

**PERAN INDONESIA DALAM MENJAGA KEAMANAN TRANSPORTASI DAN
NAVIGASI LAUT MELALUI KEANGGOTAAN DEWAN *INTERNATIONAL
MARITIME ORGANIZATION* (IMO)**

Oleh : Algola Trisakti

algolatriskti9@gmail.com

Pembimbing : Irwan Iskandar S.IP, M.A

Reference: 18 Journals, 1 Official Document, 9 Books, 29 Website

Jurusan Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya, Jl. H.R. Soebrantas Km 12,5 Simp. Baru, Pekanbaru 28293

Telp/Fax. 0761-63277

ABSTRACT

Indonesia is an archipelagic country where its geographical position and conditions not only place Indonesia as a country that has a strategic position for international shipping, but also pose considerable challenges. A portrait of maritime security issues in Indonesia includes identifying trends in maritime security. To secure such a vast sea, no single country is able to do it alone. Indonesia's success in selecting members of the IMO Council certainly poses a challenge to Indonesia to improve the security and safety of efficient shipping while also increasing the protection of the marine environment.

This research is theoretically built using role theory in foreign policy and supported by the concept of national interests. The formulation of all arguments, data, facts, and theoretical frameworks in this study uses a qualitative descriptive method. This study also uses the nation-state as a level of analysis.

The result of this study is that Indonesia's re-election as a member of the IMO Category-C board provides a role in realizing the security of Indonesia's maritime transportation and navigation through the Traffic Separation Scheme (TSS) policy in the Sunda Strait and Lombok Strait, where the use of TSS is a separation scheme system shipping lanes of ships going in opposite directions in a busy and narrow shipping lane in order to avoid ship accidents that often occur in the two straits due to the density of ship traffic lanes.

Keywords: IMO, Traffic Separation Scheme (TSS), World Maritime Fulcrum, foreign policy

PENDAHULUAN

International Maritime Organization (IMO) merupakan badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut akibat aktivitas penggunaan laut. IMO memiliki kewenangan dalam menentukan peraturan internasional tentang standar keselamatan, keamanan dalam mengatur segala aktivitas pelayaran internasional.¹ IMO terdiri dari 174 negara anggota yang memiliki kepentingan dalam aktivitas pelayaran internasional. Dimana masing-masing anggota memiliki jabatan serta tugasnya sendiri. Dalam beberapa pertemuan, negara anggota IMO berunding untuk membahas isu terkait keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk memutuskan sebuah peraturan baru maupun membuat amandemen. Indonesia saat ini merupakan Negara anggota IMO dengan jabatan sebagai anggota dewan dalam kategori C yang memiliki kepentingan khusus dalam transportasi dan navigasi pelayaran internasional serta memiliki kewenangan dalam menentukan rancangan program kerja kedepan.²

Keamanan maritim, dipengaruhi oleh tindakan dan pola interaksi antara aktor yang terlibat. Kondisi geografis Indonesia yang dikelilingi oleh laut dan pantai, menempatkan Indonesia memiliki peran penting sebagai negara kepulauan

dan maritim. Indonesia memiliki 4 posisi strategis, yaitu 1) Indonesia sebagai posisi silang yang strategis (*strategic Junction*); 2) Indonesia sebagai lahan perikanan yang strategis (*strategic fishing ground*); 3) Indonesia sebagai potensi bisnis yang strategis (*strategic potential bussiness*); dan terakhir, Indonesia sebagai partner kunci yang strategis.³

Perkembangan ekonomi Indonesia dan kawasan regional memberikan efek pada keamanan nasional, termasuk sektor keamanan maritim. Indonesia menjadikan perairan teritorial sebagai aktor penting dalam mode konektivitas untuk Asia Pasifik. Dengan posisinya sebagai jalur transportasi perdagangan dan maritim, Indonesia memiliki tantangan untuk mengelola keamanan maritim dengan berbagai dimensi termasuk perspektif pertahanan dan keamanan. Hal tersebut, disebabkan karena Indonesia mendapatkan berbagai ancaman gangguan keamanan di laut. Keamanan laut tidak terlepas dari kebijakan dan strategi nasional yang melingkupi isu-isu penegakan hukum di laut, *search and rescue*, keselamatan navigasi, perlindungan perikanan, lingkungan, dan keimigrasian. Perlunya fungsi penegakan hukum, pengamanan, dan keselamatan yang belum dilakukan oleh instansi terkait sesuai dengan peraturan perundang-undangan diharapkan dapat diatasi melalui

¹ Introduction to IMO,” International Maritime Organization, diakses pada 15 April, 2022, <https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>.

² RI Terpilih Kembali Jadi Anggota Dewan International Maritime Organization,” Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, diakses pada 15 April, 2022,

<https://dephub.go.id/post/read/ri-terpilih-kembali-jadi-anggota-dewan-international-maritime-organization>.

³ A. K. Susilo, dkk. 2018. “Pengembangan Strategi Keamanan Maritim Dalam Menghadapi Ancaman Wilayah Laut Sebagai Dampak Perkembangan Kawasan”, *Prosiding Seminar Nasional Kelautan dan Perikanan IV 2018:26*

lembaga atau badan keamanan laut yang kini sudah terbentuk.⁴

Potret masalah keamanan laut di Indonesia meliputi identifikasi kecenderungan keamanan laut, disparitas pembangunan kelautan, regulasi dan kelembagaan, serta infrastruktur pertahanan dan keamanan. Urgensi pengaturan masalah keamanan laut, sesungguhnya menjadi pijakan awal bagi terselenggaranya kegiatan keamanan laut yang dilaksanakan oleh instansi penyelenggara keamanan laut. Hal ini berpegang pada prinsip terpenting dalam hal keamanan laut yaitu kondisi pertahanan dan keamanan maritim menjadi indikator dari sebuah negara yang berdaulat. Setidaknya ada 4 (empat) potret masalah keamanan laut di Indonesia, yaitu kecenderungan keamanan laut, disparitas pembangunan kelautan, regulasi dan kelembagaan, serta infrastruktur pertahanan dan keamanan. Terkait dengan masalah kecenderungan keamanan laut, hingga saat ini masih marak terjadi aktivitas pencurian ikan (*illegal fishing*) dan sumber daya alam lainnya yang dapat mengancam kehidupan sosial ekonomi masyarakat. Selain masalah pencurian sumber daya alam, juga diperparah dengan masih terdapatnya sejumlah kekerasan di laut berupa pembajakan, perompakan, dan sabotase.⁵

Keamanan transportasi dan navigasi laut memiliki berbagai tantangan yang dihadapi oleh Indonesia. Laut mengambil luas dua-pertiga dari luas wilayah nasional, dimana kegiatan patroli

maritim harus dilakukan dengan rutin. Namun, kapal-kapal patroli yang dimiliki oleh Indonesia tidak semuanya berada dalam kondisi yang bagus. Baik karena usia yang tidak lagi muda maupun perawatannya yang bisa dibilang seadanya. Belum lagi persoalan pencurian yang sering terjadi di atas kapal, seperti di Belawan, Dumai, Pulau Nipah, Tanjung Priok, Gresik, Taboneo/Banjarmasin, Muara Berau/Samarinda, Tanjung Butan/Kepulauan Riau, Balikpapan dan Tanjung Berakit/Kepulauan Riau.⁶

Untuk mengamankan laut yang begitu luas memang tidak ada satu negara pun yang mampu melakukannya sendirian. Saat ini sebagai poros maritim dunia, maka penyelenggaraan keamanan dan keselamatan pelayaran adalah menjadi hal yang utama. Sebagai negara maritim, Indonesia menjunjung tinggi regulasi pelayaran nasional yang dirumuskan untuk mengamankan dan menstabilkan pengamanan negara. Undang-undang tentang Pelayaran memiliki tujuan dengan memprioritaskan serta juga melindungi, menjaga, merawat transportasi di perairan dari pergeseran di laut untuk mempercepat kegiatan ekonomi negara, membangun jiwa kebaharian, mengembangkan industri transportasi perairan nasional dengan menjaga kedaulatan nasional dan membangun daya saing, mendukung, mendorong dan mengajak terwujudnya tujuan pembangunan negara dan memperkuat bangsa untuk mewujudkan memajukan pertahanan negara.

⁴ Ahmad Budiman, "Urgensi Pengaturan Masalah Keamanan Laut Di Indonesia", *Majalah Info Singkat Pemerintahan Dalam Negeri Vol. VIII, No. 21/I/P3DI/November/2016:18*

⁵ ibid

⁶ Siswanto Rusdi, 2021. Potret Buram Keamanan Maritim di Awal Tahun, diakses di <https://www.cnbcindonesia.com/opini/20210130192058-14-219898/potret-buram-keamanan-maritim-di-awal-tahun>

Sebagai badan khusus PBB yang bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan pelayaran serta pencegahan pencemaran lingkungan maritim dari kapal, IMO menetapkan standar global untuk keselamatan, keamanan, dan kinerja lingkungan pelayaran internasional. Peran utama IMO adalah untuk menciptakan kerangka peraturan bagi industri perkapalan yang adil dan efektif sehingga dapat diadopsi dan diimplementasikan secara universal. Secara teknis, IMO memiliki tugas dalam pemutakhiran legislasi yang ada atau untuk mengembangkan dan mengadopsi peraturan baru, melalui pertemuan yang dihadiri oleh ahli maritim dari negara anggota, serta organisasi antarpemerintah dan non-pemerintah lain seperti BIMCO, CMI, Greenpeace, dan IALA⁷.

Konvensi yang dihasilkan oleh IMO berkaitan dengan banyak aspek antara lain pencegahan kecelakaan, termasuk standar rancangan kapal, konstruksi, perlengkapan, kegiatan operasional dan ketenagakerjaan berdasarkan perjanjian internasional dapat ditemukan dalam International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) tahun 1974 dan 1978; Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) tahun 1973; dan Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) tahun 1978. Sedangkan konvensi yang mengatur mengenai komunikasi keadaan darurat dan keselamatan adalah International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC) tahun 1990. Selain itu terdapat juga konvensi-konvensi yang

menimbulkan rezim kompensasi dan pertanggungjawaban seperti International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) tahun 1969; Convention establishing the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND Convention) tahun 1971; dan Athens Convention covering liability and compensation for passengers at sea (Athens Convention) tahun 1974.⁸

Dengan keikutsertaan Indonesia dalam IMO, Indonesia secara tidak langsung mendapatkan kepastian hukum terkait lalu lintas perdagangan internasional yang melalui perairan Indonesia. Hal ini dikarenakan negara-negara yang dalam aktifitas perdagangannya melewati perairan Indonesia tentu terikat pula dengan ketentuan-ketentuan internasional yang berlaku. Dalam prakteknya pelayaran lintas samudera dan lintas benua dalam rangka perdagangan internasional menghadapi resiko cukup besar berkenaan dengan alam, perangkat kapal dan muatan maupun dampak ikutan dari perlintasan kapal asing di perairan suatu negara. Oleh karenanya faktor keamanan dan keselamatan dalam pelayaran khususnya oleh kapal asing di wilayah perairan negara asing haruslah dipatuhi dan dipenuhi. Terkait dengan hal ini, IMO memberlakukan Konvensi Internasional Untuk Keselamatan Penumpang di Laut (SOLAS) amendemen tahun 1974 yang telah diratifikasi oleh Pemerintah Republik Indonesia pada tanggal 17

⁷ Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 2018. International Maritime Organization (IMO), diakses di

https://kemlu.go.id/london/id/pages/indonesia_dan_imo/2964/etc-menu

⁸ ibid

Desember 1980 melalui Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980.⁹

Sebagai sebuah organisasi internasional, negara-negara anggota IMO tentulah harus mematuhi ketentuan yang dikeluarkan oleh IMO, sehingga dalam hal ini perusahaan pelayaran asing yang memuat barang dan melintasi perairan di wilayah Indonesia wajib memastikan bahwa armadanya sudah memenuhi syarat terkait dengan keamana kondisi kapal dan muatannya, sistem komunikasi dan keselamatan operasi, keselamatan navigasi serta pencegahan pencemaran perairan..Berdasarkan pemaparan rumusan masalah diatas, penulis mengambil pertanyaan penelitian yaitu *Bagaimana analisis peran indonesia sebagai anggota dewan International Maritime Organization (IMO) Kategori C dalam menjaga keamanan transportasi dan navigasi laut?*

KERANGKA TEORI

Teori Peran Dalam Kebijakan Luar Negeri

Teori peran pertama kali muncul sebagai pendekatan untuk studi kebijakan luar negeri merujuk pada tulisan KJ Holsti tentang studi tentang konsepsi peran nasional pada tahun 1970, yang berpendapat bahwa konsepsi pembuat keputusan tentang peran negara di panggung dunia mempengaruhi perilaku kebijakan luar negeri negara tersebut. Penelitian awal yang menggunakan teori peran sering kali mempertahankan hubungan erat dengan teori struktural

hubungan internasional, terutama di kalangan sarjana yang berbasis di AS. Dalam dekade terakhir ini, teori peran semakin berkembang dan mengarah pada penelitian yang terhubung dengan pendekatan psikologis untuk analisis kebijakan luar negeri. Hal ini juga bersumber dari teori peran domestik melalui penyelidikan terhadap kontestasi peran horizontal dan vertikal.¹⁰

Teori peran memberikan kerangka kerja analisis yang fokusnya pada konsepsi pembuat keputusan tentang peran negara dalam politik internasional meningkatkan kemampuan untuk memahami kebijakan luar negeri dari beragam negara di arena global. Intinya, teori peran memungkinkan analisis kebijakan luar negeri untuk bergerak melampaui bidang yang berpusat pada Amerika Serikat atau *North-world* untuk menjadi komparatif yang lebih luas¹¹.

Walker berpendapat bahwa teori peran memiliki nilai deskriptif, organisasional, dan penjelas untuk studi kebijakan luar negeri. Secara deskriptif, teori peran menyediakan kosakata yang kaya untuk mengkategorikan keyakinan, citra dan identitas yang dikembangkan individu dan kelompok untuk diri mereka sendiri dan orang lain, serta jenis proses dan struktur yang mengatur penyebaran entitas mereka dalam situasi tertentu. Secara organisasi, teori peran memungkinkan analisis untuk fokus pada setiap tingkat analisis yang biasa digunakan dalam studi kebijakan luar negeri selain menjembatani tingkat tersebut melalui orientasi proses yang

⁹ ibid

¹⁰ Marijke Breuning. *Role Theory in Foreign Policy?* 24 May 2017, diakses di https://carnegiecouncil-media.storage.googleapis.com/files/v06_i005_a002.pdf

¹¹ ibid

menggabungkan agen dan struktur. Pendekatan teori peran untuk analisis kebijakan luar negeri memiliki potensi besar, meskipun penggunaannya jarang dalam literatur sejauh ini¹².

Rosenau menyoroti bahwa individu yang membuat keputusan kebijakan luar negeri mengalami banyak tekanan sebagai akibat dari ekspektasi peran yang bertentangan yang ditempatkan pada individu pemangku kebijakan dalam sistem sosial swasta, lembaga pemerintah, masyarakat domestik yang lebih besar, dan interaksi para *stakeholders* dalam keputusan pilihan kebijakan. Rosenau menyarankan agar para aktor mengembangkan skenario peran atau naskah tindakan yang membantu mereka menentukan peran mana yang akan dimainkan di antara banyak peran. Skenario ini beradaptasi dan berubah dari waktu ke waktu dan dapat menjadi sangat rumit, sehingga sulit untuk memprediksi bagaimana aktor akan menyelesaikan konflik peran¹³.

Hubungan internasional menjelaskan interaksi negara-negara dalam sistem antar negara global, dan juga mencoba untuk menjelaskan interaksi negara lain yang perilakunya berasal dari satu negara dan ditujukan kepada anggota negara lain. Dalam sistem hubungan internasional terdapat upaya untuk menjelaskan perilaku yang terjadi melintasi batas negara, hubungan yang

lebih luas, dan lembaga (swasta, negara, nonpemerintah, dan antar pemerintah) yang mengawasi interaksi tersebut. Negara juga merupakan pusat studi hubungan internasional.¹⁴

Peran suatu negara yaitu tanggung jawab dalam hubungan internasional berupa hukum kepada seseorang atau entitas atas tindakannya berdasarkan kebiasaan atau hukum yang berlaku. Baik di dalam yurisdiksi domestik atau internasional, tanggung jawab negara hukum adalah ketanggapan terhadap suatu tindakan sehubungan dengan undang-undang dan interpretasi undang-undang tersebut oleh beberapa bentuk otoritas yang diakui.¹⁵

Terdapat berbagai organisasi antar pemerintah dan non-pemerintah, termasuk PBB, yang memiliki identitas hukum dalam hubungan internasional. Seperti negara dan kelompok lain yang membentuk masyarakat internasional, organisasi internasional yang diwakili oleh otoritas yang bertindak dan mengatur aturan hubungan internasional negara, kelompok, dan individu. Dengan demikian, peran negara dalam hubungan internasional adalah suatu kompleksitas individu yang bertindak dalam kapasitas dan peran internasional yang berbeda, mewakili kelompok internasional yang berbeda, dan berinteraksi pada tingkat internasional yang berbeda.¹⁶

¹² Walker, Stephen G., Ed, 1987. *Role Theory and Foreign Policy Analysis*. Durham, NC: Duke University Press, 2

¹³ Rosenau, James N. 1987. *Roles and Role Scenarios in Foreign Policy* In *Role Theory and Foreign Policy Analysis*. edited by S. G. Walker. Durham, NC: Duke University Press, 44-65

¹⁴ Department of Political Science. College of Letters and Science, International Relations Diakses di <https://polisci.wisc.edu/international-relations/>

¹⁵ By R.J. Rummel, *The International Actors*. Diakses di <https://www.hawaii.edu/powerkills/WPP.CHAP3.HTM> pada Desember 2022

¹⁶ Lake, David A., *The State and International Relations*, diakses

K.J Holsti menganalisis peran apa saja yang dimiliki oleh negara dalam sistem internasional. Holsti menyatakan negara dalam berperilaku ditentukan oleh konsepsi peran nasional, status negara, kemudian tuntutan dan harapan peran dari negara lain. Dalam konsep peran, Holsti memperkenalkan indikator konsep peran yaitu: *Role Conception* dan *Role Prescription*. *Role conception* adalah kepribadian atau ide dan pemikiran negara tersebut, sedangkan *role prescriptions* adalah harapan tindakan atau peran dari sistem internasional, sedangkan *role performances* adalah perilaku negara tersebut dalam politik internasional¹⁷.

Konsepsi peran nasional dapat bersumber dari ideologi atau prinsip dasar politik luar negeri yang dimiliki negara, misalnya Undang – Undang atau peraturan negara. Sumber lain dari konsepsi peran adalah kepentingan nasional. Sedangkan sumber dari harapan peran dapat berasal dari negara tetangga, lingkungan internasional, maupun norma dan hukum internasional yang berlaku.

Jika dua indikator ini diaplikasikan dalam peran Indonesia dalam kebijakan politik luar negeri, maka politik luar negeri Indonesia bersumber dari konsepsi peran berupa politik luar negeri dengan prinsip bebas aktif dan kepentingan nasional. Sedangkan harapan peran untuk Indonesia muncul dari lingkungan internasional yang berubah dari satu pemerintahan ke pemerintahan yang lain. Perpaduan dua

hal inilah yang kemudian menjadi output kebijakan luar negeri Indonesia.

Konsep Kepentingan Nasional

Dalam penelitian kali ini, peneliti menggunakan konsep Kepentingan Nasional. Secara umum, kepentingan nasional adalah tujuan-tujuan tertentu yang ingin dicapai suatu negara dengan cara bekerja sama dengan negara lain. Paul Seabury mendefinisikan kepentingan nasional secara normatif dan deskriptif. Secara deskriptif kepentingan nasional adalah tujuan yang harus dicapai oleh suatu bangsa secara tetap melalui kepemimpinan pemerintah. Sedangkan secara normatif kepentingan nasional adalah kumpulan cita-cita suatu bangsa yang berusaha dicapainya dengan berhubungan dengan negara lain.¹⁸

Kepentingan nasional adalah tujuan-tujuan yang ingin dicapai sehubungan dengan kebutuhan bangsa/negara atau sehubungan dengan hal yang dicita-citakan. Kepentingan nasional sebagai kebutuhan dan keinginankeinginan oleh suatu negara yang berdaulat dalam berhubungan dalam negara berdaulat lainnya yang merupakan lingkungan eksternalnya.¹⁹

Dalam konteks kepentingan nasional, peran negara sebagai aktor yang mengambil keputusan dan memerankan peranan penting dalam pergaulan internasional akan berpengaruh bagi masyarakatnya. Kepentingan nasional

di <https://ssrn.com/abstract=1004423> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1004423>

¹⁷ Holsti, K.J.1970. *National Role Conceptions in the Study of Foreign Policy*. International Studies Quarterly, vol. 14. No. 3, hal. 236-239

¹⁸ Budyanto Putro Sudarsono, dkk. *Indonesia Defense Diplomacy In Achieving National Interest*, diakses di

<https://media.neliti.com/media/publications/359846-indonesia-defense-diplomacy-in-achieving-f394fd8c.pdf>

¹⁹ I.Gst. Ngr. Hady , 2017. “Pelarangan Import Drama Republik Korea Oleh Republik Rakyat Tiongkok Dalam Perspektif National Interest Dan Hubungan Internasional” *Volume 3, Nomor 2, Agustus 2017*:34

sangat erat kaitannya dengan *power* negara sebagai tujuan maupun instrumen. Kepentingan nasional merupakan konsepsi yang sangat umum tetapi merupakan unsur yang menjadi kebutuhan sangat vital bagi negara. Tujuan mendasar serta faktor paling menentukan yang memandu para pembuat keputusan dalam merumuskan politik luar negeri adalah kepentingan nasional.

HASIL DAN PEMBAHASAN

PERAN INDONESIA SEBAGAI ANGGOTA DEWAN INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) DALAM MEWUJUDKAN KEAMANAN TRANSPORTASI DAN NAVIGASI LAUT INDONESIA

Kondisi Keamanan Transportasi Dan Navigasi Laut Indonesia

Pemanfaatan transportasi laut sebagai motor pengembangan perekonomian di Indonesia belum dimaksimalkan oleh Pemerintah hingga kalangan masyarakat. Hal ini terlihat dari jumlah kecelakaan transportasi laut yang meningkat setiap tahunnya, walaupun telah dilakukan perubahan Undang-Undang tentang pelayaran sebanyak tiga kali yaitu UU No.21 tahun 1992, UU No.17 tahun 2008 dan UU No.17 tahun 2018 guna melindungi sektor keselamatan maritim, namun tidak ada perubahan yang signifikan dalam sektor keselamatan maritim di Indonesia.²⁰

Dari hasil riset dan studi keamanan maritim 2017 tentang isu keselamatan maritim, Indonesia termasuk negara yang sistem penyelenggaraan pelayarannya relatif buruk, karena tingginya kecelakaan laut secara nasional, dan lemahnya kesadaran akan pentingnya penerapan norma-norma keselamatan maritim serta tata kelola sistem pelayaran yang baik. Terdapat peta karakteristik kecelakaan kapal berdasarkan investigasi yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) tahun 2007-2014, dimana terjadi 41 kasus kecelakaan yang melibatkan 54 kapal.²¹ Dalam jangka waktu empat tahun, dari 2013-2017, Badan Statistik Perhubungan KNKT kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kelalaian manusia mencapai 52% dari total 162 kecelakaan kapal. Sedangkan penyebab lain kecelakaan kapal adalah faktor alam 35% dan faktor kesalahan teknis 13% seperti desain kapal. Dirjen Perhubungan Laut mengungkapkan bahwa setiap kecelakaan yang terjadi selama ini tidak lepas dari kurang perhatiannya operator kapal terhadap keselamatan pelayan dan kepentingan perusahaan yang ingin mendapatkan keuntungan meskipun kapal tidak layak beroperasi.

Jalur maritim Indonesia merupakan jalur maritim tersibuk di dunia karena menjadi penghubung bagi dua samudera dan dua benua. Oleh karena itu, wilayah maritim Indonesia menjadi jalur strategis dalam perdagangan dan pelayaran global. Namun selalu ada resiko yang harus ditanggung oleh Indonesia

²⁰Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Diakses di https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/uu/uu._no.17_tahun_2008.pdf pada september 2022

²¹ Sri Wahyuni dkk, "Pemetaan Karakteristik Kecelakaan Kapal di Perairan Indonesia Berdasarkan Investigasi KNKT", *Warta Penelitian Perhubungan, Volume 29, Nomor 2, Juli-Desember 2017*, hal. 230

yaitu kecelakaan kapal (lokal maupun asing) yang terjadi di beberapa titik yaitu selat Malaka, selat Sunda dan selat Lombok. Penyebab kecelakaan tersebut adalah faktor kelalaian manusia, akibat ketidakmampuan SDM yang dipekerjakan maupun prasarana yang dimiliki, meskipun ada penyebab lain atas insiden kecelakaan kapal tersebut, yakni faktor alam dan faktor teknis (seperti desain dan peralatan kapal). Tingkat keselamatan maritim di Indonesia relatif terburuk di Asia, hal ini disebabkan oleh tingginya angka kecelakaan kapal yang meningkat dari tahun ke tahun. Jika merujuk pada data tahun 1978-2003, terjadi delapan ratus delapan puluh delapan kali kecelakaan kapal di wilayah Kawasan Asia Tenggara, 60% nya terjadi di Indonesia.²²

Kondisi lalu lintas laut berdasarkan data dari KNKT, terdapat setidaknya 41 kasus kecelakaan pelayaran yang ditangani sepanjang tahun 2017. KNKT juga menginvestasi 19 kasus kecelakaan pelayaran selama 2021. Jumlah ini meningkat dari tahun 2020 yang sebanyak 12 kasus. Jika dilihat sejak 2015, kasus kecelakaan pelayaran memuncak pada 2018. Ada 11 kecelakaan pada 2015, 18 pada 2016, 34 pada 2017, dan 39 pada 2018. KNKT mencatat 31% kecelakaan pelayaran pada 2018 - 2020 melibatkan kapal penangkap ikan. Jumlah kasus kecelakaan sempat menurun pada 2019 dan 2020. Ada 25 kecelakaan pada 2019 dan 12 kecelakaan pada 2020. Sayangnya, jumlah ini naik lagi menjadi 19 kasus pada 2021. Kasus tenggelamnya KMP Yunicce menjadi salah satu

²² Dyan Primana Sobaruddin, "Model Traffic Separation Scheme (TSS) Di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I Di Selat Sunda Dalam Mewujudkan Ketahanan Wilayah", *Jurnal Ketahanan Nasional Volume 23 No. 1*, 27 April 2017, hal. 104-122

kecelakaan pelayaran yang terjadi tahun 2021. Terdapat 13 orang yang hilang dan 9 orang meninggal akibat kecelakaan tersebut. Sementara lokasi rawan terjadinya kecelakaan kapal di Indonesia adalah di perairan Laut Jawa karena Pulau Jawa merupakan pusat perekonomian Indonesia dan berbanding lurus dengan jumlah kepadatan kapal di perairan tersebut.²³

Penanggung jawab atas isu keselamatan ditangani oleh IMO, khususnya *Maritime Safety Committee* (MSC) yang bertugas untuk meminimalisir peningkatan jumlah kecelakaan kapal. Selama menjabat sebagai anggota Dewan di IMO, Indonesia belum terlihat suatu langkah konkrit yang nyata dalam masyarakat untuk memelihara sektor keselamatan maritim, padahal sebelumnya Indonesia sudah tiga kali menjabat sebagai anggota dewan IMO kategori-C (1973-1975, 2009-2011 dan 2018-2019), tugas dan kewajiban dewan IMO adalah membantu Majelis untuk mendefinisikan aturan-aturan atau kebijakan-kebijakan yang dibuat berdasarkan laporan yang diterima dari komite-komite IMO.

Pengaturan *International Maritime Organization* (IMO) Terhadap Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

Pada tanggal 19 Mei 1998 dalam sidang ke-69 *Maritime Safety Committee* (MSC) IMO telah menyetujui usulan pemerintah Indonesia tentang tiga alur laut kepulauan Indonesia (ALKI). Indonesia merupakan negara kepulauan pertama

²³ Abadi Dwi Saputra. Studi Kecelakaan Kapal di Indonesia dari Tahun 2003-2019 Berdasarkan Data Investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi. *Warta Penelitian Perhubungan 2021*, 33 (2): 87-94

yang mengatur mengenai ALKI sebagaimana diatur dalam Pasal 53 UNCLOS 1982. UNCLOS 1982 mengakui tiga jenis hak lintas bagi kapal asing melalui perairan yang berada di bawah yurisdiksi suatu negara, yaitu hak lintas damai, hak lintas transit, dan hak lintas alur laut kepulauan. Hak lintas damai dapat dilaksanakan baik melalui laut teritorial, selat, maupun perairan kepulauan. Hak lintas transit hanya dapat dilaksanakan melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Sedangkan, hak lintas alur laut kepulauan hanya dapat dinikmati melalui perairan kepulauan khususnya melalui alur laut kepulauan.²⁴

Dalam pelaksanaan hak lintas ini, negara-negara dapat menetapkan alur laut dan skema pemisah (*sea-lanes and traffic separation schemes*) yang berfungsi sebagai jaminan keselamatan pelayaran dan mencegah pencemaran lingkungan. Khusus untuk lintas alur laut kepulauan, negara kepulauan juga dapat menetapkan rute penerbangan di atas alur laut kepulauannya. Dalam menetapkan alur-alur laut dan skema pemisah lalu lintas (TSS) maka UNCLOS 1982 menetapkan peranan kepada organisasi yang berwenang, dalam hal ini adalah IMO.²⁵

Indonesia sangat menyadari arti penting dari ALKI, maka dari itu, pada tahun 1996 Indonesia mengajukan penetapan ALKI kepada IMO pada sidang MSC ke 67. Dalam hal ini, IMO memiliki peranan sebagai organisasi internasional yang berwenang dan bertanggung jawab untuk mengadopsi alur-alur laut kepulauan dan akan memeriksa sesuai atau tidak alur-alur laut kepulauan tersebut dengan aturan

UNCLOS 1982. Usul Indonesia tentang penetapan ALKI akhirnya diadopsi pada sidang MSC ke 69 pada tahun 1998 dengan beberapa catatan tambahan. Tiga buah ALKI (ALKI I, ALKI II, dan ALKI III) berdasarkan kesepakatan IMO akan mulai berlaku minimum enam bulan sejak diundangkan oleh Indonesia.

ALKI merupakan konsensus yang ditetapkan pada Peraturan Pemerintah no 37 tahun 2002, dengan membagi wilayah Indonesia untuk dilewati oleh 3 jalur ALKI dengan adanya keputusan IMO pada sidang MSC ke-69. Jalur ALKI menjadi sebuah representasi dari luasnya wilayah perairan yurisdiksi nasional yang berkaitan erat dengan status Indonesia sebagai sebuah negara maritim. ALKI sendiri merupakan suatu wilayah terbuka yang membagi Indonesia dalam kompartemen strategis

ALKI adalah alur laut yang ditetapkan sebagai alur untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan berdasarkan konvensi hukum laut internasional. Alur ini merupakan alur untuk pelayaran dan penerbangan yang dapat dimanfaatkan oleh kapal atau pesawat udara asing diatas laut tersebut untuk dilaksanakan pelayaran dan penerbangan damai dengan cara normal. Penetapan ALKI dimaksudkan agar pelayaran dan penerbangan internasional dapat terselenggara secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang oleh perairan dan ruang udara teritorial Indonesia. ALKI ditetapkan untuk menghubungkan dua perairan bebas, yaitu Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Semua kapal

²⁴ Etty R Agoes, "Upaya Diplomati Indonesia dalam Penetapan Alur-Alur Laut Kepulauan Indonesia". *Jurnal*

Hukum Internasional. Volume 6 nomor 3 April 2009, hal. 353

²⁵ *ibid*

dan pesawat udara asing yang mau melintas ke utara atau ke selatan harus melalui ALKI.

Peran Indonesia Dalam Mewujudkan *Traffic Separation Scheme* (TSS) Untuk Memenuhi Keamanan Transportasi Dan Navigasi Laut Indonesia

I. Peraturan *International Maritime Organization* (IMO) Terkait *Traffic Separation Scheme* (TSS)

Traffic Separation Scheme (TSS) atau skema pemisahan lalu lintas adalah sistem rute manajemen lalu lintas maritim yang diatur oleh IMO. Jalur lalu lintas (*clearways*) menunjukkan arah umum kapal di zona tersebut, artinya kapal yang bernavigasi dalam TSS semuanya berlayar ke arah yang sama. TSS digunakan untuk mengatur lalu lintas di perairan yang sibuk dan terbatas. Di dalam TSS biasanya terdapat setidaknya satu jalur lalu lintas di setiap arah utama, titik belok, jalur perairan dalam, dan zona pemisah antara jalur lalu lintas utama. Kapal yang berlayar di jalur lalu lintas harus berlayar mengikuti arah umum jalur tersebut. Perairan antara dua jalur yang berlawanan harus dihindari oleh kapal yang berlayar di dalam TSS sejauh mungkin kecuali dalam keadaan tertentu seperti keadaan darurat atau untuk kegiatan penangkapan ikan. Aturan TSS tergabung dalam Peraturan Internasional untuk Mencegah Tabrakan di Laut (*International Regulations for Preventing Collisions at Sea*) Bagian B,

Bagian I, Aturan 10- Skema Pemisahan Lalu Lintas.

Sebagai anggota Dewan IMO, Indonesia harus berperan aktif dalam mengawal terpenuhinya aspek keselamatan transportasi dan keamanan pelayaran dan navigasi. Oleh karena itu, posisi sebagai anggota Dewan Kategori C di IMO dimanfaatkan oleh Indonesia untuk berdiplomasi dalam pengajuan *Traffic Separation Scheme* (TSS). Indonesia adalah negara kepulauan pertama di dunia yang memiliki bagan pemisahan alur laut atau *Traffic Separation Scheme* (TSS) berdasarkan dengan hasil keputusan Sidang IMO *Maritime Safety Committee* (MSC) ke 101 bulan Juni 2019 lalu dimana pemberlakuan TSS akan dimulai pada Juli 2020. Untuk legalisasi penetapan TSS di dua selat tersebut membutuhkan waktu diplomasi selama dua tahun lebih, hingga mendapatkan pengakuan dari *International Maritime Organization* (IMO) dengan diterbitkannya sirkular IMO COLREG.2-CIRC.74 dan SN.1CIRC.337 *Implementasi Traffic Separation Scheme dan Associated Routeing Measures* di Selat Sunda dan Selat Lombok.²⁶

Sebelumnya Indonesia bersama Malaysia dan Singapura telah memiliki TSS di Selat Malaka dan Selat Singapura. Namun, TSS di Selat Malaka dan Selat Singapura tersebut berbeda pengaturannya mengingat dimiliki oleh 3 (tiga) negara, sedangkan TSS di Selat Sunda dan Selat Lombok hanya Indonesia yang memiliki wewenang untuk

²⁶ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2020. *Implementasi TSS Selat Sunda dan Selat Lombok 1 Juli 2020*. Diakses di <https://dephub.go.id/post/read/implementasi-tss-selat->

[sunda-dan-selat-lombok-1-juli-2020#:~:text=Keberadaan%20TSS%20di%20Selat%20Sunda,meningkatkan%20keselamatan%20dan%20keamanan%20pelayaran](https://dephub.go.id/post/read/implementasi-tss-selat-sunda-dan-selat-lombok-1-juli-2020#:~:text=Keberadaan%20TSS%20di%20Selat%20Sunda,meningkatkan%20keselamatan%20dan%20keamanan%20pelayaran) pada September 2022

pengaturannya. Hal ini yang menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan pertama di dunia yang memiliki TSS melalui pengesahan oleh IMO dan berada di dalam ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia) I dan ALKI II.

Traffic Separation Scheme (TSS) merupakan sistem rute manajemen lalu lintas maritim yang pengaturannya berada di bawah IMO. Jalur lalu lintas maritim ini menunjukkan arah umum kapal di zona terkait dan semua kapal yang berada di bawah navigasi dari TSS semuanya berlayar ke arah yang sama atau beraturan. Adapun penerapan dari TSS ini akan membantu mengurangi dan mengelola lalu lintas di arus lalu lintas yang berlawanan, membantu pengelolaan kapal yang hendak masuk atau keluar dari area pelabuhan, arahan tentang jarak aman antar kapal, dan menyediakan rute untuk *deep draught vessels*. Kementerian Perhubungan lewat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah menetapkan Selat Sunda dan Selat Lombok sebagai *pilot project*. Penataan di dua kawasan tersebut, berupa pengaplikasian *Traffic Separation Scheme* (TSS)²⁷. Berdasarkan aturan IMO, setiap kapal yang melewati zona TSS berkewajiban membayar biaya jasa pelayanan panduan pelayaran, sesuai peraturan, besarnya biaya jasa TSS ditetapkan dari bobot tonase kapal.

II. *Traffic Separation Scheme* (TSS) Di Selat Sunda

Selat Sunda merupakan selat yang menghubungkan pulau Jawa dan Sumatera di Indonesia, serta menghubungkan Laut Jawa dengan Samudera Hindia. Pada titik tersempit, lebar selat Sunda hanya sekitar 30 km. Beberapa pulau kecil terletak di selat ini, di antaranya pulau vulkanik Krakatau.²⁸ Selat Sunda merupakan salah satu jalur pelayaran yang merupakan bagian dari ALKI I yang dilalui oleh lalu lintas kapal kargo, kapal tanker, kapal tunda, kapal ikan dan kapal militer serta kapal-kapal yang menggunakan Selat Sunda untuk melintas dari Samudera Hindia ke Laut Jawa atau melanjutkan ke Samudera Pasifik atau sebaliknya. Selain itu, di sebelah barat Selat Sunda, di daratan Pulau Sumatera, terdapat pelabuhan penyeberangan yang menghubungkan Pulau Sumatera yaitu di pelabuhan Bakauheni dan Pulau Jawa yaitu di pelabuhan Merak.

Jumlah kapal-kapal yang berlayar melintasi Selat Sunda meningkat dari waktu ke waktu. Berdasarkan data dari Pusat Komando dan Pengendali (Puskodal) Lanal Banten, jumlah kapal yang melintas dari tahun 2007 hingga tahun 2015 adalah 29.351 kapal, yang terdiri dari berbagai jenis kapal dan ukuran, di antaranya adalah kapal kargo, kapal kontainer, kapal tanker, kapal perang, kapal pesiar, kapal ikan dan lain sebagainya. Sedangkan pada tahun 2016, jumlah kapal yang melintasi Selat Sunda berjumlah 6644 kapal.²⁹

²⁷Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan. *Penetapan Traffic Separation Scheme (Tss) Di Selat Lombok Dan Selat Sunda*. Diakses di https://hubla.dephub.go.id/storage/portal/documents/posv/7653/traffic_separation_scheme_tss.pdf pada september 2022

²⁸ Dwi Jantarto. *Traffic Separation Scheme (TSS) Selat Sunda: Latar Belakang Dan Manfaatnya*. Diakses di https://seskoal.ac.id/assets/brangkas/Artikel_TSS_Selat_Sunda.pdf

²⁹ Op, Cit Sri Wahyuni dkk

III. *Traffic Separation Scheme* (TSS) Di Selat Lombok

Selat Lombok ialah sebuah selat yang menghubungkan Laut Jawa dengan Samudra Hindia. Selat Lombok terletak di antara pulau Bali dan Lombok di Indonesia dengan total panjangnya adalah sekitar 60 km. Selat Lombok terkenal sebagai salah satu lintasan utama *throughflow* Indonesia di mana terjadi pertukaran air antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Selat Lombok juga termasuk dalam ALKI II sehingga lalu lintas pelayarannya cukup ramai. Dalam sehari, minimal 100 kapal dari berbagai negara melintas di perairan Selat Lombok.³⁰

Pulau Bali dan Pulau Lombok merupakan dua pulau yang memiliki kunjungan wisatawan tertinggi di Indonesia, oleh sebab itu banyak kapal tipe *sailing craft*, *pleasure craft*, maupun *fast boat* yang melintasi daerah ini. Selain itu, kapal penumpang yang berasal dari Benoa serta rute Padang Bai menuju Lembar dan sebaliknya juga memiliki intensitas yang tinggi. Dua pulau ini juga memiliki daerah konservasi yaitu Kawasan Nusa Penida dan juga Kawasan Pulau Gili yang terdiri dari Gili Air, Gili Trawangan dan Gili Meno.

Dampak *Traffic Separation Scheme* (TSS) Pada Kondisi Keamanan Transportasi Dan Navigasi Laut Indonesia

Indonesia merupakan satu-satunya negara kepulauan didunia yang memiliki TSS tersendiri. Hal ini tentu merupakan salah satu pencapaian Indonesia selama

menjabat sebagai anggota dewan IMO. Penetapan TSS Selat Sunda membuka ruang manfaat yang cukup lebar bagi Indonesia. Pertama, dampak penerapan TSS terhadap ketahanan wilayah. Pemilihan TSS dari sisi keselamatan navigasi ditetapkan di Selat Sunda khususnya, yang ada poros ALKI, sehingga akan lebih mudah memantau serta mengidentifikasi kapal-kapal yang melintas. Dengan ditetapkannya TSS di Selat Sunda maka secara tidak langsung nilai strategis Selat Sunda semakin meningkat. Kapal-kapal yang melintas di ALKI I saat berlayar di Selat Sunda harus mematuhi aturan TSS yang telah ditetapkan oleh Pemerintah RI. Kapal-kapal tersebut harus berlayar pada koridor TSS yang telah ditetapkan. Terjaminnya perairan Selat Sunda dari bahaya keamanan, bahaya navigasi pelayaran serta bahaya pencemaran lingkungan melalui pentataan ruang laut di perairan Selat Sunda akan mempengaruhi perkembangan dan pembangunan di wilayah pesisir sekitarnya. Dengan terjaminnya keamanan di laut sebagai akibat dari selalu siap siaganya aparat penegak hukum di laut dalam melaksanakan gelar operasi di perairan Selat Sunda akan memberikan rasa aman pengguna laut. Rasa aman dan nyaman bagi kapal-kapal yang melintas di perairan Selat Sunda diikuti dengan terjaminnya keselamatan bernavigasi. Dengan ditetapkannya TSS di perairan Selat Sunda akan meningkatkan ketahanan wilayah sekitarnya untuk mampu meredam ancaman, gangguan dan hambatan dari segi ekonomi, sosial budaya serta keamanan di sekitar Selat Sunda.

³⁰ Op, cit Dwi Jantarto

Kedua, dampak dalam aspek ekonomi, sosial, dan budaya. Berdasarkan UNCLOS 1982, alur bernavigasi yang diizinkan pada alur laut kepulauan ditentukan 25 *nautical miles* dihitung dari poros alur laut kepulauan. Apabila terdapat pulau di antaranya maka pulau tersebut dilingkari dengan jarak 10% dari jarak garis pantai ke poros alur laut kepulauan yang mengelilingi pulau tersebut. Dengan diberlakukannya TSS Selat Sunda, secara praktis kapal-kapal yang akan melintasi Selat Sunda hanya diberikan ruang selebar kurang lebih antara 2 hingga 6 *nautical miles*. Hal ini tentunya berdampak positif pada zona pemanfaatan dan pengelolaan ruang pesisir dan laut yang dikelola oleh Pemerintah Daerah. Zona pemanfaatan dan pengelolaan ruang pesisir dan laut menjadi lebih luas dari sebelumnya. Sehingga, dengan semakin luasnya area pengelolaan pesisir maka akan berdampak pada peningkatan pertumbuhan ekonomi daerah dan masyarakat daerah pesisir di sekitar Selat Sunda baik di Propinsi Lampung maupun Banten.³¹

Dipercayainya Indonesia oleh IMO untuk mengatur TSS di Selat Sunda dan Selat Lombok yang juga merupakan ALKI tersebut menunjukkan peran aktif Indonesia dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran internasional. Adapun Selat Lombok yang terletak di jalur lalu lintas kapal yang dikategorikan sebagai ALKI II juga merupakan jalur lalu lintas internasional yang memiliki kepadatan tinggi dikarenakan oleh keberadaan kawasan wisata di sekitarnya.

³¹ Op, cit Dwi Jantarto

³² Pushidrosal Sosialisasi Traffic Separation Scheme (Tss) Di Perairan Alki Ii Selat Lombok. Diakses di <https://www.pushidrosal.id/berita/6539/PUSHIDROSA>

Dengan adanya pemisahan alur lalu lintas yang berlawanan di daerah tersebut, serta penetapan *precautionary areas* pada rute persimpangan memastikan kapal-kapal yang menggunakan alur tersebut bisa mendapatkan informasi yang memadai mengenai lalu lintas di sekitarnya sehingga mengurangi risiko terjadinya tubrukan kapal serta mengurangi risiko kapal kandas yang tidak disengaja dengan menjauhkan kapal dari terumbu karang. Penetapan TSS di Selat Sunda dan Selat Lombok menjadi begitu penting karena terkait keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim serta menunjukkan jati diri bangsa sebagai negara kepulauan dan juga negara maritim yang berperan aktif dalam menjaga keselamatan, keamanan pelayaran termasuk melindungi lingkungan maritim. TSS Selat Lombok yang telah diberlakukan sejak 1 Juli 2020 telah mendapatkan asistensi dan monitoring dari VTS Benoa, serta data ENC ID300291 memiliki akurasi yang tinggi dan telah digunakan oleh kapal-kapal yang melintas di perairan Selat Lombok.³²

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, peneliti dapat menarik suatu kesimpulan bahwa, terpilihnya Indonesia kembali menjadi anggota dewan IMO Kategori-C memberikan peran dalam mewujudkan keamanan transportasi dan navigasi laut Indonesia demi mencapai kepentingan nasional yaitu menjadi negara poros maritim dunia. Keanggotaan Indonesia di Dewan IMO akan memberikan

L-SOSIALISASI-TRAFFIC-SEPARATION-SCHEME-(TSS)--DI-PERAIRAN-ALKI-II-SELAT-LOMBOK/

kesempatan bagi Indonesia untuk turut menentukan arah dan kebijakan IMO, serta arah pengembangan transportasi laut dunia, khususnya di bidang keamanan transportasi dan navigasi laut.

Pelayaran kapal laut di Indonesia masih sering mengalami kecelakaan, baik karena faktor alam misalnya ombak besar, kapal terbakar karena terkena petir, maupun karena *human error* seperti kelalaian nakhoda sehingga kapal menabrak karang, hingga gagal bersandar ke pelabuhan, dan lain-lain yang semuanya membuktikan bahwa sistem keselamatan dan keamanan pelayaran di Indonesia belum berjalan optimal.

Setelah berulang kali terpilih menjadi anggota dewan IMO kategori-C sejak tahun 1973, barulah serkarang Indonesia memiliki peran yang besar terhadap kepentingan nasional terkait keamanan transportasi dan navigasi laut. Hal ini tidak terlepas dari kebijakan dan upaya diplomasi yang dilakukan demi terwujudnya misi Presiden Jokowi untuk menjadi negara poros maritim dunia. Belum ada perubahan yang besar dalam sektor keselamatan maritim berupa pengurangan tingkat kecelakaan kapal, atau pertumbuhan kualitas SDM yang mumpuni, namun terdapat satu peran dalam kebijakan luar negeri Indonesia yaitu *Traffic Separation Scheme* (TSS) di Selat Sunda dan Selat Lombok, dimana kegunaan TSS tersebut merupakan sistem skema pemisahan jalur lintas pelayaran kapal-kapal yang berlawanan arah dalam suatu alur pelayaran yang ramai dan sempit guna menghindari kecelakaan kapal yang sering terjadi di dua selat tersebut akibat kepadatan jalur lalu lintas kapal.

Referensi

I.Gst. Ngr. Hady. *Pelarangan Import Drama Republik Korea Oleh Republik Rakyat Tiongkok Dalam Perspektif National Interest Dan Hubungan Internasional*. Jurnal Komunikasi Hukum Volume 3, Nomor 2, Agustus (2017).

Kafarneh, A. A. *Decision making in foreign policy*. Journal of Law, Policy and Globalization (2013) Vol.10 no.1.

Burchill, S. *Theories of International Relations. Third Edition*. New York: Palgrave Macmillan, 2005.

Holsti, K. *Governance without government: Polyarchy in nineteenth-century European international politics*. Cambridge University Press, 2009.

Jackson, R., & Sorensen, G. *Pengantar Studi Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar 2013.

Marshall, Catherine & Gretchen B Rossman. *Designing Qualitative Research 2nd Edition*. California:Sage Publication, 1994.

Mas'ood, M. *Ilmu Hubungan Internasional Disiplin dan Metodologi*. Jakarta: LP3ES, 2013.

Perwita, A. A., & Yanyan, M. *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional*. Bandung: Remaja Rosda Karya, 2005.

Rosenau, James N. *Roles and Role Scenarios in Foreign Policy* In *Role Theory and Foreign Policy Analysis*. NC: Duke University Press, 1987

Yani, Y., & Montrama, I. *Pengantar Studi Keamanan*. Malang: Intrans Publishing, 2017.