

BAB III

DINAMIKA KETERLIBATAN INDONESIA DI INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)

Pada pembahasan bab ini akan membahas lebih detail mengenai Organisasi Internasional yang menjadi wadah Indonesia untuk mengedepankan posisi tawar kemaritiman Indonesia yaitu IMO (International Maritime Organisation) yang mana organisasi ini berbasis pada hal yang berkaitan dengan kemaritiman Internasional, kemudian akan membahas Struktural IMO sebagai organisasi Kemaritiman yang mewadahi 174 Negara Anggota , membahas mengenai Posisi Strategis Indonesia di IMO dan juga akan membahas mengenai konvensi yang sudah di ratifikasi Indonesia menjadi Undang-Undang Nasional.

A. Sejarah IMO

Organisasi Maritim Internasional (IMO) adalah badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa dengan tanggung jawab untuk keselamatan dan keamanan pengiriman dan pencegahan polusi laut dan atmosfer oleh kapal. Pekerjaan IMO mendukung SDG PBB. Sebagai badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa, IMO adalah otoritas penetapan standar global untuk keselamatan, keamanan dan kinerja lingkungan pelayaran internasional. Peran utamanya adalah menciptakan kerangka kerja regulasi untuk industri perkapalan yang adil dan efektif, diadopsi secara universal, dan diimplementasikan secara universal.

Dengan kata lain, perannya adalah menciptakan medan bermain yang seimbang sehingga operator kapal tidak dapat mengatasi masalah keuangan mereka hanya dengan memotong jalan pintas dan berkompromi pada keselamatan, keamanan, dan kinerja lingkungan. Pendekatan ini juga mendorong inovasi dan efisiensi.

Pengiriman adalah industri yang benar-benar internasional, dan hanya dapat beroperasi secara efektif jika peraturan dan standarnya sendiri disetujui, diadopsi, dan diimplementasikan secara internasional. Dan IMO adalah forum di mana proses ini berlangsung. Perkapalan internasional mengangkut lebih dari 80 persen perdagangan global ke masyarakat dan komunitas di seluruh dunia. Pengiriman adalah metode transportasi internasional yang paling efisien dan hemat biaya untuk sebagian besar barang; ini memberikan cara yang dapat diandalkan, biaya rendah untuk mengangkut barang secara global, memfasilitasi perdagangan dan membantu menciptakan kemakmuran di antara bangsa dan masyarakat.

Dunia bergantung pada industri pelayaran internasional yang aman, aman, dan efisien dan ini disediakan oleh kerangka kerja regulasi yang dikembangkan dan dikelola oleh IMO. Langkah-langkah IMO mencakup semua aspek pelayaran internasional - termasuk desain kapal, konstruksi, peralatan, manning, operasi dan pembuangan - untuk memastikan bahwa sektor vital ini tetap aman, ramah lingkungan, hemat energi, dan aman.

Pengiriman adalah komponen penting dari setiap program untuk pertumbuhan ekonomi berkelanjutan di masa depan. Melalui IMO, Negara-negara Anggota Organisasi, masyarakat sipil dan industri perkapalan telah bekerja bersama untuk memastikan kontribusi yang berkelanjutan dan diperkuat terhadap ekonomi hijau dan pertumbuhan secara berkelanjutan. Promosi pelayaran berkelanjutan dan pengembangan maritim berkelanjutan adalah salah satu prioritas utama IMO di tahun-tahun mendatang.

Sebagai bagian dari keluarga PBB, IMO secara aktif bekerja menuju Agenda 2030 untuk Pembangunan Berkelanjutan dan SDG terkait. Sebagian besar elemen Agenda 2030 hanya akan diwujudkan dengan sektor transportasi berkelanjutan yang mendukung perdagangan

dunia dan memfasilitasi ekonomi global. Komite Kerjasama Teknis IMO telah secara resmi menyetujui hubungan antara pekerjaan bantuan teknis Organisasi dan SDG. Sementara tujuan lautan, SDG 14, adalah pusat IMO, aspek-aspek pekerjaan Organisasi dapat dihubungkan ke semua SDG individu.

Efisiensi energi, teknologi dan inovasi baru, pendidikan dan pelatihan maritim, keamanan maritim, manajemen lalu lintas maritim dan pengembangan infrastruktur maritim: pengembangan dan implementasi, melalui IMO, standar global yang mencakup hal-hal ini dan masalah lainnya akan mendukung komitmen IMO untuk menyediakan kerangka kerja institusional yang diperlukan untuk sistem transportasi maritim global yang hijau dan berkelanjutan (www.imo.org, 2019).

Selalu diakui bahwa cara terbaik untuk meningkatkan keselamatan di laut adalah dengan mengembangkan peraturan internasional yang diikuti oleh semua negara pelayaran dan sejak pertengahan abad ke-19 dan seterusnya sejumlah perjanjian semacam itu diadopsi. Beberapa negara mengusulkan bahwa badan internasional permanen harus dibentuk untuk mempromosikan keselamatan maritim secara lebih efektif, tetapi baru pada saat pembentukan PBB sendiri harapan-harapan ini terwujud. Pada tahun 1948 sebuah konferensi internasional di Jenewa mengadopsi konvensi yang secara resmi mendirikan IMO (nama aslinya adalah Organisasi Konsultasi Maritim Antar Pemerintah, atau IMCO, tetapi namanya diubah pada tahun 1982 menjadi IMO).

Konvensi IMO mulai berlaku pada tahun 1958 dan Organisasi baru bertemu untuk pertama kalinya pada tahun berikutnya. Tujuan Organisasi, sebagaimana dirangkum oleh Pasal 1 (a) Konvensi, adalah "untuk menyediakan mesin untuk kerja sama antar Pemerintah di bidang peraturan pemerintah dan praktik yang berkaitan dengan masalah teknis dari semua jenis yang mempengaruhi pengiriman yang terlibat dalam

perdagangan internasional; untuk mendorong dan memfasilitasi adopsi umum dari standar praktis tertinggi dalam hal yang menyangkut keselamatan laut, efisiensi navigasi dan pencegahan serta pengendalian pencemaran laut dari kapal ". Organisasi ini juga diberdayakan untuk menangani masalah administrasi dan hukum terkait dengan tujuan ini.

Tugas pertama IMO adalah untuk mengadopsi versi baru dari Konvensi Internasional untuk Keselamatan Kehidupan di Laut (SOLAS), yang paling penting dari semua perjanjian yang berhubungan dengan keselamatan laut. Ini dicapai pada tahun 1960 dan IMO kemudian mengalihkan perhatiannya ke hal-hal seperti fasilitasi lalu lintas maritim internasional, jalur muat dan pengangkutan barang berbahaya, sementara sistem pengukuran tonase kapal direvisi.

Tetapi meskipun keselamatan adalah dan tetap menjadi tanggung jawab IMO yang paling penting, masalah baru mulai muncul - polusi. Pertumbuhan jumlah minyak yang diangkut melalui laut dan ukuran kapal tanker minyak menjadi perhatian khusus dan bencana Torrey Canyon tahun 1967, di mana 120.000 ton minyak tumpah, menunjukkan skala masalah.

Selama beberapa tahun berikutnya IMO memperkenalkan serangkaian tindakan yang dirancang untuk mencegah kecelakaan kapal tanker dan untuk meminimalkan konsekuensinya. Ini juga mengatasi ancaman lingkungan yang disebabkan oleh operasi rutin seperti pembersihan tangki kargo minyak dan pembuangan limbah ruang mesin - dalam istilah tonase ancaman yang lebih besar daripada polusi yang tidak disengaja.

Yang paling penting dari semua tindakan ini adalah Konvensi Internasional untuk Pencegahan Polusi dari Kapal, 1973, sebagaimana dimodifikasi oleh Protokol 1978 terkait dengannya (MARPOL 73/78). Ini mencakup tidak hanya polusi minyak yang tidak disengaja dan operasional, tetapi

juga polusi oleh bahan kimia, barang dalam bentuk kemasan, limbah, polusi udara dan sampah.

IMO juga diberi tugas membangun sistem untuk memberikan kompensasi kepada mereka yang telah menderita secara finansial sebagai akibat dari polusi. Dua perjanjian diadopsi, pada tahun 1969 dan 1971, yang memungkinkan para korban polusi minyak untuk mendapatkan kompensasi yang jauh lebih sederhana dan cepat daripada yang dimungkinkan sebelumnya. Kedua perjanjian tersebut diamandemen pada tahun 1992, dan kembali pada tahun 2000, untuk meningkatkan batas kompensasi yang harus dibayarkan kepada para korban polusi. Sejumlah konvensi hukum lainnya telah dikembangkan sejak itu, yang sebagian besar menyangkut masalah pertanggungjawaban dan kompensasi.

Juga pada tahun 1970an, sebuah sistem pencarian dan penyelamatan global telah dimulai, dengan pembentukan Organisasi Satelit Seluler Internasional (IMSO), yang telah sangat meningkatkan penyediaan radio dan pesan-pesan lain untuk kapal.

Global Maritime Distress dan Safety System (GMDSS) diadopsi pada tahun 1988 dan mulai dihapus secara bertahap dari tahun 1992. Pada bulan Februari 1999, GMDSS menjadi sepenuhnya operasional, sehingga sekarang sebuah kapal yang berada dalam kesulitan di mana saja di dunia dapat dijamin secara virtual. bantuan, bahkan jika awak kapal tidak punya waktu untuk meminta bantuan radio, karena pesan akan dikirim secara otomatis.

Dua inisiatif pada 1990-an sangat penting sejauh berkaitan dengan elemen manusia dalam pengiriman. Pada tanggal 1 Juli 1998, Kode Manajemen Keselamatan Internasional mulai berlaku dan berlaku untuk kapal penumpang, kapal tanker minyak dan kimia, pengangkut curah, pengangkut gas, dan kapal cepat berkapasitas 500 ton tonase ke atas. Ini menjadi berlaku untuk kapal kargo lain dan

unit pengeboran lepas pantai bergerak dengan 500 tonase kotor ke atas dari 1 Juli 2002.

Pada tanggal 1 Februari 1997, amendemen 1995 terhadap Konvensi Internasional tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi dan Penjagaan untuk Pelaut, 1978 mulai berlaku. Mereka sangat meningkatkan standar pelaut dan, untuk pertama kalinya, memberikan kekuatan kepada IMO sendiri untuk memeriksa tindakan Pemerintah dengan Para Pihak yang diperlukan untuk mengirimkan informasi kepada IMO mengenai kepatuhan mereka terhadap Konvensi. Revisi besar dari Konvensi dan Kode STCW diselesaikan pada tahun 2010 dengan adopsi "amandemen Manila terhadap Konvensi dan Kode STCW".

Konvensi baru yang berkaitan dengan lingkungan laut diadopsi pada tahun 2000-an, termasuk satu pada sistem anti-pembusukan (AFS 2001), yang lain pada pengelolaan air balas untuk mencegah invasi spesies asing (BWM 2004) dan satu lagi pada daur ulang kapal (Hong Kong International Konvensi untuk Daur Ulang Kapal yang Aman dan Ramah Lingkungan, 2009).

Tahun 2000-an juga melihat fokus pada keamanan maritim, dengan berlakunya rezim keamanan komprehensif baru untuk pengiriman internasional pada bulan Juli 2004, termasuk Kode Keamanan Fasilitas Kapal dan Pelabuhan Internasional (ISPS), yang diwajibkan berdasarkan amendemen terhadap SOLAS yang diadopsi pada tahun 2004. Pada tahun 2005, IMO mengadopsi amendemen Konvensi Penindasan Tindakan Melanggar Hukum (SUA) Terhadap Keselamatan Navigasi Maritim, 1988 dan Protokol terkait (Protokol SUA 2005), yang antara lain, memperkenalkan hak yang diinginkan oleh Negara Pihak untuk naik kapal yang mengibarkan bendera Negara Pihak lain ketika Pihak yang meminta memiliki alasan yang masuk akal untuk mencurigai bahwa kapal atau seseorang yang berada di

atas kapal itu, telah, atau akan terlibat dalam, melakukan pelanggaran di bawah Konvensi.

Ketika instrumen IMO mulai berlaku dan diimplementasikan, perkembangan teknologi dan / atau pelajaran dari kecelakaan telah menyebabkan perubahan dan amandemen diadopsi. Fokus pada implementasi terus berlanjut, dengan program kerjasama teknis merupakan untaian utama pekerjaan IMO.

Skema Audit Negara Anggota IMO, yang menjadi wajib di bawah sejumlah instrumen IMO utama pada 1 Januari 2016, akan semakin memainkan peran kunci dalam mendukung implementasi yang efektif dengan memberikan Negara Anggota yang diaudit dengan penilaian yang komprehensif dan obyektif tentang seberapa efektifnya mengelola dan mengimplementasikan instrumen IMO wajib yang dicakup oleh Skema.

Pernyataan misi IMO : "Misi Organisasi Maritim Internasional (IMO) sebagai badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa adalah untuk mempromosikan pengiriman yang aman, aman, berwawasan lingkungan, efisien dan berkelanjutan melalui kerja sama. Ini akan dicapai dengan mengadopsi standar tertinggi yang dapat dipraktikkan keselamatan dan keamanan laut, efisiensi navigasi dan pencegahan serta pengendalian polusi dari kapal, serta melalui pertimbangan masalah hukum terkait dan implementasi instrumen IMO yang efektif dengan maksud untuk aplikasi mereka yang universal dan seragam (www.imo.org, 2019)

Negara-negara Anggota, IGO dan LSM : IMO saat ini memiliki 174 Negara Anggota dan tiga Anggota Asosiasi, Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) seperti : Acops (Advisory Committee on Protection of the Sea),Bimco hingga WSC (World Shipping Council) dan WWF (World Wide Fund for Nature) yang mana LSM ini akan bekerjasama dengan IMO untuk melakukan penelitian secara Komprehensif sebelum melakukan kebijakan secara Internasional atau

mengeluarkan Konvensi yang berkaitan mengenai kebijakan kelautan International (www.imo.org, 2019).

Organisasi internasional non-pemerintah yang memiliki kemampuan untuk memberikan kontribusi besar pada pekerjaan IMO dapat diberikan status konsultatif oleh Dewan dengan persetujuan Majelis. Setiap organisasi yang mencari status konsultatif dengan IMO harus menunjukkan keahlian yang cukup serta kapasitas untuk berkontribusi, dalam bidang kompetensinya, untuk pekerjaan IMO. Ia juga harus menunjukkan bahwa ia tidak memiliki sarana akses ke pekerjaan IMO melalui organisasi lain yang sudah dalam status konsultatif dan bahwa ia "benar-benar internasional" dalam keanggotaannya, yaitu bahwa ia memiliki sejumlah anggota yang mencakup ruang lingkup geografis yang luas dan, biasanya, lebih dari satu wilayah, Hingga saat ini ada 81 organisasi non-pemerintah internasional dalam status konsultatif dengan IMO (imo.org, 2019).

Organisasi antar pemerintah (IGO) : IMO dapat mengadakan perjanjian kerja sama dengan organisasi antar pemerintah lain mengenai hal-hal yang menjadi kepentingan bersama dengan tujuan untuk memastikan koordinasi maksimum dalam hal hal-hal tersebut, Sampai saat ini ada 64 organisasi antar pemerintah yang telah menandatangani perjanjian kerja sama dengan IMO (www.imo.org, 2019).

Rencana Strategis untuk Organisasi : Majelis IMO, yang bertemu setiap dua tahun sekali, mengadopsi Rencana Strategis untuk Organisasi, yang mencakup periode enam tahun, Rencana Strategis Organisasi untuk periode enam tahun dari 2018 hingga 2023 (Resolusi A .1110 (30)) menetapkan: pernyataan misi, yang menyatakan, "Misi Organisasi Maritim Internasional (IMO), sebagai badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa, adalah untuk mempromosikan pengiriman yang aman, aman, berwawasan lingkungan, efisien dan berkelanjutan melalui kerja sama. Ini akan dicapai dengan mengadopsi standar keselamatan maritim tertinggi yang dapat

dipraktikkan dan keamanan, efisiensi navigasi dan pencegahan serta pengendalian polusi dari kapal, serta melalui pertimbangan masalah hukum terkait dan implementasi instrumen IMO yang efektif, dengan pandangan untuk aplikasi mereka yang universal dan seragam “, pernyataan visi, yang menyatakan, "IMO akan menjunjung tinggi peran kepemimpinannya sebagai pengatur global pengiriman, mempromosikan pengakuan yang lebih besar akan pentingnya sektor ini dan memungkinkan kemajuan pengiriman, sambil mengatasi tantangan kelanjutan perkembangan dalam teknologi dan perdagangan dunia dan kebutuhan untuk memenuhi Agenda 2030 untuk Berkelanjutan Pengembangan.

Untuk mencapai hal ini, IMO akan fokus pada tinjauan, pengembangan dan implementasi dan kepatuhan terhadap instrumen IMO dalam upaya untuk secara proaktif mengidentifikasi, menganalisis dan mengatasi masalah yang muncul dan mendukung Negara-negara Anggota dalam implementasi Agenda 2030 untuk Pembangunan Berkelanjutan. "

prinsip-prinsip menyeluruh, yang harus diperhitungkan dalam semua pekerjaan Organisasi: arah strategis: SD 1 Tingkatkan implementasi, SD 2 Mengintegrasikan teknologi baru dan maju dalam kerangka peraturan, SD 3 Menanggapi perubahan iklim, SD 4 Terlibat dalam tata kelola kelautan, SD 5 Meningkatkan fasilitasi global dan keamanan perdagangan internasional, SD 6 Pastikan efektivitas pengaturan, SD 7 Pastikan efektivitas organisasi (www.imo.org, 2019).

Konvensi IMO : Revolusi industri abad kedelapan belas dan kesembilan belas dan kebangkitan dalam perdagangan internasional yang diikuti menghasilkan adopsi sejumlah perjanjian internasional terkait pengiriman, termasuk keselamatan. Subjek yang dibahas meliputi pengukuran tonase, pencegahan tabrakan, pensinyalan dan lainnya.

Pada akhir abad kesembilan belas, saran telah dibuat untuk pembentukan badan maritim internasional permanen untuk menangani hal ini dan langkah-langkah masa depan. Rencana itu tidak diberlakukan, tetapi kerja sama internasional berlanjut pada abad kedua puluh, dengan adopsi perjanjian yang lebih berkembang secara internasional. Pada saat IMO muncul pada tahun 1958, beberapa konvensi internasional penting telah dikembangkan, termasuk Konvensi Internasional untuk Keselamatan Kehidupan di Laut tahun 1948, Konvensi Internasional untuk Pencegahan Polusi Laut dengan Minyak tahun 1954 dan perjanjian internasional. berurusan dengan garis beban dan pencegahan tabrakan di laut.

Mayoritas konvensi yang diadopsi di bawah naungan IMO atau yang menjadi tanggung jawab Organisasi, terbagi dalam tiga kategori utama. Kelompok pertama berkaitan dengan keselamatan maritim; yang kedua dengan pencegahan polusi laut; dan yang ketiga dengan pertanggungjawaban dan kompensasi, terutama terkait dengan kerusakan yang disebabkan oleh polusi. Di luar pengelompokan utama ini ada sejumlah konvensi lain yang berurusan dengan fasilitasi, pengukuran tonase, tindakan melawan hukum terhadap pengiriman dan penyelamatan (www.imo.org, 2019), adapun beberapa Konvensi IMO yaitu : International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto and by the Protocol of 1997 (MARPOL) International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) as amended, including the 1995 and 2010 Manila Amendments (www.imo.org, 2019).

B. Struktur IMO

Organisasi ini terdiri dari Majelis, Dewan dan lima Komite utama: Komite Keselamatan Maritim; Komite Perlindungan Lingkungan Laut; Komite Hukum; Komite

Kerjasama Teknis dan Komite Fasilitasi dan sejumlah Sub-Komite mendukung pekerjaan komite teknis utama.

Majelis : Ini adalah Badan tertinggi Organisasi. Ini terdiri dari semua Negara Anggota dan bertemu setiap dua tahun sekali dalam sesi reguler, tetapi juga dapat bertemu dalam sesi luar biasa jika perlu. Majelis bertanggung jawab untuk menyetujui program kerja, memilih anggaran dan menentukan pengaturan keuangan Organisasi. Majelis juga memilih Dewan.

Dewan : Dewan dipilih oleh Majelis untuk masa jabatan dua tahun dimulai setelah setiap sesi reguler Majelis, Dewan adalah Organ Eksekutif IMO dan bertanggung jawab, di bawah Majelis, untuk mengawasi pekerjaan Organisasi. Di antara sesi Majelis, Dewan melakukan semua fungsi Majelis, kecuali fungsi membuat rekomendasi kepada Pemerintah tentang keselamatan laut dan pencegahan polusi yang dicadangkan untuk Majelis dengan Pasal 15 (j) Konvensi.

Fungsi lain Dewan adalah untuk: (a) mengoordinasikan kegiatan organ-organ Organisasi; (b) mempertimbangkan rancangan program kerja dan perkiraan anggaran Organisasi dan menyerahkannya kepada Majelis; (c) menerima laporan dan proposal Komite-komite dan organ-organ lain dan menyerahkannya kepada Majelis dan Negara-negara Anggota, dengan komentar dan rekomendasi yang sesuai; (d) menunjuk Sekretaris Jenderal, tunduk pada persetujuan Majelis; (e) mengadakan perjanjian atau pengaturan mengenai hubungan Organisasi dengan organisasi lain, subjek untuk disetujui oleh Majelis.

Anggota dewan untuk dua tahunan 2018-2019 : Kategori (a) 10 Negara dengan minat terbesar dalam menyediakan layanan pengiriman internasional: China, Yunani, Italia, Jepang, Norwegia, Panama, Republik Korea, Federasi Rusia, Inggris, Amerika Serikat. Kategori (b) 10 Negara dengan minat terbesar dalam perdagangan kapal laut internasional: Australia, Brasil, Kanada, Prancis, Jerman,

India, Belanda, Spanyol, Swedia, Uni Emirat Arab. Kategori (c) 20 Negara yang tidak dipilih di bawah (a) atau (b) di atas, yang memiliki minat khusus dalam transportasi atau navigasi maritim dan yang pemilihannya untuk Dewan akan memastikan representasi semua wilayah geografis utama dunia: Bahama, Belgia, Chili, Siprus, Denmark, Mesir, Indonesia, Jamaika, Kenya, Liberia, Malaysia, Malta, Meksiko, Maroko, Peru, Filipina, Singapura, Afrika Selatan, Thailand, Turki.

Komite Keselamatan Maritim (MSC) : MSC adalah badan teknis tertinggi Organisasi. Ini terdiri dari semua Negara Anggota. Fungsi Komite Keselamatan Maritim adalah untuk mempertimbangkan masalah apa pun dalam lingkup Organisasi terkait dengan bantuan untuk navigasi, konstruksi dan peralatan kapal, berjaga-jaga dari sudut pandang keselamatan, aturan untuk pencegahan tabrakan, penanganan kargo berbahaya, maritim prosedur dan persyaratan keselamatan, informasi hidrografi, buku catatan dan catatan navigasi, investigasi korban kelautan, penyelamatan dan penyelamatan dan segala hal lain yang secara langsung memengaruhi keselamatan laut maritim. Komite juga diwajibkan untuk menyediakan mesin untuk melakukan tugas yang ditugaskan kepadanya oleh Konvensi IMO atau tugas apa pun dalam lingkup kerjanya yang dapat ditugaskan kepadanya oleh atau di bawah instrumen internasional apa pun dan diterima oleh Organisasi. Ia juga memiliki tanggung jawab untuk mempertimbangkan dan menyerahkan rekomendasi dan pedoman keselamatan untuk kemungkinan adopsi oleh Majelis. MSC yang diperluas mengadopsi amandemen terhadap konvensi seperti SOLAS dan mencakup semua Negara Anggota serta negara-negara yang menjadi Pihak pada konvensi seperti SOLAS bahkan jika mereka bukan Negara Anggota IMO.

Komite Perlindungan Lingkungan Laut (MEPC) : MEPC, yang terdiri dari semua Negara Anggota, diberdayakan untuk mempertimbangkan masalah apa pun dalam lingkup

Organisasi terkait dengan pencegahan dan pengendalian polusi dari kapal. Khususnya berkaitan dengan adopsi dan amandemen konvensi dan peraturan lainnya serta langkah-langkah untuk memastikan penegakannya. MEPC pertama kali didirikan sebagai anak perusahaan dari Majelis dan diangkat ke status konstitusional penuh pada tahun 1985.

Sub-Komite : MSC dan MEPC dibantu dalam pekerjaan mereka oleh sejumlah sub-komite yang juga terbuka untuk semua Negara Anggota: Sub-Komite Elemen Manusia, Pelatihan dan Penjagaan (HTW), Sub-Komite Implementasi Instrumen IMO (III), Sub-Komite Navigasi, Komunikasi dan Pencarian dan Penyelamatan (NCSR), Sub-komite tentang Pencegahan dan Respons Polusi (PPR), Sub-komite Desain dan Konstruksi Kapal (SDC), Sub-Komite Sistem dan Peralatan Kapal (SSE) dan Sub-komite untuk Pengangkutan Barang dan Kontainer (CCC).

Komite Hukum : Komite Hukum diberdayakan untuk menangani masalah hukum apa pun dalam lingkup Organisasi. Komite terdiri dari semua Negara Anggota IMO. Didirikan pada tahun 1967 sebagai badan tambahan untuk menangani pertanyaan hukum yang muncul setelah bencana Torrey Canyon. Komite Hukum juga diberdayakan untuk melakukan tugas apa pun dalam ruang lingkupnya yang dapat ditugaskan oleh atau di bawah instrumen internasional lainnya dan diterima oleh Organisasi.

Komite Kerjasama Teknis : Komite Kerjasama Teknis diharuskan untuk mempertimbangkan segala hal dalam lingkup Organisasi terkait dengan implementasi proyek kerjasama teknis dimana Organisasi bertindak sebagai agen pelaksana atau bekerja sama dan hal-hal lain yang berkaitan dengan kegiatan Organisasi dalam kerja sama teknis bidang. Komite Kerjasama Teknis terdiri dari semua Negara Anggota IMO, didirikan pada tahun 1969 sebagai anak perusahaan dari Dewan, dan dilembagakan dengan cara amandemen Konvensi IMO yang mulai berlaku pada tahun 1984.

Komite Fasilitasi : Komite Fasilitasi dibentuk sebagai badan pendukung Dewan pada bulan Mei 1972, dan dilembagakan sepenuhnya pada bulan Desember 2008 sebagai hasil dari amandemen Konvensi IMO. Ini terdiri dari semua Negara Anggota Organisasi dan berurusan dengan pekerjaan IMO dalam menghilangkan formalitas yang tidak perlu dan "pita merah" dalam pelayaran internasional dengan menerapkan semua aspek Konvensi tentang Lalu Lintas Maritim Internasional 1965 dan segala hal dalam lingkup Organisasi terkait dengan fasilitasi lalu lintas maritim internasional. Khususnya dalam beberapa tahun terakhir, pekerjaan Komite, sesuai dengan keinginan Majelis, adalah untuk memastikan bahwa keseimbangan yang tepat tercapai antara keamanan maritim dan fasilitasi perdagangan maritim internasional.

Sekretariat : Sekretariat IMO terdiri dari Sekretaris Jenderal dan sekitar 300 personel internasional yang berbasis di markas besar Organisasi di London. Sekretaris Jenderal Organisasi adalah Tuan Kitack Lim (Republik Korea) yang ditunjuk untuk posisi tersebut mulai 1 Januari 2016, untuk masa jabatan empat tahun pertama, adapun Sekretariat yang menjabat sejak awal berdirinya IMO hingga sekarang ialah : Ove Nielsen (Denmark) 1959-1961 William Graham (Inggris, Akting) 1961-1963 Jean Roullier (Prancis) 1964-1967 Colin Goad (Inggris) 1968-1973 Chandrika Prasad Srivastava (India) 1974-1989 William A. O Neil (Kanada) 1990 -2003 Efthimios E. Mitropoulos (Yunani) 2004-2011, Koji Sekimizu (Jepang) 2012-2015, Kitack Lim (Republik Korea) 2016- Sekarang.

IMO saat ini memiliki 174 Negara Anggota dan tiga Anggota Asosiasi, Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) adapun Negara Anggota IMO diantaranya ialah : Albania 1993 , Algeria 1963, Angola 1977, Zambia 2014 , Zimbabwe 2005, dan Indonesia pada tahun 1961 menjadi anggota resmi dari IMO yang mana melalui ini Indonesia menjadikan IMO sebagai wadah untuk memperoleh Kepentingan Nasional Indonesia itu sendiri. Dan IMO sekarang memiliki lima

koordinator / penasihat regional untuk kegiatan kerja sama teknis, di Pantai Gading, Ghana, Kenya, Filipina dan Trinidad dan Tobago (www.imo.org, 2019).

Adapun mengenai Anggaran 2018-2019, Majelis IMO pada 2017 mengadopsi anggaran berbasis kerja dan program kerja untuk 2018 hingga 2019. Anggaran tersebut mencakup penilaian pada Negara Anggota sebesar 31.864.000 GBP untuk 2018 dan 33.242.000 GBP untuk 2019, Kontribusi untuk anggaran IMO didasarkan pada formula yang berbeda dari yang digunakan di badan-badan PBB lainnya: jumlah yang dibayarkan oleh masing-masing Negara Anggota terutama tergantung pada tonase armada pedagangnya, bahasa resmi IMO adalah bahasa Arab, Cina, Inggris, Prancis, Rusia, dan Spanyol. Bahasa yang digunakan adalah Inggris, Prancis dan Spanyol (www.imo.org, 2019).

C. Indonesia Meratifikasi Konvensi IMO

Sejak Indonesia menjadi Anggota IMO pada tahun 1961, maka Indonesia memiliki kewajiban untuk ikut aktif berpartisipasi dalam setiap agenda rutin yang dilaksanakan IMO seperti melakukan konvensi sidang Assembly dan meratifikasi konvensi menjadi Undang Undang yang disahkan melalui peraturan perundang undangan yang berlaku di Indonesia, adapun Konvensi IMO yang telah diratifikasi Indonesia ada 38 yang sudah menjadi Undang-Undang resmi dan di gunakan dalam Peraturan Nasional ,seperti :

1. Convention on the Establishment of the International MARITIME Consultative Organization 1984 (IMO Convention '48) , Konvensi ini tentang pembentukan Organisasi Internasional yang menangani bidang Maritim, Indonesia Meratifikasi Konvensi ini dan Menjadi Anggota IMO sejak bulan September 1960.
2. International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 (ISOLAS 74), Konvensi ini mengenai peraturan pokok internasional di bidang keselamatan kapal,

- Indonesia Meratifikasi melalui Keputusan Presiden (KEPPRES) No.47/1980 tahun 1980.
3. International and Port Security Code (ISPS Code), Konvensi ini mengenai Amandemen Bab XI-2 dari SOLAS 1974 yaitu Konvensi yang memuat aturan untuk menjaga keamanan maritim dan pelabuhan, Indonesia Meratifikasi melalui Keputusan Menteri (KEPMEN) Perhubungan 33 tahun 2003.
 4. Protocol of 1992 relating to the CLC Convention 69 (CLC Protocol 92), Protokol ini mengatur mengenai penambahan jumlah maksimum ganti rugi akibat pencemaran dari pemilik kapal sebesar +22 juta Dollar, Indonesia Meratifikasi melalui Keputusan Presiden (KEPPRES) No.55 tahun 1999.
 5. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982), Konvensi ini memuat ketentuan mengenai hak dan kewajiban negara terhadap wilayah teritorial nya serta dasar hukum untuk menentukan batas wilayah teritorial, Indonesia Meratifikasi melalui Undang-undang (UU) No.17 tahun 1985 pada 31 Desember 1985.
 6. Convention on Facilitation of International MARITIME Traffic 1965, Konvensi ini memuat tentang Kemudahan Lalulintas Maritim Internasional, Indonesia Meratifikasi melalui Keputusan Presiden (KEPPRES) No.51/2002.

Tentu hal ini menjadi perhatian Indonesia dalam Meratifikasi Konvensi yang di keluarkan oleh IMO yang menjadi peraturan resmi Internasional, akan tetapi tidak semua bagian Konvensi di ratifikasi oleh Indonesia menjadi Undang-undang resmi Nasional , hal ini terbukti bahwa Kepentingan Nasional lah menjadi panduan Indonesia dalam Meratifikasi Konvensi IMO selama Indonesia masih menjadi bagian Anggota IMO, Sehingga melalui ratifikasi Konvensi IMO menjadi undang undang yang sah di dalam Negeri merupakan bukti keseriusan Indonesia menjadi Anggota Dewan IMO dikomisi C , sehingga keberadaan Indonesia di IMO juga agar

bisa memaksimalkan potensi Kemaritiman Nasional menjadi Kepentingan Nasional yang efektif di kancah hubungan Internasional (bakamla.go.id, 2019).

D. Posisi Indonesia Sebagai Anggota Dewan IMO

Posisi Indonesia.Indonesia secara resmi menjadi anggota IMO sejak tanggal 18 Januari 1961. Indonesia pertama kali mencalonkan dan terpilih menjadi anggota Dewan IMO pada tahun 1973 untuk periode keanggotaan 1973-1975. Meskipun Indonesia hampir selalu mampu terpilih menjadi anggota Dewan IMO (tidak terpilih untuk periode 1975-1977 dan 1977-1979), tampaknya pemerintah berupaya cukup serius agar kembali terpilih untuk periode keanggotaan 2018-2019. Upaya tersebut tentu diarahkan untuk memperjuangkan kepentingan nasional Indonesia di forum internasional (Roza, 2017).

Pada Periode 2014-2015 Indonesia terpilih menjadi anggota Dewan Organisasi Maritim International (IMO) kategori C periode 2014-2015. Ini menjadi salah satu keberhasilan yang dicapai dalam mengembangkan jaringan di dunia kelautan global."Total ada sebanyak 21 negara yang mengajukan diri menjadi anggota dewan IMO kategori C. Dari 21 negara tersebut, hanya tersedia 17 kursi di dewan IMO kategori C. Indonesia berhasil menduduki peringkat ke-4," kata Atase Perhubungan RI di London. Indonesia mendapatkan nilai 132. Berada di bawah tiga negara yaitu Singapura di peringkat pertama dengan nilai 143, Turki (136), dan Afrika Selatan (134). Selain Indonesia, ada dua negara lain yang juga menempati urutan ke-4 karena memiliki nilai yang sama yaitu Malta dan Siprus, Kemudian di peringkat ke-5 hingga 17 ditempati oleh Meksiko (131), Chile (129), Filipina (126), Denmark (125), Australia (125), Malaysia (124), Belgia (120), Maroko (119), Thailand (114), Peru (114), Bahamas (112), Liberia (111), Kenya (110) dan Jamaika

(109). Sementara tiga negara yang berada di peringkat 18 sampai dengan 21 yakni Mesir (104), Arab Saudi (100), Kuwait (88) dan Israel (81). Ke tiga negara ini tidak berhasil menjadi anggota dewan IMO untuk kategori C. Keberhasilan ini merupakan yang ke-19 kali sejak Indonesia secara resmi menjadi anggota IMO pada 18 Januari 1961 (m.republika.co.id, 2013).

Pada Periode 2016-2017 Indonesia kembali mencalonkan diri menjadi anggota Dewan (*Council*) Organisasi Maritim Internasional (*International Maritime Organization* – IMO) kategori C periode 2016 – 2017 dalam sidang Majelis (*Assembly*) IMO ke-29 tanggal 23 November – 2 Desember 2015 di Kantor Pusat IMO London Inggris. Untuk bisa kembali menjadi anggota Dewan IMO kategori C yang terdiri atas 20 negara, Indonesia pun melakukan penggalangan dukungan dari Negara Anggota IMO dengan melakukan *Diplomatic Reception* Dari 90 undangan tersebut, sekitar 60 negara telah menyatakan dukungannya kepada Indonesia. Dengan menjadi anggota Dewan IMO kategori C, Indonesia bisa menyuarakan kepentingan pemerintah Indonesia dalam percaturan pelayaran internasional.

Indonesia menjadi anggota IMO sejak tahun 1961. Dengan menjadi anggota Dewan IMO, maka akan memberi manfaat positif bagi Indonesia yaitu makin mendapat pengakuan dunia sebagai negara maritim yang besar, sehingga berdampak pada aspek politik dan citra Indonesia di forum internasional, Pengelompokan anggota berdasarkan kepentingan khusus. Anggota Dewan IMO kategori A terdiri atas 10 negara yang memiliki armada pelayaran yang cukup besar. Kategori B terdiri 10 negara memiliki angkutan atau muatan kapal yang besar dan anggota kategori C terdiri atas 20 negara yang memiliki lautan luas dan letak geografis (dephub.go.id, 2015).

Indonesia akhirnya kembali lolos menjadi anggota dewan International Maritime Organization (IMO) kategori C

2016-2017 melalui pemilihan dalam sidang Assembly ke-29 International Maritime Organization (IMO) di Markas Besar IMO di London. Indonesia menduduki peringkat ke delapan dari 23 negara yang mencalonkan diri, Pada pemilihan kali ini, terdapat 155 jumlah negara pemilih yang terdiri dari 154 suara sah dan 1 suara dinyatakan tidak sah, Sebanyak 23 negara mencalonkan diri untuk memperebutkan 20 kursi keanggotaan dewan IMO kategori C. Adapun dalam pemilihan ini, Singapura menjadi negara yang menduduki peringkat pertama dengan perolehan jumlah suara sebanyak 145 suara. Peringkat Peringkat kedua diraih oleh Turki (137), diikuti oleh Malta (136), Australia (132), Cyprus (132), Peru (131), Mesir (130), Kenya (128), Indonesia (127), Afrika Selatan (127), Maroko (126), Denmark (125), Chile (126), Bahama (124), Belgia (123), Meksiko (122), Malaysia (120), Filipina (115), Liberia (114), Thailand (112). Sementara, tiga negara lainnya yang tidak masuk keanggotaan dewan IMO kategori C, yaitu Jamaika (110), Arab Saudi (99), dan Iran (82).

Anggota dewan IMO kategori C merupakan negara yang mempunyai kepentingan khusus dalam angkutan laut dan mencerminkan pembagian perwakilan yang adil secara geografis. Indonesia sendiri memiliki kepentingan menjadi anggota Dewan IMO karena letak geografisnya yang sangat strategis. Dengan menjadi anggota Dewan IMO, Indonesia bisa memberikan kontribusi bagi terciptanya keselamatan dan keamanan dunia pelayaran internasional (m.bisnis.com, 2015).

Pada periode 2018-2019 Delegasi Indonesia di International Maritime Organization (IMO) assembly ke-30 berhasil menyelesaikan tugasnya. Indonesia berhasil kembali terpilih menjadi anggota dewan IMO kategori C, periode 2018-2019. Indonesia dipastikan menjadi anggota IMO kategori C setelah dilakukan proses voting yang dipimpin langsung oleh Sekjen IMO Kitack Lim di kantor IMO, Albert Embankment, Lambeth, pada tanggal 1 Desember 2017.

Indonesia menjadi Urutan ke delapan kategori C, Indonesia dengan 132, setelah Sekretariat IMO Kitack Lim membacakan bagian hasil voting. Dalam pemilihan ini, terdapat 172 negara pemilih yang memiliki 159 suara sah dan 1 suara dinyatakan tidak sah. Di Kategori C, Singapura menjadi negara yang menduduki peringkat pertama dengan perolehan jumlah suara sebanyak 142 suara. Adapun peringkat kedua diraih oleh Turki (138), diikuti oleh Cyprus (136), Malta (136), Moroko (134), Mesir (133), Meksiko (133), Indonesia (132), Malaysia (131), Peru (129), Belgia (128), Chile (126), Philipina (124), Denmark (123), Afrika Selatan (121), Jamaika (120), Kenya (120), Thailand (120), Liberia (116), Bahama (110). Dan ada empat negara lainnya yang tidak masuk keanggotaan dewan IMO kategori C, yaitu: Arab Saudi (105), Antigua Barbuda (103), Nigeria (98) dan Algeria (94).

Terpilihnya Indonesia sebagai anggota IMO ini merupakan buah dari diplomasi yang dilakukan delegasi ke para negara anggota. Selain itu, Indonesia juga melakukan langkah nyata dengan melakukan ratifikasi aturan maupun protokol yang diterapkan IMO. IMO adalah badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang didirikan pada 1948. Badan ini bertanggung jawab atas isu-isu keselamatan dan keamanan pelayaran serta pencegahan terhadap polusi laut. IMO saat ini beranggotakan 174 negara serta 3 associate members dengan kantor pusat berada di Inggris. Sebagai anggota, Indonesia memiliki posisi tawar yang tinggi dan fungsi penting serta strategis dalam banyak hal di bidang transportasi laut. Bahkan Indonesia ikut menentukan arah dan kebijakan penyusunan aturan maritim internasional yang juga berpengaruh terhadap kebijakan maritim nasional. Di sisi lain, dengan menjadi anggota IMO, Indonesia selalu mengikuti perkembangan bisnis maupun hukum pelayaran di dunia internasional.

Kategori C ini terdiri dari negara-negara yang mempunyai kepentingan khusus dalam angkutan laut dan mencerminkan pembagian perwakilan yang adil secara geografis. Bersama Indonesia yang berada di urutan delapan, ada 19 negara lain yang masuk kategori ini, yakni Singapura, Turki, Cyprus, Malta, Maroko, Mesir, Meksiko, Malaysia, Peru, Belgia, Chili, Filipina, Denmark, Afrika Selatan, Jamaika, Kenya, Thailand, Liberia dan Bahama. Sedangkan dewan IMO Kategori A yang terpilih adalah China, Jepang, Italia, Panama, Yunani, Korea Selatan, Rusia, Inggris, Norwegia dan Amerika Serikat. Negara Kategori A ini merupakan negara yang mewakili armada pelayaran niaga internasional terbesar dan sebagai penyedia angkutan laut internasional terbesar. Untuk Dewan IMO Kategori B terdiri dari 10 negara yang mewakili kepentingan terbesar dalam penyelenggara jasa perdagangan lewat laut atau International Seaborne Trade. Negara-negara kategori B yang terpilih adalah Jerman, India, Australia, Prancis, Kanada, Spanyol, Brazil, Swedia, Belanda dan UAE (m.detik.com, 2017).

Adapun untuk Periode 2019-2021 Indonesia menggalang dukungan negara anggota International Maritime Organization (IMO) dalam rangka pencalonan Indonesia sebagai anggota Dewan IMO Kategori C periode 2019-2021, Indonesia pada sidang IMO MSC ke 101 kembali mencalonkan diri sebagai anggota Dewan IMO Kategori C periode 2019 - 2021 yang pemilihannya akan dilaksanakan pada sidang IMO Assembly November 2019 mendatang di London Inggris.

Sebagai anggota Dewan IMO, Indonesia memiliki posisi tawar yang tinggi dan fungsi penting serta strategis dalam banyak hal di bidang transportasi laut. Bahkan Indonesia ikut menentukan arah dan kebijakan penyusunan aturan maritim internasional yang juga berpengaruh terhadap kebijakan maritim nasional. Di sisi lain, dengan menjadi anggota Dewan IMO, Indonesia dapat terlibat dalam

perkembangan bisnis maupun hukum pelayaran di dunia internasional.

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia telah banyak berperan dalam hal keselamatan, keamanan dan perlindungan maritim dunia, salah satunya adalah ditetapkan dan diadopsinya Bagan Pemisahan Alur Laut atau Traffic Separation Scheme (TSS) di Selat Sunda dan Selat Lombok oleh IMO. Hal tersebut menunjukkan eksistensi Indonesia dalam kancah maritim internasional yang diperhitungkan oleh negara-negara maritim di dunia. Selain itu, Indonesia juga melakukan langkah nyata dengan melakukan ratifikasi aturan maupun protokol yang diterapkan IMO.

Dewan IMO sendiri adalah badan pelaksana di bawah Majelis, yang bertugas mengelola kegiatan Organisasi di antara Sidang Majelis. Dewan adalah juga pengambil kebijakan dalam berbagai bidang tugas IMO yang membahas laporan dari seluruh Komite IMO dan kemudian membuat keputusan-keputusan yang akan ditetapkan dalam Sidang Majelis IMO. Indonesia sendiri telah menjadi Anggota Dewan IMO sejak tahun 1973. Kedudukan Indonesia sebagai anggota dewan IMO memiliki fungsi penting dan strategis untuk menunjukkan peran Indonesia dalam menentukan arah dan kebijakan IMO.

Sehingga dukungan yang diberikan oleh para negara anggota IMO kepada Indonesia diharapkan dapat mempererat hubungan kerja sama untuk semakin memberikan kontribusi yang positif bagi pengembangan masa depan IMO. Dan juga bagi pengembangan transportasi laut dunia, khususnya di bidang keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim. Dengan demikian, menjadi anggota Dewan IMO merupakan pengakuan dunia terhadap eksistensi Indonesia yang turut menentukan kebijakan sektor transportasi laut dunia khususnya di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim (m.republika.co.id, 2019).