



ANALISIS INSPEKSI PORT STATE CONTROL INDONESIA BERDASARKAN TOKYO MOU

Oleh

**I Komang Hedi Pramana Adiputra¹, Danuja Wijayanto², Putu Gede Pasek Suparta
Mahendra³, Deni Firmansyah⁴**

*Politeknik Pelayaran Sorong¹, Institut Teknologi Sepuluh Nopember², Politeknik Pelayaran Sorong³,
Politeknik Pelayaran Sorong⁴*

ABSTRAK

Indonesia memiliki volume perdagangan yang tinggi, sehingga banyak kapal asing yang memasuki perairannya. Pelabuhan ini memiliki Port State Control (PSC) untuk memastikan kapal-kapal mengikuti peraturan keselamatan internasional. Tugas utama PSC adalah memastikan bahwa kapal-kapal yang memasuki pelabuhan mengikuti peraturan bendera. Tugas PSC sulit karena terbatasnya jumlah sumber daya manusia yang memenuhi syarat, banyaknya kapal yang masuk ke pelabuhan, dan terbatasnya waktu inspeksi. Oleh karena itu, pemilihan kapal lebih awal untuk diperiksa sangat penting. Pertama-tama meninjau laporan tahunan Tokyo MOU 2018-2022, metode statistik deskriptif digunakan untuk menganalisisnya. Inspeksi Petugas PSC terhadap kapal yang ditahan dikumpulkan dari Sistem Informasi Terkomputerisasi Asia-Pasifik (APCIS). Studi ini menemukan bahwa PSC memeriksa lebih dari 50 kapal asing per tahun. Dari empat jenis kapal, kapal curah mendominasi. Pelabuhan Tanjung Priok memiliki tingkat penahanan yang tinggi. Kapal berbendera Panama sering melanggar hukum di Indonesia. Keselamatan kebakaran adalah ketidaksesuaian utama pada kapal yang ditahan. Bandingkan data Indonesia dengan laporan tahunan Tokyo MoU untuk menemukan persamaan dan perbedaan untuk mengidentifikasi kapal-kapal yang memasuki pelabuhan Indonesia.

Kata kunci : Port State Control, Statistik Deskriptif, Tokyo MoU, Indonesia.

1. PENDAHULUAN

Transportasi maritim merupakan salah satu moda utama dalam perdangan internasional. Hal ini sangat vital bagi ekonomi dan globalisasi. Meskipun demikian, kapal, yang digunakan sebagai alat untuk mengangkut barang/penumpang mempunyai bahaya dan

risiko terhadap keselamatan baik untuk manusia, properti (kapal dan muatan) dan lingkungan laut. Hal ini yang mendasari beberapa peraturan internasional dibuat melalui *International Maritime Organization* (IMO) dan dilaksanakan oleh negara-negara

anggota yang menyetujui peraturan tersebut. Sesuai dengan *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982* (UNCLOS'82) terdapat 3 (tiga) peran negara anggota dalam implementasi peraturan internasional. Pertama adalah *flag state* merupakan negara dimana kapal didaftarkan, *coastal state* yang merupakan negara dimana kapal melintasi suatu perairan negara tersebut dan *port state* dimana saat kapal sandar atau berlabuh jangkar di wilayah suatu negara.

Sesuai dengan UNCLOS'82 pasal 94, *flag state* harus melaksanakan secara efektif yurisdiksi dan pengawasannya dalam bidang administratif, teknis dan sosial atas kapal yang mengibarkan benderanya (UN, 1982). Karena kapal beroperasi secara global, maka tidak dapat dibantahkan *flag state* akan mengalami beberapa masalah dan keterbatasan dalam penegakan hukum terhadap peraturan yang sudah dirumuskan oleh IMO (Cariou, Mejia & Wolff, 2007; Syafiuddin, 2016; Fikri, 2007). Salah satu keterbatasan tersebut adalah jumlah *marine inspector* yang bertugas untuk melakukan pengawasan pada kapal masih belum memadai dibandingkan dengan jumlah kapal yang terdaftar (Cariou, Mejia & Wolff, 2007; Fikri, 2007). Oleh karena itu, untuk meminimalisir keterbatasan *flag state*, maka *Port State Control* (PSC) dari suatu negara dalam hal ini *port state* memiliki fungsi untuk memastikan kapal asing yang masuk ke pelabuhan mematuhi dan menjalankan peraturan internasional yang telah disetujui. Dapat disimpulkan secara singkat bahwa IMO menekankan kewajiban implementasi peraturan secara multilateral, dimana IMO merumuskan standar, *flag state* menerapkan standar, dan *port state* memeriksa dan mengawasi implementasi di kapal (Chen *et al.*, 2019).

Namun seperti halnya keterbatasan yang dimiliki oleh *flag state*, terdapat beberapa kendala yang dihadapi oleh PSC dalam melakukan tugasnya. Beberapa diantaranya adalah sedikitnya jumlah personal yang memiliki keahlian yang memadai, jumlah kapal yang banyak, dan juga keterbatasan waktu dalam melakukan inspeksi, karena dalam melakukan inspeksi, PSC tidak boleh menunda waktu dari perjalanan kapal tersebut. Beberapa tantangan ini mengharuskan kinerja

dari inspeksi PSC dioptimalkan sehingga tujuan utama dari dibentuknya PSC dapat dijalankan secara efektif. Agar lebih efektif, mekanisme inspeksi atau pemeriksaan PSC diatur oleh perjanjian internasional sesuai dengan Memorandum of Understanding (MoU) (Bolat & Alpaslan, 2021).

Indonesia merupakan salah satu negara dari 21 negara yang tergabung dalam Tokyo MoU. Selain Tokyo MoU, terdapat beberapa MoU mengenai inspeksi PSC yang eksistensinya diakui secara global antara lain Paris MoU, Indian Ocean MoU, Mediterranean MoU, Acuerdo de Viña del Mar, Caribbean MoU, Abuja MoU, Black Sea MoU dan Riyadh MoU. Tujuan dari MoU ini adalah berbagi informasi kepada setiap negara anggota melalui laporan inspeksi atau ketidaksesuaian setiap kapal yang diperiksa dan berisikan tentang bendera kapal, nomor IMO kapal, jenis kapal, tahun pembangunan dan tanggal pemeriksaan (Cariou *et al.*, 2008). Laporan temuan setiap kapal akan digabungkan menjadi laporan tahunan yang akan di publish dan dapat diakses secara umum sehingga setiap *flag state* yang tidak mematuhi aturan dapat ditolak atau ditahan oleh *port state* setempat (Mansell, 2009).

Sesuai dengan Laporan Tahunan Tokyo MoU tahun 2022 (Tokyo MoU, 2022), dari 7.977 kapal asing yang tercatat berkunjung ke pelabuhan Indonesia, hanya 2.148 kapal yang terinspeksi atau sekitar 26%. Di beberapa tahun sebelumnya (2018 – 2021) juga menunjukkan kurang dari 30% kapal yang terinspeksi dari total kapal asing di Indonesia (Tokyo MoU, 2018; Tokyo MoU, 2019; Tokyo MoU, 2020; Tokyo MoU, 2021). Dari data tersebut, memberikan gambaran bahwa pengawasan kapal asing yang masuk ke Indonesia masih kurang. Oleh karena itu dengan metode analisis kumulatif dan statistik diskriptif yang digunakan dalam penelitian ini, diharapkan memberikan gambaran kepada *port state* Indonesia dan *PSC officer* dalam melakukan pemeriksaan kapal asing kedepannya. Gambaran tersebut dapat berupa resiko pelanggaran kapal berbendera asing sesuai dengan jenis kapal, pelabuhan yang disinggahi dan ketidaksesuaian yang ditemukan di kapal tersebut.

2. METODE

Penelitian ini dilakukan di Politeknik Pelayaran Sorong dalam kurun waktu 5 bulan mulai dari bulan April 2023 sampai dengan September 2023.

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dimana data yang telah didapatkan dianalisis menggunakan deskriptif statistik. Tahapan dimulai dari pengumpulan data, pengolahan data, penyajian data, analisis data dan menarik kesimpulan.

Penelitian ini akan menggunakan data inspeksi kapal pada laporan tahunan 2018 sampai dengan 2022 yang resmi dikeluarkan oleh Tokyo MOU dan data inspeksi kapal yang diambil dari *Asia-Pacific Computerized Information System (APCIS)* pada website www.tokyo-mou.org.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah statistik deskriptif. Statistik berasal dari bahasa latin yaitu *status* yang berarti negara atau hal yang berhubungan dengan ketatanegaraan dan seiring perkembangan zaman, pengertian statistik merupakan sekumpulan angka untuk menerangkan sesuatu, penafsiran data yang terdiri dari angka dan sekumpulan angka untuk menjelaskan sifat-sifat data atau hasil pengamatan (Nasution, 2017). Statistik deskriptif merupakan statistik yang mempunyai tugas mengorganisasi dan menganalisis data, angka, agar dapat memberikan gambaran secara teratur ringkas dan jelas mengenai sesuatu gejala, peristiwa atau keadaan, sehingga dapat ditarik pengertian atau makna tertentu (Sholikhah, 2016). Hasan (2001) menyatakan statistik deskriptif adalah bagian dari statistik yang mempelajari tentang cara pengumpulan data dan penyajian data sehingga mudah dipahami. Selanjutnya Martias (2021) menegaskan bahwa statistika deskriptif memberikan informasi yang berguna bagi pembaca sehingga dapat memanfaatkan data secara lebih mudah.

Pengumpulan data yang diperoleh dari laporan tahunan Tokyo MoU 2018 – 2022 dan APCIS digolongkan dalam beberapa kriteria, dimana data tersebut berfokus kepada kapal asing yang terkena penahanan (*detention*) yang diperiksa oleh pemerintah/otoritas Indonesia. Kriteria-kriteria tersebut antara lain sebagai berikut:

a. Jumlah penahanan setiap tahun

Merupakan jumlah total penahanan kapal di Indonesia periode 2018 sampai dengan 2022.

b. Jenis kapal yang ditahan

Beberapa jenis kapal yang digolongkan yaitu Kapal Curah (*Bulk Carrier*), Kapal Kontainer (*Container*), Kapal Tangki (*Tanker*), Kapal Barang Umum (*General Cargo*) dan Kapal Lainnya (Kapal yang tidak termasuk dalam 4 kategori sebelumnya)

c. Pelabuhan kapal asing

Merupakan pelabuhan yang disinggahi (sandar) oleh kapal asing seperti Tanjung Priok, Tanjung Emas, Palembang, dan pelabuhan lainnya.

d. Bendera kapal asing

Merupakan tempat atau negara dimana kapal tersebut didaftarkan di luar Indonesia. Beberapa contoh yaitu Panama, Singapore, Cina dan lain-lain.

e. Ketidaksesuaian

Pada data ketidaksesuaian, kapal digolongkan sesuai dengan bendera kapal yang ditahan, kemudian data yang diambil adalah hasil pemeriksaan yang mendapatkan ketidaksesuaian lebih dari 10 (*deficiencies > 10*). Tabel 1 di bawah ini merupakan 9 jenis klasifikasi ketidaksesuaian yang dominan yang terdapat pada Tokyo MoU.

Tabel 1 Klasifikasi ketidaksesuaian

Klasifikasi/Jenis	Singkatan	Uraian singkat
<i>Certificate Documentation</i>	CD	Dokumentasi sertifikat
<i>Watertight dan Loadlines</i>	WW	Pintu kedap air dan garis muat
<i>Emergency Fire Pump dan Emergency Power Supply</i>	ES	Pompa darurat dan penyedia tenaga darurat
<i>Propulsion Auxiliary</i>	PA	Mesin dan permesinan bantu
<i>Fire Fighting Facilities</i>	FS	Peralatan pemadam kebakaran
<i>Navigational Safety and Equipment</i>	SN	Alat – alat navigasi
<i>Life Saving Appliances</i>	LS	Alat – alat keselamatan
<i>Pollution Prevention</i>	PP	Konvensi MARPOL
<i>ISM Code</i>	ISM	Koda ISM (<i>International Safety Management</i>)
<i>Working Conditions</i>	WC	Kondisi tempat kerja
<i>Labour Conditions</i>	LC	Kondisi Kru
<i>Others</i>	-	Lainnya

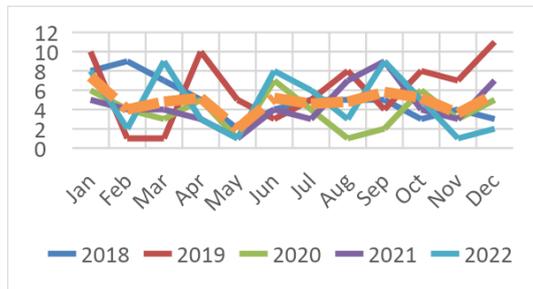
3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Inspeksi PSC di Indonesia

Data mengenai kapal yang terkena detention dan juga deficiencies yang ditangkap oleh PSC Indonesia diambil dari database *The Asia Pacific Computerized Information System*

(APCIS). Database ini merupakan informasi sistem yang berisi mengenai *Port State Control in The Asia Pacific Region* (Tokyo MoU) dan bersifat *public access*.

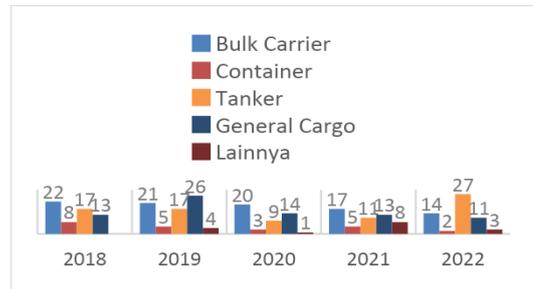
a. Penahanan kapal asing berdasarkan bulan



Gambar 1 Jumlah Penahanan Kapal Asing Berdasarkan Bulan

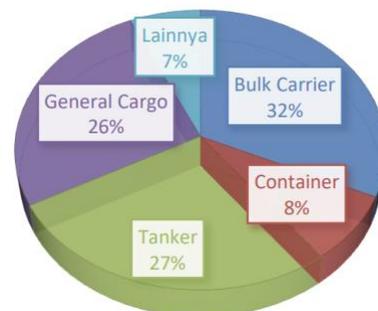
Grafik diatas merupakan grafik kapal yang terkena *detention* per bulan di Indonesia sesuai dengan hasil inspeksi PSC. Dapat dilihat pada grafik bahwa hampir setiap bulan terdapat kapal yang ditahan di pelabuhan Indonesia yang disebabkan oleh ketidaksesuaian dalam mengimplementasikan peraturan internasional yang telah ditetapkan. Apabila dilihat pada grafik, terdapat bulan dimana jumlah kapal yang terkena *detention* mengalami penurunan. Bulan tersebut adalah bulan Mei dan November. Kedua bulan ini mempunyai rata-rata terendah apabila dibandingkan dengan bulan yang lainnya. Jika dilihat pada tahun 2019, inspeksi PSC mengalami pergerakan secara fluktuatif dan bahkan mencapai titik tertinggi yakni mencapai 73 kapal asing yang ditahan. Hal ini terkait dengan Perdirjen HK.205/8/10/DJPL/2019 yang menguraikan lebih jelas tata cara pemeriksaan kapal asing di seluruh pelabuhan Indonesia sehingga *PSC Officer* setempat mempunyai dasar teknis yang kuat dalam inspeksi.

b. Penahanan kapal asing berdasarkan jenis kapal



Gambar 2 Jumlah Penahanan Kapal Asing Berdasarkan Tipe Kapal

Pada grafik diatas, menunjukkan *detention* kapal asing berdasarkan tipe kapal, dimana dalam hal ini tipe kapal dibagi menjadi 5 jenis antara lain Kapal Curah (*Bulk Carrier*), Kapal Kontainer (*Container*), Kapal Tangki (*Tanker*), Kapal Barang Umum (*General Cargo*) dan Kapal Lainnya (Kapal yang tidak termasuk dalam 4 kategori sebelumnya). Jika dilihat tahun ke tahun Kapal Curah merupakan kapal yang memiliki rata-rata penahanan sekitar 18,8 dalam jangka waktu 5 tahun. Sedangkan rata-rata terkecil adalah Kapal Kontainer dimana hanya 4,6 kapal dalam kurun waktu 5 tahun.



Gambar 3 Persentase penahanan kapal asing berdasarkan tipe kapal

Grafik pie diatas menunjukkan persentase setiap tipe kapal asing yang ditahan dalam kurun waktu 5 tahun. Hampir 1/3 dari seluruh tipe kapal yang ditahan didominasi oleh Kapal Curah (32%), diikuti oleh Tanker (27%), General Cargo (26%) dan Kapal Kontainer (8%).

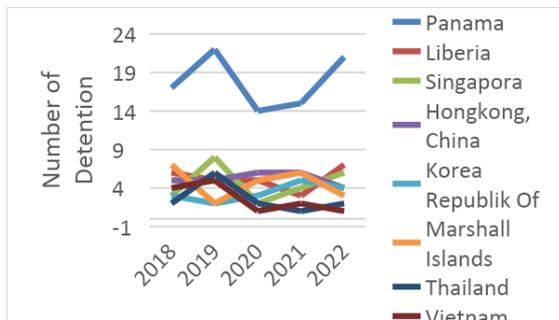
c. Penahan kapal asing berdasarkan pelabuhan

Tabel 2 Jumlah penahanan kapal asing berdasarkan pelabuhan

Pelabuhan	Tahun				
	2018	2019	2020	2021	2022
Tanjung Priok	38	40	28	19	19
Teluk Bayur	2	15	12	19	16
Panjang	15	8	1	0	7
Belawan	0	3	2	11	12
Tanjung Perak	0	0	1	1	1
S. Pakning, Sumatra	1	2	2	0	1
Tarakan	0	0	0	0	1
Kuala Tanjung	0	0	0	2	0
Batam	0	0	0	1	0
Meulaboh	0	0	0	1	0
Cilacap	0	0	1	0	0
Palembang	0	3	0	0	0
Gresik	1	1	0	0	0
Makassar	0	1	0	0	0
Balikpapan	2	0	0	0	0
Banten	1	0	0	0	0

Berdasarkan Tabel 2 diatas, terdapat 6 pelabuhan dimana kapal asing cenderung terkena detention. Pelabuhan tersebut adalah Tanjung Priok, Teluk Bayur, Panjang, Belawan, Sungai Pakning – Sumatra dan Tanjung Perak. Pelabuhan Tanjung Priok memiliki total detention kapal asing sebanyak 144 kapal dalam 5 tahun yang mungkin disebabkan karena pelabuhan ini adalah pelabuhan terbesar di Indonesia. Pada urutan berikutnya yaitu pelabuhan Teluk Bayur yang terletak di Padang, Sumatra Barat dengan jumlah 64 kapal, Pelabuhan Panjang sebanyak 31 kapal, Belawan dengan 28 kapal dan Sungai Pakning – Sumatra sebanyak 6 kapal dan Tanjung Perak dengan 3 kapal.

d. Penahan kapal asing berdasarkan bendera kapal

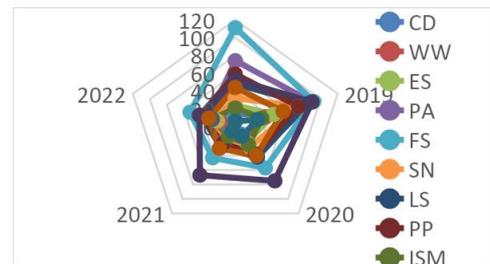


Gambar 4 Penahanan Kapal Asing Berdasarkan Bendera Kapal

Grafik diatas menunjukkan perkembangan kapal yang terkena detention berdasarkan bendera kapal dimana kapal tersebut didaftarkan di suatu negara. Dalam kurun

waktu 5 tahun, terdapat 8 negara/bendera kapal yang mendominasi penahanan kapal di Indonesia. Panama berada pada urutan teratas dengan jumlah kapal yang ditahan sebanyak 89 kapal, diikuti oleh Liberia (26 kapal), Hongkong-China (26 kapal), Singapore (23 kapal), Marshall Islands (23 kapal), Republic of Korea (17 kapal), Thailand dan Vietnam masing-masing sebanyak 13 kapal dalam kurun waktu 2018 – 2022.

e. Penahan kapal asing berdasarkan ketidaksesuaian



Gambar 5 Penahanan Kapal Asing Berdasarkan Ketidaksesuaian

Grafik diatas menunjukkan tren *deficiency* yang umum terjadi pada kapal-kapal asing yang masuk ke pelabuhan Indonesia. FS, PA dan PP merupakan ketidaksesuaian yang relatif banyak ditemukan oleh *PSC Officer* pada saat inspeksi. FS (*Fire fighting facilities/fire safety*) merupakan ketidaksesuaian yang terkait dengan peralatan/fasilitas pemadaman kebakaran, PA (*Propulsion Auxiliary*) terkait dengan permesinan kapal dan mesin-mesin bantu, sementara PP (*Pollution Prevention*) terkait dengan implementasi peraturan internasional yaitu MARPOL'73/78 tentang pencegahan pencemaran lingkungan laut oleh kapal.

3.2 Kondisi keseluruhan Tokyo MoU

Data mengenai *detention* berdasarkan bendera, jenis kapal, dan *deficiencies* diambil dari laporan tahunan Tokyo MoU tentang *Port State Control in the Asia-Pacific Region*. Data yang diambil adalah laporan tahunan antara tahun 2018-2022.

a. Jumlah inspeksi dan penahanan berdasarkan bendera kapal

Berikut ini merupakan jumlah penahanan kapal asing berdasarkan bendera kapal di

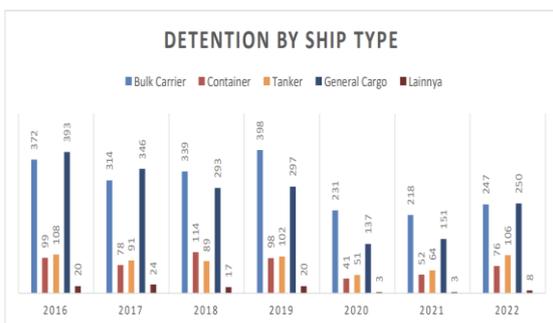
seluruh negara yang tergabung dalam Tokyo MoU.

Tabel 3 Detention Per Year Tokyo MoU

Flag	Detention per Year						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Cyprus	21	14	22	24	8	4	7
Tanzania United Republik	17	12	3	0	0	5	6
Palau	7	12	8	9	4	1	5
China	4	1	2	3	2	3	3
Cook Islands	2	2	3	2	0	4	2
Thailand	13	10	4	9	4	3	2
Philippines	5	13	11	5	2	2	2
Turvalu	2	1	6	4	0	2	2
Norway	5	2	3	5	5	1	2
Bangladesh	2	2	2	3	3	1	2
Taiwan, Province of China	7	2	1	2	1	1	2
Saint Vincent and The Grenadines	1	2	2	4	0	1	2
Gibraltar	2	1	0	0	0	1	2
Gabon	0	0	0	0	0	0	2
Greece	11	5	9	9	3	4	1
India	2	4	5	5	1	3	1
Kiribati	5	10	9	3	2	0	1
Itali	4	3	4	5	1	2	0
Barbados	1	3	5	2	1	1	0
Sri Lanka	0	1	1	1	0	1	0
Myanmar	0	1	0	1	0	1	0
Saint Kitts And Nevis	0	2	4	0	0	1	0
Croatia	3	0	3	4	2	0	0
Egypt	0	0	1	0	1	0	0
	18	19	23	17	6	7	3

Berdasarkan data Tokyo MoU, Tabel 3 merupakan performa dari bendera kapal yang masuk di pelabuhan-pelabuhan yang masuk dalam region Tokyo MoU. Data ini merupakan performa dari masing-masing bendera dalam kurun waktu 2018 hingga 2022. Terdapat kurang lebih 39 bendera yang terkena *detention*. Dari data tersebut, terdapat beberapa bendera yang memiliki tingkat *detention* paling banyak. Bendera Panama, Liberia, dan Marshall Island merupakan bendera yang relatif paling sering terkena *detention* apabila dibandingkan dengan bendera yang lain.

b. Jumlah inspeksi dan penahan berdasarkan jenis kapal

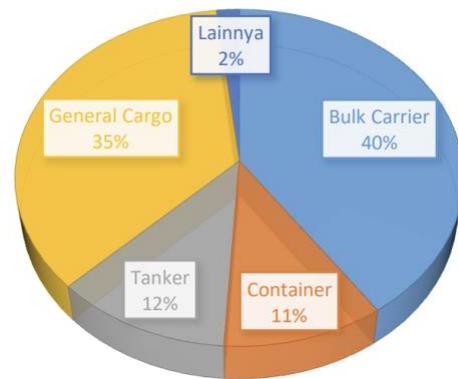


Gambar 6 Jumlah Penahanan Kapal Asing Berdasarkan Tipe Kapal

Gambar 6 merupakan grafik penahanan kapal asing berdasarkan tipe kapal pada pelabuhan-pelabuhan yang masuk dalam region Tokyo MoU. Selanjutnya, pada Gambar 7 terdapat 4 kategori kapal utama yang ditinjau, yaitu *Bulk Carrier*, *Container*,

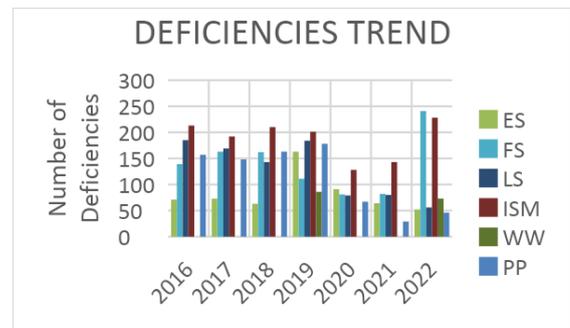
Tanker, dan *General Cargo*. Dapat terlihat pada grafik, kapal dengan tingkat *detention* relatif paling sering yaitu kapal *Bulk Carrier* dan *General Cargo*. Kemudian diikuti dengan Kapal Tanker dan Kapal Kontainer. Apabila dilihat dari rata-rata per tahunnya, kapal dengan tipe *Bulk Carrier* dan *General Cargo* memiliki persenan 35% dan 40% seperti yang terlihat pada grafik pie berikut ini.

DETENTION BY SHIP TYPE (2016-2022)



Gambar 7 Grafik Pie Penahan Jumlah Kapal

c. Rincian ketidaksesuaian



Gambar 8 Rincian Ketidaksesuaian (Deficiencies)

Gambar 8 merupakan rincian dari *deficiencies* yang terdeteksi pada kapal-kapal yang masuk di pelabuhan region Tokyo MoU. Terdapat 6 kategori *deficiencies* yang paling sering terjadi dan dari data Tokyo MoU, 6 kategori ini adalah *deficiencies* yang pada akhirnya membuat kapal dapat terkena *detention*. 6 kategori tersebut yaitu ES (Terkait dengan *Emergency System* seperti *Emergency Generator* dan *Emergency Pump*), FS (Terkait

dengan *Fire Safety* seperti *Hydrant*, *Fire Damper*), *LS* (*Life-Saving Appliances*, seperti sekoci penyelamat), *ISM* (Terkait dengan *ISM* dan Perawatan Kapal), *WW* (*Watertight* yaitu terkait dengan ventilasi dan sekat kedap), dan *PP* (Terkait dengan *MARPOL* seperti *sewage treatment* dan *Oil filtering equipment*).

3.3 Rekomendasi untuk PSC Indonesia

Dari membandingkan antara data dari *APSIC* dan laporan tahunan terdapat beberapa rekomendasi yang dapat disimpulkan agar kinerja dari *PSC* dapat lebih efektif, khususnya untuk *PSC* di Indonesia.

a. Penempatan PSC Officer

Dari data kapal yang terkena *detention* pada masing-masing pelabuhan, pelabuhan utama di Indonesia seperti Tanjung Priok, Panjang, Belawan, dan Tanjung Perak merupakan pelabuhan dengan tingkat *detention* paling banyak. Hal ini bisa dimengerti dimana kunjungan kapal-kapal asing untuk melakukan bongkar dan muat biasanya terjadi di pelabuhan-pelabuhan utama tersebut. Sehingga penguatan *SDM* dan juga jumlah *PSC* pada pelabuhan-pelabuhan utama menjadi sangat penting supaya pemeriksaan dapat efektif dan efisien.

b. Inspeksi berdasarkan tipe kapal, bendera dan ketidaksesuaian

Dari data yang dibandingkan antara data di Indonesia pada *APSIC* dan juga laporan tahunan Tokyo MoU, dapat dilihat bahwa kapal dengan bendera *Flag of Convenience* (*FoC*) merupakan kapal-kapal yang relatif sering terkena *detention*. *FoC* merupakan bendera terbuka, dimana pemilik kapal mendaftarkan kapal dengan bendera yang berbeda dengan asal dari pemilik kapal tersebut. Dapat disimpulkan bahwa kapal yang berlayar menggunakan bendera ini dapat lebih diwaspadai karena trend di Indonesia maupun di pelabuhan-pelabuhan lain dimana kapal-kapal tersebut melakukan banyak pelanggaran.

Dari data tipe kapal yang terkena *detention* juga dapat disimpulkan bahwa kapal dengan tipe *Bulk Carrier* dan *General Cargo* merupakan kapal dengan jumlah *detention* paling banyak. Apabila melihat dari jumlah persenan jumlah kapal berdasarkan komoditas, perdagangan paling banyak diangkut dengan kedua tipe kapal ini sehingga jumlah dari kapal-kapal ini lebih banyak

dari semua populasi kapal. Namun, apabila melihat kondisi, kapal dengan tipe *Bulk Carrier* dan *General Cargo*, biasanya memiliki kondisi yang relatif lebih *sub-standard* apabila dibandingkan dengan kapal kontainer maupun kapal tanker.

Selain itu, dari data *deficiencies* juga dapat disimpulkan bahwa terdapat 6 kategori yang harus difokuskan oleh *PSC* dalam pemeriksaan. Khususnya di Indonesia, apabila melihat pada data yang diambil di Indonesia, pemeriksaan pada *Fire Safety* dan juga hal terkait *MARPOL* menjadi hal utama yang harus difokuskan karena tidak hanya di Indonesia, terdapat banyak kapal yang terkena *detention* juga di pelabuhan lain pada Tokyo MoU.

4. KESIMPULAN

Mengingat negara Indonesia sebagai negara strategis dalam hal angkutan laut dan kewajiban sebagai negara pelabuhan (*port state*), maka pemeriksaan kapal asing yang mengangkut komoditas ekspor dan impor melalui pelabuhan Indonesia wajib dilakukan sesuai dengan peraturan perundangan nasional dan internasional secara efektif dan efisien. Sebagai *port state*, Indonesia wajib melakukan penegakan hukum/perjanjian internasional yang telah disepakati oleh bendera kapal yang dikibarkan oleh kapal tersebut sehingga dapat meminimalisir pelanggaran yang berkaitan dengan keselamatan kapal dan pencemaran lingkungan laut.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kapal asing yang mengalami penahanan (*detention*) dalam kurun waktu 5 tahun mempunyai rata-rata adalah 58 kapal tiap tahunnya. Jika dilihat sesuai dengan jenis kapal, kapal curah (*Bulk Carrier*) merupakan kapal yang sering ditahan oleh *PSC Officer*. Selanjutnya, pelabuhan yang mempunyai tingkat penahanan kapal asing yang paling tinggi adalah Tanjung Priok. Jika dilihat dari bendera kapal yang masuk di Indonesia, bendera Panama merupakan salah satu bendera kemudahan (*flag of convenience*) yang paling sering terkena *detention* di pelabuhan Indonesia. Selanjutnya, ketidaksesuaian (*deficiency*) yang sering dijumpai di kapal-kapal tersebut adalah *Fire Safety* (tentang alat pemadam kebakaran), *Propulsion Auxiliary* (tentang permesinan) dan

Pollution Prevention (terkait dengan MARPOL'73/78).

DAFTAR PUSTAKA

- Bolat, F., & Alpaslan, S. (2021). Cumulative analysis of port state control based on Paris MoU inspections. *Transactions on Maritime Science*, 10(01), 224-246.
- Cariou, P., Mejia Jr, M. Q., & Wolff, F. C. (2007). An econometric analysis of deficiencies noted in port state control inspections. *Maritime Policy & Management*, 34(3), 243-258.
- Cariou, P., Mejia, M.Q. & Wolff, F.-C., 2008. On the effectiveness of port state control inspections. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 44(3), pp.491–503.
- Chen, J., Zhang, S., Xu, L., Wan, Z., Fei, Y., & Zheng, T. (2019). Identification of key factors of ship detention under Port State Control. *Marine Policy*, 102, 21-27.
- Fikri, I. (2007). Flag state control: an overview and its relationship with port state control. Master thesis, World Maritime University, Malmö.
- Hasan, I. (2001). Pokok-Pokok Materi Statistik 1 (Statistik Deskriptif). Jakarta: PT. Bumi Aksara 2005. Pokok-pokok materi statistik, 2.
- IMO. (2021). Resolution A. 1155(32), Procedures For Port State Control, 2021. London: Author.
- Martias, L. D. (2021). Statistika deskriptif sebagai kumpulan informasi. *Fihris: Jurnal Ilmu Perpustakaan dan Informasi*, 16(1), 40-59.
- Nasution, L. M. (2017). Statistik deskriptif. *Hikmah*, 14(1), 49-55.
- Sholikhah, A. (2016). Statistik deskriptif dalam penelitian kualitatif. *KOMUNIKA: Jurnal Dakwah Dan Komunikasi*, 10(2), 342-362.
- Syafiuddin, S. (2016). *An analysis of the implementation of flag states obligations in Indonesia A case study for flag state performance*. Master thesis, World Maritime University, Malmö.
- Tokyo MoU. (2018). *Annual report on port state control in the asia-pacific region 2018*. Tokyo: Author.
- Tokyo MoU. (2019). *Annual report on port state control in the asia-pacific region 2019*. Tokyo: Author.
- Tokyo MoU. (2020). *Annual report on port state control in the asia-pacific region 2020*. Tokyo: Author.
- Tokyo MoU. (2021). *Annual report on port state control in the asia-pacific region 2021*. Tokyo: Author
- Tokyo MoU. (2022). *Annual report on port state control in the asia-pacific region 2022*. Tokyo: Author.
- United Nations (UN). (1982). United nations convention on the law of the sea (UNCLOS) 1982. Geneva: Author.