

## **Keselamatan Maritim di Indonesia Akibat Pengaruh dari *The International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS 1974)**

Anastasia Zefanya

Universitas Padjadjaran  
Email : anastasyazefanya@gmail.com

### **ABSTRAK**

“Sebuah laporan dari *Research and Markets* memperkirakan bahwa industri keselamatan maritim global akan tumbuh dari US\$16,71 miliar pada tahun 2016 menjadi US\$23,67 miliar pada tahun 2021 melalui faktor-faktor seperti kepatuhan terhadap standar dan pedoman peraturan, peningkatan kesadaran maritim, dan meningkatnya jumlah insiden pembajakan dan terorisme.” (*Research and Markets* :2016). Tujuan dari penulisan makalah ini adalah untuk menganalisis bagaimana peran *The International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS 1974) terhadap keselamatan maritime di Indonesia. Dan juga mengenai Siapa Pemangku Kepentingan Utama Keselamatan Maritim di Indonesia. Hasil dari penulisan makalah ini untuk menambah pengetahuan mengenai konvensi Solas 1974 terhadap pembangunan keselamatan maritime di Indonesia.

**Kata Kunci : SOLAS 1974, Keselamatan Maritime, Regulasi**

### **ABSTRACT**

“A report from *Research and Markets* estimates that the global maritime safety industry will grow from US\$16.71 billion in 2016 to US\$23.67 billion in 2021 through factors such as compliance with regulatory standards and guidelines, increased maritime awareness, and an increasing number of incidents of piracy and terrorism.” (*Research and Markets*: 2016). This paper aims to analyze the role of *The International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS 1974) on maritime safety in Indonesia. And also about Who are the Main Stakeholders of Maritime Safety in Indonesia. This paper aims to increase knowledge about the 1974 Solas convention on developing maritime safety in Indonesia. This paper aims to analyze the role of *The International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS 1974) on maritime safety in Indonesia. And also about Who are the Main Stakeholders of Maritime Safety in Indonesia. This paper aims to increase knowledge about the 1974 Solas convention on developing maritime safety in Indonesia.

**Keywords: SOLAS 1974, Maritime Safety, Regulation**

### **1. PENDAHULUAN**

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, transportasi laut sangat vital bagi Indonesia. Banyak jenis transportasi laut yang beroperasi di perairan Indonesia membawa orang dan barang antar pulau yang banyak. Setidaknya sejak tahun 2014, pemerintah telah menggenjot pembangunan infrastruktur maritim di Indonesia seiring

dengan laju proyek infrastruktur besar negara lainnya. Hal ini berdampak pada peningkatan aktivitas transportasi. Kelemahan dari peningkatan jumlah kegiatan transportasi, sayangnya, peningkatan jumlah insiden dan kecelakaan.

Mengingat pentingnya transportasi laut bagi Indonesia, maka kegiatan kelautan harus aman dan terlindungi, tidak hanya dari ancaman eksternal seperti pembajakan dan

terorisme tetapi juga dari potensi kecelakaan. Artinya, berbagai kegiatan di sekitar transportasi laut perlu dilakukan dengan aman, dengan pengaturan kerja sama untuk mencegah kecelakaan laut, serta untuk menanganinya ketika itu terjadi.

Kemajuan teknologi, peningkatan aktivitas perdagangan global, dan dinamika geopolitik, semuanya menjadi pertimbangan perlunya peningkatan keselamatan maritim secara global, termasuk di Indonesia. "Sebuah laporan dari *Research and Markets* memperkirakan bahwa industri keselamatan maritim global akan tumbuh dari US\$16,71 miliar pada tahun 2016 menjadi US\$23,67 miliar pada tahun 2021 melalui faktor-faktor seperti kepatuhan terhadap standar dan pedoman peraturan, peningkatan kesadaran maritim, dan meningkatnya jumlah insiden pembajakan dan terorisme." (*Research and Markets*:2016)

Oleh karena itu di dalam makalah ini akan melihat bagaimana pengaruh dari *The International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS 1974) terhadap perkembangan keselamatan maritime di Indonesia itu sendiri.

## 2. LANDASAN TEORI

Keamanan maritim pada dasarnya adalah lintas isu sektoral yang melibatkan banyak pemangku kepentingan. Berbagai jenis aktor memiliki pendekatan yang berbeda terhadap keselamatan maritim. Sektor publik umumnya menganggap keselamatan maritim sebagai bagian dari tanggung jawabnya untuk menghadirkan tata kelola yang menyeluruh, sementara sektor swasta melihat masalah ini lebih sebagai bagian dari perhitungan bisnisnya. Di atas kompleksitas antara publik dan swasta ini, pengguna layanan juga merupakan pemangku kepentingan yang penting. Mereka biasanya menganggap keselamatan maritim sebagai komponen layanan yang diharapkan dalam kegiatan yang terkait dengan maritim.

Keselamatan maritim secara implisit dibahas dalam Pengaruh Kekuatan Laut

terhadap Sejarah 1660-1783, diterbitkan pada tahun 1890 oleh Alfred Thayer Mahan. Di tengah instruksi yang luar biasa tentang bagaimana suatu negara bisa menjadi negara maritim terkemuka, buku ini menyoroti perlunya keselamatan maritim dalam pencapaian visi tersebut.

Menariknya, Mahan membedakan konsep antara aspek yang dapat dikendalikan dari keselamatan maritim (seperti keselamatan laut), lalu lintas, keselamatan pelabuhan, titik-titik keselamatan lintas perairan internasional untuk menjamin operasi pelayaran, efisiensi angkatan laut, dan keselamatan harta benda di atas kapal) dan aspek-aspek yang tidak terkendali (seperti bentang alam pelabuhan dan pantai, serta potensi terjadinya musim hujan). Karya Mahan adalah salah satu karya terkemuka pada periode ketika perspektif ilmu sosial dominan dalam diskusi tentang keselamatan di laut.

Namun, cara mempelajari keselamatan maritim berubah mengikuti kemajuan teknologi yang luar biasa yang terjadi pada awal abad ke-20. Tenggelamnya kapal penumpang skala besar RMS Titanic yang belum pernah terjadi sebelumnya di Laut Atlantik Utara pada tahun 1912 memicu analisis yang lebih ilmiah. Penyebab utama kecelakaan Titanic adalah dinamika tekanan di permukaan laut, yang telah membawa gunung es ke jalur pelayaran Titanic, disertai dengan tidak adanya regulasi tentang teknologi pembuatan kapal.

Respon internasional awal kemudian adalah perumusan Konvensi Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) pertama dalam dua tahun berikutnya. Lebih dari setengah ketentuan dalam SOLAS 1914 adalah tentang komponen teknis pembuatan kapal, termasuk tetapi tidak terbatas pada konstruksi, radiotelegrafi, peralatan penyelamat jiwa dan proteksi kebakaran.

Ini menandai awal dari paradigma yang dipimpin ilmu pengetahuan tentang keselamatan maritim, yang lebih lanjut ditekankan oleh pembentukan Komite

Keselamatan Maritim oleh Organisasi Konsultatif Maritim Internasional (IMCO, sekarang IMO) pada tahun 1959. Selama Majelis pertamanya, komite diberi mandat untuk mencakup empat bidang tematik, Keselamatan Kehidupan di Laut, Kode Internasional Sinyal, Pengukuran Tonase, dan Pencegahan Pencemaran Minyak.

Dalam mendefinisikan keselamatan maritim, literatur yang ada dapat dikategorikan menjadi tiga, berdasarkan bagaimana mereka membingkai konsep:

Keselamatan maritim sebagai regulasi; Kategori pertama membingkai keselamatan maritim sebagai seperangkat kebijakan untuk mengatasi risiko keselamatan dan mengurangi kejadian yang tidak terduga sehingga insiden dapat dicegah. Karya Kaplan dan Kite-Powell, Li dan Wonham, Psarftis, dan Cho termasuk dalam kategori ini.

Keselamatan maritim sebagai suatu situasi; Kategori kedua sarjana melihat keselamatan maritim lebih sebagai situasi yang ideal, di mana kehidupan, properti, dan lingkungan bebas dari potensi bahaya ketika terlibat dalam kegiatan terkait maritim, dan karena itu dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Beberapa artikel dalam kategori ini adalah *Kopacz, Morgas and Urbanski, Kim, Roe, Kuronen and Tapaninen, Praetorius and Lutzhoft, and Haapasaari et al.*

Keselamatan maritim sebagai tindakan. Kategori terakhir mengartikan keselamatan maritim sebagai upaya praktis oleh pemangku kepentingan untuk menghindari kecelakaan laut, serta mengatasi konsekuensi ekonomi dan sosial yang muncul dari insiden tersebut. . Melihat varietas ini, jelas bahwa menurut definisi keselamatan maritim adalah konsep multi-interpretatif. Karya-karya yang ditulis oleh *Goulielmos, Shama, Knapp dan Franses* termasuk dalam kategori ini.

### 3. METODOLOGI

Penulisan ini bersifat deskriptif analitis, yaitu mendeskripsikan norma-norma dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan konsep atau teori hukum mengenai masalah-masalah yang berkaitan dengan hak kasasi. penulis menganalisisnya, dan

secara lebih spesifik akan menggali makna dan kriteria hak kasasi menurut prinsip keadilan dan kewajaran. Dalam analisisnya, peneliti tetap berpedoman pada hukum positif dan doktrin hukum.

Metode pendekatan yang digunakan penulis untuk memperoleh informasi dari berbagai aspek dan penjelasan mengenai masalah hukum tertulis adalah dengan menggunakan pendekatan undang-undang, pendekatan perbandingan hukum (*comparative approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).

## 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 4.1 Pemangku Kepentingan Utama Keselamatan Maritim di Indonesia

Keamanan maritim di Indonesia adalah multidimensi. Aktor yang terlibat dalam melakukan dan menjamin keselamatan maritim harus berhadapan dengan kenyataan bahwa keselamatan tidak hanya menyangkut aspek teknis, tetapi juga unsur tata kelola dan aspek politik-ekonomi. Untuk menerapkan keselamatan maritim secara efektif, harmonisasi antara dimensi yang berbeda ini merupakan persyaratan penting.

Selain bersifat multidimensi, ia juga bersifat *multi-stakeholder*. Pemenuhan standar keselamatan dan konsistensi pelaksanaan keselamatan maritim di Indonesia melibatkan kepentingan dan komitmen banyak pihak, tidak hanya antar instansi pemerintah dan yang terpenting melibatkan pihak swasta, bahkan masyarakat luas.

Sifat *multi-stakeholder* ini membuat upaya pengamanan keselamatan maritim cukup rentan terhadap perkembangan isu dan gagasan kebijakan publik. Gagasan, gerakan, dan inisiatif publik baru kemungkinan juga akan mengubah dinamika keselamatan maritim, khususnya hubungan antara para pemangku kepentingannya. Misalnya, seiring dengan pergeseran Indonesia yang lebih berorientasi pada privatisasi dan desentralisasi, otoritas di bidang

keselamatan maritim juga mengalami perubahan. Sebut saja kewenangan dan tanggung jawab di pelabuhan yang sudah dilimpahkan ke swasta. Perkembangan dan inisiatif kebijakan publik, seperti tata kelola yang baik, atau meningkatnya popularitas model kemitraan publik-swasta, bahkan mungkin kemudian perubahan yang dibawa oleh *e-governance*, kemungkinan akan mempengaruhi pelaksanaan keselamatan maritim.

Domain keselamatan maritim melibatkan berbagai instansi pemerintah dengan tanggung jawab dan regulasi masing-masing yang ditaati. Tanggung jawab utama untuk memastikan keselamatan maritim melalui kebijakan dan regulasi dipegang oleh Kementerian Perhubungan (Kemenhub). Kewenangan pengaturan keselamatan maritim selanjutnya dipisahkan berdasarkan domain maritim, domain laut, dan domain perairan pedalaman (sungai dan danau). Yang pertama berada di bawah tanggung jawab Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Hubla/Perhubungan Laut) sedangkan yang kedua berada di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Hubdar/Perhubungan Darat). Direktorat ini masing-masing memiliki unit teknis dan kantor provinsi di seluruh negeri, yang menangani setiap hari di lokasi. Syahbandar dan KPLP (Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Indonesia) adalah unit-unit tersebut di bawah Hubla, sedangkan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) adalah salah satu contoh dinas/unit teknis di bawah Hubdar.

Selain pemerintah, pihak swasta, seperti BUMN, sering ditugaskan untuk mengoperasikan fasilitas umum. Pemerintah dan BUMN ini juga harus mendapat dukungan dari Indonesia National *Shipowners' Association* (INSA) dalam operasionalnya.

#### 4.2 Penerapan SOLAS dalam Keselamatan Maritim di Indonesia

Bagi Indonesia, kebutuhan untuk meningkatkan konektivitas, yaitu menjadikan kepulauan Indonesia yang

dihubungkan oleh laut sebagai satu kesatuan wilayah dan ekonomi, telah mempercepat adopsi norma-norma internasional melalui berbagai pengaturan yang dikeluarkan oleh badan eksekutif.

Indonesia telah meratifikasi 26 instrumen internasional, termasuk instrumen utama: Konvensi SOLAS 1974, *Load Lines Convention 1966*, *Konvensi Internasioanl Standards of Training, Certification, and STCW 1978*, dan *Konvensi Internasional Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 (COLREGs)*.

Sejak 2014, sejalan dengan visi pemerintah tentang Poros Maritim Global, semakin banyak instrumen yang diratifikasi, termasuk Konvensi Pengendalian dan Pengelolaan Air Ballast dan Sedimen Kapal (BWM), dan Protokol SOLAS 1988, yang meningkatkan standar untuk menyelaraskan durasi validitas sertifikat serta prosedur pemeriksaan kapal, dan Protokol 1998 tentang Garis Muat yang meningkatkan standar keselamatan kapal, mencegah kapal kelebihan muatan dan stabilitas kapal.

Adopsi dari *SOLAS Convention 1974* terhadap regulasi statusnya di Indonesia :

Kategori	Ratifikasi
Pengangkutan Kargo dan Kontainer (CCC) yang terdiri dari : 1) Pengangkutan barang berbahaya yang dikemas, 2) Kargo curah padat, dan 3) Kontainer	Disahkan (Keppres Nomor 65 Tahun 1980)
Implementasi Instrumen IMO yang terdiri dari : 1) Insiden Laut, 2) Kontrol Negara Pelabuhan,	Disahkan (Keppres Nomor 65 Tahun 1980)

<p>3) Kontrol Negara Bendera, 4) Sistem Harmonisasi dan Survei dan Sertifikasi</p>	
<p>Sistem dan Peralatan Kapal (SSE) yang terdiri dari : 1) Peralatan penyelamat jiwa, 2) Peralatan dan pengaturan, 3) Pendeteksi api, 4) Pemadam Kebakaran System.</p>	<p>Disahkan (Keppres Nomor 65 Tahun 1980)</p>

Fungsi operasional dan regulasi tata kelola pelabuhan di Indonesia unik, karena praktiknya berbeda dari praktik keamanan umum di mana garis komando, mobilisasi sumber daya, dan kepatuhan diberlakukan secara *top-down*.

Studi ini menemukan bahwa di Indonesia, alih-alih otoritas *top-down*, pemenuhan standar tertentu dalam pelayaran menentukan kapan dan dalam kondisi serta keadaan apa sebuah kapal dapat berlayar dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain di seluruh Indonesia. Perilaku dan logika operasional berbagai lembaga semuanya menentukan keselamatan maritim.

Dalam kasus di mana ada daerah yang belum diatur, masing-masing lembaga akan bergantung pada perilaku mereka yang biasa, karena mereka terikat pada kode organisasi mereka sendiri. Dalam situasi darurat di mana improvisasi dan mobilisasi sumber daya diperlukan, keselamatan maritim akan bergantung pada seberapa efektif sinkronisasi antara berbagai lembaga dan jaringan pelaku di tingkat operasional.

Di Indonesia, pengaturan tentang keselamatan laut berada di bawah kewenangan *harbormasters* yang

tugasnya diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, dan selanjutnya dioperasikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2012. Sebelum Undang-Undang tersebut diundangkan, *harbormasters* biasa juga bertanggung jawab dalam menjalankan operasional pelabuhan sehari-hari, yang fungsinya mirip dengan memelihara pelabuhan sebagai kegiatan bisnis.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 memisahkan fungsi “operator” dari fungsi “regulator”, dan mengamanatkan Pelindo untuk menangani semua bisnis – sarana yang beroperasi melalui biaya dan manfaat serta usaha – kegiatan yang menghasilkan laba. Pemisahan kedua fungsi tata kelola pelabuhan tersebut menjadikan *harbormasters* sebagai otoritas utama keselamatan maritim di Indonesia.

*Harbourmasters* juga mengevaluasi muatan kapal untuk memastikannya mematuhi standar. Mereka memeriksa apakah kapal miring atau tidak di atas air untuk memastikan bahwa kapal tidak kelebihan beban. Mereka juga memeriksa di dalam kapal apakah barang-barang diikat dengan benar dan apakah muatannya mengandung bahan berbahaya atau berbahaya. Manning juga penting. Nakhoda harus memiliki sertifikat yang layak dan hanya dapat berlayar jika jenis kapalnya sesuai dengan sertifikatnya.

Selain desain kapal, pemuatan, dan pengawakan, *Harbourmasters* juga akan mengevaluasi apakah cuaca cukup baik untuk berlayar. Berkenaan dengan standar ini, para syahbandar sangat bergantung pada data yang diberikan oleh Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika Indonesia.

Untuk menerapkan standar keselamatan maritim yang baik, *Harbourmasters* mengacu pada SOLAS dan ISPS Code saat mengeluarkan prosedur operasi standar kapal dan pelayaran. Untuk memastikan kepatuhan terhadap standar ini, *Harbourmasters*

mengelola beberapa aparat penegak hukum untuk melakukan tugas penyidik.

Namun, dalam kasus pelabuhan yang lebih kecil di Indonesia, standar yang ditetapkan oleh SOLAS dan ISPS Code dianggap terlalu tinggi. Beberapa dari pelabuhan-pelabuhan yang lebih kecil ini berada di bawah standar, dan penggunaannya, yaitu industri perkapalan termasuk nelayan/armada nelayan kecil dan menengah, menganggap standar ini terlalu mahal untuk bisnis mereka.

Selat dan danau adalah cerita yang berbeda. Dalam logika operasional Kementerian Perhubungan, kegiatan di selat dan danau tidak dianggap sebagai kegiatan “maritim”. Karena tergolong angkutan “darat”, Ditjen Perhubungan Darat memiliki kewenangan untuk memastikan feri yang berlayar di danau dan selat memenuhi standar yang semestinya.

Kementerian Perhubungan mendelegasikan kewenangan tersebut dengan membentuk Badan Pengelola Perhubungan Darat pada tahun 2017. Keputusan tersebut ditetapkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Perhubungan Darat, yang berlaku efektif per 5 Januari 2017, yang mengembalikan kewenangan pengangkutan di danau dan selat kepada pemerintah pusat, setelah sebelumnya berada di bawah kewenangan pemerintah daerah.

Pembentukan badan tersebut, demikian, menjadi pendorong besar bagi instansi pemerintah Perhubungan Darat untuk melakukan pengadaan besar, misalnya, untuk memperoleh kapal dan peralatan terkait lainnya untuk menjalankan fungsi maritim yang berada di bawah kewenangannya.

## 5. KESIMPULAN

Tidak ada negara yang kebal terhadap keamanan maritime kecelakaan dalam sejarahnya, tetapi banyak negara

berhasil memperbaiki keadaan alaminya biasanya setelah satu titik kritis. Beberapa literatur menyoroti bagaimana negara-negara Eropa secara bertahap bergerak menuju pendekatan proaktif dalam arti mencegah potensi risiko yang terwujud menjadi bahaya yang akan segera terjadi. Sejarah panjang negara-negara Eropa sebagai negara maritim dan kinerja ekonominya telah memungkinkan mereka untuk memajukan pemikiran tentang kualitas daripada kuantitas.

Kopacz, Morgas, dan Urbanski menunjuk tragedi Titanic pada tahun 1912 sebagai dorongan yang memicu penciptaan dan implementasi SOLAS pada tahun 1914, yang menganggap bahwa kehidupan manusia di laut harus dilihat lebih penting daripada sekadar properti kapal. Dianggap bahwa peristiwa ini menandai 'kelahiran' sistem keamanan maritim.

Lahirnya beberapa standar dari SOLAS, COLREG, STCW, SAR *Convention* serta *Load Lines Convention* telah membentuk praktik keselamatan maritim yang lebih banyak tentang regulasi. Dibandingkan dengan penerbangan, pengiriman adalah teknologi yang jauh lebih tua. Perilaku dan praktiknya telah lama mendahului regulasinya.

Seperti yang mungkin telah terungkap dalam kasus Indonesia, tantangan utama untuk memberlakukan peraturan lebih berkaitan dengan kepatuhan dan penegakan hukum. Karena keselamatan bukanlah keamanan yang menghasilkan garis komando dan kontrol tunggal, tantangan pada akhirnya akan menyentuh pertanyaan tentang bagaimana memastikan bahwa perilaku dan praktik dari aktor yang berbeda namun saling terkait – baik publik maupun swasta – bertemu di bawah standar yang disepakati.

Seperti kasus pembuatan SOLAS yang sudah disajikan, kejutan besar, seperti kasus Titanic, dapat mendorong lahirnya peraturan baru. Namun, dalam banyak kasus, terlepas dari perubahan teknologi

dan peningkatan perdagangan dan pergerakan manusia, praktiknya bertahan dan hampir tidak berubah. Setelah SOLAS, konvensi tambahan keselamatan maritim dianggap oleh Psaraftis sebagai kebijakan 'reaktif' yang diterapkan sebagai langkah-langkah sementara dalam peraturan keselamatan, karena kurangnya penegakan, atau keseragaman aturan tersebut. Oleh karena itu, pembelajaran dilakukan dengan sejauh ini merupakan model peningkatan keselamatan maritim yang menonjol seperti yang diadopsi oleh banyak negara.

## DAFTAR PUSTAKA

### References

- Abuelenin, Ahmed Hany M. (2017). :  
“*The Impact of Shortage Implementation of the International Regulations on Maritime Safety.*” *Cogent Social Sciences* 3, no. 1 : 1-7.
- Alexander M. Goulielmos, (2001).  
“Keselamatan Maritim: Fakta dan Proposal untuk OPA Eropa,” *Pencegahan dan Manajemen Bencana* 10, no. 4.
- Baca Psaraftis, (2012). “Maritim;” Haapasaari, dkk, “Seorang Proaktif;” Goulielmos, "Maritim."
- Cho, Dong-Oh. (2007). “*The Effects of the M/V Sea Prince Accident on Maritime Safety Management in Korea.*” *Marine Policy* 31, no. 6 (2007): 730-735.
- Dong-Oh Cho, (2007). “Pengaruh Kecelakaan Pangeran Laut M/V terhadap Manajemen Keselamatan Maritim di Korea,” *Kebijakan Kelautan* 31, no. 6.
- Gesa Praetorius dan Margareto Lutzhoft, (2011). “Keselamatan ada di mana-mana - Konstituen Keselamatan Maritim,” *Prosiding Pertemuan Tahunan ke-55 Masyarakat Faktor Manusia dan Ergonomi* 1800.
- Haapasaari, Paivi, Inari Helle, Annukka Lehikoinen, Jouni Lappalainen, and Sakari Kuikka. (2015). “*A Proactive Approach for Maritime Safety Policy Making for the Gulf of Finland: Seeking Best Practices.*” *Marine Policy* 60 (2015): 107-118.
- Harilaos N. Psaraftis, (2002). “Keselamatan Maritim: To be or Not to be Proactive,” *Jurnal Kelautan WMU* 1, no. 1.
- I. M. Kaplan dan H.L. Kite-Powell, (2000). “*Safety at Sea and Fisheries Management: Fishermen’s Attitudes and the Need for Co-Management.*” *Kebijakan Kelautan* 24, no. 6.
- IMO, “History of SOLAS (The International Convention for the Safety of Life at Sea),” Organisasi Maritim Internasional, <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Pages/default.aspx>.
- Jenni Kuronen dan Ulla Tapaninen, (2010). “*Evaluation of Maritime Safety Policy Instruments.*” *WMU Journal of Maritime Affairs* 9, no. 1.
- K. R. Simmonds, (1963). “*The Constitution of the Maritime Safety Committee of IMCO.*” *The International and Comparative Law Quarterly* 12, no. 1,79.
- K.X. Li dan J. Wonham, (2001). “Perundang-undangan Maritim: Area Baru untuk Keselamatan Kehidupan di Laut,” *Kebijakan dan Manajemen Maritim: Jurnal Unggulan Penelitian Pelayaran dan Pelabuhan Internasional* 28, no. 3.
- Kim, Young-Mo. (2005). “*A Study on the Correlation between Maritime Safety and Safety Factors.*” *International Journal of*

- Navigation and Port Research* 29, no. 2 : 159-164.
- Klein, Natalie. (2011). *Maritime Security and the Law of the Sea*. New York: Oxford University Press.
- Knapp, Sabine, and Philip Hans Franses. (2010). "Comprehensive Review of the Maritime Safety Regimes: Present Status and Recommendations for Improvements." *Transport Reviews* 30, no. 2 : 241-270.
- Kopacz, Morgas, dan Urbanski, (2009). "The Maritime,"
- Kopacz, Z., W. Morgas, and J. Urbanski. (2001). "The Maritime Safety System, Its Main Components and Elements." *The Journal of Navigation* 54, no. 2: 199-211.
- Kraska, James, and Raul Pedrozo. (2013). *International Maritime Security*. Boston: Brill,
- M.A. Shama, (2009). "Konsep Dasar Faktor Keamanan dalam Struktur Kelautan," *Kapal dan Struktur Lepas Pantai* 4, no. 4.
- Mahan, Alfred Thayer, (2010). *Pengaruh Kekuatan Laut pada Sejarah 1660-1783* (Cambridge: Cambridge University Press)
- Megan E. Linkin, (2007). "Icebergs Ahead!: How Weather Doomed the Titanic," *Weatherwise* 60, no. 5, 20- 22.
- Michael S. Roe, (2008). "Keselamatan, Keamanan, Lingkungan dan Pelayaran: Masalah Membuat Kebijakan yang Efektif," *WMU Journal of Maritime Affairs* 7, no. 1
- Paivi Haapasaari, Inari Helle, Annukka Lehtikoinen, Jouni Lappalainen, dan Sakari Kuikka, (2015). "A Proactive Approach for Maritime Safety Policy Making for the Gulf of Finland: Seeking Best Practices," *Marine Policy* 60
- Research and Markets, (2016). "Maritime Safety Market - Global Forecast to 2021," *Research and Markets*, November, <https://www.researchandmarkets.com/reports/3978402/maritime-safety-market-global-forecast-to-2021> .
- Young-Mo Kim, (2005). "A Study on the Correlation between Maritime Safety and Safety Factors," *International Journal of Navigation and Port Research* 29, no. 2.
- Z. Kopacz, W. Morgas, dan J. Urbanski, (2001). "Sistem Keselamatan Maritim, Komponen dan Elemen Utamanya," *Jurnal Navigasi* 54, no. 2.