

UPAYA PENINGKATAN PENDIDIKAN, KEAHLIAN DAN PROFESIONALISME SUMBER DAYA MANUSIA PELAYARAN INDONESIA

Siska Marlina¹, dan Ning Herlina²

Dosen Universitas Garut dan Universitas PGRI Palembang

¹siskamarlina@uniga.ac.id dan ²ning_141258@yahoo.com

Abstrak

Pemahaman maritim merupakan segala aktivitas pelayaran dan perniagaan/ per-dagangan berhubungan dengan kelautan atau disebut pelayaran niaga, sehingga dapat disimpulkan bahwa maritim adalah Terminologi Kelautan dan Maritim ber-hubungan dengan pelayaran perdagangan laut. Berdasarkan definisi Sumber Daya Manusia (SDM) adalah seseorang yang siap, mau dan mampu memberi sum-bangan terhadap usaha pencapaian tujuan organisasi. Manajemen sumber daya manusia merupakan suatu proses peren-canaan, pengorganisasian, pengarahan dan pengawasan kegiatan-kegiatan peng-adaan, pengembangan, pemberian kom-pensasi, pengintegrasian, pemeliharaan dan pelepasan sumber daya manusia agar tercapai berbagai tujuan individu, organisasi dan masyarakat. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan menggunakan teknik infor-man melalui pelaksanaan wawancara mendalam. Metode penelitian ini meng-gunakan teknik analisis mendalam (in-dept analysis), yaitu mengkaji masalah secara kasus perkasus karena metode kualitatif yakin bahwa sifat suatu masalah satu akan berbeda dengan sifat dari masalah lain. Tujuan dari metode ini bukan suatu generalisasi tetapi pe-mahaman secara mendalam terhadap suatu masalah.

Kata Kunci: Maritim, Sumber Daya Manusia (SDM)

PENDAHULUAN

Maritim berasal dari bahasa Inggris yaitu *maritime* berarti navi-gasi, maritim atau bahari, dari kata tersebut lahir istilah *maritime power* yaitu Negara maritim atau Negara samudera. Pemahaman *maritime* merupakan segala aktivitas pelayar-an dan perniagaan/perdagangan ber-hubungan dengan kelautan atau pelayaran niaga, sehingga dapat disimpulkan bahwa maritim adalah Terminologi Kelautan dan Maritim laut berhubungan dengan pelayar-an-perdagangan laut. Kemaritiman yang berdasarkan pada termonologi adalah mencakup ruang/wilayah permukaan laut, pelagik dan meso-pelagik yang merupakan daerah subur dimana daerah tersebut ter-dapat kegiatan seperti: pariwisata, lalu-lintas,

pelayaran dan jasa-jasa kelautan. Jadi, berdasarkan pasal 3 Undang-Undang Republik Indo-nesia No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dalam pasal 3 menyatakan bahwa wilayah perairan Indonesia sebagai berikut:

- (1) Wilayah Perairan Indonesia meliputi: territorial Indonesia, perairan kepulauan dan perair-an pedalaman.
- (2) Laut Teritorial Indonesia adalah jalur laut selebar 12 (dua belas) mil laut yang diukur dari garis pengkal kepulauan Indo-nesia.
- (3) Perairan Kepulauan Indonesia adalah semua perairan yang ter-letak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman/ jaraknya dari pantai.

(4) Perairan Pedalaman Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah dari pantai-pantai Indonesia, termasuk ke dalam-nya semua bagian dari perairan yang terletak pada sisi darat dari suatu garis penutup. Penguasaan perairan pedalam-an ialah perairan Nusantara berlandaskan dua pertimbangan penting meliputi: Pertama, bumi dan air Indonesia merupakan suatu hubungan yang tiada putusnya dan penggunaan per-airan secara efektif meng-hendaki penggunaan secara komplementer daripada bumi. Kedua, menjalankan kegiatan-kegiatan di dalam wilayah per-airan Nusantara akan membawa serta konsekuensi-konsekuensi bagi proses nilai-nilai hidup bangsa Indonesia. (PP Perairan dan Pelayaran, 2014)

Sebelum adanya peraturan perundang-undangan diatas ter-sebut, terlebih dahulu mengacu pada Hasil Konperensi *Den Haag* Tahun 1930 tentang Laut Territorial yang berisikan: (Mochtar Kusumaatmadja, 1978)

- a. Laut Territorial;
Pasal 1 mengatakan bahwa wilayah Negara meliputi suatu jalur laut yang dalam konvensi tersebut dinamakan laut territorial.
- b. Hak Lintas Damai;
Pasal 3 sampai dengan Pasal 7 menegaskan bahwa pengertian “hak lintas damai”

(“*innocent passage*”) kapal-kapal asing melalui laut territorial.

- c. Yurisdiksi (criminal dan sipil) Negara pantai atas kapal-kapal asing di dalam laut territorial.
- d. Pengejaran Seketika (*hot pursuit*);
Berdasarkan Pasal 11 menyatakan bahwa pengejaran seketika suatu kapal asing yang telah melakukan pelanggaran terhadap UU dan peraturan negara pantai, dimulai ketika kapal asing tersebut sedang berada dalam perairan pedalaman/laut territorial dan diteruskan sampai ke laut lepas asalkan pengejaran dilakukan tanpa berhenti.

Hal diatas diperkuat dengan adanya konvensi *Deklarasi Djuanda* 13 Desember 1957, yakni:

- a. Segala Perairan disekitar meng-hubungkan kepulauan dan bagian pulau yang termasuk daratan RI;
- b. Lalu Lintas Damai;
- c. Penentuan Batas Laut Territorial

Laut merupakan kumpulan air asin luas sekali di permukaan bumi yang memisahkan pulau dengan pulau, benua dengan benua, misal: Laut Jawa dan Laut Merah sedangkan lautan merupakan laut yang luas sekali, seperti: Lautan Atlantik, Lautan Pasifik. Lautan berasal dari kata *Ocean* dalam bahasa Inggris, seperti: *Pacific Ocean* atau *Atlantic Ocean*, dike-mukakan sebagai Samudera Pasifik atau Samudera Atlantik, kata Samudera sama dengan Lautan. Laut merupakan

kumpulan air asin yang satu sama lain berkaitan, karena air laut tidak selalu asin, tetapi laut dilihat dari aspek dari suatu wilayah kedaulatan Negara (yuridis) sebagai pemersatu bangsa Indonesia, bukan hanya sebagai penghubung antara pulau-pulau terbesar di perairan Indonesia.

Dalam Konvensi Hukum Laut 1982, tidak mendefinisikan tentang laut atau 'sea' secara jelas, tetapi ternyata tidak memberikan definisi laut mencakup pengertian yang sangat luas, yaitu seperti: *sea bed and subsoil, collisions at sea Pocean* (misal: *Ocean floor, ocean space, oceanography, oceanology*), *marine* (misal: *marine activities, marine scientific research, marine environment, marine life, marine mammals, marine transmissions*), *maritime* (misal: *maritime casualty, maritime traffic*), *Coast* (misal: *coastal states, opposite or adjacent coasts*). Mendeskripsikan status laut wilayah, ruang udara di atas laut wilayah dan dasar laut serta tanah dibawahnya berdasarkan dalam pasal 2 Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 mengenai:

1. Kedaulatan dari Negara pantai mencapai di luar wilayah darat-an, laut pedalaman dan suatu Negara kepulauan, perairan kepulauan sampai ke wilayah yang berbatasan dengan jalur laut, dinamakan laut wilayah.
2. Kedaulatan meliputi: ruang udara di atas laut wilayah serta dasar laut dan tanah di bawahnya.

3. Kedaulatan atas laut wilayah dilaksanakan dengan tunduk pada ketentuan Konvensi dan peraturan hukum internasional lainnya.

Istilah kelautan dipakai karena istilah tersebut lebih luas dan bersifat publik daripada sekedar menggunakan istilah kemaritiman, sehingga kelautan adalah hal-hal yang berhubungan dengan laut. Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 (UNCLOS). Secara terminology pengertian kelautan mencakup aspek yang sangat luas yaitu termasuk ruang/wilayah udara di atas permukaan air laut, pelagic (dari permukaan sampai 200 meter kolom air), mesopelagik (pelagik sampai kedalaman 500 meter), abisal (kedalaman 500-700 meter) hingga mencapai dasar laut (*under the sea*), dikenal sebagai landas kontinen.

Posisi Indonesia sangat strategis tersebut memberikan konsekuensi bagi bangsa Indonesia yaitu untuk menjalankan aturan sebagaimana termaksud dalam *United Nation Convention on the Law of the Sea 1982*.

Integrasi ASEAN tahun 2015 dan ditetapkannya shipping market tunggal akan secara signifikan meningkatkan persaingan antara pelabuhan-pelabuhan dan perusahaan pelayaran dalam regional ASEAN. Untuk dapat mendukung pertumbuhan ekonomi Indonesia dan mendapatkan manfaat dari AFTA 2015 tersebut, PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) telah melakukan

penelitian bersama dengan konsultan McKinsey & Company yaitu Studi Reformasi Strategi Maritim Indonesia. Diidentifikasi adanya potensi untuk menekan biaya logistik di Indonesia hingga 26% dari total biaya logistik. Artinya, 180 Triliun Rupiah dapat dihemat dari sektor transportasi/ logistik laut. Terdapat 6 kategori utama pelaksanaan pembaruan sektor industri, yaitu:

1. Kepelabuhan;

Kepelabuhan menurut Pasal 68 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, mempunyai peranan:

- a. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai hierarkinya;
- b. Pintu gerbang kegiatan perekonomian;
- c. Tempat kegiatan alih moda transportasi;
- d. Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan;
- e. Tempat distribusi, produksi dan konsolidasi muatan atau barang;
- f. Mewujudkan Wawasan Nusantara & kedaulatan negara.

2. Perkapalan/Pelayaran;

Pelayaran/perkapalan terdapat beberapa hal pelayaran yaitu:

a. Pelayaran Dalam Negeri;

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988, pelayaran dalam negeri merupakan kegiatan angkutan laut antar pelabuhan di Indonesia dilakukan secara tetap dan teratur serta

pelayaran yang tidak teratur menggunakan semua jenis kapal.

Dalam Pasal 73 UU No.21 Tahun 1992 menyatakan bahwa penyelenggaraan angkutan laut dalam negeri dilakukan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia dan kapal berbendera asing yang dioperasikan oleh badan hukum Indonesia dalam keadaan tertentu serta memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh pemerintah.

b. Pelayaran Rakyat;

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988, pelayaran rakyat sebagai kegiatan angkutan laut khusus untuk barang atau hewan antar pelabuhan di Indonesia dengan menggunakan kapal layar motor sesuai dengan persyaratan diantaranya:

- 1) Dilakukan oleh perusahaan dalam salah satu badan usaha, termasuk koperasi. Perusahaan disini adalah "Setiap bentuk usaha yang menjalankan setiap jenis usaha yang bersifat tetap, terus-menerus dan didirikan, bekerja serta berkedudukan dalam wilayah negara Indonesia dengan tujuan memperoleh keuntungan dan atau laba". (Abdulkadir Muhammad, 2010)
- 2) Memiliki unit perahu layar/kapal layar motor dgn ukuran sampai 850

- m³ isi kotor atau kapal motor ukuran sampai 100 m³.
- c. Pelayaran Perintis;
Menurut Pasal 84 UU No. 21 Tahun 1992, pelayaran pe-rintis berupa angkutan perair-an yang menghubungkan daerah-daerah terpencil dan belum berkembang. PP No.17 Tahun 1988 menyatakan bahwa pelayaran perintis me-rupakan kegiatan angkutan laut yang dilakukan secara tetap dan teratur.
 - d. Pelayaran Luar Negeri;
Pelayaran luar negeri merupa-kan pelayaran samudra se-bagai kegiatan angkutan laut ke atau dari negeri yang di-lakukan secara tetap dan teratur atau dengan pelayaran tidak tetap serta tidak meng-gunakan semua jenis kapal (Pasal 9 ayat (5) PP No. 17 Tahun 1988).
Pelayaran luar negeri, me-nurut UU No. 21 Tahun 1992, dilakukan oleh badan hukum Indonesia yang menurut UU No. 1 Tahun 1985 berbentuk perseroan terbatas dan/atau perusahaan asing. (Zaeni Asyhadie, 2011)
3. Industri pendukung sisi darat;
Perairan darat ialah perairan di daerah darat, seperti: sungai, terusan dan danau. (H.M.N. Purwosutjipto, 2003)
Pemerintah Indonesia menggunakan istilah “perairan pedalaman” (Keputus-an Menteri Perhubungan tanggal 15 April 1970, No SK 117/M/70, mengenai “Ketentuan-ketentuan tentang Penggunaan Perairan Pe-dalaman untuk Angkutan Umum dan Angkutan Barang Khusus”). Dalam keputusan tersebut pasal 1 huruf a berbunyi: “Perairan pe-dalaman adalah semua perairan di daerah daratan seperti: sungai-sungai, terusan-terusan, danau-danau dan lain sebagainya.”
 4. Industri pendukung sisi laut;
 - a. Tentang pencarteran kapal;
Pencarteran kapal adalah penggunaan/pengoperasian kapal milik orang lain yang sudah diperlengkapi alat per-lengkapan kapal beserta pe-lautnya, siap untuk menjalan-kan kapal sesuai instruksi pencarter. Pelaut adalah na-khoda, perwira & anak kapal.
 - b. Ttg pengangkutan barang;
 - c. Ttg pengangkutan orang. (H.M.N. Purwosutjipto, 1983)
 5. Pendidikan maritime;
Pendidikan maritime berkaitan dengan SDM (Sumber Daya Manusia), dimana SDM nanti dapat menunjang dari segi *Human Resource Development*, hal yang diharapkan atau *Strat-egies and System HRD* yang digunakan: (Erika Buchari)
 - a. Investasi pada sumber daya manusia untuk meningkatkan kemampuan produktif;
 - b. Utilisasi dari sumber daya tersebut untuk menghasilkan peningkatan output (luaran);
 - c. Partisipasi dari manusia yang sudah mengembangkan sum-ber-sumbernya (pendidikan, tingkat *skill* yang lebih

baik dan lain-lain) dalam pemakaian dari peningkatan output melalui kualitas hidup yang lebih baik.

6. 2030 network. (S. Sumarsono, 2005)

Berkaitan dengan daerah kemaritiman, Indonesia tidak akan terlepas dengan adanya Ketahanan Nasional. Ketahanan Nasional (Tan-nas) Indonesia adalah kondisi dinamis bangsa Indonesia yang meliputi segenap aspek kehidupan nasional yang terintegrasi, jadi Tan-nas berisi keuletan dan ketangguhan berkemampuan untuk mengem-bangkan kekuatan nasional dalam menghadapi dan mengatasi segala tantangan, ancaman, hambatan dan gangguan baik yang datang dari luar maupun dari dalam dan untuk men-jamin identitas, integritas, kelang-sungan hidup bangsa dan negara serta perjuangan mencapai tujuan nasional.

Konsepsi Ketahanan Nasio-nal (Tannas) Indonesia adalah konsepsi pengembangan kekuatan nasional melalui pengaturan dan penyelenggaraan kesejahteraan, ke-amanan yang seimbang, serasi dan selaras dalam seluruh aspek ke-hidupan secara utuh, menyeluruh dan terpadu berlandaskan Pancasila, UUD 1945 & Wawasan Nusantara.

Asas Ketahanan Nasional Indonesia adalah tata laku berdasarkan nilai-nilai Pancasila, UUD 1945 dan Wawasan Nusan-tara, terdiri dari:

1. Asas Kesejahteraan dan Ke-amanan.

2. Asas Komprehensif Integral atau Menyeluruh Terpadu.

3. Asas Mawas ke Dalam dan Mawas ke Luar.

4. Asas Kekeluargaan.

PERMASALAHAN

Peneliti mengkaji hal ter-sebut dari satu permasalahan yaitu Bagaimana meningkatkan Pendidik-an, Keahlian dan Profesionalisme SDM Pelayaran Indonesia terhadap Pembangunan Nasional dan Ke-tahanan Nasional ?

PEMBAHASAN

Berdasarkan definisi Sum-ber Daya Manusia (SDM) adalah seseorang yang siap, mau dan mampu memberi sumbangan terhadap usaha pencapaian tujuan organisasi. (Veithzal Rivai dan Ella Jauvani Sagala, 2010)

Manajemen sumber daya manusia merupakan suatu proses perencanaan, pengorgani-sasian, pengarahan dan pengawasan kegiatan-kegiatan pengadaan, peng-kembangan, pemberian kompensasi, pengintegrasian, pemeliharaan dan pelepasan sumber daya manusia agar tercapai berbagai tujuan individu, organisasi dan masya-rakat. (Ike Kusdyah Rachmawati, 2008)

Sedangkan SDM dibidang transportasi menurut Pasal 2 Per-aturan Pemerintah Republik Indo-nesia Nomor: 51 Tahun 2012 ttg Sumber Daya Manusia dibidang Transportasi meliputi:

- a. SDM dibidang lalu lintas dan angkutan jalan;
- b. SDM dibidang perkeretaapian;
- c. SDM dibidang pelayaran;
- d. SDM dibidang penerbangan; dan
- e. SDM dibidang multimoda transportasi.

Jadi arti SDM diatas harus menjalankan fungsi sebagai regulator, penyedia jasa transportasi & tenaga kerja dibidang transportasi khusus-nya dibidang pelayaran. Faktor-faktor penyebab SDM Pe-layaran Indonesia adalah:

1. Buruknya kinerja Pelabuhan:
 - a. Batasan-batasan geografis.
 - b. Masalah Tenaga Kerja.
 - c. Kurangnya keamanan.
 - d. Korupsi.
 - e. Kurangnya prasarana pe-labuhan.
2. Hambatan di Industri Maritim Nasional

Pertama, dilihat sistem finansial untuk sektor maritim di Indonesia. Kebijakan sektor per-bankan atau lembaga keuangan di Indonesia, dimana sebagian besar keuntungannya diperoleh dari penempatan dana mereka di Sertifikat Bank Indonesia (SBI) untuk pembiayaan industri mari-tim sangat tidak mendukung. Jadi, bunga pinjaman sangat tinggi. Berkisar antara 11%-12% per tahun dengan 100% kolateral (senilai pinjaman). Bandingkan dengan sistem perbankan Singa-pura yang hanya mengenakan bunga 2% + LIBOR 2% (total sekitar 4%) per tahun. Dengan equity hanya 25% sudah

bisa mendapatkan pinjaman tanpa kolateral terpisah karena kapal tersebut dapat menjadi jaminan. Jadi tidak heran kalau pengusaha kapal nasional kesulitan mencari pembiayaan untuk membeli kapal, baik baru maupun bekas via sistem perbankan Indonesia.

Kedua, sesuai dengan Kep-menkeu No. 370/KMK.03/2003 tentang Pelaksanaan Pajak Per-tambahan Nilai yang Dibebaskan Atas Impor dan/atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan/ atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu, pasal 1, ayat 1 huruf e, jelas bahwa sektor perkapalan mendapat pembebasan pajak. Namun semua pembebasan pajak tersebut kembali harus dibayar jika melanggar pasal 16. Artinya kebijakan tersebut banci. Sesuai dengan pasal 16: Pajak Per-tambahan Nilai yang terutang pada impor atau pada saat per-olehan Barang Kena Pajak Ter-tentu disetor kas negara apabila dalam jangka waktu 5 (lima) tahun sejak impor dan/atau per-olehan Barang Kena Pajak Ter-tentu sebagaimana dimaksud dalam pasal 1 angka 1 huruf e, huruf f, huruf g dan huruf h ternyata digunakan tidak sesuai dengan tujuan semula atau di-pindahtangankan kepada pihak lain baik sebagian atau seluruh-nya ? Artinya, jika pengusaha kapal akan menjual kapalnya sebelum 5 tahun sejak pembelian harus membayar pajak kepada negara sebesar 22,5% dari harga penjualan (PPn 10%, PPh impor

7,5% dan bea masuk 5%). Di Indonesia jarang ada kontrak penggunaan kapal lebih dari 5 tahun, paling banyak 2 tahun. Jadi jika tidak ada kontrak, supaya pengusaha kapal tidak menanggung rugi berkepanjangan mereka harus menjual kapalnya. Untuk itu pengusaha harus membayar pajak terhutang ke-pada Negara sesuai Pasal 16 tersebut. Benar-benar industri maritim negara dihambat ke-majuannya dari segi kebijakan fiskalnya oleh negara. Di negara lain seperti Singapura, pemerintah akan memberikan insentif, contoh: pembebasan bea masuk pembelian kapal, pembebasan pajak bagi perusahaan pelayaran yang bertransaksi diatas USD 20 juta karena Pemerintah Singapura menyadari kalau investasi di industri pelayaran bersifat slow yielding sehingga perlu diberikan insentif. Kalaupun kapal harus dijual, Pemerintah Singapura membebaskan berbagai pajak.

Ketiga, buruknya kualitas sumber daya maritim Indonesia menyebabkan biaya langsung industri maritim menjadi tinggi.

Keempat, persoalan klasifikasi industri maritim yang ada ditangan sebuah BUMN dibawah kendali Kementerian BUMN dan Kementerian Perhubungan, PT Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), membuat industri maritim Indonesia semakin terpuruk.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah RI Nomor: 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia di-bidang transportasi menyatakan bahwa upaya peningkatan dan optimalisasi pelayaran terhadap pembangunan nasional dapat di-tinjau melalui:

1. Pendidikan dan Pelatihan di-bidang Transportasi disebut Diklat Transportasi adalah penyelenggaraan proses pembelajaran dan pelatihan dalam rangka meningkatkan pengetahuan, keahlian, keterampilan serta pembentukan sikap perilaku sumber daya manusia yang diperlukan dalam penyelenggaraan transportasi.
2. Penyediaan tenaga pendidik yakni: tenaga kependidikan yang berkualifikasi sebagai guru, dosen, konselor, pamong belajar, widyaiswara, tutor, instruktur, fasilitator dan sebutan lain sesuai dengan kekhususannya serta berpartisipasi dalam menyelenggarakan pendidikan di bidang SDM transportasi.

Dengan berpedoman pada kebijakan dilaksanakan berbagai upaya untuk mengatasi permasalahan yang menghambat pembangunan dan pengembangan kemampuan pertahanan negara, yaitu:

1. Mengupayakan peningkatan anggaran secara bertahap sesuai dengan kemampuan negara serta mengelola dengan efektif, efisien, transparan dan akuntabel;
2. Menyiapkan payung hukum utk menyinergikan upaya pertahanan dan

keamanan negara serta me-ningkatkan kerja sama dan koor-dinasi dengan departemen/ instansi terkait agar terwujud satu *political will* dalam mem-berdayakan industri strategis dalam negeri;

3. Meningkatkan kesiapan alutsista melalui program *repowering/ retrofit* dan pengadaan terbatas melalui sistem satu pintu;
4. Meningkatkan kemampuan pra-jurit melalui diklat dengan sarana dan prasarana yang memadai serta mengupayakan peningkatan kesejahteraan secara bertahap;
5. Meningkatkan kepedulian ma-syarakat melalui sosialisasi dan pendidikan bela negara;
6. Mempercepat penyusunan Rancangan Undang-Undang terkait;
7. Mengatasi ketertinggalan dan meningkatkan kemandirian di bidang teknologi pertahanan melalui pemberdayaan industri strategis dalam negeri dan kerja sama dengan luar negeri dalam rangka alih teknologi.

Upaya untuk mengurangi ketergantungan akibat embargo dilak-sanakan pemulihan hubungan me-lalui jalur diplomasi tanpa meng-korbankan kewibawaan dan harga diri bangsa serta upaya diversifikasi sumber pengadaan alutsista TNI dari negara lain yang memenuhi kriteria, persyaratan dan spesifikasi, tetapi tidak menetapkan syarat mengikat.

KESIMPULAN DAN SARAN

Peningkatan pendidikan, keahlian dan profesionalisme SDM pelayaran Indonesia dalam upaya meningkatkan dan optimalisasi pe-layaran terhadap pembangunan nasional dan ketahanan nasional, dengan cara:

- a. Menurut PP RI No.51 Tahun 2012 tentang SDM di Bidang Transportasi, menyatakan:
 - 1) Mengadakan Diklat Transportasi.
 - 2) Penyediaan Tenaga Pendidik di bidang SDM Transportasi.
- b. Menurut pemerintah dalam jangka panjang guna pertahanan nasional meliputi:
 - 1) Kebijakan pembangunan bidang pertahanan;
 - 2) Sistem pertahanan nasional;
 - 3) Sistem pertahanan rakyat semesta;
 - 4) Pengarahan Bela Negara;
 - 5) Perlindungan wilayah yurisdiksi laut Indonesia;
 - 6) Perlindungan wilayah yurisdiksi udara Indonesia;
 - 7) Kemampuan deteksi ditingkatkan pada wilayah yurisdiksi laut dan wilayah yurisdiksi udara Indonesia;
 - 8) Sistem senjata yg memadai;
 - 9) Alat utama sistem senjata ditingkatkan;
 - 10) Dan lain sebagainya.

Peneliti dapat memberikan suatu masukan agar yang harus diperhatikan dalam ranah kemari-timan di Indonesia adalah SDM Pelayaran Indonesia itu sendiri, melalui cara meningkatkan pendidikan, keahlian dan keprofesionalismean dalam kajian wawasan

nusantara, guna meningkatkan pembangunan nasional dan ketahanan nasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Anon. n.d. "No Title." Retrieved May 20, 2014a(http://www.bappenas.go.id/files/8613/5027/2596/002pjpvisidanarah__20081122134759__765__1.pdf).
- Anon. n.d. "No Title." Retrieved May 20, 2014b(https://www.facebook.com/permalink.php?id=210187695709245&story_fbid=449849341743078).).
- Anon. n.d. "Sejarah Maritim Indonesia." *Indomaritimeinstitute.Org*. Retrieved May20,2014c(<http://indomaritimeinstitute.org/wpcontent/uploads/2010/10/Sejarah-Maritim-Indonesia.pdf>).
- Asyhadie, Zaeni. 2011. *Hukum Bisnis (Prinsip Dan Pelaksanaannya Di Indonesia)*. 5th ed. PT Raja Grafindo Persada. Jakarta.
- Buchari, Erika. n.d. *Kerjasama Dalam Rangka Pelaksanaan Kajian Transportasi Maritim Guna Mendukung Pembangunan Nasional*.
- Christof F. Luddeke. 1996. *Practical Guides MARINE CLAIMS a Guide for the Handling and Prevention of Marine Claims*. 2nd ed. London: LLP Limited. London.
- Danuredjo, Sumitro L. S. 1971. *Hukum Internasional Laut Indonesia*. Bhratara. Jakarta.
- Diah, Marwah M. 2003. *Restrukturi-Sasi BUMN Di Indonesia: Pri-Vatisasi Atau Korporatisasi ?* Literata Lintas Media. Jakarta.
- Hakim, Linggawaty. 2012. *Konvensi PBB Tentang Hukum Laut 1982*. Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.
- Kusumaatmadja, Mochtar. 1978. *Hukum Laut Internasional*. Binacipta. Bandung.
- Muhammad, Abdulkadir. 2010. *Hukum Perusahaan Indonesia*. 4th ed. Bandung: PT Citra Aditya Bakti. Bandung.
- Pambagio, Agus. 2011. "Penyebab Hancurnya Industri Maritim Di Indonesia." *Detik.Com*. Retrieved May 20, 2014 (<https://www.maritimeworld.web.id/2011/04/penyebab-hancurnya-industri-maritim-di.html>).
- Purwosutjipto, H. M. N. 1983. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (5 Hukum Pelayaran Laut Dan Perairan Darat)*. Djambatan. Jakarta.
- Purwosutjipto, Mohammad Noor. 2003. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (3 Hukum Pengangkutan)*. 6th ed. Djambatan. Jakarta.
- Rachmawati, Ike Kusdyah. 2008. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. CV Andi. Yogyakarta.
- Redaksi, Tim. 2014. *Peraturan Perundang-Undangan Perairan Dan Pelayaran (Kepelabuhan, Perkapalan, Kecelakaan Kapal, Angkutan Perairan, Kenavigasian Dan Kepelautan)*. 2nd ed. Indonesia Legal Center Publishing. Jakarta Selatan.
- Rivai, Veithzal, and Ella Jauvani Sagala. 2010. *Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Perusahaan*. 3rd ed. PT Raja Grafindo Persada. Jakarta.
- Sumarsono, S. 2005. *Pendidikan Kewarganegaraan*. PT Gramedia Pustaka Utama Jakarta.
- USAID. 2008. "Reformasi Sektor Pelabuhan Indonesia Dan Uu Pelayaran Tahun 2008." 1–30.