

BAB IV

KEPENTINGAN INDONESIA MENJADI ANGGOTA DEWAN INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)

Pada bab ini akan membahas mengenai pembuktian Hipotesa di awal pembahasan skripsi di Bab I yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan mengenai Kepentingan apa yang hendak di capai Indonesia sebagai Agenda Nasional melalui analisi dari Teori Kepentingan Nasional, yang mana hal ini akan mengedepankan Analisa berdasarkan pada pembuktian melalui berbagai sumber, pada bab ini akan di bagi menjadi beberapa hal yang menjadi rujukan pembahasan yaitu : Kepentingan Kedaulatan Indonesia berbasis Kemaritiman, Kepentingan Keamanan Indonesia berbasis Kemaritiman, dan Kepentingan Ekonomi Indonesia berbasis Kemaritiman.

A. Kepentingan Kedaulatan Kemaritiman Indonesia

Delegasi Indonesia berjuang mempertahankan status anggota International Maritime Organization (IMO) kategori C. Status ini begitu penting untuk dipertahankan. IMO menjadi kiblat dunia pelayaran internasional. Setiap pembaruan, baik itu peraturan mengenai keselamatan maupun model bisnis terbaru yang lebih efisien, ada di IMO. Bisnis yang terjadi di Indonesia itu tidak mengikuti pola bisnis yang terakhir. Indonesia bisa melakukan itu (mengikuti pola bisnis terbaru) kalau keikutsertaan kita (di IMO) makin aktif.

Selain berjuang untuk tetap menjadi anggota, Indonesia perlu menempatkan orang yang bekerja di IMO. Dengan begitu, Indonesia bisa memonitor penuh perkembangan terbaru di dunia pelayaran internasional. Sisi lain keuntungan menjadi anggota IMO memudahkan pemerintah Indonesia mengaplikasikan arahan Presiden Jokowi mengenai pemberian kemudahan bagi pelaku usaha. Jokowi mengatakan pemotongan regulasi bisa dilakukan apabila itu memang diperlukan. Di sisi lain, IMO memberikan

peta kondisi terbaru mengenai model bisnis yang lebih efisien untuk diterapkan di dunia pelayaran. Indonesia memiliki peraturan menteri, tapi itu bukan kitab suci. Peraturan menteri itu bisa diubah, apalagi Presiden meminta Peraturan Menteri itu diubah kalau memang terbukti menghalang-halangi dan membuat tidak efisien. Itu yang menjadi roh ke bisnis. Contohnya soal tarif dan birokrasi. Pasti kalau kita memahami cara-cara modern, hal itu akan membuat efisiensi. IMO juga menjadi ajang pertunjukan bagi anggotanya untuk memaparkan keberhasilan dan inovasi mereka di bidang pelayaran. kondisi ini malah membantu Indonesia untuk semakin maju. Sehingga hal ini bisa menjadi pembelajaran bagi Indonesia untuk meniru hal baik dari Negara lain (m.detik.com, 2017).

Indonesia juga selalu berperan aktif di United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC). Pada akhir tahun 2016, Indonesia juga telah mengikatkan diri menjadi anggota Paris Agreement dengan diundangkannya Undang-Undang nomor 16 tahun 2016 tentang Pengesahan Paris Agreement to the United Nations Framework Convention on Climate Change. Contohnya yaitu : kebijakan Pemerintah Indonesia adalah beroperasinya Terminal Teluk Lamong, yang telah menerapkan teknologi ramah lingkungan, daur ulang bahan, dan sistem manajemen limbah yang sadar lingkungan.

Adapun terkait isu Konvensi Manajemen Air Ballas, sebagai negara anggota Ballast Water Management Convention, Indonesia secara terus menerus telah mengembangkan pengaturan air ballas kapal, yang bisa memindahkan organisme air yang invasif dan berbahaya ke wilayah perairan yang rentan, yang ekonomis, efektif dan dapat diimplementasikan secara praktis di lapangan (www.beritasatu.com, 2019).

Indonesia berkomitmen untuk berkontribusi di setiap sidang IMO, baik di tingkat *committee* maupun *subcommittee*. Komitmen ini adalah dasar dari keseriusan Indonesia mewujudkan visi poros maritim pemerintah sebagaimana pidato yang disampaikan Presiden Joko Widodo di IMO, yang menekankan pentingnya peranan Indonesia dalam lingkup internasional terkait dengan keselamatan dan keamanan pelayaran, pencegahan polusi laut serta memastikan bahwa pelayaran internasional sebagai unsur penting bagi pertumbuhan ekonomi dunia yang berkelanjutan, dapat berjalan dengan baik atas dasar kerangka pengaturan yang disepakati bersama.

Selanjutnya Indonesia pada sidang IMO ke 122, menyarankan perlunya kriteria-kriteria dalam anggota Dewan saat ini (A,B,C) dijabarkan dengan definisi yang jelas guna menentukan negara-negara yang memiliki kepentingan terbesar terhadap perkembangan maritim dunia misalnya kriteria "negara maritim", serta kriteria kondisi geografis khusus seperti "pulau dan negara kepulauan". Dalam hal masa jabatan Dewan, Indonesia mengusulkan untuk memperpanjang masa jabatan Dewan dari 2 (dua) menjadi 4 (empat) tahun, dengan pelaksanaan sidang Majelis IMO setiap 2 (dua) tahun sekali dalam membuat keputusan terkait budget, administrasi dan SDM.

Indonesia menyambut baik proposal untuk mengembangkan pedoman dan kategori dalam kriteria pemilihan. Namun, kriteria tersebut seharusnya tidak hanya dikembangkan terkait dengan perdagangan dan jasa maritim, tetapi juga dengan parameter penting lainnya seperti lingkungan. Dalam hal peran dan fungsi Dewan, Indonesia berpandangan bahwa peran Dewan sangat penting dalam menjaga Organisasi sejalan dengan Rencana Strategisnya. Pada kesempatan ini, Indonesia juga mengusulkan agar Sekretariat IMO dapat memproduksi summary reports dan records of decision pada setiap pertemuan Dewan dan Majelis IMO, namun tidak melihat perlunya perubahan pada Rules of Procedure (RoP). Yang mana terdapat 21 agenda yang akan

dibahas pada Sidang tersebut dengan 48 dokumen pendukung. Adapun agenda yang menjadi perhatian Pemerintah Indonesia yaitu terkait agenda 11 mengenai Consideration of the reports of the Maritime Safety Committee yang intinya membahas hasil Sidang MSC 100 yang di antaranya menyetujui penyelenggaraan intersessional meeting of the Working Group on MASS, 2 s.d. 6 September 2019. Selanjutnya agenda 13 tentang Technical Cooperation Fund dimana Pemerintah Indonesia memberikan apresiasi kepada IMO atas dukungan bagi mahasiswa-mahasiswa Indonesia yang mendapat kesempatan belajar di training institutes asuhan IMO yaitu WMU, IMLI dan DMU. Dan tak kalah pentingnya adalah agenda 14 mengenai Protection of vital shipping lanes yang merupakan laporan dari pertemuan Aids to Navigation Fund (ANF) Committee ke-22, pada tanggal 25 s.d. 26 April 2019 di Kuala Lumpur serta rencana penyelenggaraan Cooperation Forum 12, Project Coordination Committee 12 dan Tripartite Technical Expert Group 44 di Semarang, Indonesia, tanggal 30 Sep s.d. 4 Okt 2019 (www.cakrawalanews.co.id, 2019).

Demi menjaga kepentingan Indonesia di bidang kemaritiman, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman (Kemenko Kemaritiman) mengirim delegasinya untuk mengikuti Sidang International Maritime Organization (IMO) – Marine Environmental Protection Committee (MEPC) ke-74 di Kantor Pusat IMO di London, Inggris. Sidang kali ini dipimpin langsung oleh Chair of Marine Environment Protection Committee (MEPC) Mr. Hideaki Saito dari Jepang. Adapun agenda sidang kali ini membahas beberapa isu-isu penting di antaranya pengurangan emisi gas rumah kaca dari kapal, implementasi batas kandungan sulfur pada tahun 2020, penanggulangan sampah plastik dari kapal di laut, serta implementasi Konvensi Manajemen Air Ballast (BWM Convention).

isu-isu yang dibahas dalam sidang IMO , sebenarnya sudah dikoordinasikan Kemenko Bidang Kemaritiman untuk

implementasinya di Indonesia. Beberapa hal yang selama ini telah dikoordinasikan antar kementerian/ lembaga, misalnya terkait gas rumah kaca dan pengaturan bahan bakar sulfur 0,5%. Indonesia sebenarnya sudah siap dan ini akan diberlakukan mulai 1 Januari 2020. Pertamina sudah siap untuk menyiapkan bahan bakar kandungan sulfur 0.5% tersebut di Pelabuhan Tanjung Priok dan Balikpapan.

Selain soal gas rumah kaca, dalam sidang tersebut, juga membahas mengenai tindak lanjut yang harus dilakukan oleh Pemerintah Indonesia untuk mempersiapkan pengelolaan sampah plastik dari kegiatan perkapalan dengan melaksanakan ketentuan MARPOL 73/78 mengenai Garbage Book of Record, pengumpulan sampah di kapal, reception facility di pelabuhan, pemilahan antara sampah plastik dengan sampah lainnya), dan Indonesia sedang mengembangkan Port Waste Management System yang terintegrasi dengan Inaportnet untuk memastikan kapal-kapal yang singgah di pelabuhan di Indonesia melakukan pengelolaan atas limbahnya.

Maka melalui beberapa hal yang di atas yang menjadi kepentingan Kedaulatan Indonesia di IMO terbukti dengan jelas bahwa dengan aktif dan terlibat di Forum MEPC dan komitmen untuk terlibat dengan menempatkan perwakilan sebagai pihak yang memonitor kebijakan di IMO adalah bukti Kedaulatan Indonesia menjadi hal penting dalam keterlibatan Indonesia di IMO, karna dengan hal ini tentu secara langsung mempresentasikan keberadaan Indonesia di IMO melalui perwakilan yang mengedepankan Kepentingan Nasional Indonesia.

B. Kepentingan Keamanan Kemaritiman Indonesia

Menurut Dr.Makmur Keliat Keamanan maritim telah dipandang sebagai salah satu elemen penting dalam gagasan ASEAN Security Community. Dalam kerangka itu pula dapat dimengerti jika kemudian organisasi regional ini menciptakan

mekanisme ASEAN Maritime Forum. Namun, seperti halnya dokumen ICP PBB, tidak terdapat definisi tentang apa yang dimaksud dengan keamanan maritim. Hanya disebutkan bahwa Forum Maritim Asean dirancang sebagai forum untuk membahas langkah untuk memberikan respons terhadap ancaman keamanan maritim. Ancaman keamanan maritim yang disebut itu adalah (1) pembajakan, (2) perampokan bersenjata, (3) lingkungan kelautan, (4) penangkapan ikan yang ilegal, (5) penyeludupan barang, manusia, senjata dan drug trafficking.

Indonesia memiliki peran yang sangat besar dengan menyediakan 3 (tiga) alur laut kepulauan dan memelihara seluruh alat bantu navigasi agar dapat berfungsi dengan baik, serta menjaga keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan maritim di seluruh wilayah Indonesia, ALKI 1 terbentang dari Samudera Hindia, lewat Selat Sunda, hingga ke Laut Natuna. ALKI 2 terbentang dari Samudera Hindia, Selat Lombok, Selat Makassar, Hingga Samudera Pasifik, dan yang terakhir ALKI 3 yang terbentang dari Laut Timor, hingga Samudera Pasifik. Ke ga ALKI ini berperan sebagai jalur utama perdagangan di Asia Tenggara dan bahkan dunia yang bertanggung jawab terhadap hampir setengah dari total perdagangan barang dan cadangan minyak dunia (Keliat, 2009)

Melalui Peraturan Presiden Nomor 132 Tahun 2015 Indonesia telah meratifikasi konvensi internasional untuk pengendalian dan manajemen air ballas serta sedimen kapal (*ballast water management*/BWM). Indonesia mempunyai kepentingan untuk menerapkan ketentuan konvensi tersebut secara penuh. Hal ini terkait dengan perannya sebagai bagian dari masyarakat maritim dunia dan anggota IMO yang terlibat aktif dalam perlindungan lingkungan maritim.

Delegasi Republik Indonesia (Delri) menghadiri Sidang Dewan International Maritime Organization (IMO) ke-122, yang berlangsung tanggal 15 s.d. 19 Juli 2019 di Markas Besar IMO London, Inggris. Salah satu agenda dalam Sidang

Dewan IMO ke-122 yang menjadi pembahasan utama adalah agenda mengenai reformasi Dewan IMO, Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia berperan aktif menyampaikan sejumlah aspek terkait upaya reformasi Dewan IMO. Selaku anggota Dewan IMO, Indonesia turut berkontribusi menentukan arah kebijakan dan reformasi organisasi tersebut, yang tentunya sejalan dengan kepentingan Indonesia secara keseluruhan dan sebagai negara maritim besar dunia.

pada Sidang Council 121 yang lalu, Pemerintah Indonesia menyampaikan submisi terkait Reformasi Dewan IMO (Council Reform) dalam dokumen C121/3(b)/14 yang menjelaskan tentang aspek-aspek tertentu dari proposal reformasi Dewan dan mendorong Dewan untuk membentuk open ended working group serta menyoroti tentang peran Dewan dalam pembuatan kebijakan, kebutuhan akan pendanaan alternatif, kategori keanggotaan Dewan serta definisi kategori yang ada dengan memperhatikan kondisi geografis khusus seperti "pulau dan negara kepulauan" serta transparansi. Adapun di Sidang Council 122 ini, Indonesia kembali mendorong Dewan IMO untuk membahas secara komprehensif mengenai agenda reformasi anggota Dewan IMO mengenai peran penting Dewan dalam pembuatan keputusan (policy making) dimana Indonesia mengusulkan agar Dewan IMO memiliki mandat untuk melakukan monitoring dan evaluasi terhadap kinerja seluruh cakupan kerja IMO, tidak hanya mengenai keselamatan maritim, dan efisiensi pelayaran tetapi juga perlindungan lingkungan hidup maritim.

Lebih lanjut, mengenai ketersediaan negara-negara Reception Facilities (RF) untuk sampah di pelabuhan yang cukup memadai, mulai mengidentifikasi sampah jaring ikan yang dibuang atau hilang di laut dan untuk yang terakhir ini perlu koordinasi antar Kementerian dan Lembaga terutama dengan Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Terkait tindak lanjutnya, Indonesia sebenarnya sudah selangkah lebih maju dan dalam proses melaksanakan tindak lanjut yang disarankan dalam sidang IMO tersebut. Terkait dengan isu perubahan gas rumah kaca misalnya, Indonesia punya program Green Port. Ini diharapkan agar pelabuhan-pelabuhan itu bisa lebih ramah lingkungan dengan melakukan penghematan penggunaan bahan bakar melalui efisiensi energi dan teknologi ramah lingkungan.

Selain itu, Pemerintah Indonesia juga telah meluncurkan program port waste management system yang akan menyasar pelabuhan-pelabuhan di seluruh Indonesia sehingga kapal-kapal tidak lagi membuang limbah (termasuk sampah) ke laut, sekarang ini Indonesia berupaya mencegah supaya limbah itu jangan lagi masuk ke laut dari aktivitas Green Port di pelabuhan atau kapal ini. Gerakan Green Port ini juga telah mendapat dukungan dari pihak pengelola kapal yang ada di Indonesia, yakni Indonesia National Shipowners' Association (INSA). Mereka kata Sahat, siap membantu program ini dan mengikuti semua keputusan yang diputuskan dalam Sidang IMO tersebut, Jadi pemilik-pemilik kapal sudah merata dalam penyebaran hasil sidang IMO sehingga apapun yang diputuskan di sini sudah masuk informasinya ke pemilik-pemilik kapal yang ada di dunia ini, termasuk juga yang ada di Indonesia.

Terkait isu polusi udara, Sahat menjelaskan, ada dua senyawa yang menjadi perhatian saat ini, yaitu Nitrogen Dioxide (NO_x) dan Sulfur Dioxide (SO_x). Dengan melaksanakan Program Green Port, misalnya, aktivitas di pelabuhan ketika kapal merapat tidak perlu lagi menghidupkan mesinnya, karena menggunakan short connection atau sumber listrik dari pelabuhan (maritim.go.id, 2019).

Keamanan maritim menjadi persoalan penting bagi negara-negara yang banyak melakukan aktivitasnya di laut, utamanya aktivitas perekonomian. Bagi negara-negara yang mempunyai lautan, keamanan maritim bukan lagi hanya

sebatas isu-isu nasional, tapi telah menjalar hingga ke internasional. Sejalan dengan banyaknya kegiatan perekonomian di laut maka sejalan juga dengan maraknya kejahatan di laut. International Maritime bureau (IMB) melaporkan bahwa pada tahun 2015 telah terjadi 246 laporan perampokan dan pembajakan kapal di wilayah laut seluruh dunia, dan Indonesia menduduki peringkat teratas dengan 108 laporan. Hal ini membuat wilayah Indonesia menjadi kawasan paling rawan akan ancaman kejahatan laut.

Kejahatan maritim merupakan sebuah ancaman yang sering terjadi di wilayah laut Indonesia dan mengganggu jalur transportasi laut baik dalam hal perdagangan, pelayaran maupun kegiatan eksploitasi sumber daya laut seperti penangkapan ikan. Ancaman ini meliputi pembajakan, perampokan, terorisme laut, penyelundupan barang-barang, perdagangan manusia, penangkapan ikan secara illegal, dan kecelakaan di laut. Misalnya kasus illegal fishing yang sering dilakukan oleh negara asing di wilayah laut Indonesia yang menyebabkan kerugian negara sekitar 101 triliun setiap tahunnya (kkp.go.id). Kasus Illegal fishing yang terjadi di laut Indonesia didominasi oleh kapal-kapal penangkapan ikan asing yang berasal dari negara-negara di Asia Tenggara. Kemudian penyelundupan barang-barang illegal, berdasarkan data yang dilansir dari situs resmi Badan Keamanan Laut (Bakamla), pada bulan Januari sampai September 2016 telah terjadi 169 kasus penyelundupan di laut Indonesia. Penyelundupan tersebut meliputi manusia, kayu, BBM, narkoba, miras, hewan, dan barang. (ruangrakyat.com, 2017). Hingga akhir 2018, KKP telah menggelamkan 463 kapal yang melakukan *illegal fishing*. Dari 463 kapal tersebut, umumnya adalah kapal-kapal asing.

selama tahun 2018, KKP berhasil mengamankan 106 kapal yang melakukan penangkapan ikan secara ilegal. Rinciannya, 41 kapal perikanan asing (KIA) dan 65 kapal perikanan Indonesia (KII). Penangkapan dilaksanakan oleh 34 kapal pengawas perikanan yang dimiliki KKP saat sekarang.

Khusus untuk KIA yang ditangkap, 29 di antaranya adalah kapal berbendera vietnam, kemudian 7 kapal berbendera Malaysia dan kapal berbendera Filipina ada 5 unit. Operasi pengawasan *illegal fishing* ini diintegrasikan dengan operasi udara serta informasi masyarakat dari SMS Gateway.

Sehingga melalui beberapa kebijakan yang di lakukan oleh Indonesia melalui 3 ALKI dan aktif terlibat untuk meratifikasi Konvensi Air Ballast Water pada tahun 2015 dan ikut terlibat dalam melakukan kebijakan Greenport merupakan bukti bahwa sektor Keamanan Indonesia menjadi Kepentingan yang perlu di jadikan prioritas dalam keterlibatan di IMO karna dengan mempertimbangkan hal tersebut, maka Keamanan kawasan Kemaritiman Indonesia bisa di jaga dengan baik.

C. Kepentingan Ekonomi Kemaritiman Indonesia

Secara geografis, Indonesia memiliki peluang yang sangat besar dalam dunia kemari man, Indonesia secara geografis memiliki posisi sebagai penghubung Samudra Pasifik dan Samudra Hindia melalui ga Alur Laut kepulauan Indonesia (ALKI), yang diatur secara spesifik dalam UU No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan Hak lintas alur laut Kepulauan melalui ALKI yang telah ditetapkan.

Menurut United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Indonesia berada di peringkat ke-8 dari total 80 negara berkembang dengan kapasitas bongkar muat 11.900.763 ton kontainer di tahun 2014, dengan sumbangsih 200 triliun rupiah per tahun bagi PDB Indonesia, Indonesia memiliki peluang untuk diarahkan menjadi negara yang berperan sebagai persinggahan perdagangan pelayaran global. Potensi tersebut pada akhirnya direspon oleh presiden Jokowi yang menggemparkan dunia domestik maupun internasional dengan digungkannya Indonesia sebagai Poros

Maritim Dunia selain Cina yang telah terlebih dahulu mengumumkan konsep One Belt One Road nya, dimana Indonesia merupakan salah satu mitra strategis didalam rencana pembentukannya (Masdiana, 2017).

Dengan adanya regulasi mengenai pengaturan wilayah melaut, peralatan yang digunakan serta adanya operasi *illegal fishing*, kini hasil tangkapan ikan laut di seluruh wilayah di Indonesia mengalami peningkatan signifikan. pada 2018 jumlah produksi perikanan tangkap dari 8 TPI yang ada di Cilacap mencapai 12 ribu ton dengan total transaksi sekitar Rp90 miliar. Transaksi hingga Rp90 miliar di tahun 2018 merupakan rekor baru. Setiap tahunnya, nilai transaksi mengalami lonjakan. Misalnya, tahun 2017 tercatat sekitar Rp72 miliar dan tahun 2016 lalu hanya mencapai Rp54 miliar, setiap tahunnya mengalami peningkatan cukup signifikan (mongabay.co.id, 2019).

Setiap tahun, Indonesia menanggung kerugian karena aktivitas pencurian ikan (IUUF) sebesar USD20 miliar. Kerugian itu sangat mempengaruhi kehidupan masyarakat pesisir yang sangat bergantung kepada sumber daya ekosistem laut, Aktivitas IUUF yang tidak bisa dihentikan, mengancam hilangnya ekosistem pesisir dan laut, termasuk hutan bakau, rumput laut, dan terumbu karang. Ketiganya masuk kelompok ekosistem laut besar Indonesia (ISLME), Kerusakan ISLME yang terletak di perairan Indonesia timur akan mengancam sumber daya perikanan nasional, yang di dalamnya ada aktivitas penangkapan ikan lintas negara. Ekosistem pesisir dan laut adalah habitat yang penting bagi keanekaragaman hayati dan produktivitas perikanan, Untuk menjaganya, Indonesia bersama FAO meningkatkan pengelolaan ISLME pada WPP-RI 712, 713, 714, dan 573, dengan melibatkan 7 Pemprov yaitu Banten, Jabar, Jateng, Jatim, NTB, NTT dan dan Kalimantan Timur.

Masyarakat pesisir di Indonesia sebagian besar masih sangat bergantung pada sumber daya alam di laut yang menghasilkan beragam produk kelautan dan perikanan. Terbukti dari banyaknya profesi yang mengandalkan sumber daya laut sebagai objek utama untuk mendapatkan penghasilan. Kondisi itu, terjadi hampir di semua provinsi diseluruh Indonesia. Aksi yang dilakukan secara ilegal, tidak dilaporkan, dan tidak diatur (illegal, unreported, unregulated fisheries/IUUF) itu, membuat Indonesia harus menelan kerugian setiap tahunnya hingga mencapai USD20 miliar.

Demi menjaga keberlangsungan ekosistem di pesisir dan laut, Indonesia menerima pinangan Lembaga Pangan Dunia PBB (FAO) untuk melakukan peningkatan pengelolaan ekosistem laut besar Indonesia (ISLME) yang ada pada Wilayah Pengelolaan Perikanan Republik Indonesia (WPP-RI) 712, 713, 714, dan 573. Kegiatan tersebut melibatkan 7 pemerintah provinsi yaitu Banten, Jabar, Jateng, Jatim, NTB, NTT dan dan Kalimantan Timur.

Ekosistem laut besar didefinisikan sebagai daerah pesisir yang memiliki produktivitas lebih tinggi dibandingkan dengan laut terbuka. Di dunia, secara keseluruhan saat ini terdapat 66 ekosistem laut besar. Khusus di Indonesia, ekosistem laut besar menjadi yang terbesar di dunia karena di dalamnya ada 500 spesies terumbu karang, 2.500 spesies ikan laut, 47 spesies tanaman bakau, dan 13 spesies tanaman lamun.

ISLME memiliki nilai penting di antaranya penyumbang 1 persen dari produksi global perikanan, Saat ini, ada lima area prioritas ekosistem laut besar Indonesia yang dilibatkan dalam program pengelolaan bersama FAO, yaitu pantai utara Jawa, Kaltim, FloresTimur, Lombok, dan daerah perbatasan Batugede-Atapupu. Pengelolaan kelima ISLME tersebut, menjadi bagian dari proyek regional yang melibatkan Timor Leste.

Pengelolaan tersebut meliputi 213 juta hektar perairan teritorial yang termasuk dalam ekosistem laut besar di Indonesia. Saat ini, sekitar 185 juta orang yang tinggal di daerah itu sangat bergantung pada industri pesisir dan kelautan termasuk perikanan, akuakultur, produksi minyak dan gas, transportasi, dan pariwisata. Wilayah ekosistem laut besar Indonesia menghadapi berbagai ancaman. Pengelolaan di lima ISLME itu diharapkan berdampak positif pada pengelolaan sumber daya ikan, khususnya pemulihan habitat, stok ikan perairan pesisir dan laut. Dimana Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia sangat bergantung pada industri pesisir dan kelautan yang menyumbang 25% produk domestik bruto (PDB) Negara dan menyerap lebih dari 15 persen tenaga kerja (mongabay.co.id, 2019).

Indonesia menghadiri Sidang International Maritime Organization (IMO) - Marine Environmental Protection Committee (MEPC) ke-74 yang dihelat di Kantor Pusat IMO di London, Inggris. Dalam agenda Sidang yang diketuai oleh Mr. Hideaki Saito dari Jepang ini, terdapat beberapa isu yang menjadi highlight pembahasan, antara lain tentang pengurangan emisi gas rumah kaca dari kapal, implementasi batas kandungan sulfur pada tahun 2020, penanggulangan sampah plastik di laut, serta implementasi Konvensi Manajemen Air Ballast (BWM Convention).

Adapun di bidang lingkungan, Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo telah menetapkan untuk mengurangi sampah plastik di laut dari tahun 2017 hingga tahun 2025 sebesar 70%. Komitmen ini disampaikan langsung oleh beliau dalam beberapa kali di forum Internasional seperti Konferensi Tingkat Tinggi G20 2017 dan Our Ocean Conference ke-5 2018 di Bali.

Pada Sidang MEPC ke-74 ini, Delegasi Indonesia menegaskan komitmen Pemerintah Indonesia dalam pengurangan sampah plastik di laut, antara lain dengan

menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 83 Tahun 2018 tentang Penanganan Sampah Laut, yang menegaskan rencana aksi Indonesia untuk mengurangi sampah plastik di laut, dengan menekan hasil sampah padat hingga 30% dan pengurangan sampah plastik di laut sebanyak 70% pada tahun 2025.

Delegasi Indonesia juga menyampaikan dukungannya terhadap Action Plan IMO to Address Marine Plastic Litter from Ships (Resolution MEPC.310(73)) yang disahkan pada sidang MEPC 73 pada 2018. Pengesahan tersebut salah satunya juga berkat peran aktif Pemerintah Indonesia, di mana pada Sidang tersebut kita mengajukan 2 (dua) dokumen usulan yang memperkaya Action Plan IMO dimaksud. partisipasi Indonesia di Working Group untuk menyusun spesifik TOR dan studi marine plastic juga timeline yang telah disusun di MEPC 74 ini dan sebagai bentuk tindak lanjut, Indonesia akan ikut serta di correspondence group untuk marine plastic.

Sedangkan terkait dengan isu implementasi pembatasan kandungan sulfur hingga 0,5% pada tahun 2020, bahwa Delegasi Indonesia telah menyampaikan kesiapan Indonesia untuk menyediakan bahan bakar kapal dengan kadar sulfur 0,5% di 2 (dua) Pelabuhan Utama di Indonesia. peran Indonesia dalam pengurangan gas rumah kaca tercermin melalui banyaknya kebijakan Indonesia dalam hal perlindungan lingkungan. Indonesia aktif mendukung langkah IMO dalam pembentukan Kajian ke-4 pengurangan emisi gas rumah kaca dari kapal, yang telah dibahas sejak MEPC ke-72 tahun 2017.

Selain itu, Indonesia juga sedang memperjuangkan Badan Klasifikasi Indonesia yang merupakan Badan Usaha Milik Negara Indonesia sebagai anggota *International Association of Classification Society* (IACS), sebuah badan internasional yang memiliki

otoritas mengeluarkan klasifikasi perkapalan berstandar Internasional.

Indonesia sebagai negara maritim memiliki potensi besar dibidang perkapalan, sudah saatnya Biro Kualifikasi Indonesia dapat diakui secara Internasional sehingga devisa negara tidak mengalir ke negara lain (maritimnews.com, 2016). Sementara itu, terkait penanganan marine litter (sampah laut), Pemerintah Indonesia juga telah menerbitkan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 83 Tahun 2018 tentang Penanganan Sampah Laut. Tentunya hal ini sebagai bentuk keseriusan pemerintah dalam penanganan sampah di laut.

Sehingga melalui deretan kebijakan yang berbasis perekonomian kemaritiman dalam hal ini tentu Indonesia sudah merugi miliaran Dollar hanya karna satu faktor yaitu : ketidakmampuan untuk menyelesaikan kasus Illegal Fishing . hal ini merupakan bukti melalui salah satu data yang di publikasi oleh UNCTAD , bahwa potensi ekonomi kemaritiman indoneaia bisa di maksimalkan melalui ikut terlibat dalam IMO yang mengeluarkan Konvensi yang mendukung untuk menguatkan kepentingan Indonesia yang mana bisa di maksimalkan melalui meratifikasi Konvensi IMO salah satu nya ialah mengenai MEPC 72 pada tahun 2017.