

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **1. Literature Riview**

Dalam bagian ini pembahasan tentang uraian teori, temuan, dan bahan penelitian yang menjadi bahan acuan untuk dijadikan landasan dalam menyusun kerangka teori yang akan penulis teliti. Ada beberapa tulisan yang sudah membahas tentang peran IMO dalam mengatasi berbagai permasalahan dunia. Dalam literature ini penulis setidaknya mengaitkan dua tema yang sesuai dengan pembahasan dalam karya ilmiah ini. Penulis mengambil beberapa tulisan yang menurut penulis berkenaan mengenai pengawasan kapal asing di Indonesia.

Dalam tulisan pertama yang berjudul Arti Penting Keanggotaan Indonesia Di Dewan IMO ditulis oleh Rizki Roza dari Pusat Penelitian, penelitian ini membahas mengenai Peran IMO bagi Kemaritiman Internasional, Arti Penting Keanggotaan Dewan IMO, Kepentingan Maritim Indonesia. Dalam jurnal ini tersebut diterangkan bahwa IMO badan khusus PBB, merupakan otoritas internasional yang menetapkan standar keamanan, keselamatan, dan perlindungan lingkungan hidup maritime yang terkait dengan pelayaran internasional. IMO mendorong kerja sama antar pemerintah dan antar industri pelayaran untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan maritim, serta untuk mencegah polusi air laut. Konvensi SOLAS (the International Convention for the Safety of Life at Sea) merupakan salah satu ketentuan internasional yang sangat penting bagi keselamatan maritime yang disusun oleh IMO. Tujuan utama konvensi ini adalah untuk menentukan standar minimum konstruksi, perlengkapan, dan operasi kapal

yang sesuai dengan keselamatan. Salah satu ketentuan dalam konvensi juga mengatur tentang Search and Rescue (SAR) di laut. SOLAS meminta pemerintah untuk menjamin ketersediaan pelayanan SAR untuk merespon permintaan pertolongan di laut sekitar negaranya.

Setiap Negara di dunia memiliki kepentingan nasionalnya masing-masing sebagaimana Negara dapat melindungi atau mencapai tujuan-tujuan nasionalnya tanpa mengganggu kepentingan Negara lain, namun tidak jarang juga dapat menjadi ancaman bagi kepentingan satu sama lain. Sebagian Negara juga berpandangan akan lebih efisien untuk mencapai tujuan tertentu dengan melakukan kerja sama dengan Negara lain yaitu dengan mengoordinasikan kebijakan, membangun sistem timbal balik, dan menyusun serangkaian aturan, norma, dan peraturan yang memungkinkan mereka menjalankan hubungan dengan lebih stabil dan terprediksi.

IMO memiliki pengaruh yang sangat besar bagi pembangunan kemaritiman Internasional ketentuan-ketentuan internasional yang dihasilkan IMO terkait dengan keselamatan dan keamanan pelayaran, serta pencegahan polusi laut, menjadi pedoman bagi seluruh negara anggotanya, termasuk Indonesia. Dengan visi Poros Maritim Dunia, Indonesia tentu sangat berkepentingan untuk memastikan bahwa ketentuan-ketentuan yang dihasilkan IMO tidak merugikan kepentingan Dalam rangka mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, tampak jelas bahwa banyak kepentingan nasional Indonesia yang beririsan dengan ketentuan dan kewenangan IMO.

Misalnya dalam upaya Indonesia membangun infrastruktur dan konektivitas maritim, tol laut, dan industry perkapalan, harus tunduk pada ketentuan-ketentuan

Konvensi SOLAS. Demikian pula dengan keinginan Pemerintah untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran maritime nasional Indonesia. Atau bahkan dapat berkontribusi bagi terwujudnya cita-cita Indonesia untuk menjadi Negara maritime yang berpengaruh. Upaya ini salah satunya dapat dilakukan dengan mempertahankan keanggotaan Indonesia di Dewan IMO, serta memperoleh pengakuan Internasional atas komitmen Indonesia untuk turut mewujudkan pelayaran Internasional yang aman dan selamat.

Dari pembahasan diatas dapat diuraikan bahwa manjadi Anggota Dewan IMO sangat penting bagi Negara Indonesia untuk menjadi Negara Poros Maritim Dunia. dan berpengaruh di dunia maritime Internasional Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, kondisi geografis yang strategis, kaya akan sumberdaya alam, namun semuanya masih belum dapat dimanfaatkan secara optimal demi kemakmuran bangsa. Banyak faktor yang menyebabkan hal tersebut. Mulai dari kesalahan paradigma pembangunan hingga carut marutnya upaya penegakan hokum kemaritiman. Secara garis besar, kendala pemenuhan intrastruktur yang memadai dalam kemaritiman merupakan kendala utama yang harus diselesaikan pemerintah.

Keberadaan infrastruktur akan memungkinkan pelayanan yang lebih baik. Kemudian, persoalan pembenahan system penegakan hukum melalui penguatan dan koordinasi antar lembaga yang berwenang di laut. Hal ini akan sangat menunjang bagi terciptanya keselarasan penegakan hukum, dan sehingga para pelaku kemaritiman akan mendapatkan kepastian kepada siapa mereka harus menggantungkan harapannya bila mereka mendapatkan kesulitan di laut. Dengan kondisi infrastruktur yang memadai serta sistem penegakan hukum yang kuat,

akan memungkinkan meningkatnya sektor kemaritiman Indonesia, yang secara otomatis cita-cita mewujudkan Indonesia sebagai poros Maritime dunia akan bisa tercapai.

Pada tulisan kedua ini yang berjudul Analisis Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Pelabuhan. Ditulis oleh Benny Agus Setiono dari Universitas Hang Tuah, Penelitian ini membahas mengenai Kondisi Pelabuhan-Pelabuhan di Indonesia Saat Ini, Undang-Undang Pelayaran 2008. Dalam jurnal ini diterangkan bahwa untuk Negara kepulauan seperti Indonesia, sistem pengangkutan laut yang efisien dan terkelola dengan baik merupakan factor yang sangat penting dalam persaingan ekonomi serta integritas nasional. Di Indonesia, biaya pengangkutan laut cukup tinggi dan hal ini mengurangi insentif untuk perdagangan baik domestic maupun internasional. Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang dianggap kurang efisien yang tidak di perlengkapi/dikelola dengan baik, adalah faktor signifikan yang menaikkan biaya pelayaran.

Misalnya, kapal-kapal yang dilibatkan dalam perdedagan domestik menghabiskan sebagian besar dari waktu kerjanya hanya untuk disandarkan atau menunggu di dalam atau di luar pelabuhan. Penyebabnya anantara lain adalah terus berlangsungnya dominasi Negara atas penyediaan layanan pelabuhan (melalui kegiatan yang dilakukan oleh berbagai badan usaha milik Negara), serta lingkungan hokum dan pengaturan yang ada secara efektif membatasi persaingan baik di dalam maupun antar pelabuhan.

UU Pelayaran tahun 2008 memberikan fondasi untuk reformasi sistem pelabuhan di Indonesia yang komprehensif. Yang mencolok, UU pelayaran tersebut menghapus monopoli pemerintah atas sektor pelabuhan dan membuka

kesempatan bagi partisipasi sektor swasta. Hal ini dapat mengarah pada masuknya persaingan yang sangat diperlukan di sektor pelabuhan dimana menimbulkan tekanan untuk menurunkan harga-harga dan secara umum meningkatkan pelayanan pelabuhan. Meskipun ada optimism yang terjaga sehubungan dengan undang-undang baru tersebut, para insvestor sekarang harus menghadapi kekosongan kebijakan seraya menunggu perkembangan pelaksanaan peraturan dan lembaga pendukung.

Perhatian utama tertuju pada:

- Komposisi, orientasi, dan kapasitas keuangan/teknis dari otoritas pelabuhan yang direncanakan.
- Pembatasan yang mungkin ada dalam rencana induk pelabuhan baik di tingkat nasional maupun untuk masing-masing pelabuhan.
- Tingkat otonomi penetapan harga dari operator-operator terminal.
- Kemampuan pelabuhan-pelabuhan swasta untuk mengubah statusnya menjadi pelabuhan umum komersial untuk dapat bersaing dengan BUMN yang berwenang saat ini.

Ada beberapa faktor yang bersama-sama menghambat kinerja sistem pelabuhan Indonesia:

- Batasan-batasan geografi

Kedalaman pelabuhan tampaknya menjadi masalah besar di hamper setiap pelabuhan di Indonesia. Indonesia memiliki pelabuhan-pelabuhan perairan dalam alami yang sangat sedikit dan sistem sungai yang rentan terhadap pendangkalan parah yang membatasi kedalaman pelabuhan. Apabila pengerukan tidak dapat dilakukan, seperti yang terjadi dengan

pelabuhan sungai samarinda, kapal seringkali harus menunggu sampai air pasang sebelum memasuki pelabuhan yang menyebabkan lebih banyak waktu non-aktif bagi kapal. Pelabuhan Semarang merupakan pelabuhan utama di Jawa Tengah, terutama bermasalah dalam hal ini karena tenggelam dengan kecepatan 7-12 cm per tahun dan sebagian besar pelabuhan berada di bawah air hamper setiap hari dalam sebulan. Setiap 7-10 tahun, kegiatan-kegiatan yang mahal dan memakan waktu harus dilakukan di terminal peti kemas untuk meninggikan dermaga utama dan area penyimpanan.

- Masalah tenaga kerja

Waktu non-aktif yang dibahas di atas sebagian disebabkan oleh cara pemanfaatan tenaga kerja di pelabuhan yang secara efektif melembagakan penggunaan fasilitas dan membatasi kemungkinan-kemungkinan peningkatan efisiensi. Di banyak pelabuhan, hanya tersedia satu giliran tenaga kerja dan peluang untuk lembur dibatasi. Untuk pelabuhan-pelabuhan yang dimaksudkan untuk beroperasi selama 24 jam, 6 jam dari setiap 24 jam terbuang karena waktu untuk istirahat yang kaku dan tidak digilir untuk memastikan pelayanan kapal secara berkesinambungan (Nathan Associates,2001).

- Kurangnya Keamanan

Pengiriman kargo dari Indonesia biasanya menarik premi asuransi 30-40 persen lebih tinggi dari kargo yang berasal dari singapura. Hal ini disebabkan tidak hanya oleh perampokan di laut, tetapi juga oleh kegiatan di pelabuhan yang dilakukan kelompok-kelompok kejahatan terorganisir, pencurian umum dan pencurian kecil (pilferage) sekaligus pemogokan dan

penghentian kerja (carana, 2004). Seperti disebutkan pelabuhan-pelabuhan utama yang terlibat dalam ekspor-impor sekarang harus memperbaiki keamanannya untuk memenuhi persyaratan keamanan internasional baru yang dikenal sebagai ISPS.

- Korupsi

Sebab lain waktu non-aktif adalah penundaan karena ketidakadilan dan korupsi dalam alokasi hambatan/berth (Nathan Associates, 2001). LPEM-FEUI (2005) mencatat bahwa penggunaan liar untuk mengurangi waktu atri yang disebabkan kurangnya sarana infrastruktur utama seperti Derek jembatan dan ruang penyimpanan juga merupakan hal yang umum. Biaya-biaya semacam itu masih ditambah lagi dengan banyak sekali pungutan liar yang diminta di pelabuhan untuk prosedur ekspor dan impor yang terus disorot di laporan-laporan media.

- Kurangnya Prasarana Pelabuhan

Banyak pelabuhan regional kekurangan sarana peti kemas yang mengharuskan perusahaan-perusahaan pelayaran untuk menggunakan peralatan sendiri, baik yang berada di kapal maupun yang di simpan di pelabuhan. Hanya ada 16 dari 111 pelabuhan komersial yang mempunyai penanganan peti kemas jenis tertentu. Akhir-akhir ini terjadi keterlambatan pelayaran di beberapa pelabuhan. Salah satunya terjadi di Lampung, disebabkan oleh rusaknya peralatan sisi pelabuhan utama (seperti Derek jembatan) dan keterlambatan dalam mendapatkan suku cadang pengganti.

Kekurangan tempat untuk penyimpanan dan pengisian peti kemas adalah masalah pelabuhan yang dihadapi sebagian besar pelabuhan Indonesia. Hal ini

seringkali mengharuskan pemakaian armada truk putar untuk mengantar kargo langsung kepada pelanggan atau pos pengangkutan peti kemas (CFS) langsung dari kapal yang menyebabkan lebih banyak waktu keterlambatan. Kemacetan pelabuhan yang lebih parah (baik di sisi darat maupun di laut) dan biaya penanganan lebih meningkat (Caranna, 2004).

Hampir semua pelabuhan besar Indonesia berlokasi dekat dengan daerah-daerah perkotaan besar yang aksesnya melalui jalan-jalan raya kota yang padat. Masalah kemacetan demikian seringkali dipeparah oleh kedatangan kapal penumpang, karena hanya beberapa pelabuhan regional yang memiliki sarana terpisah untuk kapal barang dan penumpang. Di pelabuhan-pelabuhan dengan tingkat okupansi tambatan kapal yang tinggi. Kehadiran kapal penumpang dan barang yang bersamaan menyebabkan lebih banyak keterlambatan dan memperlama waktu persiapan perjalanan kapal untuk kembali. Dari pemaparan jurnal diatas dapat disimpulkan bahwa Indonesia jelas akan memperoleh manfaat dari armada yang ditingkatkan yang terdiri dari kapal-kapal yang lebih besar dan modern. Kemudian struktur tata kelola yang baru ditetapkan berdasarkan Undang-Undang Pelayaran tahun 2008 diharapkan meningkatkan persaingan dan partisipasi sector swasta (PSP) di pelabuhan-pelabuhan Indonesia.

Pelaksanaan peningkatan persaingan dan PSP di pelabuhan Indonesia adalah memungkinkan dilakukannya perubahan yang cepat terhadap terminal khusus dan digunakan sendiri untuk memudahkan mereka mengakomodasi kargo umum. Saat ini juga Indonesia memiliki banyak kapasitas peti kemas dan penanganan barang curah yang tidak dipakai pada pelabuhan-pelabuhan tersebut yang dapat digunakan langsung untuk bersaing dengan pelindo. Untuk permasalahan logistik

pelabuhan Indonesia saat ini, sementara menunggu solusi jangka panjang melalui investasi dalam kapasitas baru yang dimungkinkan oleh Undang-Undang Pelayaran tahun 2008.

Pada tulisan terakhir yang akan dibahas berjudul ISPS Code Diterapkan di Pelabuhan Perikanan Samudera Jakarta, Mungkinkah? (Sebuah Wacana), ditulis oleh Chandra Motik Yusuf Djemat dari Indonesian Journal of International Law. Pada jurnal ini terdapat beberapa bahasan antarlain Latar Belakang ISPS Code, Mengenai ISPS Code, Konsekuensi Pelaksanaan ISPS Code bagi Pemerintah, Tujuan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, Penerapan ISPS Code di Pelabuhan Tanjung Priok, Peranan Pelabuhan Secara Ekonomis. Dalam jurnal ini tersebut diterangkan Pasca serangan bom di WTC New York pada 11 September 2001, negara-negara maju terutama Amerika Serikat gencar melaksanakan kampanye untuk memerangi tindakan teroris dan segala aspeknya. Hal ini juga dilakukan di bidang maritim. Kejahatan lintas negara yang memiliki delapan kategori, lima diantaranya terjadi dan dilakukan melalui laut seperti peredaran obat terlarang, penyelundupan/perdagangan manusia, perompakan, penyelundupan senjata terorisme.

International Maritime Organization (IMO), Desember 2002, telah menerapkan International Ships and Port Facility Security (ISPS) Code atau Kode Internasional yang mengatur tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Peraturan baru ini bertujuan mendeteksi ancaman keamanan, sekaligus mencegah insiden keamanan di laut dan pelabuhan. Ketentuan internasional tersebut telah disepakati oleh 62 negara anggota IMO, termasuk Indonesia.

Indonesia sendiri telah meratifikasinya dan Departemen Perhubungan selaku administrator harus mengumumkan pelaksanaan ISPS Code secara Nasional. Juklaknya sendiri telah dikeluarkan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 tahun 2003 tanggal 14 Agustus 2003 tentang pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang Pengamanan kapal dan fasilitas Pelabuhan (International Ships and Port Facility Security/ISPS Code) di wilayah Indonesia. Menurut IMO (International Maritime Organization), permasalahan pelayaran mempunyai kewajiban untuk menyiapkan sertifikat keamanan dari badan khusus yang ditunjuk pemerintah. Perusahaan pelayaran juga harus segera menetapkan pejabat yang bertanggung jawab soal keamanan di perusahaan (Company Security Officer/CSO) lalu membuat rencana pengamanan kapal (Ship Security Assesment/SSA), dan selanjutnya menunjuk seorang perwira yang bertanggung jawab atas keamanan di atas kapal (Ship Security Officer/SSO).

Kapal harus mendapat sertifikat keamanan internasional (International Ship Security Certificate/ISSC) dari IMO. Selain itu, kapal juga harus dilengkapi dengan sistem identifikasi otomatis (Automatic Identification System/AIS) dan sistem sinyal pengamanan (Ship Security Alert System/SSAS). AIS merupakan peralatan modern di kapal yang harganya sangat mahal. Alat ini dalam keadaan bahaya tertentu akan terhubung dengan sentral stasiun pemancar yang ada di pelabuhan internasional, sehingga aparat keamanan segera datang memberi bantuan. Sedangkan bagi pelabuhan, harus mempunyai sistem pengamanan yang bagus, disertai dengan perencanaan dan petugas keamanan yang handal. Pelabuhan-pelabuhan yang dipersiapkan adalah Tanjung Priok, Jambi, Teluk

bayur, Palembang, Pontianak, Cirebon, Banten, JCT, Tanjung Perak, dan PT. Terminal Peti Kemas Surabaya.

Secara ringkas, persiapan untuk ISPS Code adalah sebagai berikut:

Bagi perusahaan pelayaran, harus melakukan:

1. Company Security Officer (CSO)
2. Ship Security Assasment (SSA)
3. Ship Security Plan (SSP)
4. Training

Kelengkapan Kapal:

1. International Ship Security Certificate (ISSC)
2. Automatic Identification System (AIS)
3. Ship Security Alert System (SSAS)
4. Declaration of Security (DOS)

Persiapan Pelabuhan:

1. Port Facility Security Assesment (PPSA)
2. Port Facility Security Officer (PFCO)
3. Port Facility Plan (PFSP)
4. Operational and Physical Security Measures
5. Training
6. Declaration of Security

Pelaksanaan dari ISPS ini ada konsekuensi yang cukup besar bagi pemerintah terutama harus menambah anggaran biaya negara dalam mempersiapkan pelabuhan/terminal dan kapal yang memberikan pelayaran dalam perdagangan internasional dan mempersiapkan peralatan minimum sebagaimana

dipersyaratkan dalam ISPS Code 2002, untuk pemeriksaan orang, barang dan muatan/kontainer. Mengenai lingkup dan tanggung jawab dari penerapan ISPS Code, pemerintah harus menetapkan Designated Authority dan menunjuk Recognized Security Organization (RSO), menetapkan Security Level, Port State Control, Additional Control Measures, Port Facility Security Assesment, Approval Ship Security Plant, Communication of Information, Verification and Certification for Ship, International Ship Security Certificate dan Statement of Compliance of Port Facility.

Tugas berat bagi Pemerintah dengan berbagai kewenangan sektoral yang ada untuk melakukan pembenahan berkenaan dengan pemberlakuan peraturan ini. Dengan terus dilakukannya upaya-upaya pembenahan, diharapkan dimasa mendatang pengelolaan keamanan di pelabuhan dapat menumbuhkan kondisi pelabuhan yang lebih kondusif dan tidak menimbulkan ekonomi yang tinggi. ISPS Code sendiri telah diterapkan di Pelabuhan Tanjung Priok dalam rancangan pengamanan fasilitas pelabuhan (PFSP) antara lain memuat sistem dan prosedur pengamanan yang meliputi prosedur pengamanan masuk Lini II, Prosedur Masuk Lini I, Prosedur penanganan barang muat, Prosedur penanganan barang tanpa pemilik, Prosedur pengawasan keamanan fasilitas pelabuhan dan Prosedur masuk gedung PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia II.

Sesuai persyaratan ISPS Code, kondisi pengamanan di pelabuhan Tanjung Priok terbagi menjadi 3 (tiga) tingkatan keamanan yakni Level keadaan normal, Level II ada ancaman keamanan dan Level III kondisi keamanan yang sangat membahayakan. Penetapan tingkat keamanan menjadi kewenangan DA (Pemerintah). Disamping pengawasan keamanan yang dilakukan secara rutin oleh

petugas keamanan pelabuhan , manajemen juga menyiapkan peralatan bantu pengawasan berupa CCTV (Circuit Close Television) dan VTIS (Vessel Traffic Information). CCTV digunakan untuk memonitor kegiatan bongkar muat di dermaga, gudang dan lapangan penumpukan sedangkan VTIS digunakan untuk memonitor lalu lintas kapal di perairan pelabuhan.

Peranan pelabuhan tidak saja sebagai terminal point kegiatan perdagangan tetapi telah meningkat dan berfungsi sebagai sentra-sentra produksi, area pelayanan transportasi dan sentra kegiatan ekonomi. Dari pemaparan diatas dapat diuraikan bahwa suatu pekerjaan yang besar untuk dapat mewujudkan diterapkannya ISPS Code (di pelabuhan), terutama di bidang dana (yang sangat tidak sedikit) untuk membeli sarana-saran dan peralatan yang canggih kemudian menyiapkan petugas-petuga keamanan yang terlatih. Bagi pemerintah sendiri sangat lah perlu dilakukannya pembenahan untuk bisa mendapat pengakuan dari dunia Internasional khususnya di dunia perairan mengingat Indonesia sendiri ini menjadi Poros Maritim yang diakui oleh dunia Internasioal. Keberadaan pelabuhan sendiri untuk Negara Indonesia sangatlah penting karena Negara Indonesia sendiri adalah negara kepulauan yang terbesar di dunia.

## **2. Kerangka Teoritis**

HI dapat didefinisikan sebagai studi hubungan dan interaksi antara negara-negara, termasuk aktivitas dan kebijakan pemerintah, organisasi internasional, organisasi non-pemerintah, dan perusahaan multinasional. Hubungan Internasional dapat berupa subjek teoritis dan subjek praktis atau subjek kebijakan, dan pendekatan akademis terhadapnya dapat bersifat empiris atau normatif atau keduanya. Dari persepektif yang lebih luas tersebut, HI jelas

merupakan inquiry (riset empiris) interdisipliner. Aspek hubungan internasional, terutama perang dan diplomasi, telah diteliti dengan cermat dan dipuji paling tidak sejak Thucydides sejarawan Yunani Kuno. HI merupakan studi tentang sifat dan konsekuensi dari hubungan tersebut (Sorensen, 2009).

Ada dua kenyataan yang dihadapi dalam memahami hubungan internasional. Pertama, bahwa masyarakat internasional adalah sangat berbeda dengan masyarakat nasional. Masyarakat internasional terdiri dari aktor-aktor yang memiliki kedaulatan sendiri atau berada dibawah kedaulatan yang berbeda, karena itu tidak tunduk pada satu kekuatan politik dan hukum yang terpusat. Untuk memahami interaksi diantara mereka memerlukan pemahaman yang menyeluruh baik dari aspek politik maupun sejarahnya. Kedua, ilmu hubungan internasional memerlukan pendekatan dan alat (metoda) tersendiri yang berbeda dengan pendekatan atau cara pandang kajian politik umumnya. Kedua kenyataan ini berhadapan dengan kenyataan lainnya yaitu peperangan antar bangsa-bangsa Eropa disatu sisi dan keinginan orang untuk hidup damai telah mendorong para ilmuwan ketika itu untuk mengajukan pemikiran teoritik di bidang hubungan internasional (Saeri, 2012).

Pemikiran yang diajukan adalah hubungan internasional tidak boleh lagi dipandang sebagai disiplin ilmu yang terpisah, melainkan disiplin yang memiliki cara pandang atau pendekatan khusus yang mampu menterjemahkan dan memahami dimensi empiriknya secara utuh. Tatanan politik internasional pada akhir abad 19 itu juga cukup berpengaruh terhadap perkembangan kajian hubungan internasional. Inggris sebagai kekuatan dominan ketika itu juga mendominasi perkembangan pemikiran dalam bidang kajian ini. Pemikiran yang

muncul juga tidak terlepas dari cerminan kepentingan Inggris dalam menghadapi tatanan dunia yang multi polar (Saeri, 2012).

Sistem negara merupakan cara tertentu dalam mengatur kehidupan politik di muka bumi yang memiliki akar sejarah yang dalam. Dunia negara pada dasarnya merupakan dunia wilayah: ini merupakan cara dalam mengatur secara politis wilayah berpenduduk dunia, suatu jenis organisasi politik wilayah tertentu yang secara hukum merdeka satu sama lain. Ada lima nilai dasar sosial yang biasanya diharapkan dijaga oleh negara: Keamanan, Kebebasan, Ketertiban, Keadilan, dan Kesejahteraan. Tugas ini merupakan perhatian atau kepentingan fundamental negara-negara. Keberadaan negara-negara merdeka sangat mempengaruhi nilai keamanan (Sorensen, 2009).

Sebagian besar negara mungkin bersahabat, tidak mengancam dan mencintai perdamaian akan tetapi, sebagian besar kecil negara mungkin bermusuhan dan agresif, dan tidak ada pemerintah dunia yang mencegahnya. Hal itu menimbulkan masalah lama dan mendasar pada sistem negara: keamanan nasional. Untuk menjamin agar tidak ada negara-negara berkekuatan besar (Great Powers) berhasil mencapai posisi hegemoni atas dominasi keseluruhan, berdasarkan intimidasi, paksaan atau penggunaan kekuatan yang ewenang-wenang, adalah penting bagi suatu negara untuk membangun dan memelihara keseimbangan kekuatan militer. Pendekatan pada studi politik dunia tersebut merupakan ciri khas teori-teori liberal HI (Claude, 1971) (Sorensen, 2009).

Pemikiran yang diajukan berlandaskan pada hujjah (alasan bahwa peperangan bukanlah sesuatu yang diinginkan oleh setiap orang, dan merupakan dosa dan musibah yang terjadi akibat ketidak sengajaan. Peperangan antar bangsa

terjadi adalah akibat prasangka yang muncul dalam menafsirkan keamanan yang mendorong orang mengembangkan senjata sehingga pada akhirnya manusia terjebak dalam perang. Headley Bull salah seorang pemikir ketika itu berpendapat bahwa sistem hubungan internasional yang telah telah menghasilkan PD I sebenarnya dapat diubah tatananya secara fundamental kepada keadaan yang lebih damai, dibawah pengaruh kebangkitan demokrasi, pertumbuhan pemikiran global, pembentukan Liga Bangsa, Karya-karya yang baik tentang perdamaian yang disebarkan melalui pengajaran aatau pendidikan. Pemikiran ini dikenal dengan paradigma idealisme (Saeri, 2012).

Dewasa ini negara-negara berusaha membentuk dan mengemplementasikan kebijakan ekonomi yang dapat memelihara stabilitas perekonomian internasional dimana mereka semua semakin tergantung. Hal itu biasanya menimbulkan sejumlah kebijakan ekonomi yang secara tepat dapat menghadapi pasar internasional, dengan kebijakan ekonomi negara lain, dengan penanaman modal asing, dengan nilai tukar asing, dengan perdagangan internasional, dengan komunikasi dan transportasi internasional, dan dengan hubungan ekonomi internasional lainnya yang memperngaruhi kekayaan dan kesejahteraan nasional. Meskipun demikian kekayaan dan kesejahteraan jelas termasuk diantara nilai-nilai hubungan internasional yang paling fundamental. Pendekatan pada studi politik dunia tersebut merupakan ciri khas teori-teori EPI (Ekonomi Politik Internasional) HI (Gilpin, 1987) (Sorensen, 2009).

Kita menjadi sadar akan keamanan nasional ketika kekuatan asing unjuk kekuatan atau terlibat dalam tindakan bermusuhan terhadap perang negara kita atau salah satu sekutu kita. Kita menjadi sadar akan kemerdekaan nasional dan

keadilan internasional ketika sebagian negara, khususnya negara-negara berkekuatan besar (Major Powers) menyalahgunakan, mengeksploitasi, mencela, atau tidak menghiraukan hukum internasional atau menginjak-injak hak asasi manusia. Secara historis sistem negara terdiri dari banyak negara yang dipersenjatai dengan sangat kuat, termasuk sejumlah kecil negara besar yang sering kali sebagai saingan militer dan kadang-kadang harus berperang dengan yang lainnya. Inti tradisional HI berkaitan dengan isu-isu yang berkenaan dengan perkembangan dan perubahan negara-negara berdaulat dalam konteks sistem negara atau masyarakat negara yang lebih besar (Sorensen, 2009).

Pemikiran Wilson dan Angell didasarkan pada pandangan liberal terhadap manusia dan masyarakat manusia: manusia adalah rasional, dan ketika mereka memakai alasan-alasan pada hubungan internasional mereka dapat membentuk organisasi internasional bagi keuntungan semua pihak. Opini publik adalah kekuatan yang konstruktif menghasilkan diplomasi rahasia dalam perundingan antara negara-negara dan kemudian membuka diplomasi untuk penyelidikan publik guna menjamin perjanjian itu akan masuk akal dan adil. Dalam banyak kasus apa yang sebenarnya terjadi adalah penyebaran yang sangat singkat dari negara yang ia yakini menggerakkan perang: negara-negara otokritas, otoriter, dan militeristik.

Pada saat bersamaan, negara-negara liberal sendiri bukanlah tokoh demokrasi: beberapa di antaranya mempertahankan kekaisaran yang besar, dengan koloni-koloni yang dipertahankan di bawah kontrol yang dipaksakan (Long dan Schmidt, 2005). Woodrow Wilson adalah seorang pembela hierarki rasial yang gigih di Amerika Serikat (Skowronek, 2006). Liga Bangsa-Bangsa tidak pernah

menjadi Organisasi Internasional yang kuat seperti diharapkan kaum liberal akan mengendalikan negara-negara yang ingin berkuasa dan agresif.

Dalam Hubungan Internasional dikenal apa yang dinamakan Kerjasama Internasional. Dalam suatu kerjasama internasional bertemu berbagai macam kepentingan nasional dari berbagai negara dan bangsa yang tidak dapat dipenuhi di dalam negerinya sendiri. Kerjasama Internasional adalah sisi lain dari konflik internasional yang juga merupakan salah satu aspek dalam Hubungan Internasional. Isu utama dari kerjasama internasional yaitu berdasarkan pada sejauhmana keuntungan bersama yang diperoleh melalui kerjasama dapat mendukung konsepsi dari kepentingan tindakan yang unilateral dan kompetitif (Doughtery & Robert, 1986).

Dengan kata lain, kerjasama internasional dapat terbentuk karena kehidupan internasional meliputi berbagai bidang, seperti ideologi, politik, ekonomi, sosial, lingkungan hidup, kebudayaan, pertahanan, dan keamanan. Hal tersebut memunculkan kepentingan yang beraneka ragam sehingga mengakibatkan masalah tersebut maka beberapa negara membentuk suatu kerjasama internasional (Perwita & Yani, 2006).

Dalam Kepentingan Nasional peran 'Negara' sebagai aktor yang mengambil keputusan dan memerankan peranan penting dalam pergaulan internasional berpengaruh bagi masyarakat dalam negerinya. Demikian pentingnya karena ini yang akan menjadi kemaslahatan bagi masyarakat yang berkehidupan di wilayah tersebut. Seorang ahli, Thomas Hobbes menyimpulkan bahwa Negara dipandang sebagai pelindung wilayah, penduduk, dan cara hidup yang khas dan berharga. Demikian karena Negara merupakan sesuatu yang essensial bagi kehidupan warga

negaranya. Tanpa Negara dalam menjamin alat-alat maupun kondisi-kondisi keamanan ataupun dalam memajukan kesejahteraan, kehidupan masyarakat jadi terbatas, sehingga ruang gerak yang dimiliki oleh suatu bangsa menjadi control dari sebuah Negara (Sorensen, 2009).

Kepentingan Nasional tercipta dari kebutuhan suatu Negara. Kepentingan ini dapat dilihat dari kondisi internalnya, baik dari kondisi politik-ekonomi, militer, dan social-budaya. Kepentingan juga didasari akan suatu 'Power' yang ingin diciptakan sehingga Negara dapat memberika dampak langsung bagi pertimbangan negara agar dapat pengakuan dunia. Peran suatu negara dalam memberikan bahan sebagai dasar dari kepentingan nasional tidak dipungkiri akan menjadi kacamata masyarakat internasional sebagai negara yang menjalin hubungan yang terlampir dari kebijakan luar negerinya. Dengan demikian, kepetingan nasional secara konseptual dipergunakan untuk menjelaskan perilaku politik luar negeri dari suatu negara (Sitepu, 2011).

Seperti yang dipaparkan oleh Kindleberger mengenai kepentingan nasional:

“...hubungan antara negara tercipta karena adanya perbedaan keunggulan yang dimiliki tiap negara dalam memproduksi. Keunggulan komparatif (comparative advantage) tersebut membuka kesempatan pada spesialisasi yang dipilih tiap negara untuk menunjang pembangunan nasional sesuai kepentingan nasional...”

Pengertian tersebut menjelaskan bahwa keberagaman tiap-tiap negara yang ada di seluruh dunia memiliki kapasitas yang berbeda. Demikian tercipta dapat terpengaruh dari demografi, karakter, budaya, bahkan history yang dimiliki negara tersebut. Sehingga negara saat ingin melakukan kerjasama dapat melihat

kondisi dari keunggulan-keunggulan yang dapat menjadi pertimbangan. Pelaksanaan kepentingan nasional yang mana dapat berupa kerjasama bilateral maupun multilateral kesemua itu kembali pada kebutuhan negara. Hal ini didukung oleh suatu kebijakan yang sama halnya dengan yang dinyatakan oleh Hans J. Morgenthau bahwa kepentingan nasional merupakan:

**“Kemampuan minimum negara-negara untuk melindungi dan mempertahankan identitas fisik, politik, dan kultural dari gangguan negara-negara lain. Dari tinjauan itu, para pemimpin suatu negara dapat menurunkan suatu kebijakan spesifik terhadap negara lain bersifat kerjasama maupun konflik.”**

Adanya kepentingan nasional memberikan gambaran terdapat aspek-aspek yang menjadi identitas dari negara. Hal ini tersebut dapat dilihat dari sejauh mana fokus negara dalam memenuhi target pencapaian demi kelangsungan bangsanya. Dari identitas yang diciptakan dapat dirumuskan apa yang menjadi target dalam waktu dekat, bersifat sementara ataupun juga demi kelangsungan jangka panjang. Hal ini demikian seiring dengan seberapa penting identitas tersebut apakah sangat penting maupun sebagai hal yang tidak terlalu penting (Coulumbis & James, 1986).

Konsep kepentingan nasional bagi Hans J. Morgenthau memuat artian berbagai macam hal yang secara logika, keamanan dengan isinya, konsep ini ditentukan oleh politik dan konteks dalam politik luar negeri kemudian diputuskan oleh negara yang bersangkutan. Hal ini dapat menjelaskan bahwa kepentingan nasional sebuah negara bergantung dari sistem pemerintahan yang dimiliki, negara-negara yang menjadi partner dalam hubungan diplomatic, hingga sejarah

yang menjadikan negara tersebut menjadi seperti saat ini, merupakan tradisi politik. Sedangkan tradisi dalam konteks kultural dapat dilihat dari cara pandang bangsanya yang tercipta dari karakter manusianya sehingga menghasilkan kebiasaan-kebiasaan yang dapat menjadi tolak ukur negara sebelum memutuskan menjalankan kerjasama (Sitepu, 2011).

Organisasi Internasional dapat didefinisikan secara lebih lengkap dan menyeluruh sebagai berikut:

**“Pola kerjasama yang melintasi batas-batas Negara, dengan didasari struktur organisasi yang jelas dan lengkap serta diharapkan atau diproyeksikan untuk berlangsung serta melaksanakan fungsinya secara berkesinambungan dan melembaga guna mengusahakan tercapainya tujuan-tujuan yang diperlukan serta disepakati bersama, baik antara pemerintah dengan pemerintah maupun antara sesama kelompok non-pemerintah pada Negara yang berbeda.”**

Kerjasama diharapkan dapat menciptakan suatu stabilitas yang dapat menunjang kepentingan nasional masing-masing Negara dan sekaligus dapat meredakan permasalahan yang sedang terjadi. Pada masa sekarang ini tidak ada satu Negara yang sanggup memenuhi kebutuhannya sendiri. Untuk memenuhi kepentingan-kepentingannya, Negara harus melakukan interaksi dengan Negara lain atau aktor lain. Tanpa hal tersebut, maka kepentingan nasional Negara akan sulit untuk dicapai dan dipenuhi (Rudy, 2009).

Oleh karenanya kerjasama diharapkan dapat menjadi salah satu upaya Negara-negara untuk menyelaraskan kepentingan yang sama dan juga merupakan

perwujudan kondisi masyarakat yang saling tergantung satu sama lain, seperti yang dikatakan oleh Daniel S.Cheever, H. Field, dan Haviland Jr., dalam May T.Rudy, bahwa:

**“Pengaturan bentuk kerjasama internasional yang melembaga antara Negara-negara, umumnya berlandaskan suatu perjanjian dasar, untuk melaksanakan fungsi-fungsi yang memberi manfaat timbal balik yang dijawantahkan melalui pertemuan-pertemuan serta kegiatan-kegiatan staf secara berkala.”**

Adapun faktor-faktor pendukung terwujudnya kerjasama Internasional adalah: (T, 1998)

1. Kemajuan bidang teknologi yang memudahkan terjalinnya hubungan antar Negara, sehingga meningkatnya ketergantungan satu sama lain.
2. Kemajuan serta perkembangan ekonomi mempengaruhi kesejahteraan bangsa dan Negara.
3. Perubahan sifat perang dimana terdapat suatu keinginan bersama untuk saling melindungi atau membela diri dalam bentuk Kerjasama Internasional.
4. Adanya kesadaran dan keinginan berorganisasi merupakan salah satu metode Kerjasama Internasional.

Salah satu cara yang ditempuh suatu Negara untuk memperoleh bantuan atau dukungan dari Negara lain adalah dengan melibatkan diri ke dalam organisasi internasional. Organisasi melibatkan beberapa aktor Negara dan lintas batas, biasa dikenal dengan sebutan Organisasi Internasional yang didirikan atas dasar perjanjian bilateral dan dengan tujuan tertentu (Syahmin, 1985).

Hal ini seperti yang telah dikemukakan oleh Bowett dalam Syahmin A.K, dimana:

**“Tidak ada suatu batasan mengenai organisasi internasional yang dapat diterima secara umum. Pada umumnya, bagaimanapun juga organisasi ini adalah organisasi permanent (misalnya, dibidang postel atau administrasi kereta api), yang didirikan berdasarkan perjanjian internasional yang kebanyakan merupakan perjanjian multilateral daripada perjanjian bilateral dan dengan tujuan tertentu.”**

Berbagai macam kepentingan yang berada dalam suatu wadah Organisasi Internasional, terwujudnya dalam bentuk kerjasama yang melembaga dan diikuti dengan adanya Perjanjian Internasional, yaitu (Kartasasmita, 1998):

**“Terwujudnya Organisasi Internasional dan Perjanjian Internasional sebagai bentuk Kerjasama Internasional merupakan bukti dari adanya Internasional Understanding Kerjasama Internasional dalam masyarakat internasional merupakan suatu keharusan sebagai akibat dari adanya hubungan interdependensi dan bertambah kompleksnya permasalahan dalam kehidupan manusia sebagai masyarakat internasioan!”**

Berdasarkan pendapat diatas, dapat disimpulkan bahwa Organisasi Internasional adalah wujud dari kesepakatan Negara-negara, merupakan wadah serta alat dalam mengkoordinir dan melaksanakan kerjasama internasional.

Tujuan dibentuknya organisasi internasional, yaitu : (Wolfe, 1999)

1. Regulasi hubungan internasional terutama melalui teknik-teknik penyelesaian pertikaian antarnegara secara damai.

2. Menimbulkan, atau paling tidak, mengendalikan konflik atau perang internasional.
3. Memajukan aktifitas-aktifitas kerjasama dan pembangunan antarnegara demi keuntungan social dan ekonomi dikawasan tertentu atau untuk manusia umumnya.
4. Pertahanan kolektif sekelompok Negara untuk menghadapi ancaman eksternal.

Menurut Starke dalam bukunya *“An Introduction to Internasional Law”* juga tidak memberikan batasan yang khusus mengenai pengertian organisasi internasional. Ia hanya membandingkan fungsi, hak, kewajiban dan wewenang berbagai organ lembaga internasional dengan Negara yang modern (J. G, 1986).

*“in the first place, just as the function of the modern state and the rights, duties and power of its instrumentalities are governed by a branch of municipal law called state constitutional law, so international institution are similarly conditioned by a body of rules may will be described as international constitutional law.”*

Pada awalnya seperti fungsi suatu Negara modern mempunyai hak, kewajiban, dan kekuasaan yang dimiliki beserta alat perlengkapannya, semua itu diatur oleh hukum nasional yang dinamakan hukum konstitusi Negara sehingga dengan demikian organisasi internasional sama halnya dengan alat perlengkapan Negara modern yang diatur oleh hokum konstitusi internasional.

Organisasi Internasional terdiri dari International Governmental Organization (IGO) dan Internatioanl Non Governmental Organization (INGO). IGO bias

diklarifikasikan atas empat kategori berdasarkan keanggotaanya dan tujuannya, yaitu:

1. Organisasi yang keanggotaanya dan tujuannya bersifat umum, ruang lingkungnya global dan melakukan berbagai fungsi, seperti keamanan, kerjasama social-ekonomi, perlindungan hak asasi manusia, dan pembangunan serta pertukaran kebudayaan. Contohnya: PBB.
2. Organisasi yang keanggotaanya umum dan tujuannya terbatas, organisasi ini dikenal sebagai organisasi fungsional yang spesifik. Contohnya: IMO, ILO, WHO, UNICEF, UNESCO.
3. Organisasi yang keanggotaanya terbatas dan tujuannya umum organisasi ini merupakan organisasi regional yang fungsi dan tanggung jawab keamanan, politik, social, dan ekonomi berskala luas. Contohnya : OAS, OAU, EC.
4. Organisasi yang keanggotaan dan tujuannya juga terbatas, organisasi ini terbagi atas organisasi social, ekonomi dan militer. Contohnya NATO

Dalam pembentukan Organisasi Internasional, khususnya IGO. Masyarakat internasional menginginkan agar OI dapat memberikan perubahan dalam sistem internasional yang situasinya kini semakin mengindikasikan situasi disoorder. Dalam perkembangannya, IGO yang turut membawa kemajuan dalam menangani berbagai macam situasi dunia adalah adanya peranan PBB.

Syarat suatu Organisasi dapat dilakukan sebagai Organisasi Internasional, yaitu:

1. Mempunyai organ permanen.

2. Obyeknya harus untuk kepentingan semua orang atau Negara, bukan untuk mencari keuntungan.
3. Keanggotaanya terbuka untuk setiap individu atau kelompok dari setiap Negara.

Keamanan Nasional (diukur melalui kepemilikan kapabilitas militer suatu negara) menempati prioritas utama. Pada masa ini, gagasan mengenai keamanan sangat bersifat state-centric (berpusat pada negara sehingga yang diutamakan adalah keamanan nasional) dan sempit (terfokus pada aspek militer dari keamanan nasional). Pandangan ini kemudian dikritisi oleh pihak-pihak yang menuntut agar keamanan didefinisikan secara lebih luas, Barry Buzan, 1998. Berargumen bahwa keamanan setidaknya mencakup lima aspek, yakni: Keamanan Politik, Ekonomi, Sosial, Lingkungan, dan Militer. Ia juga mengalihkan focus dari keamanan nasional ke keamanan internasional (antar negara). Disamping itu, muncul pula gagasan mengenai keamanan yang berargumen bahwa yang seharusnya menjadi fokus utama dalam keamanan adalah kelompok etno-nasional, bukan negara.

Dengan argument bahwa politik dunia pasca-perang dingin telah mengalami perubahan fundamental yang dikarakteristikan oleh dua hal yang bertentangan: fragmentasi dan integrasi sehingga keamanan masyarakat (*societal security*), alih-alih keamanan nasional, harus menjadi prioritas utama. Perdebatan mengenai fokus utama dari keamanan diperhangat dengan munculnya gagasan mengenai keamanan yang bertitik-tolak dari semakin intensifnya proses globalisasi, yang memunculkan ancaman-ancaman baru yang bersifat global (menjangkau seluruh planet) sehingga fokus keamanan harus diletakan pada keamanan global dengan masyarakat yang tengah berkembang sebagai Referent object-nya. Paparan diatas

memperlihatkan berbagai sudut pandang yang berbeda dan seringkali bertentangan mengenai fokus utama dari studi keamanan. Disebut sebagai “*contested concept*”.

Menurut Barry Buzan, dalam artikelnya, Security, keamanan menjadi konsep yang debatable karena konsepsi mengenaiya berbeda-beda dari satu individu ke individu lainnya, dari satu kelompok ke kelompok lainnya. Apa yang disebut aman bersifat relative dari satu kelompok ke kelompok lainnya sehingga memunculkan pertanyaan, “*security for whom?*”. Dengan kata lain, makna keamanan berbeda-beda bagi actor yang berbeda. Sama halnya dengan ancaman Hal lain yang membuat konsep keamanan sulit didefinisikan karena sifatnya yang taksa karena salah mengandung, dimensi objektifitas (yang berarti terbebas dari ancaman eksistensial terhadap nilai-nilai yang dijunjung).

Keamanan juga mengandung dimensi subjektif (yang berarti terbebas dari rasa takut bahwa nilai-nilai yang dijunjungnya akan diserang, konsekuensinya. Pengertian keamanan selalu berbeda dari pihak satu ke pihak lainnya dan dari waktu ke waktu lainnya (dapat meluas maupun menyempit. Jadi dapat disimpulkan bahwa keamanan disebut sebagai konsep yang diperdebatkan karena tidak ada definisi yang benar mengenaiya kecuali consensus yang amat longgar. Hal ini juga menjadi perdebatan mengenai fokus utama dalam studi keamanan, dimensi yang terkandung dalam konsep keamanan.

Kepentingan nasional (*national interest*) adalah konsep yang paling populer dalam analisa hubungan internasional baik untuk mendeskripsikan, menjelaskan, meramalkan maupun menganjurkan perilaku internasional. Analisis sering memakai

konsep kepentingan nasional sebagai dasar untuk menjelaskan perilaku luar negeri suatu negara.

Menurut Hans J. Morgenthau. Bahwa strategi diplomasi harus didasarkan pada kepentingan nasional, bukan ada alasan-alasan moral, legal dan ideologi yang dianggapnya utopis dan bahkan berbahaya. Ia menyatakan kepentingan nasional setiap negara adalah mengejar kekuasaan, yaitu apa saja yang bisa membentuk dan mempertahankan pengendalian suatu negara atas negara lain. Hubungan kekuasaan atau pengendalian ini bisa diciptakan melalui teknik-teknik paksaan maupun kerja sama. Demikianlah, Morgenthau membangun konsep abstrak dan yang artinya tidak mudah didefinisikan, yaitu kekuasaan (power) dan kepentingan (interest), yang dianggapnya sebagai sarana dan sekaligus tujuan dan tindakan politik internasional.

Arti minimum yang inheren di dalam konsep kepentingan nasional adalah kelangsungan hidup (survival). Dalam pandangan Morgenthau, kemampuan minimum negara-bangsa adalah melindungi identitas fisik, politik dan kulturalnya dari gangguan negara-bangsa lain. Diterjemahkan dalam pengertian yang lebih spesifik, negara- bangsa harus bisa mempertahankan integritas teritorialnya (yaitu identitas fisiknya); mempertahankan rezim ekonomi-politik (yaitu identitas politik-nya), yang mungkin saja demokratis, otoriter, sosialis, atau ko-munis, dan sebagainya; serta memelihara norma-norma etnis, re-ligius, linguistik, dan sejarahnya (yaitu, identitas kulturalnya).

Menurut Morgenthau, dari tujuan-tujuan umum ini para pemimpin suatu negara bisa menurunkan kebijaksanaan-kebijaksanaan spesifik terhadap negara lain, baik yang bersifat kerja sama maupun konflik. Misalnya, perlombaan

persenjataan, perimbangan kekuatan, pemberian bantuan asing, pembentukan aliansi, atau perang ekonomi dan propaganda.

Menurut Morgenthau:

**"Kepentingan nasional suatu bangsa yang tidak hanya sadar akan kepentingannya sendiri, tetapi juga kepentingan bangsa lain, harus didefinisikan dalam pengertian yang cocok dengan bangsa-bangsa lain itu. Dalam suatu dunia yang multinasional, ini adalah persyaratan moralitas politik dalam suatu abad di mana perang bersifat total ini juga persyaratan bagi kelangsungan hidup suatu negara."**

Menurut Buzan, dalam konsep keamanan terdapat sekuritisasi (*securitization*), bahwa setiap isu dapat dianggap sebagai isu keamanan, terutama jika isu tersebut diupayakan untuk diterima oleh masyarakat sebagai sesuatu yang mengancam kondisi keamanan mereka. Dengan kata lain, isu-isu yang sebenarnya bukan isu keamanan dapat menjadi isu keamanan jika terdapat unsur-unsur yang berkaitan dengan ancaman terhadap objek-objek tertentu. Dengan begitu dapat diketahui bagaimana menghadapi isu-isu tersebut yang dapat mempengaruhi kedaulatan dan integritas negara, baik ancaman dari luar maupun dari dalam negeri.

Buzan, memberikan metode terhadap keamanan baru, dimana keamanan tidak saja dipahami sebagai bagian dari sektor militer, akan tetapi sebagai bagian dari politik yang dilihat melalui *reference to existential threats* dan sektor lainnya dapat memberikan responnya terhadap isu yang dihadapi. Agenda security saat ini menghadapi beberapa bidang kehidupan, diantaranya : *environmental, economic, social dan political as well as military* antara satu dengan lainnya saling

bersinggungan. Menurut Buzan, bahwa konsep keamanan terdapat di dalamnya politik berperan penting dalam menjustifikasi penggunaan militer, maupun intensitas peran pemerintahan. Buzan, dalam kajiannya juga memperhatikan permasalahan pada level individu sebagai referent object.

Menurut Buzan terdapat 3 unit dalam menganalisis proses securitisasi sekarang ini:

1. *Referent object : things that are seen to be existentially threatenend and that have a legitimate claim to survival.*
2. *Securitizing actor : actors who securitize issue by declaring something.*
3. *Functional actors : actors who affects a dynamic of sector*

Dalam hal keamanan maritim aktor yang melakukan sekuritisasi adalah Negara dalam hal ini adalah Indonesia sebagai sebuah Negara yang berdaulat. Sehingga sudah menjadi perannya untuk merespon ancaman maritim

*Refrent Object*, Indonesia sebagai negara yang mengembangkan sebuah kebijakan Poros Maritim Dunia membuat keamanan maritim merupakan sebuah perhatian yang sangat diperhatikan demi terwujudnya Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Keamanan maritim harus tercipta di dalam wilayah kedaulatan Indonesia dan ini akan mempengaruhi dinamika keamanan maritim internasional. Sedangkan *functional Actor* dalam hal keamanan maritim adalah merupakan instrumen-instrumen (baik aktor negara, non-negara bahkan individu) yang menciptakan sebuah aktifitas-aktifitas yang membuat sebuah keamanan maritim menjadi "*Insecured*".

Landas kontinen Negara Indonesia berhak atas segala kekayaan alam yang terdapat di laut sampai dengan kedalaman 200 meter. Batas laut teritorial sejauh

12 mil dari garis dasar lurus dan perbatasan zona ekonomi eksklusif (ZEE) sejauh 200 mil dari garis dasar laut. Konsep laut teritorial muncul karena kebutuhan untuk menumpas pembajakan dan untuk mempromosikan pelayaran dan perdagangan antar negara. Prinsip ini memungkinkan negara untuk memperluas yurisdiksinya melebihi batas wilayah pantainya untuk alasan keamanan. Secara konseptual, laut teritorial merupakan perluasan dari wilayah teritorial darat.

Sejak Konferensi Den Haag 1930 kemudian Konferensi Hukum Laut 1958, negara-negara pantai mendukung rencana untuk konsep laut teritorial ditetapkan dalam doktrin hukum laut. Kemudian ketentuan laut teritorial dikodifikasikan dalam Konvensi Hukum Laut 1982 (UNCLOS). UNCLOS mengizinkan negara pantai untuk menikmati yurisdiksi eksklusif atas tanah dan lapisan tanah dibawahnya sejauh 12 mil laut diukur dari garis dasar sepanjang pantai yang mengelilingi negara tersebut.

Menurut UNCLOS, laut teritorial adalah garis-garis dasar (garis pangkal / baseline), yang lebarnya 12 mil laut diukur dari garis dasar laut teritorial didefinisikan sebagai laut wilayah yang terletak disisi luar dari garis pangkal. Yang dimaksud dengan garis dasar disini adalah garis yang ditarik pada pantai pada waktu air laut surut .

Negara pantai mempunyai kedaulatan atas laut teritorial, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya, dimana dalam pelaksanaannya kedaulatan atas laut teritorial ini tunduk pada ketentuan Hukum Internasional.

Menurut Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996, laut teritorial adalah jalur laut selebar 12 (dua belas) mil yang diukur dari garis pangkal Kepulauan

Indonesia sebagaimana yang dimaksud Pasal 5 Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996. Pasal 5 Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 menyebutkan.

1. Garis pangkal Kepulauan Indonesia ditarik dengan menggunakan garis pangkal lurus kepulauan.
2. Dalam hal garis pangkal lurus kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak dapat digunakan, maka digunakan garis pangkal biasa atau garis pangkal lurus.
3. Garis pangkal lurus kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah garis -garis lurus yang menghubungkan titik-titik terluar pada garis air rendah pulau-pulau dan karang- karang kering terluar dari kepulauan Indonesia.
4. Panjang garis pangkal lurus kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) tidak boleh melebihi 100 (seratus) mil laut, kecuali bahwa 3% (tiga per seratus) dari jumlah keseluruhan garis -garis pangkal yang mengelilingi Kepulauan Indonesia dapat melebihi kepanjangan tersebut, hingga suatu kepanjangan maksimum 125 (seratus dua puluh lima) mil laut.
5. Garis pangkal lurus kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) tidak boleh ditarik dari dan ke elevasi surut, kecuali apabila di atasnya telah dibangun mercu suar atau instalasi serupa yang secara permanen berada di atas permukaan laut atau apabila elevasi surut tersebut terletak seluruhnya atau sebagian pada suatu jarak yang tidak melebihi lebar laut teritorial dari pulau yang terdekat.

6. Garis pangkal biasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) adalah garis air rendah sepanjang pantai.
7. Garis pangkal lurus sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) adalah garis lurus yang menghubungkan titik-titik terluar pada garis pantai yang menjorok jauh dan menikung ke daratan atau deretan pulau yang terdapat di dekat sepanjang pantai.

Dalam laut teritorial berlaku hak lintas laut damai bagi kendaraan-kendaraan air asing. Kapal asing yang menyelenggarakan lintas laut damai di laut teritorial tidak boleh melakukan ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik negara pantai serta tidak boleh melakukan kegiatan survey atau penelitian, mengganggu sistem komunikasi, melakukan pencemaran dan melakukan kegiatan lain yang tidak ada hubungan langsung dengan lintas laut damai.

Pelayaran lintas laut damai tersebut harus dilakukan secara terus menerus, langsung serta secepatnya, sedangkan berhenti dan membuang jangkar hanya dapat dilakukan bagi keperluan navigasi yang normal atau kerana keadaan memaksa atau dalam keadaan bahaya atau untuk tujuan memberikan bantuan pada orang, kapal atau pesawat udara yang berada dalam keadaan bahaya.

Terkait dengan pelaksanaan hak lintas damai bagi kapal asing tersebut, Negara pantai berhak membuat peraturan yang berkenaan dengan keselamatan pelayaran dan pengaturan lintas laut, perlindungan alat bantuan serta fasilitas navigasi, perlindungan kabel dan pipa bawah laut, konservasi kekayaan alam hayati, pencegahan terhadap pelanggaran atas peraturan perikanan, pelestarian lingkungan hidup dan pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran,

penelitian ilmiah kelautan dan survei hidrografi dan pencegahan pelanggaran peraturan bea cukai, fiskal, imigrasi dan kesehatan.

Di laut teritorial kapal dari semua negara, baik negara berpantai ataupun tidak berpantai, dapat menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial, demikian dinyatakan dalam pasal 17 UNCLOS 1982.

Dalam pasal 18 UNCLOS 1982, disebutkan pengertian lintas, berarti suatu navigasi melalui laut teritorial untuk keperluan :

1. Melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman, atau
2. Berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut (roadstead) atau fasilitas pelabuhan tersebut.

### **3. Hipotesis Penelitian**

Berdasarkan kerangka teoritis dan perumusan masalah di atas, penulis menarik hipotesis sebagai berikut.

**“Dengan Adanya Kerja Sama Pemerintah Indonesia dengan International Maritime Organization dalam program Pengawasan Kapal Asing yang masuk pelabuhan Indonesia melalui semakin diperketatnya pelabuhan maka sulit untuk kapal-kapal asing melakukan kegiatan illegal”**

#### 4. Verifikasi Variabel dan Indikator

Variabel dalam Hipotesis (Teoritik)	Indikator (Empirik)	Indikator (Empirik)
<p>Variabel bebas:</p> <p>Jika kerjasama Indonesia dan IMO dalam program pengawasan terhadap kapal-kapal</p>	<p>1.kerjasama Indonesia dan IMO</p>	<p>a. Data (fakta) mengenai konvensi yang telah diratifikasi oleh negara Indonesia menjadi satu kesatuan dengan hukum nasionalnya. Berikut konvensi yang telah diratifikasi oleh negara Indonesia: United Nations Convention on the Law of the Sea, BASEL Convention 1989, United Nations Convention Biological Diversity, dan International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993. Pada tahun 2008, guna memutakhirkan kecekatan dan ketangkasan para pelaut, Indonesia juga meratifikasi Konvensi ILO No. 185 mengenai Revising of the Seafarers' Identity Documents Convention 1958. Sumber: International Maritime Organization. General Presentasion 2016. Hlm 11.</p> <p>b. Berkontribusi melalui keterlibatan secara dalam aktivitas organisasi, termasuk menjadi keanggotaan Dewan IMO sejak 1973. Sumber: Kedutaan Republik Indonesia di London, Kerajaan Inggris. Merangkap republic Irlandia dan IMO, (<a href="https://www.kemlu.go.id/london/id/arsip/lembar-informasi/Pages/Indonesia-dan-Organisasi-Maritim-Indonesia.aspx">https://www.kemlu.go.id/london/id/arsip/lembar-informasi/Pages/Indonesia-dan-Organisasi-Maritim-Indonesia.aspx</a>)</p>

<p>asing dengan cara- dibentuknya program port state control dipelabuhan</p>	<p>2. Program pengawasan kapal asing</p> <p>3. Program Port State Control</p>	<p>a. peningkatan pengawasan terhadap kapal berbendera asing yang beroperasi di wilayah perairan Indonesia. pemeriksaan-pemeriksaan tersebut akan dilaksanakan oleh petugas Port State Control Officer (PSCO) yang mempunyai tanda pengenal (ID Card) dan Surat Perintah dari Kepala Kantor.</p> <p>b. Instruksi Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM.008/70/19/DJPL.15 tentang Pengawasan Kapal Asing di Wilayah Perairan Indonesia, yang dikeluarkan pada tanggal 2 Oktober 2015. mencakup pemeriksaan terhadap surat dan dokumen kapal khususnya, dokumen Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA). Sumber: Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. (<a href="https://setkab.go.id/kemenhub-instruksikan-peningkatan-pengawasan-terhadap-kapal-berbendera-asing/">https://setkab.go.id/kemenhub-instruksikan-peningkatan-pengawasan-terhadap-kapal-berbendera-asing/</a>)</p> <p>a. stakeholder yang berkaitan dengan pengawasan kapal asing yang ditetapkan oleh Tokyo MoU dan Ditjen Perhubungan Laut baik berupa regulasi, implementasi di lapangan maupun kendala-kendala yang dihadapi untuk dicarikan solusi yang komprehensif serta untuk menyamakan persepsi dan saling bersinergi antara pemerintah dengan para stakeholder.</p> <p>b. Mendukung pengawasan kapal asing oleh Negara pelabuhan atau yang dikenal dengan istilah Port State Control serta memberikan pelayanan yang aman, cepat dan terpercaya didalam memenuhi kebutuhan dunia usaha akan jasa pelayaran tanpa melalaikan faktor keselamatan. Sumber: Seminar Periodik Port</p>
--	---	--

		State Control 2016. Hlm 11-16
Variabel terikat:		a. Tindakan penenggelaman kapal asing Dalam UNCLOS 1982, hak Indonesia atas perairan dan lautnya dibagi menjadi 2 kategori besar. Pertama adalah Perairan Kedaulatan Indonesia (sovereignty)
Dengan itu membuat kapal-kapal asing yang masuk kepelabuhan Indonesia semakin berkurang	1. Kapal asing yang masuk semakin berkurang	yang terdiri atas Perairan Pedalaman (sungai, teluk, pelabuhan dll), Perairan Kepulauan (Selat dan Laut antara pulau-pulau di Indonesia yang berada di dalam Garis Pangkal) dan Laut Teritorial (12 Nm dari Garis Pangkal). Sumber: detiknews, penenggelaman kapal asing menurut Konvensi 1982. ( <a href="https://news.detik.com/kolom/d-3818937/penenggelaman-kapal-asing-dalam-konvensi-hukum-laut-1982">https://news.detik.com/kolom/d-3818937/penenggelaman-kapal-asing-dalam-konvensi-hukum-laut-1982</a> )
		b. Penenggelaman kapal yang dilakukan menteri kelautan dan perikanan berdampak baik bagi sebagian nelayan di Pulau Natuna, Kepulauan Riau. Sudah jarang ditemukan nelayan asing yang masuk keperairan Indonesia. Sumber: Kompas.com, Efek penenggelaman kapal oleh Susi. ( <a href="https://ekonomi.kompas.com/read/2018/01/31/101931326/efek-penenggelaman-kapal-asing-oleh-susi-jadi-berita-terpopuler">https://ekonomi.kompas.com/read/2018/01/31/101931326/efek-penenggelaman-kapal-asing-oleh-susi-jadi-berita-terpopuler</a> )

#### 4. Skema dan Alur Penelitian

