disimpan oleh Tim MTL, sementara salinan digital disimpan oleh Satgas PPID. Membuat berita acara serah terima salinan digital ITD kepada Satgas PPID.				
8.	Satgas PPID memastikan salinan digital dapat diakses oleh seluruh pegawai HUBLA.				
9.	Mendaftarkan ITD pada daftar induk ITD				

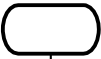
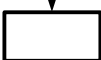

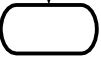
5. Perubahan ITD

Revisi ITD

No.	Kegiatan	Pelaksana	
		Penanggung Jawab ITD	Tim MTL
1.	Menuliskan setiap perubahan ITD pada "Halaman Perubahan" (Lampiran 1)		
2.	Menyisipkan "Halaman Perubahan" pada ITD yang telah direvisi, setelah "Halaman Identitas dan Pengesahan"		
3.	Menaikkan nomor revisi pada ITD		
4.	Mendaftarkan ITD kepada Tim MTL		
5.	Melakukan tahapan pendaftaran ITD sesuai pada bagian VII.1		

6. Perubahan ITD Sementara

Apabila dibutuhkan perubahan ITD secepatnya, maka langkahnya adalah sebagai berikut.




No.	Kegiatan	Pelaksana		
		Penanggung Jawab ITD	Tim MTL	Satgas PPID
1.	Mengisi Formulir Perubahan ITD Sementara (Lampiran 2) baik diketik komputer maupun <i>tulisan tangan</i> ; disetujui oleh Kepala Bidang/Bagian			
2.	Melampirkan Formulir Perubahan ITD Sementara yang sudah terisi pada ITD terkait			
3.	Memperbarui salinan digital ITD dengan penambahan halaman Perubahan ITD Sementara			
3.	Melakukan revisi permanen pada ITD terkait maksimal 6 bulan setelah perubahan sementara.			

7. Penyimpanan ITD

ITD cetak asli (ITD master) disimpan oleh Tim MTL, sedangkan salinan digitalnya disimpan oleh Satgas PPID.

8. Pemusnahan ITD

Ketika sebuah ITD terkendali telah kedaluwarsa, jatuh tempo pengarsipan, atau telah mengalami perubahan atau revisi sebanyak 20 (dua puluh) kali, maka Tim ISO bertanggung jawab menarik ITD dari peredaran dan/atau tempat pengarsipan. Tahapannya adalah sebagai berikut:

No.	Kegiatan	Pelaksana	
		Tim MTL	Arsiparis
1.	Membuat berita acara pemusnahan ITD yang memuat daftar ITD yang akan dimusnahkan		
2.	Menyerahkan salinan berita acara beserta daftar ITD yang akan dimusnahkan kepada Arsiparis		
3.	Melaksanakan prosedur pemusnahan sesuai dengan tata cara yang berlaku		

9. Peninjauan dan persetujuan dokumen

Sebelum menerbitkan bentuk dan isi, seluruh dokumen Sistem Manajemen Mutu harus ditinjau dan disetujui untuk melihat kecukupannya sesuai dengan persyaratan standard dan/atau peraturan perundangan yang berlaku atau peraturan pelanggan.

10. INDIKATOR KINERJA

- 1) Lama waktu verifikasi ITD oleh Tim MTL <5 Hari Kerja: 80%
- 2) Kenaikan nomor revisi ITD dilengkapi dengan: 60%
- 3) perubahan yang diditilkan pada "Halaman Perubahan"
- 4) Survey Kepuasan Pegawai terhadap Pengendalian ITD: 70%

11. LAMPIRAN

Lampiran 1 – Berita Acara Serah Terima Salinan Digital ITD

Lampiran 2 – Halaman Perubahan

Lampiran 3 – Formulir Perubahan ITD Sementara

Lampiran 4 – Formulir Berita Acara Pemusnahan ITD

4. Persyaratan dokumen

Sistem manajemen mutu harus mencakup dokumentasi berikut:

- i. Kebijakan mutu dan sasaran mutu;
- ii. Manual mutu (lihat bagian 3.4);
- iii. Prosedur dan catatan yang diperlukan oleh Kode Etik ini dan perundang-undangan nasional dari Negara Bendera mengakui;
- iv. Prosedur untuk memastikan perencanaan, operasi, dan pengendalian proses RO ini;
- v. Aturan dan peraturan yang berlaku untuk daerah RO ini otorisasi;
- vi. Daftar kapal yang wajib sertifikasi dan layanan yang disediakan;
- vii. Prosedur proses terdokumentasi lainnya yang dianggap perlu (ini termasuk salah edaran atau surat, yang menyediakan surveyor dan staf administrasi dengan up-to-date informasi mengenai klasifikasi, hukum dan hal-hal terkait);
- viii. Spesifikasi dan diagram mendefinisikan atau memperkuat proses pelayanan; dan
- ix. Pro-forma laporan, daftar dan sertifikat yang sesuai dengan kegiatan yang dicakup oleh sertifikasi ini.

4.1. Sistem manajemen mutu juga harus mencakup dokumen eksternal, seperti:

- i. Standar nasional dan internasional yang diperlukan untuk kegiatan diatur oleh instrumen ini;

- ii. IMO Konvensi dan resolusi;
- iii. Peraturan pelayaran nasional dan sesuai standar untuk otorisasi dari RO;
- iv. Dokumen dan data yang disampaikan kepada RO untuk verifikasi dan/atau persetujuan; dan
- v. Korespondensi ditentukan didefinisikan oleh RO menjadi yang bersifat penting.

4.2. Pengendalian dokumen

Dokumen yang diperlukan oleh sistem manajemen mutu harus dikendalikan. Penyediaan pengendalian dokumen berlaku untuk semua jenis dokumen, termasuk namun tidak terbatas pada; media elektronik dan aplikasi IT di mana kata media elektronik dapat mempengaruhi keandalan layanan atau data yang direkam.

Prosedur terdokumentasi harus ditetapkan untuk menetapkan pengendalian yang diperlukan untuk:

- i. Menyetujui kecukupan dokumen sebelum masalah;
- ii. Review dan pembaruan yang diperlukan dan re-menyetujui dokumen;
- iii. Memastikan bahwa perubahan dan status revisi terkini dari dokumen diidentifikasi;
- iv. Memastikan bahwa versi relevan dari dokumen yang berlaku tersedia di tempat penggunaan;
- v. Memastikan bahwa dokumen tetap dapat dibaca dan mudah diidentifikasi;
- vi. Memastikan bahwa dokumen yang berasal dari luar yang ditetapkan oleh RO menjadi diperlukan untuk perencanaan dan operasi sistem manajemen mutu diidentifikasi dan distribusinya dikendalikan; dan
- vii. Mencegah penggunaan dokumen usang, dan untuk menerapkan identifikasi yang sesuai jika mereka disimpan untuk maksud tertentu.

4.3. Pengendalian rekaman

Rekaman harus ditetapkan untuk memberikan bukti kesesuaian dengan persyaratan Standar ini dan dari operasi yang efektif dari sistem manajemen mutu. Catatan harus dikendalikan.

Rekaman harus mencakup setidaknya mereka relevan dengan:

- i. aturan dan pengembangan peraturan dan penelitian terkait;
- ii. Penerapan aturan dan peraturan dan persyaratan hukum melalui:
 - a) verifikasi dan/atau persetujuan dari dokumen dan/atau gambar yang relevan dengan desain;
 - b) Persetujuan dan survei dari bahan dan peralatan;
 - c) Survei selama konstruksi dan instalasi;
 - d) Survei selama layanan; dan
 - e) Penerbitan sertifikat;
 - f) Daftar kapal; dan
 - g) Semua catatan lain yang dibutuhkan oleh ini sistem manajemen mutu dan persyaratan tambahan yang ditetapkan oleh Negara Bendera mengakui.

**Berita Acara Serah Terima Salinan Digital Informasi
Terdokumentasi (ITD)**

xxxxxxx/FRM/II/01

No:

Pada hari ini tanggal, kami yang bertanda tangan di bawah ini telah menyerahkan salinan digital dari Informasi Terdokumentasi di bawah ini:

No	Nomor ITD	Nama ITD
1		
2		
3		
4		
5		

Salinan digital pada daftar di atas selanjutnya akan dikelola sesuai tugas dan fungsi Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumentasi (PPID) terutama dalam penyediaan akses informasi tersebut kepada pegawai HUBLA.

Dibuat oleh,

Diterima oleh,

.....

Jabatan

.....

Jabatan

HALAMAN PERUBAHAN	No. ITD: No. Revisi: Tgl. Terbit
--------------------------	--

No	Perubahan	Tanggal Perubahan	Diubah Oleh		Diketahui Oleh	
			Initial	Paraf	Initial	Paraf
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						

Formulir Perubahan Informasi Terdokumentasi (ITD) Sementara

2305000/FRM/I/02

NOMOR ITD		
JUDUL ITD		
NO	BAGIAN	PERUBAHAN
TGL. PENGAJUAN		(diisi oleh Tim ISO)
TGL. HABIS BERLAKU		(diisi oleh Tim ISO)

Batas waktu berlakunya perubahan ITD sementara adalah **6 bulan** dari tanggal pengajuan. Perubahan ITD sementara harus diubah menjadi revisi ITD yang bersifat permanen setelah jatuh tempo, atau perubahan akan dikembalikan ke ITD asal.

	Dibuat oleh:	Disetujui oleh:	Diketahui oleh:
Nama			
Jabatan		Kepala Bidang/Bagian	Tim MTL
Tanggal			
Tanda Tangan			

Berita Acara Pemusnahan Informasi Terdokumentasi (ITD)

xxxxxxx/FRM/I/03

No:

Pada hari ini tanggal, kami yang bertanda tangan di bawah ini atas persetujuan Tim MTL dengan ini memusnakan Informasi Terdokumentasi terkendali yang terdiri dari:

No.	ITD yang dimusnahkan		
	Nomor ITD	Nama ITD	Bagian/Hal/Edisi/Revisi
1			
2			
3			
4			
5			

Dibuat oleh,

Diterima oleh,

.....
Jabatan

.....
Jabatan

6.4. STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR

DAFTAR ISI

- I. TUJUAN
- II. RUANG LINGKUP
- III. REFERENSI/PEDOMAN
- IV. SARANA
- V. PROSEDUR KERJA
- VI. FLOWCHART:

LAMPIRAN 1 IMPLEMENTASI

Definisi SOP

1. *Standard Operational Procedures is detailed, writtem instruction to achieve uniformity of the performance of a specific function (International Conference on Harmonisation/ICH).*
2. SOP adalah pedoman yang berisi prosedur-prosedur operasional standar yang ada dalam suatu organisasi yang digunakan untuk memastikan bahwa setiap keputusan, langkah, atau tindakan, dan penggunaan fasilitas pemrosesan dilaksanakan oleh orang-orang di dalam suatu organisasi, telah berjalan secara efektif, konsisten, standar, dan sistematis (Rudi M Tambunan)
3. Suatu standar/pedoman tertulis yang dipergunakan untuk mendorong dan menggerakkan suatu kelompok untuk mencapai tujuan organisasi.
4. SOP merupakan tatacara atau tahapan yang dibakukan dan yang harus dilalui untuk menyelesaikan suatu proses kerja tertentu.
5. SOP adalah satu set perintah kerja atau langkah-langkah yang harus diikuti untuk menjalankan suatu pekerjaan dengan berpedoman pada tujuan yang harus dicapai.

Tujuan Pembuatan SOP

1. Agar petugas dapat menjaga konsistensi dan tingkat kinerjanya atau tim dalam organisasi atau unit kerja.
2. Agar mengetahui dengan jelas peran dan fungsi tiap-tiap posisi dalam organisasi.
3. Memperjelas alur tugas, wewenang dan tanggung jawab dari Petugas.
4. Melindungi organisasi/unit kerja dan karyawan dari malpraktik atau kesalahan administrasi lainnya.
5. Untuk menghindari kegagalan/kesalahan, keraguan, duplikasi dan inefisiensi

2) TUJUAN

Untuk mengetahui apakah penerapan Sistem Manajemen Mutu secara memadai memenuhi Regulasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Peraturan Perundangan dan Persyaratan Lainnya dan untuk mengetahui apakah sistem diterapkan secara efektif dengan mengacu kepada peraturan yang semestinya diterapkan sebelumnya.

3) LINGKUP

Prosedur ini berlaku untuk semua aspek dari Sistem Manajemen Mutu baik di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia

4) PROSEDUR

a) Tanggung Jawab

i) Wakil Manajemen

Wakil Manajemen mempunyai tanggung jawab untuk memantau pelaksanaan Manajemen Transportasi Laut berjalan sesuai ketentuan. Ia juga bertanggung jawab untuk memastikan bahwa pencapaiannya sudah optimal dilaksanakan, termasuk ketidak-sesuaian dilaporkan dan tindakan perbaikan dilaksanakan.

ii) RO (Recognize Organisation)

Pelimpahan wewenang kepada RO untuk melakukan sertifikasi dan layanan hukum atas nama Negara Bendera sebagaimana tercantum dalam perjanjian atau setara pengaturan pengambilan hukum memperhitungkan "Elemen untuk dimasukkan dalam Perjanjian"

5) **Referensi/Pedoman**

- i. Sistem Manajemen Mutu – Persyaratan (SNI ISO 9001:2015)
- ii. PERMENPAN-RB No. 35 Tahun 2012 tentang Pedoman Penyusunan Standar Operasional Prosedur Administrasi Pemerintahan

6) **Sarana**

7) **Prosedur kerja**

- 8) **Flowchart:** menggambarkan sebuah algoritma yang terstruktur dan mudah dipahami oleh orang lain. Diagram alir ini akan menunjukkan alur di dalam program secara logis, dibutuhkan sebagai alat komunikasi dan dokumentasi, digambarkan dengan orientasi dari atas ke bawah. Setiap kegiatan dalam diagram alir dinyatakan secara eksplisit, dimulai dari satu Start dan berakhir pada satu atau lebih Terminal/Akhir serta menggunakan penghubung (*Connector*) dengan label untuk menunjukkan keterhubungan antar path terputus/terpotong: misalnya ganti halaman.

i) Implementasi/Pelaksanaan

- (1) menerapkan kebijakan melalui penerbitan undang-undang nasional dan bimbingan, yang akan membantu dalam pelaksanaan dan penegakan persyaratan dari semua konvensi keselamatan dan pencegahan pencemaran dan protokol aturan yang berlaku

(2) Tanggung jawab menetapkan dalam Administrasi mereka untuk update dan merevisi kebijakan yang relevan diadopsi, yang sebagaimana diperlukan.

1. Sebuah Negara Bendera harus menetapkan sumber daya dan proses mampu mengelola program keselamatan dan perlindungan lingkungan, yang, minimal, harus terdiri dari berikut ini:
 - a) instruksi administrasi untuk melaksanakan aturan internasional dan peraturan yang berlaku serta mengembangkan dan menyebarluaskan peraturan nasional interpretatif yang mungkin diperlukan termasuk sertifikat yang dikeluarkan oleh klasifikasi, yang diakui oleh Flag State sesuai dengan ketentuan peraturan SOLAS XI-1/1, dan yang sertifikat diperlukan oleh Flag State untuk menunjukkan pemenuhan terhadap struktural, mekanik, listrik, dan/atau persyaratan lain dari konvensi internasional di mana Flag State adalah pihak atau dengan persyaratan bendera peraturan nasional Flag State;
 - b) pemenuhan dengan persyaratan yang berlaku internasional instrumen, menggunakan program audit dan inspeksi, terlepas dari badan-badan administratif mengeluarkan sertifikat yang dibutuhkan dan dokumentasi yang relevan dan/atau setiap entitas yang telah didelegasikan wewenang oleh Negara untuk mengeluarkan sertifikat yang dibutuhkan dan dokumentasi yang relevan;
 - c) memenuhi persyaratan yang terkait dengan standar internasional pelatihan, sertifikasi dan Watchkeeping pelaut. Ini termasuk, antara lain:
 - i. pelatihan, penilaian kompetensi dan sertifikasi pelaut;
 - ii. Sertifikat dan dukungan yang secara akurat mencerminkan kompetensi para pelaut, menggunakan terminologi yang tepat serta istilah yang identik dengan yang digunakan

- dalam dokumen *safe manning* yang dikeluarkan untuk kapal.
- iii. imparisial yang akan diadakan dari kegagalan dilaporkan, apakah dengan tindakan atau kelalaian yang dapat menimbulkan ancaman langsung terhadap keselamatan jiwa atau properti di laut atau lingkungan maritim, dengan pemegang sertifikat atau pengertian yang dikeluarkan oleh Flag state.
 - iv. pengaturan untuk penarikan, suspensi atau pembatalan sertifikat atau dukungan yang dikeluarkan oleh Negara bila dibenarkan dan bila diperlukan untuk mencegah penipuan; dan
 - v. pengaturan administratif, termasuk yang terlibat di pelatihan, penilaian dan sertifikasi yang dilakukan di bawah lingkup Negara lain, yang seperti bahwa Flag State menerima tanggung jawab untuk memastikan kompetensi Nakhoda, Mualim dan pelaut lainnya bekerja berbendera negara yang sama;
- d) pelaksanaan investigasi dan penanganan yang memadai dan tepat waktu dari kasus yang melibatkan kecelakaan kapal dengan kekurangan yang diidentifikasi; dan.
- e) pengembangan, dokumentasi dan pemberian bimbingan mengenai persyaratan yang ditemukan di instrumen internasional yang relevan yang untuk kepuasan Administrasi.
2. Sebuah Negara Bendera harus memastikan bahwa kapal berhak mengibarkan benderanya yang cukup dan efisien berawak, dengan mempertimbangkan relevan dan ada langkah-langkah seperti Prinsip Safe Manning yang diadopsi oleh Organisasi.

Tabel
 Formulir Identifikasi SOP AP
 berdasarkan Tugas dan Fungsi

No.	Tugas	Fungsi	Uraian Tugas	Kegiatan	Output	Aspek Kegiatan	Judul SOP
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)

Keterangan:

- Kolom 1 Nomor diisi dengan nomor urut tugas (sebaiknya dengan Huruf Kapital A);
- Kolom 2 Tugas diisi dengan Tugas berdasarkan Peraturan yang ada (sebaiknya diisi sesuai dengan peraturan yang ada dengan diberi nomor angka Arab, misal: 1,2,3,...);
- Kolom 3 Fungsi diisi dengan Fungsi berdasarkan Peraturan yang ada (sebaiknya diisi sesuai dengan peraturan yang ada dengan diberi nomor huruf abjad kecil, misal: a, b, c, ...);
- Kolom 4 Uraian Tugas diisi dengan Uraian Tugas yang merupakan bagian dari Fungsi yang ada dengan diberi angka Arab berkurung satu misal: 1), 2), 3), ... (Uraian tugas atau rincian tugas ini umumnya telah ada berdasarkan peraturan pimpinan instansi yang bersangkutan);
- Kolom 5 Kegiatan diisi dengan Nama Kegiatan yang merupakan perwujudan riil dari Uraian Tugas yang ada dengan diberi huruf kecil berkurung satu misal: a), b), c), ...;
- Kolom 6 Output diisi dengan Output Final yang dihasilkan dari penelusuran *end-product* sesuai struktur organisasi dan

diberi nomor angka arab dalam kurung, misal: (1), (2), (3), ...;

Kolom 7 Aspek Kegiatan diisi dengan Aspek kegiatan yang terkait dengan Output yang bersangkutan baik aspek keseluruhan (makro) maupun aspek parsial (mikro). Aspek ini biasanya berupa fungsi manajemen, misal: penyusunan, pelaksanaan, evaluasi, pelaporan, publikasi, distribusi);

Kolom 8 Judul SOP diisi judul SOP yang terdiri dari unsur Output final dan Aspek kegiatan, Misalnya: SOP Penyusunan Renstra (Penyusunan aspek, Renstra Output Final). Untuk memudahkan dalam menghitung jumlahnya maka sebaiknya diberi angka berurutan dengan angka Arab dari SOP nomor urut pertama (1) s.d. terakhir.

6.5. INSTRUMENT SMTL Base On III-Code

LAMPIRAN III-Code

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan menetapkan sasaran mutu organisasi dan dilaksanakan di setiap bagian. Setiap bagian melaksanakan peninjauan pencapaian sasaran, paling tidak 6 bulan sekali. Sasaran tersebut sebagai berikut:

NO	Tujuan	Sasaran	PIC	Waktu
1	Implementasi	Penerapan aturan konvensi yang telah diratifikasi dan kesiapan Audit Imsas	Stakeholder Direktorat Perhubungan Laut	Tahun 2021
2	Delegation of Authority	1. Pemahaman pendelegasian stakeholder untuk ketentuan flag state, Port State dan Costal State 2. Melakukan pengawasan untuk menjalankan kewenangan secara administrasi terdokumentasi	Dijen Hubla, KSOP, Syahbandar dan UPT	Tahun 2021
3	Enforcement	Melaksanakan pelarangan, pemeriksaan dan penuntutan dalam mengambil langkah langkah yang diperlukan untuk ketaatan aman dari aturan dan standar internasional	Otorita Pelabuhan Laut dan KPLP	Tahun 2021
4	Surveyor	Melaksanakan dan memverifikasi pekerjaan yang berhubungan dengan keselamatan, keamanan dan pencegahan polusi	KSOP, UPT dan RO (BKI)	Tahun 2021

BAB 7

INTISARI

Pada intinya, menurut Wakil Wakil Sekjen IMO, Auditor IMSAS IMO dan 11 Negara Anggota, studi peningkatan sistem manajemen transportasi laut (SMTL) dalam rangkaantisipasi kesiapan Indonesia menghadapi IMO Member State Audit Scheme (IMSAS) antara lain:

- 1) Menyusun model *quality management system* transportasi laut.
- 2) Wakil Sekjen IMO menyarankan kepada Indonesia untuk menyusun *developing an efficient strategy*, dengan menunjuk orang/pihak yang *credential expert being supported by IMO*. Apabila akan diaudit Tahun 2022 (*responsible of schedule of audit*), maka Indonesia diharapkan fokus pada *kind corrective action of VIMSAS Finding*.
- 3) Tiga kunci sukses Indonesia adalah strategi utama (*primary*) Indonesia sebagai large archipelago country, tidak hanya fokus pada pelayaran internasional (*event small part*), tetapi juga pelayaran domestik sebagai bagian terbesar Indonesia, domestik ferry, *casualty not only limited for ship 500 GT ke atas*, dan standar implementasi yang digunakan di Indonesia.

Dari sebelas negara anggota IMO yang dilibatkan di sini, yang sudah memiliki Manual Mutu antara lain Panama, Singapore, France, Australia, South Korea dan Japan. Sementara yang belum memiliki Manual Mutu yakni UEA, Brazil, Thailand, Malaysia dan Philippines. Selanjutnya adalah negara yang sudah memiliki Policy of Implementation yakni Thailand, Malaysia dan Philippines, sedangkan

selebihnya belum. Negara-negara yang sudah memiliki Procedures Supporting the Implementation antara lain Australia, South Korea dan Japan. Berbeda hal dengan working instruction to all stakeholders dan record of implementation, enforcement, review dan evaluation di mana belum ada negara anggota yang memiliki.

Penerapan konvensi IMO (III-Code) pada dasarnya sudah dilaksanakan sejalan dengan Konvensi IMO, meski ada beberapa kendala terkait kebijakan yang mengatur hubungan kemaritiman antar dua atau lebih negara yang saling terikat. Contohnya belum adanya regulasi yang jelas tentang kewenangan dalam mengaudit III-Code. Hal ini berkaitan dengan apakah kewenangan itu dipegang oleh suatu negara tertentu ataupun auditor IMSAS yang ditunjuk.

Focus Group Discussion (FGD), di IMO London pada tanggal 30 Oktober s.d. 02 November 2019 dihadiri oleh Wakil Sekjen IMO dan Auditor IMSAS IMO serta 12 (dua belas) Negara Anggota yaitu UEA, Panama, France, Singapura, India, Malaysia, Filipina, Jepang, Australia, Thailand, Brazil dan Korea Selatan. FGD ini menghasilkan, bahwa penerapan sistem manajemen transportasi laut (SMTL) di Negara-Negara Anggota IMO berorientasi pada Total Quality Management (TQM) yang berbasis ISO 9001: 2015. Penerapan ini menggunakan referensi persyaratan IMO Konvensi (III-Code) yang menjadi mandatory IMSAS Tahun 2022 dan rujukan standar praktik penerapan di lapangan yang telah terimplementasi.

Sementara dari dalam negeri, beberapa regulator, operator dan stakeholder kemitraan menyatakan tentang kesiapan Indonesia untuk menghadapi mandatory IMSAS III-Code Tahun 2022. Stakeholder penentu kebijakan dan Regulator perlu mengambil langkah-langkah dengan mengacu pada hasil Voluntary IMSAS dan menyusun rancangan SMTL sebelum menghadapi IMSAS. SMTL ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan, disosialisasikan kepada pemangku kepentingan atau stakeholder regulator, operator dan stakeholder kemitraan serta mengadakan uji coba SMTL yang sekaligus dapat digunakan sebagai internal audit SMTL.

Sejauh ini kita memperoleh gambaran bahwa *stakeholder* penerapan SMTL base on III-Code adalah sebagai berikut:

- 1) *Stakeholder* eksternal adalah auditor IMSAS IMO
- 2) *Stakeholder* internal terdiri dari:
 - a) *Stakeholder* Penentu Kebijakan (Context Setter)
 - Menteri Koordinator Kemaritiman
 - Menteri Hukum dan HAM
 - Menteri Kehutanan dan Lingkungan Hidup
 - Menteri Perhubungan
 - Menteri Kelautan dan Perikanan
 - b) *Stakeholder* Regulator Ditjen Hubla (Players)
 - Dirjen Perhubungan Laut
 - Direktur Kapal Ditjen Hubla
 - Direktur KPLP Ditjen Hubla
 - Direktur Kenavigasian
 - Direktur Kepelabuhanan
 - Kepala Biro Hukum Kemenhub
 - Kepala Mahkamah Pelayaran (MAHPEL)
 - Ketua KNKT
 - Kepala Syahbandar/KSOP/UPP dan UPT
 - Otoritas Kepelabuhan
 - Kepala Distrik Navigasi
 - Kepala Balai Teknologi Keselamatan Pelayaran (BTKP)
- 3) *Stakeholder* Regulator Pengembangan SDM
 - Kabadan Pengembangan SDM Kemenhub
 - Kapusbang Laut Kemenhub.
- 4) *Stakeholder* regulator non Kemenhub
 - Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika (BMKG)
 - Pushidros TNI-AL
 - PT. BKI
- 5) *Stakeholder* Operator (Subject)
 - Badan SAR Nasional (BASARNAS)
 - Perusahaan Pelayaran

- Pelabuhan
 - DOK
 - Lembaga Pendidikan dan Latihan (UPT)
 - Awak kapal (nakhoda & ABK)
- 6) *Stakeholder* Kemitraan Pengguna Jasa, Organisasi/Asosiasi dan Media (*Crowd*)
- pengguna jasa (penumpang dan *shipper*)
 - INSA dan lain-lain.

Hasil dari evaluasi *context* menunjukkan, bahwa penerapan kebijakan IMO Konvensi (III-Code) di Indonesia dilatarbelakangi oleh kebutuhan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di laut. *Stakeholder* regulator dan operator telah melaksanakan Penerapan IMO Konvensi (SOLAS 74, MARPOL 73/78, ILL 66, TMS 69, STCW 78, COLREG 72, MARPOL Port Prot. 97) secara konsisten. Termasuk juga adanya standar mutu keselamatan dan perlindungan lingkungan sesuai SOLAS 74 Chpt. IX tentang ISM-Code yang sudah diberlakukan oleh Perusahaan Pelayaran serta kapal-kapal Berbendera Indonesia baik yang berlayar di dalam dan luar Negeri dan pemberlakuan manajemen keamanan kapal serta Port Facility Security sesuai SOLAS 74 Chpt. XI-2 tentang ISPS-Code. Pemerintah juga sudah memiliki ketersediaan SDM dan Lembaga Pendidikan Kelautan sesuai dengan STCW 78/95 Amandemen 2010 Manila. Adanya kebutuhan peningkatan Sistem Manajemen Transportasi Laut sesuai dengan IMO Konvensi (III-Code) berbasis ISO 9001:2015 dan kebutuhan ialah untuk memberikan jaminan keselamatan dan keamanan bagi pengguna jasa transportasi laut.

Selanjutnya adalah evaluasi input, bahwa dalam penerapan IMO Konvensi III-Code, *Stakeholder* Regulator telah menyiapkan peraturan dan perundang-undangan terkait keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan. Hal ini tertuang dalam undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran beserta Peraturan Pemerintah, Keputusan dan Peraturan Menteri Perhubungan serta Keputusan Dirjen Perhubungan Laut dan Pemerintah sudah meratifikasi IMO Konvensi

yang berkaitan dengan ketentuan mandatory IMSAS. Pemerintah sebagai Regulator sudah berusaha mencukupi ketersediaan armada nasional sesuai standar kelas. Hal ini dilakukan melalui pengadaan kapal baik dibangun di galangan luar Negeri maupun dalam Negeri dengan ketersediaan fasilitas dan plat kapal sesuai standar kelas (IACS) serta memiliki kompetensi marine inspector dan surveyor BKI yang memadai atau pada tingkat penilaian evaluasi input.

Evaluasi proses untuk implementasi penerapan IMO Konvensi (III-Code) diperoleh indeks penerapan SOLAS 74 sesuai Keppres No. 65 Tahun 1980 dengan total skor 6,83 atau pada tingkat sesuai, indeks penerapan ILL 66 Prot. 88 sesuai Keppres No. 47/1976 diperoleh nilai 6,71 atau pada tingkat sesuai, dan indeks penilaian penerapan TMS 69 sesuai Keppres No. 05/1989 diperoleh indeks penilaian 6,74 berada pada tingkat sesuai. Sementara penerapan MARPOL 73/78 sesuai Keppres No. 46/1986 memiliki total skor evaluasi 6,91 atau sesuai, pada indeks penerapan STCW 78/95 Amandemen 2010 sesuai Keppres No. 60/1986 dengan total skor 6,94 atau pada nilai sesuai dan indeks penilaian COLREG 72 sesuai Keppres No. 60/1978 total skor 6,79 atau kategori sesuai, serta indeks penerapan protokol 97 tentang MARPOL Port dengan total skor 6,97 atau kategori sesuai. Penerapan IMO konvensi di atas memiliki nilai rata-rata 6,83 atau pada kategori baik moderat.

Hasil dari evaluasi *product* menunjukkan, bahwa manfaat dari hasil evaluasi IMO Konvensi III-Code bagi pengguna jasa antara lain:

- 1) Terpenuhinya pelayanan di terminal pelabuhan dan di atas kapal dengan total skor 6,90 atau sesuai.
- 2) Terpenuhinya keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan di laut dengan total skor 7,2 atau dengan kategori sangat sesuai.
- 3) Terpenuhinya kenyamanan, keteraturan, kelancaran dan ketepatan waktu total skor indeks sebesar 6,98 atau kategori sesuai.

- 4) Terpenuhinya efisiensi, memuat atau membawa barang secara massal dengan tarif terjangkau memiliki skor sebesar 6,86 atau kategori sesuai.
- 5) Adanya ketersediaan armada, keterpaduan dan akseptabilitas total skor 6,86 pada kategori sesuai.

Dampak hasil penerapan IMO Konvensi bagi *stakeholder* regulator dan operator antara lain:

- 1) meningkatkan sistem manajemen transportasi laut dalam rangka kesiapan Indonesia menghadapi mandatory IMSAS Tahun 2022; dan
- 2) menurunkan tingkat kecelakaan kapal di atas 500 GT di Indonesia.

Evaluasi dari masing-masing komponen CIPP menunjukkan nilai sebesar 3,44 atau ada pada nilai “**B**” atau **kategori Baik**. Evaluasi CIPP juga menunjukkan ketidaksesuaian (NC) penerapan IMO Konvensi (III-Code).

Hasil evaluasi CIPP juga menunjukkan informasi tentang kesiapan Indonesia menghadapi Mandatory IMSAS dengan score 6,57. Hasil pengukuran ini ada pada kategori baik moderat yang menunjukkan perlunya meningkatkan kesiapan *stakeholder* untuk menghadapi mandatory IMSAS Tahun 2022. Informasi lainnya juga menunjukkan, bahwa *stakeholder* maritim memiliki keinginan yang kuat untuk segera menerapkan Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL) dalam rangka kesiapan Indonesia menghadapi mandatory IMSAS.

Evaluasi CIPP juga menghasilkan Rancangan Sistem Manajemen Transportasi Laut (RSMTL) yang mengacu kepada Instrument IMO Konvensi (III-Code) sesuai Resolusi A. 1121(30) tanggal 6 December 2017 tentang NON-EXHAUSTIVE LIST OF OBLIGATIONS UNDER INSTRUMENTS RELEVANT TO THE IMO INSTRUMENTS IMPLEMENTATION CODE (III CODE).

Pemerintah Indonesia memang sudah meratifikasi konvensi IMO dalam bentuk Keputusan Presiden sebagai bentuk komitmen. Meski

begitu, konvensi IMO yang telah diratifikasi melalui Keppres masih memerlukan aturan tambahan baik berupa peraturan Menteri, maupun surat keputusan Dirjen Perhubungan Laut atau edaran Direktur, untuk dapat memperjelas Interpretasi secara Nasionalnya. Jika hal tersebut tidak ada, aturan Konvensi Internasional ini disarankan menjadi acuan, sebab pelaksanaan di lapangan masih seringkali dijumpai kendala teknis akibat ketidaksepahaman/ketidak seragaman aturan yang diterapkan.

Pengesahan IMO Konvensi di Indonesia masih mengalami penundaan atau keterlambatan. Hal ini memang sudah menjadi tanggung jawab negara anggota berdasarkan hasil keputusan konferensi IMO. Contoh beberapa Konvensi yang belum diratifikasi yang terkait dengan III-Code yakni SOLAS 74 Protokol 88 dan ILL 66 Protokol 88.

Sehubungan dengan aspek pendelegasian wewenang kepada Resigned Organization (RO) sesuai Resolusi A.739 (18) tahun 2012, Pemerintah Indonesia mendelegasikan wewenang Biro klasifikasi kepada BKI. Hal ini dilakukan agar kapal-kapal berbendera Indonesia memenuhi standar Internasional yang dibutuhkan oleh *insurance* disarankan BKI menjadi anggota IACS.

Berdasarkan evaluasi CIPP Indonesia, tingkat pelaporan kepada IMO masih tergolong rendah seperti kecelakaan kapal (SOLAS dan Colreg), pencemaran di laut (MARPOL), dan sertifikasi awak kapal sesuai STCW (COC dan COP). Untuk mengatasi keterlambatan ini, disarankan agar sistem pelaporan ke IMO dapat dipercepat dengan menggunakan sistem aplikasi Teknologi Informatika (IT).

Berdasarkan data dari Summary Port State Control Inspection 2016-2018 tentang Tokyo MoU, Indonesia termasuk dalam kategori “**black-list**” dengan nilai 1.03. Untuk keluar dari kategori *black-list* atau menjadi grey area, Indonesia hanya memerlukan 0.03. Oleh sebab itu, disarankan Port State Control Officer di Indonesia agar lebih profesional dengan memiliki kompetensi sesuai ketentuan SOLAS 74 Chpt. XI-1 dan diperlukan koordinasi antar instansi penegak hukum di laut dalam satu komando.

Hasil identifikasi menunjukkan, bahwa operator atau pemilik kapal sebagai pihak yang paling bertanggung jawab dari kekurangan terhadap kelaiklautan kapal dan dijumpai masih banyak usia kapal di atas 25 tahun. Misalnya pada kapal-kapal PELNI yang masih menunjukkan laik laut. Hal ini dibuktikan dengan sertifikat setelah pemeriksaan serta pengujian oleh petugas yang berwenang (MI dan Surveyor BKI). Karena itu disarankan kepada *stakeholder* regulator untuk kapal di atas 25 tahun perlu dipertimbangkan untuk pemberian izin berlayar dan atau diberikan pengawasan khusus oleh petugas kelaikan kapal (RO). Untuk memenuhi Undang-undang No. 12 Tahun 2011 tentang pembentukan peraturan perundang-undangan, disarankan Ratifikasi Konvensi IMO melalui Undang-undang.

Untuk memenuhi kebijakan Presiden Jokowi tentang Omnibus Law, peraturan dan perundang-undangan tentang maritim perlu diadakan penyederhanaan agar operasional kapal khususnya terkait dengan keselamatan, keamanan dan pencemaran lingkungan maritim dapat dipermudah.

Berdasarkan hasil riset publik, pemberlakuan Sistem Manajemen Transportasi Laut (SMTL) sudah sangat dibutuhkan untuk meningkatkan keselamatan, keamanan dan pencegahan pencemaran di laut. Hal ini diperlukan sebagai upaya antisipasi kesiapan Indonesia menghadapi Mandatori IMSAS. Karena itulah Rancangan SMTL ditetapkan melalui Peraturan Menteri Perhubungan dan Perlunya penyesuaian Peraturan-peraturan Dirjen Perhubungan Laut terkait transportasi laut sebagai bentuk penerapan SMTL. Untuk mengimplementasi SMTL, diperlukan penyiapan SDM unggul berbasis Kompetensi III-Code dan dilakukan sosialisasi serta uji coba SMTL sebelum pemberlakuan Mandatory IMSAS Tahun 2022.

Pengukuran Indeks penerapan IMO Konvensi (III-Code) dan pengukuran indeks kepuasan pengguna jasa transportasi laut di Indonesia disarankan agar dilaksanakan secara periodik setiap 1 (satu) tahun sekali. Dengan begitu, pengukuran indeks selalu terukur (update)

sebagai data otentik dalam memberikan laporan kepada IMO sekaligus sebagai sumber data kajian studi selanjutnya.

Negara harus hadir dalam menyalurkan awak kapal Indonesia yang bersertifikat (CoC dan CoP) agar dapat berlayar di kapal-kapal asing. Termasuk juga perlu ditingkatkan sistem pendidikan maritim di Indonesia sesuai dengan geografisnya sebagai negara maritim. Penerapan sistem manajemen mutu SMTL yang digunakan sebagai standar implementasi Konvensi IMO (III-Code) diaudit sesuai dengan instrumen IMSAS pada Tahun 2022. Maka dari itu, RSMTL perlu direkomendasikan agar ditetapkan melalui keputusan Menteri Perhubungan sehingga RSMTL dapat dimasukkan ke dalam rencana strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Renstra DJPL).

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Sakti Adji. *Jaringan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011.
- Ali, Faried. Andi Syamsu, *Studi Kebijakan Pemerintah*. Bandung: Aditama, 2012.
- Babiuch, William M. & Farhar, Barbara C. *Stakeholder Analysis Methodologies Resource*. Book: U.S. National Renewable Energi Laboratory, 1994.
- Baron, Angela; Michael Armstrong. *Human Capital Management*. London: Kogan Page, 2007.
- Batti, Pieter. *Keselamatan Pelayaran dan Pencegahan Pencemaran dari Kapal*. Jakarta: PT. Konsultan Buana Maritim Nusantara, 2000.
- Bryson, John M. *What Do When Stakeholders Matter: Stakeholder Identification and Analysis Techniques*. Minneapolis: Hubert H. Humphrey Institute of Public Affairs. 2004.
- Bungin, Burhan. *Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Kencana, 2010.
- . *Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Kencana, 2005.
- Buntoro, Kresno., *Nusantara dan ALKI*. Depok: Rajagrafindo Persada, 2017.
- Chang R. *Measuring Organization Performance*. Jakarta: PPM, 2011.
- Donald Waters. *Transportasi Dalam Logistik Indonesia*. Jakarta: PPM, 2011.
- Dunn, William N. *Public Policy Analysis*. New Jersey: Prentice Hall International Inc., 1981.
- Efansyah, Muhammad Noor & Nugraha Agung, *Sistem manajemen mutu ISO 9001: 2015 dalam Perkembangan dan Penerapan Sistem Manajemen Mutu ISO 9001:2015*, Wana Aksara, Jakarta, 2019.

- , *Analisis Kebijakan Publik*. Terjemahan Samudra Wibawa, Diah Asitadani, Agus Harianto Hendra, Erwan Agus Purnomo, Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 2003.
- Fandy Tjiptono dan Anastasia Diana. "TQM: Total Quality Management". Yogyakarta: Penerbit Andi, 2000.
- Fathoni, Abdurahman. *Organisasi dan Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Asdi Mahasatya, 2006.
- Gaspersz, Vincent. *Organizational Excellence*, Jakarta: Gramedia, 2007.
- Harvard Business Essentials Performance Management*. Boston: Harvard Business School, 2006.
- H.K. Martono dan Eka Budi Tjahjono. *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2011.
- Indiahono, Dwiyanto. *Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gaya Media, 2009.
- Ivancevich, John M., Robert Konopaske; Michael T. Matteson. *Perilaku dan Manajemen Organisasi*. Jakarta: Erlangga, 2005.
- Jeane Neltje Saly. *Usaha kecil, penanaman modal asing dalam peresfektif pandangan internasional*. Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional, 2001.
- Jerome, P.J. *Evaluating for Excellence Performance*. Jakarta: PPM, 2011
- Jinca Yamin M. *Transportasi Laut Indonesia*, Surabaya: Brilian Internasional, 2011.
- Junsalem, M. Adam. *Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Lingkungan Hidup*. Yogyakarta: KTSP, 2011.
- Kadirman, Jusuf Udaya. *Pengantar Ilmu Manajemen*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 1996.
- Linton, L., *Partnership Modal Ventura*. Jakarta: PT. IBEC, 1995.
- Louis E. boone, David L. Kurta. Ahli Bahasa, Fadriansyah Anwar, Harjono Honggomiseno. *Pengantar Bisnis*. Jakarta: Erlangga, 2002.
- Kirkpatrick, Donald L. James D. Kirkpatrick. *Evaluating Training Programs*. San Francisco, 2006
- Madani, Mufflis. *Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011.

- Makmur. *Efektivitas Kebijakan Kelembagaan Pengawasan*. Bandung: Aditama, 2011.
- Mangkuprawira, TB. Sjafriz; Aida Virayala Hubeis. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bogor: Galia Indonesia, 2007.
- Manulang, *Dasar-dasar Manajemen*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 2006.
- Manulang. *Management Personalia*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1994.
- Matthei, Wesky G., *Managing the System*. Kuala Lumpur: SAM Publishing. Sdn., Bhd, 2000
- Moleong, Lexy J. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2004.
- Mohammad Jafar Hafisah. *Kemitraan Usaha*. Jakarta: Sinar Harapan, 2000.
- Mukneri, *Manajemen Perkantoran*. Jakarta: UNJ Press, 2008.
- Mulyadi, *Sistem Terpadu Pengelolaan Kinerja Personel Berbasis Balanced Score Card*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN, 2009
- Nasution S. *Metode Research*. Bandung: Jemmars, 1991.
- Nawawi, Handari. *Evaluasi dan Manajemen Kinerja di Lingkungan Perusahaan dan Industri*, Yogyakarta: UGM, 2006
- Notoatmodjo, Soekidjo. *Pendidikan dan Perilaku Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta, 2003.
- Nugroho, Riant. *Public Policy*. Jakarta: Gramedia, 2009.
- Oei, Istijanto. *Riset Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Gramedia, 2010
- Owen John M. *Program Evaluation*. Singapore: Allen & Unwin, 2006
- Pamudji. *Analisis Administrasi*. Jakarta: Bina Aksara, 1987.
- Purba, Radiks. *Angkutan Muatan Laut*. Jakarta: Rineka Cipta, 1997.
- Purwanto, Erman Agus, Dyah Ratih Sulistyastuti. *Implementasi Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gava Media, 2012.
- Robbins, Stephen P. *Teori Organisasi*. Jakarta: ACAN, 1995.
- Robinson, Pearce. *Manajemen Strategik*. Jakarta: Binarupa Aksara, 1997
- Romli, Soeharman. *Manajemen Risiko*. Jakarta: Dian Rakyat, 2010.
- Rudy Prihantoro. *Konsep Pengendalian Mutu*, Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2012.

- Salim, Abas. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2012.
- Sanders, James R, Chair. *The Program Evaluation Standards*, London: Sage Publications, 1994.
- Saputra, Datep Purwa. *Prosedur Darurat dan SAR*. Jakarta: Republish, 2012.
- Siagian, Sondang P. *Peran Staf Dalam Manajemen*. Jakarta: Gunung Agung, 1986.
- Soedarmayanti. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Rafika Aditama, 2007.
- Sodik, Mohamad Dikdik. *Hukum Laut Internasional*. Bandung: PT Refika Aditama, 2011.
- Stiglitz, Joseph E. *Making Globalization Work*. New York: W.W. Norton & Company Ltd, 2006.
- Stufflebeam, Daniel L. Anthony J. Shinkfield. *Evaluasi Theory, Models & Applications*. San Francisco: Willey, 2007
- Stufflebeam, Daniel L., George F. Madaus, Thomas Kellaghan. *Evaluation Models*. Boston/Dordrecht/London: Kluwer Academic Publishers, 2000.
- Supriyanto, J. *Metode Riset*. Jakarta: Aneka Cipta, 1997.
- Susilo, Leo J., Victor Riwukaho, *Manajemen Resiko Berbasis ISO 31000*. Jakarta: PPM, 2011.
- Syafrinaldi. *Hukum Laut Internasional*. Riau: UIR Press, 2005.
- Terry, George R., Leslie W. Rul. *Dasar-Dasar Manajemen*. Jakarta: Bumi Aksara, 2005.
- Tugimin. *Kewarga Negeraan*. Surakarta: cv. Grahadi, 2004.
- Tunas, Billy, *Pendekatan Sistem*, Jakarta: PT Nimas Multima, 2010.
- Usman Husaini. *Manajemen*. Jakarta: Bumi Aksara, 2010.
- Vincent Gaspersz. *Total Quality Management (TQM) untuk Praktisi Bisnis dan Industri*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2009.
- Vedung, Evert. *Public Policy and Program Evaluation*. Canada: Transaction Publishers, 2009
- Wanikome, E.W. *Serial Buku Saku Pelaut Tugas Jaga (Watch Keeping)*. Jakarta: CV. Aries & CO. 2001.

Waters Donald. *Logistik Indonesia*. Jakarta: PPM Manajemen, 2011
Wibawa, Samodra. *Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Graha Ilmu 2011.
Wibisono, Darmawan. *Manajemen Kinerja*. Jakarta: Erlangga, 2006.
Wibowo, *Manajemen Kinerja*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2011.
Winarmo, Budi. *Kebijakan Publik*. Yogyakarta: CAPS, 2012
Wirawan. *Evaluasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2011.



Datep Purwa Saputra lahir di Bogor tanggal 16 Agustus 1959 menyelesaikan pendidikan di Akademi Pelayaran Djadajat tahun 1982 .Mualim Pelayaran besar II tahun 1992 dan Mualim Pelayaran Besar I 1998. Menyelesaikan pendidikan S1 di STIA LAN RI tahun 1996, Magister Managemen (MM) di STIE IPWI dengan nilai terbaik sebagai perwakilan wisudawan tahun 1998 dan menyelesaikan Doktor Ilmu Manajemen di Universitas Negeri Jakarta (UNJ) dengan lulus cum laude tahun 2013.

Menyelesaikan pendidikan luar negeri *Nautical Sciences* di Bremen Germany tahun 1994, LSA Viking di Compenhagen Denmark tahun 2001, *Marine Surveyor* GL di Pappernburg Germany tahun 2002 dan China Shanghai Makau di Shanghai China tahun 2005. Menjadi *Owner Marine Surveyor* di galangan Meyer Werf Pappenburg German tahun 1994 Kapal Pelni KM. Bukit Raya dan tahun 2002 KM. Dobonsolo, di Galangan Pudong Shanghai KM. Ganda Dewata tahun 1999 dan di Nagasaki Jepang KM. Egon tahun 2000.

Pengalaman bekerja sebagai Direktur SDM PT Pelni (Persero), Direktur Utama PT PIDC (anak perusahaan PELNI), Direktur Akademi Maritim Djadajat dan Wakil Direktur I Pascasarjana Universitas Jayabaya. Aktif mengajar di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) dari tahun 2016, Institut Transportasi dan Logistik Trisakti dari tahun 2008, dan Universitas Jayabaya dari tahun 2017. Pernah mengajar di Akademi Maritim Djadajat dan Program Doktor Ilmu Manajemen UNJ tahun 2016 – 2019. Buku dan bahan ajar yang pernah ditulis yaitu *Prosedur Darurat dan SAR, Pengantar Meteorologi, Manajemen Keselamatan Kapal dan Penerapan IMO Konvensi III-Code dalam Rangka Persiapan Pemberlakuan IMSAS*.

Aktif di kegiatan organisasi sebagai Ketua Umum Praktisi Maritim Indonesia 2022 -2026. Ikut mendirikan organisasi perkumpulan Ikatan Korps Perwira Pelayaran Niaga Indonesia (IKPPNI) pernah menjadi Sekjen IKPPNI dan sebagai Komandan Komando Resimen Mahasiswa Indonesia (Komenwa) 2021-2026.

Penerbit Deepublish (CV BUDI UTAMA)

Jl. Kaliurang Km 9,3 Yogyakarta 55581

Telp/Fax : (0274) 4533427

Anggota IKAPI (076/DIY/2012)

✉ cs@deepublish.co.id

📘 Penerbit Deepublish

📧 @penerbitbuku_deepublish

🌐 www.penerbitdeepublish.com



Kategori : Transportasi

ISBN 978-623-02-6656-0



9

786230

266560