



KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG  
KEMARITIMAN DAN INVESTASI

# LAPORAN KINERJA TRIWULAN I

# 2022

DEPUTI BIDANG KOORDINASI  
KEDAULATAN MARITIM DAN ENERGI



## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas tersusunnya Laporan Kinerja Triwulan I Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Tahun Anggaran 2022.

Laporan Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi ini merupakan pencapaian kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi selama triwulan pertama tahun 2022. Laporan ini menjelaskan pencapaian kinerja berdasarkan Perjanjian Kinerja dan Rencana Aksi yang meliputi capaian kinerja indikator kinerja program, capaian *output* dan *outcome*.

Kami menyadari masih banyak terdapat kekurangan dalam Laporan Kinerja ini, dan tidak menutup kemungkinan adanya perbaikan yang masih diperlukan dalam rangka penyesuaian kedepannya. Semoga Laporan Kinerja ini dapat memenuhi harapan sebagai pertanggungjawaban kepada para pemangku kepentingan, dan mendorong peningkatan kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada periode selanjutnya di tahun 2022.

Jakarta, April 2022

Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

**Basilio Dias Araujo**

# DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI .....	ii
BAB I PENDAHULUAN.....	4
1.1. Latar Belakang.....	4
1.2. Maksud dan Tujuan.....	5
1.3. Kedudukan Tugas dan Fungsi.....	5
1.4. Sumber Daya Manusia .....	8
BAB II PERENCANAAN KINERJA .....	10
2.1. Rencana Strategis.....	10
2.1.1. Visi dan Misi .....	10
2.1.2. Tujuan dan Sasaran Strategis .....	11
2.2. Perencanaan Kinerja .....	12
2.3. Pengukuran Kinerja.....	14
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA.....	15
3.1. Capaian Kinerja.....	15
3.1.1. <i>Stakeholders Perspective</i> .....	15
SS.1 Terwujudnya Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim dengan Berperan Aktif di Tingkat Regional dan Global .....	15
SS.2 Terwujudnya Ketahanan Energi.....	16
3.1.2. <i>Customer Perspective</i> .....	17
SS. 3 Meningkatnya Peran Aktif dalam Penerapan Hukum dan Perjanjian Maritim untuk Menjaga Kedaulatan Maritim .....	17
SS. 4 Terwujudnya Keamanan dan Ketahanan Maritim Indonesia.....	18
SS.5 Terwujudnya Kepastian Hukum Wilayah Indonesia dan Terjaganya Kepentingan Indonesia.....	19
SS.6 Terwujudnya Keselamatan Maritim Indonesia.....	19
SS.8 Meningkatnya Ketahanan Energi .....	20
3.1.3. <i>Internal Business Process Perspective</i> .....	21
SS.8 Efektivitas Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi.....	21
1. Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia .....	21

2.	Rancangan Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim ( <i>Maritime Domain Awareness</i> ).....	24
3.	Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan.....	24
4.	Rancangan Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia ....	24
5.	Rancangan Kebijakan Pengendalian <i>Realignment Flight Information Region</i> (FIR).....	26
6.	Rancangan Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara- Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum) .....	28
7.	Rancangan Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim.....	31
8.	Rancangan Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional .....	35
9.	Rancangan Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas .....	39
10.	Pengendalian Pelaksanaan Proyek Prioritas Strategis Nasional Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi.....	42
	<i>3.1.4. Learning and Growth Perspective</i> .....	46
SS. 10	Persentase SDM Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang sesuai Kompetensi .....	46
SS.11	Terwujudnya RB yang Efektif di Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi.....	47
2.2	KINERJA KEUANGAN.....	48
3.2.1	Realisasi Anggaran .....	48
BAB V PENUTUP .....		50



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Guna menjaga kedaulatan maritim Indonesia dengan baik dan cermat, pemerintah perlu menegaskan sebuah arah pembangunan kelautan yang jelas, tegas dan dapat diimplementasikan secara efektif. Arah pembangunan dan pengelolaan kelautan tersebut harus visioner dan mampu menerjemahkan gagasan berdirinya bangsa ini sejak zaman pendiri bangsa (*founding fathers*) bahkan sejak zaman kejayaan kerajaan-kerajaan besar Nusantara. Arah kebijakan tersebut secara sederhana harus mampu mengakumulasi cita-cita menjadi sebuah negara kepulauan yang maju, mandiri, kuat dan berdaulat dengan lugas dan tepat. Arah pembangunan dan pengelolaan kelautan Indonesia sebagaimana dimaksud diterjemahkan dengan tepat dalam visi pembangunan Presiden Jokowi yang dikenal dengan nama visi “Poros Maritim Dunia”.

Cita-cita dan gagasan untuk menempatkan Indonesia sebagai pusat dari peradaban maritim dunia ini tentu bukan sebuah gagasan tanpa alasan. Indonesia yang secara geografis berada pada simpul jalur perdagangan dunia harus mampu memanfaatkan posisi secara cerdas dan strategis. Presiden Jokowi pada Konferensi Tingkat Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur di Nay Phi Taw, Myanmar, pada tanggal 12 Nopember 2014, menyampaikan gagasan Indonesia sebagai poros maritim dunia yang terdiri dari lima kebijakan utama, yaitu:

1. Membangun kembali budaya maritim Indonesia;
2. Menjaga dan mengelola sumber daya laut;
3. Memberi prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim;
4. Mengembangkan diplomasi maritim, membangun kemitraan;
5. Membangun kekuatan pertahanan maritim.

Lima kebijakan strategis tersebut apabila dicermati secara seksama dapat dikategorikan ke dalam tujuh pilar utama yaitu:

1. Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Pengembangan Sumber Daya Manusia;
2. Pertahanan keamanan, penegakan hukum dan keselamatan di laut;
3. Tata kelola dan kelembagaan kelautan;
4. Ekonomi, infrastruktur kelautan dan peningkatan kesejahteraan;

5. Pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut;
6. Budaya bahari; dan
7. Diplomasi maritim.

Ketujuh pilar utama pembangunan kelautan guna mewujudkan poros maritim dunia tersebut lebih lanjut diterjemahkan secara praktis melalui pembentukan organisasi yang memiliki kewenangan untuk mengatur dan mengelola kebijakan pembangunan secara terpadu dan terencana guna mewujudkan visi poros maritim dunia.

## **1.2. Maksud dan Tujuan**

Laporan Kinerja Tahun Triwulan I 2022 ini disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban akuntabilitas kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Tahun Anggaran 2022 yang berkaitan dengan pelaksanaan program, kegiatan dan pengelolaan anggaran yang berdasarkan dengan sasaran/target yang telah ditetapkan.

Penyusunan laporan ini bertujuan untuk melakukan monitoring, evaluasi dan juga penilaian terhadap pencapaian sasaran/target kinerja dalam pelaksanaan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian Lingkup Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Tahun Anggaran 2022 yang hasilnya nanti akan dijadikan sebagai bahan masukan dan referensi dalam penetapan kebijakan dan strategi pada tahun berikutnya dalam substansi yang terkait.

## **1.3. Kedudukan Tugas dan Fungsi**

Berdasarkan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 2 tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi mempunyai tugas menyelenggarakan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kedaulatan maritim dan energi.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi menyelenggarakan fungsi:

- a. koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kedaulatan maritim dan energi;

- b. pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kedaulatan maritim dan energi;
- c. pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang kedaulatan maritim dan energi; dan
- d. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Koordinator.

Memperhatikan isu-isu strategis di atas, struktur organisasi Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim sesuai dengan Permenko Nomor 2 Tahun 2020 didukung oleh Sekretariat Deputy dan lima Asisten Deputy yaitu Asisten Deputy Hukum dan Perjanjian Maritim; Asisten Deputy Keamanan dan Ketahanan Maritim; Asisten Deputy Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan; Asisten Deputy Navigasi dan Keselamatan Maritim; dan Asisten Deputy Energi sebagaimana tergambar dalam skema organisasi di bawah:



Gambar 1.1. Struktur Organisasi Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

Organisasi Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi didukung oleh enam unit Eselon II yang terdiri dari lima Asisten Deputy dan satu Sekretaris Deputy sebagaimana digambarkan pada Struktur Organisasi. Adapun penjelasan dari masing-masing tugas dan fungsi tersajikan pada gambar dan table di bawah ini:

Tabel 1.1. Tugas dan Fungsi Unit Eselon II Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim

Unit	Tugas	Fungsi
Sekretariat Deputy	Melaksanakan koordinasi pelaksanaan tugas dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Koordinasi penyusunan rencana, program, dan anggaran Deputy;</li> <li>b. Pengelolaan sistem informasi;</li> <li>c. Pemberian dukungan administrasi yang meliputi ketatausahaan, kepegawaian, hubungan masyarakat, arsip, dan dokumentasi Deputy;</li> <li>d. Pemberian dukungan penyusunan peraturan perundang-undangan;</li> <li>e. Penyusunan data dan laporan;</li> <li>f. fungsi lain yang diberikan oleh Deputy</li> </ul>
Asisten Deputy Hukum dan Perjanjian Maritim	Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang hukum dan perjanjian maritim	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang peraturan dan perundang-undangan maritim nasional, perjanjian bilateral dan regional, dan hukum laut dan maritim internasional</li> <li>b. Penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang peraturan dan perundang-undangan maritim nasional, perjanjian bilateral dan regional, dan hukum laut dan maritim internasional</li> <li>c. Pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan tentang masalah dan kegiatan di bidang peraturan dan perundang-undangan maritim nasional, perjanjian bilateral dan regional, dan hukum laut dan maritim internasional</li> </ul>
Asisten Deputy Keamanan dan Ketahanan Maritim	Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang keamanan dan ketahanan maritim	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang keamanan dan pengawasan maritim, ketahanan maritim, serta ketahanan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil;</li> <li>b. Penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang keamanan dan pengawasan maritim, ketahanan maritim, serta ketahanan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil; dan</li> <li>c. Pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan tentang masalah, dan kegiatan di bidang keamanan dan pengawasan maritim, ketahanan maritim, serta ketahanan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil</li> </ul>
Asisten Deputy Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan	Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang pemetaan, data kelautan dan toponimi, penetapan batas zona maritim, pengembangan kawasan perbatasan dan penyelesaian sengketa, serta ekstensi landas kontinen dan pengelolaan laut bebas;</li> </ul>

	delimitasi zona maritim dan kawasan perbatasan	<ul style="list-style-type: none"> <li>b. Penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang pemetaan, data kelautan dan toponimi, penetapan batas zona maritim, pengembangan Kawasan perbatasan dan penyelesaian sengketa, serta ekstensi landas kontinen dan pengelolaan laut bebas;</li> <li>c. Pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan tentang masalah dan kegiatan di bidang pemetaan, data kelautan dan toponimi, penetapan batas zona maritim, pengembangan Kawasan perbatasan dan penyelesaian sengketa, serta ekstensi landas kontinen dan pengelolaan laut bebas.</li> </ul>
Asisten Deputi Navigasi dan Keselamatan Maritim	Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang navigasi dan keselamatan maritim	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kenavigasian nasional dan internasional, keselamatan maritim, serta penanganan kecelakaan maritim;</li> <li>b. penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kenavigasian nasional dan internasional, keselamatan maritim, serta penanganan kecelakaan maritim; dan</li> <li>c. pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang kenavigasian nasional dan internasional, keselamatan maritim, serta penanganan kecelakaan maritim.</li> </ul>
Asisten Deputi Energi	melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang energi	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang program dan investasi energi, pendukung infrastruktur kedaulatan energi, serta partisipasi dan kerja sama energi;</li> <li>b. penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang program dan investasi energi, pendukung infrastruktur kedaulatan energi, serta partisipasi dan kerja sama energi; dan</li> <li>c. pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang program dan investasi energi, pendukung infrastruktur kedaulatan energi, serta partisipasi dan kerja sama energi</li> </ul>

#### 1.4. Sumber Daya Manusia

Pada akhir Desember 2021 telah dilakukan pelantikan pejabat fungsional sebagai pemenuhan amanat penyederhanaan birokrasi di Kemenko Marves. Hal ini menyebabkan berubahnya komposisi pejabat di unit Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi. Sesuai dengan struktur organisasi dan tata kerja Kementerian Koordinator Bidang

Kemaritiman dan Investasi yang ditetapkan melalui Permenko 10 Tahun 2020 terdapat enam jabatan eselon II di bawah Deputi yang terdiri dari empat Asisten Deputi dan satu Sekretaris Deputi. Selain itu di masing-masing Unit Kerja Eselon II terdapat kelompok jabatan fungsional yang terdiri dari fungsional ahli madya, muda, dan pertama. Hingga akhir triwulan I tahun 2022, terdapat 2 pejabat berstatus Pelaksana Tugas Eselon II yaitu Plt. Asisten Deputi Keamanan dan Ketahanan Maritim dan Plt. Asisten Deputi Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan.

Secara lengkap, personalia organisasi Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi sampai dengan akhir Triwulan I tahun 2022 terdiri dari 1 orang Pejabat Eselon I, 4 orang Pejabat Eselon II, 2 orang Pejabat Plt. Eselon II, 12 orang Pejabat Fungsional Madya, 4 orang Pejabat Fungsional Muda, 7 orang Pejabat Fungsional Pertama, 16 orang Pelaksana, dan didukung pula oleh 9 orang Pegawai Tidak Tetap Pendukung Administrasi, 7 orang CPNS dan 3 orang pramubakti.



## BAB II

### PERENCANAAN KINERJA

#### 2.1. Rencana Strategis

##### 2.1.1. Visi dan Misi

Sebagai keberlanjutan pembangunan nasional Tahun 2015-2019, dalam lima tahun ke depan (2020-2024) telah ditetapkan Visi Presiden dan Wakil Presiden *“Terwujudnya Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”*, yang akan ditempuh dengan 9 Misi meliputi:

1. Peningkatan kualitas manusia Indonesia.
2. Struktur ekonomi yang produktif, mandiri dan berdaya saing.
3. Pembangunan yang merata dan berkeadilan.
4. Mencapai lingkungan hidup yang berkelanjutan.
5. Kemajuan budaya yang mencerminkan kepribadian bangsa.
6. Penegakan sistem hukum yang bebas korupsi, bermartabat, dan terpercaya.
7. Perlindungan bagi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga.
8. Pengelolaan pemerintahan yang bersih, efektif dan terpercaya.
9. Sinergi pemerintah daerah dalam kerangka Negara Kesatuan.

Sebagai organisasi yang membantu Presiden untuk urusan Bidang Kemaritiman dan Investasi, maka rumusan visi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi yang ditetapkan untuk mendukung terwujudnya Visi Presiden dan Wakil Presiden yaitu Indonesia, Pusat Peradaban Maritim Dunia Untuk Mewujudkan *“Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian berlandaskan Gotong Royong”*

Indonesia Pusat Peradaban Maritim Dunia merupakan implementasi Visi Presiden RI: terwujudnya Indonesia maju yang berdaulat, mandiri dan berkepribadian berlandaskan Gotong royong, yang dituangkan dalam Naskah RPJM Nasional 2020-2024. Visi ini dapat dimaknai bahwa untuk mendukung mewujudkan Indonesia maju, berdaulat, mandiri dan berkepribadian itu adalah bentuk Indonesia akan menjadi pusat orientasi, dan/atau menjadi rujukan, dunia dalam bidang kemaritiman. Ini juga menggambarkan cita-cita bangsa Indonesia untuk kembali meraih kejayaan di laut.

Untuk menjadi pusat peradaban maritim dunia, Indonesia telah memiliki modal yang kuat. Karakter bangsa bahari yang diwariskan oleh nenek moyang kita menjadi

modal dasar disamping posisi geostrategi Indonesia, kekayaan alam yang ada, dan bonus demografi yang dimiliki saat ini. Potensi bencana dan potensi ancaman yang ada, justru menjadi tantangan bagi bangsa Indonesia

Deputi Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi telah merumuskan penerjemahan visi Tahun 2020-2024 untuk menajamkan pemahaman visi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, sebagai bentuk semangat fundamental yaitu mewujudkan Indonesia yang mampu menjaga kedaulatan, menggunakan hak secara bertanggung jawab, memperluas wilayah yurisdiksi dan menjadi pemimpin isu kelautan di tingkat regional ataupun internasional serta mewujudkan ketahanan energi nasional.

Penerjemahan visi ini dijabarkan sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, menjadi negara yang memiliki kemampuan mumpuni di dalam menjaga kedaulatannya, menggunakan hak-haknya dengan penuh tanggung jawab, mampu memperluas wilayah yurisdiksinya sesuai dengan ketentuan hukum internasional, serta sekaligus dapat menjadi contoh dan pemimpin di dalam pembangunan isu kelautan dunia. Selain isu kemaritiman, melalui visi ini Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi juga akan mewujudkan ketersediaan energi untuk kebutuhan nasional melalui pemanfaatan sumber daya energi nasional.

### **2.1.2. Tujuan dan Sasaran Strategis**

Untuk mewujudkan visi dan melaksanakan misi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi menetapkan tiga tujuan yang akan dicapai dalam lima tahun, sebagai berikut:

1. Terwujudnya Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim dengan Berperan Aktif di Tingkat Regional dan Global.
2. Terwujudnya ketahanan energi nasional.

Dalam kerangka pemenuhan tujuan strategis kedaulatan maritim dan energi, maka perlu dilaksanakan dengan menetapkan sasaran-sasaran strategis yang harus dicapai, sebagai berikut:

1. Meningkatnya peran aktif dalam penerapan hukum dan perjanjian maritim untuk menjaga kedaulatan maritim.

Sasaran ini merupakan sasaran strategis dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim dengan berperan aktif di tingkat regional dan

global”, yang diukur dari persentase penerapan dan inisiasi gagasan Indonesia bidang hukum dan perjanjian maritim.

2. Terwujudnya keamanan dan ketahanan maritim Indonesia.

Sasaran strategis ini merupakan penjabaran dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim dengan berperan aktif di tingkat regional dan global”, yang diukur dari persentase penerapan dan inisiasi gagasan Indonesia bidang tingkat keamanan dan ketahanan maritim.

3. Terwujudnya kepastian hukum wilayah Indonesia dan terjaganya kepentingan Indonesia.

Sasaran yang merupakan penjabaran dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim. Dengan berperan aktif di tingkat regional dan global” diukur melalui tingkat kepastian kewilayahan Indonesia.

4. Terwujudnya keselamatan maritim Indonesia

Sasaran strategis yang merupakan penjabaran dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim dengan berperan aktif di tingkat regional dan global”, diukur melalui tingkat keselamatan maritim di Indonesia.

5. Meningkatnya ketahanan energi

Sasaran strategis ini merupakan penjabaran dari tujuan kedua “terwujudnya ketahanan energi nasional”. Untuk mengukur sasaran ini dapat dilihat melalui tingkat ketahanan energi.

## 2.2. Perencanaan Kinerja

Perencanaan kinerja merupakan penetapan program kegiatan dan anggaran yang akan dilakukan pada tahun anggaran 2022. Penetapan kegiatan dan indikator kinerja berdasarkan program, kebijakan, dan sasaran yang akan dicapai. Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi diwujudkan dari sasaran program dengan keluaran yang berbentuk *outcome*. Perencanaan kinerja yang tertuang pada dokumen Perjanjian Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Tahun 2022 dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 2.1. Perjanjian Kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

NO	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		TARGET
<b>Stakeholders Perspective</b>				
SS.1	Terwujudnya Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim dengan Berperan Aktif di Tingkat Regional dan Global	1	Tingkat Kedaulatan Maritim Indonesia	70%
		2	Persentase Inisiasi Indonesia yang Diusulkan dan/atau Diterima di Forum Internasional	70%
SS.2	Terwujudnya Ketahanan energi nasional	3	Indeks Ketahanan Energi	Tahan (6-7,99)
<b>Customer Perspective</b>				
SS.3	Meningkatnya Peran Aktif dalam Penerapan Hukum dan Perjanjian Maritim untuk Menjaga Kedaulatan Maritim	4	Persentase Penerapan dan Inisiasi Gagasan Indonesia Bidang Hukum dan Perjanjian Maritim	65%
SS.4	Terwujudnya Keamanan dan Ketahanan Maritim Indonesia	5	Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim	65%
SS.5	Terwujudnya Kepastian Hukum Wilayah Indonesia dan Terjaganya Kepentingan Indonesia	6	Tingkat Kepastian Kewilayahan Indonesia	60%
SS.6	Terwujudnya Keselamatan Maritim Indonesia	7	Tingkat Keselamatan Maritim di Indonesia	60%
SS.7	Meningkatnya Ketahanan Energi	8	Tingkat Ketahanan Energi	Tahan (6-7,99)
<b>Internal Business Process Perspective</b>				
SS.8	Efektivitas Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	9	Persentase Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang Ditindaklanjuti	100%
<b>Learning and Growth Perspective</b>				
SS.9	Tersedianya SDM yang Kompeten	10	Persentase SDM Deputi Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi yang Sesuai Kompetensi	85%
SS.10	Terwujudnya Reformasi Birokrasi yang Efektif	11	Nilai Evaluasi Internal SAKIP pada Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	70
		12	Persentase Pelaksanaan Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	80

SS.12	Terlaksananya Administrasi Keuangan yang Akuntabel	14	Nilai IKPA pada Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	75
-------	--	----	--	----

### 2.3. Pengukuran Kinerja

Penilaian hasil Kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada triwulan I tahun anggaran 2022 dilakukan sesuai panduan untuk menjaga konsistensi pengukuran kinerja. Perhitungan capaian kinerja untuk setiap indikator kinerja dari sasaran strategis dilakukan dengan cara membandingkan antara target pencapaian indikator sasaran yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja tahun 2022 dengan realisasinya. Metode perhitungan nilai kinerja diperoleh melalui penghitungan dengan menggunakan data target dan realisasi Indikator Kinerja Utama (IKU) yang tersedia. Formula penghitungan nilai kinerja dijabarkan melalui dokumen manual Indikator Kinerja Utama.

## BAB III

### AKUNTABILITAS KINERJA

#### 3.1. Capaian Kinerja

Penghitungan capaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara realisasi kinerja dengan target kinerja. Capaian kinerja diukur dari perjanjian kinerja yang memuat sasaran strategis dan indikator kinerja utama. Capaian target kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi didasarkan pada *Stakeholder Perspective*, *Customer Perspective*, *Internal Business Process Perspective* dan *Learning and Growth Perspective* Tahun 2022.

Tahun 2022 merupakan tahun ketiga Renstra Deputy 1 2020-2024. Penghitungan capaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara realisasi kinerja dengan target kinerja. Pada tahun 2021 diperoleh capaian total kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi sebesar 109,26%.

Secara langsung belum dapat dibandingkan capaian kinerja pada 2021 dengan 2022, karena pada triwulan I 2022 belum dapat dilakukan pengukuran atas capaian kinerja yang bersifat *outcome*. Secara umum, yang dapat dilaporkan pada triwulan I adalah capaian kinerja yang bersifat *output* sebagai upaya pencapaian *outcome* yang ditargetkan pada triwulan keempat 2022. Adapun deskripsi atas capaian kinerja baik yang bersifat *outcome* maupun *output* dijabarkan sebagai berikut:

##### **3.1.1. Stakeholders Perspective**

#### **SS.1 Terwujudnya Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim dengan Berperan Aktif di Tingkat Regional dan Global**

Sasaran strategis ini bertujuan untuk mewujudkan kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim yang diakui dunia dengan berperan aktif pada berbagai forum internasional.

##### **IKU 1: Tingkat Kedaulatan Maritim Indonesia**

Tingkat kedaulatan maritim diwujudkan dengan adanya kepastian hukum wilayah Indonesia, terjaganya kepentingan Indonesia, terwujudnya keamanan, ketahanan, dan keselamatan maritim Indonesia.

Capaian atas Tingkat Kedaulatan Maritim diperoleh berdasarkan capaian Tingkat Kepastian Kewilayahan, Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim, dan Tingkat



Keselamatan Maritim.

## **IKU 2: Persentase Inisiasi Indonesia yang Diusulkan dan/atau Diterima di Forum Internasional**

Pada tahun 2022, Kemenko Marves telah berpartisipasi dalam berbagai forum internasional terkait kemaritiman diantaranya sebagai berikut:

1. Koordinasi Finalisasi Posisi Pemri pada *Bilateral Maritime Dialogue* (BMD) Indonesia-Prancis;
2. Koordinasi Finalisasi Kertas Posisi Pemerintah Indonesia pada *Bilateral Maritime Dialogue* (BMD) Indonesia-Prancis;
3. *Preliminary Meeting Bilateral Maritime Dialogue* (BMD) ke-1 Indonesia-Prancis;
4. Penyusunan *Suggested Points of Interventions* (SPOI) pada the 1<sup>st</sup> *Bilateral Maritime Dialogue* (BMD) RI-Prancis;
5. *The 1<sup>st</sup> Bilateral Maritime Dialogue Indonesia-France*;
6. *23<sup>rd</sup> Sherpa Meeting of the High Level Panel for a Sustainable Ocean Economy*;
7. Pembahasan *In-Kind Contribution Indonesia pada Organisasi Internasional the High Level Panel for a Sustainable Ocean Economy* (HLP-SOE);
8. Tindak Lanjut Pembahasan Penyelenggaraan Pelatihan dan Pembangunan Kapasitas SDM dalam kerangka *the High Level Panel for a Sustainable Ocean Economy* (HLP-SOE).

## **SS.2 Terwujudnya Ketahanan Energi**

### **IKU: Indeks Ketahanan Energi**

Sasaran strategis ini merupakan tugas dan fungsi tambahan dengan adanya perubahan SOTK pada Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim menjadi Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi. Sebagai pengukuran atas pencapaian ketahanan energi merujuk pada nilai Indeks Ketahanan Energi yang diterbitkan oleh Dewan Energi Nasional.

Perhitungan nilai indeks ketahanan energi berdasarkan pada empat indikator nilai yakni kemampuan akses energi (*accessibility*), keterjangkauan harga energi (*affordability*), penggunaan energi yang ramah lingkungan (*acceptability*), dan ketersediaan energi (*availability*). Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Kementerian ESDM.

### 3.1.2. *Customer Perspective*

#### **SS. 3 Meningkatkan Peran Aktif dalam Penerapan Hukum dan Perjanjian Maritim untuk Menjaga Kedaulatan Maritim**

##### **IKU: Persentase Penerapan dan Inisiasi Gagasan Indonesia Bidang Hukum dan Perjanjian Maritim**

Meningkatnya peran aktif dalam penerapan hukum dan perjanjian maritim untuk menjaga kedaulatan maritim adalah terlaksananya peran aktif Indonesia dalam hubungannya antar negara di dunia baik yang berbatasan langsung maupun dengan negara-negara lainnya di berbagai kawasan, bersinergi dengan berbagai inisiatif sesuai dengan kepentingan nasional guna memberikan sumbangan dan kontribusi positif bagi perdamaian dunia, mendorong kerja sama maritim dengan berbagai negara melalui proyek-proyek bersama, dialog kebijakan, pertukaran teknik dan pertemuan-pertemuan bilateral maupun regional dengan menerapkan prinsip-prinsip kesetaraan, saling menghargai, percaya dan menguntungkan dan dituangkan dalam Memorandum Saling Pengertian (MSP) yang disepakati bersama, ratifikasi hukum-hukum internasional menjadi hukum nasional dan lain sebagainya.

Indikator yang digunakan untuk mengukur sasaran strategis ini adalah Persentase penerapan dan inisiasi gagasan Indonesia bidang hukum dan perjanjian maritim. Adapun komponen dari penerapan hukum dan perjanjian adalah implementasi perjanjian bilateral dan regional, internalisasi hukum laut dan maritim internasional ke dalam perundang-undangan nasional, dan keselarasan peraturan nasional. Sedangkan komponen perhitungan pada inisiasi gagasan Indonesia bidang hukum dan perjanjian maritim dalam bentuk masukan, partisipasi, submisi, dan/atau pemrakarsa usulan Indonesia di forum Internasional.

Diantara kegiatan yang dilaksanakan pada tahun 2022 terkait IKU ini adalah:

1. *Updating Penyusunan Platform National Ocean Assessment (NOA)*
2. Monitoring dan Evaluasi Kerja Sama Kemaritiman RI-Jerman 2022
3. Monitoring dan Evaluasi Kerja Sama Kemaritiman RI-Korea 2022
4. Pembahasan Materi TOR, Mekanisme Pembiayaan dan Kerangka Regulasi *National Ocean Assessment (NOA)*
5. Tindak Lanjut Penyusunan RPermenko tentang Pedoman Pelaksanaan Pemantauan Evaluasi dan Pelaporan Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia 2021-2025

6. Penyusunan Rancangan Kepmenko tentang Tim Verifikator dan Analisa Laporan Pemantauan dan Evaluasi Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025
7. Persiapan Pelaksanaan *Bilateral Maritime Forum* (BMF) RI-Belanda ke-4

#### **SS. 4 Terwujudnya Keamanan dan Ketahanan Maritim Indonesia**

##### **IKU: Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim**

Indikator pada sasaran strategis ini adalah Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim yang terbentuk dari persentase indikator yang mendukung antara lain peningkatan penyelesaian kasus pelanggaran kedaulatan maritim, peningkatan sumber daya kelautan dan perikanan dan peningkatan antusias pada pekerjaan di sektor maritim.

Diantara kegiatan yang dilaksanakan untuk mencapai target pada IKU ini adalah:

1. Tindak Lanjut Rencana Kerja Sama Pemanfaatan *Indo Pacific Regional Information System (IORIS) Platform* EU-CRIMARIO
2. Koordinasi Internal Kemenko Marves terkait Identifikasi Ancaman Keamanan pada Kabel Bawah Laut di Perairan Indonesia serta Objek Vital yang berkaitan
3. FGD Identifikasi Peluang, Ancaman dan Pelindungan Kabel Bawah Laut
4. Koordinasi Finalisasi Posisi Pemri pada *Bilateral Maritime Dialogue* (BMD) Indonesia-Prancis
5. Koordinasi Finalisasi Kertas Posisi Pemerintah Indonesia pada *Bilateral Maritime Dialogue* (BMD) Indonesia-Prancis
6. *Preliminary Meeting Bilateral Maritime Dialogue* (BMD) ke-1 Indonesia-Prancis
7. Penyusunan *Suggested Points of Interventions* (SPOI) pada the 1<sup>st</sup> *Bilateral Maritime Dialogue* (BMD) RI-Prancis
8. *The 1<sup>st</sup> Bilateral Maritime Dialogue Indonesia-France*
9. *23<sup>rd</sup> Sherpa Meeting of the High Level Panel for a Sustainable Ocean Economy*
10. Pembahasan *In-Kind Contribution Indonesia pada Organisasi Internasional the High Level Panel for a Sustainable Ocean Economy* (HLP-SOE)
11. Tindak Lanjut Pembahasan Penyelenggaraan Pelatihan dan Pembangunan Kapasitas SDM dalam kerangka *the High Level Panel for a Sustainable Ocean Economy* (HLP-SOE)
12. Koordinasi Optimalisasi Peran Pokmaswas dalam Menjaga Sumber Daya Kelautan dan Perikanan di Provinsi Sumatera Selatan

13. Penyusunan Laporan Rekapitulasi Pengaduan Kasus Penelantaran Pelaut dan Awak Kapal Perikanan Indonesia
14. Penyiapan Presentasi Progres Program/Proyek Showcase EBT dalam mendukung kesuksesan Penyelenggaraan KTT G20 Tahun 2022

## **SS.5 Terwujudnya Kepastian Hukum Wilayah Indonesia dan Terjaganya Kepentingan Indonesia**

### **IKU: Tingkat Kepastian Kewilayahan Indonesia**

Keberhasilan Indonesia dalam menetapkan kepastian akan kewilayahannya baik wilayah kedaulatan maupun wilayah berdaulat secara umum merujuk pada regulasi yang tercantum dalam UNCLOS. Untuk itu Kemenko Marves berusaha untuk mengoordinasikan Kementerian/Lembaga terkait untuk melakukan percepatan penetapan atas titik dasar dan garis pangkal Indonesia, kepastian batas maritim Indonesia, potensi perluasan wilayah melalui ekstensi landas kontinen, serta terbentuknya regulasi nasional terkait penetapan kewilayahan.

Di antara kegiatan yang dilaksanakan pada 2022 untuk mencapai target pada IKU ini adalah:

1. Pembuatan laporan Progres Tim Nasional Penetapan Landas Kontinen Indonesia di Luar 200 Mil Laut (Timnas LKI)
2. Koordinasi terkait Pengajuan Rancangan Keputusan Presiden tentang Rujukan Nasional Data Kewilayahan Indonesia
3. Pembahasan Progres Percepatan Pembentukan Peraturan Nasional Partisipasi Aktif Indonesia di Kawasan Dasar Laut Internasional
4. Rapat Koordinasi Teknis Tindak Lanjut Proses Pengesahan Perjanjian Bilateral Indonesia-Singapura
5. Pertemuan Konsolidasi Posisi Pemerintah Indonesia dan Konsinyering Guna Menghadapi Pelaksanaan *the 4th Intergovernmental Convergence Biodiversity Beyond National Jurisdiction* Tahun 2022 di New York
6. Penyampaian Hasil *4th Session of the IGC-BBNJ* Tahun 2022

## **SS.6 Terwujudnya Keselamatan Maritim Indonesia**

### **IKU: Tingkat Keselamatan Maritim di Indonesia**

Perwujudan keselamatan maritim diukur dengan indikator Tingkat Keselamatan Maritim. Indikator tersebut adalah indeks komposit yang menggambarkan agregasi dari

tiga nilai indikator keselamatan maritim, yaitu: keandalan sarana bantu navigasi pelayaran, keselamatan aktivitas pelayaran, dan penanganan kecelakaan maritim.

Diantara kegiatan yang dilaksanakan pada 2021 untuk mencapai target pada IKU ini adalah:

1. Kunjungan Kerja dalam rangka Pengumpulan Data dan Informasi Awal terkait Insiden Kebakaran Kapal di Pelabuhan PT. Pelindo, Tegal
2. Rapat Koordinasi Pembahasan Keselamatan Kerja Pemanduan Kapal di Indonesia
3. Kunjungan Kerja dalam Rangka Pengumpulan Data Awal dalam rangka Penyusunan Pedoman Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Kerja pada Industri Galangan Kapal
4. Rapat Koordinasi Penyusunan Rencana sebagai Tindak Lanjut dari Kunjungan Kerja terkait Insiden Kebakaran Kapal di Pelabuhan PT. Pelindo, Tegal

## **SS.8 Meningkatnya Ketahanan Energi**

### **IKU: Tingkat Ketahanan Energi**

Perhitungan nilai tingkat ketahanan energi berdasarkan pada empat indikator nilai yakni kemampuan akses energi (*accessibility*), keterjangkauan harga energi (*affordability*), penggunaan energi yang ramah lingkungan (*acceptability*), dan ketersediaan energi (*availability*).

Diantara kegiatan yang dilaksanakan pada 2022 untuk mencapai target pada IKU ini adalah:

1. Rapat Pembahasan Hasil Finalisasi Studi Kelayakan dan Rencana Lelang PSEL Regional Sulawesi Utara
2. Rapat Koordinasi dan Kunjungan Lapangan Pembahasan Progres PSEL Jawa Barat
3. Rapat Koordinasi Pembahasan PSEL Kota Palembang
4. Pembahasan Progres Proyek-Proyek Energi Baru Terbarukan/EBT untuk *Showcase* di G20 Tahun 2022

### **3.1.3. Internal Business Process Perspective**

## **SS.8 Efektivitas Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi**

### **1. Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia**

Sebagai tindak lanjut dari Pasal 4 ayat (3) Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi cq. Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi melaksanakan kegiatan penyusunan Peraturan Presiden Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025. Berikut serangkaian kegiatan atau proses penyusunan RPerpres tersebut selama tahun anggaran 2022:

- a. Pada tanggal 25 Maret 2022 telah dilaksanakan Finalisasi Penyusunan RPermenko tentang Pedoman Pelaksanaan Pemantauan, Evaluasi dan Pelaporan Renaksi KKI 2021-2025 dan RKepmenko tentang Tim Pelaksana Teknis Pemantauan, dan Analisa Laporan Pemantauan dan Evaluasi Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025 di Serpong, Kab. Tangerang yang dipimpin oleh Asisten Deputi Hukum dan Perjanjian Maritim dan dihadiri oleh perwakilan dari Kementerian Sekretariat Kabinet, Kantor Staf Presiden serta perwakilan dari sekretariat Kemenko Marves serta perwakilan kedeputian di lingkup Kemenko Marves.
- b. Rapat ini dilakukan dalam rangka finalisasi penyusunan dari Rancangan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi tentang Pedoman Pelaksanaan Pemantauan, Evaluasi dan Pelaporan Renaksi KKI 2021-2025 dan Rancangan Kepmenko tentang Tim Pelaksana Teknis Pemantauan, dan Analisa Laporan Pemantauan dan Evaluasi Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025
- c. Pembahasan atau diskusi dalam jalannya rapat:
  - i. Perwakilan dari Bappenas menyampaikan usulan nama yang akan masuk dalam susunan Tim Pelaksana Teknis Pemantauan, dan Analisa Laporan Pemantauan dan Evaluasi Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025 atas nama Roby Fadillah dengan jabatan Koordinator Bidang Tata Kelola Laut dan Pesisir



- ii. Tim Pokja I yang dipimpin oleh Sekretaris Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi menyampaikan usulan beberapa nama yang akan dimasukkan dalam anggota Pokja I diantaranya Ali Silbro Malisi (Perencana Ahli Pertama), Jeunike Suciayu Matkusa (Analisis Monitoring dan Pelaporan), Faisal Ramadhan (Perencana Ahli Pertama). Usulan tertulis akan disusulkan dan disampaikan oleh perwakilan Pokja I.
- iii. Tim Pokja II yang dipimpin oleh Sekretaris Deputy Bidang Sumber Daya Maritim mengusulkan agar Asisten Deputy Peningkatan Daya Saing untuk menjadi sekretaris Pokja II. Sedangkan keanggotaan dari Pokja II diusulkan atas nama Taufik Rakhman dan Arnoldus Kristanto dan Taufik yang merupakan staf di lingkungan Deputy Bidang Koordinasi Sumber Daya Maritim.
- iv. Pokja III mengusulkan Asisten Deputy Infrastruktur Pengembangan Wilayah untuk menjadi sekretaris pada Pokja III dengan pertimbangan pada unit kerja tersebut banyak berkoordinasi dengan Kemenhub dan PUPR. Diharapkan akan segera menyampaikan nama anggota tim Pokja III dari staf Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Perhubungan.
- v. Perwakilan dari Pokja IV belum ada yang bergabung dalam rapat tersebut, untuk itu akan segera disampaikan nota dinas kepada Sekretaris Deputy Bidang Koordinasi Lingkungan Hidup dan Kehutanan terkait permohonan nama-nama yang akan dimasukkan dalam Tim Pokja IV.
- vi. Perwakilan Pokja V dalam hal ini yang diwakili oleh Kepala Bagian Program Deputy Bidang Koordinasi Pariwisata dan Ekonomi Kreatif menyampaikan akan dikoordinasikan secara internal terlebih dahulu yang kemudian akan segera disampaikan pada Asdep Hukum dan Perjanjian Maritim.
- vii. Pokja VI menyampaikan usulan agar Ketua Tim Pokja VI adalah Asdep 1 pada Deputy 6 dan Sekretaris Deputy Bidang Koordinasi Investasi dan Pertambangan sebagai sekretaris Pokja VI. Untuk keanggotaan Tim Pokja VI akan segera disampaikan kepada Asdep Hukum dan Perjanjian Maritim secara tertulis.
- viii. Jumlah keanggotaan pada setiap Pokja akan disampaikan secara tertulis melalui nota dinas yang akan disampaikan ke setiap kedeputan.

- ix. Pokja VII akan menyampaikan susunan personil tim pokjanya secara tertulis setelah dilakukan koordinasi atau pembahasan di tingkat internal Biro Perencanaan.
- x. Dalam Pembahasan RPermenko tentang Pedoman Pelaksanaan Pemantauan, Evaluasi dan Pelaporan Renaksi KKI 2021-2025, perwakilan dari Kantor Staf Presiden menyampaikan secara prinsip sepakat dalam pembentukan tim yang sedang disusun dan sesuai kesepakatan pertemuan sebelumnya. Terkait dengan Indikator Kinerja Utama (IKU) Renaksi tersebut perlu kejelasan dalam implementasinya. Apakah akan dilakukan dengan cara secara exercise langsung (assesment) dengan melakukan kajian dengan kerja sama dengan pihak lain, atau dengan cara memantau langsung sub-sub IKU tersebut untuk kemudian dibridging ke dalam penajaman renaksi. Sehingga tim pakar yang akan melakukan exercise terhadap IKU tersebut perlu memiliki kualifikasi dua hal tersebut dalam melakukan asesment atau akses kepada K/L teknis untuk memperoleh data dalam penetapan IKU.
- xi. Perwakilan dari Bappenas menyampaikan terkait dengan susunan tim, sehubungan bappenas banyak mengevaluasi dan memantau, mungkin perlu melibatkan biro perencanaan dari setiap K/L. Kemudian perlu dilakukan pemahaman yang sama mengenai mekanisme dalam melakukan monev. Irisan anatar Tim Pokja dan Pakar agar lebih jelas sehingga tidak ada tumpang tindih kewenangan antara tim pakar dan Tim Pokja.
- xii. Pada sesi II, secara paralel juga dibahas pasal per pasal terkait RPermenko Pedoman Pelaksanaan Pemantauan, Evaluasi dan Pelaporan Renaksi KKI 2021-2025. Beberapa penyesuain klausul pada ayat dalam RPermenko tersebut telah dilakukan sesuai usul atau masukan dari peserta rapat.
- xiii. Hasil dari penyesuaian-penyesuaian pada RKepmenko tentang Tim Pelaksana Teknis Pemantauan, dan Analisa Laporan Pemantauan dan Evaluasi Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025 dan Rpermenko tentang Pedoman Pelaksanaan Pemantauan, Evaluasi dan Pelaporan Renaksi KKI 2021-2025 Terlampir pada laporan ini.

## Kesimpulan dan Rekomendasi

Finalisasi dari Rancangan Kepmenko tentang Tim Pelaksana Teknis Pemantauan, dan Analisa Laporan Pemantauan dan Evaluasi Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025 akan dilengkapi setelah dari setiap kedeputian di lingkup Kemenko Marves menyampaikan secara tertulis usulan personil yang kan menjadi anggota dalam setiap pokja yang ada di dalam Keputusan Menko tersebut. Kepmenko tersebut selanjutnya akan segera diajukan kepada Menko Marves guna penetapan.

Rpermenko tentang tentang Pedoman Pelaksanaan Pemantauan, Evaluasi dan Pelaporan Renaksi KKI 2021-2025 telah dilakukan penyesuaian terhadap usulan/masukan dari para peserta yang hadir secara online maupun offline. Rpermenko tersebut selanjutnya akan dilakukan permohonan harmonisasi kepada Kementerian Hukum dan HAM setelah hasil dari finalisasi ini direviu kembali dan guna menerima masukan dari Sekretariat Kabinet.

### 2. Rancangan Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (*Maritime Domain Awareness*)

Output kinerja terkait Rancangan Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (*Maritime Domain Awareness*) masih dalam tahap perencanaan agenda sehingga belum dapat disimpulkan output dari kinerja kegiatan tersebut.

### 3. Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan

*Output* kinerja terkait Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan masih dalam tahap perencanaan agenda sehingga belum dapat disimpulkan output dari kinerja kegiatan tersebut.

### 4. Rancangan Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi RI menilai perlu untuk mengawal kepentingan nasional Indonesia dalam pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia. Proses yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia saat ini merupakan bagian dari hak dan kewenangan Indonesia sebagai negara pihak dari Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea/UNCLOS 1982). Sesuai ketentuan Konvensi tersebut, negara pihak Konvensi

dapat mengajukan klaim perluasan landas kontinen di luar 200 mil laut, hingga sejauh-jauhnya 350 Mil laut, dari garis pangkal apabila diyakini dan dapat dibuktikan secara ilmiah di hadapan Komisi Batas Landas Kontinen PBB bahwa area yang diklaim merupakan kepanjangan alamiah dari daratan negara tersebut.

Atas dasar hal tersebut, Pemerintah Indonesia membentuk Tim Nasional Penetapan Landas Kontinen Indonesia di Luar 200 mil laut untuk melakukan percepatan penyusunan dokumen submisi kepada PBB dan mengawal klaim Indonesia hingga terbitnya rekomendasi final PBB. Tim juga mendapat mandat untuk menyiapkan data teknis (termasuk menyelenggarakan survei) serta membuka komunikasi dengan negara tetangga yang memiliki klaim tumpang tindih/bersebelahan dengan Indonesia.

Proses submisi perluasan landas Kontinen Indonesia merupakan salah satu bentuk pembuktian kualitas dan kemampuan sumber daya manusia Indonesia. Pada setiap tahapannya, Indonesia tidak menerima bantuan tenaga ahli ataupun peralatan dari asing. Sebagai informasi, penyusunan dokumen submisi membutuhkan berbagai data dasar laut dalam, dan interpretasi baik dari sisi teknis maupun hukum yang kompleks. Sebagian besar negara berkembang atau bahkan negara maju yang telah melakukan submisi pasti mendapat bantuan dari para pakar internasional ataupun pakar yang disediakan oleh Komisi Batas Landas Kontinen PBB. Indonesia mampu melaksanakan semuanya secara mandiri dengan personel berbagai latar belakang keilmuan dan peralatan yang dimiliki nasional. Submisi ini merupakan sebuah pembuktian Indonesia siap mewujudkan cita-cita menjadi Poros Maritim Dunia.

Kegiatan atau proses Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia tersebut yang telah dilakukan selama tahun anggaran 2022 yaitu Pembuatan laporan Progres Tim Nasional Penetapan Landas Kontinen Indonesia di Luar 200 Mil Laut (Timnas LKI). Menindaklanjuti pemberitahuan dari Sekjen PBB, terdapat beberapa hal yang disampaikan oleh Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi:

- a. Rencana klaim submisi area potensial untuk segmen selatan Jawa – Nusa Tenggara
  - i. Tim teknis akan segera menyelesaikan rancangan dokumen submisi perluasan landas kontinen untuk segmen selatan Jawa – Nusa Tenggara dengan total potensi perluasan sebesar 245.711 km<sup>2</sup>;
  - ii. Dokumen submisi akan disampaikan oleh Pemri kepada Komisi Batas Landas Kontinen PBB (UN-CLCS) bersamaan dengan kesempatan presentasi Pemerintah Indonesia pada Sidang ke-54 UN-CLCS.

- b. Rencana Presentasi Pemri di Komisi Batas Landas Kontinen PBB (UN-CLCS) untuk segmen barat daya Sumatera
  - i. Menindaklanjuti surat dari UN-CLCS, Pemri telah mengonfirmasi kesediaan melakukan presentasi submisi landas kontinen untuk segmen barat daya Sumatera pada Sidang ke-54 UN-CLCS;
  - ii. Kementerian Luar Negeri akan menyampaikan bahwa informasi terbaru kemungkinan perubahan jadwal presentasi Pemri di hadapan UN-CLCS. Diharapkan PTRI New York dapat mengkonfirmasi kepastian jadwal presentasi Pemri dalam waktu 1 minggu dari pelaksanaan rakor;
  - iii. Tim teknis telah menyelesaikan bahan pokok presentasi Pemri sebagaimana terlampir. Dokumen dimaksud akan disampaikan pada pimpinan K/L yang akan mewakili Pemri dalam presentasi untuk diberikan masukan hingga pelaksanaan presentasi di hadapan UN-CLCS;
  - iv. Guna memastikan kehadiran Pemri dan keterwakilan K/L dalam pelaksanaan presentasi, Kemenkomarves akan melakukan konsultasi kepada Sekretariat Negara dan KemenPAN RB terkait penyelenggaraan perjalanan dinas Luar Negeri sesuai arahan pak Menko;
  - v. Terkait poin huruf (d), K/L telah diminta untuk segera memproses pengajuan nama-nama perwakilan yang akan berpartisipasi sebagai anggota Delri sesuai dengan peraturan dan kebijakan yang berlaku.

## 5. Rancangan Kebijakan Pengendalian *Realignment Flight Information Region (FIR)*

Indonesia terus mendorong kerja sama terkait *Flight Information Region (FIR)* atau wilayah ruang udara tertentu, yang menyediakan layanan informasi penerbangan dan peringatan penerbangan. Salah satunya dengan Singapura yang sudah mencapai tahap penandatanganan kerangka kerja sama. Indonesia dan Singapura telah sepakat untuk melaksanakan tiga perjanjian kerja sama strategis bidang politik, hukum dan pertahanan keamanan yang dilaksanakan secara bersamaan.

Pada penyelenggaraan pertemuan *Leaders' Retreat* di Bintan tanggal 25 Januari 2022 telah disaksikan penandatanganan tiga dokumen kerja sama strategis yakni: persetujuan tentang penyesuaian batas wilayah informasi penerbangan Indonesia – Singapura (*realignment Flight Information Region – FIR*); perjanjian tentang Ekstradisi Buronan (*Extradition Treaty*); dan Pernyataan Bersama (*Joint Statement*) Menteri

pertahanan RI dan Singapura tentang kesepakatan untuk memberlakukan perjanjian pertahanan 2007 (*joint statement* MINDEF DCA).

Pada tanggal 11 Februari 2022 telah diselenggarakan Rapat Koordinasi Teknis Tindak Lanjut Proses Pengesahan Perjanjian Bilateral Indonesia –Singapura di Bandung, Jawa Barat. Rapat dilaksanakan sebagai tindak lanjut *Leaders Retreat* yang dihadiri oleh Presiden Joko Widodo dan PM Lee yang mana telah ditandatangani beberapa perjanjian antara kedua negara di antaranya *Flight Information Realignment* (FIR), *Defence Cooperation Agreement* (DCA), dan *Extradition Treaty* (ET).

Pada rapat dibahas beberapa hal di antaranya:

- a. Tindak Lanjut Surat dari PM Lee; Pemerintah Indonesia telah menindaklanjuti surat dari PM Lee kepada Presiden Jokowi, Pemri telah menyampaikan dokumen hasil scan melalui nota diplomatik.
- b. FIR;
  - Kementerian Perhubungan menyatakan Fokus Ratifikasi sedang proses mengajukan izin Prakarsa;
  - Diseminasi FIR sedang rutin dilakukan karena banyak rekan-rekan dari pihak akademisi dan pemerhati yang menanyakan;
  - Terkait komunikasi dengan Malaysia secara informal sudah dilakukan pada 24 Januari 2022 di tingkat Direktorat. Secara umum Malaysia mengapresiasi dan diharapkan untuk segera diadakan pertemuan formal;
  - Kapus FKKI (Fasilitas Kemitraan dan Kelembagaan Internasional) Kementerian Perhubungan menggaris bawahi bahwa perlu dihindari adanya persepsi yang menyatakan PFA (*Proposal for Amend*) di ICAO hanya menunggu *rubber stamp*, karena justru prosesnya akan panjang (konsultasi dari negara-negara regional, negara-negara dewan, dan industri penerbangan)
- c. DCA;
  - Kementerian Pertahanan menyampaikan bahwa izin prakarsa telah dikeluarkan pada Desember 2021, saat ini sedang dalam proses tindak lanjut;
  - Kemhan akan menyelenggarakan rapat teknis di waktu dekat dan diharapkan partisipasi dari semua stakeholder terkait;
- d. Perjanjian Ekstradisi (ET);



- Kementerian Hukum dan Ham menyatakan telah mulai memproses persiapan pengesahan ET, diperkirakan dalam waktu 6 bulan pengesahan sudah akan berhasil dilakukan.
  - Kementerian Hukum dan Ham dalam waktu dekat akan memproses permintaan data dukung terkait jumlah buronan di Singapura beserta tindak pidananya.
- e. Pembukaan Akses Kepada Publik;
- Kementerian Luar Negeri menyampaikan telah menerima surat persetujuan/kesediaan pembukaan akses kepada public dari Kemenko Marves, Kementerian Pertahanan, dan Kemenhub. Sementara surat dari Kemenkumham masih dalam proses.

## 6. Rancangan Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum)

Forum Negara-Negara Pulau dan Kepulauan/*Archipelagic and Island States Forum* (AIS Forum) adalah bentuk nyata inisiatif dan kepemimpinan Pemerintah Indonesia yang diinisiasi oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman untuk membangun kerja sama dan kemitraan antara negara-negara pulau dan kepulauan di seluruh dunia.

Pada 3 Februari 2022 bertempat di Bogor telah diselenggarakan Rapat Koordinasi Persiapan Pemerintah Indonesia untuk Penyelenggaraan KTT AIS Forum tahun 2022 secara *hybrid*. Rakor bertujuan untuk mendapatkan informasi terkini dan arahan Bapak Presiden atas surat Bapak Menko nomor B-4794/MENKO/MARVES/DE.03.00/XII/2021 tanggal 31 Desember 2021 perihal Penyelenggaraan Pertemuan Tingkat Kepala Negara/Pemerintahan AIS Forum, November 2022, termasuk dengan perkembangan proses pembentukan panitia nasional penyelenggaraan KTT AIS Forum tahun 2022. Selain itu dengan adanya dinamika perubahan tanggal pelaksanaan KTT G20, pertemuan juga bertujuan untuk mendiskusikan kepastian tanggal pelaksanaan KTT AIS Forum yang rencananya akan dilaksanakan secara back-to-back dengan KTT G20.

Adapun beberapa poin pembahasan yang disepakati yaitu:

- a. Asdep Hubungan Lembaga Negara dan Pemerintah Kemensetneg menyampaikan informasi bahwa atas surat Bapak Menko Marves sebagaimana tersebut di atas,

Bapak Presiden telah memberikan disposisi yang berbunyi “Sesuaikan waktunya dengan G20, tindak lanjuti dengan Menlu”. Sebagai tindak lanjut atas disposisi tersebut, Menteri Sekretariat Negara telah menyampaikan surat kepada Menteri Luar Negeri nomor 25/M/D-2/HL.01.00/01/2022 tanggal 12 Januari 2022 dengan inti bahwa dikarenakan substansi yang diusulkan Menko Marves cukup penting dan membutuhkan pembahasan lebih lanjut, Bapak Presiden memberikan arahan kiranya Menteri Luar Negeri melakukan penjajakan dan menyinergikan rencana teknis penyelenggaraan agar sinergis dengan acara lain yang berdekatan yaitu KTT ASEAN dan KTT G20;

- b. Sehubungan dengan hal tersebut dibutuhkan adanya informasi tindak lanjut dari Menteri Luar Negeri atas surat dimaksud, hal ini tentu akan dapat menjadi titik terang untuk kepastian pelaksanaan KTT AIS Forum di tahun 2022 yang direncanakan untuk diselenggarakan *back-to-back* dengan KTT G20. Kemensetneg akan siap mendukung penuh untuk berbagai hal teknis yang dibutuhkan untuk tamu VVIP apabila pelaksanaan KTT AIS Forum ini sudah dapat dipastikan akan diselenggarakan pada tahun 2022;
- c. Secara paralel, Kemenko Marves bersama dengan Kemenlu, UNDP Indonesia dan Sekretariat AIS Forum akan melakukan koordinasi intensif untuk penetapan tanggal pelaksanaan dan menyusun format pelaksanaan KTT AIS Forum. Saat ini forum mengusulkan 3 opsi pemilihan tanggal yaitu sebagai berikut:
  - 17 November 2022 dengan catatan alokasi waktu pelaksanaan setengah hari;
  - 16 November 2022 setelah KTT G20 selesai dengan catatan bahwa jadwal kepala negara akan sangat padat dan melelahkan;
  - Sebelum pelaksanaan ASEAN Summit/KTT G20 dengan catatan bahwa akan ada beberapa kepala negara yang akan terkonsentrasi dengan persiapan KTT G20;
- d. Dalam hal penetapan tanggal dan penyusunan format acaranya, beberapa pertimbangan yang perlu diperhatikan antara lain:- Jumlah negara yang diundang dan kepala negara yang akan hadir pada KTT AIS Forum;- Kepadatan jadwal Bapak Presiden dan para Kepala Negara lainnya mengingat akan ada pelaksanaan agenda internasional lainnya yang berdekatan dan berkelanjutan (*ASEAN Summit*

12-13 November 2022 di Kamboja, KTT G20 15-16 November 2022 di Indonesia, dan APEC *Summit* 18-19 di Thailand);- Jumlah negara yang memiliki agenda beririsan dengan dua atau tiga agenda internasional lainnya; dan- Hal-hal seputar faktor teknis *sepertivenue*, logistik, komodasi, transportasi, keprotokolan, maupun pengamanan atas undangan VVIP, mengingat jumlah tamu VVIP yang diperkirakan hadir sangat banyak dan terpusat di Bali. Apabila penetapan tanggal dan format pelaksanaan kegiatan KTT AIS Forum ini sudah disepakati dan diselesaikan, Kemenko Marves perlu menyiapkan administrasi persuratan dan penyampaian surat kepada Menteri Sekretariat Negara untuk permintaan dukungan hospitality bagi undangan VVIP;

- e. Selanjutnya atas surat Menko Marves kepada Menteri Sekretariat Negara perihal Rancangan Keputusan Presiden (RKeppres) terkait Panitia Nasional Penyelenggaraan KTT AIS Forum tahun 2022, disampaikan oleh Kepala Biro Kerja Sama Teknik Luar Negeri Kemensetneg bahwa saat ini RKeppres dimaksud berada pada tahap diskusi internal. Beberapa aspek substansial dan aspek teknis yang dibutuhkan untuk fasilitasi para kepala negara (tamu VVIP) akan terangkum di dalam RKeppres dimaksud. Masukan mengenai aspek substansial akan diserahkan sepenuhnya kepada Kemenko Marves dan Kemenlu, adapun untuk masukan tersebut dibutuhkan Kementerian Sekretaris Negara untuk proses formulasi RKeppres;
- f. Sebagai tahap lanjutan, dalam hal pelaksanaan KTT AIS Forum dapat dipastikan tahun 2022, maka ke depannya Kementerian Sekretaris Negara membutuhkan adanya Kerangka Acuan Kerja Kegiatan KTT AIS Forum untuk kemudian disusun Rencana Anggaran Biaya guna pengajuan Anggaran Bantuan Tambahan untuk fasilitasi tamu VVIP saat berada di Indonesia;
- g. Kemudian terkait dengan hal substantif perwakilan Sekretariat Kabinet juga menyampaikan usulan bahwa mengingat KTT AIS Forum direncanakan *back-to-back* dengan KTT G20, kiranya materi agar dapat dirancang dan disusun sejalan dengan pelaksanaan KTT G20;
- h. Informasi tambahan yang disampaikan Kepala Pusat Penanganan Isu Strategis Kemendag sebagai koordinator *side event* KTT G20 bahwa terdapat 2 jenis side event yaitu kategori forum investasi dan showcasing. KTT AIS Forum saat ini sudah tercatat sebagai salah satu di antara beberapa kegiatan yang masuk dalam

*Calendar of Side Event* KTT G20. Penetapan tanggal pelaksanaan saat ini menjadi hal yang krusial mengingat akan banyak agenda yang juga akan dilaksanakan di bulan November 2022;

- i. Beberapa tindak lanjut yang menjadi rekomendasi rapat yaitu:
  - Diperlukan adanya penyampaian laporan kepada Bapak Menko terkait dengan perkembangan atas surat-surat yang telah disampaikan kepada Presiden dan Menteri Sekretaris Negara untuk petunjuk lebih lanjut;
  - Kementerian luar Negeri akan menyampaikan kepastian terhadap surat Menteri Sekretaris Negara untuk pelaksanaan KTT AIS Forum tahun 2022;
  - Secara paralel, Kemenko Marves, Kementerian luar Negeri cq Direktorat PELH bersama dengan UNDP Indonesia dan Sekretariat AIS Forum akan melakukan koordinasi untuk penetapan tanggal dan format pelaksanaan KTT AIS Forum;
  - Kemenko Marves akan melaksanakan koordinasi dengan Kemensetneg untuk kebutuhan logistik penyiapan dukungan terhadap kepala negara yang hadir termasuk penyiapan surat administratif yang ditujukan kepada Mensetneg;
  - Diharapkan setelah tanggal dan format kegiatan telah selesai dibahas, Kementerian/ Lembaga terkait dapat menindaklanjuti untuk berbagai persiapan penganggaran dan hal teknis lainnya.

## **7. Rancangan Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim**

Pada tanggal 19 Januari 2022 telah dilaksanakan rapat koordinasi yang membahas mengenai kondisi keselamatan kerja pemanduan kapal di Indonesia secara virtual. Rapat dihadiri oleh perwakilan dari Kementerian Perhubungan, PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI), *Indonesia Maritime Pilots' Association* (INAMPA), *Indonesian National Shipowner Association* (INSA). Tujuan dari rapat tersebut adalah untuk membahas kejadian kecelakaan kerja perwira pandu saat melaksanakan tugas di kapal milik PT. PELNI serta langkah tindak lanjut yang akan diambil selanjutnya. Adapun pokok pembahasan sebagai berikut:

1. Perwakilan INAMPA menyebutkan sebelum kejadian kecelakaan embarkasi perwira pandu ke KM. Tilongkabila di Pelabuhan Makassar pada tanggal 4

- Desember 2021, telah terjadi kejadian serupa pada saat embarkasi perwira pandu ke KM. Tatamailau di Pelabuhan Merauke pada tanggal 26 Oktober 2017;
2. Pada tanggal 16 Desember 2021 telah dilaksanakan rapat antara pengurus INAMPA dengan Direksi dari PT. PELNI untuk membahas tindak lanjut kecelakaan kerja perwira pandu di KM. Tilongkabila;
  3. Direktorat Perkapalan dan Kepelautan yang diwakili oleh Sub Direktorat Keselamatan Kapal menjelaskan berdasarkan surat dari President INAMPA kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Perkapalan dan Kepelautan telah mengeluarkan surat edaran kepada 7 Kepala Kantor UPT di bawah Perhubungan Laut untuk melakukan pemeriksaan *pilot's arrangement* termasuk tangga pandu, tangga akomodasi, dan wire sling untuk dewi-dewi sekoci;
  4. Sebagai tindak lanjut dari surat edaran tersebut telah diterima laporan ketidaksesuaian terkait tangga pandu, tangga akomodasi dan *wire sling* dewi-dewi sekoci dari Kantor Syahbandar Utama (KSU) Tanjung Perak, KSU Makassar, dan Kantor Syahbandar dan Otorita Pelabuhan (KSOP) Balikpapan;
  5. Direncanakan setelah menerima laporan dari KSU Tanjung Priok, Direktur Perkapalan dan Kepelautan akan mengundang Direktur PT. PELNI untuk membicarakan masalah-masalah yang ditemukan serta perbaikan yang akan dilakukan;
  6. Direktur Armada dan Teknik PT. PELNI menjelaskan setelah kejadian tersebut dilaksanakan diskusi dengan INAMPA yang selanjutnya ditindaklanjuti dengan beberapa langkah perbaikan oleh manajemen PT. PELNI;
  7. Selanjutnya PT. PELNI menerbitkan surat edaran dari Direktur Armada dan Teknik mengenai perawatan tangga akomodasi dan tangga pandu untuk diterapkan kepada seluruh armada;
  8. Adapun beberapa aksi yang sedang dan telah dilaksanakan oleh PT. PELNI sebagai langkah perbaikan dari kejadian kecelakaan pada KM. Tilongkabila diantaranya:
    - i. konsistensi dalam pemeriksaan semua kondisi gangway dan tangga pandu oleh kru;

- ii. perbaikan gangway kapal-kapal PT. PELNI saat docking dan fabrikasi stanchions;
  - iii. pelaksanaan assessment gangway dan tangga pandu oleh BKI/pihak ketiga di kapal-kapal PT. PELNI setiap docking tahunan;
  - iv. pelaksanaan load test gangway oleh BKI/pihak ketiga di kapal-kapal PT. PELNI;
  - v. penerbitan sertifikat hasil assessment dan load test;
  - vi. komitmen Bersama untuk tidak menggunakan tangga gangway sebelum berada pada posisi siap dan aman untuk digunakan;
  - vii. sosialisasi keselamatan dan keamanan kapal secara berkala terutama pada saat pelaksanaan internal audit;
9. Direktorat Kepelabuhanan yang diwakili oleh Sub Direktorat Pemanduan menjelaskan ada empat penyebab kecelakaan saat embarking/disembarking perwira pandu di kapal:
- i. SDM terkait tidak mematuhi prosedur safety embarking/disembarking, SDM tidak mengenakan safety equipment yang memadai, dan/atau adanya faktor fatigueness;
  - ii. adanya regulasi, SOP, atau Safety Management System yang tidak diimplementasikan dengan baik;
  - iii. sarana dan perlengkapan penunjang aktivitas pemanduan yang tidak memenuhi standar;
  - iv. faktor eksternal lain seperti perubahan cuaca ekstrim, pandu tidak berwenang menolak memberikan pelayanan jika kondisi (kapal/di luar kapal) tidak memadai, dan/atau working and/or life insurance bagi pandu yang belum memadai;
10. *Boarding arrangement for pilot* telah diatur dalam SOLAS Regulation V/23 & IMO Resolution A.1045(27);
11. Standar tersebut telah diaplikasikan di dalam peraturan dalam negeri melalui PM. 93 tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal dan PM. 57 tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal serta melalui Surat Edaran Dirjen Hubla No.: UM.003/32/10/DJPL-15 tentang Pengawasan terhadap Keselamatan Pelaksanaan Pemanduan dan Penundaan Kapal dan Surat Edaran Dirjen Hubla No.: PP.30/12/20/DP-17 tentang Standardisasi Tangga Pandu;

12. Selanjutnya aktivitas pemanduan akan diawasi oleh pengawas pemanduan (dilakukan oleh Marine Inspector untuk kapal berbendera Indonesia dan PSC (Port State Control) untuk kapal berbendera asing);
13. Berdasarkan PM. 57 tahun 2015 BAB IX pasal 46 menyatakan pengawas pemanduan memiliki fungsi:
  - i. mengawasi teknis keselamatan pemanduan di perairan yang dilakukan pemanduan;
  - ii. melakukan penilaian terhadap keluhan pelayanan pemanduan terkait keselamatan dan keamanan pelayaran;
  - iii. menetapkan system dan prosedur pelayanan jasa pemanduan dan penundaah kapal setempat;
14. adapun upaya mitigasi yang perlu dilakukan untuk menghindari kejadian serupa terulang kembali yaitu:
  - i. peningkatan law enforcement, updating regulasi, pengawasan ketat, sosialisasi dan edukasi, dan menjadikan pilot ladder sebagai komponen class (BKI) oleh Pemerintah/Regulator;
  - ii. penyediaan fasilitas keselamatan sesuai dengan standar regulasi nasional dan internasional serta pengadaan perawatan safety equipment secara berkala oleh shipowner;
  - iii. penyediaan work and life insurance yang memadai bagi pandu oleh BUP;
  - iv. pembangunan dan perawatan kapal dan fasilitas keselamatan kapal yang mengikuti standar regulasi internasional/nasional oleh galangan kapal;

4. Adapun tindak lanjut yang akan dilakukan dalam waktu dekat yaitu:

1. secara umum baik pihak penyedia jasa pandu maupun pemilik kapal berkomitmen untuk memperbaiki kondisi keselamatan pada aktivitas pemanduan;
2. akan diadakan pertemuan antara Direktorat Perkapalan dan Kepelautan Kementerian Perhubungan dengan PT. PELNI untuk membahas permasalahan terkait keselamatan di kapal-kapal milik PT. PELNI;
3. selanjutnya perlu dilakukan proses monitoring dan evaluasi pelaksanaan langkah-langkah perbaikan yang telah dibahas.

## 8. Rancangan Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional

Dalam pasal 11 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2014 tentang Kebijakan Energi Nasional disebutkan prioritas pengembangan energi dilakukan melalui pengembangan energi dengan mempertimbangan keseimbangan keekonomian energi, keamanan pasokan energi, dan pelestarian fungsi lingkungan hidup. Hal tersebut diperjelas bahwa untuk mewujudkan keseimbangan keekonomian energi, prioritas pengembangan energi nasional didasarkan pada prinsip:

- a. Memaksimalkan penggunaan Energi Terbarukan dengan memperhatikan tingkat keekonomian;
- b. Meminimalkan penggunaan minyak bumi;
- c. Mengoptimalkan pemanfaatan gas bumi dan energi baru; dan
- d. Menggunakan batubara sebagai andalan pasokan energi nasional.

Tim Nasional Percepatan Pembangunan PSEL, yakni perwakilan pemerintah pusat di antaranya Kementerian ESDM, Kementerian Keuangan, Kementerian LHK, Kemenko Perekonomian / KPPIP memberikan tanggapan atas hal tersebut, dengan menyampaikan sebagai berikut:

- a. Proyek PSEL Palembang telah masuk RUPTL 2021-2030 dan saat ini Kementerian ESDM sedang memproses pemberian penugasan kepada PT. PLN untuk membeli tenaga listrik dari pengembang. Untuk itu, PKS merupakan dokumen yang menjadi salah satu syarat penugasan.
- b. Sampai saat ini, teknologi yang terbukti mengurangi volume sampah minimal 85% dan mampu memecahkan permasalahan sampah kota adalah teknologi thermal. Prinsip penggunaan teknologi termal adalah dapat mengurangi sampah secara signifikan.
- c. Dukungan pemerintah pusat dalam pembangunan PSEL Kota Palembang yaitu bantuan BLPS (Perpres No. 35/2018) adalah sebesar maksimal Rp500.000 per ton sampah. Perpres No. 35/2018 juga menetapkan harga jual tenaga listrik atau Feed-in tariff sebesar USD 13,35 sen / kWh.
- d. Menindaklanjuti Perpres No. 35/2018, Pemerintah telah menerbitkan peraturan teknis yaitu Peraturan Menteri Keuangan (PMK) No. 26 / 2021, PMK No. 30 / 2021 dan Permen LHK No. 24 / 2019 sebagai juknis mekanisme pemberian



bantuan BLPS dan pemberian jaminan pemerintah pusat untuk percepatan pelaksanaan pembangunan.

- e. PSEL 12 kota masuk dalam Proyek Strategis Nasional (PSN) melalui Perpres No. 109 / 2020 dan Permenko Perekonomian No. 7 / 2021. Proyek ini juga merupakan proyek Infrastruktur prioritas dimana perkembangannya dilaporkan setiap 6 bulan kepada Presiden. Selain itu, PSEL 12 kota ini juga mendapatkan kemudahan PSN yang dituangkan dalam PP No. 42/2021 tentang kemudahan PSN.
- f. Pasal 67-68 dalam UU No. 23 / 2014 menyebutkan ketentuan kewajiban kepala daerah melaksanakan PSN, dengan sanksi pemberhentian apabila tidak melaksanakannya.
- g. Terdapat beberapa indikator dalam hal berbedanya BLPS di setiap kota, di antaranya perimbangan jumlah sampah yang dihasilkan dan besaran kapasitas tenaga listrik, serta capital expenditure (Capex).
- h. Dengan adanya PSEL, maka perluasan lahan TPA tidak lagi diperlukan, sehingga dapat digunakan untuk penempatan residu atau flying ash bottom ash (FABA). FABA dapat dimanfaatkan sebagai pelapis dan pengeras jalan.
- i. Terkait dengan dampak implementasi PSEL terhadap lingkungan, sejauh ini teknologi-teknologi yang digunakan telah memenuhi baku mutu emisi dan dinyatakan sudah ramah lingkungan.
- j. Dukungan BLPS dari APBD melalui penerbitan Perda sangat penting agar memberi kepastian investor dalam menjalankan PSEL. Pemerintah pusat akan turut memiliki kepastian dalam memberikan bantuan BLPS.
- k. Permohonan bantuan BLPS Pemko Palembang kepada pemerintah pusat telah teregistrasi. Apabila telah memperoleh persetujuan DPRD maka pengajuan permohonan dapat dilanjutkan.
- l. *Landfill* TPA kedepan tidak akan lagi menjadi pola atau cara penanganan sampah.

Pada tanggal 3 Februari 2022 Kemenko Marves telah menghadiri kegiatan Kunjungan Lapangan Evaluasi Pelaksanaan Kegiatan dan Penggunaan Bantuan Biaya Layanan Pengelolaan Sampah (BLPS) Pengolah Sampah menjadi Energi Listrik (PSEL) Benowo Kota Surabaya di Tempat Pembuangan Akhir (TPA) Benowo, Kota Surabaya.

Adapun hasil pembahasan pada rapat tersebut sebagai berikut:

#### A. Teknis Performa PLTSa/PSEL

- I. Dalam satu minggu pengembang akan menyampaikan perhitungan terverifikasi (disampaikan sebagai dokumen pendukung proses evaluasi performa PLTSa tahun 2021):
  - a) Sampah terkelola (berdasarkan pencatatan timbangan yang dilakukan PT.Surveyor Indonesia dan volume sampah yang masuk ke gasifikasi);
  - b) Energi listrik yang terhasilkan (berdasarkan kWh meter): gross dan net;
  - c) Efisiensi gasifikasi dan konversi energi listrik (berdasarkan neraca massa).
- II. Dalam tiga minggu, pengembang akan menyampaikan perhitungan terverifikasi (actual) efisiensi total power plant.
- III. Setelah Sembilan bulan, pengembang akan menyampaikan perhitungan terverifikasi efisiensi gasifikasi, boiler, dan steam turbin.

#### B. Mekanisme BLPS

- I. Pemerintah Daerah Kota Surabaya menyampaikan rincian realisasi terverifikasi serapan BLPS Tahun 2021;
- II. Perlu pertimbangan kebijakan untuk pembayaran mengikuti mekanisme keuangan daerah.

#### C. Pelaksanaan Jakstrada

- I. Dalam satu minggu Pemerintah Daerah Kota Surabaya menyampaikan dokumen target dan realisasi pengelolaan sampah (pengurangan dan penanganan sampah) menyesuaikan dengan operasional PLTSa Benowo;
- II. KLHK perlu memverifikasi data laporan capaian Jakstrada Kota Surabaya Tahun 2021;
- III. Data realisasi pengurangan dan penanganan sampah harus disampaikan melalui Sistem Informasi Pengelolaan Sampah Nasional (SIPSN).

Pada tanggal 11 Februari 2022 telah diselenggarakan Rapat Koordinasi Pembahasan Progres PSEL Jawa Barat (Legok Nangka) di Four Points by Sheraton Hotel Kota Bandung dan dilanjutkan dengan kegiatan kunjungan lapangan ke Tempat Pengolahan dan Pemrosesan Akhir Sampah (TPPAS) Legok Nangka Kabupaten Bandung pada tanggal 12 Februari 2022.

Adapun hasil pembahasan pada kegiatan rapat koordinasi dan kunjungan lapangan tersebut sebagai berikut:

- a. TPA Sarimukti yang melayani suplai sampah di area Metropolitan Bandung hanya mampu melayani hingga akhir tahun 2024, Pemerintah Provinsi (Pemprov.) Jawa Barat mendesain Proyek TPPAS Legok Nangka dapat diselesaikan dan beroperasi pada tahun tersebut;
- b. Saat ini Proyek TPPAS Legok Nangka dalam tahap addendum Perjanjian Kerja Sama (PKS) antar daerah dan finalisasi dokumen Request for Proposal (RfP);
- c. Skema pembiayaan VGF untuk TPPAS/PSEL Legok Nangka sudah disetujui oleh Menteri Keuangan dengan beberapa persyaratan tambahan untuk persetujuan besaran VGF pada tahun 2021. Saat ini telah diajukan usulan persetujuan besaran VGF oleh Pemprov. Jabar dan sedang dalam tahap evaluasi oleh Kementerian Keuangan;
- d. Dasar hukum proyek Legok Nangka adalah Peraturan Presiden No. 58 Tahun 2017 dan Peraturan Presiden No. 35 Tahun 2018. Sedangkan dalam proses pengadaan (KPBU) digunakan dasar hukum Peraturan Presiden No. 38 Tahun 2015;
- e. Dalam pelaksanaan Perpres 35/2018 dibuka peluang untuk menerima skema bantuan pendanaan BBLPS atau menerima VGF (skema KPBU). Dalam Peraturan Pemerintah (PP) No. 42 Tahun 201 tentang Kemudahan Proyek Strategis Nasional, dijelaskan bahwa KPBU merupakan skema yang dapat digunakan untuk Proyek Strategis Nasional (PSN);
- f. Skema bantuan pendanaan VGF tidak mengunci pada teknologi apa yang digunakan maupun proses yang diterapkan seperti apa (*open technology*). Perpres 35/2018 memiliki semangat bagaimana waste management/pemusnahan timbulan sampah dapat diimplementasikan;
- g. Proyek PSEL Legok Nangka menggunakan skema pendanaan VGF yang mana bertujuan untuk meminimalisir ketidakpastian mitra investor/pengembang yang mana nilai proyek PSEL Legok Nangka cukup besar. Selain itu PSEL Legok Nangka menggunakan skema kompetisi KPBU yang perlu untuk meyakinkan market sehingga perlu struktur pendanaan yang meminimalisir ketidakpastian mitra investor/pengembang;
- h. Nominal VGF menjadi salah satu bentuk penawaran oleh mitra pengembang yang mana nantinya menjadi salah satu parameter dalam menentukan pemenang lelang;
- i. Permohonan tarif listrik khusus (13,35 sen USD/kWh) yang dihasilkan PSEL merupakan prosedur yang berbeda dengan fasilitas BBLPS/VGF. Tarif listrik

- husus PSEL merupakan prosedur permohonan Kepala Daerah kepada Menteri ESDM (setelah ditentukan pemenang lelang/mitra pengembang) yang nantinya memberikan penugasan kepada PT. PLN (Persero) untuk membeli listrik dari PSEL dengan harga khusus sesuai Perpres 35/2018. Fasilitas pengolah sampah harus memenuhi persyaratan dimana produk akhir yang dihasilkan adalah energi listrik untuk dapat menerima ketentuan tarif listrik khusus 13,35 sen USD/kWh;
- j. PT. PLN (Persero) mendukung penuh pembangunan PSEL Legok Nangka dan siap untuk menerima listriknya selama proyek PSEL memenuhi regulasi yang berlaku. PT. PLN (Persero) mengingatkan bahwa pemenang lelang/mitra pengembang perlu mengembangkan studi kelayakan dan studi dampak jaringan;
  - k. PSEL/PLTSA telah masuk dalam Rencana Usaha Penyediaan Tenaga Listrik PT. PLN (Persero) di 12 Kota sesuai Perpres 35/2018 dan ditargetkan Commercial Operation Date (COD) sebelum tahun 2025.

## **9. Rancangan Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas**

Migas merupakan sumber daya alam di Indonesia yang masih menjadi salah satu sumber energi andalan. Namun tidak sejalan dengan hal tersebut, kegiatan impor migas masih dilakukan untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri yang saat ini belum bisa di penuhi oleh industri migas dalam negeri. Sejak tahun 1995 produksi minyak dan gas bumi Indonesia terus mengalami penurunan dari 1,6 juta BOPD menjadi hanya 786 ribu BOPD pada tahun 2015. Setelah itu, performa lifting migas pada tahun 2014 – 2019 tetap mengalami pertumbuhan laju yang negatif, yaitu sekitar 2,25%. Rendahnya penurunan produksi migas disebabkan oleh sejumlah faktor, diantaranya rendahnya kegiatan eksplorasi migas dan rendahnya tingkat keberhasilan eksplorasi, selain itu terdapat beberapa kendala lain seperti penurunan cadangan secara alami, dan belum idealnya penerapan teknologi Enhanced Oil Recovery (EOR) pada sebagian besar lapangan-lapangan minyak tua di Indonesia.

Kemenko Marves khususnya Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi telah menghadiri beberapa rapat yang diselenggarakan oleh Kementerian/ Lembaga terkait mengenai Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas. Pada tanggal 15 Maret 2022 kami telah menghadiri kegiatan Rapat Monitoring dan Evaluasi Implementasi Pemanfaatan Biogas dari Limbah Industri Kelapa Sawit yang

diselenggarakan oleh Direktorat Bioenergi, Kementerian ESDM di Hotel Aryaduta, Kota Medan, Sumatera Utara.

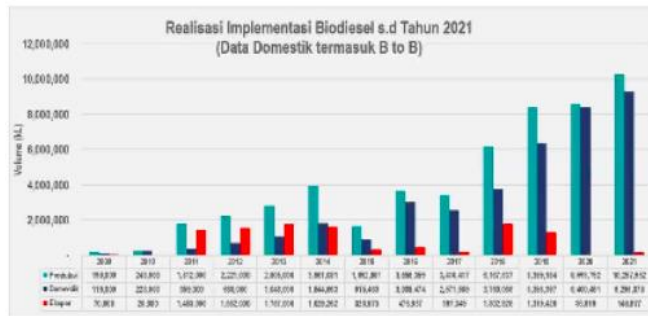
Adapun hasil pembahasan pada rapat tersebut sebagai berikut:

- A. Proyeksi pengembangan bioenergi berdasarkan target Rencana Umum Energi Nasional (RUEN) 2025 dan realisasi 2021 sebagai berikut:

PENGEMBANGAN BIOENERGI	2020	2021	2022	2023	2024	2025	REALISASI 2021	GAP
PLT BIOENERGI (MW)	2.500	2.900	3.400	4.000	4.700	5.500	1.920,4	979,6
BIOFUELS (JUTA KL)	8,0	8,9	10,0	11,2	12,5	13,9	9,3	+0,4
BIOMASSA (JUTA TON)	6,7	7,0	7,4	7,7	8,0	8,4	0,285	6,715
BIOGAS (JUTA M3)	131,9	171,5	222,9	289,8	376,8	489,8	28,39	143,11

- B. Pengembangan bioenergi dapat mensubstitusi energi fosil hampir di semua sektor kehidupan masyarakat, yaitu sektor ketenagalistrikan, transportasi, industry dan rumah tangga;
- C. Indonesia kaya potensi bioenergi dari sumber biomasa yang diperoleh dari limbah eksisting di kebun, hutan, sawah, dan pabrik pengolahan komoditi kelapa sawit, tebu, kelapa, karet, padi, jagung, kayu, singkong, kotoran hewan serta sampah kota yang apabila dikonversi menjadi listrik setara 56,97 GW;
- D. Rencana pengembangan biodiesel hingga tahun 2040 dan realisasi implementasi biodiesel hingga tahun 2021 sebagai berikut:

Unit : Miliar KL	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Biodiesel	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	9.9	10.2	10.5	10.8	11.1	11.3	11.5	11.5	11.6	11.6	11.6	11.7	11.7
Co-processing Green Diesel	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Standalone Green Diesel	0.0	0.2	0.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
Co-processing Green Gasoline	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Standalone Green Gasoline	0.0	0.0	0.1	0.3	0.5	0.8	1.1	1.4	1.7	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
<b>Total Biodiesel</b>	<b>9.2</b>	<b>9.7</b>	<b>10.0</b>	<b>11.3</b>	<b>11.6</b>	<b>12.0</b>	<b>12.4</b>	<b>12.8</b>	<b>13.4</b>	<b>14.0</b>	<b>14.3</b>	<b>14.6</b>	<b>14.8</b>	<b>15.0</b>	<b>15.0</b>	<b>15.1</b>	<b>15.1</b>	<b>15.1</b>	<b>15.2</b>	<b>15.2</b>



E. Hingga 31 Desember 2021, kapasitas terpasang Pembangkit Listrik Tenaga (PLT) Bioenergi terpasang sebesar 1921,8 MW dengan rincian sebagai berikut:

- i. On grid sebesar 233,77 MW, yang terdiri dari:
  - a) Limbah sawit 114,01 MW;
  - b) Pome 40,9 MW; dan
  - c) Lainnya 78,86 MW;
- ii. Off grid sebesar 1688,08 MW, yang terdiri dari:
  - a) Limbah sawit 133,58 MW;
  - b) Industri kertas 1232,19 MW;
  - c) Bagasse 205,44 MW;
  - d) Pome 62,76 MW; dan
  - e) Lainnya 54,10 MW.

Untuk rincian jenis pembangkit sebagai berikut:

- i. PLTBm sebesar 1776,5 MW;
- ii. PLTBg sebesar 111,86 MW;
- iii. PLTSa sebesar 28,45 MW; dan
- iv. PLT Bahan Bakar Nabati (BBN) sebesar 5 MW.

- F. Capaian implementasi biomasa sebagai co-firing PLTU yang telah diimplementasikan pada 27 lokasi dari target uji coba 47 lokasi sebagai berikut:
- i. Sawdust sebesar 275 ribu ton;
  - ii. Woodchip sebesar 5 ribu ton;
  - iii. Cangkang sawit sebesar 3 ribu ton; dan
  - iv. Bahan Bakar Jumpatan Padat (BBJP) sebesar 2 ribu ton.
- G. Capaian implementasi biogas nasional sebesar  $78.868m^3$  gas/hari dari total 49.972 unit, rinciannya sebagai berikut:
- i. Program Biru: 15.667 unit, menghasilkan  $28.436m^3$  gas/hari;
  - ii. Ditjen EBTKE KESDM: 3.168 unit, menghasilkan  $6.483m^3$  gas/hari;
  - iii. DAK: 13.610 unit, menghasilkan  $17.717m^3$  gas/hari;
  - iv. APBD & K/L lain: 8.805 unit, menghasilkan  $13.692m^3$  gas/hari; dan
  - v. SWEN & Swasta lain: 8.722 unit, menghasilkan  $11.978m^3$  gas/hari.
- H. Potensi energi terbarukan dari kelapa sawit adalah dari *Palm Oil Mill Effluent* (POME) 60-65%. Pome dapat digunakan sebagai biogas yang mana memiliki potensi sebagai EBT *baseload* sebesar 1,1 GW, terdiri dari PLTBg dan Bio-CNG

## 10. Pengendalian Pelaksanaan Proyek Prioritas Strategis Nasional Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi

Potensi energi baru dan terbarukan di Indonesia sangat melimpah, beberapa yang sangat potensial di antaranya energi air, panas bumi, matahari, dan angin. Tentunya akan sangat disayangkan jika potensi sebesar itu tidak dimanfaatkan secara optimal untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 33 ayat (3) UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Dalam pasal 11 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2014 tentang Kebijakan Energi Nasional disebutkan prioritas pengembangan energi dilakukan melalui pengembangan energi dengan mempertimbangan keseimbangan keekonomian energi, keamanan pasokan energi, dan pelestarian fungsi lingkungan hidup. Hal tersebut diperjelas bahwa untuk mewujudkan keseimbangan keekonomian energi, prioritas pengembangan energi nasional didasarkan pada prinsip:

- e. Memaksimalkan penggunaan Energi Terbarukan dengan memperhatikan tingkat keekonomian;
- f. Meminimalkan penggunaan minyak bumi;
- g. Mengoptimalkan pemanfaatan gas bumi dan energi baru; dan
- h. Menggunakan batubara sebagai andalan pasokan energi nasional.

Secara kumulatif kapasitas terpasang pembangkit listrik EBT terus mengalami kenaikan. Hingga tahun 2019, kapasitas terpasang pembangkit EBT mencapai 9.865,2 MW atau meningkat 16,8% per tahun dari 2015. Walaupun begitu, pada saat ini porsi EBT pada bauran energi masih sebesar 12,24%, yakni masih sekitar setengah dari target yang hendak dicapai oleh pemerintah. Pada tahun 2025 pemerintah menargetkan porsi Energi Baru Terbarukan dalam bauran energi (*energy mix*) adalah sebesar 23%.

Untuk mencapai target ini, diperlukan investasi peningkatan pembangkit EBT mencapai USD36,85 miliar, besaran biaya investasi tersebut terdiri dari PLT Panas Bumi sebesar USD17,45 miliar, PLT Air atau Mikrohidro senilai USD14,58 miliar, PLT Surya dan PLT Bayu senilai USD1,69 miliar, PLT Sampah senilai USD1,6 miliar, PLT Bioenergi senilai USD1,37 miliar dan PLT Hybrid sebesar USD0,26 miliar. Jumlah rincian investasi PLT EBT tersebut disesuaikan berdasarkan Rencana Usaha Penyediaan Tenaga Listrik (RUPTL) 2019 - 2025.

Diprediksi selama lima tahun ke depan, kapasitas terpasang pembangkit EBT sebesar 11.256 MW pada 2020, 12.887 pada 2021, 14.064 MW pada 2022 dan 2023 menjadi 15.184 MW dan 17.421 MW pada 2024.

**a. Koordinasi Penyusunan Rancangan Peraturan Presiden tentang Pembelian Tenaga Listrik Energi Terbarukan oleh PT PLN (Persero)**

Pengembangan Energi Baru dan Terbarukan di Indonesia membutuhkan kepastian hukum, sehingga dapat mendorong investasi dan terwujudnya bauran energi sesuai dengan target Rencana Umum Energi Nasional. Untuk itu, pada saat perumusan RPerpres serta implementasinya membutuhkan kerja sama dan dukungan semua pemangku kepentingan, baik di tingkat pusat, maupun daerah.

Urgensi diterbitkannya RPerpres, yakni: (i) Potensi EBT di Indonesia cukup besar, namun pencapaian target RUEN sangat lambat; (ii) Meningkatkan ketahanan energi dan ekonomi nasional, berpotensi Indonesia bisa keluar dari jebakan defisitnya neraca



perdagangan; (iii) EBT menghasilkan energi yang bersih; (iv) Harga pembelian listrik berbasis EBT, harganya belum wajar atau masih terlalu mahal; (v) Belum ada kontrak/PPA pembangkit IPP yang proses pengadaannya mengikuti ketentuan Permen ESDM No. 4 Tahun 2020; (vi) Perlunya dukungan berbagai Kementerian/Lembaga terkait dalam rangka mengoptimalkan pemanfaatan EBT; dan (vii) Perlunya instrumen kebijakan untuk mensinergikan dan mensinkronisasikan kebijakan-kebijakan dan Langkah-langkah dari K/L terkait untuk mendukung EBT.

Tanggal 4 Juni 2021, Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral telah menyampaikan Surat Nomor T-271/EK.O1/MEM.E/2021 kepada Menteri Keuangan terkait Persetujuan atas Rancangan Peraturan Presiden tentang Pembelian Tenaga Listrik Energi Terbarukan oleh PT PLN (Persero).

Posisi terakhir dari RPerpres tersebut adalah menunggu respon/tanggapan dari Menteri Keuangan setelah mendapatkan paraf dari perwakilan Kementerian/Lembaga terkait. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi akan memfasilitasi Rapat Koordinasi lanjutan apabila diperlukan sebagai langkah pengambilan keputusan untuk isu tersebut.

#### **b. Revisi PERMEN ESDM Nomor 49 Tahun 2018 tentang Penggunaan Sistem Pembangkit Listrik Tenaga Surya Atap oleh Konsumen PT PLN (Persero)**

Urgensi revisi Permen ESDM Nomor 49 Tahun 2018 terkait PLTS rooftop yakni: jumlah penambahan kapasitas PLTS *rooftop* belum sesuai target; adanya pengaduan masyarakat terkait waktu pelayanan PLTS rooftop yang tidak sesuai Permen ESDM, misalnya perbedaan harga dan standar kWh meter ekspor impor; adanya gap informasi terkait PLTS rooftop mengenai pemahaman terhadap regulasi dan waktu layanan PLTS rooftop antara PLN unit induk (UIW/UID) dan PLN ULP di lapangan; kesulitan pengawasan implementasi PLTS rooftop khususnya terkait perkembangan usulan PLTS *rooftop* dan jangka waktu proses persetujuan usulan pemanfaatan PLTS rooftop oleh PLN.

Selain itu, adanya masukan dari *stakeholders* untuk meningkatkan keekonomian PLTS rooftop antara lain ketentuan ekspor listrik 65% masih belum menarik bagi calon konsumen PLTS *rooftop* dan ketentuan selisih ekspor impor energi listrik yang hanya diakumulasikan paling lama tiga bulan (reset tiga bulan) perlu diperpanjang khususnya konsumen gedung perkantoran yang pada hari Sabtu dan Minggu produksi listrik PLTS *rooftop*-nya diekspor seluruhnya.

Permen ESDM Nomor 49 Tahun 2018 terkait PLTS *rooftop* akan dilakukan evaluasi dan direvisi terkait PLTS *rooftop*. Adapun poin - poin revisinya sebagai berikut: (i) Ketentuan ekspor listrik dari 65% menjadi 100%; (ii) Kelebihan akumulasi selisih tagihan dinihilkan diperpanjang yang semula pada bulan ke tiga menjadi pada bulan ke enam; (iii) Jangka waktu permohonan PLTS *rooftop* lebih singkat di mana semula 15 hari menjadi maksimal 12 hari untuk yang dengan perubahan perjanjian jual beli listrik (PBJL) dan maksimal 5 hari untuk yang tanpa perubahan PBJL; (iv) Pelanggan PLTS *rooftop* dan pemegang ijin usaha penyediaan tenaga listrik untuk umum (IUPTLU) dapat melakukan perdagangan karbon; (v) Mekanisme pelayanan diwajibkan berbasis aplikasi di mana saat ini masih manual; (vi) Perluasan tidak hanya pelanggan PLN saja tetapi pelanggan di wilayah usaha non PLN; (vii) Adanya pusat pengaduan sistem PLTS *rooftop* untuk menerima dan menindaklanjuti pengaduan atas implementasi PLTS *rooftop*.

Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi memberikan arahan bahwa isu tersebut merupakan isu global sehingga mau tidak mau harus bergerak ke arah penggunaan energi baru terbarukan ini, yang mana efisiensi menjadi kunci dalam hal ini. Selain itu, pembentukan tim *taskforce* untuk mengoordinasikan isu ini yang terdiri dari seluruh kementerian/lembaga terkait serta asosiasi. Dalam hal ini Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi untuk mengoordinasikannya. Seluruh alat meter dan sebagainya agar dibuat *local content*. Apabila sudah ada di dalam negeri maka tidak diperbolehkan untuk impor.

**c. Koordinasi Pembentukan Kelompok Kerja Percepatan Kebijakan Biaya Jasa Pengelolaan Sumber Daya Air (Pokja BJPSDA) dan Penyusunan Masukan terhadap Rancangan Peraturan Pemerintah Tentang Pengelolaan Sumber Daya Air (RPP PSDA)**

Kelompok Kerja Percepatan Kebijakan BJPSDA (POKJA BJPSDA) dibentuk berdasarkan Surat Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 148 Tahun 2021 Tentang Kelompok Kerja Percepatan Kebijakan Biaya Jasa Pengelolaan Sumber Daya Air. Tujuan dibentuknya Pokja BJPSDA adalah untuk menyiapkan bahan rekomendasi kebijakan tingkat Menteri terkait substansi RPP PSDA untuk pembangkit listrik yang menggunakan sumber daya air.

Dalam substansi RPP PSDA sebagai pelaksana dari Undang Undang Nomor 17 Tahun 2019 tentang Sumber Daya Air, terdapat ketentuan yang akan berdampak

langsung terhadap beban keuangan negara dan kegiatan ekonomi yang memerlukan tarif listrik yang kompetitif, sehingga POKJA BJPSDA memberikan tanggapan dan usulan atas RPP, antara lain:

- 1) BJPSDA harus berimbang antara biaya pengelolaan dengan manfaat langsung yang diterima oleh pengguna jasa. Syarat dan ketentuan, serta tata cara pembayaran BJPSDA perlu diatur dalam Perjanjian;
- 2) BJPSDA akan berdampak meningkatkan Biaya Pokok Penyediaan (BPP) Tenaga Listrik dan tidak sejalan dengan upaya Pemerintah untuk menyediakan energi listrik murah bagi industri agar dapat bersaing di pasar internasional. BPP yang semakin tinggi juga akan menghalangi kiat pemerintah untuk meningkatkan bauran Energi Terbarukan;
- 3) Pemanfaatan air laut untuk pendingin mesin pembangkit listrik seharusnya tidak dikenakan BJPSDA; dan
- 4) Perhitungan dan nilai satuan BJPSDA perlu mempertimbangkan daya beli masyarakat dan daya saing industri nasional pengguna energi listrik yang terdampak.

Adapun Pokja BJPSDA telah menyampaikan Surat No. 217/D1.5/MARVES/XII/2021 Tanggal 23 Desember 2021 terkait Masukan RPP Pengelolaan Sumber Daya Air kepada Direktur Harmonisasi Peraturan Perundang-undangan II, Direktorat Jenderal Peraturan Perundang-undangan, Kementerian Hukum dan HAM sebagai bahan pertimbangan apabila telah memasuki proses harmonisasi nanti.

#### **3.1.4. *Learning and Growth Perspective***

**SS. 10 Persentase SDM Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang sesuai Kompetensi**

**IKU: Persentase SDM Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang sesuai Kompetensi**

Untuk memenuhi capaian IKU ini telah dilaksanakan beberapa kegiatan, antara lain:

- a. Sosialisasi Disiplin Pegawai, Kode Etik dan Kode Perilaku ASN
- b. Sosialisasi penyusunan SKP sesuai dengan SE BKN Nomor 1 Tahun 2022
- c. Pengusulan Diklat Fungsional Analisis Kebijakan LAN ke Sesmenko

- d. Pengusulan calon penerima tanda kehormatan Satya Lencana Karyasatya Tahun 2022 atas nama Andi Hariawan
- e. Sosialisasi dan Bimtek Pengelolaan Kearsipan dalam rangka penerapan SPBE melalui implementasi aplikasi SRIKANDI
- f. Telah dilakukan evaluasi analisis jabatan dan analisis beban kerja serta penyampaian usulan untuk memenuhi kebutuhan pegawai

### **SS.11 Terwujudnya RB yang Efektif di Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi**

#### **IKU 1: Nilai Evaluasi Internal SAKIP**

Pelaksanaan evaluasi SAKIP berpedoman pada Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman RI Nomor 9 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Evaluasi atas Implementasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI. Penilaian evaluasi implementasi SAKIP dilaksanakan pada akhir triwulan II 2022 oleh tim Evaluator Inspektorat Kemenko Marves.

Pada triwulan pertama 2022 telah diselenggarakan beberapa kegiatan dalam rangka pemenuhan akuntabilitas kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi di antaranya sebagai berikut:

- a. *Kick of Meeting* pelaksanaan program dan anggaran Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi tahun anggaran 2022
- b. Penyusunan dan penandatanganan Perjanjian Kinerja Eselon I dan II tahun 2022
- c. Penyusunan dokumen Rencana Aksi 2022
- d. Penyusunan rancangan awal Rencana Kerja 2023
- e. Penyampaian usulan Program Prioritas dan *Quick Wins* Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi tahun 2022
- f. Penginputan data kinerja ke aplikasi Sistem Informasi Kinerja Marves (SIK-M)

#### **IKU 2: Nilai PMPRB**

Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (PMPRB) Kemenko Marves 2021 akan dilaksanakan pada bulan Juni sehingga nilai PMPRB baru diperoleh pada triwulan ketiga. Adapun beberapa kegiatan dalam rangka pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkup Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi adalah sebagai berikut.

- a. Penyusunan draf SK Kelompok Kerja Penguatan Reformasi Birokrasi Unit Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

- b. Penyusunan draf Rencana Kerja Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

## SS.12 Terlaksananya Administrasi Keuangan yang Akuntabel di Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

IKU: Nilai IKPA Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) merupakan indikator untuk mengukur kualitas kinerja pelaksanaan anggaran belanja kementerian/lembaga. Nilai IKPA menjadi salah satu tolok ukur keberhasilan satuan kerja (satker) dalam pengelolaan anggaran. IKPA sebagai alat monitoring dan evaluasi atas pengelolaan anggaran pada K/L melalui 12 indikator kinerja telah berhasil mendorong peningkatan tata kelola pelaksanaan anggaran. Pencapaian Nilai Realisasi IKPA Tahun 2022 Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi akan diperoleh pada triwulan 4 2022.

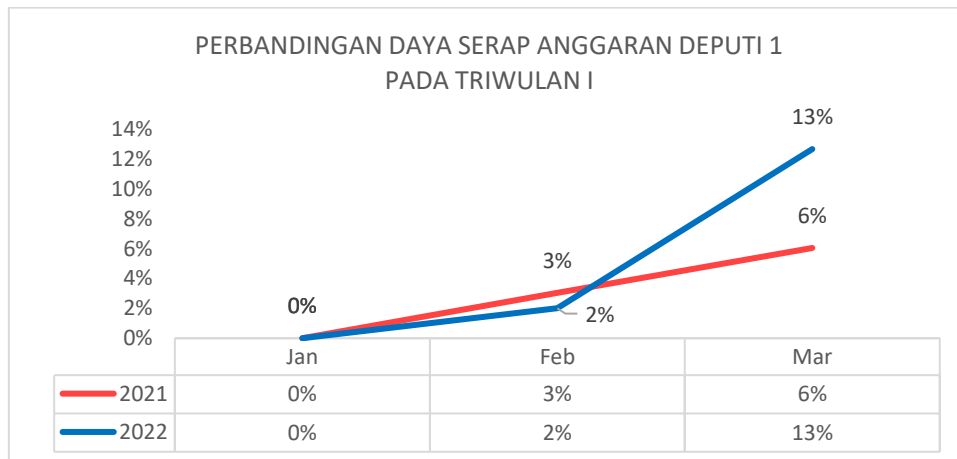
## 2.2 KINERJA KEUANGAN

### 3.2.1 Realisasi Anggaran

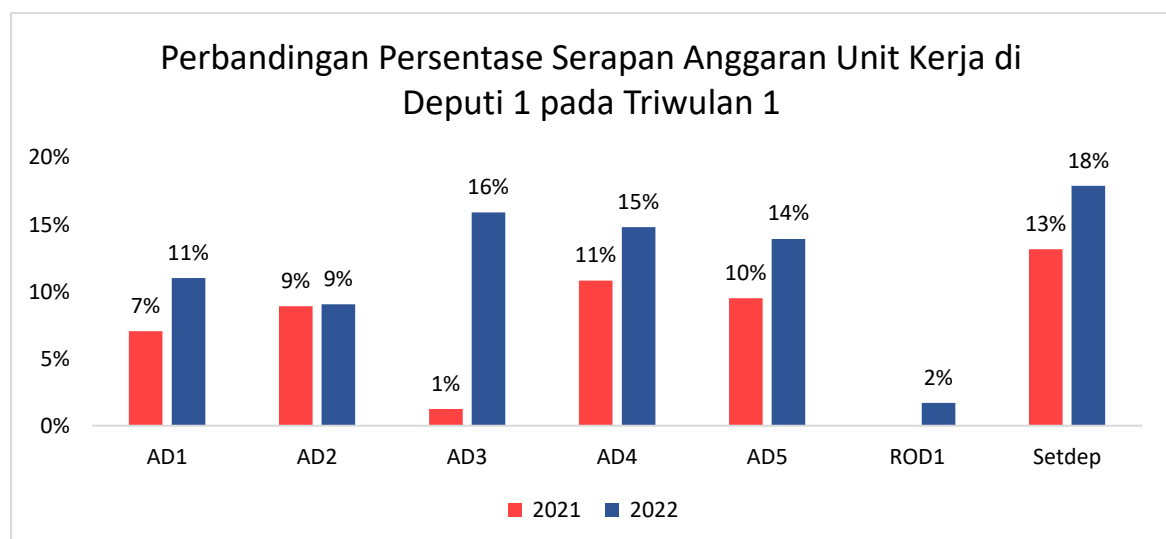
No	Unit Kerja	Pagu *	Realisasi TW1 *	Persentase
1	Asisten Deputi Hukum dan Perjanjian Maritim	2,160,337,000	237,796,525	11%
2	Asisten Deputi Keamanan dan Ketahanan Maritim	2,267,368,000	205,072,250	9%
3	Asisten Deputi Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan	2,240,277,000	356,329,903	16%
4	Asisten Deputi Navigasi dan Keselamatan Maritim	2,211,276,000	327,519,326	15%
5	Asisten Deputi Energi	2,266,751,000	315,876,097	14%
6	RO Kebijakan Pengendalian	1,255,073,000	21,370,000	2%
7	Sekretariat Deputi	2,081,608,000	372,201,891	18%
8	Total Deputi 1	14,482,690,000	1,836,165,992	13%

\*)dalam Rupiah

Capaian kinerja anggaran Triwulan I tahun 2022 dari segi penyerapan anggaran telah mencapai Rp 1,836,165,992 atau setara 13% dari PAGU yang dianggarkan. Sisa Anggaran Deputi 1 pada Triwulan I Tahun Anggaran 2022 adalah Rp 12,646,524,008 (87%). Jika dibandingkan dengan capaian Triwulan I tahun sebelumnya (dapat dilihat pada grafik di bawah), capaian Triwulan I tahun ini mengalami kenaikan dari tahun sebelumnya.



Adapun serapan anggaran masing-masing unit kerja eselon II dapat dilihat pada grafik di bawah. Masing-masing unit kerja eselon II memiliki serapan anggaran yang lebih tinggi dari tahun sebelumnya. Sekretariat Deputi memiliki persentase serapan anggaran tertinggi pada Triwulan I tahun 2022 dengan persentase 18% (senilai Rp 372.201.891) dengan jumlah RO yang diampu 4 RO. RO Pengendalian Proyek Strategis Nasional memiliki serapan anggaran terendah dengan persentase 2% (senilai Rp 21.370.000).



## BAB V

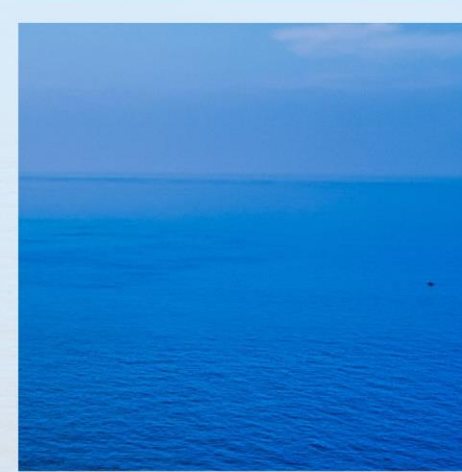
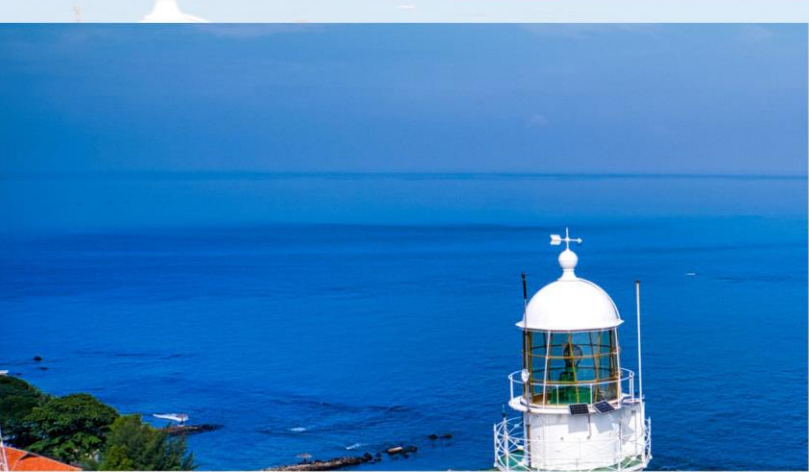
### PENUTUP

Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Tahun 2022 memiliki 14 Indikator Kinerja Utama (IKU). Pengukuran capaian IKU dilakukan pada akhir Tahun 2022 berdasarkan formula penghitungan yang telah dituangkan dalam manual IKU. Laporan capaian kinerja triwulan I 2022 didasarkan pada pelaksanaan berbagai kegiatan hingga Maret 2022.

Pandemi Covid-19 yang masih melanda dan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) Mikro oleh Pemerintah turut memberikan dampak pada pelaksanaan kegiatan dan pencapaian kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Triwulan I 2022. Pemberlakuan jadwal kerja *Work From Home* (WFH), pembatasan jumlah pegawai yang bekerja di kantor, pembatasan kegiatan di kantor, dan penerapan protokol kesehatan dalam pelaksanaan berbagai kegiatan merupakan upaya yang dilakukan dalam mencapai target kinerja di tengah kondisi pandemi Covid-19.

Demikian laporan capaian kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Triwulan I 2022. Melalui laporan ini diharapkan dapat memberikan gambaran capaian kinerja dan menjadi dasar untuk meningkatkan kinerja hingga akhir tahun 2022.









KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG  
KEMARITIMAN DAN INVESTASI

# LAPORAN KINERJA TRIWULANII

# 2022

DEPUTI BIDANG KOORDINASI  
KEDAULATAN MARITIM DAN ENERGI



## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas tersusunnya Laporan Kinerja Triwulan II Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Tahun Anggaran 2022.

Laporan Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi ini merupakan pencapaian kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi selama triwulan kedua tahun 2022. Laporan ini menjelaskan pencapaian kinerja berdasarkan Perjanjian Kinerja dan Rencana Aksi yang meliputi capaian kinerja indikator kinerja program, capaian *output* dan *outcome*.

Kami menyadari masih banyak terdapat kekurangan dalam Laporan Kinerja ini, dan tidak menutup kemungkinan adanya perbaikan yang masih diperlukan dalam rangka penyesuaian kedepannya. Semoga Laporan Kinerja ini dapat memenuhi harapan sebagai pertanggungjawaban kepada para pemangku kepentingan, dan mendorong peningkatan kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada periode selanjutnya di tahun 2022.

Jakarta, Juli 2022

Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi



Basilio Dias Araujo

# DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR .....	i
DAFTAR ISI.....	ii
BAB I PENDAHULUAN .....	3
1.1. Latar Belakang.....	3
1.2. Maksud dan Tujuan.....	4
1.3. Kedudukan Tugas dan Fungsi.....	4
1.4. Sumber Daya Manusia .....	8
BAB II PERENCANAAN KINERJA .....	10
2.1. Rencana Strategis.....	10
2.1.1. Visi dan Misi .....	10
2.1.2. Tujuan dan Sasaran Strategis .....	11
2.2. Perencanaan Kinerja .....	12
2.3. Pengukuran Kinerja.....	14
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA .....	15
3.1. Capaian Kinerja.....	15
3.1.1. <i>Stakeholders Perspective</i> .....	15
3.1.2. <i>Customer Perspective</i> .....	17
3.1.3. <i>Internal Business Process Perspective</i> .....	21
3.1.4. <i>Learning and Growth Perspective</i> .....	45
3.2 KINERJA KEUANGAN.....	51
3.2.1 Realisasi Anggaran .....	51
BAB V PENUTUP .....	58

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Guna menjaga kedaulatan maritim Indonesia dengan baik dan cermat, pemerintah perlu menegaskan sebuah arah pembangunan kelautan yang jelas, tegas dan dapat diimplementasikan secara efektif. Arah pembangunan dan pengelolaan kelautan tersebut harus visioner dan mampu menerjemahkan gagasan berdirinya bangsa ini sejak zaman pendiri bangsa (*founding fathers*) bahkan sejak zaman kejayaan kerajaan-kerajaan besar Nusantara. Arah kebijakan tersebut secara sederhana harus mampu mengakumulasi cita-cita menjadi sebuah negara kepulauan yang maju, mandiri, kuat dan berdaulat dengan lugas dan tepat. Arah pembangunan dan pengelolaan kelautan Indonesia sebagaimana dimaksud diterjemahkan dengan tepat dalam visi pembangunan Presiden Jokowi yang dikenal dengan nama visi “Poros Maritim Dunia”.

Cita-cita dan gagasan untuk menempatkan Indonesia sebagai pusat dari peradaban maritim dunia ini tentu bukan sebuah gagasan tanpa alasan. Indonesia yang secara geografis berada pada simpul jalur perdagangan dunia harus mampu memanfaatkan posisi secara cerdas dan strategis. Presiden Jokowi pada Konferensi Tingkat Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur di Nay Phi Taw, Myanmar, pada tanggal 12 Nopember 2014, menyampaikan gagasan Indonesia sebagai poros maritim dunia yang terdiri dari lima kebijakan utama, yaitu:

1. Membangun kembali budaya maritim Indonesia;
2. Menjaga dan mengelola sumber daya laut;
3. Memberi prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim;
4. Mengembangkan diplomasi maritim, membangun kemitraan;
5. Membangun kekuatan pertahanan maritim.

Lima kebijakan strategis tersebut apabila dicermati secara seksama dapat dikategorikan ke dalam tujuh pilar utama yaitu:

1. Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Pengembangan Sumber Daya Manusia;
2. Pertahanan keamanan, penegakan hukum dan keselamatan di laut;
3. Tata kelola dan kelembagaan kelautan;

4. Ekonomi, infrastruktur kelautan dan peningkatan kesejahteraan;
5. Pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut;
6. Budaya bahari; dan
7. Diplomasi maritim.

Ketujuh pilar utama pembangunan kelautan guna mewujudkan poros maritim dunia tersebut lebih lanjut diterjemahkan secara praktis melalui pembentukan organisasi yang memiliki kewenangan untuk mengatur dan mengelola kebijakan pembangunan secara terpadu dan terencana guna mewujudkan visi poros maritim dunia.

## 1.2. Maksud dan Tujuan

Laporan Kinerja Tahun Triwulan II 2022 ini disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban akuntabilitas kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Tahun Anggaran 2022 yang berkaitan dengan pelaksanaan program, kegiatan dan pengelolaan anggaran yang berdasarkan dengan sasaran/target yang telah ditetapkan.

Penyusunan laporan ini bertujuan untuk melakukan monitoring, evaluasi dan juga penilaian terhadap pencapaian sasaran/target kinerja dalam pelaksanaan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian Lingkup Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Tahun Anggaran 2022 yang hasilnya nanti akan dijadikan sebagai bahan masukan dan referensi dalam penetapan kebijakan dan strategi pada tahun berikutnya dalam substansi yang terkait.

## 1.3. Kedudukan Tugas dan Fungsi

Berdasarkan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 2 tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi mempunyai tugas menyelenggarakan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kedaulatan maritim dan energi.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi menyelenggarakan fungsi:

- a. koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kedaulatan maritim dan energi;
- b. pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kedaulatan maritim dan energi;
- c. pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang kedaulatan maritim dan energi; dan
- d. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Koordinator.

Memperhatikan isu-isu strategis di atas, struktur organisasi Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim sesuai dengan Permenko Nomor 2 Tahun 2020 didukung oleh Sekretariat Deputy dan lima Asisten Deputy yaitu Asisten Deputy Hukum dan Perjanjian Maritim; Asisten Deputy Keamanan dan Ketahanan Maritim; Asisten Deputy Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan; Asisten Deputy Navigasi dan Keselamatan Maritim; dan Asisten Deputy Energi sebagaimana tergambar dalam skema organisasi di bawah:



Gambar 1.1. Struktur Organisasi Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

Organisasi Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi didukung oleh enam unit Eselon II yang terdiri dari lima Asisten Deputy dan satu Sekretaris Deputy sebagaimana digambarkan pada Struktur Organisasi. Adapun penjelasan dari masing-masing tugas dan fungsi tersajikan pada gambar dan table di bawah ini:

Tabel 1.1. Tugas dan Fungsi Unit Eselon II Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim

Unit	Tugas	Fungsi
Sekretariat Deputy	Melaksanakan koordinasi pelaksanaan tugas dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Koordinasi penyusunan rencana, program, dan anggaran Deputy;</li> <li>b. Pengelolaan sistem informasi;</li> <li>c. Pemberian dukungan administrasi yang meliputi ketatausahaan, kepegawaian, hubungan masyarakat, arsip, dan dokumentasi Deputy;</li> <li>d. Pemberian dukungan penyusunan peraturan perundang-undangan;</li> <li>e. Penyusunan data dan laporan;</li> <li>f. fungsi lain yang diberikan oleh Deputy</li> </ul>
Asisten Deputy Hukum dan Perjanjian Maritim	Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang hukum dan perjanjian maritim	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang peraturan dan perundang-undangan maritim nasional, perjanjian bilateral dan regional, dan hukum laut dan maritim internasional</li> <li>b. Penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang peraturan dan perundang-undangan maritim nasional, perjanjian bilateral dan regional, dan hukum laut dan maritim internasional</li> <li>c. Pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan tentang masalah dan kegiatan di bidang peraturan dan perundang-undangan maritim nasional, perjanjian bilateral dan regional, dan hukum laut dan maritim internasional</li> </ul>
Asisten Deputy Keamanan dan Ketahanan Maritim	Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang keamanan dan pengawasan maritim,</li> </ul>



	<p>kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang keamanan dan ketahanan maritim</p>	<p>ketahanan maritim, serta ketahanan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil;</p> <p>b. Penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang keamanan dan pengawasan maritim, ketahanan maritim, serta ketahanan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil; dan</p> <p>c. Pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan tentang masalah, dan kegiatan di bidang keamanan dan pengawasan maritim, ketahanan maritim, serta ketahanan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil</p>
<p>Asisten Deputi Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan</p>	<p>Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang delimitasi zona maritim dan kawasan perbatasan</p>	<p>a. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang pemetaan, data kelautan dan toponimi, penetapan batas zona maritim, pengembangan kawasan perbatasan dan penyelesaian sengketa, serta ekstensi landas kontinen dan pengelolaan laut bebas;</p> <p>b. Penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang pemetaan, data kelautan dan toponimi, penetapan batas zona maritim, pengembangan Kawasan perbatasan dan penyelesaian sengketa, serta ekstensi landas kontinen dan pengelolaan laut bebas;</p> <p>c. Pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan tentang masalah dan kegiatan di bidang pemetaan, data kelautan dan toponimi, penetapan batas zona maritim, pengembangan Kawasan perbatasan dan penyelesaian sengketa, serta ekstensi landas kontinen dan pengelolaan laut bebas.</p>
<p>Asisten Deputi Navigasi dan Keselamatan Maritim</p>	<p>Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang</p>	<p>a. penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kenavigasian nasional dan internasional, keselamatan maritim, serta penanganan kecelakaan maritim;</p>



	terkait dengan isu di bidang navigasi dan keselamatan maritim	<ul style="list-style-type: none"> <li>b. penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kenavigasian nasional dan internasional, keselamatan maritim, serta penanganan kecelakaan maritim; dan</li> <li>c. pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang kenavigasian nasional dan internasional, keselamatan maritim, serta penanganan kecelakaan maritim.</li> </ul>
Asisten Deputi Energi	melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang energi	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang program dan investasi energi, pendukung infrastruktur kedaulatan energi, serta partisipasi dan kerja sama energi;</li> <li>b. penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang program dan investasi energi, pendukung infrastruktur kedaulatan energi, serta partisipasi dan kerja sama energi; dan</li> <li>c. pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang program dan investasi energi, pendukung infrastruktur kedaulatan energi, serta partisipasi dan kerja sama energi</li> </ul>

#### 1.4. Sumber Daya Manusia

Pada akhir Desember 2021 telah dilakukan pelantikan pejabat fungsional sebagai pemenuhan amanat penyederhanaan birokrasi di Kemenko Marves. Hal ini menyebabkan berubahnya komposisi pejabat di unit Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi. Sesuai dengan struktur organisasi dan tata kerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi yang ditetapkan melalui Permenko 10 Tahun 2020 terdapat enam jabatan eselon II di bawah Deputi yang terdiri dari empat Asisten Deputi dan satu Sekretaris Deputi. Selain itu di masing-masing Unit Kerja Eselon II terdapat kelompok jabatan fungsional yang terdiri dari fungsional ahli madya, muda, dan pertama. Hingga akhir triwulan II tahun 2022, terdapat 2 pejabat berstatus Pelaksana Tugas Eselon II yaitu

Plt. Asisten Deputi Keamanan dan Ketahanan Maritim dan Plt. Asisten Deputi Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan.

Secara lengkap, personalia organisasi Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi sampai dengan akhir Triwulan II tahun 2022 terdiri dari 1 orang Pejabat Eselon I, 4 orang Pejabat Eselon II, 2 orang Pejabat Plt. Eselon II, 12 orang Pejabat Fungsional Madya, 4 orang Pejabat Fungsional Muda, 7 orang Pejabat Fungsional Pertama, 16 orang Pelaksana, dan didukung pula oleh 9 orang Pegawai Tidak Tetap Pendukung Administrasi, 7 orang CPNS dan 3 orang pramubakti.

## BAB II

### PERENCANAAN KINERJA

#### 2.1. Rencana Strategis

##### 2.1.1. Visi dan Misi

Sebagai keberlanjutan pembangunan nasional Tahun 2015-2019, dalam lima tahun ke depan (2020-2024) telah ditetapkan Visi Presiden dan Wakil Presiden *“Terwujudnya Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”*, yang akan ditempuh dengan 9 Misi meliputi:

1. Peningkatan kualitas manusia Indonesia.
2. Struktur ekonomi yang produktif, mandiri dan berdaya saing.
3. Pembangunan yang merata dan berkeadilan.
4. Mencapai lingkungan hidup yang berkelanjutan.
5. Kemajuan budaya yang mencerminkan kepribadian bangsa.
6. Penegakan sistem hukum yang bebas korupsi, bermartabat, dan terpercaya.
7. Perlindungan bagi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga.
8. Pengelolaan pemerintahan yang bersih, efektif dan terpercaya.
9. Sinergi pemerintah daerah dalam kerangka Negara Kesatuan.

Sebagai organisasi yang membantu Presiden untuk urusan Bidang Kemaritiman dan Investasi, maka rumusan visi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi yang ditetapkan untuk mendukung terwujudnya Visi Presiden dan Wakil Presiden yaitu Indonesia, Pusat Peradaban Maritim Dunia Untuk Mewujudkan *“Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian berlandaskan Gotong Royong”*

Indonesia Pusat Peradaban Maritim Dunia merupakan implementasi Visi Presiden RI: terwujudnya Indonesia maju yang berdaulat, mandiri dan berkepribadian berlandaskan Gotong royong, yang dituangkan dalam Naskah RPJM Nasional 2020-2024. Visi ini dapat dimaknai bahwa untuk mendukung mewujudkan Indonesia maju, berdaulat, mandiri dan berkepribadian itu adalah bentuk Indonesia akan menjadi pusat orientasi, dan/atau

menjadi rujukan, dunia dalam bidang kemaritiman. Ini juga menggambarkan cita-cita bangsa Indonesia untuk kembali meraih kejayaan di laut.

Untuk menjadi pusat peradaban maritim dunia, Indonesia telah memiliki modal yang kuat. Karakter bangsa bahari yang diwariskan oleh nenek moyang kita menjadi modal dasar disamping posisi geostrategi Indonesia, kekayaan alam yang ada, dan bonus demografi yang dimiliki saat ini. Potensi bencana dan potensi ancaman yang ada, justru menjadi tantangan bagi bangsa Indonesia

Deputi Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi telah merumuskan penerjemahan visi Tahun 2020-2024 untuk menajamkan pemahaman visi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, sebagai bentuk semangat fundamental yaitu mewujudkan Indonesia yang mampu menjaga kedaulatan, menggunakan hak secara bertanggung jawab, memperluas wilayah yurisdiksi dan menjadi pemimpin isu kelautan di tingkat regional ataupun internasional serta mewujudkan ketahanan energi nasional.

Penerjemahan visi ini dijabarkan sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, menjadi negara yang memiliki kemampuan mumpuni di dalam menjaga kedaulatannya, menggunakan hak-haknya dengan penuh tanggung jawab, mampu memperluas wilayah yurisdiksinya sesuai dengan ketentuan hukum internasional, serta sekaligus dapat menjadi contoh dan pemimpin di dalam pembangunan isu kelautan dunia. Selain isu kemaritiman, melalui visi ini Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi juga akan mewujudkan ketersediaan energi untuk kebutuhan nasional melalui pemanfaatan sumber daya energi nasional.

#### 2.1.2. Tujuan dan Sasaran Strategis

Untuk mewujudkan visi dan melaksanakan misi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi menetapkan tiga tujuan yang akan dicapai dalam lima tahun, sebagai berikut:

1. Terwujudnya Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim dengan Berperan Aktif di Tingkat Regional dan Global.
2. Terwujudnya ketahanan energi nasional.

Dalam kerangka pemenuhan tujuan strategis kedaulatan maritim dan energi, maka perlu dilaksanakan dengan menetapkan sasaran-sasaran strategis yang harus dicapai, sebagai berikut:

1. Meningkatnya peran aktif dalam penerapan hukum dan perjanjian maritim untuk menjaga kedaulatan maritim.

Sasaran ini merupakan sasaran strategis dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim dengan berperan aktif di tingkat regional dan global”, yang diukur dari persentase penerapan dan inisiasi gagasan Indonesia bidang hukum dan perjanjian maritim.

2. Terwujudnya keamanan dan ketahanan maritim Indonesia.

Sasaran strategis ini merupakan penjabaran dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim dengan berperan aktif di tingkat regional dan global”, yang diukur dari persentase penerapan dan inisiasi gagasan Indonesia bidang tingkat keamanan dan ketahanan maritim.

3. Terwujudnya kepastian hukum wilayah Indonesia dan terjaganya kepentingan Indonesia.

Sasaran yang merupakan penjabaran dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim. Dengan berperan aktif di tingkat regional dan global” diukur melalui tingkat kepastian kewilayahan Indonesia.

4. Terwujudnya keselamatan maritim Indonesia

Sasaran strategis yang merupakan penjabaran dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim dengan berperan aktif di tingkat regional dan global”, diukur melalui tingkat keselamatan maritim di Indonesia.

5. Meningkatnya ketahanan energi

Sasaran strategis ini merupakan penjabaran dari tujuan kedua “terwujudnya ketahanan energi nasional”. Untuk mengukur sasaran ini dapat dilihat melalui tingkat ketahanan energi.

## 2.2. Perencanaan Kinerja

Perencanaan kinerja merupakan penetapan program kegiatan dan anggaran yang akan dilakukan pada tahun anggaran 2022. Penetapan kegiatan dan indikator kinerja berdasarkan program, kebijakan, dan sasaran yang akan dicapai. Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi diwujudkan dari sasaran program dengan keluaran yang berbentuk *outcome*. Perencanaan kinerja yang tertuang pada dokumen Perjanjian Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Tahun 2022 dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

*Tabel 2.1. Perjanjian Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi*

NO	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		TARGET
<i>Stakeholders Perspective</i>				
SS.1	Terwujudnya Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim dengan Berperan Aktif di Tingkat Regional dan Global	1	Tingkat Kedaulatan Maritim Indonesia	70%
		2	Persentase Inisiasi Indonesia yang Diusulkan dan/atau Diterima di Forum Internasional	70%
SS.2	Terwujudnya Ketahanan energi nasional	3	Indeks Ketahanan Energi	Tahan (6-7,99)
<i>Customer Perspective</i>				
SS.3	Meningkatnya Peran Aktif dalam Penerapan Hukum dan Perjanjian Maritim untuk Menjaga Kedaulatan Maritim	4	Persentase Penerapan dan Inisiasi Gagasan Indonesia Bidang Hukum dan Perjanjian Maritim	65%
SS.4	Terwujudnya Keamanan dan Ketahanan Maritim Indonesia	5	Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim	65%
SS.5	Terwujudnya Kepastian Hukum Wilayah Indonesia dan Terjaganya Kepentingan Indonesia	6	Tingkat Kepastian Kewilayahan Indonesia	60%
SS.6	Terwujudnya Keselamatan Maritim Indonesia	7	Tingkat Keselamatan Maritim di Indonesia	60%
SS.7	Meningkatnya Ketahanan Energi	8	Tingkat Ketahanan Energi	Tahan (6-7,99)

<i>Internal Business Process Perspective</i>				
SS.8	Efektivitas Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	9	Persentase Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang Ditindaklanjuti	100%
<i>Learning and Growth Perspective</i>				
SS.9	Tersedianya SDM yang Kompeten	10	Persentase SDM Deputi Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi yang Sesuai Kompetensi	85%
SS.10	Terwujudnya Reformasi Birokrasi yang Efektif	11	Nilai Evaluasi Internal SAKIP pada Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	70
		12	Persentase Pelaksanaan Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	80
SS.12	Terlaksananya Administrasi Keuangan yang Akuntabel	14	Nilai IKPA pada Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	75

### 2.3. Pengukuran Kinerja

Penilaian hasil Kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada triwulan II tahun anggaran 2022 dilakukan sesuai panduan untuk menjaga konsistensi pengukuran kinerja. Perhitungan capaian kinerja untuk setiap indikator kinerja dari sasaran strategis dilakukan dengan cara membandingkan antara target pencapaian indikator sasaran yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja tahun 2022 dengan realisasinya. Metode perhitungan nilai kinerja diperoleh melalui penghitungan dengan menggunakan data target dan realisasi Indikator Kinerja Utama (IKU) yang tersedia. Formula penghitungan nilai kinerja dijabarkan melalui dokumen manual Indikator Kinerja Utama.

## BAB III

### AKUNTABILITAS KINERJA

#### 3.1. Capaian Kinerja

Penghitungan capaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara realisasi kinerja dengan target kinerja. Capaian kinerja diukur dari perjanjian kinerja yang memuat sasaran strategis dan indikator kinerja utama. Capaian target kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi didasarkan pada *Stakeholder Perspective*, *Customer Perspective*, *Internal Business Process Perspective* dan *Learning and Growth Perspective* Tahun 2022.

Tahun 2022 merupakan tahun ketiga Renstra Deputi 1 2020-2024. Penghitungan capaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara realisasi kinerja dengan target kinerja. Pada tahun 2021 diperoleh capaian total kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi sebesar 109,26%.

Secara langsung belum dapat dibandingkan capaian kinerja pada 2021 dengan 2022, karena pada triwulan II 2022 belum dapat dilakukan pengukuran atas capaian kinerja yang bersifat *outcome*. Secara umum, yang dapat dilaporkan pada triwulan I adalah capaian kinerja yang bersifat *output* sebagai upaya pencapaian *outcome* yang ditargetkan pada triwulan keempat 2022. Adapun deskripsi atas capaian kinerja baik yang bersifat *outcome* maupun *output* dijabarkan sebagai berikut:

##### 3.1.1. *Stakeholders Perspective*

SS.1 Terwujudnya Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim dengan Berperan Aktif di Tingkat Regional dan Global

Sasaran strategis ini bertujuan untuk mewujudkan kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim yang diakui dunia dengan berperan aktif pada berbagai forum internasional.

IKU 1: Tingkat Kedaulatan Maritim Indonesia

Tingkat kedaulatan maritim diwujudkan dengan adanya kepastian hukum wilayah Indonesia, terjaganya kepentingan Indonesia, terwujudnya keamanan, ketahanan, dan keselamatan maritim Indonesia.

Capaian atas Tingkat Kedaulatan Maritim diperoleh berdasarkan capaian Tingkat



Kepastian Wilayah, Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim, dan Tingkat Keselamatan Maritim.

IKU 2: Persentase Inisiasi Indonesia yang Diusulkan dan/atau Diterima di Forum Internasional.

Pada tahun 2022, Kemenko Marves telah berpartisipasi dalam berbagai forum internasional terkait kemaritiman diantaranya sebagai berikut:

1. Koordinasi Delegasi RI untuk *Bilateral Maritime Forum* (BMF) RI-Belanda ke-4;
2. Koordinasi Finalisasi Kertas Posisi Pemri pada *4th Bilateral Maritime Forum* (BMF) RI-Belanda;
3. Koordinasi Delegasi RI dan Finalisasi Kertas Posisi untuk *Bilateral Maritime Forum* (BMF) RI-Belanda ke-4;
4. Koordinasi Panitia FGD Bilateral Indonesia-Prancis;
5. Koordinasi *Finalisasi Minutes of Meeting* (MoM) *1st Bilateral Maritime Dialogue* (BMD) RI-Perancis;
6. *First Annual Southeast Asia Forum on Sustainable Capture Fisheries* (ASEAF-SCF)
7. Bilateral FGD Indonesia – Perancis: Membangun Konsep Ketahanan Maritim Indonesia di Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Terluar

## SS.2 Terwujudnya Ketahanan Energi

IKU: Indeks Ketahanan Energi

Sasaran strategis ini merupakan tugas dan fungsi tambahan dengan adanya perubahan SOTK pada Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim menjadi Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi. Sebagai pengukuran atas pencapaian ketahanan energi merujuk pada nilai Indeks Ketahanan Energi yang diterbitkan oleh Dewan Energi Nasional.

Perhitungan nilai indeks ketahanan energi berdasarkan pada empat indikator nilai yakni kemampuan akses energi (*accessibility*), keterjangkauan harga energi (*affordability*), penggunaan energi yang ramah lingkungan (*acceptability*), dan ketersediaan energi (*availability*). Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Kementerian ESDM.

### 3.1.2. Customer Perspective

SS. 3 Meningkatkan Peran Aktif dalam Penerapan Hukum dan Perjanjian Maritim untuk Menjaga Kedaulatan Maritim

IKU: Persentase Penerapan dan Inisiasi Gagasan Indonesia Bidang Hukum dan Perjanjian Maritim

Dimana membawai Rincian Output antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Penyelarasan Peraturan Perundang-undangan nasional dan Internasional Bidang Maritim dan Energi; 2). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kerja Sama Bilateral, Regional, dan Multilateral Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi; 3). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia.

Meningkatnya peran aktif dalam penerapan hukum dan perjanjian maritim untuk menjaga kedaulatan maritim adalah terlaksananya peran aktif Indonesia dalam hubungannya antar negara di dunia baik yang berbatasan langsung maupun dengan negara-negara lainnya di berbagai kawasan, bersinergi dengan berbagai inisiatif sesuai dengan kepentingan nasional guna memberikan sumbangan dan kontribusi positif bagi perdamaian dunia, mendorong kerja sama maritim dengan berbagai negara melalui proyek-proyek bersama, dialog kebijakan, pertukaran teknik dan pertemuan-pertemuan bilateral maupun regional dengan menerapkan prinsip-prinsip kesetaraan, saling menghargai, percaya dan menguntungkan dan dituangkan dalam Memorandum Saling Pengertian (MSP) yang disepakati bersama, ratifikasi hukum-hukum internasional menjadi hukum nasional dan lain sebagainya.

Indikator yang digunakan untuk mengukur sasaran strategis ini adalah Persentase penerapan dan inisiasi gagasan Indonesia bidang hukum dan perjanjian maritim. Adapun komponen dari penerapan hukum dan perjanjian adalah implementasi perjanjian bilateral dan regional, internalisasi hukum laut dan maritim internasional ke dalam perundang-undangan nasional, dan keselarasan peraturan nasional. Sedangkan komponen perhitungan pada inisiasi gagasan Indonesia bidang hukum dan perjanjian maritim dalam bentuk masukan, partisipasi, submisi, dan/atau pemrakarsa usulan Indonesia di forum Internasional.

Diantara kegiatan yang dilaksanakan pada tahun 2022 terkait IKU ini adalah:

1. Koordinasi Terbatas Tindak Lanjut Inisiasi Indonesia dalam membentuk *Regional Convention on The Protection of The Marine Environment and The Coastal Region in*

*The Arafura and Timor Sea (Between Indonesia-Australia-Timor Leste-Papua New Guinea);*

2. Koordinasi Progres Revisi Peraturan Menteri ESDM terkait Power Wheeling dan Konsep Rancangan Peraturan Presiden tentang Kompor Induksi;
3. Koordinasi Persiapan Penajaman Target dan Monev Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025.

#### SS. 4 Terwujudnya Keamanan dan Ketahanan Maritim Indonesia

IKU: Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim

Dimana membawai Rincian Output antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (Maritime Domain Awareness); 2). Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Peran Indonesia di Forum Internasional; 3). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan; 4). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Ketahanan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil; 5). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan.

Indikator pada sasaran strategis ini adalah Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim yang terbentuk dari persentase indikator yang mendukung antara lain peningkatan penyelesaian kasus pelanggaran kedaulatan maritim, peningkatan sumber daya kelautan dan perikanan dan peningkatan antusias pada pekerjaan di sektor maritim.

Diantara kegiatan yang dilaksanakan untuk mencapai target pada IKU ini adalah:

1. Kunjungan Kerja dalam Rangka Penyiapan Bilateral Focus Group Discussion Indonesia-Perancis;
2. Serah Terima API Hub Pertukaran Data dan Informasi dalam Rangka Penegakan Hukum di Laut dari UNODC kepada Pemerintah;
3. Finalisasi SK Tim Koordinasi dan Harmonisasi Peraturan Perundang-undangan terkait Perlindungan Pekerja Sektor Perikanan Khususnya yang Bekerja di atas Kapal Penangkap Ikan;
4. Koordinasi Penanganan Kasus Awak Kapal Perikanan Indonesia dan Peninjauan Perizinan Manning Agent
5. *Finalisasi National Action Plan (NAP) and Country Assessment program Glolitter Partnership;*

6. *Workshop Platform IORIS* untuk Pengawasan Maritim dan Peningkatan kewaspadaan maritim (*Maritim Domain Awareness/MDA*);

7. Kunjungan ke Kantor *Interim Regional Secretariat ATSEA-2 Project*,

SS.5 Terwujudnya Kepastian Hukum Wilayah Indonesia dan Terjaganya Kepentingan Indonesia

IKU: Tingkat Kepastian Kewilayahan Indonesia

Dimana membawai Rincian Output antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Pemetaan Data Kelautan dan Toponimi; 2). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Batas Zona Maritim Indonesia dan Pengembangan Kawasan; 3). Rekomendasi Kebijakan Penetapan Zona Maritim Indonesia; 4). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia; 5). Rekomendasi Kebijakan Pengelolaan Laut Bebas dan Dasar Laut Internasional; 6). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Realignment Flight Information Region (FIR); 7). Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum).

Keberhasilan Indonesia dalam menetapkan kepastian akan kewilayahannya baik wilayah kedaulatan maupun wilayah berdaulat secara umum merujuk pada regulasi yang tercantum dalam UNCLOS. Untuk itu Kemenko Marves berusaha untuk mengoordinasikan Kementerian/Lembaga terkait untuk melakukan percepatan penetapan atas titik dasar dan garis pangkal Indonesia, kepastian batas maritim Indonesia, potensi perluasan wilayah melalui ekstensi landas kontinen, serta terbentuknya regulasi nasional terkait penetapan kewilayahan.

Di antara kegiatan yang dilaksanakan pada 2022 untuk mencapai target pada IKU ini adalah:

1. Koordinasi Persiapan Pelaksanaan *Experts Meeting Menuju 5th Session of the IGC – BBNJ Tahun 2022*;
2. Koordinasi dan Evaluasi Pelaksanaan *4th Session of the IGC – BBNJ Tahun 2022*;
3. Koordinasi dan Rancangan Pembaruan Nota Kesepahaman tentang Sinergi Penyelenggaraan Data dan Informasi Kelautan untuk Pembangunan Nasional;
4. Koordinasi Tim Teknis Tim Nasional Penetapan Landas Kontinen Indonesia di Luar 200 Mil Laut;
5. Pengkonsolidasian Hasil Pelaksanaan *Experts Meeting* Tim Nasional Indonesia terkait *Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdiction (BBNJ)*;

## SS.6 Terwujudnya Keselamatan Maritim Indonesia

### IKU: Tingkat Keselamatan Maritim di Indonesia

Dimana membawai Rincian Output antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kenavigasian Nasional dan Internasional; 2). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan Maritim; 3). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Daerah Rawan Kecelakaan Laut; 4). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim.

Perwujudan keselamatan maritim diukur dengan indikator Tingkat Keselamatan Maritim. Indikator tersebut adalah indeks komposit yang menggambarkan agregasi dari tiga nilai indikator keselamatan maritim, yaitu: keandalan sarana bantu navigasi pelayaran, keselamatan aktivitas pelayaran, dan penanganan kecelakaan maritim.

Diantara kegiatan yang dilaksanakan pada 2022 untuk mencapai target pada IKU ini adalah:

1. Koordinasi Pengumpulan Data dalam rangka Penyusunan Penaksiran Risiko Keselamatan Maritim (Maritime Safety Risk Assessment) pada Segmen Laut Selat Malaka;
2. Koordinasi Persiapan Pelaksanaan *Pilot Project Decommissioning* Anjungan Migas Lepas Pantai (AMLPL) Attaka-UA, EB, dan I;
3. Koordinasi Penanganan Kerangka Kapal Perang Asing di Perairan Indonesia;
4. Koordinasi Lanjutan dalam rangka penyusunan Pedoman penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Kerja (SMK3) pada Industri Galangan Kapal;
5. Koordinasi Implementasi Pelaksanaan Kerja Sama Keselamatan Kemaritiman dengan 7 K/L;
6. Sinkronisasi Usulan Penetapan Kewajiban Asuransi Untuk Kapal Asing yang Melintasi Perairan Indonesia dan Peningkatan Pengawasan;
7. Pembahasan Insiden Kebakaran di Pelabuhan Perikanan Cilacap dan Pemantauan Pelaksanaan Rencana Aksi sebagai Tindak Lanjut dari Kunjungan Kerja terkait Insiden Kebakaran Kapal di Pelabuhan PT. Pelindo, Tegal;
8. Koordinasi Narasumber brainstorming gagasan penerapan *sistem tug assist/watchdog vessel* di pelabuhan dan rencana penerapan awal di pantai utara Jawa.

## SS.8 Meningkatnya Ketahanan Energi

IKU: Tingkat Ketahanan Energi

Dimana membawai Rincian Output antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas Rumah Tangga; 2). Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional; 3). Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Rasio Elektrifikasi Listrik Nasional.

Perhitungan nilai tingkat ketahanan energi berdasarkan pada empat indikator nilai yakni kemampuan akses energi (*accessibility*), keterjangkauan harga energi (*affordability*), penggunaan energi yang ramah lingkungan (*acceptability*), dan ketersediaan energi (*availability*).

Diantara kegiatan yang dilaksanakan pada 2022 untuk mencapai target pada IKU ini adalah:

1. Penyelarasan Alternatif Pengganti LPG;
2. Pembahasan Progres PSEL Jakarta Wilayah Barat;
3. Kunjungan Lapangan Permasalahan Konversi PLTD di Wilayah Bangka Belitung;
4. Koordinasi Evaluasi Kemampuan Industri Lokal TKDN PLTS.

### 3.1.3. Internal Business Process Perspective

SS.8 Efektivitas Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

1. Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia

Sebagai tindak lanjut dari Pasal 4 ayat (3) Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi cq. Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi melaksanakan kegiatan penyusunan Peraturan Presiden Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025. Berikut serangkaian kegiatan atau proses penyusunan RPerpres tersebut selama tahun anggaran 2022:

Dalam rangka pelaksanaan penyusunan Peraturan Presiden Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025 berjalan sesuai target, maka telah dilaksanakan beberapa kegiatan sebagai berikut:

1. Pada tanggal 10 Juni 2022 telah dilaksanakan Rapat Koordinasi Persiapan Penajaman Target dan Monev Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia (Renaksi KKI) Tahun 2021-2025 di Bekasi yang dipimpin oleh Asisten Deputi Hukum dan Perjanjian Maritim dan dihadiri oleh perwakilan dari Kementerian Sekretariat Kabinet, Kantor Staf Presiden serta perwakilan dari unit kerja eselon II Kemenko Marves. Rapat ini dilakukan dalam rangka persiapan pelaksanaan tahap penajaman target Renaksi KKI Tahun 2022 sebelum dilakukan pemantauan dan evaluasi terhadap Renaksi KKI tersebut pada B06, B09 dan B12 pada tahun 2022. Format matriks rencana aksi yang terdapat pada lampiran Perpres No. 34 Tahun 2022 sedikit berbeda pada format 8 kolom (F8K) yang akan diterapkan pada tahapan pemantauan dan evaluasi Renaksi KKI. Struktur dari kelompok kerja akan segera disesuaikan dengan hasil kesepakatan pada rapat yaitu hanya terdiri dari koordinator dan anggota dari setiap Unit Eselon II di lingkungan Kemenko Marves. Sedangkan pada saat penajaman, diharapkan setiap pokja agar dapat selektif dan memberikan masukan yang strategis dan progresif kepada K/L dalam melakukan penajaman terhadap renaksi dari setiap K/L, sehingga segera dibentuk forum koordinasi untuk kelompok kerja dalam WA Group; Panduan proses pelaksanaan yang mengacu pada paparan arahan dari Sekretariat



Kantor Staf Presiden akan segera dibagikan sebagai acuan kelompok kerja. Kemudian segera dipersiapkan undangan ke K/L dalam rangka proese penajaman Renaksi KKI yang dilaksanakan pada akhir bulan Juni.

2. Pada tanggal 30 Juni 2022 telah dilaksanakan Rapat Koordinasi Penajaman Target Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025 untuk periode pelaporan Tahun 2022 di Sari Pasific, Jakarta. Rapat tersebut dihadiri oleh 180 peserta dari 40 Kementerian/Lembaga (K/L) yang di undang sebagai penanggung jawab kegiatan dalam Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia

Tahun 2021-2025. Adapun pelaksanaan kegiatan ini meliputi antara lain sebagai berikut:

a. Dalam laporan pembuka kegiatan, Asdep Hukum dan Perjanjian Maritim sebagai ketua tim pelaksana monev Renaksi KKI 2021-2025 menyampaikan progress pelaksanaan Kebijakan Kelautan Indonesia yang telah dimulai saat Pemerintahan periode pertama Bapak Presiden, Rencana Aksi Perpres No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia telah berakhir pada Desember 2019, kemudian proses penyusunan Kembali RPerpres Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia yang ke-2 telah berlangsung selama 3 tahun terakhir, yang kemudian ditetapkan melalui Perpres No. 34 Tahun 2022 tentang Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025 pada bulan Februari 2022. Salah satu capaian pembangunan kemaritiman pada Renaksi tahapan pertama adalah peletakan dasar pembangunan Poros Maritim Dunia dengan dibangunnya secara masif infrastruktur konektivitas yang menghubungkan antar daerah ke seluruh penjuru negeri. Dengan dibangunnya trayek Tol Laut, Pelabuhan, Rel Kereta Api, Bandara Perintis, hingga ribuan kilometer ruas jalan tol maupun jalan utama.

b. Dalam Paparannya sekaligus pembukaan acara kegiatan, Sekretaris Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Bapak Ayodhia GL Kalake mewakili Bapak Menko menyampaikan ucapan terimakasih kepada seluruh K/L atas partisipasi beserta konsistensi dalam



proses penyusunan rancangan rencana aksi hingga ditetapkannya melalui Perpres No. 34 Tahun 2022. Sesmenko mengingatkan kembali bahwa Kebijakan Kelautan Indonesia yang ditetapkan melalui Perpres No.16 Tahun 2022 dan kini dilanjutkan Renaksinya melalui Perpres No. 34 Tahun 2022 merupakan literatur utama yang dijadikan sebagai referensi penjabaran Visi Poros Maritim Dunia. Maka suksesnya pelaksanaan Renaksi KKI merupaka



- sarana tolak ukur Pembangunan Poros Maritim Dunia. Sesmenko menjelaskan sejarah dan milestone pembangunan kemaritiman di Indonesia, dari zaman sebelum kemerdekaan hingga dicetuskannya visi poros maritim dunia.
- c. Staf Ahli Menko Marves bidang Ekonomi Maritim dalam sambutannya menyampaikan pentingnya keterkaitan antar 10 Indikator Kinerja Utama (IKU) yang tercantum didalam Renaksi KKI tahun 2021-2025, yang akan diukur outcomenya secara agregasi pada implementasi Renaksi tahap ke-2 ini, sehingga pelaksanaan kegiatan di K/L perlu dilakukan dengan sungguh-sungguh.
  - d. Tenaga Ahli Utama Kantor Staf Presiden, Bapak Alan Koropitan menyampaikan bahwa Presiden konsisten dalam mendorong visi Poros Maritim Dunia, hal tersebut dibuktikan dengan dilanjutkannya berbagai program kerja kemaritiman melalui Perpres No. 34 Tahun 2022 tentang Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025 yang merupakan lanjutan Perpres No. 16 Tahun 2017. Didalam Lampiran kegiatan pada Perpres sudah dimasukan ide maupun arahan presiden terkait pembangunan kemaritiman. Pembangunan ekosistem industri maritim juga perlu di dorong secara progresif.
  - e. Sebagai penanggung jawab media pelaporan melalui aplikasi Sismonev 2.0 KSP, Bapak Yan Adikusuma menyampaikan betapa pentingnya proses kegiatan penajaman target (antara) yang sebelumnya merupakan target tahunan menjadi pecahan target triwulan di B06, B09 dan B-12 karena hal tersebut adalah merupakan penentuan baik atau tidaknya proses pelaporan yang akan dilaksanakan oleh K/L ketika masuk dalam periode monitoring dan evaluasi.
  - f. Sesi siang merupakan kegiatan teknis penajaman target kegiatan, dari 40 K/L Lembaga telah di pecah kedalam 7 kelompok kerja dengan dipandu oleh anggota tim Pokja yang terdiri dari unsur Kedeputian pada Kemenko Marves. Berita acara telah ditandatangani oleh peserta acara disaksikan oleh anggota tim Pokja yang mendampingi secara teknis. Untuk K/L yang telah memenuhi syarat beberapa telah mengumpulkan hasil penajaman target, dan masih banyak K/L yang akan mengirimkan menyusul maksimal pada tanggal 8 Juli 2022.

## Rencana Tindak Lanjut

Rencana tindak lanjut kegiatan ini adalah **Pertama**, akan dilakukan pencermatan terhadap penajaman target yang telah dilaksanakan oleh K/L, termasuk didalamnya adanya beberapa perubahan yang diminta oleh K/L. Apabila telah melalui syarat yang telah ditentukan, program Renaksi KKI akan segera di input kedalam aplikasi Sismonev untuk kemudian siap sebagai sarana pelaporan. sementara ini teknis penajaman target masih berlangsung hingga 8 Juli 2022; **Kedua**, Pelaporan pelaksanaan kegiatan di masing-masing K/L akan dilakukan kemudian, dengan surat notifikasi kepada seluruh K/L Penanggung Jawab untuk melakukan laporan dengan surat dari Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi; **Ketiga**, Bapak Sesmenko menitipkan pesan kepada Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Investasi bahwa KKI merupakan kebijakan besar yang ada di Kemenko Marves, untuk kemudian dapat mendorong kegiatan KKI yang dapat dipimpin oleh Bapak Menko secara langsung.

### 2. Rancangan Kebijakan Pengendalian Pelaksanaan Perjanjian Bilateral di Bidang Kemaritiman

Indonesia dan negara-negara mitra telah melakukan beberapa kerja sama di bidang kemaritiman baik pada tingkat bilateral maupun regional. Berbagai kerja sama tersebut telah melalui proses pembahasan teknis dari berbagai stakeholder dari kedua pihak yang kemudian dituangkan ke dalam bentuk naskah perjanjian kerja sama kemaritiman (MoU, MoM, PoA, Lol). Pada proses dan implementasinya, terkadang beberapa isu/area kerja sama yang terdapat dalam naskah perjanjian memang tidak dapat berjalan sesuai dengan waktu yang ditentukan. Oleh karena itu, diperlukan adanya sistem monitoring dan evaluasi dari kedua pihak, khususnya dari Pemerintah Indonesia agar semua kerja sama yang diharapkan dapat berjalan dan sesuai dengan kepentingan negara.

Dalam rangka memastikan MoU dan Lol itu berjalan sesuai dengan yang ditargetkan dan diantaranya adalah 2 perjanjian kerja sama dibawah ini.

1. Deklarasi Kerja Sama RI-Belanda tahun 2013 yang merupakan implementasi dari Forum Bilateral Maritim / BMF.
2. Telah ditandatangani Letter of Intent on the Establishment of a Bilateral Maritime Dialogue Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the French Republic pada tanggal 8 Juni 2021

Dalam mendukung program ini, Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya telah melaksanakan fasilitasi berbagai rapat koordinasi dengan K/L dan stakeholders terkait dalam rangka Rumusan Kebijakan terkait Koordinasi dan Sinkronisasi Pelaksanaan Kerjasama Bilateral di bidang Kemaritiman. Adapun yang telah dilakukan Delegasi RI untuk Bilateral Maritime Forum (BMF) RI-Belanda ke-4 antara lain sebagai berikut.

1. Telah dilaksanakan Koordinasi Delegasi RI untuk Bilateral Maritime Forum (BMF) RI-Belanda ke-4 pada tanggal 27 April 2022;
2. Telah dilaksanakan Koordinasi Finalisasi Kertas Posisi Pemri pada 4th Bilateral Maritime Forum (BMF) RI-Belanda pada tanggal 20 Mei 2022;
3. Telah dilaksanakan Koordinasi Delegasi RI dan Finalisasi Kertas Posisi untuk Bilateral Maritime Forum (BMF) RI-Belanda ke-4 pada tanggal 25 Mei 2022;
4. Kesepakatan Indonesia dan Belanda Dalam Berbagai Bidang Kerja Sama untuk Kemajuan Kemaritiman pada tanggal 1-3 Juni 2022.

Delegasi Republik Indonesia yang dipimpin oleh Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Kemenko Marves) bertemu dengan Delegasi Belanda yang dipimpin oleh Deputi Dirjen Maritim Kementerian Infrastruktur



dan Pengelolaan Air Belanda pada Plenary Session yang dilaksanakan pada Rabu (01 – 06 – 2022) di Louwman Museum den Haag.

Kesepakatan yang dicatat dalam BMF ke-4 mencakup tiga hal yaitu, dalam sektor Port Development and Energy, pelaksanaan studi logistik Pelabuhan Pelindo yang bekerja sama dengan STC Belanda dan akan dilaksanakan pada bulan Juni – Agustus 2022. Selanjutnya dalam sector Shipbuilding, tindak lanjut kerja sama pengembangan Pelra dari penetapan road map, identifikasi hambatan, termasuk

penentuan skema pendanaan. Terakhir dalam sektor Maritime Education adalah tindak lanjut kerja sama di bidang Pendidikan maritim berbasis triple helix approach untuk menyiapkan tenaga kerja kemaritiman yang siap pakai dan berskala dunia.

Pertemuan juga dimanfaatkan untuk menyampaikan informasi rencana pembangunan Ibu Kota Negara (IKN) berbasis smart and green city. KADIN Indonesia juga turut serta mengundang kalangan usaha Belanda hadir dan menyukseskan pertemuan B20 dalam rangka Presidensi G20 Indonesia. Selain itu, kedua pihak juga mengumumkan perpanjangan kerja sama kemaritiman RI-Belanda untuk periode tiga tahun berikutnya, dihitung efektif sejak 16 Mei 2022.

Untuk mendukung diskusi terkait Port Development and Energy, Delegasi RI mengunjungi Port of Scheveningen dan berkesempatan untuk berdiskusi dengan empat mitra terkait pada hari Kamis (02 – 06 – 2022). Diskusi membahas seputar inovasi untuk penggunaan energi berkelanjutan, seperti implementasi water-food-energy nexus dengan budidaya rumput laut, kolaborasi solusi energi pada bidang kemaritiman, penggunaan offshore windfarms, konversi kapal nelayan yang ramah lingkungan dan efisien bahan bakar. Masukan ini didapatkan dari mitra yang sebelumnya telah melakukan hal tersebut yaitu North Sea Farmers, Dutch Marine Energy Centre, ECHT, dan Ekofish Group.

Berdasarkan hasil diskusi tersebut, dapat dipahami bahwa transisi energi perlu dilakukan dengan memanfaatkan berbagai sumber energi lokal, dan diperlukan intervensi teknologi yang memadai. Menanggapi hal tersebut, Kemenko Marves akan mengordinasikan peninjauan potensi kerja sama pengembangan Pelabuhan berbasis energi hidrogen dengan Belanda.

Pada hari Jumat (03 – 06 – 2022), kegiatan dilanjutkan mengunjungi Galangan Kapal Damen dan Produsen Kapal Keruk Royal IHC untuk membahas area kerja sama khususnya di bidang Shipbuilding. Delegasi RI juga berkesempatan berdiskusi terkait bentuk kerja sama untuk pengembangan Pelra (Pelayaran Rakyat). Kerja samanya meliputi joint design dan produksi kapal termasuk desain dan materi kapalnya. Selain itu Indonesia juga ditawarkan kerja sama di bidang pembiayaan green shipping projects maupun untuk kebutuhan pertahanan dan keamanan.

Selama tiga hari pertemuan BMF ke-4 antara RI dan Belanda, dilihat bahwa terlihat apresiasi dan minat tinggi dari pihak Belanda kepada Indonesia terhadap transisi energi, utamanya peralihan dari basis migas menjadi hidrogen. Menindaklanjuti pertemuan tersebut, Kemenko Marves akan mengkoordinasikan peninjauan potensi

kerja sama dengan Belanda utamanya pada pengembangan pelabuhan berbasis hidrogen, percepatan implementasi prototype Pelra, dan penyiapan sertifikasi skala IMO bagi tenaga kerja kapal ikan dan Pelabuhan perikanan yang diakui oleh kedua negara.

Sedangkan yang telah dilakukan dalam Perjanjian Bilateral antara Pemerintah Republik Indonesia dan Perancis antara lain sebagai berikut.

1. Telah dilaksanakan Koordinasi Panitia FGD Bilateral Indonesia-Prancis;
2. Telah dilaksanakan Kunjungan Kerja dalam Rangka Penyiapan Bilateral Focus Group Discussion Indonesia-Perancis tanggal 19 April 2022;
3. Telah dilaksanakan Finalisasi Minutes of Meeting (MoM) 1st Bilateral Maritime Dialogue (BMD) RI-Perancis tanggal 28 April 2022;

Finalisasi Minutes of Meeting (MoM) 1st Bilateral Maritime Dialogue (BMD) RI-Perancis. Finalisasi dipimpin oleh Plt. Asisten Deputi Keamanan dan Ketahanan Maritim dan dihadiri perwakilan dari Kemenko Marves dan Kementerian Luar Negeri (Kemlu).

Finalisasi Minutes of Meeting (MoM) 1st Bilateral Maritime Dialogue (BMD) RI-Perancis membahas antara lain, pertama, permasalahan Laut Cina Selatan dan Konflik Ukraina tidak disebutkan sebagai common threat, namun hanya ditunjukkan sebagai keprihatinan bersama; kedua, koalisi pada One Ocean Summit tidak disebutkan detail setiap negara-negaranya, namun hanya menyebutkan jumlah negara yang berkoalisi; ketiga, terkait BBNJ, dalam MoM dituangkan dengan lebih jelas posisi Indonesia dan posisi Perancis dalam negosiasi; keempat, Posisi dan komitmen Indonesia dalam memerangi IUU Fishing dipertegas, khususnya di regional melalui forum dan perjanjian internasional serta perjanjian dengan negara lain; kelima, diperlukan keterangan detail, jumlah kontribusi AFD beserta programnya di Indonesia; keenam, dalam MoM dituangkan bahwa Indonesia membuka diskusi lebih lanjut terkait penawaran Perancis untuk mengembangkan POLIMARIN di Semarang; ketujuh, dipertegas bahwa Indonesia mendorong Kerjasama sertifikasi awak kapal dan awak kapal perikanan melalui kerangka International Convention of Standard of Training, Certification And Watchkeeping (“STCW”); kedelapan, proposal-proposal kerja sama dari K/L terkait telah dituangkan dalam MoM merujuk kepada Concept Note yang telah dikirimkan.

## **Rekomendasi**

Rekomendasi Finalisasi Minutes of Meeting (MoM) 1st Bilateral Maritime Dialogue (BMD) RI-Perancis antara lain; pertama, Kementerian Luar Negeri akan menyempurnakan rancangan MoM dan akan mengirimkannya kepada Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi untuk mendapatkan persetujuan; kedua, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi akan menyampaikan rancangan MoM kepada pihak Perancis setelah ditandatangani oleh Pihak Indonesia.

### 3. Rancangan Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (Maritime Domain Awareness)

*Output* Rancangan Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (Maritime Domain Awareness) ada 2 (dua), yaitu **Pertama**, Tahun 2021 sudah ditandatangani Mou dengan 8 KL MoU dengan 8 K/L terkait Penegakan Hukum dilaut antara lain Kementerian Kelautan, Kementerian Keuangan, Kementerian Perhubungan, LAPAN, TNI, POLRI, BASARNAS, dan BAKAMLA

Implementasi MoU ini diterapkan dalam kegiatan

**Kedua**, 13 Desember 2019 sudah ditandatangani inisiasi Kemenko Marves dan ESDM maka ditandatangani Mou dengan 8 KL terkait berbagi pakai data, antara lain BMKG, Kementerian Perhubungan, LAPAN, TNI, BIG, BPPT, LIPI dan BAPPENAS.

Implementasi MoU ini di terapkan dalam kegiatan pada tanggal 11 April 2022, telah melaksanakan Koordinasi Tindak Lanjut Pertukaran Data dan Informasi dalam rangka Penegakan Hukum di Laut, dan tanggal 20 Mei 2022, telah melaksanakan Serah Terima *Application Programming Interface (API) Hub* Pertukaran Data dan Informasi dalam Rangka Penegakan Hukum di Laut dari *United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC)* kepada Pemerintah.

Pertemuan ini membahas tentang beberapa hal, antara lain sebagai berikut.

1. Dalam upaya pengembangan kewaspadaan maritim di Indonesia, UNODC telah mendukung penyusunan SOP penegakan hukum di laut, pelatihan uji coba SOP, serta pengembangan API Hub pertukaran data dan informasi;
2. API Hub memuat data, informasi dan laporan untuk mendukung penegakan hukum di laut. Didalamnya memuat 18 item data, informasi dan laporan yang telah disepakati pada kesepakatan Bersama;

3. API Hub merupakan sebuah perangkat lunak yang mengizinkan beberapa perangkat agar terhubung. Kondisi saat ini 18 item data dan informasi sudah memiliki jaringan API namun dikelola secara mandiri oleh Kementerian/Lembaga, hal ini menyulitkan proses analisis untuk mendukung penegakan hukum di laut;
4. API Hub yang dikembangkan tidak menyimpan data-data dari K/L, API Hub dibuat sebagai jalan akses ke database sehingga kepemilikan data masih menjadi otoritas masing-masing K/L;
5. Sebelum acara serah terima, UNODC dan perwakilan K/L telah memastikan kerahasiaan data dan informasi yang diunggah melalui API Hub. K/L telah melakukan uji coba security check, penetration test dalam rangka mengetahui ketahanan system dalam menghadapi ancaman cyber;
6. Masing-masing K/L telah diberikan akses untuk dapat masuk ke dalam API Hub.

#### **Kesimpulan dan Tindak lanjut.**

Kesimpulan dari kegiatan ini adalah data dan informasi yang dapat diakses melalui API Hub menjadi otoritas masing-masing KL, API Hub tidak menyimpan data dan informasi, dimana Teknologi terus berkembang setiap waktu sehingga dalam pengembangan API Hub tidak dapat dilakukan hanya terbatas sampai dengan saat ini, perlu pengembangan-pengembangan serta pembaharuan lanjutan sehingga API Hub dapat terus disempurnakan.

Sedangkan tindak lanjut dari kegiatan ini yaitu, Kemenko Marves sebagai Kementerian Koordinator akan membantu dalam memonitoring data-data yang tersedia pada API Hub, serta perlunya menunjuk personil untuk bertanggung jawab dalam pengoperasian API Hub dari masing-masing instansi agar ketika data tidak tersedia atau hal lainnya terkait pengoperasian bisa segera berkoordinasi

4. Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan

*Output* kinerja terkait Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan masih dalam tahap perencanaan agenda sehingga belum dapat disimpulkan output dari kinerja kegiatan tersebut.

5. Rancangan Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia



Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi RI menilai perlu untuk mengawal kepentingan nasional Indonesia dalam pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia. Proses yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia saat ini merupakan bagian dari hak dan kewenangan Indonesia sebagai negara pihak dari Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea/UNCLOS 1982). Sesuai ketentuan Konvensi tersebut, negara pihak Konvensi dapat mengajukan klaim perluasan landas kontinen di luar 200 mil laut, hingga sejauh-jauhnya 350 Mil laut, dari garis pangkal apabila diyakini dan dapat dibuktikan secara ilmiah di hadapan Komisi Batas Landas Kontinen PBB bahwa area yang diklaim merupakan kepanjangan alamiah dari daratan negara tersebut.

Atas dasar hal tersebut, Pemerintah Indonesia membentuk Tim Nasional Penetapan Landas Kontinen Indonesia di Luar 200 mil laut untuk melakukan percepatan penyusunan dokumen submisi kepada PBB dan mengawal klaim Indonesia hingga terbitnya rekomendasi final PBB. Tim juga mendapat mandat untuk menyiapkan data teknis (termasuk menyelenggarakan survei) serta membuka komunikasi dengan negara tetangga yang memiliki klaim tumpang tindih/bersebelahan dengan Indonesia.

Proses submisi perluasan landas Kontinen Indonesia merupakan salah satu bentuk pembuktian kualitas dan kemampuan sumber daya manusia Indonesia. Pada setiap tahapannya, Indonesia tidak menerima bantuan tenaga ahli ataupun peralatan dari asing. Sebagai informasi, penyusunan dokumen submisi membutuhkan berbagai data dasar laut dalam, dan interpretasi baik dari sisi teknis maupun hukum yang kompleks. Sebagian besar negara berkembang atau bahkan negara maju yang telah melakukan submisi pasti mendapat bantuan dari para pakar internasional ataupun pakar yang disediakan oleh Komisi Batas Landas Kontinen PBB. Indonesia mampu melaksanakan semuanya secara mandiri dengan personel berbagai latar belakang keilmuan dan peralatan yang dimiliki nasional. Submisi ini merupakan sebuah pembuktian Indonesia siap mewujudkan cita-cita menjadi Poros Maritim Dunia.

Kegiatan atau proses Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia tersebut yang telah dilakukan selama tahun anggaran 2022 yaitu Pembuatan laporan Progres Tim Nasional Penetapan Landas Kontinen Indonesia di Luar 200 Mil Laut (Timnas LKI). Menindaklanjuti pemberitahuan dari Sekjen PBB, terdapat beberapa hal yang disampaikan oleh Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi:



- a. Rencana klaim submisi area potensial untuk segmen selatan Jawa – Nusa Tenggara
  - i. Tim teknis akan segera menyelesaikan rancangan dokumen submisi perluasan landas kontinen untuk segmen selatan Jawa – Nusa Tenggara dengan total potensi perluasan sebesar 245.711 km<sup>2</sup>;
  - ii. Dokumen submisi akan disampaikan oleh Pemri kepada Komisi Batas Landas Kontinen PBB (UN-CLCS) bersamaan dengan kesempatan presentasi Pemerintah Indonesia pada Sidang ke-54 UN-CLCS.
- b. Rencana Presentasi Pemri di Komisi Batas Landas Kontinen PBB (UN-CLCS) untuk segmen barat daya Sumatera
  - i. Menindaklanjuti surat dari UN-CLCS, Pemri telah mengonfirmasi kesediaan melakukan presentasi submisi landas kontinen untuk segmen barat daya Sumatera pada Sidang ke-54 UN-CLCS;
  - ii. Kementerian Luar Negeri akan menyampaikan bahwa informasi terbaru kemungkinan perubahan jadwal presentasi Pemri di hadapan UN-CLCS. Diharapkan PTRI New York dapat mengkonfirmasi kepastian jadwal presentasi Pemri dalam waktu 1 minggu dari pelaksanaan rakor;
  - iii. Tim teknis telah menyelesaikan bahan pokok presentasi Pemri sebagaimana terlampir. Dokumen dimaksud akan disampaikan pada pimpinan K/L yang akan mewakili Pemri dalam presentasi untuk diberikan masukan hingga pelaksanaan presentasi di hadapan UN-CLCS;
  - iv. Guna memastikan kehadiran Pemri dan keterwakilan K/L dalam pelaksanaan presentasi, Kemenkomarves akan melakukan konsultasi kepada Sekretariat Negara dan KemenPAN RB terkait penyelenggaraan perjalanan dinas Luar Negeri sesuai arahan pak Menko;
  - v. Terkait poin huruf (d), K/L telah diminta untuk segera memproses pengajuan nama-nama perwakilan yang akan berpartisipasi sebagai anggota Delri sesuai dengan peraturan dan kebijakan yang berlaku.

## 6. Rancangan Kebijakan Pengendalian Realignment Flight Information Region (FIR)

Indonesia terus mendorong kerja sama terkait *Flight Information Region* (FIR) atau wilayah ruang udara tertentu, yang menyediakan layanan informasi penerbangan dan peringatan penerbangan. Salah satunya dengan Singapura yang sudah mencapai tahap penandatanganan kerangka kerja sama. Indonesia dan Singapura telah sepakat

untuk melaksanakan tiga perjanjian kerja sama strategis bidang politik, hukum dan pertahanan keamanan yang dilaksanakan secara bersamaan.

7. Rancangan Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum)

Forum Negara-Negara Pulau dan Kepulauan/*Archipelagic and Island States Forum* (AIS Forum) adalah bentuk nyata inisiatif dan kepemimpinan Pemerintah Indonesia yang diinisiasi oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman untuk membangun kerja sama dan kemitraan antara negara-negara pulau dan kepulauan di seluruh dunia.

8. Rancangan Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim

Pada tanggal 19 Januari 2022 telah dilaksanakan rapat koordinasi yang membahas mengenai kondisi keselamatan kerja pemanduan kapal di Indonesia secara virtual. Rapat dihadiri oleh perwakilan dari Kementerian Perhubungan, PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI), *Indonesia Maritime Pilots' Association* (INAMPA), *Indonesian National Shipowner Association* (INSA). Tujuan dari rapat tersebut adalah untuk membahas kejadian kecelakaan kerja perwira pandu saat melaksanakan tugas di kapal milik PT. PELNI serta langkah tindak lanjut yang akan diambil selanjutnya. Adapun pokok pembahasan sebagai berikut:

1. Perwakilan INAMPA menyebutkan sebelum kejadian kecelakaan embarkasi perwira pandu ke KM. Tilongkabila di Pelabuhan Makassar pada tanggal 4 Desember 2021, telah terjadi kejadian serupa pada saat embarkasi perwira pandu ke KM. Tatamailau di Pelabuhan Merauke pada tanggal 26 Oktober 2017;
2. Pada tanggal 16 Desember 2021 telah dilaksanakan rapat antara pengurus INAMPA dengan Direksi dari PT. PELNI untuk membahas tindak lanjut kecelakaan kerja perwira pandu di KM. Tilongkabila;
3. Direktorat Perkapalan dan Kepelautan yang diwakili oleh Sub Direktorat Keselamatan Kapal menjelaskan berdasarkan surat dari President INAMPA kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Perkapalan dan Kepelautan telah mengeluarkan surat edaran kepada 7 Kepala Kantor UPT di bawah Perhubungan Laut untuk melakukan pemeriksaan *pilot's arrangement*

- termasuk tangga pandu, tangga akomodasi, dan wire sling untuk dewi-dewi sekoci;
4. Sebagai tindak lanjut dari surat edaran tersebut telah diterima laporan ketidaksesuaian terkait tangga pandu, tangga akomodasi dan *wire sling* dewi-dewi sekoci dari Kantor Syahbandar Utama (KSU) Tanjung Perak, KSU Makassar, dan Kantor Syahbandar dan Otorita Pelabuhan (KSOP) Balikpapan;
  5. Direncanakan setelah menerima laporan dari KSU Tanjung Priok, Direktur Perkapalan dan Kepelautan akan mengundang Direktur PT. PELNI untuk membicarakan masalah-masalah yang ditemukan serta perbaikan yang akan dilakukan;
  6. Direktur Armada dan Teknik PT. PELNI menjelaskan setelah kejadian tersebut dilaksanakan diskusi dengan INAMPA yang selanjutnya ditindaklanjuti dengan beberapa langkah perbaikan oleh manajemen PT. PELNI;
  7. Selanjutnya PT. PELNI menerbitkan surat edaran dari Direktur Armada dan Teknik mengenai perawatan tangga akomodasi dan tangga pandu untuk diterapkan kepada seluruh armada;
  8. Adapun beberapa aksi yang sedang dan telah dilaksanakan oleh PT. PELNI sebagai langkah perbaikan dari kejadian kecelakaan pada KM. Tilongkabila diantaranya:
    - i. konsistensi dalam pemeriksaan semua kondisi gangway dan tangga pandu oleh kru;
    - ii. perbaikan gangway kapal-kapal PT. PELNI saat docking dan fabrikasi stanchions;
    - iii. pelaksanaan assessment gangway dan tangga pandu oleh BKI/pihak ketiga di kapal-kapal PT. PELNI setiap docking tahunan;
    - iv. pelaksanaan load test gangway oleh BKI/pihak ketiga di kapal-kapal PT. PELNI;
    - v. penerbitan sertifikat hasil assessment dan load test;
    - vi. komitmen Bersama untuk tidak menggunakan tangga gangway sebelum berada pada posisi siap dan aman untuk digunakan;

- vii. sosialisasi keselamatan dan keamanan kapal secara berkala terutama pada saat pelaksanaan internal audit;
9. Direktorat Kepelabuhanan yang diwakili oleh Sub Direktorat Pemanduan menjelaskan ada empat penyebab kecelakaan saat embarking/disembarking perwira pandu di kapal:
- i. SDM terkait tidak mematuhi prosedur safety embarking/disembarking, SDM tidak mengenakan safety equipment yang memadai, dan/atau adanya faktor fatigueness;
  - ii. adanya regulasi, SOP, atau Safety Management System yang tidak diimplementasikan dengan baik;
  - iii. sarana dan perlengkapan penunjang aktivitas pemanduany ang tidak memenuhi standar;
  - iv. faktor eksternal lain seperti perubahan cuaca ekstrim, pandu tidak berwenang menolak memberikan pelayanan jika kondisi (kapal/di luar kapal) tidak memadai, dan/atau working and/or life insurance bagi pandu yang belum memadai;
10. *Boarding arrangement for pilot* telah diatur dalam SOLAS Regulation V/23 & IMO Resolution A.1045(27);
11. Standar tersebut telah diaplikasikan di dalam peraturan dalam negeri melalui PM. 93 tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal dan PM. 57 tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal serta melalui Surat Edaran Dirjen Hubla No.: UM.003/32/10/DJPL-15 tentang Pengawasan terhadap Keselamatan Pelaksanaan Pemanduan dan Penundaan Kapal dan Surat Edaran Dirjen Hubla No.: PP.30/12/20/DP-17 tentang Standardisasi Tangga Pandu;
12. Selanjutnya aktivitas pemanduan akan diawasi oleh pengawas pemanduan (dilakukan oleh Marine Inspector untuk kapal berbendera Indonesia dan PSC (Port State Control) untuk kapal berbendera asing);
13. Berdasarkan PM. 57 tahun 2015 BAB IX pasal 46 menyatakan pengawas pemanduan memiliki fungsi:
- i. mengawasi teknis keselamatan pemanduan di perairan yang dilakukan pemanduan;

- ii. melakukan penilaian terhadap keluhan pelayanan pemanduan terkait keselamatan dan keamanan pelayaran;
- iii. menetapkan system dan prosedur pelayanan jasa pemanduan dan penundaah kapal setempat;

14. adapun upaya mitigasi yang perlu dilakukan untuk menghindari kejadian serupa terulang kembali yaitu:

- i. peningkatan law enforcement, updating regulasi, pengawasan ketat, sosialisasi dan edukasi, dan menjadikan pilot ladder sebagai komponen class (BKI) oleh Pemerintah/Regulator;
- ii. penyediaan fasillitas keselamatan sesuai dengan standar regulasi nasional dan internasional serta pengadaan perawatan safety equipment secara berkala oleh shipowner;
- iii. penyediaan work and life insurance yang memadai bagi pandu oleh BUP;
- iv. pembangunan dan perawatan kapal dan fasilitas keselamatan kapal yang mengikuti standar regulasi internasional/nasional oleh galangan kapal;

4. Adapun tindak lanjut yang akan dilakukan dalam waktu dekat yaitu:

1. secara umum baik pihak penyedia jasa pandu maupun pemilik kapal berkomitmen untuk memperbaiki kondisi keselamatan pada aktivitas pemanduan;
2. akan diadakan pertemuan antara Direktorat Perkapalan dan Kepelautan Kementerian Perhubungan dengan PT. PELNI untuk membahas permasalahan terkait keselamatan di kapal-kapal milik PT. PELNI;
3. selanjutnya perlu dilakukan proses monitoring dan evaluasi pelaksanaan langkah-langkah perbaikan yang telah dibahas.

#### 9. Rancangan Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional

Dalam pasal 11 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2014 tentang Kebijakan Energi Nasional disebutkan prioritas pengembangan energi dilakukan melalui pengembangan energi dengan mempertimbangan keseimbangan keekonomian energi, keamanan pasokan energi, dan pelestarian fungsi lingkungan hidup. Hal tersebut diperjelas bahwa untuk mewujudkan keseimbangan keekonomian energi, prioritas pengembangan energi nasional didasarkan pada prinsip:

- a. Memaksimalkan penggunaan Energi Terbarukan dengan memperhatikan tingkat keekonomian;
- b. Meminimalkan penggunaan minyak bumi;
- c. Mengoptimalkan pemanfaatan gas bumi dan energi baru; dan
- d. Menggunakan batubara sebagai andalan pasokan energi nasional.

Tim Nasional Percepatan Pembangunan PSEL, yakni perwakilan pemerintah pusat di antaranya Kementerian ESDM, Kementerian Keuangan, Kementerian LHK, Kemenko Perekonomian / KPPIP memberikan tanggapan atas hal tersebut, dengan menyampaikan sebagai berikut:

- a. Proyek PSEL Palembang telah masuk RUPTL 2021-2030 dan saat ini Kementerian ESDM sedang memproses pemberian penugasan kepada PT. PLN untuk membeli tenaga listrik dari pengembang. Untuk itu, PKS merupakan dokumen yang menjadi salah satu syarat penugasan.
- b. Sampai saat ini, teknologi yang terbukti mengurangi volume sampah minimal 85% dan mampu memecahkan permasalahan sampah kota adalah teknologi thermal. Prinsip penggunaan teknologi termal adalah dapat mengurangi sampah secara signifikan.
- c. Dukungan pemerintah pusat dalam pembangunan PSEL Kota Palembang yaitu bantuan BLPS (Perpres No. 35/2018) adalah sebesar maksimal Rp500.000 per ton sampah. Perpres No. 35/2018 juga menetapkan harga jual tenaga listrik atau Feed-in tariff sebesar USD 13,35 sen / kWh.
- d. Menindaklanjuti Perpres No. 35/2018, Pemerintah telah menerbitkan peraturan teknis yaitu Peraturan Menteri Keuangan (PMK) No. 26 / 2021, PMK No. 30 / 2021 dan Permen LHK No. 24 / 2019 sebagai juknis mekanisme pemberian bantuan BLPS dan pemberian jaminan pemerintah pusat untuk percepatan pelaksanaan pembangunan.
- e. PSEL 12 kota masuk dalam Proyek Strategis Nasional (PSN) melalui Perpres No. 109 / 2020 dan Permenko Perekonomian No. 7 / 2021. Proyek ini juga merupakan proyek Infrastruktur prioritas dimana perkembangannya dilaporkan setiap 6 bulan kepada Presiden. Selain itu, PSEL 12 kota ini juga mendapatkan kemudahan PSN yang dituangkan dalam PP No. 42/2021 tentang kemudahan PSN.

- f. Pasal 67-68 dalam UU No. 23 / 2014 menyebutkan ketentuan kewajiban kepala daerah melaksanakan PSN, dengan sanksi pemberhentian apabila tidak melaksanakannya.
- g. Terdapat beberapa indikator dalam hal berbedanya BLPS di setiap kota, di antaranya perimbangan jumlah sampah yang dihasilkan dan besaran kapasitas tenaga listrik, serta capital expenditure (Capex).
- h. Dengan adanya PSEL, maka perluasan lahan TPA tidak lagi diperlukan, sehingga dapat digunakan untuk penempatan residu atau flying ash bottom ash (FABA). FABA dapat dimanfaatkan sebagai pelapis dan pengeras jalan.
- i. Terkait dengan dampak implementasi PSEL terhadap lingkungan, sejauh ini teknologi-teknologi yang digunakan telah memenuhi baku mutu emisi dan dinyatakan sudah ramah lingkungan.
- j. Dukungan BLPS dari APBD melalui penerbitan Perda sangat penting agar memberi kepastian investor dalam menjalankan PSEL. Pemerintah pusat akan turut memiliki kepastian dalam memberikan bantuan BLPS.
- k. Permohonan bantuan BLPS Pemko Palembang kepada pemerintah pusat telah teregistrasi. Apabila telah memperoleh persetujuan DPRD maka pengajuan permohonan dapat dilanjutkan.
- l. *Landfill* TPA kedepan tidak akan lagi menjadi pola atau cara penanganan sampah.

#### 10. Rancangan Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas

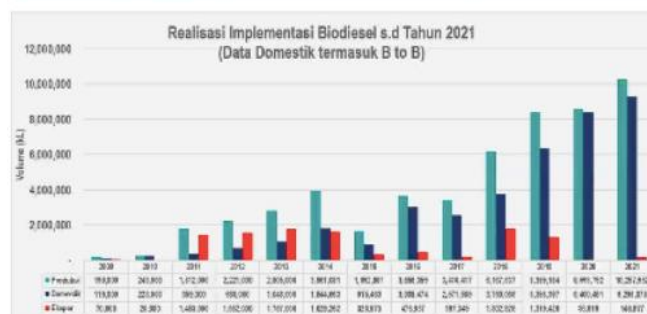
Migas merupakan sumber daya alam di Indonesia yang masih menjadi salah satu sumber energi andalan. Namun tidak sejalan dengan hal tersebut, kegiatan impor migas masih dilakukan untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri yang saat ini belum bisa di penuhi oleh industri migas dalam negeri. Sejak tahun 1995 produksi minyak dan gas bumi Indonesia terus mengalami penurunan dari 1,6 juta BOPD menjadi hanya 786 ribu BOPD pada tahun 2015. Setelah itu, performa lifting migas pada tahun 2014 – 2019 tetap mengalami pertumbuhan laju yang negatif, yaitu sekitar 2,25%. Rendahnya penurunan produksi migas disebabkan oleh sejumlah faktor, diantaranya rendahnya kegiatan eksplorasi migas dan rendahnya tingkat keberhasilan eksplorasi, selain itu terdapat beberapa kendala lain seperti penurunan cadangan secara alami, dan belum idealnya penerapan teknologi Enhanced Oil Recovery (EOR) pada sebagian besar lapangan-lapangan minyak tua di Indonesia.

Kemeko Marves khususnya Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi telah menghadiri beberapa rapat yang diselenggarakan oleh Kementerian/ Lembaga terkait mengenai Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas.

PENGEMBANGAN BIOENERGI	2020	2021	2022	2023	2024	2025	REALISASI 2021	GAP
PLT BIOENERGI (MW)	2.500	2.900	3.400	4.000	4.700	5.500	1.920,4	979,6
BIOFUELS (JUTA KL)	8,0	8,9	10,0	11,2	12,5	13,9	9,3	+0,4
BIOMASSA (JUTA TON)	6,7	7,0	7,4	7,7	8,0	8,4	0,285	6,715
BIOGAS (JUTA M3)	131,9	171,5	222,9	289,8	376,8	489,8	28,39	143,11

- A. Pengembangan bioenergi dapat mensubstitusi energi fosil hampir di semua sektor kehidupan masyarakat, yaitu sektor ketenagalistrikan, transportasi, industry dan rumah tangga;
- B. Indonesia kaya potensi bioenergi dari sumber biomasa yang diperoleh dari limbah eksisting di kebun, hutan, sawah, dan pabrik pengolahan komoditi kelapa sawit, tebu, kelapa, karet, padi, jagung, kayu, singkong, kotoran hewan serta sampah kota yang apabila dikonversi menjadi listrik setara 56,97 GW;
- C. Rencana pengembangan biodiesel hingga tahun 2040 dan realisasi implementasi biodiesel hingga tahun 2021 sebagai berikut:

Unit: Miliar KL	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Biodiesel	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	9.9	10.2	10.5	10.8	11.1	11.3	11.5	11.6	11.6	11.6	11.7	11.7	11.7
Co-processing Green Diesel	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Standalone Green Diesel	0.0	0.2	0.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
Co-processing Green Gasoline	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Standalone Green Gasoline	0.0	0.0	0.1	0.3	0.5	0.8	1.1	1.4	1.7	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
<b>Total Biodiesel</b>	<b>9.2</b>	<b>9.7</b>	<b>10.0</b>	<b>11.3</b>	<b>11.6</b>	<b>12.0</b>	<b>12.4</b>	<b>12.6</b>	<b>13.4</b>	<b>14.0</b>	<b>14.3</b>	<b>14.5</b>	<b>14.8</b>	<b>15.0</b>	<b>15.1</b>	<b>15.1</b>	<b>15.1</b>	<b>15.2</b>	<b>15.2</b>	<b>15.2</b>





D. Hingga 31 Desember 2021, kapasitas terpasang Pembangkit Listrik Tenaga (PLT) Bioenergi terpasang sebesar 1921,8 MW dengan rincian sebagai berikut:

- i. On grid sebesar 233,77 MW, yang terdiri dari:
  - a) Limbah sawit 114,01 MW;
  - b) Pome 40,9 MW; dan
  - c) Lainnya 78,86 MW;
  
- ii. Off grid sebesar 1688,08 MW, yang terdiri dari:
  - a) Limbah sawit 133,58 MW;
  - b) Industri kertas 1232,19 MW;
  - c) Bagasse 205,44 MW;
  - d) Pome 62,76 MW; dan
  - e) Lainnya 54,10 MW.

Untuk rincian jenis pembangkit sebagai berikut:

- i. PLTBm sebesar 1776,5 MW;
- ii. PLTBg sebesar 111,86 MW;
- iii. PLTSa sebesar 28,45 MW; dan
- iv. PLT Bahan Bakar Nabati (BBN) sebesar 5 MW.

E. Capaian implementasi biomasa sebagai co-firing PLTU yang telah diimplementasikan pada 27 lokasi dari target uji coba 47 lokasi sebagai berikut:

- i. Sawdust sebesar 275 ribu ton;
- ii. Woodchip sebesar 5 ribu ton;
- iii. Cangkang sawit sebesar 3 ribu ton; dan
- iv. Bahan Bakar Jumpatan Padat (BBJP) sebesar 2 ribu ton.

F. Capaian implementasi biogas nasional sebesar  $78.868m^3$  gas/hari dari total 49.972 unit, rinciannya sebagai berikut:

- i. Program Biru: 15.667 unit, menghasilkan  $28.436m^3$  gas/hari;
- ii. Ditjen EBTKE KESDM: 3.168 unit, menghasilkan  $6.483m^3$  gas/hari;
- iii. DAK: 13.610 unit, menghasilkan  $17.717m^3$  gas/hari;
- iv. APBD & K/L lain: 8.805 unit, menghasilkan  $13.692m^3$  gas/hari; dan
- v. SWEN & Swasta lain: 8.722 unit, menghasilkan  $11.978m^3$  gas/hari.

G. Potensi energi terbarukan dari kelapa sawit adalah dari *Palm Oil Mill Effluent* (POME) 60-65%. Pome dapat digunakan sebagai biogas yang mana memiliki potensi sebagai EBT *baseload* sebesar 1,1 GW, terdiri dari PLTBg dan Bio-CNG

#### 11. Pengendalian Pelaksanaan Proyek Prioritas Strategis Nasional Bidang

##### Kedaulatan Maritim dan Energi

Potensi energi baru dan terbarukan di Indonesia sangat melimpah, beberapa yang sangat potensial di antaranya energi air, panas bumi, matahari, dan angin. Tentunya akan sangat disayangkan jika potensi sebesar itu tidak dimanfaatkan secara optimal untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 33 ayat (3) UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Dalam pasal 11 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2014 tentang Kebijakan Energi Nasional disebutkan prioritas pengembangan energi dilakukan melalui pengembangan energi dengan mempertimbangan keseimbangan keekonomian energi, keamanan pasokan energi, dan pelestarian fungsi lingkungan hidup. Hal tersebut diperjelas bahwa untuk mewujudkan keseimbangan keekonomian energi, prioritas pengembangan energi nasional didasarkan pada prinsip:

- e. Memaksimalkan penggunaan Energi Terbarukan dengan memperhatikan tingkat keekonomian;
- f. Meminimalkan penggunaan minyak bumi;
- g. Mengoptimalkan pemanfaatan gas bumi dan energi baru; dan
- h. Menggunakan batubara sebagai andalan pasokan energi nasional.

Secara kumulatif kapasitas terpasang pembangkit listrik EBT terus mengalami kenaikan. Hingga tahun 2019, kapasitas terpasang pembangkit EBT mencapai 9.865,2 MW atau meningkat 16,8% per tahun dari 2015. Walaupun begitu, pada saat ini porsi EBT pada bauran energi masih sebesar 12,24%, yakni masih sekitar setengah dari target yang hendak dicapai oleh pemerintah. Pada tahun 2025 pemerintah menargetkan porsi Energi Baru Terbarukan dalam bauran energi (*energy mix*) adalah sebesar 23%.

Untuk mencapai target ini, diperlukan investasi peningkatan pembangkit EBT mencapai USD36,85 miliar, besaran biaya investasi tersebut terdiri dari PLT Panas Bumi sebesar USD17,45 miliar, PLT Air atau Mikrohidro senilai USD14,58 miliar, PLT Surya dan PLT Bayu senilai USD1,69 miliar, PLT Sampah senilai USD1,6 miliar, PLT

Bioenergi senilai USD1,37 miliar dan PLT Hybrid sebesar USD0,26 miliar. Jumlah rincian investasi PLT EBT tersebut disesuaikan berdasarkan Rencana Usaha Penyediaan Tenaga Listrik (RUPTL) 2019 - 2025.

Diprediksi selama lima tahun ke depan, kapasitas terpasang pembangkit EBT sebesar 11.256 MW pada 2020, 12.887 pada 2021, 14.064 MW pada 2022 dan 2023 menjadi 15.184 MW dan 17.421 MW pada 2024.

a. Koordinasi Penyusunan Rancangan Peraturan Presiden tentang Pembelian Tenaga Listrik Energi Terbarukan oleh PT PLN (Persero)

Pengembangan Energi Baru dan Terbarukan di Indonesia membutuhkan kepastian hukum, sehingga dapat mendorong investasi dan terwujudnya bauran energi sesuai dengan target Rencana Umum Energi Nasional. Untuk itu, pada saat perumusan RPerpres serta implementasinya membutuhkan kerja sama dan dukungan semua pemangku kepentingan, baik di tingkat pusat, maupun daerah.

Urgensi diterbitkannya RPerpres, yakni: (i) Potensi EBT di Indonesia cukup besar, namun pencapaian target RUEN sangat lambat; (ii) Meningkatkan ketahanan energi dan ekonomi nasional, berpotensi Indonesia bisa keluar dari jebakan defisitnya neraca perdagangan; (iii) EBT menghasilkan energi yang bersih; (iv) Harga pembelian listrik berbasis EBT, harganya belum wajar atau masih terlalu mahal; (v) Belum ada kontrak/PPA pembangkit IPP yang proses pengadaannya mengikuti ketentuan Permen ESDM No. 4 Tahun 2020; (vi) Perlunya dukungan berbagai Kementerian/Lembaga terkait dalam rangka mengoptimalkan pemanfaatan EBT; dan (vii) Perlunya instrumen kebijakan untuk mensinergikan dan mensinkronisasikan kebijakan-kebijakan dan Langkah-langkah dari K/L terkait untuk mendukung EBT.

Tanggal 4 Juni 2021, Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral telah menyampaikan Surat Nomor T-271/EK.O1/MEM.E/2021 kepada Menteri Keuangan terkait Persetujuan atas Rancangan Peraturan Presiden tentang Pembelian Tenaga Listrik Energi Terbarukan oleh PT PLN (Persero).

Posisi terakhir dari RPerpres tersebut adalah menunggu respon/tanggapan dari Menteri Keuangan setelah mendapatkan paraf dari perwakilan Kementerian/Lembaga terkait. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi akan memfasilitasi Rapat Koordinasi lanjutan apabila diperlukan sebagai langkah pengambilan keputusan untuk isu tersebut.

b. Revisi PERMEN ESDM Nomor 49 Tahun 2018 tentang Penggunaan Sistem Pembangkit Listrik Tenaga Surya Atap oleh Konsumen PT PLN (Persero)

Urgensi revisi Permen ESDM Nomor 49 Tahun 2018 terkait PLTS rooftop yakni: jumlah penambahan kapasitas PLTS *rooftop* belum sesuai target; adanya pengaduan masyarakat terkait waktu pelayanan PLTS rooftop yang tidak sesuai Permen ESDM, misalnya perbedaan harga dan standar kWh meter ekspor impor; adanya gap informasi terkait PLTS rooftop mengenai pemahaman terhadap regulasi dan waktu layanan PLTS rooftop antara PLN unit induk (UIW/UID) dan PLN ULP di lapangan; kesulitan pengawasan implementasi PLTS rooftop khususnya terkait perkembangan usulan PLTS *rooftop* dan jangka waktu proses persetujuan usulan pemanfaatan PLTS rooftop oleh PLN.

Selain itu, adanya masukan dari *stakeholders* untuk meningkatkan keekonomian PLTS rooftop antara lain ketentuan ekspor listrik 65% masih belum menarik bagi calon konsumen PLTS *rooftop* dan ketentuan selisih ekspor impor energi listrik yang hanya diakumulasikan paling lama tiga bulan (reset tiga bulan) perlu diperpanjang khususnya konsumen gedung perkantoran yang pada hari Sabtu dan Minggu produksi listrik PLTS *rooftop*-nya diekspor seluruhnya.

Permen ESDM Nomor 49 Tahun 2018 terkait PLTS *rooftop* akan dilakukan evaluasi dan direvisi terkait PLTS *rooftop*. Adapun poin - poin revisinya sebagai berikut: (i) Ketentuan ekspor listrik dari 65% menjadi 100%; (ii) Kelebihan akumulasi selisih tagihan dinihilkan diperpanjang yang semula pada bulan ke tiga menjadi pada bulan ke enam; (iii) Jangka waktu permohonan PLTS *rooftop* lebih singkat di mana semula 15 hari menjadi maksimal 12 hari untuk yang dengan perubahan perjanjian jual beli listrik (PBJL) dan maksimal 5 hari untuk yang tanpa perubahan PBJL; (iv) Pelanggan PLTS *rooftop* dan pemegang ijin usaha penyediaan tenaga listrik untuk umum (IUPTLU) dapat melakukan perdagangan karbon; (v) Mekanisme pelayanan diwajibkan berbasis aplikasi di mana saat ini masih manual; (vi) Perluasan tidak hanya pelanggan PLN saja tetapi pelanggan di wilayah usaha non PLN; (vii) Adanya pusat pengaduan sistem PLTS *rooftop* untuk menerima dan menindaklanjuti pengaduan atas implementasi PLTS *rooftop*.

Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi memberikan arahan bahwa isu tersebut merupakan isu global sehingga mau tidak mau harus bergerak ke arah penggunaan energi baru terbarukan ini, yang mana efisiensi menjadi kunci dalam hal

ini. Selain itu, pembentukan tim *taskforce* untuk mengoordinasikan isu ini yang terdiri dari seluruh kementerian/lembaga terkait serta asosiasi. Dalam hal ini Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi untuk mengoordinasikannya. Seluruh alat meter dan sebagainya agar dibuat *local content*. Apabila sudah ada di dalam negeri maka tidak diperbolehkan untuk impor.

- c. Koordinasi Pembentukan Kelompok Kerja Percepatan Kebijakan Biaya Jasa Pengelolaan Sumber Daya Air (Pokja BJPSDA) dan Penyusunan Masukan terhadap Rancangan Peraturan Pemerintah Tentang Pengelolaan Sumber Daya Air (RPP PSDA)

Kelompok Kerja Percepatan Kebijakan BJPSDA (POKJA BJPSDA) dibentuk berdasarkan Surat Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 148 Tahun 2021 Tentang Kelompok Kerja Percepatan Kebijakan Biaya Jasa Pengelolaan Sumber Daya Air. Tujuan dibentuknya Pokja BJPSDA adalah untuk menyiapkan bahan rekomendasi kebijakan tingkat Menteri terkait substansi RPP PSDA untuk pembangkit listrik yang menggunakan sumber daya air.

Dalam substansi RPP PSDA sebagai pelaksana dari Undang Undang Nomor 17 Tahun 2019 tentang Sumber Daya Air, terdapat ketentuan yang akan berdampak langsung terhadap beban keuangan negara dan kegiatan ekonomi yang memerlukan tarif listrik yang kompetitif, sehingga POKJA BJPSDA memberikan tanggapan dan usulan atas RPP, antara lain:

- 1) BJPSDA harus berimbang antara biaya pengelolaan dengan manfaat langsung yang diterima oleh pengguna jasa. Syarat dan ketentuan, serta tata cara pembayaran BJPSDA perlu diatur dalam Perjanjian;
- 2) BJPSDA akan berdampak meningkatkan Biaya Pokok Penyediaan (BPP) Tenaga Listrik dan tidak sejalan dengan upaya Pemerintah untuk menyediakan energi listrik murah bagi industri agar dapat bersaing di pasar internasional. BPP yang semakin tinggi juga akan menghalangi kiat pemerintah untuk meningkatkan bauran Energi Terbarukan;
- 3) Pemanfaatan air laut untuk pendingin mesin pembangkit listrik seharusnya tidak dikenakan BJPSDA; dan

4) Perhitungan dan nilai satuan BJPSDA perlu mempertimbangkan daya beli masyarakat dan daya saing industri nasional pengguna energi listrik yang terdampak.

Adapun Pokja BJPSDA telah menyampaikan Surat No. 217/D1.5/MARVES/XII/2021 Tanggal 23 Desember 2021 terkait Masukan RPP Pengelolaan Sumber Daya Air kepada Direktur Harmonisasi Peraturan Perundang-undangan II, Direktorat Jenderal Peraturan Perundang-undangan, Kementerian Hukum dan HAM sebagai bahan pertimbangan apabila telah memasuki proses harmonisasi nanti.

#### 3.1.4. *Learning and Growth Perspective*

SS. 10 Persentase SDM Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang sesuai Kompetensi

IKU: Persentase SDM Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang sesuai Kompetensi

Untuk memenuhi capaian IKU ini telah dilaksanakan beberapa kegiatan, antara lain:

- a. Sosialisasi Gratifikasi, whistle blowing system, dan benturan kepentingan
- b. Pernyataan Komitmen Bersama Pembangunan Zona Integrasi
- c. Penginputan Lembar Kerja Evaluasi (LKE) PMPRB pada 8 (delapan) Area Perubahan kelompok kerja, baik dari Aspek Pemenuhan dan Aspek Reform
- d. Penetapan SK RB Lingkup Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi
- e. pelaporan LHAKSN melalui Aplikasi SIHARKA sesuai dengan ND-108/DI.O/KP.04.03/IV/2022;
- f. finalisasi penyusunan Sasaran Kinerja Pegawai (SKP) Semester I dan Semester II Tahun 2021, serta penyusunan Rencana SKP Tahun 2022 lingkup Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi;
- g. pengawasan kearsipan tingkat Unit Pengolah Arsip pada Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi;

SS.11 Terwujudnya RB yang Efektif di Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

## IKU 1: Nilai Evaluasi Internal SAKIP

Pelaksanaan evaluasi SAKIP berpedoman pada Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman RI Nomor 9 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Evaluasi atas Implementasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI. Penilaian evaluasi implementasi SAKIP dilaksanakan pada akhir triwulan II 2022 oleh tim Evaluator Inspektorat Kemenko Marves.

Pada triwulan pertama 2022 telah diselenggarakan beberapa kegiatan dalam rangka pemenuhan akuntabilitas kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi di antaranya sebagai berikut:

- a. *Kick of Meeting* pelaksanaan program dan anggaran Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi tahun anggaran 2022
- b. Penyusunan dan penandatanganan Perjanjian Kinerja Eselon I dan II tahun 2022
- c. Penyusunan dokumen Rencana Aksi 2022
- d. Penyusunan rancangan awal Rencana Kerja 2023
- e. Penyampaian usulan Program Prioritas dan *Quick Wins* Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi tahun 2022
- f. Penginputan data kinerja ke aplikasi Sistem Informasi Kinerja Marves (SIK-M)

## IKU 2: Nilai PMPRB

Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (PMPRB) Kemenko Marves 2021 akan dilaksanakan pada bulan Juni sehingga nilai PMPRB baru diperoleh pada triwulan ketiga. Adapun beberapa kegiatan dalam rangka pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkup Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi adalah sebagai berikut.

- a. Penyusunan draf SK Kelompok Kerja Penguatan Reformasi Birokrasi Unit Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi
- b. Penyusunan draf Rencana Kerja Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

SS.12 Terlaksananya Administrasi Keuangan yang Akuntabel di Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

IKU: Nilai IKPA Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) merupakan indikator untuk mengukur kualitas kinerja pelaksanaan anggaran belanja kementerian/lembaga. Nilai IKPA menjadi salah satu tolok ukur keberhasilan satuan kerja (satker) dalam pengelolaan anggaran. IKPA sebagai alat monitoring dan evaluasi atas pengelolaan anggaran pada K/L melalui 12 indikator kinerja telah berhasil mendorong peningkatan tata kelola pelaksanaan anggaran. Pencapaian Nilai Realisasi IKPA Tahun 2022 Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi akan diperoleh pada triwulan 4 2022.

Adapun tabel capaian kinerja Triwulan II Tahun 2022 khusus untuk *Internal Business Process Perspective* dapat dilihat sebagai berikut:

No	IKU	KINERJA					RO
		Target		Realisasi TW II	Capaian TW II	Progres Capaian TW II	
		Target 2022	Target TW II				
1	Persentase Rumusan Kebijakan di Bidang Hukum dan Perjanjian Maritim yang Ditindaklanjuti	100	35	42	110	71	Rekomendasi Kebijakan Penyelarasan Peraturan Perundang-undangan nasional dan Internasional Bidang Maritim dan Energi
							Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kerja Sama Bilateral, Regional, dan Multilateral Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi
							Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia



No	IKU	KINERJA					RO
		Target		Realisasi TW II	Capaian TW II	Progres Capaian TW II	
		Target 2022	Target TW II				
2	Presentase rumusan kebijakan di bidang keamanan dan ketahanan maritim yang ditindaklanjuti	100	40	55	118,75	77,5	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (Maritime Domain Awareness)
							Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Peran Indonesia di Forum Internasional
							Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Ketahanan Maritim Nasional
							Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Ketahanan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil
							Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan
3	Persentase rumusan kebijakan di bidang delimitasi zona maritim dan kawasan perbatasan maritim yang ditindaklanjuti	100	40	42	102,5	71	Rekomendasi Kebijakan Pemetaan Data Kelautan dan Toponimi
							Rekomendasi Kebijakan

							Pengendalian Batas Zona Maritim Indonesia dan Pengembangan Kawasan
							Rekomendasi Kebijakan Penetapan Zona Maritim Indonesia
							Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia
							Rekomendasi Kebijakan Pengelolaan Laut Bebas dan Dasar Laut Internasional
							Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Realignment Flight Information Region (FIR)
							Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum)
4	Persentase rumusan kebijakan di bidang navigasi dan keselamatan maritim yang ditindaklanjuti	100	50	50	100	100	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kenavigasian Nasional dan Internasional
							Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan Maritim
							Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Daerah Rawan Kecelakaan Laut

							Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim
5	Persentase Rumusan Kebijakan Bidang Energi yang Ditindaklanjuti	100	40	40	100	70	Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas Rumah Tangga
							Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional
							Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Rasio Elektrifikasi Listrik Nasional
6	Jumlah dokumen perencanaan dan pemantauan program dan anggaran lingkup Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	8	1	1	100	100	Layanan Perencanaan dan Penganggaran
							Layanan Pemantauan dan Evaluasi
7	Jumlah dokumen penyelenggaraan layanan dukungan kesekretariatan, ketatausahaan dan pelaporan lingkup Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	10	3	3	5	100	Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal
							Layanan Umum

## 3.2 KINERJA KEUANGAN

### 3.2.1 Realisasi Anggaran

Internal Business Process Perspective										
No	IKU	KINERJA					SUMBERDAYA			RO
		Target		Realisasi TW II	Capaian TW II	Progres Capaian TW II	Pagu/ Rencana	Realisasi Tahun 2022	% Capaian	
		Target 2022	Target TW II							
1	Persentase Rumusan Kebijakan di Bidang Hukum dan Perjanjian Maritim yang Ditindaklanjuti	100	35	42	110	71	1.006.628.000	54.040.000	5%	Rekomendasi Kebijakan Penyelarasan Peraturan Perundang-undangan nasional dan Internasional Bidang Maritim dan Energi
							865.955.000	93.691.000	11%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kerja Sama Bilateral, Regional, dan Multilateral Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi
							348.712.000	-	0%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia

2	Presentase rumusan kebijakan di bidang keamanan dan ketahanan maritim yang ditindaklanjuti	100	40	55	118,75	77,5	399.417.000	270.811.126	68%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (Maritime Domain Awareness)
							479.982.000	162.920.290	34%	Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Peran Indonesia di Forum Internasional
							476.115.000	275.726.165	58%	Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Ketahanan Maritim Nasional
							411.525.000	277.243.120	67%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Ketahanan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil
							374.975.000	114.059.252	30%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan
3	Persentase rumusan kebijakan di bidang delimitasi zona maritim dan kawasan perbatasan maritim yang ditindaklanjuti	100	40	42	102,5	71	225.548.000	167.556.475	74%	Rekomendasi Kebijakan Pemetaan Data Kelautan dan Toponimi

							706.625.000	122.342.324	17%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Batas Zona Maritim Indonesia dan Pengembangan Kawasan
							454.280.000	184.004.850	41%	Rekomendasi Kebijakan Penetapan Zona Maritim Indonesia
							280.684.000	262.355.700	93%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia
							193.901.000	182.034.668	94%	Rekomendasi Kebijakan Pengelolaan Laut Bebas dan Dasar Laut Internasional
							221.613.000	177.802.384	80%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Realignment Flight Information Region (FIR)
							35.358.000	26.452.000	75%	Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum)
4	Persentase rumusan kebijakan di bidang navigasi dan keselamatan maritim yang ditindaklanjuti	100	50	50	100	100	778.437.000	336.668.467	43%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kenavigasian Nasional dan Internasional

							651.246.000	389.601.526	60%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan Maritim
							327.285.000	105.871.034	32%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Daerah Rawan Kecelakaan Laut
							316.094.000	94.404.000	30%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim
5	Persentase Rumusan Kebijakan Bidang Energi yang Ditindaklanjuti	100	40	40	100	70	575.759.000	290.960.554	51%	Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas Rumah Tangga
							779.560.000	261.107.800	33%	Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional
							754.134.000	412.646.240	55%	Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Rasio Elektrifikasi Listrik Nasional

6	Jumlah dokumen perencanaan dan pemantauan program dan anggaran lingkup Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	8	1	1	100	100	324.222.000	196.538.750	61%	Layanan Perencanaan dan Penganggaran
							559.265.000	289.029.029	52%	Layanan Pemantauan dan Evaluasi
7	Jumlah dokumen penyelenggaraan layanan dukungan kesekretariatan, ketatausahaan dan pelaporan lingkup Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	10	3	3	5	100	318.506.000	197.858.750	62%	Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal
							768.468.000	618.891.009	81%	Layanan Umum

\*)dalam Rupiah

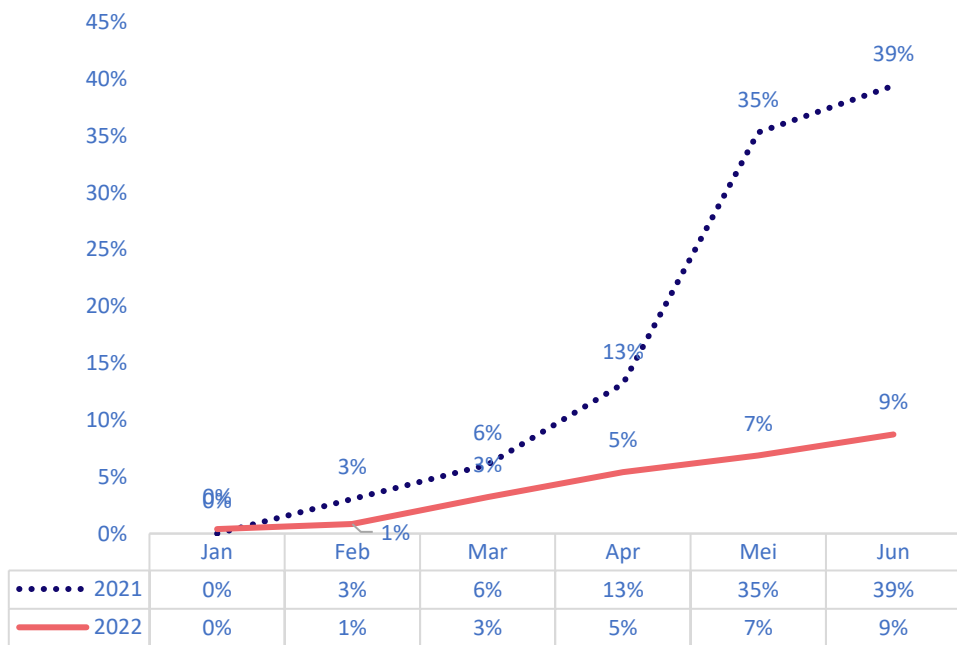
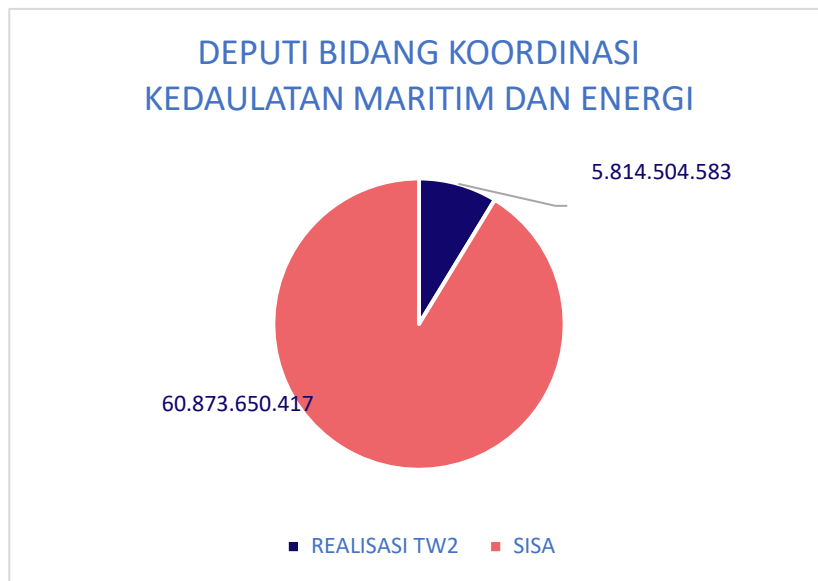


No	Unit Kerja	Pagu *	Realisasi TW2 *	Persentase
1	Asisten Deputi Hukum dan Perjanjian Maritim	2,160,337,000	832.392.652	42.68%
2	Asisten Deputi Keamanan dan Ketahanan Maritim	2,267,368,000	1.100.927.453	52.44%
3	Asisten Deputi Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan	2,240,277,000	1.122.548.401	53.00%
4	Asisten Deputi Navigasi dan Keselamatan Maritim	2,211,276,000	926.545.027	44.69%
5	Asisten Deputi Energi	2,266,751,000	964.714.594	45.73%
6	RO Kebijakan Pengendalian	1,255,073,000	137.838.128	10.98%
7	Sekretariat Deputi	2,081,608,000	1.299.414.888	65.94%
8	Total Deputi 1	14,482,690,000		%

#### DATA TUP Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

No	TUP	Jumlah	Pencairan
1	Tambahan Uang Persediaan I	Rp.166, 497,056	11 Maret 2022
2	Tambahan Uang Persediaan II	Rp. 175,405,059	17 Juni 2022

## DEPUTI BIDANG KOORDINASI KEDAULATAN MARITIM DAN ENERGI



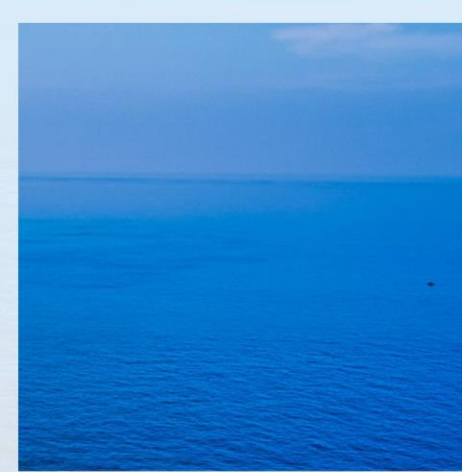
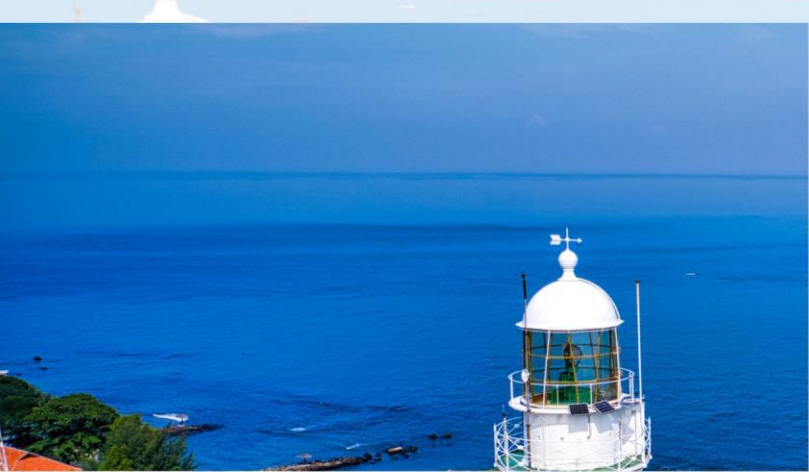
## BAB V

### PENUTUP

Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Tahun 2022 memiliki 14 Indikator Kinerja Utama (IKU). Pengukuran capaian IKU dilakukan pada akhir Tahun 2022 berdasarkan formula penghitungan yang telah dituangkan dalam manual IKU. Laporan capaian kinerja triwulan II 2022 didasarkan pada pelaksanaan berbagai kegiatan hingga Juni 2022.

Pandemi Covid-19 yang masih melanda dan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) Mikro oleh Pemerintah turut memberikan dampak pada pelaksanaan kegiatan dan pencapaian kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Triwulan II 2022. Pemberlakuan jadwal kerja *Work From Home* (WFH), pembatasan jumlah pegawai yang bekerja di kantor, pembatasan kegiatan di kantor, dan penerapan protokol kesehatan dalam pelaksanaan berbagai kegiatan merupakan upaya yang dilakukan dalam mencapai target kinerja di tengah kondisi pandemi Covid-19.

Demikian laporan capaian kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Triwulan II 2022. Melalui laporan ini diharapkan dapat memberikan gambaran capaian kinerja dan menjadi dasar untuk meningkatkan kinerja hingga akhir tahun 2022.







KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG  
KEMARITIMAN DAN INVESTASI

# LAPORAN KINERJA TRIWULAN III

# 2022

DEPUTI BIDANG KOORDINASI  
KEDAULATAN MARITIM DAN ENERGI



## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas tersusunnya Laporan Kinerja Triwulan III Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Tahun Anggaran 2022.

Laporan Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi ini merupakan pencapaian kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi selama triwulan kedua tahun 2022. Laporan ini menjelaskan pencapaian kinerja berdasarkan Perjanjian Kinerja dan Rencana Aksi yang meliputi capaian kinerja indikator kinerja program, capaian *output* dan *outcome*.

Kami menyadari masih banyak terdapat kekurangan dalam Laporan Kinerja ini, dan tidak menutup kemungkinan adanya perbaikan yang masih diperlukan dalam rangka penyesuaian kedepannya. Semoga Laporan Kinerja ini dapat memenuhi harapan sebagai pertanggungjawaban kepada para pemangku kepentingan, dan mendorong peningkatan kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada periode selanjutnya di tahun 2022.

Jakarta, Oktober 2022

Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi



Jodi Mahardi

# DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR .....	i
DAFTAR ISI.....	ii
BAB I PENDAHULUAN .....	3
1.1. Latar Belakang.....	3
1.2. Maksud dan Tujuan.....	6
1.3. Kedudukan Tugas dan Fungsi.....	7
BAB II PERENCANAAN KINERJA .....	11
2.1. Rencana Strategis.....	11
2.1.1. Visi dan Misi .....	11
2.1.2. Tujuan dan Sasaran Strategis .....	11
2.2. Perencanaan Kinerja .....	12
2.3. Pengukuran Kinerja.....	16
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA.....	17
3.1. Capaian Kinerja.....	17
<b>3.1.1. Stakeholders Perspective .....</b>	<b>36</b>
<b>3.1.2. Customer Perspective.....</b>	<b>37</b>
<b>3.1.3. Internal Business Process Perspective .....</b>	<b>42</b>
<b>3.1.4. Learning and Growth Perspective .....</b>	<b>63</b>
1.2 KINERJA KEUANGAN.....	66
3.2.1 Realisasi Anggaran.....	66
BAB V PENUTUP .....	74
LAMPIRAN.....	75

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Luas wilayah laut Indonesia mencapai lebih 70% dari seluruh wilayah Indonesia dan memiliki pulau sebanyak 17.509. Wilayah Indonesia sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia yang terletak di kawasan tropis dan dilalui oleh garis khatulistiwa yang luas lautnya mencapai 5,8 Juta km<sup>2</sup> dimana terdiri dari 3,1 juta km<sup>2</sup> perairan teritorial serta 2,7 juta km<sup>2</sup> perairan ZEE (Dishidros, 2015). Secara geografis, negara kepulauan Indonesia terletak di antara dua benua dan dua samudera besar yang menempatkan Indonesia pada posisi strategis di persilangan lalu lintas laut dunia. Posisi ini sangat strategis dan apabila dikelola dengan benar, Indonesia bisa menjadi poros maritim dunia sebagaimana visi Presiden Joko Widodo.

Visi “Poros Maritim Dunia” merupakan arah pembangunan dan pengelolaan kelautan Indonesia. Arah kebijakan tersebut secara sederhana harus mampu mengakumulasi cita-cita menjadi sebuah negara kepulauan yang maju, mandiri, kuat dan berdaulat dengan lugas dan tepat. Arah pembangunan dan pengelolaan kelautan tersebut harus visioner dan mampu menerjemahkan gagasan berdirinya bangsa ini sejak zaman pendiri bangsa (*founding fathers*) bahkan sejak zaman kejayaan kerajaan-kerajaan besar Nusantara guna menjaga kedaulatan maritim Indonesia dengan baik dan cermat, pemerintah perlu menegaskan sebuah arah pembangunan kelautan yang jelas, tegas dan dapat diimplementasikan secara efektif.

Indonesia yang mampu menjaga kedaulatannya adalah Indonesia yang dapat mengatur dan mengelola wilayah kedaulatannya, khususnya perairan dengan kedaulatan mutlak, sesuai dengan kepentingannya yang dilindungi oleh hukum internasional tanpa campur tangan dari negara lain.

Indonesia yang mampu menggunakan hak secara bertanggung jawab adalah Indonesia yang memiliki kemampuan untuk mengimplementasikan hak-hak berdaulat tertentu dan kewenangannya, namun hal ini dilakukan dengan tetap menghormati kepentingan negara lain, masyarakat internasional, dan lingkungan ekosistem laut.



Indonesia yang mampu memperluas wilayah yurisdiksi adalah Indonesia yang mempunyai data utama yang lengkap dan akurat serta keahlian untuk bisa memperluas wilayah yurisdiksinya, seperti antara lain di *extended continental shelf* dan dasar samudera dalam (*the Area*).

Indonesia yang mampu menjadi pemimpin isu kelautan di tingkat regional ataupun internasional adalah Indonesia yang terlibat aktif, menjadi pemimpin dan menjadi rujukan solutif berbagai negara di dalam berbagai pembahasan isu kemaritiman regional dan internasional.

Paska kemerdekaan, kesadaran sebagai negara kepulauan dan bangsa bahari yang besar mulai tumbuh lagi. Hal ini ditandai kegundahan para pemimpin Indonesia di masa itu bahwa perairan Indonesia di antara Pulau-Pulau Indonesia adalah sebuah perairan Internasional, karena sesuai hukum internasional yang berlaku pada waktu itu adalah bahwa setiap negara pantai hanya memiliki laut teritorial selebar 3 mil laut. Hal ini menyebabkan kapal-kapal perang asing, terutama kapal Belanda, masih bebas berlayar di perairan yang vital bagi Indonesia. Kondisi ini mendorong para pemimpin Indonesia mulai memperjuangkan konsepsi Wawasan Nusantara, sampai dengan kulminasinya pada deklarasi Djuanda tanggal 13 Desember 1957. Deklarasi Djuanda diteruskan dengan perjuangan diplomasi yang tidak kenal lelah agar konsepsi negara kepulauan dapat diterima dunia internasional. Hal ini berujung kepada diadopsinya prinsip-prinsip negara kepulauan pada konvensi hukum laut internasional (*The United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS*) pada Tahun 1982.

Sesuai ketentuan UNCLOS 1982, Indonesia menetapkan pengaturan nasional untuk berbagai hal, seperti antara lain penetapan titik-titik geografis garis pangkal kepulauan Indonesia, penetapan berbagai garis batas dengan negara tetangga, submisi landas kontinen Indonesia di luar 200 mil laut, penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), dan berbagai perundangan implementasi UNCLOS 1982. Pada dekade 90-an muncul kesadaran baru bahwa bangsa Indonesia adalah bangsa bahari yang harus berorientasi ke laut dalam melaksanakan pembangunannya. Program riset kelautan dirancang dan untuk pertama kali sektor kelautan masuk dalam Repelita pada tahun 1993.

Cita-cita dan gagasan untuk menempatkan Indonesia sebagai pusat dari peradaban maritim dunia ini tentu bukan sebuah gagasan tanpa alasan. Indonesia yang secara geografis berada pada simpul jalur perdagangan dunia harus mampu

memanfaatkan posisi secara cerdas dan strategis. Presiden Jokowi pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur di Nay Phi Taw, Myanmar, pada tanggal 12 November 2014, menyampaikan gagasan Indonesia sebagai poros maritim dunia yang terdiri dari lima kebijakan utama, yaitu:

1. Membangun kembali budaya maritim Indonesia;
2. Menjaga dan mengelola sumber daya laut;
3. Memberi prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim;
4. Mengembangkan diplomasi maritim, membangun kemitraan;
5. Membangun kekuatan pertahanan maritim.

Lima kebijakan strategis tersebut apabila dicermati secara seksama dapat dikategorikan ke dalam tujuh pilar utama yaitu:

1. Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Pengembangan Sumber Daya Manusia;
2. Pertahanan keamanan, penegakan hukum dan keselamatan di laut;
3. Tata kelola dan kelembagaan kelautan;
4. Ekonomi, infrastruktur kelautan dan peningkatan kesejahteraan;
5. Pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut;
6. Budaya bahari; dan
7. Diplomasi maritim.

Ketujuh pilar utama pembangunan kelautan guna mewujudkan poros maritim dunia tersebut lebih lanjut diterjemahkan secara praktis melalui pembentukan organisasi yang memiliki kewenangan untuk mengatur dan mengelola kebijakan pembangunan secara terpadu dan terencana guna mewujudkan visi poros maritim dunia.

Sebagai keberlanjutan pembangunan nasional Tahun 2015-2019, dalam lima tahun ke depan (2020-2024) telah ditetapkan Visi Presiden dan Wakil Presiden *“Terwujudnya Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”*, yang akan ditempuh dengan 9 Misi meliputi:

1. Peningkatan kualitas manusia Indonesia.
2. Struktur ekonomi yang produktif, mandiri dan berdaya saing.
3. Pembangunan yang merata dan berkeadilan.
4. Mencapai lingkungan hidup yang berkelanjutan.
5. Kemajuan budaya yang mencerminkan kepribadian bangsa.

6. Penegakan sistem hukum yang bebas korupsi, bermartabat, dan terpercaya.
7. Perlindungan bagi segenap bangsa dan memberaikan rasa aman pada seluruh warga.
8. Pengelolaan pemerintahan yang bersih, efektif dan terpercaya.
9. Sinergi pemerintah daerah dalam kerangka Negara Kesatuan.

Sebagai organisasi yang membantu Presiden untuk urusan Bidang Kemaritiman dan Investasi, maka rumusan visi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi yang ditetapkan untuk mendukung terwujudnya Visi Presiden dan Wakil Presiden yaitu Indonesia, Pusat Peradaban Maritim Dunia Untuk Mewujudkan “Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian berlandaskan Gotong Royong”

Indonesia Pusat Peradaban Maritim Dunia merupakan implementasi Visi Presiden RI: terwujudnya Indonesia maju yang berdaulat, mandiri dan berkepribadian berlandaskan Gotong royong, yang dituangkan dalam Naskah RPJM Nasional 2020-2024. Visi ini dapat dimaknai bahwa untuk mendukung mewujudkan Indonesia maju, berdaulat, mandiri dan berkepribadian itu adalah bentuk Indonesia akan menjadi pusat orientasi, dan/atau menjadi rujukan, dunia dalam bidang kemaritiman. Ini juga menggambarkan cita-cita bangsa Indonesia untuk kembali meraih kejayaan di laut.

Untuk menjadi pusat peradaban maritim dunia, Indonesia telah memiliki modal yang kuat. Karakter bangsa bahari yang diwariskan oleh nenek moyang kita menjadi modal dasar disamping posisi geostrategi Indonesia, kekayaan alam yang ada, dan bonus demografi yang dimiliki saat ini. Potensi bencana dan potensi ancaman yang ada, justru menjadi tantangan bagi bangsa Indonesia.

## 1.2. Maksud dan Tujuan

Laporan Kinerja Tahun Triwulan III 2022 ini disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban akuntabilitas kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Tahun Anggaran 2022 yang berkaitan dengan pelaksanaan program, kegiatan dan pengelolaan anggaran yang berdasarkan dengan sasaran/target yang telah ditetapkan.

Penyusunan laporan ini bertujuan untuk melakukan monitoring, evaluasi dan juga penilaian terhadap pencapaian sasaran/target kinerja dalam pelaksanaan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian Lingkup Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Tahun Anggaran 2022 yang hasilnya nanti akan dijadikan sebagai bahan

masuk dan referensi dalam penetapan kebijakan dan strategi pada tahun berikutnya dalam substansi yang terkait.

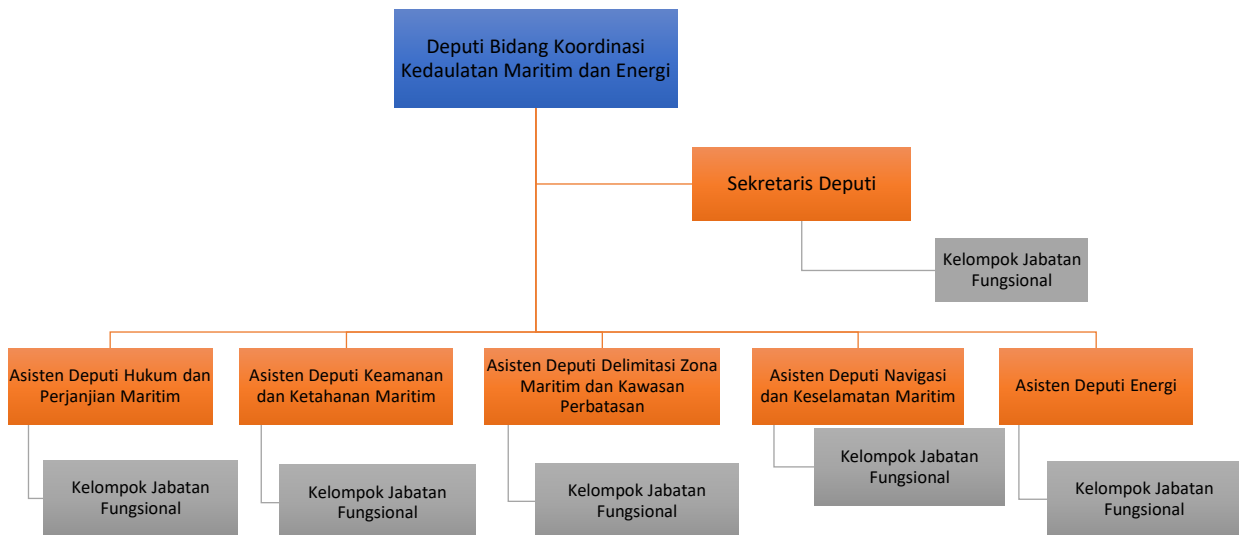
### 1.3. Kedudukan Tugas dan Fungsi

Berdasarkan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 2 tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi mempunyai tugas menyelenggarakan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kedaulatan maritim dan energi.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi menyelenggarakan fungsi:

- a. koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kedaulatan maritim dan energi;
- b. pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kedaulatan maritim dan energi;
- c. pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang kedaulatan maritim dan energi; dan
- d. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Koordinator.

Memperhatikan isu-isu strategis di atas, struktur organisasi Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim sesuai dengan Permenko Nomor 2 Tahun 2020 didukung oleh Sekretariat Deputy dan lima Asisten Deputy yaitu Asisten Deputy Hukum dan Perjanjian Maritim; Asisten Deputy Keamanan dan Ketahanan Maritim; Asisten Deputy Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan; Asisten Deputy Navigasi dan Keselamatan Maritim; dan Asisten Deputy Energi sebagaimana tergambar dalam skema organisasi di bawah:



Gambar 1.1. Struktur Organisasi Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

Organisasi Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi didukung oleh enam unit Eselon II yang terdiri dari lima Asisten Deputi dan satu Sekretaris Deputi sebagaimana digambarkan pada Struktur Organisasi. Adapun penjelasan dari masing-masing tugas dan fungsi tersaji pada gambar dan tabel di bawah ini:

Tabel 1.1. Tugas dan Fungsi Unit Eselon II Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim

Unit	Tugas	Fungsi
Sekretariat Deputi	Melaksanakan koordinasi pelaksanaan tugas dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	a. Koordinasi penyusunan rencana, program, dan anggaran Deputi; b. Pengelolaan sistem informasi; c. Pemberian dukungan administrasi yang meliputi ketatausahaan, kepegawaian, hubungan masyarakat, arsip, dan dokumentasi Deputi; d. Pemberian dukungan penyusunan peraturan perundang-undangan; e. Penyusunan data dan laporan; f. fungsi lain yang diberikan oleh Deputi
Asisten Deputi Hukum dan Perjanjian Maritim	Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan	a. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang peraturan dan perundang-undangan maritim nasional, perjanjian bilateral dan regional, dan hukum laut dan maritim internasional

	Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang hukum dan perjanjian maritim	<p>b. Penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang peraturan dan perundang-undangan maritim nasional, perjanjian bilateral dan regional, dan hukum laut dan maritim internasional</p> <p>c. Pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan tentang masalah dan kegiatan di bidang peraturan dan perundang-undangan maritim nasional, perjanjian bilateral dan regional, dan hukum laut dan maritim internasional</p>
Asisten Deputi Keamanan dan Ketahanan Maritim	<p>Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan</p> <p>Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang keamanan dan ketahanan maritim</p>	<p>a. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang keamanan dan pengawasan maritim, ketahanan maritim, serta ketahanan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil;</p> <p>b. Penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang keamanan dan pengawasan maritim, ketahanan maritim, serta ketahanan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil; dan</p> <p>c. Pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan tentang masalah, dan kegiatan di bidang keamanan dan pengawasan maritim, ketahanan maritim, serta ketahanan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil</p>
Asisten Deputi Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan	<p>Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan</p> <p>Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang delimitasi zona maritim dan kawasan perbatasan</p>	<p>a. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang pemetaan, data kelautan dan toponimi, penetapan batas zona maritim, pengembangan kawasan perbatasan dan penyelesaian sengketa, serta ekstensi landas kontinen dan pengelolaan laut bebas;</p> <p>b. Penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang pemetaan, data kelautan dan toponimi, penetapan batas zona maritim, pengembangan Kawasan perbatasan dan penyelesaian sengketa,</p>

		<p>serta ekstensi landas kontinen dan pengelolaan laut bebas;</p> <p>c. Pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan tentang masalah dan kegiatan di bidang pemetaan, data kelautan dan toponimi, penetapan batas zona maritim, pengembangan Kawasan perbatasan dan penyelesaian sengketa, serta ekstensi landas kontinen dan pengelolaan laut bebas.</p>
Asisten Deputi Navigasi dan Keselamatan Maritim	<p>Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang navigasi dan keselamatan maritim</p>	<p>a. penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kenavigasian nasional dan internasional, keselamatan maritim, serta penanganan kecelakaan maritim;</p> <p>b. penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kenavigasian nasional dan internasional, keselamatan maritim, serta penanganan kecelakaan maritim; dan</p> <p>c. pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang kenavigasian nasional dan internasional, keselamatan maritim, serta penanganan kecelakaan maritim.</p>
Asisten Deputi Energi	<p>melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang energi</p>	<p>a. penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang program dan investasi energi, pendukung infrastruktur kedaulatan energi, serta partisipasi dan kerja sama energi;</p> <p>b. penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang program dan investasi energi, pendukung infrastruktur kedaulatan energi, serta partisipasi dan kerja sama energi; dan</p> <p>c. pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang program dan investasi energi, pendukung infrastruktur kedaulatan energi, serta partisipasi dan kerja sama energi</p>

## BAB II

### PERENCANAAN KINERJA

#### 2.1. Rencana Strategis

##### 2.1.1. Visi dan Misi

Deputi Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi telah merumuskan penerjemahan visi Tahun 2020-2024 untuk menajamkan pemahaman visi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, sebagai bentuk semangat fundamental yaitu mewujudkan Indonesia yang mampu menjaga kedaulatan, menggunakan hak secara bertanggung jawab, memperluas wilayah yurisdiksi dan menjadi pemimpin isu kelautan di tingkat regional ataupun internasional serta mewujudkan ketahanan energi nasional.

Penerjemahan visi ini dijabarkan sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, menjadi negara yang memiliki kemampuan mumpuni di dalam menjaga kedaulatannya, menggunakan hak-haknya dengan penuh tanggung jawab, mampu memperluas wilayah yurisdiksinya sesuai dengan ketentuan hukum internasional, serta sekaligus dapat menjadi contoh dan pemimpin di dalam pembangunan isu kelautan dunia. Selain isu kemaritiman, melalui visi ini Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi juga akan mewujudkan ketersediaan energi untuk kebutuhan nasional melalui pemanfaatan sumber daya energi nasional.

##### 2.1.2. Tujuan dan Sasaran Strategis

Untuk mewujudkan visi dan melaksanakan misi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi menetapkan tiga tujuan yang akan dicapai dalam lima tahun, sebagai berikut:

1. Terwujudnya Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim dengan Berperan Aktif di Tingkat Regional dan Global.
2. Terwujudnya ketahanan energi nasional.

Dalam kerangka pemenuhan tujuan strategis kedaulatan maritim dan energi, maka perlu dilaksanakan dengan menetapkan sasaran-sasaran strategis yang harus dicapai, sebagai berikut:



1. Meningkatnya peran aktif dalam penerapan hukum dan perjanjian maritim untuk menjaga kedaulatan maritim.

Sasaran ini merupakan sasaran strategis dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim dengan berperan aktif di tingkat regional dan global”, yang diukur dari persentase penerapan dan inisiasi gagasan Indonesia bidang hukum dan perjanjian maritim.

2. Terwujudnya keamanan dan ketahanan maritim Indonesia.

Sasaran strategis ini merupakan penjabaran dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim dengan berperan aktif di tingkat regional dan global”, yang diukur dari persentase penerapan dan inisiasi gagasan Indonesia bidang tingkat keamanan dan ketahanan maritim.

3. Terwujudnya kepastian hukum wilayah Indonesia dan terjaganya kepentingan Indonesia.

Sasaran yang merupakan penjabaran dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim. Dengan berperan aktif di tingkat regional dan global” diukur melalui tingkat kepastian kewilayahan Indonesia.

4. Terwujudnya keselamatan maritim Indonesia

Sasaran strategis yang merupakan penjabaran dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim dengan berperan aktif di tingkat regional dan global”, diukur melalui tingkat keselamatan maritim di Indonesia.

5. Meningkatnya ketahanan energi

Sasaran strategis ini merupakan penjabaran dari tujuan kedua “terwujudnya ketahanan energi nasional”. Untuk mengukur sasaran ini dapat dilihat melalui tingkat ketahanan energi.

## 2.2. Perencanaan Kinerja

Perencanaan kinerja merupakan penetapan program kegiatan dan anggaran yang akan dilakukan pada tahun anggaran 2022. Penetapan kegiatan dan indikator kinerja berdasarkan program, kebijakan, dan sasaran yang akan dicapai. Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi diwujudkan dari sasaran program dengan

keluaran yang berbentuk *outcome*. Perencanaan kinerja yang tertuang pada dokumen Perjanjian Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Tahun 2022 dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

*Tabel 2.1. Perjanjian Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi*

NO	SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA UTAMA	TARGET
<i>Stakeholders Perspective</i>				
SS.1	Terwujudnya Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim dengan Berperan Aktif di Tingkat Regional dan Global	1	Tingkat Kedaulatan Maritim Indonesia	70%
		2	Persentase Inisiasi Indonesia yang Diusulkan dan/atau Diterima di Forum Internasional	70%
SS.2	Terwujudnya Ketahanan energi nasional	3	Indeks Ketahanan Energi	Tahan (6-7,99)
<i>Customer Perspective</i>				
SS.3	Meningkatnya Peran Aktif dalam Penerapan Hukum dan Perjanjian Maritim untuk Menjaga Kedaulatan Maritim	4	Persentase Inisiasi Indonesia Bidang Hukum dan Perjanjian Maritim	65%
SS.4	Terwujudnya Keamanan dan Ketahanan Maritim Indonesia	5	Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim	65%
SS.5	Terwujudnya Kepastian Hukum Wilayah Indonesia dan Terjaganya Kepentingan Indonesia	6	Tingkat Kepastian Kewilayahan Indonesia	60%
SS.6	Terwujudnya Keselamatan Maritim Indonesia	7	Tingkat Keselamatan Maritim di Indonesia	60%
SS.7	Meningkatnya Ketahanan Energi	8	Tingkat Ketahanan Energi	Tahan (6-7,99)
<i>Internal Business Process Perspective</i>				
SS.8	Efektivitas Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	9	Persentase Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang Ditindaklanjuti	100%
<i>Learning and Growth Perspective</i>				
SS.9	Tersedianya SDM yang Kompeten	10	Persentase SDM Deputy Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi yang Sesuai Kompetensi	85%
SS.10	Terwujudnya Reformasi Birokrasi yang Efektif	11	Nilai Evaluasi Internal SAKIP pada Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	70
		12	Persentase Pelaksanaan Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	80
SS.12	Terlaksananya Administrasi Keuangan yang Akuntabel di Deputy Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi	13	Nilai IKPA pada Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	75

Dimana anggaran yang mendukung Perjanjian Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Tahun 2022 dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

*Tabel 2.2. Anggaran Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Tahun 2022*

No	Program	Anggaran
1	Koordinasi Hukum dan Perjanjian Maritim	Rp2.370.000.000
2	Koordinasi Keamanan dan Ketahanan Maritim	Rp 2.450.000.000
3	Koordinasi Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan Maritim	Rp2.415.000.000
4	Koordinasi Navigasi dan Keselamatan Maritim	Rp2.440.000.000
5	Koordinasi Energi	Rp2.458.000.000
6	Kebijakan Pengendalian Isu Strategis	Rp1.391.070.000
7	Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	Rp2.200.000.000
<b>Jumlah Anggaran</b>		<b>Rp15.724.070.000</b>

Sedangkan Rincian Data Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Tahun 2022 dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

*Tabel 2.3. Anggaran Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Tahun 2022*

No	Indikator Kinerja Utama	Judul Kinerja/Output Kinerja	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
			I	II	III	IV
<i>Stakeholders Perspective</i>						
1	Tingkat Kedaulatan Maritim Indonesia	Tingkat Kedaulatan Maritim Indonesia				√
2	Persentase Inisiasi Gagasan Indonesia yang diusulkan dan/atau diterima di forum Internasional	Inisiasi Gagasan Indonesia yang diusulkan dan/atau diterima di forum Internasional				√
3	Indeks Ketahanan Energi Nasional	Indeks Ketahanan Energi				√
<i>Customer Perspective</i>						
4	Persentase penerapan dan Inisiasi gagasan Indonesia bidang hukum dan perjanjian maritim	Inisiasi gagasan Indonesia bidang hukum dan perjanjian maritim				√
5	Tingkat keamanan dan ketahanan maritim	Tingkat keamanan dan ketahanan maritim				√
6	Tingkat kepastian kewilayahan Indonesia	Tingkat kepastian kewilayahan Indonesia				√
7	Tingkat keselamatan maritim di Indonesia	Tingkat keselamatan maritim di Indonesia				√
8	Tingkat pengendalian ketahanan energi	Tingkat ketahanan energi				√

No	Indikator Kinerja Utama	Judul Kinerja/Output Kinerja	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
			I	II	III	IV
<i>Internal Business Process Perspective</i>						
9	Persentase Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang ditindaklanjuti	1. Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia				√
		2. Rancangan Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim ( <i>Maritem Domain Awareness</i> )			√	
		3. Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan				√
		4. Rancangan Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia				√
		5. Rancangan Kebijakan Pengendalian Realignment Flight Information Region (FIR)		√		
		6. Rancangan Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum)				√
		7. Rancangan Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim				√
		8. Rancangan Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional				√
		9. Rancangan Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan jaringan Gas				√
		10. Pengendalian Pelaksanaan Proyek Prioritas Nasional Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi				√

No	Indikator Kinerja Utama	Judul Kinerja/Output Kinerja	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
			I	II	III	IV
<i>Learning &amp; Growth Perspective</i>						
10	Persentase SDM Deputi Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi yang Sesuai Kompetensi	Presentase SDM Deputi Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi yang Sesuai Kompetensi				√
11	Nilai Evaluasi Internal Sstem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Deputi Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi	Nilai Evaluasi Internal SAKIP				√
12	Persentase Pelaksanaan Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Deputi Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi	Nilai PMRB				√
13	Nilai IKPA pada Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	Nilai IKPA				√

### 2.3. Pengukuran Kinerja

Penilaian hasil Kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada triwulan III tahun anggaran 2022 dilakukan sesuai panduan untuk menjaga konsistensi pengukuran kinerja. Perhitungan capaian kinerja untuk setiap indikator kinerja dari sasaran strategis dilakukan dengan cara membandingkan antara target pencapaian indikator sasaran yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja tahun 2022 dengan realisasinya. Metode perhitungan nilai kinerja diperoleh melalui penghitungan dengan menggunakan data target dan realisasi Indikator Kinerja Utama (IKU) yang tersedia. Formula penghitungan nilai kinerja dijabarkan melalui dokumen manual Indikator Kinerja Utama.

## BAB III

### AKUNTABILITAS KINERJA

#### 3.1. Capaian Kinerja

Penghitungan capaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara realisasi kinerja dengan target kinerja. Capaian kinerja diukur dari perjanjian kinerja yang memuat sasaran strategis dan indikator kinerja utama. Capaian target kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi didasarkan pada *Stakeholder Perspective*, *Customer Perspective*, *Internal Business Process Perspective* dan *Learning and Growth Perspective* Tahun 2022.

Tahun 2022 merupakan tahun ketiga Renstra Deputi 1 2020-2024. Penghitungan capaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara realisasi kinerja dengan target kinerja. Pada tahun 2021 diperoleh capaian total kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi sebesar 109,26%.

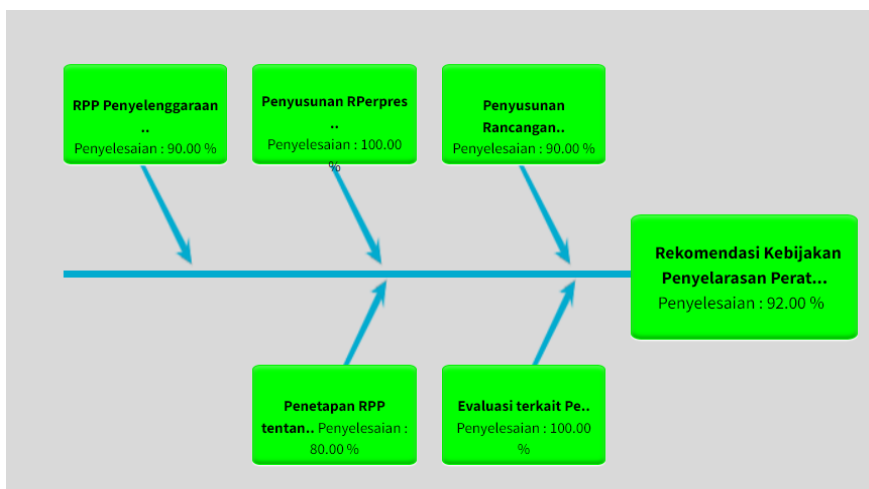
Secara langsung belum dapat dibandingkan capaian kinerja pada 2021 dengan 2022, karena pada Triwulan III Tahun 2022 belum dapat dilakukan pengukuran atas capaian kinerja yang bersifat *outcome*. Secara umum, yang dapat dilaporkan pada triwulan III adalah capaian kinerja yang bersifat *output* sebagai upaya pencapaian *outcome* yang ditargetkan pada triwulan keempat 2022.

Adapun tabel capaian kinerja Triwulan III Tahun 2022 khusus untuk *Internal Business Process Perspective* dapat dilihat sebagai berikut:

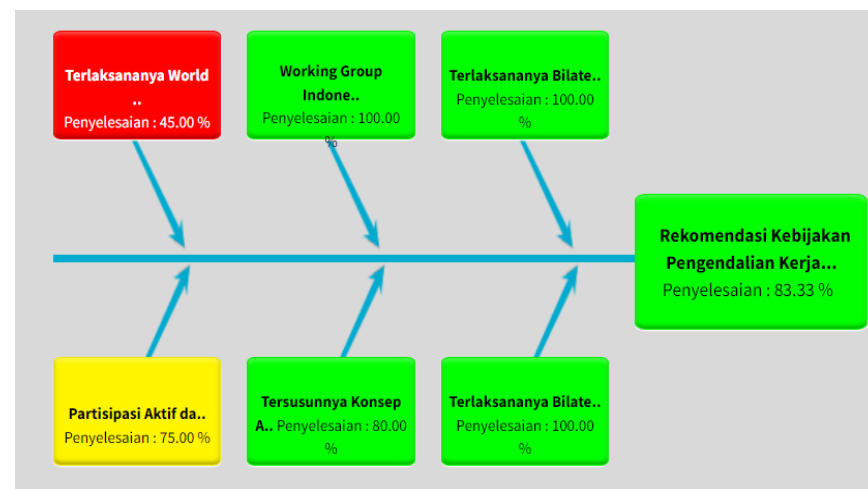
Tabel 3.1. tabel capaian kinerja Triwulan III Tahun 2022 khusus untuk Internal Business Process Perspective

No	IKU	KINERJA					RO	Kegiatan/Tanggal
		Target		Realisasi TW III	Capaian TW III	Progres Capaian TW III		
		Target 2022	Target TW III					
1	Persentase Rumusan Kebijakan di Bidang Hukum dan Perjanjian Maritim yang Ditindaklanjuti	100%	60%	76%	113.33 %	88%	<p>Rekomendasi Kebijakan Penyelarasan Peraturan Perundang-undangan nasional dan Internasional Bidang Maritim dan Energi</p> <p>Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kerja Sama Bilateral, Regional, dan Multilateral Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi</p> <p>Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia</p>	<p>1. Koordinasi Persiapan Ke-2 Pelaksanaan Tuan Rumah <i>Workshop the 3rd Cycle Phase Regular Process World Ocean Assessment (WOA)</i> / 12 Agustus 2022</p> <p>2. Koordinasi terkait Perizinan Pengurusan Visa para Delegasi Luar Negeri dalam rangka Regional Workshop Word Ocean Assesment (WOA) Desember 2022 / 29 September 2022</p> <p>3. Koordinasi Persiapan <i>7th Working Group Meeting Indonesia-Japan Public Private Dialogue</i> / 14 Juli 2022</p> <p>4. Koordinasi Permohonan Sebagai Delegasi RI pada <i>7th Working Group Meeting Indonesia-Japan Public Private Dialogue</i> / 2 Agustus 2022</p> <p>5. Konsinyering Penginputan Kegiatan dalam Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025 dalam Aplikasi Sistem SISMONEV (Sistem Monitoring dan Evaluasi) / 4 Agustus 2022</p>

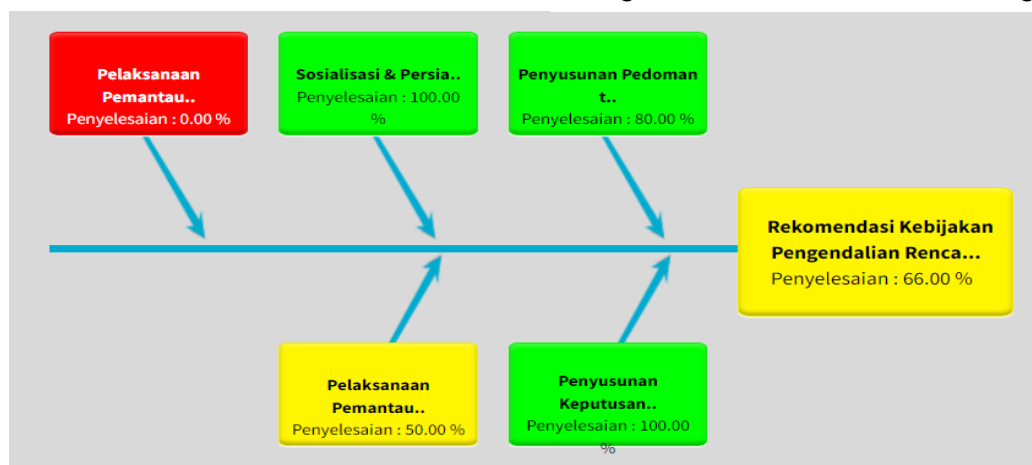
Gambar Fishbone Internal *Business Process Perspective* Asdep Hukum dan Perjanjian Maritim Pada Aplikasi SIK-M



Rekomendasi Kebijakan Penyelarasan Peraturan Perundang-undangan nasional dan Internasional Bidang Maritim dan Energi



Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kerja Sama Bilateral, Regional, dan Multilateral Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi



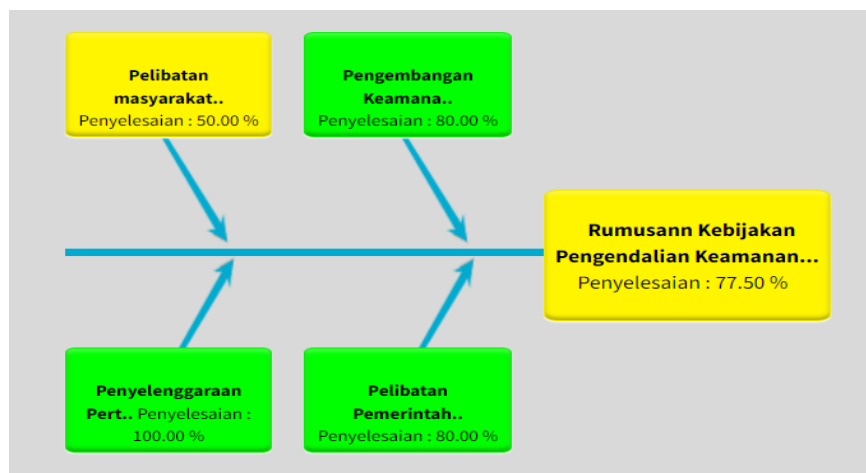
Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia



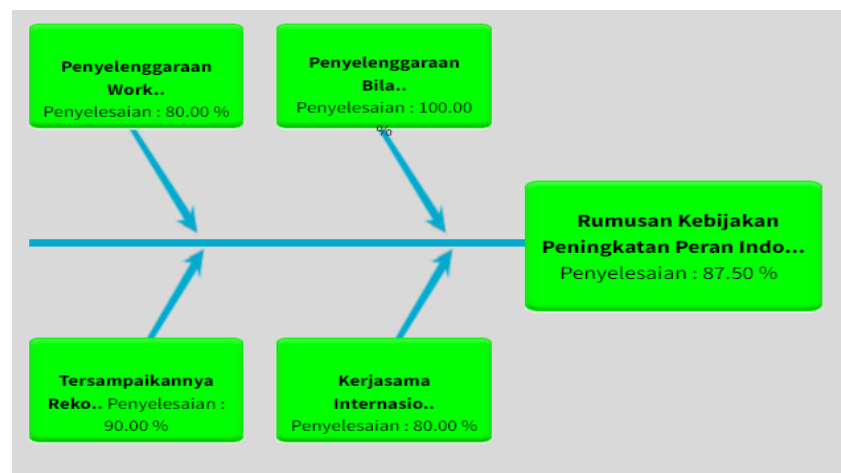
No	IKU	KINERJA					RO	Kegiatan/Tanggal
		Target		Realisasi TW III	Capaian TW III	Progres Capaian TW III		
		Target 2022	Target TW III					
2	Presentase rumusan kebijakan di bidang keamanan dan ketahanan maritim yang ditindaklanjuti	100%	80%	89%	105.63%	94.50%	<p>Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (<i>Maritime Domain Awareness</i>)</p> <p>Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Peran Indonesia di Forum Internasional</p> <p>Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Ketahanan Maritim Nasional</p>	<p>1. <i>Workshop Platform IORIS</i> untuk Meningkatkan Sistem Pengawasan Maritim dan <i>Maritime Domain Awareness</i> Level Area Admin / 11-15 Juli 2022</p> <p>2. Koordinasi Perlindungan Pelabuhan di Indonesia dari Ancaman Serangan Teroris/ 25 Agustus 2022</p> <p>3. Koordinasi Pembubuhan Paraf draf Kepmenko tentang Berbagi Data dan Informasi dalam Rangka Penegakan Hukum di Laut dan SOP terkait Penegakan Hukum di Laut/ 21 Juli 2022</p> <p>4. Sinkronisasi <i>Workshop EU-Crimario</i> terkait Platform IORIS/ 12 September 2022</p> <p>5. Koordinasi Penyusunan National Action Plan dan Hibah Langsung Glolitter Partnership Program/ 18 Juli 2022</p> <p>6. Koordinasi Operasi Kapal Mobula 8 oleh <i>The Sea</i></p>

								<p><i>Cleaners</i> di Perairan Bali/ 6 September 2022</p> <p>7. Koordinasi Tindak Lanjut Pembangkit Listrik Tenaga Biomassa (PLTBm) Ponu di Provinsi NTT/ 9 September 2022</p>
							Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Ketahanan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil	8. Koordinasi Penyampaian Informasi Perencanaan Tata Ruang Laut Kepada IOC-UNESCO/ 18 Juli 2022
							Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan	<p>9. Koordinasi Penanganan Kasus 5 ABK Indonesia kapal UNIPROFIT yang terlantar di Taiwan/ 18 Juli 2022</p> <p>10. Koordinasi Penanganan Kasus 8 ABK WNI Kapal SEA BISE yang terlantar di Dubai/ 18 Juli 2022</p> <p>11. Sinkronisasi Fair Seas Labour Conference (<i>SEA Forum for Fishers</i>)/ 6-7 September 2022</p>

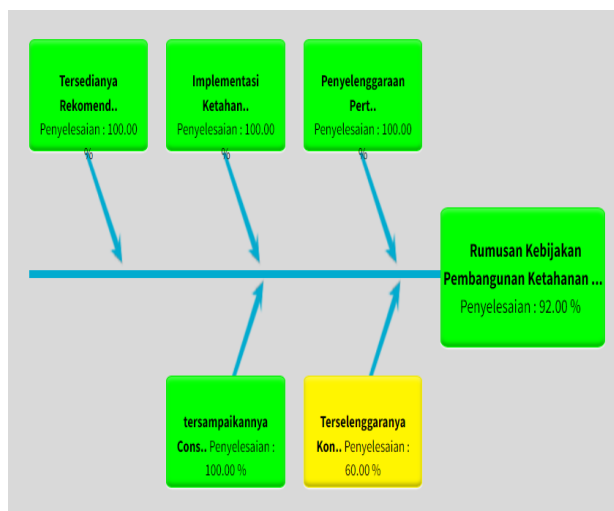
Gambar Fishbone Internal *Business Process Perspective* Asdep Keamanan dan Ketahanan Maritim Pada Aplikasi SIK-M



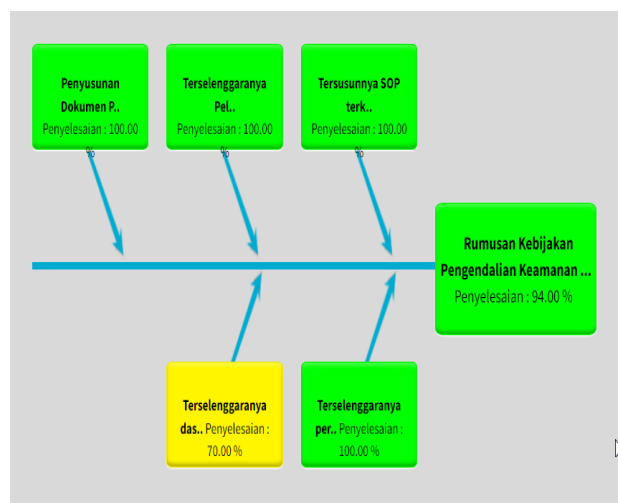
Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (*Maritime Domain Awareness*)



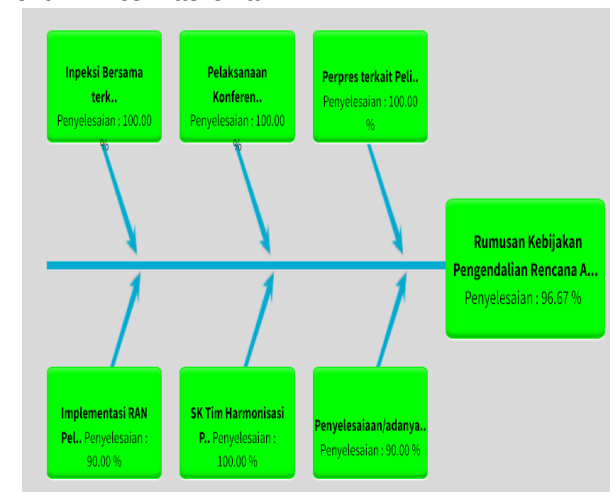
Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Peran Indonesia di Forum Internasional



Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Ketahanan Maritim Nasional



Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Ketahanan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil

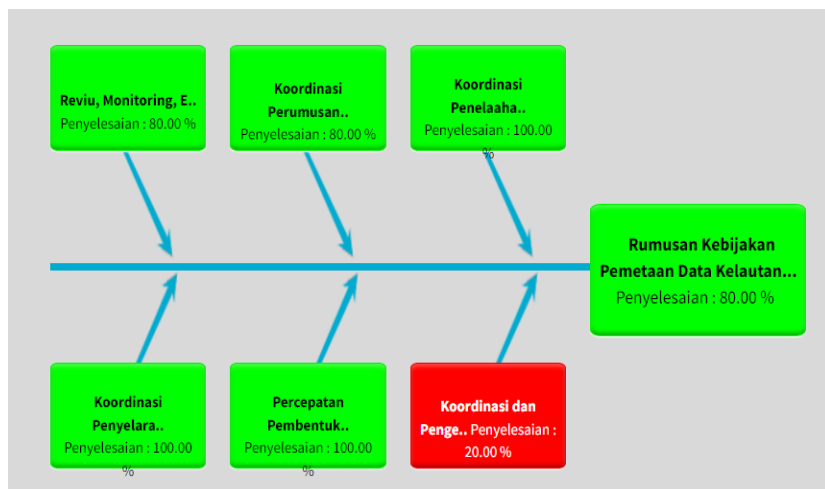


Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan

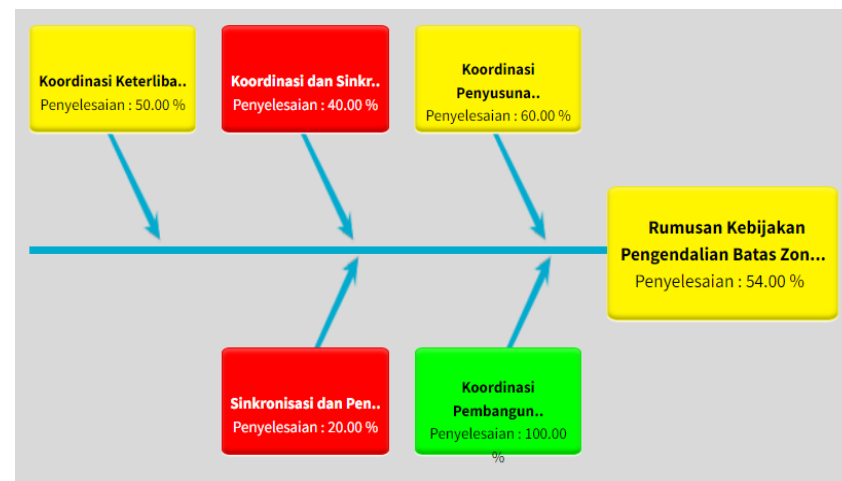
No	IKU	KINERJA					RO	Kegiatan/Tanggal
		Target		Realisasi TW III	Capaian TW III	Progres Capaian TW III		
		Target 2022	Target TW III					
3	Persentase rumusan kebijakan di bidang delimitasi zona maritim dan kawasan perbatasan maritim yang ditindaklanjuti	100%	70%	75%	103.57 %	87.50%	<p>Rekomendasi Kebijakan Pemetaan Data Kelautan dan Toponimi</p> <p>Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Batas Zona Maritim Indonesia dan Pengembangan Kawasan</p> <p>Rekomendasi Kebijakan Penetapan Zona Maritim Indonesia</p> <p>Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia</p> <p>Rekomendasi Kebijakan Pengelolaan Laut Bebas dan Dasar Laut Internasional</p>	<p>1. Konsolidasi Sengketa kepemilikan 4 (empat) Pulau oleh Provinsi Aceh dan Provinsi Sumatera Utara/ 10 Agustus 2022</p> <p>2. Konsolidasi Penyampaian Presentasi Submisi Parsial Ketiga Landas Kontinen Ekstensi Segmen Barat Daya Sumatera dan Penyerahan Dokumen Submisi Parsial Keempat Landas Kontinen Ekstensi Segmen Selatan Jawa dan Selatan Nusa Tenggara kepada UN-CLCS di New York/ 10-12 Agustus 2022</p> <p>3. Koordinasi Tindak Lanjut Perluasan Landas Kontinen Indonesia di Luar 200 M/ 9 September 2022</p> <p>4. Koordinasi Evaluasi dan Tindak Lanjut Peran Aktif Pemerintah RI dalam <i>5th Session of the Session of the Intergovernmental Conference - Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdiction (IGC-BBNJ)</i>/ 8 September 2022</p>

							Rekomendasi Kebijakan Pengendalian <i>Realignment Flight Information Region</i> (FIR)	
							Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum)	<p>5. Koordinasi <i>Archipelagic and Island States</i> (AIS)/ 22 Agustus 2022</p> <p>6. Koordinasi Tindak Lanjut Pembaruan Financing Agreement antara Pemerintah RI dengan United Nations Development Programme (UNDP) terkait <i>Archipelagic and Island States</i> (AIS) Forum/ 5 September 2022</p> <p>7. Koordinasi Tindak Lanjut Pembahasan Rancangan Financing Agreement antara Pemerintah RI dan United Nations Development Programme (UNDP) terkait AIS Forum/ 15 September 2022</p> <p>8. Koordinasi Teknis Penyusunan Dokumen Pendukung Penyelenggaraan Senior Officials Meeting dan Ministerial Meeting AIS Forum Tahun 2022/ 19 September 2022</p>

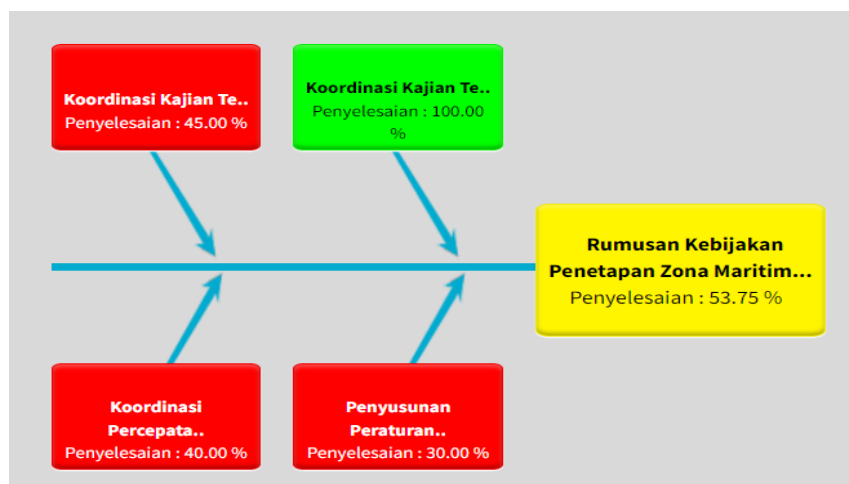
Gambar Fishbone Internal *Business Process Perspective*  
Asdep Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan Pada Aplikasi SIK-M



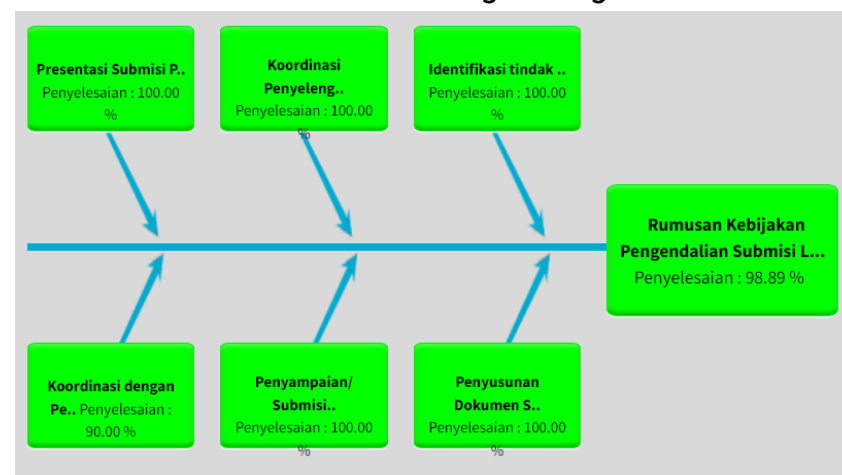
Rekomendasi Kebijakan Pemetaan Data Kelautan dan Toponimi



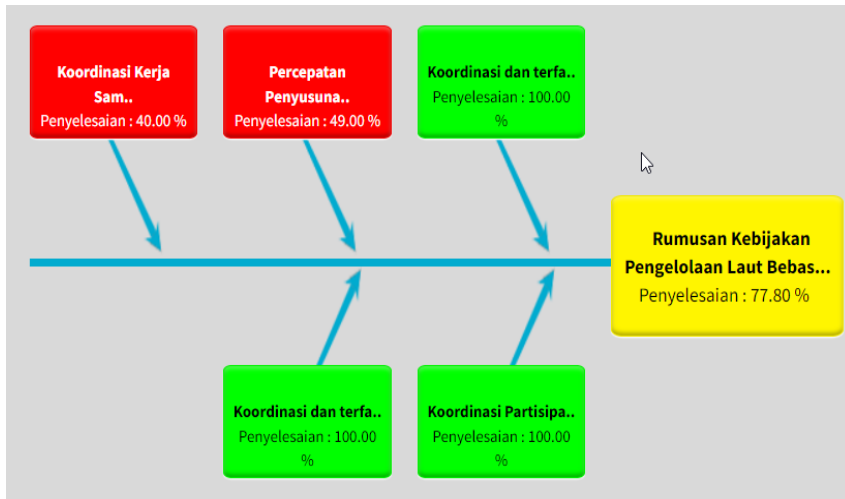
Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Batas Zona Maritim Indonesia dan Pengembangan Kawasan



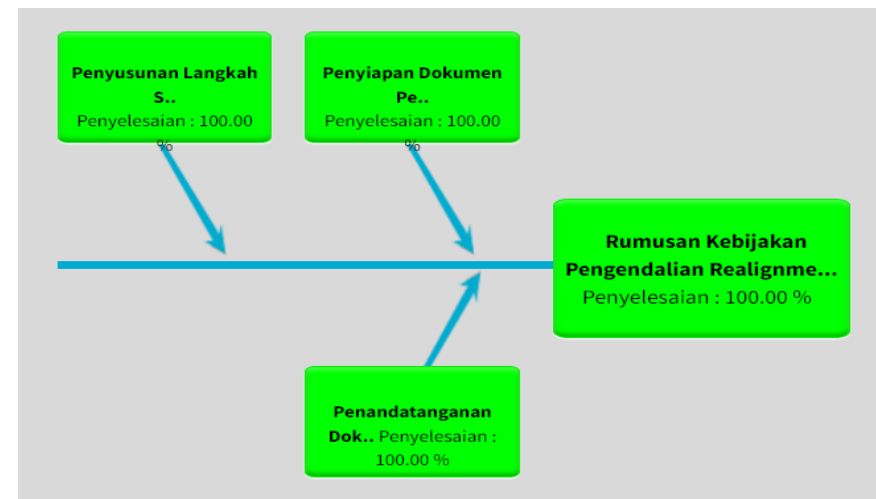
Rekomendasi Kebijakan Penetapan Zona Maritim Indonesia



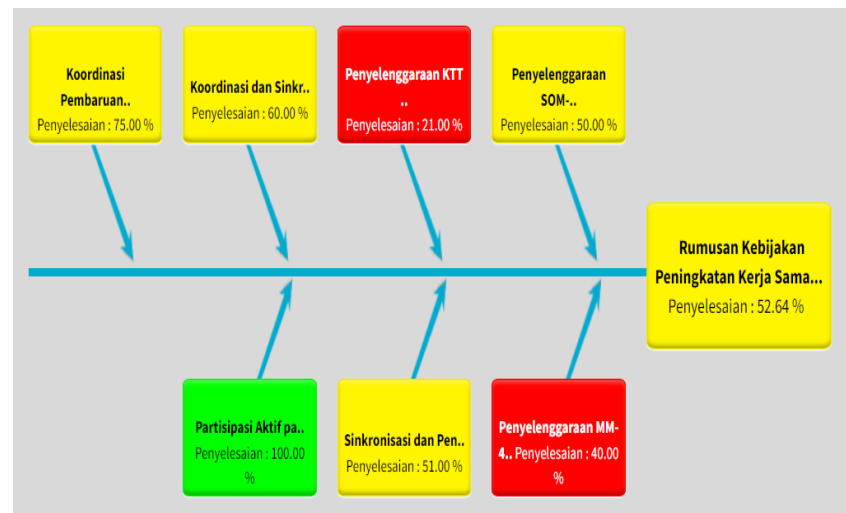
Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia



Rekomendasi Kebijakan Pengelolaan Laut Bebas dan Dasar Laut Internasional



Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Realignment Flight Information Region (FIR)

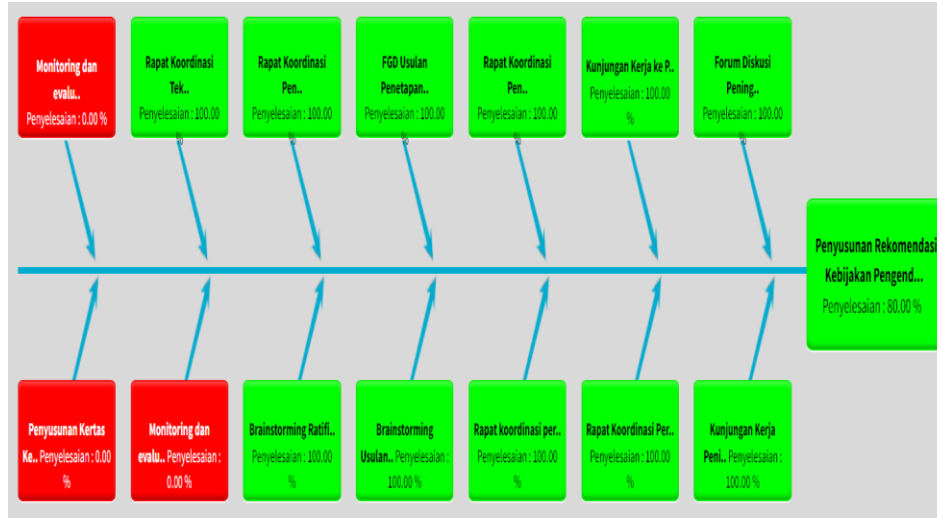


Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum)

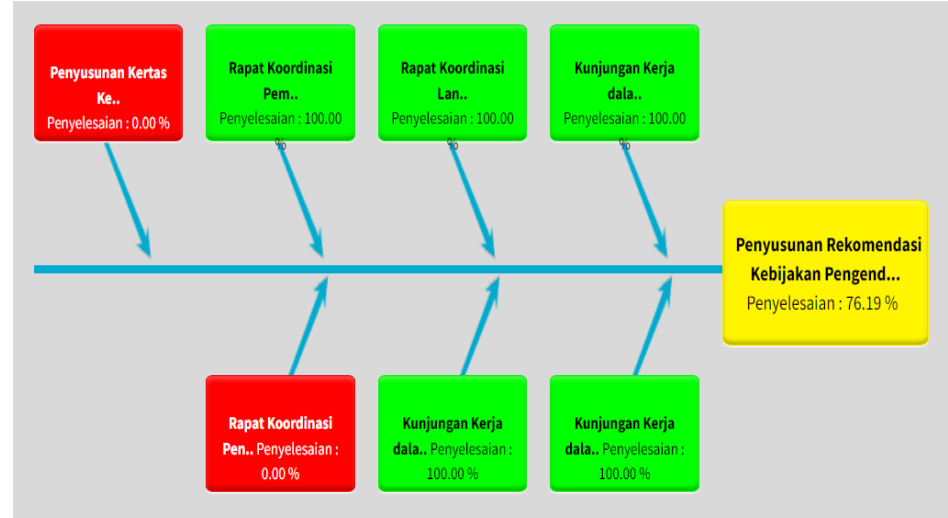
No	IKU	KINERJA					RO	Kegiatan/Tanggal
		Target		Realisasi TW III	Capaian TW III	Progres Capaian TW III		
		Target 2022	Target TW III					
4	Persentase rumusan kebijakan di bidang navigasi dan keselamatan maritim yang ditindaklanjuti	100%	75%	75%	100%	87.50%	<p>Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kenavigasian Nasional dan Internasional</p> <p>Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan Maritim</p> <p>Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Daerah Rawan Kecelakaan Laut</p> <p>Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim</p>	<p>1. Koordinasi Pengembangan Bisnis Maritim di Selat Sunda/ 27 Juli 2022</p> <p>2. <i>Brainstorming</i> Konvensi Pembatasan Tanggung Jawab Klaim Maritim (<i>Convention on Limitation of Liability for Maritime Claim (LLMC)</i>)/ 15 Agustus 2022</p> <p>3. <i>Kick off Meeting</i> Pelaksanaan Pilot <i>Project Decommissioning</i> Anjungan Migas Lepas Pantai (AMLPL) Attaka UA, EB dan I/ 28 Juli 2022</p> <p>4. Koordinasi Pemantauan dan Evaluasi Pelaksanaan Rekomendasi KNKT terkait kasus Tenggelamnya KMP Yunicee dalam rangka Perbaikan Tata Kelola Pelabuhan Penyeberangan di Indonesia/ 21 Juli 2022</p> <p>5. Koordinasi, Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Aksi Perbaikan Tata Kelola Pelabuhan Perikanan Tegalsari/ 3-5 Agustus 2022</p> <p>6. Koordinasi Pembahasan Pendangkalan pada Alur Masuk Galangan Kapal di Indonesia/ 13 September 2022</p>



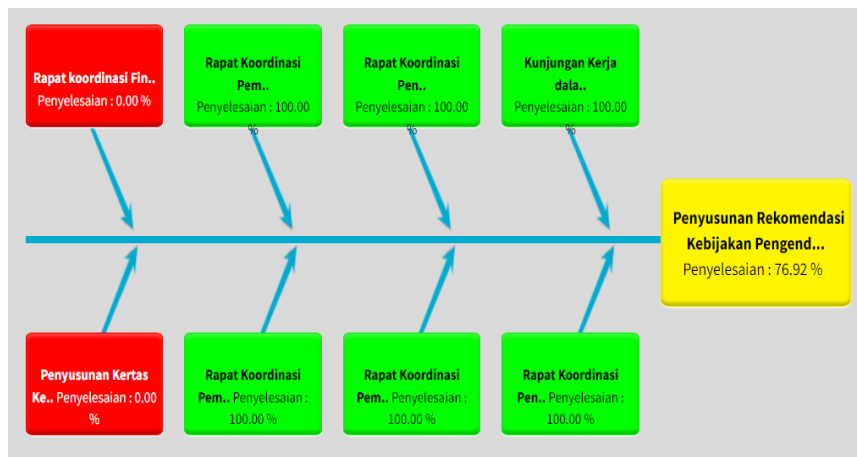
Gambar Fishbone Internal *Business Process Perspective* Asdep Navigasi dan Keselamatan Maritim Pada Aplikasi SIK-M



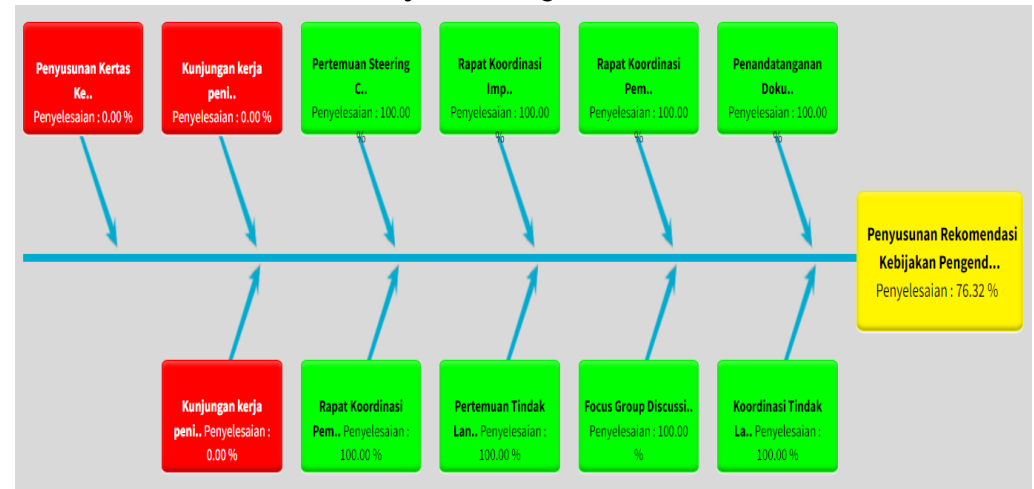
Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kenavigasian Nasional dan Internasional



Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan Maritim



Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Daerah Rawan Kecelakaan Laut

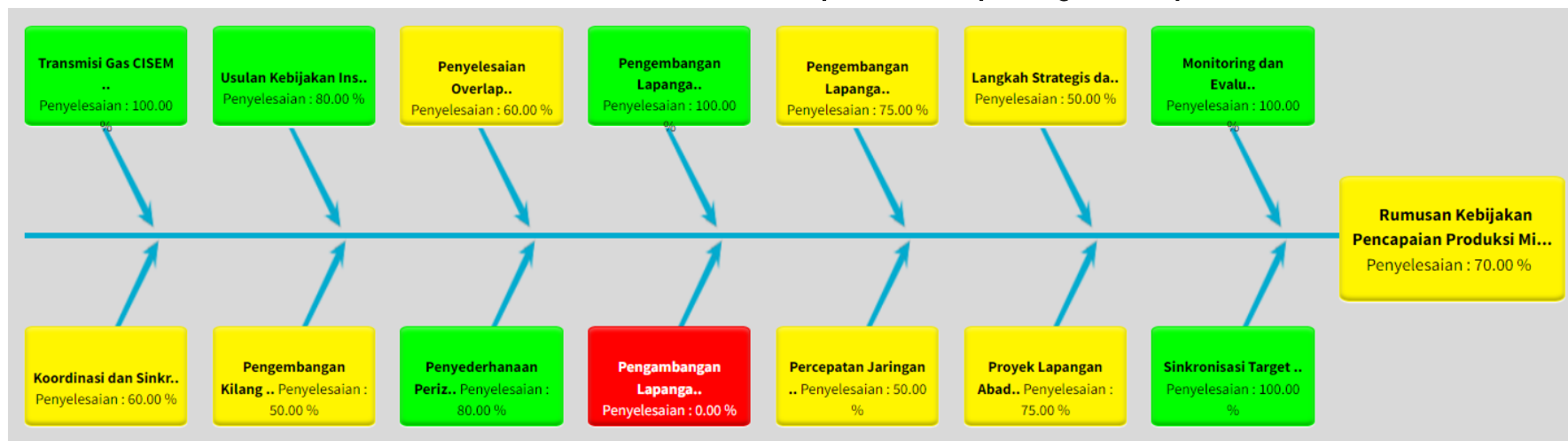


Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim

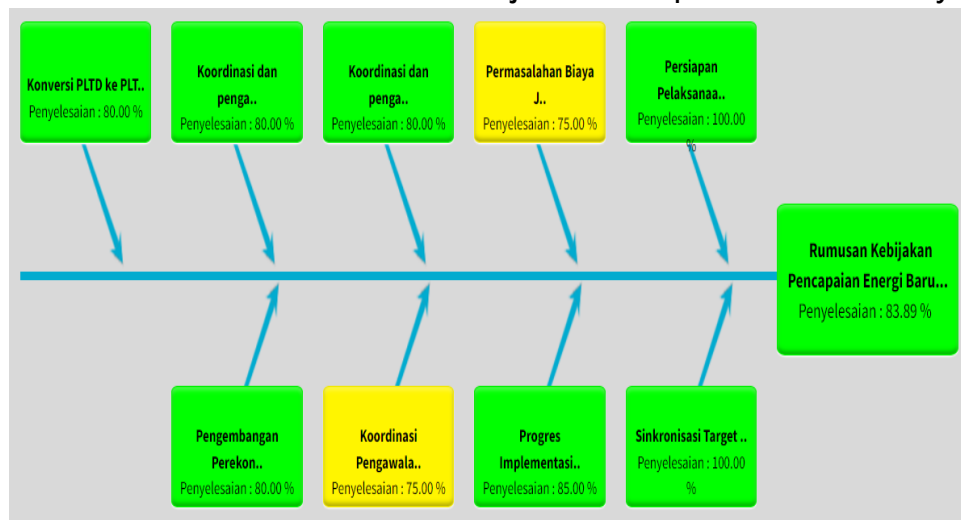
No	IKU	KINERJA				RO	Kegiatan/Tanggal	
		Target		Realisasi TW III	Capaian TW III			Progres Capaian TW III
		Target 2022	Target TW III					
5	Persentase Rumusan Kebijakan Bidang Energi yang Ditindaklanjuti	100%	75%	75%	100%	87.50%	<p>Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas Rumah Tangga</p> <p>1. Koordinasi Pelaksanaan Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi pada Daerah Balikpapan dan Bontang/19-23 September 2022</p> <p>Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional</p> <p>2. Konsolidasi Peninjauan Lapangan di Tempat Pembuangan Akhir (TPA) Suwung Bali/ 12 Juli 2023</p> <p>3. Konsolidasi Persiapan Lelang Pengelolaan Sampah Menjadi Energi Listrik (PSEL) Kota Semarang/ 13 Juli 2022</p> <p>4. Sinkronisasi dan Klarifikasi terkait Penyelesaian Biaya Jasa Pengelolaan Sumber Daya Air (BJPSDA) antara PT PLN (Persero) dan Perusahaan Umum Jasa Tirta/ 25 Juli 2022</p> <p>5. Koordinasi Diskusi Tindak Lanjut dan Kunjungan Lapangan terkait Perekonomian Maritim berbasis Energi Baru dan Terbarukan (EBT) di Kabupaten Belitung/ 9-10 Agustus 2022</p> <p>6. Koordinasi Persiapan Show Case Solar Panel Terapung di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Kelayang Belitung Sebagai Peserta Development Working Group (DWG) Presidensi G20 Indonesia 2022/ 6-8 September 2022</p> <p>7. Sinkronisasi Progres Pengelolaan Sampah Menjadi Energi Listrik (PSEL) DKI Jakarta melalui Intermediate Treatment Facility (ITF) pada Layanan Wilayah Barat/ 15 September 2022</p>	

							Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Rasio Elektrifikasi Listrik Nasional	8. Koordinasi Site Visit Implementasi Pilot Project Program Konversi Kompor LPG ke Kompor Induksi di Provinsi Bali/ 4-5 Agustus 2022
--	--	--	--	--	--	--	---	--

Gambar Fishbone Internal *Business Process Perspective* Asdep Energi Pada Aplikasi SIK-M



Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas Rumah Tangga

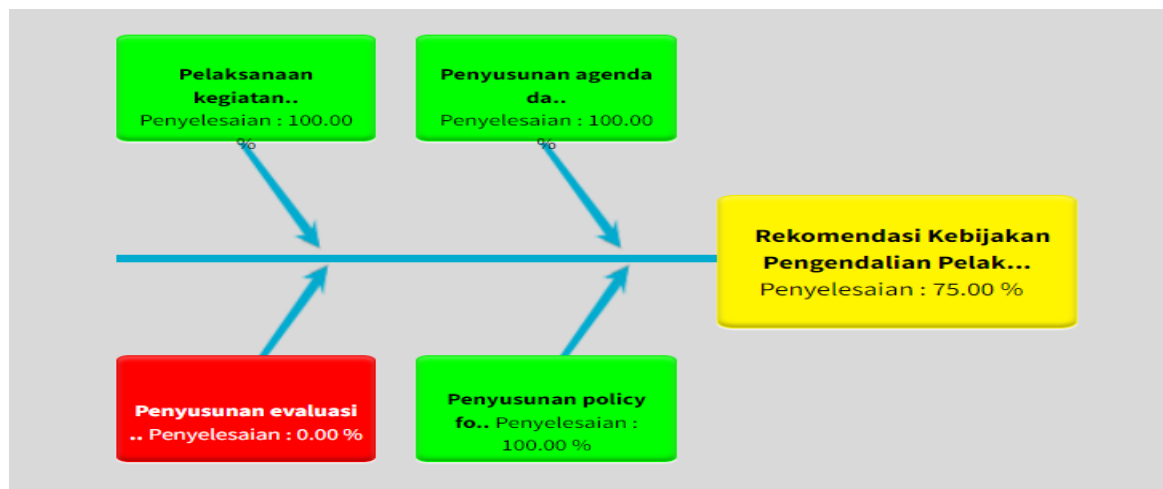


Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional



Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Rasio Elektrifikasi Listrik Nasional

No	IKU	RO	Kegiatan/Tanggal
1	Persentase Racangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang ditindaklanjuti	Pengendalian Pelaksanaan Proyek Prioritas Strategis Nasional Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rapat Studi Teoritis dan Konsep Indeks Kepemimpinan Maritim dan Indeks Kedaulatan Maritim/ 4 Juli 2022</li> <li>2. Rapat Studi Teoritis dan Konsep Indeks Kepemimpinan Maritim dan Indeks Kedaulatan Maritim Tahap 2/ 25 Juli 2022</li> <li>3. Rapat Paska Studi Teoritis dan Konsep Indeks Kepemimpinan Maritim dan Indeks Kedaulatan Maritim/ 5 Agustus 2022</li> <li>4. Rapat Persiapan Pemilihan Variabel Indeks Kepemimpinan Maritim dan Indeks Kedaulatan Maritim/ 30 Agustus 2022</li> <li>5. Rapat Koordinasi Tindak Lanjut Studi Teoritis dan Konsep Penyusunan Indeks Kepemimpinan Maritim/ 20 September 2022</li> <li>6. Rapat Koordinasi Tim Kecil Kelompok Kerja Penyusun Indeks Kepemimpinan Maritim terkait Tindak Lanjut Studi Teoritis dan Konsep/ 23 September 2022</li> </ol>

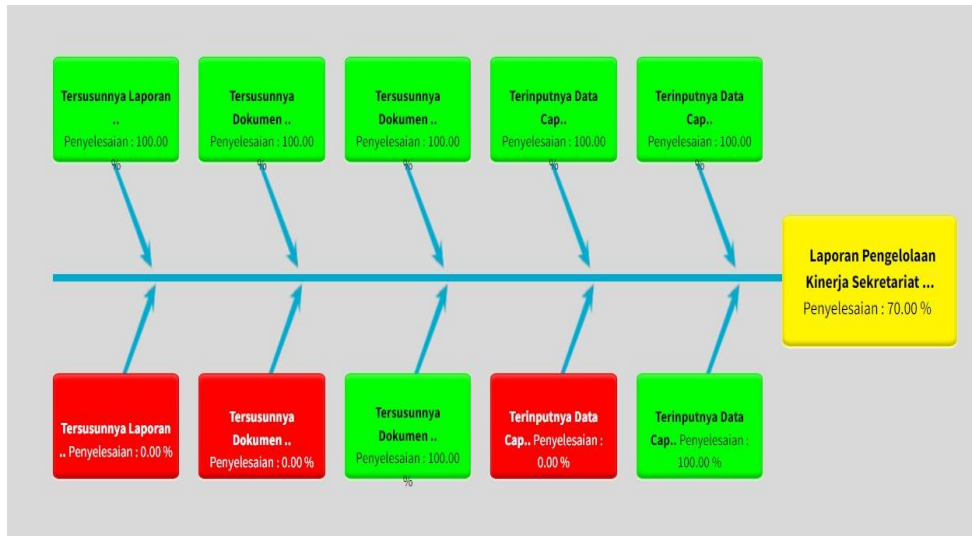


Pengendalian Pelaksanaan Proyek Prioritas Strategis Nasional Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi

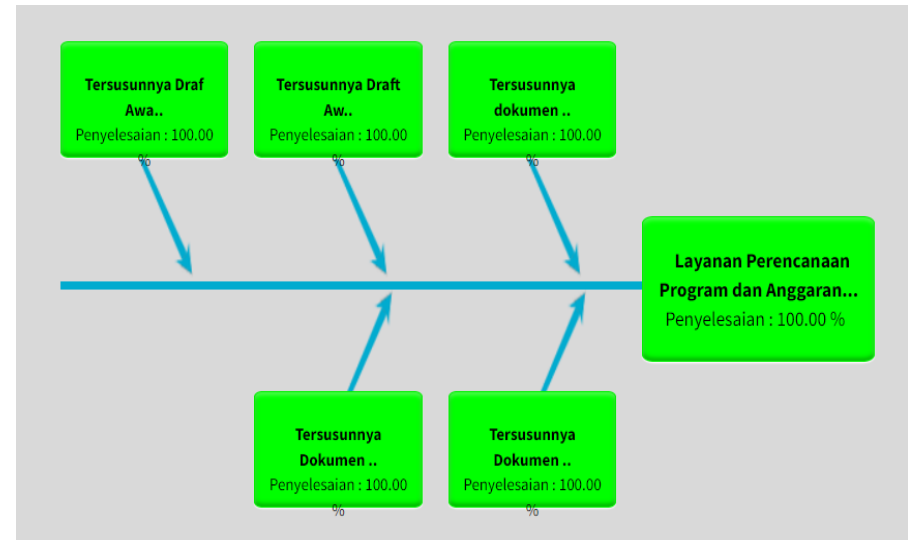
Tabel 3.2. tabel capaian kinerja Triwulan III Tahun 2022 khusus untuk Learning & Growth Perspective

No	IKU	KINERJA					RO	Kegiatan/Tanggal
		Target		Realisasi TW III	Capaian TW III	Progres Capaian TW III		
		Target 2022	Target TW III					
1	Jumlah dokumen perencanaan dan pemantauan program dan anggaran lingkup Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	8	3	3	100%	87.50%	Layanan Perencanaan dan Penganggaran  Layanan Pemantauan dan Evaluasi	1. Rapat Koordinasi Pemantauan dan Evaluasi Capaian Kinerja Triwulan II Tahun 2022/ 4 Juli 2022 2. Pengimputan Laporan Kinerja Triwulan II Tahun 2022 pada Aplikasi SIK-M/ 5 Juli 2022 3. Bimbingan Teknis Penilaian Maturitas Sisrem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) Terintegrasi lingkup Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi/ 23 Agustus 2022 4. Mengikuti Rapat Rapat Koordinasi Penilaian Mandiri Maturitas Penyelenggaraan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) dan Penyusunan Laporan Penjaminan Kualitas ( <i>Quality Assurance</i> ) Implementasi SPIP Terintegrasi di lingkungan Kemenko Marves pada tanggal 8 s.d. 9 September 2022
2	Jumlah dokumen penyelenggaraan layanan dukungan	10	2	2	100%	83.50%	Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal	1. Rapat Rencana Tindak Lanjut Agen Perubahan Lingkup Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi/ 4 Juli 2022

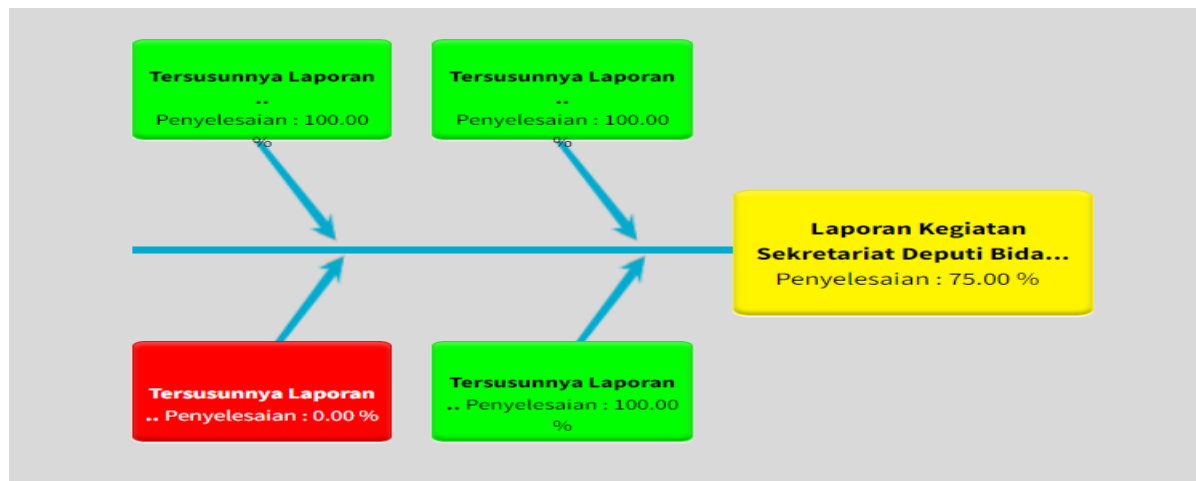
	kesekretariatan, ketatausahaan dan pelaporan Inggup Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi							<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Sosialisasi Evaluasi Kelembagaan Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi/ 18 Juli 2022</li> <li>3. Sosialisasi Evaluasi Kelembagaan dan Bimbingan Teknis Penyusunan Evaluasi Kelembagaan Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi/ 18 Juli 2022</li> <li>4. Sosialisasi dan Bimbingan Teknis Pementaan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah/ 26 Juli 2022</li> <li>5. Rapat Evaluasi Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Proses Bisnis Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi/ 19 Juli 2022</li> </ol>
							Layanan Umum	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penanganan Covid-19 untuk rapid dan (Antigen) dan PCR Test Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi sebesar Rp.4.290.000,- untuk 26 kali hasil pemeriksaan Covid-19 serta penambah daya tahan tubuh sebanyak 75 pax terdiri dari masker dan hand sanitizer/ Bulan Juli 2022</li> <li>2. Penanganan Covid-19 untuk rapid dan (Antigen) dan PCR Test Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi sebesar Rp.3000.000,- untuk 21 kali hasil pemeriksaan Covid-19/ Bulan Agustus 2022</li> <li>3. Penanganan Covid-19 untuk rapid dan (Antigen) dan PCR Test Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi sebesar Rp.1.825.000,- untuk 10 kali hasil pemeriksaan Covid-19/ Bulan September 2022</li> </ol>



Laporan Pengelolaan Kinerja Sekretariat Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi



Laporan Perencanaan Program dan Anggaran



Laporan Kegiatan Sekretariat Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi



Adapun deskripsi atas capaian kinerja baik yang bersifat *outcome* maupun *output* dijabarkan sebagai berikut:

### **3.1.1. Stakeholders Perspective**

SS.1 Terwujudnya Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim dengan Berperan Aktif di Tingkat Regional dan Global

Sasaran strategis ini bertujuan untuk mewujudkan kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim yang diakui dunia dengan berperan aktif pada berbagai forum internasional.

IKU 1: Tingkat Kedaulatan Maritim Indonesia

Tingkat kedaulatan maritim diwujudkan dengan adanya kepastian hukum wilayah Indonesia, terjaganya kepentingan Indonesia, terwujudnya keamanan, ketahanan, dan keselamatan maritim Indonesia.

Capaian atas Tingkat Kedaulatan Maritim diperoleh berdasarkan capaian Tingkat Kepastian Kewilayahan, Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim, dan Tingkat Keselamatan Maritim.

IKU 2: Persentase Inisiasi Indonesia yang Diusulkan dan/atau Diterima di Forum Internasional.

Pada triwulan III tahun 2022, Kemenko Marves telah berpartisipasi dalam berbagai forum internasional terkait kemaritiman diantaranya sebagai berikut:

1. Koordinasi Permohonan Sebagai Delegasi RI pada *7th Working Group Meeting Indonesia-Japan Public Private Dialogue*.
2. Koordinasi Penyampaian Informasi Perencanaan Tata Ruang Laut Kepada IOC-UNESCO
3. Sinkronisasi *Fair Seas Labour Conference (SEA Forum for Fishers)*.
4. Konsolidasi Penyampaian Presentasi Submisi Parsial Ketiga Landas Kontinen Ekstensi Segmen Barat Daya Sumatera dan Penyerahan Dokumen Submisi Parsial Keempat Landas Kontinen Ekstensi Segmen Selatan Jawa dan Selatan Nusa Tenggara kepada UN-CLCS di New York.
5. Koordinasi Evaluasi dan Tindak Lanjut Peran Aktif Pemerintah RI dalam *5th Session of the Session of the Intergovernmental Conference - Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdiction (IGC-BBNJ)*.

6. *Kick off Meeting* Pelaksanaan *Pilot Project Decommissioning* Anjungan Migas Lepas Pantai (AMLPL) Attaka UA, EB dan I
7. *Brainstorming Konvensi* Pembatasan Tanggung Jawab Klaim Maritim (Convention on *Limitation of Liability for Maritime Claim* (LLMC).
8. Koordinasi Persiapan *Show Case Solar Panel* Terapung di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Kelayang Belitung Sebagai Peserta Development Working Group (DWG) Presidensi G20 Indonesia 2022.

## SS.2 Terwujudnya Ketahanan Energi

IKU: Indeks Ketahanan Energi

Sasaran strategis ini merupakan tugas dan fungsi tambahan dengan adanya perubahan SOTK pada Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim menjadi Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi. Sebagai pengukuran atas pencapaian ketahanan energi merujuk pada nilai Indeks Ketahanan Energi yang diterbitkan oleh Dewan Energi Nasional.

Perhitungan nilai indeks ketahanan energi berdasarkan pada empat indikator nilai yakni kemampuan akses energi (*accessibility*), keterjangkauan harga energi (*affordability*), penggunaan energi yang ramah lingkungan (*acceptability*), dan ketersediaan energi (*availability*). Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Kementerian ESDM.

### **3.1.2. Customer Perspective**

## SS. 3 Meningkatkan Peran Aktif dalam Penerapan Hukum dan Perjanjian Maritim untuk Menjaga Kedaulatan Maritim

IKU: Persentase Penerapan dan Inisiasi Gagasan Indonesia Bidang Hukum dan Perjanjian Maritim

Rincian Output yang mendukung SS.3 antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Penyelarasan Peraturan Perundang-undangan nasional dan Internasional Bidang Maritim dan Energi; 2). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kerja Sama Bilateral, Regional, dan Multilateral Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi; 3). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia.

Meningkatnya peran aktif dalam penerapan hukum dan perjanjian maritim untuk menjaga kedaulatan maritim adalah terlaksananya peran aktif Indonesia dalam hubungannya antar negara di dunia baik yang berbatasan langsung maupun dengan

negara-negara lainnya di berbagai kawasan, bersinergi dengan berbagai inisiatif sesuai dengan kepentingan nasional guna memberikan sumbangan dan kontribusi positif bagi perdamaian dunia, mendorong kerja sama maritim dengan berbagai negara melalui proyek-proyek bersama, dialog kebijakan, pertukaran teknik dan pertemuan-pertemuan bilateral maupun regional dengan menerapkan prinsip-prinsip kesetaraan, saling menghargai, percaya dan menguntungkan dan dituangkan dalam Memorandum Saling Pengertian (MSP) yang disepakati bersama, ratifikasi hukum-hukum internasional menjadi hukum nasional dan lain sebagainya.

Indikator yang digunakan untuk mengukur sasaran strategis ini adalah Persentase penerapan dan inisiasi gagasan Indonesia bidang hukum dan perjanjian maritim. Adapun komponen dari penerapan hukum dan perjanjian adalah implementasi perjanjian bilateral dan regional, internalisasi hukum laut dan maritim internasional ke dalam perundang-undangan nasional, dan keselarasan peraturan nasional. Sedangkan komponen perhitungan pada inisiasi gagasan Indonesia bidang hukum dan perjanjian maritim dalam bentuk masukan, partisipasi, submisi, dan/atau pemrakarsa usulan Indonesia di forum Internasional.

Kegiatan yang dilaksanakan pada triwulan III tahun 2022 terkait IKU ini adalah:

1. Koordinasi Persiapan *7th Working Group Meeting Indonesia-Japan Public Private Dialogue*.
2. Koordinasi Permohonan Sebagai Delegasi RI pada *7th Working Group Meeting Indonesia-Japan Public Private Dialogue*.
3. Koordinasi Persiapan Ke-2 Pelaksanaan Tuan Rumah *Workshop the 3rd Cycle Phase Regular Process World Ocean Assessment (WOA)*.
4. Koordinasi terkait Perizinan Pengurusan Visa para Delegasi Luar Negeri dalam rangka *Regional Workshop Word Ocean Assesment (WOA) Desember 2022*
5. Konsinyering Penginputan Kegiatan dalam Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025 dalam Aplikasi Sistem SISMONEV (Sistem Monitoring dan Evaluasi)

#### SS. 4 Terwujudnya Keamanan dan Ketahanan Maritim Indonesia

IKU: Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim

Rincian Output yang mendukung SS.4 antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (Maritime Domain Awareness); 2).

Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Peran Indonesia di Forum Internasional; 3). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan; 4). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Ketahanan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil; 5). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan.

Indikator pada sasaran strategis ini adalah Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim yang terbentuk dari persentase indikator yang mendukung antara lain peningkatan penyelesaian kasus pelanggaran kedaulatan maritim, peningkatan sumber daya kelautan dan perikanan dan peningkatan antusias pada pekerjaan di sektor maritim. Kegiatan yang dilaksanakan untuk mencapai target pada IKU ini adalah:

1. *Workshop Platform IORIS untuk Meningkatkan Sistem Pengawasan Maritim dan Maritime Domain Awareness Level Area Admin.*
2. Koordinasi Penyampaian Informasi Perencanaan Tata Ruang Laut Kepada IOC-UNESCO.
3. Koordinasi Perlindungan Pelabuhan di Indonesia dari Ancaman Serangan Teroris.
4. Koordinasi Penanganan Kasus 5 ABK Indonesia kapal UNIPROFIT yang terlantar di Taiwan.
5. Koordinasi Penanganan Kasus 8 ABK WNI Kapal SEA BISE yang terlantar di Dubai.
6. Koordinasi Penyusunan *National Action Plan* dan Hibah Langsung *Glolitter Partnership Program*.
7. Koordinasi Pembubuhan Paraf draf Kepmenko tentang Berbagi Data dan Informasi dalam Rangka Penegakan Hukum di Laut dan SOP terkait Penegakan Hukum di Laut.
8. Sinkronisasi *Fair Seas Labour Conference (SEA Forum for Fishers)*.
9. Koordinasi Operasi Kapal Mobula 8 oleh The Sea Cleaners di Perairan Bali.
10. Sinkronisasi *Workshop EU-Crimario terkait Platform IORIS*.
11. Koordinasi Tindak Lanjut Pembangkit Listrik Tenaga Biomassa (PLTBm) Ponu di Provinsi NTT.

SS.5 Terwujudnya Kepastian Hukum Wilayah Indonesia dan Terjaganya Kepentingan Indonesia

IKU: Tingkat Kepastian Kewilayahan Indonesia

Rincian Output yang mendukung SS.5 antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Pemetaan Data Kelautan dan Toponimi; 2). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Batas Zona Maritim Indonesia dan Pengembangan Kawasan; 3). Rekomendasi Kebijakan Penetapan Zona Maritim Indonesia; 4). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia; 5). Rekomendasi Kebijakan Pengelolaan Laut Bebas dan Dasar Laut Internasional; 6). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Realignment Flight Information Region (FIR); 7). Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum).

Keberhasilan Indonesia dalam menetapkan kepastian akan kewilayahannya baik wilayah kedaulatan maupun wilayah berdaulat secara umum merujuk pada regulasi yang tercantum dalam UNCLOS. Untuk itu Kemenko Marves berusaha untuk mengoordinasikan Kementerian/Lembaga terkait untuk melakukan percepatan penetapan atas titik dasar dan garis pangkal Indonesia, kepastian batas maritim Indonesia, potensi perluasan wilayah melalui ekstensi landas kontinen, serta terbentuknya regulasi nasional terkait penetapan kewilayahan.

Kegiatan yang dilaksanakan pada 2022 untuk mencapai target pada IKU ini adalah:

1. Konsolidasi Penyampaian Presentasi Submisi Parsial Ketiga Landas Kontinen Ekstensi Segmen Barat Daya Sumatera dan Penyerahan Dokumen Submisi Parsial Keempat Landas Kontinen Ekstensi Segmen Selatan Jawa dan Selatan Nusa Tenggara kepada UN-CLCS di New York.
2. Konsolidasi Sengketa kepemilikan 4 (empat) Pulau oleh Provinsi Aceh dan Provinsi Sumatera Utara.
3. Koordinasi Tindak Lanjut Perluasan Landas Kontinen Indonesia di Luar 200 M.
4. Koordinasi Evaluasi dan Tindak Lanjut Peran Aktif Pemerintah RI dalam *5th Session of the Session of the Intergovernmental Conference - Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdiction* (IGC-BBNJ).
5. Koordinasi *Archipelagic and Island States* (AIS)
6. Koordinasi Tindak Lanjut Pembaruan *Financing Agreement* antara Pemerintah RI dengan *United Nations Development Programme* (UNDP) terkait *Archipelagic and Island States* (AIS) *Forum*.
7. Koordinasi Tindak Lanjut Pembahasan Rancangan *Financing Agreement* antara Pemerintah RI dan *United Nations Development Programme* (UNDP) terkait AIS *Forum*.

8. Koordinasi Teknis Penyusunan Dokumen Pendukung Penyelenggaraan *Senior Officials Meeting* dan *Ministerial Meeting AIS Forum* Tahun 2022.

#### SS.6 Terwujudnya Keselamatan Maritim Indonesia

IKU: Tingkat Keselamatan Maritim di Indonesia

Rincian Output yang mendukung SS.6 antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kenavigasian Nasional dan Internasional; 2). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan Maritim; 3). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Daerah Rawan Kecelakaan Laut; 4). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim.

Perwujudan keselamatan maritim diukur dengan indikator Tingkat Keselamatan Maritim. Indikator tersebut adalah indeks komposit yang menggambarkan agregasi dari tiga nilai indikator keselamatan maritim, yaitu: keandalan sarana bantu navigasi pelayaran, keselamatan aktivitas pelayaran, dan penanganan kecelakaan maritim.

Kegiatan yang dilaksanakan pada 2022 untuk mencapai target pada IKU ini adalah:

1. Koordinasi Pemantauan dan Evaluasi Pelaksanaan Rekomendasi KNKT terkait kasus Tenggelamnya KMP Yunicee dalam rangka Perbaikan Tata Kelola Pelabuhan Penyeberangan di Indonesia.
2. Koordinasi Pengembangan Bisnis Maritim di Selat Sunda.
3. *Kick off Meeting* Pelaksanaan *Pilot Project Decommissioning* Anjungan Migas Lepas Pantai (AMLPP) Attaka UA, EB dan I.
4. Koordinasi, Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Aksi Perbaikan Tata Kelola Pelabuhan Perikanan Tegalsari.
5. *Brainstorming Konvensi* Pembatasan Tanggung Jawab Klaim Maritim (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claim* (LLMC))
6. Koordinasi Pembahasan Pendangkalan pada Alur Masuk Galangan Kapal di Indonesia.

#### SS.7 Meningkatnya Ketahanan Energi

IKU: Tingkat Ketahanan Energi

Rincian Output yang mendukung SS.7 antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas Rumah Tangga; 2).

Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional; 3). Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Rasio Elektrifikasi Listrik Nasional.

Perhitungan nilai tingkat ketahanan energi berdasarkan pada empat indikator nilai yakni kemampuan akses energi (*accessibility*), keterjangkauan harga energi (*affordability*), penggunaan energi yang ramah lingkungan (*acceptability*), dan ketersediaan energi (*availability*).

Kegiatan yang dilaksanakan pada 2022 untuk mencapai target pada IKU ini adalah:

1. Sinkronisasi dan Klarifikasi terkait Penyelesaian Biaya Jasa Pengelolaan Sumber Daya Air (BJPSDA) antara PT PLN (Persero) dan Perusahaan Umum Jasa Tirta.
2. Konsolidasi Persiapan Lelang Pengelolaan Sampah Menjadi Energi Listrik (PSEL) Kota Semarang.
3. Konsolidasi Peninjauan Lapangan di Tempat Pembuangan Akhir (TPA) Suwung Bali.
4. Koordinasi Diskusi Tindak Lanjut dan Kunjungan Lapangan terkait Perekonomian Maritim berbasis Energi Baru dan Terbarukan (EBT) di Kabupaten Belitung.
5. Koordinasi *Site Visit* Implementasi Pilot Project Program Konversi Kompor LPG ke Kompor Induksi di Provinsi Bali.
6. Koordinasi Persiapan *Show Case Solar Panel* Terapung di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Kelayang Belitung Sebagai Peserta Development Working Group (DWG) Presidensi G20 Indonesia 2022.
7. Koordinasi Pelaksanaan Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi pada Daerah Balikpapan dan Bontang.
8. Sinkronisasi Progres Pengelolaan Sampah Menjadi Energi Listrik (PSEL) DKI Jakarta melalui *Intermediate Treatment Facility* (ITF) pada Layanan Wilayah Barat.

### **3.1.3. Internal Business Process Perspective**

SS.8 Efektivitas Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

#### **1. Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia**

Sebagai tindak lanjut dari Pasal 4 ayat (3) Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi cq. Deputi Bidang

Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi melaksanakan kegiatan penyusunan Peraturan Presiden Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025. Berikut serangkaian kegiatan atau proses penyusunan RPerpres tersebut selama tahun anggaran 2022:

Dalam rangka pelaksanaan penyusunan Peraturan Presiden Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025 berjalan sesuai target, maka telah dilaksanakan pada tanggal 4 Agustus 2022, telah dilaksanakan Konsinyering Penginputan Kegiatan dalam Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025 dalam Aplikasi Sistem SISMONEV (Sistem Monitoring dan Evaluasi).

Konsinyering Penginputan Renaksi KKI merupakan tindak lanjut Rapat Penajaman target Renaksi KKI tahun 2022 yang diselenggarakan pada tanggal 30 Juni 2022 terkait penginputan kegiatan dalam tabel Renaksi KKI kedalam aplikasi Sismonev KSP. Konsinyering bertujuan untuk follow up jumlah kegiatan dari masing-masing K/L yang telah diselenggarakan dan akan diinput, serta untuk mensosialisasikan dan memberikan edukasi yang komprehensif kepada seluruh Anggota Tim Pokja sebagai operator/admin user aplikasi SISMONEV.

Follow up jumlah kegiatan dari masing-masing K/L, menghasilkan 73 kegiatan yang siap untuk diinput ke dalam aplikasi SISMONEV KSP hingga tanggal 4 Agustus 2022 dan pelaporan masih berlangsung hingga hari Senin, tanggal 7 Agustus 2022 dengan target 300 pelaporan kegiatan Renaksi KKI.

Ada 5 (lima) Tahapan penginputan kegiatan Renaksi KKI pada aplikasi SISMONEV KSP, antara lain 1. penyusunan dan penajaman F8K (Format 8 Kolom); 2. penginputan pada SISMONEV 2.0; 3. pelaporan capaian target melalui SISMONEV 2.0; 4. Verifikasi capaian target melalui SISMONEV 2.0; dan 5. laporan Hasil Monitoring dan Evaluasi.

Penginputan dilakukan melalui website serambi.go.id yang terdiri dari 7 akun user sesuai jumlah Tim Pokja dengan ketentuan 1 akun User Admin dapat diakses oleh semua anggota dalam 1 Pokja.

Dalam penginputan perlu diperhatikan bahwa User Admin K/L tidak disarankan untuk membuat folder baru jika Renaksinya masih di dalam 1 Pilar yang sama guna integrasi dalam satu dokumen yang sama.

Adapun Format 8 Kolom pada aplikasi SISMONEV KSP perlu memperhatikan penyesuaian dengan kolom Matriks Rencana Aksi KKI antara lain: Tools Prioritas



menyesuaikan dengan kolom Pilar KKI, Tools Program menyesuaikan dengan kolom Program, Tools Rencana Aksi menyesuaikan kolom Kegiatan, Tools Kriteria Keberhasilan menyesuaikan dengan kolom Sasaran, Tools Ukuran Keberhasilan.

### Hambatan

Perlunya dilakukan kembali penyesuaian pada kolom Output-Target, Tools Penajaman menyesuaikan kolom Target (Per Triwulan) dan kolom Data Dukung, dan Tools Pelaporan menyesuaikan kolom Persentase Capaian.

### Tindak Lanjut

Tindak lanjut kegiatan ini adalah penginputan Renaksi KKI dari masing-masing K/L akan dibuka sampai bulan Oktober 2022 dan Akan dilaksanakan tahap pelaporan dan verifikasi hasil implementasi oleh masing-masing K/L penanggungjawab.

## 2. Rancangan Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (Maritime Domain Awareness)

*Output* Rancangan Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (Maritime Domain Awareness) ada 2 (dua), yaitu **Pertama**, Tahun 2021 sudah ditandatangani Mou dengan 8 KL MoU dengan 8 K/L terkait Penegakan Hukum dilaut antara lain Kementerian Kelautan, Kementerian Keuangan, Kementerian Perhubungan, LAPAN, TNI, POLRI, BASARNAS, dan BAKAMLA

Implementasi MoU ini diterapkan dalam kegiatan

**Kedua**, 13 Desember 2019 sudah ditandatangani inisiasi Kemenko Marves dan ESDM maka ditandatangani Mou dengan 8 KL terkait berbagi pakai data, antara lain BMKG, Kementerian Perhubungan, LAPAN, TNI, BIG, BPPT, LIPI dan BAPPENAS.

Implementasi MoU ini di terapkan dalam beberapa pilihan kebijakan antara lain, sebagai berikut: 1). Alternatif Pertama, yaitu: **Pengembangan *Application Programming Interface (API) Hub* sebagai platform Pertukaran Data dan Informasi dalam Rangka Penegakan Hukum di Laut**. API Hub merupakan platform pertukaran data dan informasi dalam rangka penegakan hukum di laut. Saat ini data-data yang sudah online diantaranya Data Nama dan Jenis Sarana Pengangkut Laut, Data Vessel Declaration, Data AIS berbasis Satelit, Data VMS kapal perikanan, Data tindak pidana kelautan dan perikanan, data operasional penangkapan ikan, data kecelakaan kapal, data alat pemancar sinyal marabahaya (beacon), Data Penginderaan Jauh, Data satelit BRIN, Data Radar, Data long Range Camera, data peta kerawanan laut telah

diintegrasikan melalui API Hub yang dapat diakses melalui <https://api1.maritim.go.id/> oleh masing-masing operator Kementerian/Lembaga. 2). Alternatif Kedua, yaitu: **Membentuk Kerjasama dalam bentuk MoU dengan Entitas luar negeri untuk pengembangan *Maritime Domain Awareness (MDA)***. Bekerjasama dengan Entitas Luar Negeri yang bergerak di bidang pengawasan maritim. Penjajakan Kerjasama dengan entitas luar negeri yang memiliki teknologi yang canggih perlu dilakukan untuk meningkatkan kemampuan pengawasan maritim Indonesia dan mengembangkan kapasitas personil. 3). Alternatif Ketiga, yaitu: **Pengembangan Protokol Keamanan Data dan Informasi**. Perlindungan Data dan Informasi sensitive yang bersifat terbatas menjadi hal yang penting karena data-data keamanan laut dapat dimanfaatkan oleh pihak yang tidak bertanggung jawab sebagai ancaman terhadap keamanan nasional sehingga Kemenko Marves memandang perlunya Protokol Keamanan Data dan Informasi.

## Kesimpulan

Kebutuhan mekanisme pertukaran data yang efektif menjadi solusi bersama bagi K/L yang memiliki wewenang di laut dilakukan dengan mengembangkan platform API-Hub <https://api1.maritim.go.id/> sebagai media pertukaran data dan informasi dalam rangka penegakan hukum di laut. Pilihan terhadap **Alternatif ke 1** menjadi pilihan pertama untuk dilakukan karena kebutuhan yang mendesak untuk menyinergikan Kementerian/Lembaga dalam rangka penegakan hukum di laut kemudian dilanjutkan dengan **Alternatif ke 3** untuk hal keamanan data dan informasi yang saat ini masih dalam tahap pengembangan, sedangkan **Alternatif ke 2** masih perlu kajian karena mempertimbangkan keamanan data-data sensitive K/L, data keamanan merupakan aset nasional yang perlu dilindungi dengan sifatnya yang terbatas, dalam penjakannya Kemenko Marves Bersama K/L mengidentifikasi kekurangan dan kelebihan.

### **3. Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan**

Organisasi Internasional yang ada di bawah payung Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) seperti *Food and Agriculture Organization (FAO)*, *International Labour Organization (ILO)*, dan *International Maritime Organization (IMO)* mencatat ada sejumlah dua puluh tujuh juta (27.000.000) orang yang bekerja di sektor perikanan tangkap dan Lembaga-lembaga ini mengakui bahwa pekerjaan di sektor perikanan

adalah pekerjaan yang paling kotor, paling sulit, dan paling berbahaya (*dirty, difficult and dangerous*).

Dimana *International Chamber of Shipping* (ICS) telah mempublikasikan bahwa Indonesia merupakan negara penyuplai pelaut nomor tiga di dunia untuk kapal niaga dan ILO mencatat Indonesia sebagai penyuplai nomor satu di dunia untuk kapal perikanan.

Sedangkan sampai dengan Juni 2020, Kementerian Perhubungan mencatat bahwa jumlah pelaut di Indonesia saat ini sebanyak 1.172.401 orang, terdiri dari 1.148.381 pelaut laki-laki dan 24.020 pelaut perempuan.

Berdasarkan laporan Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI), sepanjang tahun 2017-2020 terdapat 5.371 pelaut dan awak kapal perikanan yang menjadi korban penelantaran dan eksploitasi. Sehingga saat ini pelindungan pelaut dan awak kapal perikanan Indonesia yang bekerja di atas kapal dalam dan luar negeri belum maksimal. Seperti Kasus Benjina menunjukkan adanya praktik tindak pidana perdagangan orang untuk tujuan kerja paksa, perbudakan, bahkan eksploitasi seksual

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi selama tahun 2018 dan 2019 sudah mengkoordinasikan penyelesaian beberapa kasus ABK. Khusus tahun 2020 diantaranya adalah pelarungan ABK Indonesia di Kapal Long Xin 929 berbendera China, penelantaran 12 ABK Indonesia yang bekerja di Kapal Percamaro Dos (Panama) di Namibia, penelantaran 11 ABK Indonesia di Perairan Somalia yang bekerja di Wadani (Thailand), penelantaran 11 orang ABK Indonesia di Somalia, dan kasus pelarungan pelaut perikanan Indonesia di atas kapal Tiongkok yang muncul di permukaan dari Korea, dan terakhir kasus pelarungan pelaut perikanan Indonesia di kapal berbendera Tiongkok bernama Lu Qing Yuan Yu 623 di Laut Somalia.

Dalam rangka mengatasi permasalahan tersebut di atas, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi telah memfasilitasi pelindungan pelaut dan awak kapal perikanan khususnya melakukan koordinasi dengan kementerian/Lembaga terkait untuk menangani kasus ABK tersebut.

Memperhatikan kondisi yang dihadapi pelaut dan awak kapal perikanan tersebut, perlu disusun Rencana Aksi Nasional pelindungan pelaut dan awak kapal perikanan yang ditetapkan melalui Peraturan Presiden. Sesuai dengan UU Nomor 11 tahun

2012 junto UU Nomor 15 tahun 2019 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan dipersyaratkan pengajuan persetujuan Prakarsa.

Untuk mewujudkan perlindungan pelaut dan awak kapal perikanan yang bekerja di kapal-kapal niaga maupun kapal perikanan di dalam dan luar negeri, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi mengajukan permohonan persetujuan prakarsa dalam penyusunan Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan 2021-2024.

Tujuan penyusunan Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan (RAN PAKP) adalah untuk memastikan negara hadir untuk memberikan perlindungan yang layak dan wajar kepada setiap warga negara Indonesia khususnya warga negara Indonesia (WNI) yang bekerja di sektor perikanan tangkap baik yang bekerja di dalam negeri mau pun di luar negeri. Output rancangan kebijakan pengendalian RAN PAKP, dimana tanggal 21 Mei 2021 telah dilaksanakan Rapat Pembahasan Surat Izin Prakarsa Perpres RAN PAKP.

Untuk memperkuat penyusunan Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan (RAN PAKP) maka dilaksanakan *Fair Seas Labour Conference (SEA Forum for Fishers)* pada tanggal 6 sampai 7 September 2022 di Bali, yang dipimpin langsung oleh Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi, dengan dihadiri oleh perwakilan pemerintah Indonesia, Thailand, Filipina, Kamboja, Laos, Myanmar, Vietnam, Malaysia, *United Nations Development Programme (UNDP)*, *International Organization for Migration (IOM)*, Uni Eropa, *Non-Government Organization*, Serikat Pekerja dan asosiasi terkait

Tujuan kegiatan ini untuk membahas isu terkini mengenai perlindungan terhadap pekerja sektor perikanan dan pengolahan produk perikanan di Asia Tenggara. Adanya kontribusi yang signifikan dari pekerja pada sektor perikanan termasuk pekerja migran pengolahan produk perikanan, yaitu mulai dari perikanan tangkap, pendaratan hasil tangkapan, hingga pemilahan dan pemrosesan, pengalengan, pengemasan, dan pekerjaan lain baik di ekonomi formal maupun informal.

Covid-19 diidentifikasi sebagai salah satu tantangan yang dampaknya signifikan terhadap pekerja di sektor perikanan dan pengolahan produk perikanan, antara lain akibat penutupan perbatasan dan pembatasan perjalanan, termasuk penutupan pelabuhan yang berdampak pada kemampuan nelayan untuk melaut ditambah dengan masih banyak peralatan perlindungan diri yang kurang memadai serta sulitnya

akses terhadap jaminan kesehatan semakin meningkatkan risiko terpapar. Selain itu, pengurangan upah pada pendapatan yang sudah rendah, praktik perekrutan yang curang dan menipu, serta kurangnya akses mekanisme pengaduan yang efektif.

Pentingnya South-East Asian Forum for Fishers yang didirikan pada November 2018 sebagai forum untuk melawan perdagangan orang dan kerja paksa nelayan dan tetap adanya kebutuhan untuk koordinasi di antara negara-negara di Asia Tenggara untuk mengatasi tantangan dalam perlindungan tenaga kerja migran di sector perikanan dan pengolahan produk perikanan.

Prioritas kegiatan Sea Forum for Fishers ke depan yaitu untuk meningkatkan perlindungan sosial, perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja (K3), penguatan dialog sosial dalam semua aspek kebijakan, penegakan dan kepatuhan terhadap peraturan, pengawasan ketenagakerjaan, dan mendukung kebebasan berserikat.

Pentingnya negara-negara untuk meratifikasi 4 pilar konvensi utama penyokong sektor perikanan, yaitu Port State Measurement Agreement (PSMA) mengenai pengelolaan ikan guna mencegah penangkapan ikan yang tidak dilaporkan, tidak diatur dan ilegal (IUU-Fishing), Cape Town Agreement (CTA) mengenai stabilitas dan konstruksi kapal perikanan yang layak, C-188 mengenai pemenuhan hak awak kapal perikanan, dan STCW-f mengenai kualifikasi dan sertifikasi dari awak kapal Perikanan.

Perlunya pengawasan kondisi kerja pada tenaga kerja sektor perikanan dan pengolahan hasil perikanan. Adanya komitmen untuk pengawasan yang efektif terhadap pekerja dan pengusaha untuk mendukung penegakan hak-hak pekerja serta kepatuhan terhadap peraturan melalui pertukaran pengalaman (best practices), mendukung pembentukan mekanisme koordinasi formal di tingkat nasional maupun regional guna menghindari pemeriksaan yang berulang.

Meningkatkan inspeksi keselamatan dan kesehatan kerja termasuk pencegahan dan potensi kecelakaan kerja, potensi timbulnya penyakit akibat kondisi kerja yang buruk, dan fasilitas kerja, dan pengupahan. Pekerja migran perempuan maupun laki-laki menghadapi tantangan pekerjaan layak yang spesifik dan bahwa akses terhadap keadilan merupakan hal yang penting untuk memastikan bahwa hak-hak pekerja dan hak asasi manusia dipenuhi bagi seluruh pekerja.

## **Hambatan**

Draft Surat Izin Prakarsa Perpres RAN PAKP sedang disusun untuk disesuaikan untuk memenuhi arahan Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi.

### **Tindak Lanjut**

Tindak lanjut Fair Seas Labour Conference (SEA Forum for Fishers) akan menjadi forum kerja sama regional/internasional dalam upaya untuk: 1). Meningkatkan perlindungan terhadap pekerja sektor perikanan dan pengolahan produk perikanan khususnya di kawasan Asia Tenggara yang mengedepankan penghormatan hak-hak asasi manusia, seperti hak untuk bekerja dalam lingkungan kerja yang aman dan hak untuk memperoleh penghidupan yang layak; 2). Mendorong ratifikasi konvensi C-188 sebagai perangkat perlindungan terhadap pekerja sektor perikanan bagi negara-negara yang belum meratifikasi.

Sedangkan Tindak lanjut rekomendasi kebijakan RAN PAKP adalah validasi oleh Asdep Hukum dan Perjanjian Maritim untuk proses pengesahan sebelum dikirimkan kepada Presiden.

#### **4. Rancangan Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia**

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi RI menilai perlu untuk mengawal kepentingan nasional Indonesia dalam pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia. Proses yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia saat ini merupakan bagian dari hak dan kewenangan Indonesia sebagai negara pihak dari Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea/UNCLOS 1982). Sesuai ketentuan Konvensi tersebut, negara pihak Konvensi dapat mengajukan klaim perluasan landas kontinen di luar 200 mil laut, hingga sejauh-jauhnya 350 Mil laut, dari garis pangkal apabila diyakini dan dapat dibuktikan secara ilmiah di hadapan Komisi Batas Landas Kontinen PBB bahwa area yang diklaim merupakan kepanjangan alamiah dari daratan negara tersebut.

Atas dasar hal tersebut, Pemerintah Indonesia membentuk Tim Nasional Penetapan Landas Kontinen Indonesia di Luar 200 mil laut untuk melakukan percepatan penyusunan dokumen submisi kepada PBB dan mengawal klaim Indonesia hingga terbitnya rekomendasi final PBB. Tim juga mendapat mandat untuk menyiapkan data teknis (termasuk menyelenggarakan survei) serta membuka komunikasi dengan negara tetangga yang memiliki klaim tumpang tindih/bersebelahan dengan Indonesia.

Proses submisi perluasan landas Kontinen Indonesia merupakan salah satu bentuk pembuktian kualitas dan kemampuan sumber daya manusia Indonesia. Pada setiap tahapannya, Indonesia tidak menerima bantuan tenaga ahli ataupun peralatan dari asing. Sebagai informasi, penyusunan dokumen submisi membutuhkan berbagai data dasar laut dalam, dan interpretasi baik dari sisi teknis maupun hukum yang kompleks. Sebagian besar negara berkembang atau bahkan negara maju yang telah melakukan submisi pasti mendapat bantuan dari para pakar internasional ataupun pakar yang disediakan oleh Komisi Batas Landas Kontinen PBB. Indonesia mampu melaksanakan semuanya secara mandiri dengan personel berbagai latar belakang keilmuan dan peralatan yang dimiliki nasional. Submisi ini merupakan sebuah pembuktian Indonesia siap mewujudkan cita-cita menjadi Poros Maritim Dunia.

Kegiatan atau proses Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia tersebut yang telah dilakukan selama tahun anggaran 2022 yaitu Konsolidasi Penyampaian Presentasi Submisi Parsial Ketiga Landas Kontinen Ekstensi Segmen Barat Daya Sumatera dan Penyerahan Dokumen Submisi Parsial Keempat Landas Kontinen Ekstensi Segmen Selatan Jawa dan Selatan Nusa Tenggara kepada UN-CLCS di New York pada tanggal 10 -12 Agustus 2022, yang dilakukan oleh Kemenko Marves bersama Tim Nasional Penetapan Batas Landas Kontinen Indonesia di Luar 200 Mil Laut.

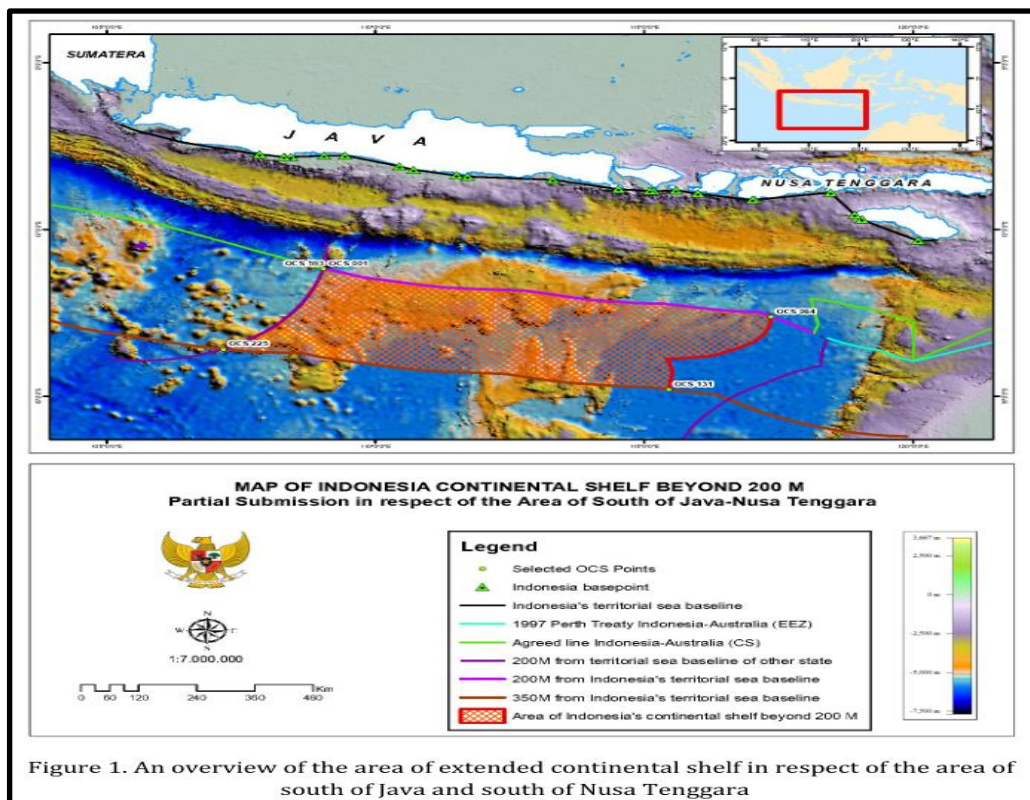
Tujuan kegiatan Konsolidasi Penyampaian Presentasi Submisi ini adalah:

- a. Presentasikan submisi parsial ketiga perluasan landas kontinen di luar 200 Mil laut Indonesia, yakni untuk segmen barat daya Sumatera.
- b. Penyampaian dokumen submisi parsial keempat Pemerintah RI, untuk segmen selatan Jawa-selatan Nusa Tenggara kepada United Nations Commission on the Limits Continental Shelf (UN-CLCS).
- c. Pertemuan dengan United Nations Division on Ocean Affairs and Law of the Sea (UN-DOALOS) dalam rangka konsultasi terkait submisi perluasan landas kontinen di luar 200 Mil laut Indonesia; dan
- d. Pertemuan bilateral Indonesia dengan Australia guna membahas submisi parsial keempat Indonesia.

Presentasi Submisi Ketiga (Segmen Barat Daya Sumatera) yang dilakukan Pemerintah RI menyampaikan secara komprehensif aspek utama dari klaim Indonesia kepada Ketua Komisi dan anggota UN-CLCS, sebagai berikut:



- Peta keseluruhan area of interest dan klaim perluasan landas kontinen Indonesia seluas 211.397,7 Km<sup>2</sup> di barat daya Papua
- Pelaksanaan test of appurtenance dan verifikasi geologis serta batimetri.
- Sumber data pelaksanaan analisis batimetri dan geomorfologi.
- Tahapan delimitasi sesuai ketentuan Konvensi Hukum Laut PBB 1982 dan Aturan serta Prosedur UN-CLCS.
- Ketiadaan perselisihan (absence of dispute) antar negara atas klaim tumpang tindih di area klaim Indonesia.



Gambar. Keputusan Republik Indonesia terhadap Peta Penetapan Batas Landas Kontinen Ekstensi Segmen Selatan Jawa dan Selatan Nusa Tenggara yang di berikan pada UN-CLCS PBB di New York.

Sedangkan Submisi Parsial Keempat (Segmen Selatan Jawa-Nusa Tenggara) dilakukan melalui penyerahan dokumen submisi untuk segmen selatan Jawa-Nusa Tenggara yang dilakukan oleh Pemerintah RI dengan diwakilkan oleh Deputi Wakil Tetap RI di New York kepada Direktur Division of Ocean Affairs and the Law of the Sea (DOALOS), UN-DOALOS. Submisi Segmen Selatan Jawa-Nusa Tenggara mencakup total area seluas 245.711 Km<sup>2</sup>, ini menjadi klaim terluas yang pernah diajukan oleh Indonesia kepada UNCLCS, dan akan dipresentasikan kepada UN-CLCS pada masa sidang UN-CLCS ke 57 di tahun 2023. Dokumen submisi untuk Segmen



Selatan Jawa-Nusa Tenggara dimaksud telah menyertakan data ilmiah yang diperoleh dari berbagai survei lapangan dan data model yang terangkum di dalam Database Batimetri Nasional (Indonesia National Bathymetric Database-INBD).

Segmen Kelima adalah Pertemuan Bilateral Pemerintah RI dengan Australia. Pertemuan ini diadakan sebagai itikad baik Pemerintah Indonesia untuk memberitahukan proses Submisi Segmen Selatan Jawa-Nusa Tenggara, hal ini dikaitkan dengan adanya area yang berpotensi tumpang tindih. Atas hal tersebut, Australia menyampaikan terima kasih dan menghargai upaya Pemerintah Indonesia dalam mengkomunikasikan submisi tersebut. Australia mengharapkan Pemerintah Indonesia dapat menyampaikan *note verbale* resmi dalam menginformasikan Submisi Segmen Selatan Jawa-Nusa Tenggara kepada Australia, agar setelah mempelajari *note verbale* tersebut barulah Australia akan memberikan sikap atau pandangannya terkait hal tersebut.

### **Tindak Lanjut**

Tindak lanjut dari Konsolidasi Penyampaian Presentasi Submisi Parsial Ketiga Landas Kontinen Ekstensi Segmen Barat Daya Sumatera dan Penyerahan Dokumen Submisi Parsial Keempat Landas Kontinen Ekstensi Segmen Selatan Jawa dan Selatan Nusa Tenggara kepada UN-CLCS di New York adalah sebagai berikut: 1) dengan telah dirampungkannya proses paparan untuk segmen barat daya Sumatera tersebut, maka saat ini terdapat 2 (dua) submisi landas kontinen ekstensi Indonesia yang sedang dikaji lebih lanjut untuk memperoleh rekomendasi dari UNCLCS, yaitu segmen utara Papua, dan barat daya Sumatera. 2) Merujuk ketentuan aturan dan prosedur UNCLCS, serta jumlah antrean submisi yang ada saat ini, maka seluruh proses pengkajian hingga diterbitkannya rekomendasi oleh UNCLCS dapat memakan waktu hingga lebih dari sepuluh tahun. 3) Mempertimbangkan banyaknya jumlah antrean pembahasan submisi dari berbagai negara yang telah masuk ke UNCLCS, maka penyerahan submisi parsial keempat Pemerintah RI untuk segmen selatan jawa-selatan nusa tenggara dinilai timely dan tepat.

### **5. Rancangan Kebijakan Pengendalian Realignment Flight Information Region (FIR)**

Indonesia terus mendorong kerja sama terkait *Flight Information Region (FIR)* atau wilayah ruang udara tertentu, yang menyediakan layanan informasi penerbangan dan peringatan penerbangan. Salah satunya dengan Singapura yang sudah mencapai tahap penandatanganan kerangka kerja sama. Indonesia dan Singapura telah sepakat

untuk melaksanakan tiga perjanjian kerja sama strategis bidang politik, hukum dan pertahanan keamanan yang dilaksanakan secara bersamaan.

Realignment Flight Information Region (FIR) merupakan program nasional yang diamanatkan dalam Pasal 458 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang mensyaratkan realignment tersebut selesai dilaksanakan paling lambat pada tahun 2024. Dalam rangka melakukan percepatan terhadap amanat Undang-Undang dimaksud, Presiden memberi arahan khusus agar perundingan realignment FIR dapat diselesaikan untuk kemudian dapat dikelola secara mandiri oleh Pemerintah Indonesia paling lambat pada tahun 2019. Hal tersebut juga merupakan usaha pemerintah untuk menjadikan Indonesia sebagai sky navigational master di Asia dengan meningkatkan kapasitas pelayanan FIR di Indonesia.

Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi melanjutkan usaha berkesinambungan yang telah dimulai dari tahun-tahun sebelumnya telah melakukan serangkaian rapat koordinasi dan perundingan untuk mempercepat penyelesaian perundingan Realignment FIR dan Defence Cooperation Agreement (DCA) dan Ekstradisi Indonesia Singapura, baik di tingkat teknis maupun di tingkat pejabat tinggi dan Menteri.

Tahun 2022 Rancangan Kebijakan Pengendalian Realignment Flight Information Region (FIR) dilaksanakan pada tanggal 25 Januari 2022 pada pertemuan kepala negara Indonesia – Singapura (Leaders' Retreat) yang bertempat di Bintan Provinsi Kepulauan Riau, dimana Presiden Joko Widodo dan Perdana Menteri Lee Hsien Long kembali menegaskan komitmen penguatan kerjasama kedua negara bidang ekonomi, hukum dan pertahanan keamanan antara kedua negara bersahabat.

Kedua Kepala Negara, pada kesempatan tersebut, menyaksikan penandatanganan dokumen kerjasama strategis yakni: (1) Persetujuan tentang Penyesuaian Batas Wilayah Informasi Penerbangan Indonesia - Singapura (realignment flight information region - FIR); (2) Perjanjian tentang Ekstradisi Buronan (extradition treaty); dan (3) Pernyataan Bersama (joint statement) Menteri Pertahanan RI - Singapura terkait Perjanjian Pertahanan 2007 (Defense Cooperation Agreement - DCA 2007).

Selain ketiga dokumen, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia dan Coordinating Minister for National Security Singapura juga melakukan pertukaran surat (exchange of letter) di hadapan kedua Kepala Negara.

Surat yang dipertukarkan disepakati menjadi kerangka pelaksanaan tiga kerjasama tersebut secara simultan.

### **Hambatan**

Hambatan dalam ketiga perjanjian Kerjasama tersenut adalah belum dapat berlaku selama belum diratifikasi oleh peraturan nasional kedua negara.

### **Rekomendasi**

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi melalui Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi telah menjembatani Proses Realignment Flight Information Region Indonesia – Singapura, adapun rekomendasi yang dihasilkan adalah sebagai berikut: 1). Pemerintah RI agar segera meratifikasi ketiga perjanjian (FIR, DCA, Ekstradisi) yang telah disepakati Indonesia dan Singapura sesuai peraturan perundangan yang berlaku; 2). Selain mendorong percepatan ratifikasi ketiga perjanjian tersebut di level nasional, khusus untuk isu FIR, Pemerintah RI sebaiknya mulai melakukan diskusi kepada pihak eksternal; 3). Beberapa hal yang bisa dilakukan di antaranya diskusi informal serta pendekatan kepada ICAO dan negara anggota, terutama Malaysia sebagai negara yang akan terpengaruh dengan realignment yang disetujui oleh Indonesia dan Singapura. (terlampir kertas kerja kegiatan FIR)

### **6. Rancangan Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum)**

Forum Negara-Negara Pulau dan Kepulauan/*Archipelagic and Island States Forum* (AIS Forum) adalah bentuk nyata inisiatif dan kepemimpinan Pemerintah Indonesia yang diinisiasi oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman untuk membangun kerja sama dan kemitraan antara negara-negara pulau dan kepulauan di seluruh dunia.

Pada tanggal 22 Agustus 2022 dalam rapat koordinasi Forum Negara-Negara Pulau dan Kepulauan/*Archipelagic and Island States Forum* (AIS Forum) melalui *video conference* yang dipimpin langsung oleh Bapak Menko Bidang Kemaritiman dan Investasi, dan dihadiri oleh Ibu Menteri Luar Negeri, Bapak Menteri Kelautan dan Perikanan, Bapak Sekretariat Kementerian Sekretariat Negara, Bapak Sekjen Kemenlu, Bapak Sekjen KKP, Bapak Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Kemenko Marves, Deputi Bidang Koordinasi Sumber Daya Maritim Kemenko Maritim

dan perwakilan dari Menkopolhukam, Menkeu, Menkominfo, Menteri PPN/Bappenas, Sekretaris Kabinet, serta BIN.

Bapak Menko Marves menyampaikan bahwa berdasarkan arahan Presiden maka Konferensi Tingkat Tinggi Pertama AIS Forum (KTT AIS Forum) akan dilaksanakan pada tahun 2023. sebagai negara dengan perekonomian yang cukup bagus dan keseimbangan politik yang baik, Indonesia diharapkan bisa membiayai 22 Negara strategis yang akan diundang pada KTT AIS Forum 2023 nanti. Pelaksanaan KTT AIS Forum ditunda dari tahun 2022 menjadi tahun 2023 2 (dua) pertimbangan, yaitu: 1). Perlu waktu koordinasi antar kementerian/lembaga untuk pelaksanaan KTT AIS Forum; 2). Indonesia pada tahun 2023 sebagai ketua ASEAN dan menjadi tuan rumah KTT ASEAN; dan 3). Perlu adanya komunikasi dan koordinasi antar 47 Negara secara intensif melalui *Senior Official Meeting (SOM)*, *Ministerial Meeting (MM)* maupun pertemuan pada tingkat teknis. Sebagai tindak lanjut hasil Ministerial Meeting ke-3 AIS Forum, Indonesia berkomitmen untuk menyiapkan pendanaan lanjutan bagi AIS Forum sampai menjadi Organisasi Internasional berbasis traktat/*charter*. Tema utama sementara KTT AIS Forum 2023 adalah *Blue Economy in Achieving Agenda 2030 on SDGs, Our Ocean Our Future, Solidarity*. Dalam rangka menuju KTT AIS Forum 2023. Pemerintah Indonesia akan menyelenggarakan SOM dan MM pada tahun 2022 yang akan dilaksanakan secara *back to back* dengan Indonesia Pacific Development Forum.

### Tindak Lanjut

Setelah mendengar paparan dari peserta rapat koordinasi, Bapak Menko Marves memberikan usulan sebagai berikut: 1). Ibu Menteri Luar Negeri agar mempertimbangkan waktu penyelenggaraan SOM dan MM tahun 2022 serta KTT AIS Forum 2023 yaitu akan dilaksanakan *back to back* dengan KTT ASEAN 1 di bulan Mei 2023 atau di kuartal ke 3 tahun 2023 (bulan November). 2). Sinergi Kementerian/Lembaga terkait melalui wadah kepanitiaan nasional yang akan ditetapkan melalui Keputusan Presiden. 3). Langkah strategis Pemerintah RI dalam meningkatkan komunikasi yang baik dengan 47 Negara partisipan AIS Forum; 4). Menko meminta agar dilakukan percepatan kontribusi Pemerintah RI untuk AIS Forum sebesar 5 Juta USD untuk 5 tahun ke depan (2022-2026). 5). Mengajak partisipan KTT AIS Forum 2023 dengan menggunakan pesawat TNI AU untuk melihat langsung Special Economic Zone rumput laut yang sudah dibuat KKP dan beberapa wilayah maritim Indonesia yang sudah berkembang pesat seperti Morowali dan Weda Bay. 6).

Meminta agar menunjukkan mobil listrik serta baterai listrik agar partisipan KTT AIS Forum 2023 mengetahui bahwa Indonesia telah berkembang dengan pesat dan tidak seperti Indonesia 10 (sepuluh) tahun yang lalu. 7). Membuat Ekspo penggunaan teknologi digital Starlink kepada partisipan KTT AIS Forum 2023 terkait bagaimana Indonesia mengatasi kemiskinan di daerah terpencil Kemenkominfo agar bisa mengerjakan program tersebut dengan baik dan sesegera mungkin sehingga program tersebut sudah masuk ke semua desa sebelum KTT AIS Forum 2023 berlangsung. 8). BIN untuk dapat menghadirkan Negara-Negara Pasifik khususnya Vanuatu pada KTT AIS Forum 2023 nanti. 9). Kemenkeu diharapkan untuk segera berkoordinasi terkait persiapan dana untuk penyelenggaraan KTT AIS Forum 2023, termasuk dana untuk memfasilitasi kedatangan delegasi Negara-Negara partisipan KTT AIS Forum 2023 yang akan dibiayai.

#### **7. Rancangan Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim**

Keselamatan dan kesehatan kerja difilosofikan sebagai suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmani maupun rohani tenaga kerja pada khususnya dan manusia pada umumnya, hasil karya dan budayanya menuju masyarakat makmur dan sejahtera. Sedangkan pengertian secara keilmuan adalah suatu ilmu pengetahuan dan penerapannya dalam usaha mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan dan penyakit akibat kerja.

Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) tidak dapat dipisahkan dengan proses produksi baik jasa maupun industri. Perkembangan pembangunan setelah 4ndonesiamerdeka menimbulkan konsekuensi meningkatkan intensitas kerja yang mengakibatkan pula meningkatnya risiko kecelakaan di lingkungan kerja.

Maka dikeluarkan peraturan terkait hal tersebut di atas adalah Undang-undang Nomor 1 (satu) tahun 1970 tentang keselamatan kerja yang ruang lingkupnya meliputi segala lingkungan kerja, baik di darat, di dalam tanah, permukaan air, di dalam air maupun udara, yang berada di dalam wilayah kekuasaan hukum Republik Indonesia. Undang-undang tersebut juga mengatur syarat-syarat keselamatan kerja dimulai dari perencanaan, pembuatan, pengangkutan, peredaran, perdagangan, pemasangan, pemakaian, penggunaan, pemeliharaan dan penyimpanan bahan, barang produk

teknis dan aparat produksi yang mengandung dan dapat menimbulkan bahaya kecelakaan.

Pada tanggal 13 September 2022 telah dilaksanakan rapat koordinasi yang membahas mengenai Pendangkalan pada Alur Masuk Galangan Kapal di Indonesia. Rapat Koordinasi dipimpin langsung oleh Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi, Kemenko Marves, dan dihadiri oleh perwakilan dari Kementerian Perhubungan, PT Pelabuhan Indonesia, dan Ikatan Perusahaan Industri Kapal dan Lepas Pantai Indonesia (IPERINDO).

Tujuan rapat ini untuk menjembatani antara Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya, PT Pelabuhan Indonesia, DPC IPERINDO Jawa Timur, serta K/L terkait lainnya dalam rangka mencari solusi permasalahan pendangkalan yang terjadi pada alur masuk Galangan Kapal di Kali Perak Surabaya. Diharapkan solusi tersebut dapat digunakan pada seluruh alur masuk galangan kapal di seluruh wilayah perairan Indonesia.

Kementerian Perhubungan menyampaikan bahwa terkait pengerukan alur masuk kolam pelabuhan, Kementerian Perhubungan telah menerbitkan PM nomor 12 tahun 2021 tentang standar kegiatan usaha dan produk pada penyelenggaraan perizinan berusaha berbasis risiko sektor transportasi. Dalam peraturan itu disebutkan bahwa kewajiban pengelolaan alur pelayaran berada pada pihak yang mengajukan TUKS.

Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya menyampaikan bahwa sebenarnya Dirjen Perhubungan Laut sudah mengirimkan surat kepada pihak PT. Pelindo untuk dapat melaksanakan perawatan alur. Dan Jumlah alur masuk kolam pelabuhan TUKS yang mencapai ribuan juga perlu menjadi bahan pertimbangan apabila kegiatan pengerukan dibebankan kepada anggaran Pemerintah.

PT Pelindo telah selesai melakukan biaya perhitungan untuk pengerukan alur masuk Kali Perak Surabaya yang mencapai 88 Miliar Rupiah. Namun, setelah biaya tersebut dikomunikasikan dengan pihak Galangan Kapal, pihak Galangan Kapal merasa keberatan dengan perhitungan proporsional yang disepakati sebelumnya.

Pihak IPERINDO menyampaikan bahwa hampir seluruh alur masuk Galangan Kapal di Indonesia mengalami pendangkalan, sehingga proses pengerukan harus segera

dilakukan. Sesuai PP nomor 61 tahun 2009 pasal 42 ayat 2 poin b, bahwa Otoritas Pelabuhan wajib menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan jaringan jalan. Serta saat ini Pihak Galangan Kapal merasa biaya sewa lahan, sewa perairan, dan biaya untuk pembangunan fasilitas galangan kapal sudah sangat membebani keuangan mereka, sehingga perlu menjadi pertimbangan apabila pengerukan juga menjadi tanggung jawab dari pihak Galangan Kapal.

## Hambatan

Hambatan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim dalam hal ini terkait Pendangkalan pada Alur Masuk Galangan Kapal di Indonesia adalah **Pertama**, pihak Galangan Kapal merasa keberatan dengan perhitungan PT Pelindo terhadap biaya perhitungan untuk pengerukan alur masuk Kali Perak Surabaya yang mencapai 88 Miliar Rupiah. **Kedua**, Pihak Galangan Kapal merasa biaya sewa lahan, sewa perairan, dan biaya untuk pembangunan fasilitas galangan kapal sudah sangat membebani keuangan mereka.

## Tindak Lanjut

Tindak Lanjut Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim dalam hal ini terkait Pendangkalan pada Alur Masuk Galangan Kapal di Indonesia adalah **Pertama**, Perlu ditelaah dan diteliti kembali isi perjanjian Konsesi antara Kementerian

Perhubungan dan PT Pelindo perihal penanggung jawab perawatan dan pemeliharaan alur masuk area perairan lahan yang dikonsesikan. **Kedua**, Perlu ditelaah dan diteliti kembali isi perjanjian sewa lahan antara pihak Galangan Kapal dengan PT Pelindo perihal penanggung jawab perawatan dan pemeliharaan alur masuk area perairan lahan yang disewakan. **Ketiga**, Pihak Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya untuk dapat memimpin diskusi antara pihak PT Pelindo, dan pihak Galangan Kapal terkait bentuk pelaksanaan pengerukan beserta sumber anggaran dan batasan wilayah yang akan dikeruk. **Keempat**, Akan diselenggarakan Rapat Koordinasi lanjutan dalam jangka waktu sebulan ke depan untuk mengetahui perkembangan bentuk pelaksanaan pengerukan yang disepakati bersama antara pihak Kementerian Perhubungan, pihak PT Pelindo, dan pihak Galangan Kapal berdasarkan pada perjanjian yang ada.

## **8. Rancangan Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional**

Dalam pasal 11 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2014 tentang Kebijakan Energi Nasional disebutkan prioritas pengembangan energi dilakukan melalui pengembangan energi dengan mempertimbangkan keseimbangan keekonomian energi, keamanan pasokan energi, dan pelestarian fungsi lingkungan hidup. Hal tersebut diperjelas bahwa untuk mewujudkan keseimbangan keekonomian energi, prioritas pengembangan energi nasional didasarkan pada prinsip:

- a. Memaksimalkan penggunaan Energi Terbarukan dengan memperhatikan tingkat keekonomian;
- b. Meminimalkan penggunaan minyak bumi;
- c. Mengoptimalkan pemanfaatan gas bumi dan energi baru; dan
- d. Menggunakan batu bara sebagai andalan pasokan energi nasional.

Maka pada tanggal 15 September 2022 diadakan Rapat Sinkronisasi Progres Pengelolaan Sampah Menjadi Energi Listrik (PSEL) DKI Jakarta melalui Intermediat Treatment Facility (ITF) pada Layanan Wilayah Barat, Rapat ini dipimpin oleh Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi, dengan dihadiri oleh perwakilan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, Sekretariat Kabinet, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Kejaksaan, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, Badan Usaha (Direktur PT Jakarta Propertindo (Perseroda), Direktur Konsorsium WIKA-INDOPLAS, dan Direktur Mega Proyek dan EBT PT PLN (Persero)).

Tujuan dari kegiatan tersebut dalam rangka menindaklanjuti rapat sebelumnya yang telah diselenggarakan pada tanggal 20 Mei 2022, yang mana masih terdapat permasalahan yang di alami oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, BUMD Jakarta Propertindo (Perseroda) dan partner Konsorsium WIKA-Indopla.

Jakarta Propertindo/Jakpro (Perseroda) selaku BUMD pengembang PSEL/ITF Wilayah Barat Provinsi DKI Jakarta sudah menyelesaikan Feasibility Study untuk proyek PSEL/ITF Layanan Wilayah Barat DKI Jakarta. Proses saat ini Jakpro dan konsorsium WIKA-Indoplas selaku partner Jakpro akan memohon pendampingan hukum pada Kejaksaan Tinggi DKI Jakarta. Secara parallel Dinas Lingkungan Hidup (DLH) DKI Jakarta akan memohon review dari BPKP terkait besaran Bantuan Layanan Pengelolaan Sampah (BLPS) proyek ITF Wilayah Barat. Masih banyak terdapat



proses/tahapan yang perlu dilakukan percepatan untuk merealisasikan PSEL/ITF Layanan Barat.

### **Tindak Lanjut**

Tindak lanjut dari kegiatan ini adalah **Pertama**, DLH DKI Jakarta agar berkoordinasi dengan internal Pemprov. untuk melakukan Revisi Peraturan Gubernur mengenai penunjukan langsung BUMD Jakpro (Perseroda) sebagai pengembang PSEL/ITF Layanan Wilayah Barat. **Kedua**, Jakpro (Perseroda) dan Konsorsium WIKA-Indoplas agar dapat segera melakukan tanda tangan Perjanjian Kerja Sama (PKS) untuk melaksanakan proyek PSEL/ITF Wilayah Barat. **Ketiga**, Jakpro (Perseroda) dan Konsorsium WIKA-Indoplas agar dapat menyusun timeline waktu proyek PSEL/ITF Wilayah Barat dan melaporkan pada DLH DKI Jakarta dan Kemenko Marves c.q. Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi.

### **9. Rancangan Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas**

Migas merupakan sumber daya alam di Indonesia yang masih menjadi salah satu sumber energi andalan. Namun tidak sejalan dengan hal tersebut, kegiatan impor migas masih dilakukan untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri yang saat ini belum bisa di penuhi oleh industri migas dalam negeri. Sejak tahun 1995 produksi minyak dan gas bumi Indonesia terus mengalami penurunan dari 1,6 juta BOPD menjadi hanya 786 ribu BOPD pada tahun 2015. Setelah itu, performa lifting migas pada tahun 2014 – 2019 tetap mengalami pertumbuhan laju yang negatif, yaitu sekitar 2,25%. Rendahnya penurunan produksi migas disebabkan oleh sejumlah faktor, diantaranya rendahnya kegiatan eksplorasi migas dan rendahnya tingkat keberhasilan eksplorasi, selain itu terdapat beberapa kendala lain seperti penurunan cadangan secara alami, dan belum idealnya penerapan teknologi Enhanced Oil Recovery (EOR) pada sebagian besar lapangan-lapangan minyak tua di Indonesia.

Kemenko Marves khususnya Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi telah menghadiri rapat Koordinasi Pelaksanaan Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi pada Daerah Balikpapan dan Bontang pada tanggal 19-23 September 2022 yang diselenggarakan oleh Kementerian/ Lembaga terkait mengenai Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas.

Tujuan dari kegiatan tersebut adalah untuk melihat secara langsung operasional kegiatan hulu migas yang ada di Kalimantan Timur. Diskusi juga dilakukan untuk

mendukung kegiatan hulu migas terkait aturan yang dapat mendukung peningkatan produksi minyak dan gas di lapangan.

Pertamina Hulu Mahakam memiliki wilayah kerja sebesar 3.266,44 km<sup>2</sup> dengan berbagai lapangan seperti Peciko, Bekapai, South Mahakam, Tunu, dan lapangan-lapangan lainnya.

Minyak dan gas yang diproduksi selanjutnya diproses pada unit pengolahan darat yaitu pada Terminal Processing Area (TPA), Terminal Loading Area (TLA), Condensate Stabilization Unit (CSU), dan Peciko Process Area (PPA).

TPA di Pertamina Hulu Mahakam merupakan unit pengolahan minyak Handil dan Bekapai dengan laju alir produksi 12 kbpd dari minyak Handil dan 2,7 kbpd dari minyak Bekapai.

Insentif diperlukan meningkatkan kegiatan operasional migas di Pertamina Hulu Mahakam. Tanpa insentif, wilayah kerja yang ada di WK Mahakan akan berakhir tahun 2024. Program insentif memperpanjang umur lapangan dan meningkatkan produksi migas melalui tambahan rencana pengembangan lapangan.



## Hambatan

Hambatan yang dihadapi oleh Badak LNG saat ini yaitu menurunnya pasokan gas ke dalam Kilang LNG Badak. Hal ini mengakibatkan aset negara (kilang dan fasilitas lain) tidak termanfaatkan dan pendapatan negara berkurang.

## Tindak Lanjut

Tindak lanjut dari kegiatan ini adalah **Pertama**, Menyusun tata kelola Barang Milik Negara (BMN) Hulu Migas untuk menentukan bentuk insentif apa yang tepat dalam mendukung kegiatan hulu migas dengan optimalisasi aset, terutama terkait pemanfaatan aset seperti pemanfaatan kilang PT Badak karena beban biaya terhadap

aset ini cukup besar terutama ketika harus tetap melakukan maintenance pada fasilitas-fasilitas yang harus dihentikan operasinya untuk sementara ini karena menurunnya feed gas. **Kedua**, Rencananya tahun 2026 ini feed gas yang masuk ke PT Badak akan dapat ditingkatkan. Perlunya dukungan dari semua pihak dalam mempertahankan operasional PT Badak sehingga tidak mati suri seperti yang pernah terjadi di PT Arun, yang kemudian menjadi sulit dan mahal ketika harus diaktifkan kembali. **Ketiga**, Izin usaha Badak LNG masih belum jelas. Saat ini PT Badak LNG hanya menggunakan Kepmen ESDM No. 1869 K/10/MEM/2007 sebagai pengganti sementara persyaratan izin usaha. Diperlukan perolehan izin usaha yang lebih jelas sebagai legal basis kegiatan perusahaan. Keempat, Perhitungan PBB Tubuh Bumi bagi PSC Gross Split saat ini dihitung menggunakan total lifting. Akan didiskusikan lebih lanjut terkait usulan perhitungan PBB Tubuh Bumi PSC Gross Split berdasarkan kontraktor lifting dan bukan total lifting yang selama ini menjadi beban bagi kontraktor.

## **10. Pengendalian Pelaksanaan Proyek Prioritas Strategis Nasional Bidang**

### **Kedaulatan Maritim dan Energi**

Rancangan Pengendalian Pelaksanaan Proyek Prioritas Strategis Nasional Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi salah satu output adalah Penyusunan Indeks Kepemimpinan Maritim dan Indeks Kedaulatan Maritim.

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi telah menetapkan sejumlah Sasaran Strategis melalui Rencana Strategis Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Renstra Kemenko Marves) 2020-2024 dan lebih lanjut diturunkan melalui Perjanjian Kinerja Menteri Koordinator. Terdapat dua sasaran strategis yang berkaitan langsung dengan tugas dan fungsi Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yakni SS.1 Teguhnya Jati Diri Indonesia sebagai Negara Maritim yang Mandiri dan Berdaulat yang diukur melalui Indeks Kepemimpinan Maritim dan SS.4 Terwujudnya Indonesia sebagai Negara Maritim yang Mandiri Mengelola Lautnya serta Aktif di Forum Internasional dengan indikator kinerja Indeks Kedaulatan Maritim. Keduanya memiliki kedudukan yang strategis karena merupakan tolak ukur keberhasilan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi yang juga berkaitan dengan akuntabilitas kinerja instansi pemerintah.

Sementara ini, Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim telah

merumuskan formulasi sederhana dalam menghitung kedua indeks tersebut melalui pendekatan tugas dan fungsi serta isu yang dikoordinasikan. Kedua indeks yang telah disusun sementara tersebut disadari masih jauh dari sempurna. Oleh karena perlu dilakukan pembahasan lebih lanjut secara komprehensif dalam penyusunan kedua indeks tersebut dengan melibatkan pakar dan akademisi agar nilai yang dihasilkan lebih valid dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademis.

Teori dan konsep yang jelas dari Kepemimpinan Maritim serta Kedaulatan Maritim menjadi hal yang sangat diperlukan dalam penyusunan kedua indeks. Teori didefinisikan sebagai seperangkat konsep dan definisi yang saling berhubungan yang mencerminkan suatu pandangan sistematis mengenai fenomena dengan menerangkan hubungan antar variabel, dengan tujuan untuk menerangkan dan meramalkan fenomena atau suatu obyek. Konsep adalah sejumlah ciri yang berkaitan dengan suatu objek di mana konsep diciptakan dengan menggolongkan dan mengelompokkan objek-objek tertentu yang mempunyai ciri yang sama. Guna menghasilkan variabel dan indikator yang tepat, Studi Teoritis dan Konsep diperlukan sehingga Indeks yang dibangun menjadi akurat.

Demi mencapai tujuan tersebut, perlu dilakukan pembahasan lebih lanjut secara komprehensif melalui Rapat Studi Teoritis dan Konsep Indeks Kepemimpinan Maritim dan Indeks Kedaulatan Maritim dengan melibatkan pakar dan akademisi agar analisis yang dihasilkan memiliki nilai yang valid dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademis. Selanjutnya ini menjadi awal yang baik dalam penyusunan kedua indeks sehingga nantinya dapat menjadi rujukan secara nasional untuk menggambarkan keberhasilan Pemerintah Indonesia dalam mewujudkan visi besar menjadi Poros Maritim Dunia.

#### *3.1.4. Learning and Growth Perspective*

SS. 10 Tersedianya SDM Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang sesuai Kompetensi

IKU: Persentase SDM Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang sesuai Kompetensi

Untuk memenuhi capaian IKU ini telah dilaksanakan beberapa kegiatan, antara lain:

- a. Sosialisasi Evaluasi Kelembagaan Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi/ 18 Juli 2022;

- b. Rapat Evaluasi Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Proses Bisnis Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi/ 19 Juli 2022

SS.11 Terwujudnya RB yang Efektif di Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi di Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

IKU : Nilai Evaluasi Internal Sistem Akuntabilitas dan Kinerja Instansi Pemerintah

Pelaksanaan evaluasi SAKIP berpedoman pada Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman RI Nomor 9 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Evaluasi atas Implementasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI. Penilaian evaluasi implementasi SAKIP dilaksanakan pada akhir triwulan II 2022 oleh tim Evaluator Inspektorat Kemenko Marves.

Pada triwulan III 2022 telah diselenggarakan beberapa kegiatan dalam rangka pemenuhan akuntabilitas kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi di antaranya sebagai berikut:

- a. Rapat Koordinasi Pemantauan dan Evaluasi Capaian Kinerja Triwulan II Tahun 2022
- b. Sosialisasi dan Bimbingan Teknis Pementaan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah
- c. Penyusunan POK per Bulan Juli – September 2022
- d. Penyusunan Rencana Kerja 2023
- e. Bimbingan Teknis Penilaian Maturitas Sisrem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) Terintegrasi lingkup Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi
- f. Mengikuti Rapat Koordinasi Penilaian Mandiri Maturitas Penyelenggaraan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) dan Penyusunan Laporan Penjaminan Kualitas (Quality Assurance) Implementasi SPIP Terintegrasi di lingkungan Kemenko Marves.
- g. Penyusunan dokumen Rencana Aksi 2023
- h. Penyampaian laporan Program Prioritas dan *Quick Wins* Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi tahun 2022
- i. Penginputan data kinerja ke aplikasi Sistem Informasi Kinerja Marves (SIK-M)

IKU: Nilai Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (PMPRB) Deputi

Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (PMPRB) Kemenko Marves 2021 yang dilaksanakan pada triwulan III 2022 pada di lingkup Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi adalah sebagai berikut.

- a. Rapat Rencana Tindak Lanjut Agen Perubahan Lingkup Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi.
- b. Rapat Evaluasi Penerapan Rencana Aksi Agen Perubahan Lingkup Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi.

SS.12. Terlaksananya Administrasi Keuangan yang Akuntabel di Deputi Bidang Koordinasi

Kedaulatan Maritim dan Energi

IKU: Nilai IKPA Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) merupakan indikator untuk mengukur kualitas kinerja pelaksanaan anggaran belanja kementerian/lembaga. Nilai IKPA menjadi salah satu tolok ukur keberhasilan satuan kerja (satker) dalam pengelolaan anggaran. IKPA sebagai alat monitoring dan evaluasi atas pengelolaan anggaran pada K/L melalui 12 indikator kinerja telah berhasil mendorong peningkatan tata kelola pelaksanaan anggaran. Pencapaian Nilai Realisasi IKPA Tahun 2022 Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi akan diperoleh pada triwulan 4 2022.

.

## 1.2 KINERJA KEUANGAN

### 3.2.1 Realisasi Anggaran

Internal Business Process Perspective										
No	IKU	KINERJA					SUMBERDAYA			RO
		Target		Realisasi TW III	Capaian TW III	Progres Capaian TW III	Pagu/ Rencana	Realisasi Tahun 2022	% Capaian	
		Target 2022	Target TW III							
1	Persentase Rumusan Kebijakan di Bidang Hukum dan Perjanjian Maritim yang Ditindaklanjuti	100%	60%	76%	113.33%	88%	1.006.628.000	54.040.000	5%	Rekomendasi Kebijakan Penyelarasan Peraturan Perundang-undangan nasional dan Internasional Bidang Maritim dan Energi
							865.955.000	93.691.000	11%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kerja Sama Bilateral, Regional, dan Multilateral Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi
							348.712.000	-	0%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia

Internal Business Process Perspective										
No	IKU	KINERJA					SUMBERDAYA			RO
		Target		Realisasi i TW III	Capaian TW III	Progres Capaian TW III	Pagu/ Rencana	Realisasi Tahun 2022	% Capaian	
		Target 2022	Target TW III							
2	Presentase rumusan kebijakan di bidang keamanan dan ketahanan maritim yang ditindaklanjuti	100%	80%	89%	105.63 %	94.50%				
							399.417.000	270.811.126	68%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (Maritime Domain Awareness)
							479.982.000	162.920.290	34%	Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Peran Indonesia di Forum Internasional
							476.115.000	275.726.165	58%	Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Ketahanan Maritim Nasional
							411.525.000	277.243.120	67%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Ketahanan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil
							374.975.000	114.059.252	30%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan



Internal Business Process Perspective										
No	IKU	KINERJA					SUMBERDAYA			RO
		Target		Realisasi TW III	Capaian TW III	Progres Capaian TW III	Pagu/Rencana	Realisasi Tahun 2022	% Capaian	
		Target 2022	Target TW III							
3	Persentase rumusan kebijakan di bidang delimitasi zona maritim dan kawasan perbatasan maritim yang ditindaklanjuti	100%	70%	100%	70%	75%	225.548.000	167.556.475	74%	Rekomendasi Kebijakan Pemetaan Data Kelautan dan Toponimi
							706.625.000	122.342.324	17%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Batas Zona Maritim Indonesia dan Pengembangan Kawasan
							454.280.000	184.004.850	41%	Rekomendasi Kebijakan Penetapan Zona Maritim Indonesia
							280.684.000	262.355.700	93%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia
							193.901.000	182.034.668	94%	Rekomendasi Kebijakan Pengelolaan Laut Bebas dan Dasar Laut Internasional
							221.613.000	177.802.384	80%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Realignment Flight Information Region (FIR)
							35.358.000	26.452.000	75%	Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum)

Internal Business Process Perspective										
No	IKU	KINERJA					SUMBERDAYA			RO
		Target		Realisasi TW III	Capaian TW III	Progres Capaian TW III	Pagu/ Rencana	Realisasi Tahun 2022	% Capaian	
		Target 2022	Target TW III							
4	Persentase rumusan kebijakan di bidang navigasi dan keselamatan maritim yang ditindaklanjuti	100%	75%	75%	100%	87.50%	778.437.000	336.668.467	43%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kenavigasian Nasional dan Internasional
							651.246.000	389.601.526	60%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan Maritim
							327.285.000	105.871.034	32%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Daerah Rawan Kecelakaan Laut
							316.094.000	94.404.000	30%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim

Internal Business Process Perspective										
No	IKU	KINERJA					SUMBERDAYA			RO
		Target		Realisasi TW III	Capaian TW III	Progres Capaian TW III	Pagu/ Rencana	Realisasi Tahun 2022	% Capaian	
		Target 2022	Target TW III							
5	Persentase Rumusan Kebijakan Bidang Energi yang Ditindaklanjuti	100%	75%	75%	100%	87.50%	575.759.000	290.960.554	51%	Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas Rumah Tangga
							779.560.000	261.107.800	33%	Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional
							754.134.000	412.646.240	55%	Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Rasio Elektrifikasi Listrik Nasional

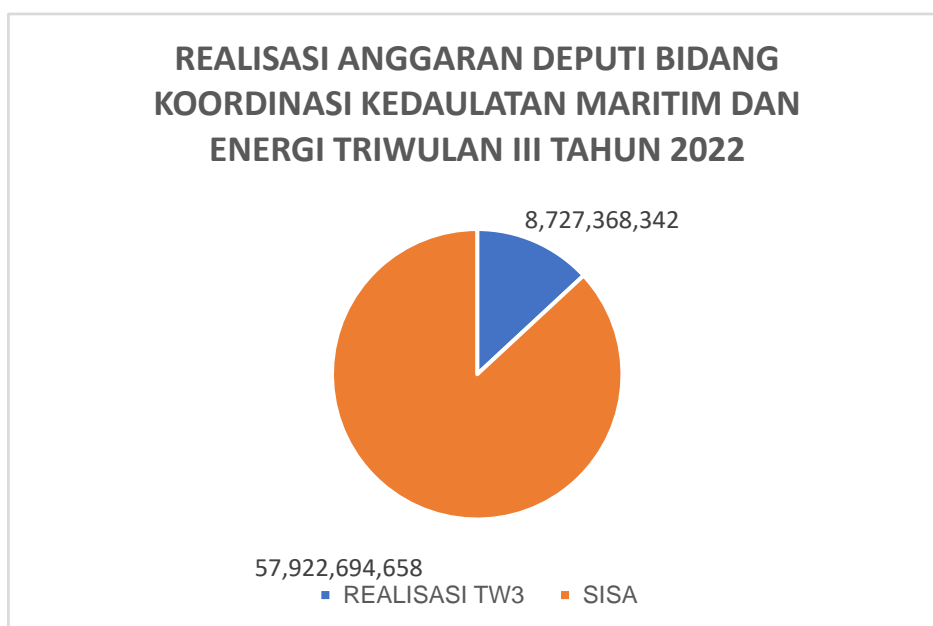
Internal Business Process Perspective										
No	IKU	KINERJA					SUMBERDAYA			RO
		Target		Realisasi TW III	Capaian TW III	Progres Capaian TW III	Pagu/Rencana	Realisasi Tahun 2022	% Capaian	
		Target 2022	Target TW III							
6	Jumlah dokumen perencanaan dan pemantauan program dan anggaran lingkup Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	8	3	3	100%	87.50%	324.222.000	196.538.750	61%	Layanan Perencanaan dan Penganggaran
							559.265.000	289.029.029	52%	Layanan Pemantauan dan Evaluasi
7	Jumlah dokumen penyelenggaraan layanan dukungan kesekretariatan, ketatausahaan dan pelaporan lingkup Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	10	2	2	100%	83.50%	318.506.000	197.858.750	62%	Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal
							768.468.000	618.891.009	81%	Layanan Umum

\*)dalam Rupiah

Realisasi keuangan pada masing-masing Unit Kerja Eselon II per 31 September 2022 di Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

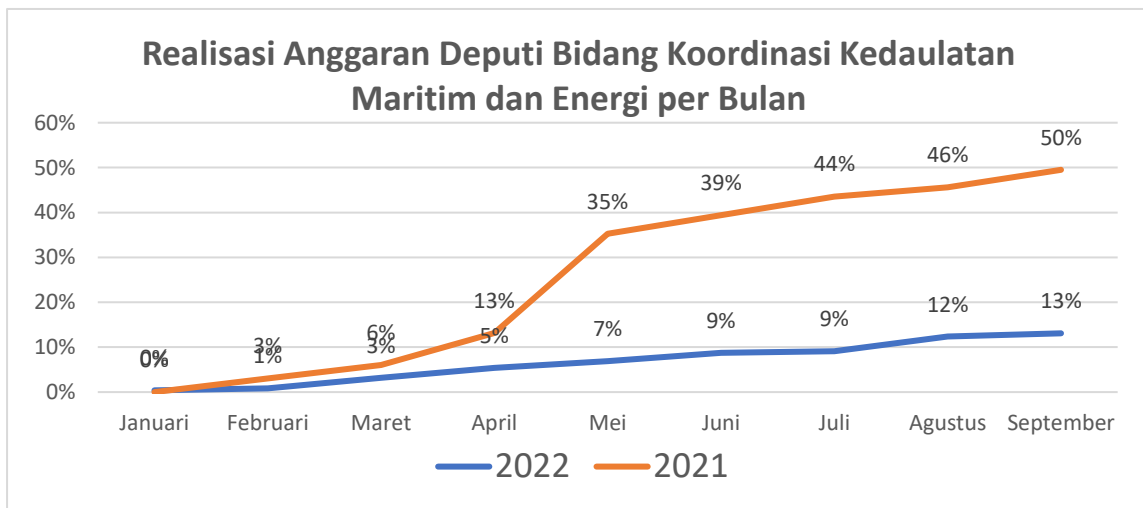
No	Unit Kerja	Pagu *	Realisasi TW 3 *	Persentase
1	Asisten Deputi Hukum dan Perjanjian Maritim	1.997.064.000	1.523.155.694	76,27%
2	Asisten Deputi Keamanan dan Ketahanan Maritim	2.099.214.000	1.504.504.475	71,67%
3	Asisten Deputi Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan	55.145.736.000	1.513.820.535	2,75%
4	Asisten Deputi Navigasi dan Keselamatan Maritim	2.073.062.000	765.785.227	36,94%
5	Asisten Deputi Energi	2.109.453.000	1.595.468.658	75,63%
6	RO Kebijakan Pengendalian	1.255.073.000	346.189.593	27,58%
7	Sekretariat Deputi	1.970.461.000	1.478.444.160	75,03%
8	Total Deputi 1	66.650.063.000	8.727.368.342	13,09%

Dengan total serapan Anggaran sebesar Rp.8.727.368.342,- dari total pagu sebesar Rp.57.922.694.658,- yang dapat terlihat pada diagram pie dibawah ini.



Hal ini disebabkan khusus Anggaran Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan AIS (Archipelagic Island States) Forum pada Unit Kerja Asisten Deputi Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi sebesar Rp.50.020.000.000,- belum dapat dilaksanakan dikarenakan adanya arahan Bapak Presiden RI bahwa KTT AIS forum akan dilaksanakan pada tahun 2023, sedangkan pada tahun 2022 akan dilaksanakan SOM dan MM pada Bulan November 2022 (Lampiran, Risalah Rakor AIS tanggal 22 Agustus 2022),

Adapun realisasi capaian kinerja keuangan pada triwulan III tahun 2021 dan triwulan III tahun 2022 dapat dilihat dibawah ini



Sedangkan realisasi capaian kinerja keuangan pada masing-masing Unit Kerja Eselon II pada Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi di triwulan III tahun 2021 dan triwulan III tahun 2022 dapat dilihat dibawah ini



## BAB V

### PENUTUP

Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Tahun 2022 memiliki 13 Indikator Kinerja Utama (IKU). Pengukuran capaian IKU dilakukan pada akhir Tahun 2022 berdasarkan formula penghitungan yang telah dituangkan dalam manual IKU. Laporan capaian kinerja triwulan III Tahun 2022 didasarkan pada pelaksanaan berbagai kegiatan hingga September 2022.

Pandemi Covid-19 yang masih melanda dan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) Mikro oleh Pemerintah turut memberikan dampak pada pelaksanaan kegiatan dan pencapaian kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Triwulan III Tahun 2022. Pemberlakuan jadwal kerja *Work From Home* (WFH), pembatasan jumlah pegawai yang bekerja di kantor, pembatasan kegiatan di kantor, dan penerapan protokol kesehatan dalam pelaksanaan berbagai kegiatan merupakan upaya yang dilakukan dalam mencapai target kinerja di tengah kondisi pandemi Covid-19.

Demikian laporan capaian kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Triwulan III Tahun 2022. Melalui laporan ini diharapkan dapat memberikan gambaran capaian kinerja dan menjadi dasar untuk meningkatkan kinerja hingga akhir tahun 2022.

# LAMPIRAN





**KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG  
KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

**RINGKASAN KEBIJAKAN  
REALIGNMENT FLIGHT INFORMATION REGION INDONESIA –  
SINGAPURA**

**DEPUTI BIDANG KOORDINASI KEDAULATAN MARITIM DAN ENERGI  
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI  
REPUBLIK INDONESIA**

**No DIPA : 120.01.1.350494/2022  
No Keg : 5750.001.003.051.A  
Nomor : NK-  
012/DI/Maritim/VI/2022 Tanggal : 5  
Juli 2022**

## Daftar Isi

A. Isu Utama.....	3
B. Pilihan Kebijakan.....	4
C. Rekomendasi.....	5
D. Lampiran.....	5

## RINGKASAN KEBIJAKAN

Nomor : KKK- D1.3/DE.03.00/VI/2022

### REALIGNMENT FLIGHT INFORMATION REGION INDONESIA – SINGAPURA

#### A. Isu Utama

Realignment Flight Information Region (FIR) merupakan program nasional yang diamanatkan dalam Pasal 458 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang mensyaratkan *realignment* tersebut selesai dilaksanakan paling lambat pada tahun 2024. Dalam rangka melakukan percepatan terhadap amanat Undang-Undang dimaksud, Presiden memberi arahan khusus agar perundingan realignment FIR dapat diselesaikan untuk kemudian dapat dikelola secara mandiri oleh Pemerintah Indonesia paling lambat pada tahun 2019. Hal tersebut juga merupakan usaha pemerintah untuk menjadikan Indonesia sebagai sky navigational master di Asia dengan meningkatkan kapasitas pelayanan FIR di Indonesia.

Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi melanjutkan usaha berkesinambungan yang telah dimulai dari tahun-tahun sebelumnya telah melakukan serangkaian rapat koordinasi dan perundingan untuk mempercepat penyelesaian perundingan Realignment FIR dan *Defence Cooperation Agreement* (DCA) dan Ekstradisi Indonesia Singapura, baik di tingkat teknis maupun di tingkat pejabat tinggi dan Menteri.

Pada pertemuan kepala negara Indonesia – Singapura (*Leaders' Retreat*) tanggal 25 Januari 2022 di Bintan, Presiden Joko Widodo dan Perdana Menteri Lee Hsien Long kembali menegaskan komitmen penguatan kerjasama kedua negara bidang ekonomi, hukum dan pertahanan keamanan antara kedua negara bersahabat.

Kedua Kepala Negara, pada kesempatan tersebut, menyaksikan penandatanganan dokumen kerjasama strategis yakni: (1) Persetujuan tentang Penyesuaian Batas Wilayah Informasi Penerbangan Indonesia - Singapura (*realignment flight information region - FIR*); (2) Perjanjian tentang Ekstradisi Buronan (*extradition treaty*); dan (3) Pernyataan Bersama (joint statement) Menteri Pertahanan RI - Singapura terkait Perjanjian Pertahanan 2007 (*Defense Cooperation Agreement - DCA 2007*).

Selain ketiga dokumen, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia dan *Coordinating Minister for National Security* Singapura juga melakukan pertukaran surat (*exchange of letter*) di hadapan kedua Kepala Negara. Surat yang dipertukarkan disepakati menjadi kerangka pelaksanaan tiga kerjasama tersebut secara simultan. Ketiga perjanjian dimaksud belum dapat berlaku selama belum diratifikasi oleh peraturan nasional kedua negara.

## **B. Pilihan Kebijakan**

### **a. Alternatif 1**

#### ***Melakukan Pendorongan Kebijakan Nasional akan Ratifikasi Perjanjian Flight Information Region, Perjanjian Defence Cooperation Agreement, Perjanjian Ekstradisi pada Tahun 2022***

Menindaklanjuti hasil penandatanganan di Bintan, Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Singapura telah menyepakati agar proses realignment ruang udara di wilayah Kepulauan Riau dilakukan melalui regulasi nasional di masing-masing negara dalam jeda waktu yang tidak terlalu jauh dengan proses ratifikasi perjanjian DCA dan Ekstradisi.

Proses pendorongan berbagai kebijakan untuk percepatan ratifikasi ketiga perjanjian tersebut perlu dilakukan dengan bijak mengingat ketiga isu dimaksud termasuk isu hangat. Proses ratifikasi FIR melalui Perpres akan memastikan proses berjalan lebih cepat namun masih dalam koridor hukum yang berlaku.

### **b. Alternatif 2**

#### ***Mengoordinasikan Ratifikasi Perjanjian Flight Information Region, Perjanjian Defence Cooperation Agreement, Perjanjian Ekstradisi pada Tahun 2022 serta Melakukan Diplomasi kepada ICAO dan Negara Anggota***

Selain mendorong percepatan ratifikasi ketiga perjanjian tersebut di level nasional, khusus untuk isu FIR, Pemri sebaiknya mulai melakukan diskusi kepada pihak eksternal.

Beberapa hal yang bisa dilakukan di antaranya diskusi informal serta pendekatan kepada ICAO dan negara anggota, terutama Malaysia sebagai negara yang akan terpengaruh dengan realignment yang disetujui oleh Indonesia dan Singapura.

Pertemuan bilateral dengan Malaysia, dan trilateral dengan melibatkan Singapura, harus diinisiasi oleh Pemerintah Indonesia demi menjaga hubungan baik ketiga belah pihak dan memastikan dukungan Malaysia atas perjanjian FIR antara Indonesia – Singapura.

Proses diskusi informal dengan ICAO dapat didorong oleh capital atau mengefektifkan peran Dubes Indonesia untuk Kanada dan ICAO di Ottawa. Peran aktif dan kepemimpinan Indonesia di ICAO perlu didorong dan dijajaki lebih lanjut.

### **c. Alternatif 3**

#### **Do Nothing**

### **C. Rekomendasi**

Berdasarkan analisis terhadap Proses Realignment Flight Information Region Indonesia – Singapura disimpulkan dan direkomendasikan beberapa hal sebagai berikut:

1. Pemri agar segera meratifikasi ketiga perjanjian (FIR, DCA, Ekstradisi) yang telah disepakati Indonesia dan Singapura sesuai peraturan perundangan yang berlaku.
2. Selain mendorong percepatan ratifikasi ketiga perjanjian tersebut di level nasional, khusus untuk isu FIR, Pemri sebaiknya mulai melakukan diskusi kepada pihak eksternal.
3. Beberapa hal yang bisa dilakukan di antaranya diskusi informal serta pendekatan kepada ICAO dan negara anggota, terutama Malaysia sebagai negara yang akan terpengaruh dengan realignment yang disetujui oleh Indonesia dan Singapura.

### **D. Lampiran**

1. Laporan Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

Dibuat di Jakarta  
Pada tanggal, 5 Juli 2022  
Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi



**Basilio D. Araujo**



**KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG  
KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

**RINGKASAN KEBIJAKAN**  
Rumusan Kebijakan Pengembangan Kewaspadaan Maritim  
(Maritime Domain Awareness)

**DEPUTI BIDANG KOORDINASI KEDAULATAN MARITIM DAN ENERGI  
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI  
REPUBLIK INDONESIA**

**No DIPA : XXX/2022**  
**No.Keg : XXXX.XXX.XXX**  
**Nomor : NRK-XX/DX/2022**  
**Tanggal : Oktober 2022**

## Daftar Isi

Ringkasan .....	3
A. Latar Belakang .....	3
B. Deskripsi Isu .....	4
C. Pilihan Kebijakan .....	5
D. Kesimpulan .....	5
E. Lampiran .....	



## RINGKASAN KEBIJAKAN

Nomor : NRK-XX/DX/2022

tentang

### Pengembangan Kewaspadaan Maritim (Maritime Domain Awareness)

#### A. Isu Utama

Laut merupakan unsur penting dalam rotasi perdagangan di dunia. Tercatat sebanyak 90 % dari jalur perdagangan dunia diangkut melalui jalur laut dan 40 % dari perdagangan tersebut melewati perairan Indonesia. Data Kementerian Perhubungan menyebutkan bahwa pada tahun 2020 sejumlah 120.000 kapal melintasi Selat Malaka dan Selat Singapura, masih pada tahun yang sama data lain menyebutkan sejumlah 53.068 kapal melewati Selat Sunda serta 36.773 kapal tercatat melintas di Selat Lombok, hal ini menunjukkan ramainya perairan Indonesia dari aktifitas pelayaran baik nasional maupun internasional.

Indonesia memiliki panjang garis pantai hingga 108.000 Km dengan 17.504 pulau yang tersebar di dalam zona maritim yang luasnya mencapai 8.3 juta km<sup>2</sup> serta dengan waktu tempuh penerbangan dari Barat menuju timur Indonesia membutuhkan waktu 8 jam penerbangan serta terbagi menjadi 3 zona waktu yang berbeda menunjukkan luasnya wilayah Indonesia dengan 2/3 bagian merupakan wilayah maritim dengan sumber daya melimpah.

Salah satu sumber daya laut ialah hasil perikanan Indonesia, Kementerian Kelautan dan Perikanan menyebutkan data produksi perikanan tangkap laut hingga Triwulan 2 tahun 2022 berjumlah 3.636.305 ton, ekspor komoditas tuna-tongkol-cakalang pada tahun 2022 mencapai 39.443.731 Kg dengan nilai 189.528.086 USD. Selain itu, kapal-kapal berbendera Indonesia yang terdaftar di Kementerian Perhubungan sampai dengan September 2022 berjumlah 100.107 kapal dengan komposisi kapal penumpang 4.922, kapal ikan 50.585, dan kapal barang 44.600.

Di samping kekayaan sumber daya maritim Indonesia yang merupakan daya tarik tersendiri bagi para pelaku tindak kriminal, ramainya lalu lintas perdagangan melalui jalur laut menimbulkan potensi berbagai ancaman terhadap keamanan laut. Berbagai kejahatan maritim yang timbul diantaranya IUUF, *human trafficking*, penyelundupan bahan-bahan kimia yang dilarang, pencurian, ancaman teroris, perdagangan ilegal di laut, pelaku kejahatan bersenjata, pencemaran lingkungan laut, cagar budaya bawah air yang dicuri, penyelundupan senjata, penyelundupan hasil pertanian dan kehutanan, eksploitasi tenaga kerja ilegal serta berbagai jenis kejahatan lain yang dapat terjadi baik di atas kapal maupun di sektor yang berhubungan dengan aktivitas di laut, termasuk kejahatan terhadap lingkungan maritim.

Luas wilayah laut yang harus diawasi dan dijaga oleh pihak-pihak berwenang di



Indonesia belum dibarengi dengan kemampuan infrastruktur dan personil yang memadai. Sehubungan dengan hal tersebut, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi khususnya Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi memandang perlunya partisipasi aktif dan upaya-upaya pembentukan kewaspadaan terhadap ancaman maritim melalui berbagai forum baik nasional maupun internasional. Beragam macam jenis kejahatan di laut perlu dibarengi dengan mekanisme dan sinerginya pemanfaatan armada K/L yang berada di lapangan maupun pemanfaatan teknologi yang ditempatkan di berbagai *fusion center/puskodal/command center* yang berada di masing-masing K/L untuk menunjang kinerja aparat penegak hukum di laut. Kesempatan ini dimanfaatkan oleh Kemenko Marves dengan menyelenggarakan pertukaran data dan informasi dalam rangka penegakan hukum di laut serta peningkatan kapasitas personil dalam rangka penegakan hukum di laut.

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi melihat adanya kebutuhan untuk menyinergikan data-data yang berada di masing-masing Kementerian/Lembaga yang memiliki kewenangan di laut. Sebelumnya Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi telah Bersama-sama Menyusun Kesepakatan Bersama tentang Pertukaran Data dan Informasi dalam Rangka Penegakan Hukum di Laut pada tahun 2019. Pada tahun 2022, Kemenko Marves Bersama dengan Kementerian Keuangan, Kementerian Perhubungan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, POLRI, Basamas, Bakamla dan BRIN mengembangkan suatu platform pertukaran data dan informasi untuk mendukung penegakan hukum di laut. Hal ini juga menindaklanjuti rekomendasi kebijakan pada tahun 2021 untuk menyusun dan mengembangkan mekanisme pertukaran data dan informasi antar K/L yang memiliki wewenang penegakan hukum di laut.

## **B. Pilihan kebijakan**

### **a. Alternatif 1**

#### **Pengembangan API Hub sebagai platform Pertukaran Data dan Informasi dalam Rangka Penegakan Hukum di Laut**

API Hub merupakan platform pertukaran data dan informasi dalam rangka penegakan hukum di laut. Saat ini data-data yang sudah online diantaranya Data Nama dan Jenis Sarana Pengangkut Laut, Data Vessel Declaration, Data AIS berbasis Satelit, Data VMS kapal perikanan, Data tindak pidana kelautan dan perikanan, data operasional penangkapan ikan, data kecelakaan kapal, data alat pemancar sinyal marabahaya (beacon), Data Penginderaan Jauh, Data satelit BRIN, Data Radar, Data long Range Camera, data peta kerawanan laut telah diintegrasikan melalui API Hub yang dapat diakses melalui <https://api1.maritim.go.id/> oleh masing-masing operator Kementerian/Lembaga.

4

b. Alternatif 2

**Membentuk kerja sama dalam bentuk MoU dengan Entitas luar negeri untuk pengembangan Maritime Domain Awareness (MDA)**

Bekerjasama dengan Entitas Luar Negeri yang bergerak di bidang pengawasan maritim. Penjajakan Kerjasama dengan entitas luar negeri yang memiliki teknologi yang canggih perlu dilakukan untuk meningkatkan kemampuan pengawasan maritim Indonesia dan mengembangkan kapasitas personil.

c. Alternatif 3

**Pengembangan Protokol Keamanan Data dan Informasi**

Perlindungan Data dan Informasi sensitif yang bersifat terbatas menjadi hal yang penting karena data-data keamanan laut dapat dimanfaatkan oleh pihak yang tidak bertanggung jawab sebagai ancaman terhadap keamanan nasional sehingga Kemenko Marves memandang perlunya Protokol Keamanan Data dan Informasi.

**C. Rekomendasi**

Kebutuhan mekanisme pertukaran data yang efektif menjadi solusi bersama bagi K/L yang memiliki wewenang di laut dilakukan dengan mengembangkan platform API-Hub <https://api1.maritim.go.id/> sebagai media pertukaran data dan informasi dalam rangka penegakan hukum di laut. Pilihan terhadap alternatif 1 menjadi pilihan pertama untuk dilakukan karena kebutuhan yang mendesak untuk menyinergikan Kementerian/Lembaga dalam rangka penegakan hukum di laut kemudian dilanjutkan dengan alternatif 3 untuk hal keamanan data dan informasi yang saat ini masih dalam tahanan pengembangan, sedangkan Alternatif ke 2 masih perlu kajian karena mempertimbangkan keamanan data-data sensitive K/L, data keamanan merupakan aset nasional yang perlu dilindungi dengan sifatnya yang terbatas, dalam penjakannya Kemenko Marves Bersama K/L mengidentifikasi kekurangan dan kelebihannya.

Dibuat di Jakarta

Pada tanggal, Oktober 2022

Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi



Jodi Mahardi

5

## LAMPIRAN

**Oil Spill**

DATA [JSON](#) [Excel](#)

6116 10 **SUBMIT**

10 entries per page Search...

Id	Name	Title	Abstract	Date	Detail	Maps
12057	geonode:osd_20220907_0354815wib_s1a_kepLipoly	Tumpahan Minyak di Kep. Riau Tanggal 7 September 2022 pukul 05.48 WIB	Pantauan tumpahan minyak di Kepulauan Riau menggunakan citra satelit Sentinel-1A tanggal 7 September 2022 pukul 05.48 WIB	2022-09-09 02:04:00	<a href="#">Detail</a>	<a href="#">MAPS</a>
12052	geonode:poly26agus	Tumpahan Minyak di Kep. Riau Tanggal 26 Agustus 2022 pukul 05.48 WIB	Pantauan tumpahan minyak di Kepulauan Riau menggunakan citra satelit Sentinel-1A tanggal 26 Agustus 2022 pukul 05.48 WIB	2022-08-27 22:27:00	<a href="#">Detail</a>	<a href="#">MAPS</a>
12053	geonode:poly7agus	Tumpahan	Pantauan tumpahan	2022-08-	<a href="#">Detail</a>	<a href="#">MAPS</a>

Logged in as: Admin

**Data AIS**

DATA [JSON](#) [Excel](#)

MMSI 525119095 **SUBMIT**

10 entries per page Search...

Name	Navigationstatus	Photos	Mmsinumber	Imonumber	Detail
MT. ARTEMIS	Underway with Engine		525119095		<a href="#">Detail</a>
MT. ARTEMIS	Underway with Engine		525119095		<a href="#">Detail</a>
MT. ARTEMIS	Underway with Engine		525119095		<a href="#">Detail</a>
MT. ARTEMIS	Underway with Engine		525119095		<a href="#">Detail</a>

Dashboard / Data AIS

Logged in as: Admin

MARVES

Dashboard

BADAN NASIONAL PENELITIAN DAN PENELITIAN

KEMENTERIAN KELAUTAN DAN PERIKANAN

Last Position

KEMENTERIAN KEUANGAN

LEMBAGA PENELITIAN DAN ANTARISAS NASIONAL

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

API Setting

Setting

Logout in as Admin

Wahyusawan@marves.com

### Last Position

DATA JSON Excel

NAMA KAPAL	ID TRANSMITTER	PING DATE	PING TIME	LAST LONGITUDE	Detail
MEGA UTAMA 01	01381593	30-SEP-22	30-SEP-2022 08:42:00	109.18495	
OTIRA PERMANA 01	00338710	30-SEP-22	30-SEP-2022 04:40:00	137.5918	
WATI SUMEETI RIJUEKI	01301277	30-SEP-22	30-SEP-2022 03:41:00	113.99527	
LANGKARAJWA KHARISMA	147876	30-SEP-22	30-SEP-2022 02:00:00	126.180	
POLLY 10	01381328	30-SEP-22	30-SEP-2022 03:42:00	139.48228	
PUTRA R.	4392807	30-SEP-22	30-SEP-2022 03:42:00	116.22056	
	NA	30-SEP-22	30-SEP-2022 08:00:00	103.036	

MARVES

Dashboard / Vessel Declaration

Dashboard

BADAN NASIONAL PENELITIAN DAN PENELITIAN

KEMENTERIAN KELAUTAN DAN PERIKANAN

KEMENTERIAN KEUANGAN

Sarana Pengangkut

Vessel Declaration

LEMBAGA PENELITIAN DAN ANTARISAS NASIONAL

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

API Setting

Setting

Logout in as Admin

Copyright © Marves 2021

### Vessel Declaration

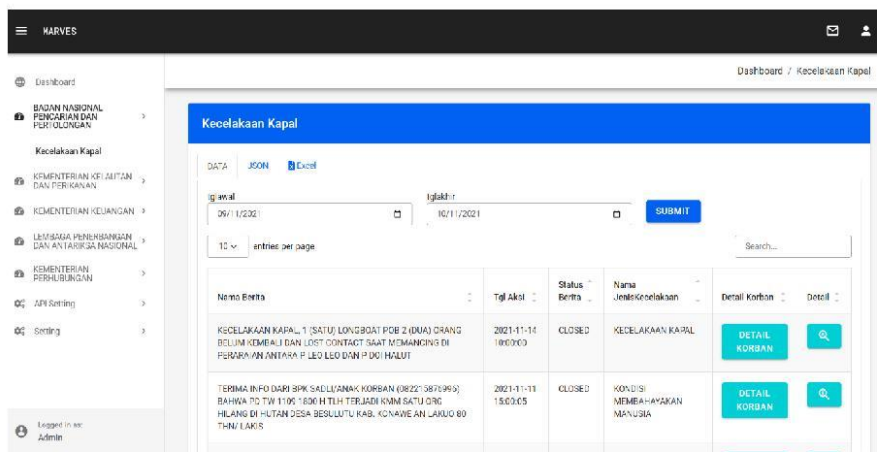
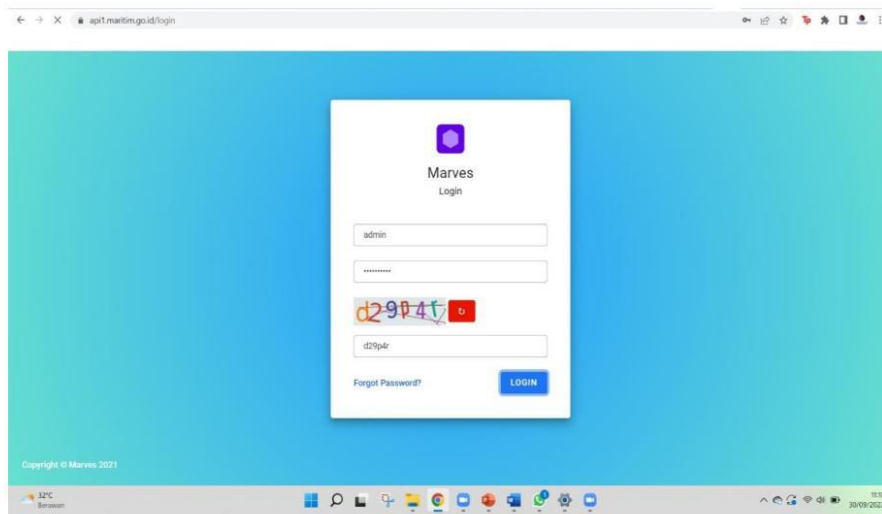
DATA JSON Excel

Vessel ID

10 entities per page

Ass/Nagara	TahunDibuat	NomorRegister	TglReq	NamaKapten	Detail
SGSN	2002	MYRS 019241/TW/21	2021-02-13 20:51:31	DAN EL WILAJA TANGGUB	

Showing 1 to 1 of 1 entities







KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG  
KEMARITIMAN DAN INVESTASI

## RISALAH

### RAPAT KOORDINASI ARCHIPELAGIC AND ISLAND STATES FORUM (AIS FORUM)

Pokok Bahasan : *Archipelagic and Island States Forum (AIS Forum)*  
Pimpinan Rapat : Menko Bidang Kemaritiman dan Investasi  
Hari/Waktu : Senin, 22 Agustus 2022, Pukul 10.00 WIB  
Media : Konferensi Video

#### I. PENGANTAR MENKO BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI

- A. Menko menyampaikan bahwa berdasarkan arahan Presiden maka Konferensi Tingkat Tinggi Pertama AIS Forum (KTT AIS Forum) akan dilaksanakan pada tahun 2023.
- B. Sebagai negara dengan perekonomian yang cukup bagus dan keseimbangan politik yang baik, Indonesia diharapkan bisa membiayai 22 negara strategis yang akan diundang pada KTT AIS Forum 2023 nanti.
- C. Pelaksanaan KTT AIS Forum ditunda dari tahun 2022 menjadi tahun 2023 berdasarkan pertimbangan, yaitu:
  1. Perlu waktu koordinasi antar kementerian/lembaga untuk pelaksanaan KTT AIS Forum;
  2. Indonesia pada tahun 2023 sebagai ketua ASEAN dan menjadi tuan rumah KTT ASEAN; dan
  3. Perlu adanya komunikasi dan koordinasi antar 47 negara secara intensif melalui SOM, MM maupun pertemuan pada tingkat teknis.
- D. Sebagai tindak lanjut hasil *Ministerial Meeting* ke-3 AIS Forum, Indonesia berkomitmen untuk menyiapkan pendanaan lanjutan bagi AIS Forum sampai menjadi Organisasi Internasional berbasis traktat/*charter*.





KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG  
KEMARITIMAN DAN INVESTASI

- E. Pemerintah Indonesia akan menyampaikan komitmen pendanaan lanjutan dengan mekanisme kontribusi sukarela non-reguler melalui United Nation Development Programme (UNDP).
- F. Target KTT AIS Forum 2023 adalah mendeklarasikan kesepakatan bersama dari negara-negara pulau dan kepulauan untuk menjadikan AIS Forum sebagai Organisasi Internasional berbasis traktat/*charter*. Di samping itu Indonesia sudah waktunya untuk menunjukkan kekuatannya ke negara-negara di dunia termasuk salah satunya kemampuan Indonesia dalam mengatasi Covid-19.
- G. Tema utama sementara KTT AIS Forum 2023 adalah *Blue Economy in Achieving Agenda 2030 on SDGs, Our Ocean Our Future, Solidarity*.
- H. Dalam rangka menuju KTT AIS Forum 2023, Pemri akan menyelenggarakan SOM dan MM pada tahun 2022 yang akan dilaksanakan secara *back to back* dengan Indonesia Pacific Development Forum.

**II. ARAHAN MENKO BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

Setelah mendengar paparan dari peserta rapat koordinasi, Menko Bidang Kemaritiman dan Investasi (Marves) memberikan usulan sebagai berikut:

- A. Menteri Luar Negeri agar mempertimbangkan waktu penyelenggaraan SOM dan MM tahun 2022 serta KTT AIS Forum tahun 2023 yaitu akan dilaksanakan *back to back* dengan KTT ASEAN 1 di bulan Mei 2023 atau di kuartal ke 3 tahun 2023 (bulan November).
- B. Sinergi Kementerian/Lembaga terkait melalui wadah kepanitiaan nasional yang akan ditetapkan melalui Keputusan Presiden.
- C. Langkah strategis Pemerintah RI dalam meningkatkan komunikasi yang baik dengan 47 negara partisipan AIS Forum.





KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG  
KEMARITIMAN DAN INVESTASI

- D. Menko meminta agar dilakukan percepatan kontribusi Pemerintah RI untuk AIS Forum sebesar 5 Juta USD untuk 5 tahun ke depan (2022 – 2026).
- E. Setelah mendengar paparan dari Menlu, Menko menyampaikan usulan untuk menyelenggarakan KTT AIS Forum 2023 bersamaan dengan KTT ASEAN ke 2 pada bulan November tahun 2023 karena mempertimbangkan waktu untuk mempersiapkan penyelenggaraan KTT AIS Forum dengan lebih matang dan bisa menunjukkan kekuatan Indonesia di hadapan pemimpin negara yang akan lebih banyak hadir pada KTT ASEAN ke 2 di bulan November nanti. Menteri Luar Negeri agar dapat mengkaji lebih dalam mengenai usulan dimaksud..
- F. Menko Marves mengusulkan untuk mengajak partisipan KTT AIS Forum 2023 dengan menggunakan pesawat TNI AU untuk melihat langsung *Special Economic Zone* rumput laut yang sudah dibuat oleh KKP dan beberapa wilayah maritim Indonesia yang sudah berkembang pesat seperti Morowali dan Weda Bay.
- G. Menko Marves meminta agar menunjukkan mobil listrik serta baterai listrik agar partisipan KTT AIS Forum 2023 mengetahui bahwa Indonesia telah berkembang dengan pesat dan tidak seperti Indonesia 10 tahun yang lalu.
- H. Menko menyampaikan untuk menunjukkan penggunaan teknologi digital Starlink kepada partisipan KTT AIS Forum 2023 terkait bagaimana Indonesia bisa mengatasi kemiskinan di daerah terpencil. Kemenkominfo agar bisa mengerjakan program tersebut dengan baik dan sesegera mungkin sehingga program tersebut sudah masuk ke semua desa sebelum KTT AIS Forum 2023 berlangsung.
- I. BIN untuk dapat menghadirkan Negara-Negara Pasifik, khususnya Vanuatu, pada KTT AIS Forum 2023 nanti.





KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG  
KEMARITIMAN DAN INVESTASI

- J. Kemenkeu diharapkan untuk segera berkoordinasi terkait persiapan dana untuk penyelenggaraan KTT AIS Forum 2023, termasuk dana untuk memfasilitasi kedatangan delegasi negara-negara partisipan KTT AIS Forum 2023 yang akan dibiayai.

Jakarta, 23 September 2022

Sekretaris Kementerian Koordinator,

Ayodhia G.L. Kalake

NIP. 196611181993071001





**KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG  
KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

**KERTAS KERJA KEBIJAKAN**

**Rumusan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Pelindungan Pelaut dan  
Awak Kapal Perikanan**

**ASISTEN DEPUTI KEAMANAN DAN KETAHANAN MARITIM  
DEPUTI BIDANG KOORDINASI KEDAULATAN MARITIM DAN ENERGI  
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI  
REPUBLIK INDONESIA**

**No DIPA : SP DIPA- 120.01.1.350494/2021**

**No.Keg : 4830.AEA.002.051.E**

**Nomor : KKK-5/AD2/D1/Marves/XI/2022**

**Tanggal : 5 Oktober 2022**

## Daftar Isi

Ringkasan .....	3
A. Latar Belakang .....	3
B. Deskripsi Isu .....	4
C. Pilihan Kebijakan .....	5
D. Kesimpulan .....	5
E. Lampiran .....	

## KERTAS KERJA KEBIJAKAN

Nomor : KKK-5/AD2/D1/Marves/X/2022

### Rumusan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Pelindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan

#### Ringkasan Eksekutif

Hasil Kertas Kerja Kebijakan berupa rumusan kebijakan penanganan pelindungan pelaut dan awak kapal perikanan di dalam dan luar negeri. Kebijakan ini diambil karena berdasarkan data yang dihimpun dari Kementerian/Lembaga, media, dan LSM yang bergerak di bidang pelayaran, kelautan dan perikanan, dapat disimpulkan bahwa kasus-kasus penelantaran, eksploitasi dan pelanggaran HAM terhadap Pelaut dan Awak Kapal baik niaga dan perikanan masih banyak terjadi. Hal ini disebabkan oleh adanya kekosongan hukum yang diakibatkan oleh tidak sinkronnya ketentuan hukum yang disusun di tingkat nasional dengan regulasi dan konvensi yang berlaku di tingkat internasional serta pengawasan yang belum optimal terhadap pelindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan. Belum efektifnya penanganan dan pelindungan pelaut dan awak kapal perikanan di dalam dan luar negeri ini sangat tidak sesuai dengan visi Indonesia yang telah dicanangkan sebagai negara poros maritim dunia, terutama melihat betapa tingginya kepentingan perekonomian nasional Indonesia dalam sektor kelautan dan perikanan. Mempertimbangkan hal-hal tersebut, Asisten Deputi Keamanan dan Ketahanan Maritim Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi berpandangan bahwa urgensi untuk membentuk Tim Koordinasi dan Harmonisasi Peraturan Perundang-Undangan Terkait Pelindungan Pekerja Sektor Perikanan Khususnya yang Bekerja di Atas Kapal Penangkap Ikan adalah sangat penting.

#### A. Latar Belakang

Pekerjaan sebagai pelaut dan awak kapal perikanan dikelompokkan sebagai jenis pekerjaan yang paling berbahaya. International Labour Organization menggolongkan pekerjaan di laut, sebagai pekerjaan yang kotor, berbahaya, dan sulit (*dirty, dangerous and difficult*). Beberapa alasan yang menyebabkan pekerjaan di laut digolongkan sebagai jenis pekerjaan berbahaya adalah keharusan bekerja dengan jam kerja yang tinggi, bekerja pada cuaca atau iklim yang ekstrem, serta, terisolasi dari dukungan sosial dan otoritas administratif negara. Kondisi terisolasi yang dialami oleh pelaut dan awak kapal perikanan semakin kuat ketika mereka bekerja di kapal asing atau wilayah di luar Indonesia.

Sejumlah laporan yang dikutip oleh ILO (2015) menunjukkan bahwa kerja paksa dan



perdagangan manusia di sektor perikanan masih terjadi. Laporan-laporan tersebut menunjukkan bahwa awak kapal termasuk pekerja migran, rentan terhadap bentuk-bentuk pelanggaran HAM di atas kapal penangkap ikan.

Pekerja migran rentan untuk ditipu dan dipaksa oleh perantara atau agen perekrutan untuk bekerja di kapal di bawah ancaman kekerasan atau dengan jeratan hutang. Para korban menggambarkan penyakit, cedera fisik, pelecehan psikologis dan seksual, kematian awak kapal, dan kerentanan mereka di atas kapal di lokasi terpencil laut selama berbulan-bulan dan bertahun-tahun pada suatu waktu. Risiko-risiko yang disebutkan dalam laporan ILO tersebut sesuai dengan jenis-jenis dugaan eksploitasi terhadap awak kapal perikanan yang dilaporkan kepada Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI).

Penggolongan pekerjaan pelaut dan awak kapal perikanan sebagai jenis pekerjaan yang berbahaya semestinya memunculkan kebutuhan atas tindakan pemerintah yang lebih besar untuk mengawasi keamanan dan terpenuhinya hak-hak dari warga negara yang bekerja di sektor tersebut. Sayangnya, hingga saat ini mekanisme pemantauan dan pengawasan keamanan dan kesejahteraan pelaut dan awak kapal perikanan Indonesia belum terintegrasi dan masih bersifat sangat sektoral. Hal ini terlihat dari data laporan dugaan eksploitasi terhadap pelaut dan awak kapal perikanan yang tersebar di berbagai instansi. Di antaranya, dari BP2MI, Direktorat Perlindungan Warga Negara Indonesia dan Badan Hukum Indonesia Kementerian Luar Negari (PWNI dan BHI), serta Kementerian Kelautan dan Perikanan, sebagaimana ditampilkan berikut ini.

#### **1. Kekosongan Hukum dan Ketidakjelasan Penanggungjawab Pelindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan**

Beberapa undang-undang yang memuat pengaturan yang berkaitan dengan pelindungan pelaut dan awak kapal perikanan sebagai berikut:

- UU Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia
- UU Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan
- UU Nomor 21 Tahun 2007 tentang Tindak Pidana Perdagangan Orang
- UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- UU Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan
- UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah
- UU Nomor 7 Tahun 2016 tentang Pelindungan dan Pemberdayaan Nelayan
- UU Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia

Selain undang-undang yang disusun dengan mekanisme pembentukan peraturan perundang-undangan nasional, Indonesia juga telah menetapkan beberapa peraturan

perundang-undangan yang meratifikasi instrumen-instrumen internasional sebagai berikut:

- UU Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengesahan ILO Convention No. 105 Concerning the Abolition of Forced Labour (Konvensi ILO mengenai Penghapusan Kerja Paksa)
- UU Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan Maritime Labour Convention, 2006 (Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006)
- Peraturan Presiden Nomor 18 tahun 2019 tentang Ratifikasi Konvensi Internasional tentang Standard Pelatihan Sertifikasi dan Dinas Jaga bagi Awak Kapal Penangkap Ikan (STCWF)

Selain peraturan perundang-undangan di atas, terdapat sejumlah peraturan-peraturan lain di tingkat yang lebih teknis dan operasional berupa peraturan-peraturan menteri atau kepala badan.

Terlepas dari banyaknya peraturan perundang-undangan yang sudah ada terkait dengan perlindungan pelaut dan awak kapal perikanan, masih ditemukan permasalahan dan kelemahan dalam kerangka hukum dan kebijakan pemerintah Indonesia sebagaimana diuraikan berikut ini

#### **a. Kekosongan Pengaturan Pelindungan Pelaut dalam Regulasi Nasional**

UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dalam Pasal 337 mengamanatkan pengaturan mengenai ketenagakerjaan di bidang pelayaran agar dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan. Penafsiran logis dari pasal tersebut adalah bahwa seluruh ketentuan di bidang ketenagakerjaan dalam peraturan perundang-undangan lain yang sudah ada pada saat UU 17/2008 diterbitkan, berlaku dan dapat diterapkan terhadap Pelaut.

Sayangnya, UU 13/2003 tentang Ketenagakerjaan yang diterbitkan sebelum UU 17/2008 tidak memuat ketentuan-ketentuan apa pun mengenai pelaut. Di sisi lain, UU 18/2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran yang diharapkan menghadirkan mekanisme pelindungan ketenagakerjaan bagi pelaut yang bekerja di luar negeri, juga mengalami ketidakharmonisan dengan instrumen internasional, yaitu Konvensi ILO C97/1949. Konvensi ini tidak menggolongkan pelaut sebagai pekerja migran. Kondisi ini patut disayangkan karena mekanisme pelindungan pekerja migran, termasuk pelaut yang menjadi pekerja migran, akan cukup bergantung pada keberadaan dan efektivitas mekanisme-mekanisme internasional. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa terdapat kekosongan hukum di tingkat undang-undang terkait pelindungan pelaut Indonesia.



#### **b. Ketidakjelasan Penanggungjawab Pelindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan**

International Labour Organization/ILO (2010) dalam penelitiannya menemukan 5 kementerian dan 1 badan yang memiliki kewajiban dan tanggung jawab untuk melindungi para pekerja perikanan, yaitu:

- Kementerian Kelautan dan Perikanan yang mengatur dan mengelola aspek-aspek operasional kapal penangkap ikan
- Kementerian Tenaga Kerja yang mengatur dan mengelola prosedur kerja, termasuk mengatur penempatan pekerja migran Indonesia dalam bidang urusan maritim
- Kementerian Perhubungan yang merumuskan dan mengimplementasikan kebijakan-kebijakan yang terkait dengan perhubungan laut, termasuk aktivitas-aktivitas penangkapan ikan, serta, pengaturan dan pengelolaan izin pelaut
- Kementerian Kesehatan untuk memberi dukungan tentang kondisi kesehatan awak kapal penangkap ikan,
- Kementerian Sosial untuk memberikan bantuan bagi eksploitasi buruh, termasuk korban kerja paksa/perdagangan orang; dan
- BNP2TKI untuk mengelola dan mengatur penempatan tenaga kerja Indonesia, termasuk awak kapal penangkap ikan, di luar negeri

Lebih lanjut, ILO menyatakan kewenangan dan tanggung jawab antar institusi tersebut belum disinkronkan (dikoordinasikan, diharmonisasi), sehingga menyebabkan "kebingungan tentang tanggung jawab badan-badan pemerintah kunci yang bertanggung jawab atas pengawasan terhadap perekrutan pekerja, kondisi kerja dan monitoring terhadap perusahaan-perusahaan perikanan, agen-agen awak kapal penangkap ikan dan kapal penangkap ikan." ILO menemukan 11 kategori ranah yang tumpang tindih diantara kementerian/lembaga tersebut. Kategori-kategori tersebut yaitu (1) sumber kewenangan, (2) pendaftaran dan pemberian izin agen awak kapal penangkap ikan, (3) pendirian kantor cabang untuk agen awak kapal penangkap ikan, (4) penunjukan syahbandar, (5) aktivitas-aktivitas monitoring, (6) izin operasi kapal, (7) izin masuk awak kapal, (8) perekrutan awak kapal, (9) Perjanjian Kerja Pelaut, (10) sistem monitoring, dan (11) tanggung jawab atas hukuman.

Temuan tersebut sejalan dengan pendapat dari pejabat dan pemangku kepentingan kunci dalam pelindungan pelaut dan awak kapal perikanan ini, yaitu Kepala Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI), Menteri Ketenagakerjaan, dan Ketua Serikat Buruh Migran Indonesia. Indikator lain yang mudah terlihat dari ketidakjelasan



kewenangan perlindungan pelaut dan awak kapal perikanan tersebut adalah tidak adanya laporan BP2MI yang bisa ditindaklanjuti sampai dengan tahap penyidikan oleh Kepolisian.

Pada tahun 2022 telah terbit Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran, aturan ini mengatur bagaimana tata Kelola penempatan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran. Dikarenakan telah terbitnya Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2022 tersebut, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi telah menerima Surat dari Menteri Sekretariat Negara Nomor /M/D-1/HK.03.03/04/2022 tanggal 5 April 2022 tentang Pengembalian Permohonan Izin Prakarsa Penyusunan Rancangan Peraturan Presiden tentang Rencana Aksi Nasional Pelindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan Tahun 2021-2024.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi khususnya Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi memandang perlunya Koordinasi dan Harmonisasi Peraturan Perundang-Undangan Terkait Pelindungan Pekerja Sektor Perikanan Khususnya yang Bekerja di Atas Kapal Penangkap Ikan.

#### **B. Deskripsi isu**

1. Penelantaran, Eksploitasi dan Pelanggaran HAM terhadap Pelaut dan Awak Kapal Perikanan
2. Kekosongan Hukum dan Ketidakjelasan Penanggung jawab Pelindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan

#### **C. Pilihan kebijakan**

##### **a. Alternatif 1**

##### **Pembentukan Tim Koordinasi dan Harmonisasi Peraturan Perundang-Undangan Terkait Pelindungan Pekerja Sektor Perikanan Khususnya yang Bekerja di Atas Kapal Penangkap Ikan**

Dilatarbelakangi oleh adanya gap, irisan, serta tumpang tindih aturan serta kewenangan antar K/L maka Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi dengan fungsi koordinasi dan sinkronisasi perlu melakukan koordinasi dan harmonisasi aturan-aturan terkait agar pelindungan terhadap pelaut dan awak kapal perikanan dilaksanakan secara efektif, tidak tumpang tindih, dan sinkron dengan regulasi-regulasi internasional.

##### **b. Alternatif 2**

##### **Koordinasi Penanganan Permasalahan Pengaduan Pelaut dan Awak Kapal**

#### **Perikanan yang Masuk ke Web Maritim**

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi melalui web maritim.go.id membuka kanal pengaduan dalam rangka perlindungan terhadap Pelaut dan Awak Kapal Perikanan WNI yang bekerja di dalam dan luar negeri. Dari pengaduan yang masuk Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi berkoordinasi dengan K/L terkait dalam penyelesaiannya.

#### **c. Alternatif 3**

#### **Mendorong terbitnya turunan Peraturan Pemerintah No. 22 tahun 2022 tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran**

Dalam rangka upaya-upaya pelindungan terhadap Pelaut dan Awak Kapal Perikanan perlu disusun petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis yang lebih detail, sesuai dengan amanat PP tersebut.

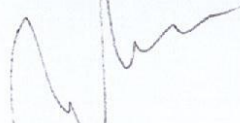
#### **D. Kesimpulan**

Untuk menjalankan fungsi koordinasi dan sinkronisasi pelaksanaan strategi, program kegiatan, kekosongan aturan, irisan aturan-aturan dalam upaya pelindungan pelaut dan awak kapal perikanan tersebut, diperlukan forum tersendiri yang saat ini belum tersedia dalam struktur organisasi kementerian/lembaga yang sudah ada. Oleh karena itu, alternatif 1 dipilih yang dimandatkan untuk melaksanakan fungsi koordinasi dan sinkronisasi tersebut yang dikoordinatori oleh Kementerian Koordinator Bidang Maritim dan Investasi dengan keanggotaan yang terdiri dari pejabat-pejabat yang relevan dari kementerian/lembaga terkait. Selama proses pembentukan Tim dan bekerjanya tim, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi terus melaksanakan upaya pelindungan ABK terutama yang masuk pada web pengaduan Kemenko Marves (terlampir) dengan berkoordinasi dengan K/L terkait dalam penyelesaiannya.

Dibuat di Jakarta

Pada tanggal, 5 Oktober 2022

Plt. Asisten Deputi Keamanan dan Ketahanan Maritim



**Nurhayadi**



KEPUTUSAN MENTERI KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI  
REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR TAHUN 2022

TENTANG  
TIM KOORDINASI DAN HARMONISASI PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN  
TERKAIT PELINDUNGAN PEKERJA SEKTOR PERIKANAN KHUSUSNYA YANG  
BEKERJA DI ATAS KAPAL PENANGKAP IKAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI  
REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa dalam rangka mencegah terjadinya kondisi kerja yang berbahaya, eksploitasi tenaga kerja dan pelanggaran hak-hak ketenagakerjaan, termasuk mencegah perdagangan manusia dan kerja paksa di sektor perikanan khususnya yang bekerja di atas kapal penangkap ikan, perlu dilakukan harmonisasi peraturan perundang-undangan terkait perlindungan pekerja sektor perikanan;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, perlu menetapkan Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi tentang Tim Koordinasi dan Harmonisasi Peraturan Perundang-undangan Terkait Pelindungan Pekerja Sektor Perikanan Khususnya Yang Bekerja di Atas Kapal Penangkap Ikan.
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 39, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4279);
2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);



3. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 294, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5603);
4. Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2016 tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5870);
5. Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 242, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6141);
6. Peraturan Presiden Nomor 92 Tahun 2019 tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 265);
7. Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 10 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Berita Negara Republik Indonesia tahun 2020 Nomor 1331).

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI TENTANG TIM KOORDINASI DAN HARMONISASI PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT PELINDUNGAN PEKERJA SEKTOR PERIKANAN KHUSUSNYA YANG BEKERJA DI ATAS KAPAL PENANGKAP IKAN.

KESATU : Membentuk Tim Koordinasi dan Harmonisasi Peraturan Perundang-undangan Terkait Pelindungan Pekerja Sektor Perikanan Khususnya yang Bekerja di Atas Kapal Penangkap Ikan yang untuk selanjutnya disebut Tim Koordinasi, dengan susunan keanggotaan sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan ini.



- KEDUA : Tim Koordinasi sebagaimana dimaksud pada Diktum KESATU terdiri atas:
1. Pengarah;
  2. Penanggung Jawab;
  3. Pelaksana, yang terdiri dari:
    - a. Koordinator Harmonisasi Peraturan;
    - b. Koordinator Penyusunan Kesepakatan Bersama; dan
    - c. Anggota.
  4. Penasihat Teknis.
- KETIGA : Pengarah sebagaimana dimaksud pada Diktum KEDUA angka 1 mempunyai tugas memberikan bimbingan dan arahan kepada Penanggung Jawab dan Pelaksana untuk menyusun rekomendasi harmonisasi berbagai peraturan perundang-undangan yang terkait perlindungan pekerja sektor perikanan khususnya yang bekerja di atas kapal penangkap ikan dan kesepakatan antar Kementerian dan Lembaga yang terkait dalam melaksanakan inspeksi bersama di atas kapal penangkap ikan.
- KEEMPAT : Penanggung Jawab sebagaimana dimaksud pada Diktum Kedua angka 2 mempunyai tugas:
1. bertanggung jawab dalam pelaksanaan kegiatan penyusunan rekomendasi harmonisasi berbagai peraturan perundang-undangan yang terkait perlindungan pekerja sektor perikanan khususnya yang bekerja di atas kapal penangkap ikan dan kesepakatan antar Kementerian dan Lembaga yang terkait dalam melaksanakan inspeksi bersama di atas kapal penangkap ikan; dan
  2. menyusun dan menyampaikan laporan pelaksanaan kegiatan kepada Pengarah.
- KELIMA : Pelaksana sebagaimana dimaksud pada Diktum KEDUA angka 3 terdiri dari:
1. melakukan kajian dan menetapkan rekomendasi harmonisasi berbagai peraturan perundang-undangan yang terkait perlindungan pekerja sektor perikanan khususnya yang bekerja di atas kapal penangkap ikan;



2. menyusun dokumen rancangan kesepakatan antar Kementerian dan Lembaga yang terkait dalam melaksanakan inspeksi bersama di atas kapal penangkap ikan; dan
3. melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan yang telah dibuat kepada Penanggung Jawab secara berkala maupun sewaktu-waktu jika diperlukan.

KEENAM : Penasihat teknis sebagaimana dimaksud pada Diktum KEDUA angka 4 mempunyai tugas memberikan saran dan masukan teknis untuk mendukung kerja Tim Koordinasi terkait dengan standar-standar ketenagakerjaan internasional serta rujukan internasional lain yang relevan.

KETUJUH : Segala biaya yang timbul sebagai akibat ditetapkannya Keputusan ini dibebankan pada Daftar Isian dan Pelaksanaan Anggaran (DIPA) Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia Tahun Anggaran 2022 dan sumber-sumber lain yang sah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.






KEDELAPAN : Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan sampai dengan 31 Desember 2022.

Ditetapkan di Jakarta

pada tanggal

MENTERI KOORDINATOR BIDANG  
KEMARITIMAN DAN INVESTASI,

LUHUT B. PANDJAITAN

No	Jabatan	Paraf
1.	Deputi I	
2.	Sesdep D1	
3.	Plt. Asdep 2 D1	
4.	Kepala Biro Hukum	
5.	Perancang PUU Madya	



2. menyusun dokumen rancangan kesepakatan antar Kementerian dan Lembaga yang terkait dalam melaksanakan inspeksi bersama di atas kapal penangkap ikan; dan
3. melaporkan hasil pelaksanaan kegiatan yang telah dibuat kepada Penanggung Jawab secara berkala maupun sewaktu-waktu jika diperlukan.

- KEENAM : Penasihat teknis sebagaimana dimaksud pada Diktum KEDUA angka 4 mempunyai tugas memberikan saran dan masukan teknis untuk mendukung kerja Tim Koordinasi terkait dengan standar-standar ketenagakerjaan internasional serta rujukan internasional lain yang relevan.
- KETUJUH : Segala biaya yang timbul sebagai akibat ditetapkannya Keputusan ini dibebankan pada Daftar Isian dan Pelaksanaan Anggaran (DIPA) Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia Tahun Anggaran 2022 dan sumber-sumber lain yang sah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- KEDELAPAN : Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan sampai dengan 31 Desember 2022.

Ditetapkan di Jakarta

pada tanggal

MENTERI KOORDINATOR BIDANG  
KEMARITIMAN DAN INVESTASI,

LUHUT B. PANDJAITAN



LAMPIRAN KEPUTUSAN MENTERI KOORDINATOR  
BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI  
NOMOR...TAHUN 2022 TENTANG TIM KOORDINASI  
DAN HARMONISASI PERATURAN PERUNDANG-  
UNDANGAN TERKAIT PELINDUNGAN PEKERJA  
SEKTOR PERIKANAN KHUSUSNYA YANG BEKERJA DI  
ATAS KAPAL PENANGKAP IKAN

TIM KOORDINASI DAN HARMONISASI PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN  
TERKAIT PELINDUNGAN PEKERJA SEKTOR PERIKANAN KHUSUSNYA YANG  
BEKERJA DI ATAS KAPAL PENANGKAP IKAN TAHUN 2022

**PENGARAH**

- Ketua : Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi
- Anggota : 1. Menteri Luar Negeri  
2. Menteri Sekretariat Negara  
3. Menteri Kelautan dan Perikanan  
4. Menteri Ketenagakerjaan  
5. Menteri Perhubungan  
6. Sekretaris Kabinet  
7. Kepala Kantor Staf Presiden  
8. Kepala Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI)

**PENANGUNG JAWAB**

- Ketua : Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi
- Anggota : 1. Sekretaris Jenderal Kementerian Ketenagakerjaan  
2. Direktur Jenderal Pengawasan Ketenagakerjaan dan K3, Kementerian Ketenagakerjaan  
3. Direktur Jenderal Pembinaan dan Penempatan Tenaga Kerja dan Perluasan Kesempatan Kerja, Kementerian Ketenagakerjaan  
4. Direktur Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Jaminan Sosial, Kementerian Ketenagakerjaan



5. Direktur Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan
6. Direktur Jenderal Perikanan Tangkap, Kementerian Kelautan dan Perikanan
7. Direktur Jenderal Perhubungan Laut

**PELAKSANA**

Koordinator Harmonisasi Peraturan : Asisten Deputi Hukum dan Perjanjian Maritim, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi

Koordinator Penyusunan Kesepakatan Bersama : Asisten Deputi Keamanan dan Ketahanan Maritim, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi

Anggota : 1. Kepala Biro Hukum, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi  
2. Kepala Biro Hukum Kementerian Ketenagakerjaan  
3. Kepala Biro Hukum, Kementerian Kelautan dan Perikanan  
4. Kepala Biro Hukum, Kementerian Perhubungan  
5. Kepala Biro Hukum dan Hubungan Masyarakat, Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia  
6. Kepala Biro Kerja Sama Kementerian Ketenagakerjaan  
7. Kepala Biro Pemenuhan Hak Saksi dan Korban, Lembaga Perlindungan Saksi dan Korban  
8. Direktur Hukum dan Perjanjian Sosial Budaya, Direktorat Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional, Kementerian Luar Negeri  
9. Direktur Pelindungan Warga Negara Indonesia, Direktorat Jenderal Protokol dan Konsuler, Kementerian Luar Negeri  
10. Direktur Sosial Budaya dan Organisasi Internasional Negara Berkembang, Direktorat Jenderal Multilateral, Kementerian Luar Negeri  
11. Direktur Bina Penempatan Tenaga Kerja Dalam Negeri, Ditjen Pembinaan Penempatan Tenaga Kerja dan Perluasan Kesempatan Kerja, Kementerian Ketenagakerjaan



12. Direktur Bina Penempatan dan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, Direktorat Jenderal Pembinaan Penempatan Tenaga Kerja dan Perluasan Kesempatan Kerja, Kementerian Ketenagakerjaan
13. Direktur Jaminan Sosial Tenaga Kerja, Ditjen Pembinaan Hubungan Industrial dan Jaminan Sosial Tenaga Kerja, Kementerian Ketenagakerjaan
14. Direktur Hubungan Kerja dan Pengupahan, Direktorat Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Jaminan Sosial Tenaga Kerja, Kementerian Ketenagakerjaan
15. Direktur Kelembagaan dan Pencegahan Perselisihan Hubungan Industrial, Ditjen Pembinaan Hubungan Industrial dan Jaminan Sosial Tenaga Kerja, Kementerian Ketenagakerjaan
16. Direktur Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial, Ditjen Pembinaan Hubungan Industrial dan Jaminan Sosial Tenaga Kerja, Kementerian Ketenagakerjaan
17. Direktur Bina Sistem Pengawasan Ketenagakerjaan, Ditjen Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan dan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), Kementerian Ketenagakerjaan
18. Direktur Bina Pemeriksaan Norma Ketenagakerjaan, Ditjen Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan dan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), Kementerian Ketenagakerjaan
19. Direktur Bina Kelembagaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), Ditjen Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan dan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), Kementerian Ketenagakerjaan
20. Direktur Bina Pengujian Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), Ditjen Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan dan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), Kementerian Ketenagakerjaan







21. Kepala Pusat Data dan Teknologi Informasi Ketenagakerjaan, Badan Perencanaan dan Pengembangan Ketenagakerjaan, Kementerian Ketenagakerjaan
22. Kepala Pusat Pelatihan dan Penyuluhan Kelautan Perikanan, Badan Riset dan Sumber Daya Manusia Kelautan dan Perikanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan
23. Direktur Penanganan Pelanggaran, Direktorat Jenderal PSDKP, Kementerian Kelautan dan Perikanan
24. Direktur Pengawasan Pengelolaan Sumber Daya Perikanan, Ditjen Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan
25. Direktur Pengawasan Pengelolaan Sumber Daya Kelautan, Ditjen Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan
26. Direktur Kapal Perikanan dan Alat Tangkap Ikan, Ditjen Perikanan Tangkap, Kementerian Kelautan dan Perikanan
27. Direktur Kepelabuhanan Perikanan, Ditjen Perikanan Tangkap, Kementerian Kelautan dan Perikanan
28. Direktur Perkapalan dan Kepelautan, Kementerian Perhubungan

**PENASIHAT TEKNIS**

Penasihat Teknis : *Country Director International Labor Organization*  
Perwakilan untuk Indonesia dan Timor Leste

MENTERI KOORDINATOR BIDANG  
KEMARITIMAN DAN INVESTASI,

No	Jabatan	Paraf
1.	Deputi 1	
2.	Sesdep D1	
3.	Plt. Asdep 2 D1	
4.	Kepala Biro Hukum	
5.	Perancang PUU Madya	

LUHUT B. PANDJAITAN

21. Kepala Pusat Data dan Teknologi Informasi Ketenagakerjaan, Badan Perencanaan dan Pengembangan Ketenagakerjaan, Kementerian Ketenagakerjaan
22. Kepala Pusat Pelatihan dan Penyuluhan Kelautan Perikanan, Badan Riset dan Sumber Daya Manusia Kelautan dan Perikanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan
23. Direktur Penanganan Pelanggaran, Direktorat Jenderal PSDKP, Kementerian Kelautan dan Perikanan
24. Direktur Pengawasan Pengelolaan Sumber Daya Perikanan, Ditjen Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan
25. Direktur Pengawasan Pengelolaan Sumber Daya Kelautan, Ditjen Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan
26. Direktur Kapal Perikanan dan Alat Tangkap Ikan, Ditjen Perikanan Tangkap, Kementerian Kelautan dan Perikanan
27. Direktur Kepelabuhanan Perikanan, Ditjen Perikanan Tangkap, Kementerian Kelautan dan Perikanan
28. Direktur Perkapalan dan Kepelautan, Kementerian Perhubungan

**PENASIHAT TEKNIS**

Penasihat Teknis : *Country Director International Labor Organization*  
Perwakilan untuk Indonesia dan Timor Leste

MENTERI KOORDINATOR BIDANG  
KEMARITIMAN DAN INVESTASI,

LUHUT B. PANDJAITAN

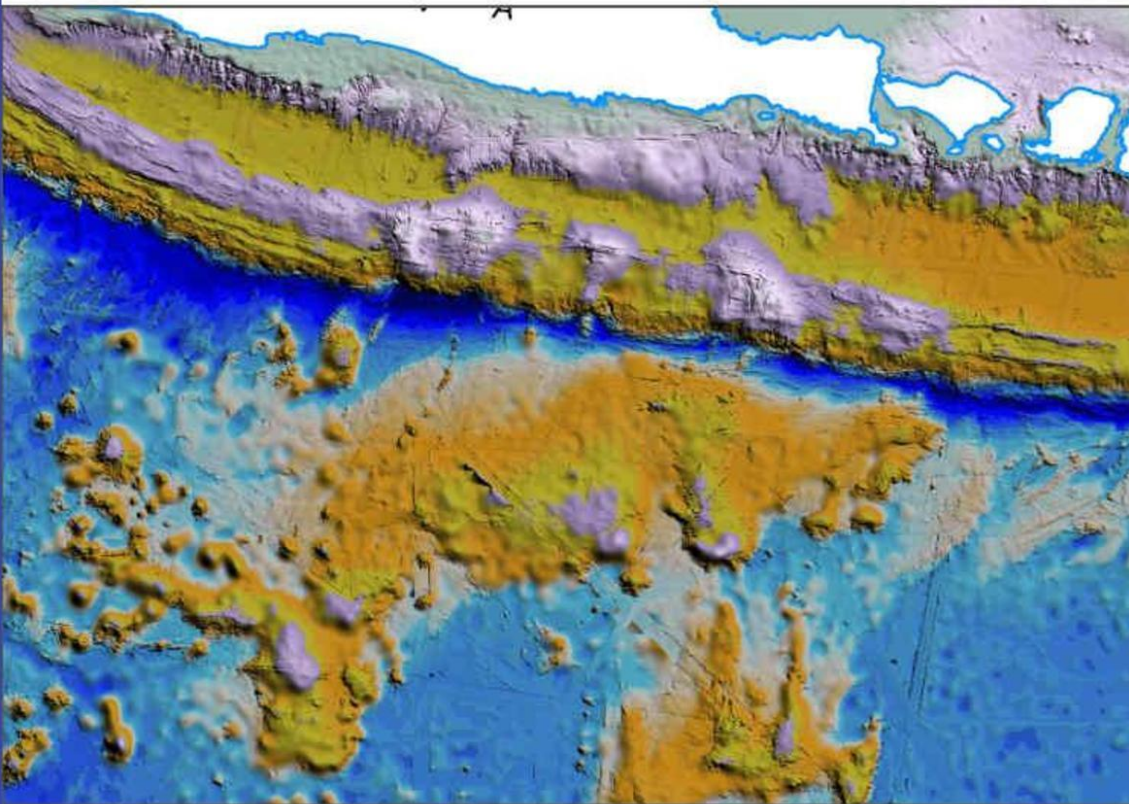




# Continental Shelf Submission of The Republic of Indonesia



Partial Submission in respect of  
the Area of South of Java and South of Nusa Tenggara



Government of the Republic of Indonesia  
2022

## EXECUTIVE SUMMARY





# **Continental Shelf Submission of the Republic of Indonesia**

Partial Submission in respect of  
the Area of South of Java and South of Nusa Tenggara

## **EXECUTIVE SUMMARY**

**Government of the Republic of Indonesia  
2022**

## **Table of Contents**

<b>1. INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>2. The Outer Limit of the Continental Shelf in the Area of South of Java and South of Nusa Tenggara .....</b>	<b>2</b>
<b>3. Specific Provision of Article 76 Invoked to Support the Submission .....</b>	<b>4</b>
<b>4. Ministries and Institutions Involved for the Preparation of the Submission...</b>	<b>4</b>
<b>5. Names Of Member of the Commission Who Provided Advice During the Preparation of the Partial Submission .....</b>	<b>4</b>
<b>6. Absence of Dispute .....</b>	<b>5</b>
<b>7. Detailed Description of the Outer Limit of the Continental Shelf in the Area of South of Java and South of Nusa Tenggara .....</b>	<b>5</b>

---

**List of Figure**

Figure 1. An overview of the area of extended continental shelf in respect of the area of south of Java and south of Nusa Tenggara ..... 3

---

**Appendix**

Appendix 1: Complete List of Coordinates of Outer Continental Shelf (OCS) in the Area of South of Java and South of Nusa Tenggara (All coordinates relate to the WGS 84 geodetic reference system) ..... 6

## 1. INTRODUCTION

On 16 June 2008, Indonesia submitted to the Commission of the Limit of the Continental Shelf (UNCLCS), information on the limit of the continental shelf beyond 200 nautical miles (herein after referred as M) in the area of north-west Sumatera, which served as the first partial submission of Indonesia. The document also outlines three potential areas in which Indonesia may exercise its right to present further submission namely the area of the north of Papua, the south of Java, and the rest area of the west of Sumatera.

Indonesia's submission regarding the area of northwest of Sumatera received the Commission's recommendation on 28 March 2011 during the 27<sup>th</sup> session of the Commission. The recommendation confirmed Indonesia's right to delimitate **4.209 km sq** of seabed in the northwest of Sumatera as part of Indonesia's continental shelf. Following the preliminary information and recommendation of the Commission, Indonesia has continued the exercise to delineate the outer limit its continental shelf and submit the information on the limit of Indonesia's continental shelf to the Commission. The experience obtained during the process to obtain the Commission's recommendation provides know how, best practices, and confidence to further delineate Indonesia's continental shelf.

In 2019 and 2020, Indonesia respectively presented the 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> partial continental shelf submission with respect to the area of north of Papua, and the area of the southwest of Sumatera. In Papua, Indonesia presented information that the outer limit of the Indonesia continental shelf covers area of **196.568,9 km sq**, whereas in the southwest of Sumatera, Indonesia informed the Commission that Indonesia continental shelf covers area of **211.297,7 km sq**.

All the Indonesia's submissions are prepared and developed by Indonesian National Task Force for Delineation and Delimitation of the Continental Shelf Beyond 200 M (hereinafter the National Task Force). The National Task Force is coordinated by Coordinating Ministry for Maritime Affairs and Investment and consists of representatives from the Ministry of Foreign Affairs, the Ministry of Energy and Mineral Resources, the Ministry of Marine Affairs and Fisheries, the Ministry of Transportation, Geospatial Information Agency, Indonesian Agency for Research and Innovation, and the Indonesian Navy Hydro-Oceanographic Centre.

This document is prepared and summarized the fourth partial submission in the area south of Java and south of Nusa Tenggara. Indonesia presents this document as an integral part of its fourth partial submission that complements the first, the second, and

the third partial submission made by Indonesia. This partial submission shall not in any way exclude Indonesia's rights to inform the commission on the establishment of the outer limits of Indonesia's continental shelf in other areas. Accordingly, Indonesia will submit submissions in other areas in conformity with the Convention, the Rules of Procedures, as well as the Technical and Scientific Guidelines of the Commission.

## **2. The Outer Limit of the Continental Shelf in the Area of South of Java and South of Nusa Tenggara.**

Indonesia affirms that Indonesia's continental margin in the south of Java and south of Nusa Tenggara geomorphologically extends south of Roo Rise. The geological studies in the area and the underwater topographic profiles derived from Indonesia National Bathymetric Data confirm that Roo Rise is a natural prolongation of Indonesia landmass. The appurtenance test conducted by Indonesia concludes that Indonesia has the right to delineate and establish the outer limit of Indonesia continental shelf in the south of Java and south of Nusa Tenggara as depicted in figure 1.

The outer limit of the continental shelf beyond 200 M in this area is delineated in accordance with the Rules of Procedures provided in the Article 76 of UNCLOS 1982, the Scientific and Technical Guidelines of the Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS/11) and Rules of Procedures of the Commission on the Limits of the Continental Shelf.

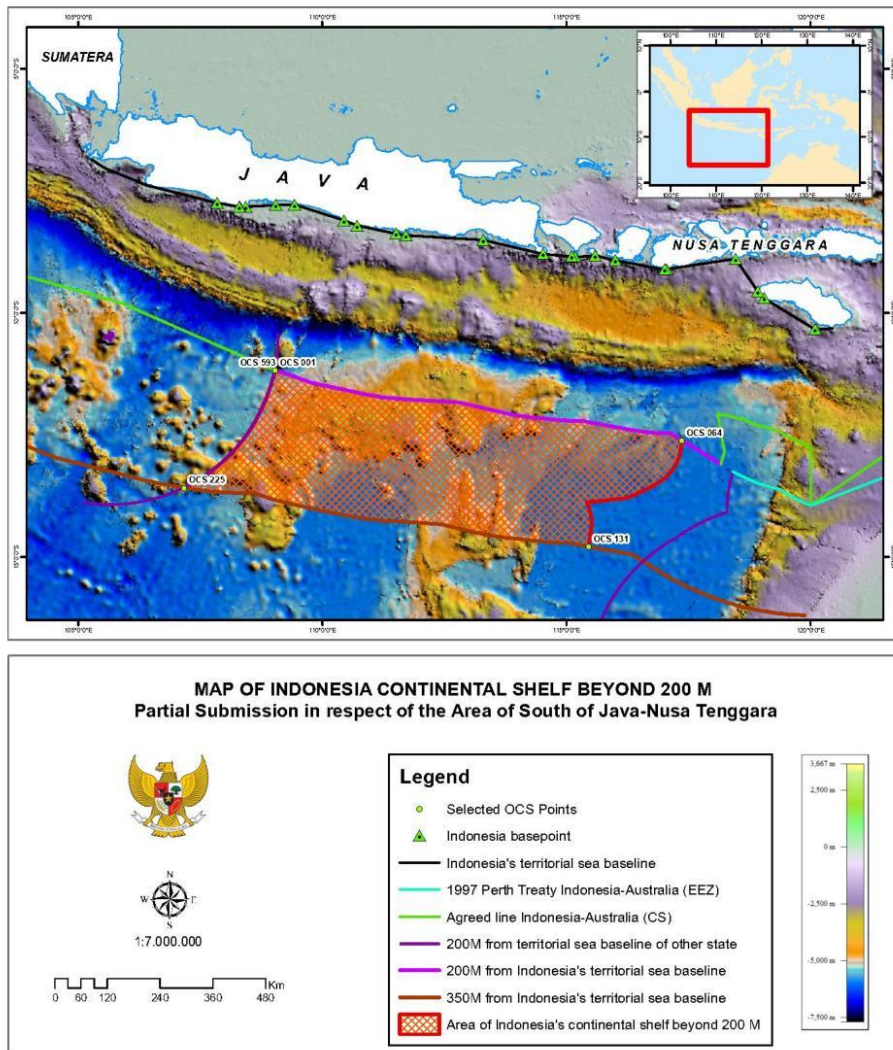


Figure 1. An overview of the area of extended continental shelf in respect of the area of south of Java and south of Nusa Tenggara



### **3. Specific Provision of Article 76 Invoked to Support the Submission**

The outer limits contained in this partial submission are based on the provision of Article 76 paragraph 1, paragraph 4 (a)(ii), paragraph 6, and paragraph 7 of UNCLOS 1982.

### **4. Ministries and Institutions Involved for the Preparation of the Submission**

The main document on the limits of Indonesia continental shelf in the south of Java and south of Nusa Tenggara including the maps, charts, geospatial database, as well as collection of other data utilized in this submission were carried out by the National Task Force. The National Task Force is comprised of relevant Ministries and Institutions as follows:

- The Coordinating Ministry of Maritime Affairs and Investment
- Ministry of Foreign Affairs
- Ministry of Energy and Mineral Resources
- Ministry of Marine Affairs and Fisheries
- Ministry of Transportation
- Geospatial Information Agency
- Indonesian Agency for Research and Innovation, and
- the Indonesian Navy Hydro-Oceanographic Center.

### **5. Names Of Member of the Commission Who Provided Advice During the Preparation of the Partial Submission**

No member of the Commission on the Limits of the Continental Shelf assisted Indonesia in the preparation of this partial submission.

## 6. Absence of Dispute

Indonesia wishes to inform the Commission that the area of continental shelf in the south of Java and south of Nusa Tenggara, as the subject of this partial submission, is not subject to any dispute between Indonesia with any other states. However, Indonesia recognizes that the projected outer limit of Indonesia's claim in the south of Java and south of Nusa Tenggara may potentially overlap with the recommendation of the Commission to Australia. In this regard, Indonesia requests the Commission to examine Indonesia's submission without prejudice to the question of delimitation of the continental shelf with opposite or adjacent coastal states based on Article 76 paragraph 10 of the Convention.

## 7. Detailed Description of the Outer Limit of the Continental Shelf in the Area of South of Java and South of Nusa Tenggara

Pursuant to the Convention, in particular set of rules provided by article 76 of the Convention as well as the Scientific and Technical Guidelines of the Commission, Indonesia has delineated its outer limit of continental in the southwest of Sumatera by applying the Hedberg Formula.

Twenty nine (29) points of Foot of Slope (FOS) have been identified at both sides of Roo Rise resulting in the delineation of 593 fixed points of the outer limit of Indonesia Continental Shelf beyond 200 M in the south of Java and south of Nusa Tenggara.

The outer limit has taken into consideration the following constraints namely:

- Maximum distance of 60 M between the two adjacent fixed points
- The 350 M projection line from Indonesian Archipelagic baseline,
- The projection of 200 M of the continental shelf of Christmas Island, Australia.

The outer limit of the Indonesia continental shelf beyond 200 M in south of Java and south of Nusa Tenggara encloses an area of approximately **245.711 km sq**. The coordinates of the fixed points and the lengths of the connecting straight lines are listed in Appendix 1.

## Appendix I:

*Table 1. Complete List of Coordinates of Outer Continental Shelf (OCS) in the Area of South of Java and South of Nusa Tenggara*

Name	Latitude	Longitude	Remark
OCS 001	11° 10' 12,950" S	109° 1' 38,818" E	200M Indonesia / 200M Christmas Island
OCS 002	11° 16' 2,110" S	109° 19' 44,367" E	200M Indonesia
OCS 003	11° 20' 31,082" S	109° 31' 55,312" E	200M Indonesia
OCS 004	11° 20' 52,705" S	109° 32' 52,179" E	200M Indonesia
OCS 005	11° 23' 8,405" S	109° 39' 30,335" E	200M Indonesia
OCS 006	11° 23' 42,717" S	109° 41' 16,617" E	200M Indonesia
OCS 007	11° 25' 11,003" S	109° 46' 12,839" E	200M Indonesia
OCS 008	11° 26' 11,137" S	109° 49' 48,081" E	200M Indonesia
OCS 009	11° 27' 0,108" S	109° 52' 59,353" E	200M Indonesia
OCS 010	11° 28' 17,686" S	109° 58' 25,625" E	200M Indonesia
OCS 011	11° 28' 35,691" S	109° 59' 49,414" E	200M Indonesia
OCS 012	11° 28' 53,519" S	110° 1' 13,241" E	200M Indonesia
OCS 013	11° 38' 25,565" S	110° 46' 2,979" E	200M Indonesia
OCS 014	11° 38' 54,341" S	110° 48' 22,071" E	200M Indonesia
OCS 015	11° 40' 8,060" S	110° 54' 35,612" E	200M Indonesia
OCS 016	11° 40' 15,773" S	110° 55' 17,039" E	200M Indonesia
OCS 017	11° 42' 15,959" S	111° 6' 31,413" E	200M Indonesia
OCS 018	11° 42' 22,711" S	111° 7' 6,775" E	200M Indonesia
OCS 019	11° 43' 13,942" S	111° 12' 33,445" E	200M Indonesia
OCS 020	11° 43' 43,022" S	111° 15' 54,236" E	200M Indonesia
OCS 021	11° 43' 58,451" S	111° 18' 1,106" E	200M Indonesia
OCS 022	11° 44' 33,955" S	111° 23' 29,965" E	200M Indonesia
OCS 023	11° 44' 41,009" S	111° 24' 44,728" E	200M Indonesia
OCS 024	11° 44' 59,492" S	111° 28' 59,743" E	200M Indonesia
OCS 025	11° 45' 17,481" S	111° 33' 37,238" E	200M Indonesia
OCS 026	11° 50' 5,949" S	112° 48' 15,649" E	200M Indonesia
OCS 027	12° 3' 18,003" S	113° 46' 36,132" E	200M Indonesia
OCS 028	12° 3' 28,437" S	113° 47' 21,932" E	200M Indonesia
OCS 029	12° 4' 17,095" S	113° 51' 20,550" E	200M Indonesia
OCS 030	12° 5' 12,359" S	113° 56' 5,819" E	200M Indonesia
OCS 031	12° 6' 16,053" S	114° 2' 55,819" E	200M Indonesia
OCS 032	12° 6' 32,511" S	114° 4' 54,028" E	200M Indonesia
OCS 033	12° 7' 6,664" S	114° 9' 47,676" E	200M Indonesia
OCS 034	12° 7' 32,156" S	114° 13' 45,096" E	200M Indonesia
OCS 035	12° 8' 14,408" S	114° 20' 22,278" E	200M Indonesia
OCS 036	12° 10' 48,223" S	114° 44' 28,176" E	200M Indonesia
OCS 037	12° 10' 51,778" S	114° 45' 4,244" E	200M Indonesia
OCS 038	12° 11' 21,159" S	114° 50' 25,140" E	200M Indonesia

Name	Latitude	Longitude	Remark
OCS 039	12° 11' 24,919" S	114° 51' 13,107" E	200M Indonesia
OCS 040	12° 11' 41,829" S	114° 55' 46,730" E	200M Indonesia
OCS 041	12° 11' 46,716" S	114° 57' 59,164" E	200M Indonesia
OCS 042	12° 11' 55,932" S	115° 1' 8,686" E	200M Indonesia
OCS 043	12° 11' 57,081" S	115° 1' 37,461" E	200M Indonesia
OCS 044	12° 11' 57,721" S	115° 2' 2,263" E	200M Indonesia
OCS 045	12° 12' 2,608" S	115° 6' 30,926" E	200M Indonesia
OCS 046	12° 12' 9,418" S	115° 10' 32,002" E	200M Indonesia
OCS 047	12° 11' 59,456" S	115° 17' 51,131" E	200M Indonesia
OCS 048	12° 12' 2,543" S	115° 18' 25,370" E	200M Indonesia
OCS 049	12° 12' 51,433" S	115° 22' 16,574" E	200M Indonesia
OCS 050	12° 13' 18,554" S	115° 24' 39,687" E	200M Indonesia
OCS 051	12° 24' 14,030" S	116° 23' 26,354" E	200M Indonesia
OCS 052	12° 24' 35,055" S	116° 25' 16,233" E	200M Indonesia
OCS 053	12° 25' 55,944" S	116° 34' 4,993" E	200M Indonesia
OCS 054	12° 26' 53,837" S	116° 42' 56,906" E	200M Indonesia
OCS 055	12° 27' 28,618" S	116° 51' 50,926" E	200M Indonesia
OCS 056	12° 27' 40,219" S	117° 0' 46,001" E	200M Indonesia
OCS 057	12° 27' 32,090" S	117° 7' 49,924" E	200M Indonesia
OCS 058	12° 27' 31,902" S	117° 8' 3,853" E	200M Indonesia
OCS 059	12° 28' 9,550" S	117° 8' 58,419" E	200M Indonesia
OCS 060	12° 28' 35,500" S	117° 9' 36,872" E	200M Indonesia
OCS 061	12° 30' 46,485" S	117° 12' 58,731" E	200M Indonesia
OCS 062	12° 32' 32,190" S	117° 15' 45,926" E	200M Indonesia
OCS 063	12° 33' 19,186" S	117° 17' 1,934" E	200M Indonesia
OCS 064	12° 36' 16,186" S	117° 21' 50,347" E	FOS + 60M / 200M Indonesia
OCS 065	12° 37' 18,049" S	117° 21' 51,967" E	FOS + 60M
OCS 066	12° 39' 55,890" S	117° 21' 49,088" E	FOS + 60M
OCS 067	12° 42' 33,457" S	117° 21' 39,199" E	FOS + 60M
OCS 068	12° 45' 10,450" S	117° 21' 22,315" E	FOS + 60M
OCS 069	12° 47' 46,570" S	117° 20' 58,464" E	FOS + 60M
OCS 070	12° 50' 21,519" S	117° 20' 27,690" E	FOS + 60M
OCS 071	12° 52' 55,002" S	117° 19' 50,046" E	FOS + 60M
OCS 072	12° 55' 26,725" S	117° 19' 5,601" E	FOS + 60M
OCS 073	12° 57' 56,399" S	117° 18' 14,437" E	FOS + 60M
OCS 074	13° 0' 23,738" S	117° 17' 16,648" E	FOS + 60M
OCS 075	13° 2' 48,461" S	117° 16' 12,341" E	FOS + 60M
OCS 076	13° 5' 10,291" S	117° 15' 1,636" E	FOS + 60M
OCS 077	13° 7' 28,957" S	117° 13' 44,665" E	FOS + 60M
OCS 078	13° 9' 44,192" S	117° 12' 21,573" E	FOS + 60M
OCS 079	13° 11' 55,739" S	117° 10' 52,515" E	FOS + 60M
OCS 080	13° 14' 3,344" S	117° 9' 17,660" E	FOS + 60M
OCS 081	13° 16' 6,765" S	117° 7' 37,186" E	FOS + 60M



Name	Latitude	Longitude	Remark
OCS 082	13° 18' 5,763" S	117° 5' 51,285" E	FOS + 60M
OCS 083	13° 20' 0,110" S	117° 4' 0,158" E	FOS + 60M
OCS 084	13° 21' 49,588" S	117° 2' 4,014" E	FOS + 60M
OCS 085	13° 23' 33,986" S	117° 0' 3,076" E	FOS + 60M
OCS 086	13° 25' 13,103" S	116° 57' 57,574" E	FOS + 60M
OCS 087	13° 26' 46,749" S	116° 55' 47,748" E	FOS + 60M
OCS 088	13° 28' 14,744" S	116° 53' 33,845" E	FOS + 60M
OCS 089	13° 29' 36,919" S	116° 51' 16,122" E	FOS + 60M
OCS 090	13° 30' 55,412" S	116° 48' 50,348" E	FOS + 60M
OCS 091	13° 33' 8,613" S	116° 44' 29,058" E	FOS + 60M
OCS 092	13° 35' 21,562" S	116° 40' 8,226" E	FOS + 60M
OCS 093	13° 37' 34,486" S	116° 35' 47,403" E	FOS + 60M
OCS 094	13° 39' 47,412" S	116° 31' 26,541" E	FOS + 60M
OCS 095	13° 42' 0,544" S	116° 27' 5,235" E	FOS + 60M
OCS 096	13° 43' 41,760" S	116° 23' 29,696" E	FOS + 60M
OCS 097	13° 43' 58,471" S	116° 22' 47,254" E	FOS + 60M
OCS 098	13° 43' 58,471" S	116° 22' 47,254" E	FOS + 60M
OCS 099	13° 45' 9,102" S	116° 19' 47,875" E	FOS + 60M
OCS 100	13° 46' 0,040" S	116° 17' 15,024" E	FOS + 60M
OCS 101	13° 46' 44,387" S	116° 14' 40,029" E	FOS + 60M
OCS 102	13° 47' 22,057" S	116° 12' 3,188" E	FOS + 60M
OCS 103	13° 47' 52,977" S	116° 9' 24,804" E	FOS + 60M
OCS 104	13° 48' 27,684" S	116° 5' 14,540" E	FOS + 60M
OCS 105	13° 48' 59,610" S	116° 0' 8,997" E	FOS + 60M
OCS 106	13° 49' 31,430" S	115° 55' 4,449" E	FOS + 60M
OCS 107	13° 50' 3,249" S	115° 49' 59,903" E	FOS + 60M
OCS 108	13° 50' 35,096" S	115° 44' 55,084" E	FOS + 60M
OCS 109	13° 51' 6,984" S	115° 39' 49,852" E	FOS + 60M
OCS 110	13° 51' 38,763" S	115° 34' 45,657" E	FOS + 60M
OCS 111	13° 52' 10,612" S	115° 29' 40,778" E	FOS + 60M
OCS 112	13° 52' 39,222" S	115° 25' 6,901" E	FOS + 60M
OCS 113	13° 52' 55,562" S	115° 25' 15,230" E	FOS + 60M
OCS 114	13° 55' 19,789" S	115° 26' 20,901" E	FOS + 60M
OCS 115	13° 57' 46,672" S	115° 27' 20,091" E	FOS + 60M
OCS 116	14° 0' 15,932" S	115° 28' 12,686" E	FOS + 60M
OCS 117	14° 2' 47,288" S	115° 28' 58,582" E	FOS + 60M
OCS 118	14° 5' 20,451" S	115° 29' 37,688" E	FOS + 60M
OCS 119	14° 7' 55,132" S	115° 30' 9,927" E	FOS + 60M
OCS 120	14° 10' 31,036" S	115° 30' 35,233" E	FOS + 60M
OCS 121	14° 13' 7,868" S	115° 30' 53,554" E	FOS + 60M
OCS 122	14° 15' 45,330" S	115° 31' 4,853" E	FOS + 60M
OCS 123	14° 18' 23,121" S	115° 31' 9,102" E	FOS + 60M
OCS 124	14° 23' 1,932" S	115° 30' 59,341" E	FOS + 60M

Name	Latitude	Longitude	Remark
OCS 125	14° 27' 39,179" S	115° 30' 27,559" E	FOS + 60M
OCS 126	14° 32' 34,093" S	115° 29' 41,854" E	FOS + 60M
OCS 127	14° 37' 28,819" S	115° 28' 56,169" E	FOS + 60M
OCS 128	14° 42' 23,646" S	115° 28' 10,459" E	FOS + 60M
OCS 129	14° 43' 35,850" S	115° 27' 58,492" E	FOS + 60M
OCS 130	14° 46' 10,793" S	115° 27' 27,561" E	FOS + 60M
OCS 131	14° 47' 14,749" S	115° 27' 11,785" E	FOS + 60M / 350M Indonesia
OCS 132	14° 42' 50,581" S	115° 3' 30,736" E	350M Indonesia
OCS 133	14° 42' 50,330" S	115° 3' 1,716" E	350M Indonesia
OCS 134	14° 42' 49,874" S	115° 2' 39,806" E	350M Indonesia
OCS 135	14° 42' 38,639" S	114° 57' 1,750" E	350M Indonesia
OCS 136	14° 42' 35,551" S	114° 55' 31,671" E	350M Indonesia
OCS 137	14° 42' 33,898" S	114° 54' 47,873" E	350M Indonesia
OCS 138	14° 42' 27,273" S	114° 52' 20,649" E	350M Indonesia
OCS 139	14° 42' 24,851" S	114° 51' 26,842" E	350M Indonesia
OCS 140	14° 42' 13,038" S	114° 47' 33,111" E	350M Indonesia
OCS 141	14° 42' 10,853" S	114° 46' 56,252" E	350M Indonesia
OCS 142	14° 41' 44,182" S	114° 39' 29,799" E	350M Indonesia
OCS 143	14° 41' 37,543" S	114° 38' 5,084" E	350M Indonesia
OCS 144	14° 40' 45,660" S	114° 28' 38,379" E	350M Indonesia
OCS 145	14° 40' 39,384" S	114° 27' 34,687" E	350M Indonesia
OCS 146	14° 40' 5,239" S	114° 22' 15,384" E	350M Indonesia
OCS 147	14° 37' 43,187" S	114° 0' 6,962" E	350M Indonesia
OCS 148	14° 37' 0,451" S	113° 53' 7,454" E	350M Indonesia
OCS 149	14° 36' 54,922" S	113° 52' 17,549" E	350M Indonesia
OCS 150	14° 35' 57,875" S	113° 44' 29,197" E	350M Indonesia
OCS 151	14° 35' 30,122" S	113° 41' 0,279" E	350M Indonesia
OCS 152	14° 34' 51,191" S	113° 36' 42,274" E	350M Indonesia
OCS 153	14° 33' 36,363" S	113° 28' 56,671" E	350M Indonesia
OCS 154	14° 32' 9,618" S	113° 21' 13,276" E	350M Indonesia
OCS 155	14° 32' 1,555" S	113° 20' 32,600" E	350M Indonesia
OCS 156	14° 30' 32,903" S	113° 13' 32,026" E	350M Indonesia
OCS 157	14° 30' 14,921" S	113° 12' 11,093" E	350M Indonesia
OCS 158	14° 28' 48,159" S	113° 5' 52,714" E	350M Indonesia
OCS 159	14° 19' 44,728" S	112° 25' 46,890" E	350M Indonesia
OCS 160	14° 15' 55,688" S	111° 26' 48,568" E	350M Indonesia
OCS 161	14° 15' 27,694" S	111° 18' 58,184" E	350M Indonesia
OCS 162	14° 15' 26,312" S	111° 18' 38,479" E	350M Indonesia
OCS 163	14° 14' 51,239" S	111° 11' 8,416" E	350M Indonesia
OCS 164	14° 14' 39,502" S	111° 8' 56,347" E	350M Indonesia
OCS 165	14° 14' 4,999" S	111° 3' 19,598" E	350M Indonesia
OCS 166	14° 13' 37,335" S	110° 59' 15,770" E	350M Indonesia
OCS 167	14° 13' 8,883" S	110° 55' 31,949" E	350M Indonesia



Name	Latitude	Longitude	Remark
OCS 168	14° 12' 19,859" S	110° 49' 37,182" E	350M Indonesia
OCS 169	14° 12' 2,864" S	110° 47' 45,693" E	350M Indonesia
OCS 170	14° 11' 44,613" S	110° 45' 53,707" E	350M Indonesia
OCS 171	14° 10' 47,133" S	110° 40' 1,015" E	350M Indonesia
OCS 172	14° 10' 35,667" S	110° 38' 58,518" E	350M Indonesia
OCS 173	14° 9' 22,343" S	110° 32' 20,458" E	350M Indonesia
OCS 174	14° 8' 40,256" S	110° 28' 11,585" E	350M Indonesia
OCS 175	14° 8' 26,644" S	110° 26' 58,481" E	350M Indonesia
OCS 176	14° 6' 59,728" S	110° 19' 25,453" E	350M Indonesia
OCS 177	14° 6' 17,855" S	110° 15' 59,128" E	350M Indonesia
OCS 178	14° 5' 25,764" S	110° 11' 54,000" E	350M Indonesia
OCS 179	13° 57' 1,067" S	109° 32' 21,906" E	350M Indonesia
OCS 180	13° 55' 55,234" S	109° 27' 9,862" E	350M Indonesia
OCS 181	13° 55' 22,656" S	109° 24' 42,215" E	350M Indonesia
OCS 182	13° 53' 36,397" S	109° 17' 4,416" E	350M Indonesia
OCS 183	13° 53' 7,624" S	109° 15' 6,311" E	350M Indonesia
OCS 184	13° 51' 39,380" S	109° 9' 29,464" E	350M Indonesia
OCS 185	13° 49' 55,357" S	109° 3' 9,356" E	350M Indonesia
OCS 186	13° 49' 34,172" S	109° 1' 56,879" E	350M Indonesia
OCS 187	13° 47' 17,558" S	108° 54' 27,782" E	350M Indonesia
OCS 188	13° 46' 18,205" S	108° 51' 20,060" E	350M Indonesia
OCS 189	13° 44' 51,424" S	108° 47' 1,962" E	350M Indonesia
OCS 190	13° 42' 17,700" S	108° 39' 38,888" E	350M Indonesia
OCS 191	13° 41' 40,288" S	108° 37' 58,420" E	350M Indonesia
OCS 192	13° 40' 58,594" S	108° 36' 7,148" E	350M Indonesia
OCS 193	13° 41' 1,413" S	108° 33' 47,054" E	350M Indonesia
OCS 194	13° 41' 7,560" S	108° 25' 57,000" E	350M Indonesia
OCS 195	13° 41' 3,385" S	108° 20' 34,879" E	350M Indonesia
OCS 196	13° 41' 2,943" S	108° 19' 17,983" E	350M Indonesia
OCS 197	13° 41' 2,031" S	108° 18' 6,935" E	350M Indonesia
OCS 198	13° 41' 0,353" S	108° 16' 42,585" E	350M Indonesia
OCS 199	13° 40' 55,536" S	108° 13' 50,292" E	350M Indonesia
OCS 200	13° 40' 51,557" S	108° 10' 37,119" E	350M Indonesia
OCS 201	13° 40' 50,061" S	108° 10' 17,039" E	350M Indonesia
OCS 202	13° 40' 48,636" S	108° 8' 15,236" E	350M Indonesia
OCS 203	13° 40' 47,537" S	108° 6' 41,263" E	350M Indonesia
OCS 204	13° 40' 38,011" S	108° 3' 15,165" E	350M Indonesia
OCS 205	13° 40' 34,743" S	108° 2' 0,847" E	350M Indonesia
OCS 206	13° 40' 27,039" S	107° 59' 32,685" E	350M Indonesia
OCS 207	13° 40' 14,322" S	107° 55' 55,810" E	350M Indonesia
OCS 208	13° 40' 4,321" S	107° 53' 23,015" E	350M Indonesia
OCS 209	13° 40' 0,021" S	107° 52' 24,507" E	350M Indonesia
OCS 210	13° 39' 41,794" S	107° 48' 37,095" E	350M Indonesia

Name	Latitude	Longitude	Remark
OCS 211	13° 39' 24,388" S	107° 45' 16,992" E	350M Indonesia
OCS 212	13° 39' 21,495" S	107° 44' 46,114" E	350M Indonesia
OCS 213	13° 39' 13,274" S	107° 43' 21,975" E	350M Indonesia
OCS 214	13° 39' 0,869" S	107° 41' 19,154" E	350M Indonesia
OCS 215	13° 38' 40,497" S	107° 38' 10,293" E	350M Indonesia
OCS 216	13° 38' 28,263" S	107° 36' 23,506" E	350M Indonesia
OCS 217	13° 38' 11,142" S	107° 34' 2,201" E	350M Indonesia
OCS 218	13° 37' 48,395" S	107° 31' 4,568" E	350M Indonesia
OCS 219	13° 37' 35,118" S	107° 29' 26,073" E	350M Indonesia
OCS 220	13° 37' 12,542" S	107° 26' 46,437" E	350M Indonesia
OCS 221	13° 36' 47,851" S	107° 24' 0,009" E	350M Indonesia
OCS 222	13° 36' 33,794" S	107° 22' 29,863" E	350M Indonesia
OCS 223	13° 36' 7,140" S	107° 19' 31,717" E	350M Indonesia
OCS 224	13° 35' 27,882" S	107° 15' 34,374" E	350M Indonesia
OCS 225	13° 34' 33,561" S	107° 10' 5,202" E	200M Christmas Island / 350M Indonesia
OCS 226	13° 34' 19,407" S	107° 10' 34,338" E	200M Christmas Island
OCS 227	13° 34' 4,705" S	107° 11' 4,392" E	200M Christmas Island
OCS 228	13° 33' 49,922" S	107° 11' 34,404" E	200M Christmas Island
OCS 229	13° 33' 35,059" S	107° 12' 4,374" E	200M Christmas Island
OCS 230	13° 33' 20,115" S	107° 12' 34,301" E	200M Christmas Island
OCS 231	13° 33' 5,090" S	107° 13' 4,186" E	200M Christmas Island
OCS 232	13° 32' 49,984" S	107° 13' 34,028" E	200M Christmas Island
OCS 233	13° 32' 34,798" S	107° 14' 3,826" E	200M Christmas Island
OCS 234	13° 32' 19,532" S	107° 14' 33,581" E	200M Christmas Island
OCS 235	13° 32' 4,185" S	107° 15' 3,293" E	200M Christmas Island
OCS 236	13° 31' 48,759" S	107° 15' 32,960" E	200M Christmas Island
OCS 237	13° 31' 33,253" S	107° 16' 2,584" E	200M Christmas Island
OCS 238	13° 31' 17,666" S	107° 16' 32,163" E	200M Christmas Island
OCS 239	13° 31' 2,000" S	107° 17' 1,697" E	200M Christmas Island
OCS 240	13° 30' 46,255" S	107° 17' 31,187" E	200M Christmas Island
OCS 241	13° 30' 30,430" S	107° 18' 0,632" E	200M Christmas Island
OCS 242	13° 30' 14,529" S	107° 18' 30,024" E	200M Christmas Island
OCS 243	13° 29' 58,625" S	107° 18' 59,233" E	200M Christmas Island
OCS 244	13° 29' 43,159" S	107° 19' 27,459" E	200M Christmas Island
OCS 245	13° 29' 28,953" S	107° 19' 53,234" E	200M Christmas Island
OCS 246	13° 29' 15,319" S	107° 20' 17,832" E	200M Christmas Island
OCS 247	13° 29' 0,779" S	107° 20' 43,912" E	200M Christmas Island
OCS 248	13° 28' 42,921" S	107° 21' 15,742" E	200M Christmas Island
OCS 249	13° 28' 22,806" S	107° 21' 51,351" E	200M Christmas Island
OCS 250	13° 28' 8,245" S	107° 22' 16,960" E	200M Christmas Island
OCS 251	13° 27' 59,145" S	107° 22' 32,881" E	200M Christmas Island
OCS 252	13° 27' 45,391" S	107° 22' 56,828" E	200M Christmas Island
OCS 253	13° 27' 28,567" S	107° 23' 25,962" E	200M Christmas Island

Name	Latitude	Longitude	Remark
OCS 254	13° 27' 14,413" S	107° 23' 50,330" E	200M Christmas Island
OCS 255	13° 27' 1,916" S	107° 24' 11,738" E	200M Christmas Island
OCS 256	13° 26' 48,635" S	107° 24' 34,382" E	200M Christmas Island
OCS 257	13° 26' 34,937" S	107° 24' 57,619" E	200M Christmas Island
OCS 258	13° 26' 20,866" S	107° 25' 21,369" E	200M Christmas Island
OCS 259	13° 26' 5,812" S	107° 25' 46,639" E	200M Christmas Island
OCS 260	13° 25' 49,278" S	107° 26' 14,240" E	200M Christmas Island
OCS 261	13° 25' 32,128" S	107° 26' 42,698" E	200M Christmas Island
OCS 262	13° 25' 14,821" S	107° 27' 11,238" E	200M Christmas Island
OCS 263	13° 24' 57,433" S	107° 27' 39,737" E	200M Christmas Island
OCS 264	13° 24' 39,968" S	107° 28' 8,186" E	200M Christmas Island
OCS 265	13° 24' 22,426" S	107° 28' 36,585" E	200M Christmas Island
OCS 266	13° 24' 4,808" S	107° 29' 4,934" E	200M Christmas Island
OCS 267	13° 23' 47,114" S	107° 29' 33,233" E	200M Christmas Island
OCS 268	13° 23' 29,344" S	107° 30' 1,481" E	200M Christmas Island
OCS 269	13° 23' 11,497" S	107° 30' 29,679" E	200M Christmas Island
OCS 270	13° 22' 53,574" S	107° 30' 57,825" E	200M Christmas Island
OCS 271	13° 22' 35,576" S	107° 31' 25,921" E	200M Christmas Island
OCS 272	13° 22' 17,501" S	107° 31' 53,966" E	200M Christmas Island
OCS 273	13° 21' 59,351" S	107° 32' 21,960" E	200M Christmas Island
OCS 274	13° 21' 41,126" S	107° 32' 49,900" E	200M Christmas Island
OCS 275	13° 21' 22,858" S	107° 33' 17,741" E	200M Christmas Island
OCS 276	13° 21' 4,665" S	107° 33' 45,302" E	200M Christmas Island
OCS 277	13° 20' 46,472" S	107° 34' 12,702" E	200M Christmas Island
OCS 278	13° 20' 26,141" S	107° 34' 43,134" E	200M Christmas Island
OCS 279	13° 20' 5,507" S	107° 35' 13,831" E	200M Christmas Island
OCS 280	13° 19' 45,652" S	107° 35' 43,185" E	200M Christmas Island
OCS 281	13° 19' 28,603" S	107° 36' 8,244" E	200M Christmas Island
OCS 282	13° 19' 10,510" S	107° 36' 34,690" E	200M Christmas Island
OCS 283	13° 18' 51,724" S	107° 37' 1,992" E	200M Christmas Island
OCS 284	13° 18' 32,759" S	107° 37' 29,396" E	200M Christmas Island
OCS 285	13° 18' 13,713" S	107° 37' 56,754" E	200M Christmas Island
OCS 286	13° 17' 54,594" S	107° 38' 24,058" E	200M Christmas Island
OCS 287	13° 17' 35,402" S	107° 38' 51,307" E	200M Christmas Island
OCS 288	13° 17' 16,136" S	107° 39' 18,502" E	200M Christmas Island
OCS 289	13° 16' 56,797" S	107° 39' 45,642" E	200M Christmas Island
OCS 290	13° 16' 37,384" S	107° 40' 12,727" E	200M Christmas Island
OCS 291	13° 16' 17,899" S	107° 40' 39,757" E	200M Christmas Island
OCS 292	13° 15' 58,341" S	107° 41' 6,731" E	200M Christmas Island
OCS 293	13° 15' 38,710" S	107° 41' 33,649" E	200M Christmas Island
OCS 294	13° 15' 19,007" S	107° 42' 0,512" E	200M Christmas Island
OCS 295	13° 14' 59,231" S	107° 42' 27,319" E	200M Christmas Island
OCS 296	13° 14' 39,384" S	107° 42' 54,069" E	200M Christmas Island



Name	Latitude	Longitude	Remark
OCS 297	13° 14' 19,464" S	107° 43' 20,763" E	200M Christmas Island
OCS 298	13° 13' 59,472" S	107° 43' 47,400" E	200M Christmas Island
OCS 299	13° 13' 39,408" S	107° 44' 13,980" E	200M Christmas Island
OCS 300	13° 13' 19,273" S	107° 44' 40,504" E	200M Christmas Island
OCS 301	13° 12' 59,067" S	107° 45' 6,970" E	200M Christmas Island
OCS 302	13° 12' 38,789" S	107° 45' 33,378" E	200M Christmas Island
OCS 303	13° 12' 18,440" S	107° 45' 59,729" E	200M Christmas Island
OCS 304	13° 11' 58,020" S	107° 46' 26,022" E	200M Christmas Island
OCS 305	13° 11' 37,529" S	107° 46' 52,257" E	200M Christmas Island
OCS 306	13° 11' 16,968" S	107° 47' 18,434" E	200M Christmas Island
OCS 307	13° 10' 56,336" S	107° 47' 44,552" E	200M Christmas Island
OCS 308	13° 10' 35,639" S	107° 48' 10,606" E	200M Christmas Island
OCS 309	13° 10' 14,970" S	107° 48' 36,478" E	200M Christmas Island
OCS 310	13° 9' 54,902" S	107° 49' 1,460" E	200M Christmas Island
OCS 311	13° 9' 36,501" S	107° 49' 24,251" E	200M Christmas Island
OCS 312	13° 9' 18,881" S	107° 49' 45,968" E	200M Christmas Island
OCS 313	13° 9' 0,300" S	107° 50' 8,754" E	200M Christmas Island
OCS 314	13° 8' 38,724" S	107° 50' 35,076" E	200M Christmas Island
OCS 315	13° 8' 19,197" S	107° 50' 58,779" E	200M Christmas Island
OCS 316	13° 8' 3,131" S	107° 51' 18,187" E	200M Christmas Island
OCS 317	13° 7' 46,027" S	107° 51' 38,752" E	200M Christmas Island
OCS 318	13° 7' 24,131" S	107° 52' 4,932" E	200M Christmas Island
OCS 319	13° 6' 58,434" S	107° 52' 35,473" E	200M Christmas Island
OCS 320	13° 6' 33,607" S	107° 53' 4,789" E	200M Christmas Island
OCS 321	13° 6' 13,344" S	107° 53' 28,576" E	200M Christmas Island
OCS 322	13° 5' 53,967" S	107° 53' 51,207" E	200M Christmas Island
OCS 323	13° 5' 33,951" S	107° 54' 14,465" E	200M Christmas Island
OCS 324	13° 5' 12,234" S	107° 54' 39,567" E	200M Christmas Island
OCS 325	13° 4' 49,826" S	107° 55' 5,323" E	200M Christmas Island
OCS 326	13° 4' 27,255" S	107° 55' 31,118" E	200M Christmas Island
OCS 327	13° 4' 4,608" S	107° 55' 56,854" E	200M Christmas Island
OCS 328	13° 3' 41,889" S	107° 56' 22,522" E	200M Christmas Island
OCS 329	13° 3' 19,099" S	107° 56' 48,125" E	200M Christmas Island
OCS 330	13° 2' 56,238" S	107° 57' 13,660" E	200M Christmas Island
OCS 331	13° 2' 33,306" S	107° 57' 39,129" E	200M Christmas Island
OCS 332	13° 2' 10,304" S	107° 58' 4,531" E	200M Christmas Island
OCS 333	13° 1' 47,230" S	107° 58' 29,866" E	200M Christmas Island
OCS 334	13° 1' 24,087" S	107° 58' 55,132" E	200M Christmas Island
OCS 335	13° 1' 0,873" S	107° 59' 20,332" E	200M Christmas Island
OCS 336	13° 0' 37,589" S	107° 59' 45,463" E	200M Christmas Island
OCS 337	13° 0' 14,236" S	108° 0' 10,527" E	200M Christmas Island
OCS 338	12° 59' 50,813" S	108° 0' 35,522" E	200M Christmas Island
OCS 339	12° 59' 27,320" S	108° 1' 0,448" E	200M Christmas Island

Name	Latitude	Longitude	Remark
OCS 340	12° 59' 3,759" S	108° 1' 25,306" E	200M Christmas Island
OCS 341	12° 58' 40,128" S	108° 1' 50,095" E	200M Christmas Island
OCS 342	12° 58' 16,432" S	108° 2' 14,812" E	200M Christmas Island
OCS 343	12° 57' 52,738" S	108° 2' 39,386" E	200M Christmas Island
OCS 344	12° 57' 29,451" S	108° 3' 3,403" E	200M Christmas Island
OCS 345	12° 57' 7,419" S	108° 3' 26,006" E	200M Christmas Island
OCS 346	12° 56' 46,183" S	108° 3' 47,680" E	200M Christmas Island
OCS 347	12° 56' 25,974" S	108° 4' 8,204" E	200M Christmas Island
OCS 348	12° 56' 2,133" S	108° 4' 32,292" E	200M Christmas Island
OCS 349	12° 55' 38,049" S	108° 4' 56,493" E	200M Christmas Island
OCS 350	12° 55' 13,638" S	108° 5' 20,880" E	200M Christmas Island
OCS 351	12° 54' 47,763" S	108° 5' 46,579" E	200M Christmas Island
OCS 352	12° 54' 24,907" S	108° 6' 9,152" E	200M Christmas Island
OCS 353	12° 54' 4,876" S	108° 6' 28,832" E	200M Christmas Island
OCS 354	12° 53' 43,187" S	108° 6' 50,042" E	200M Christmas Island
OCS 355	12° 53' 23,806" S	108° 7' 8,907" E	200M Christmas Island
OCS 356	12° 53' 4,635" S	108° 7' 27,482" E	200M Christmas Island
OCS 357	12° 52' 44,277" S	108° 7' 47,115" E	200M Christmas Island
OCS 358	12° 52' 21,946" S	108° 8' 8,548" E	200M Christmas Island
OCS 359	12° 51' 58,820" S	108° 8' 30,629" E	200M Christmas Island
OCS 360	12° 51' 35,528" S	108° 8' 52,749" E	200M Christmas Island
OCS 361	12° 51' 12,172" S	108° 9' 14,811" E	200M Christmas Island
OCS 362	12° 50' 48,760" S	108° 9' 36,809" E	200M Christmas Island
OCS 363	12° 50' 25,289" S	108° 9' 58,743" E	200M Christmas Island
OCS 364	12° 50' 1,762" S	108° 10' 20,612" E	200M Christmas Island
OCS 365	12° 49' 38,177" S	108° 10' 42,417" E	200M Christmas Island
OCS 366	12° 49' 14,536" S	108° 11' 4,158" E	200M Christmas Island
OCS 367	12° 48' 50,838" S	108° 11' 25,834" E	200M Christmas Island
OCS 368	12° 48' 27,084" S	108° 11' 47,444" E	200M Christmas Island
OCS 369	12° 48' 3,273" S	108° 12' 8,990" E	200M Christmas Island
OCS 370	12° 47' 39,406" S	108° 12' 30,471" E	200M Christmas Island
OCS 371	12° 47' 15,483" S	108° 12' 51,886" E	200M Christmas Island
OCS 372	12° 46' 51,504" S	108° 13' 13,236" E	200M Christmas Island
OCS 373	12° 46' 27,470" S	108° 13' 34,520" E	200M Christmas Island
OCS 374	12° 46' 3,552" S	108° 13' 55,587" E	200M Christmas Island
OCS 375	12° 45' 44,412" S	108° 14' 12,366" E	200M Christmas Island
OCS 376	12° 45' 29,471" S	108° 14' 25,352" E	200M Christmas Island
OCS 377	12° 45' 0,178" S	108° 14' 50,602" E	200M Christmas Island
OCS 378	12° 44' 49,021" S	108° 15' 0,160" E	200M Christmas Island
OCS 379	12° 44' 0,077" S	108° 15' 40,443" E	200M Christmas Island
OCS 380	12° 43' 37,773" S	108° 15' 59,612" E	200M Christmas Island
OCS 381	12° 43' 30,357" S	108° 16' 6,080" E	200M Christmas Island
OCS 382	12° 43' 22,690" S	108° 16' 12,774" E	200M Christmas Island



Name	Latitude	Longitude	Remark
OCS 383	12° 43' 7,471" S	108° 16' 26,004" E	200M Christmas Island
OCS 384	12° 42' 59,849" S	108° 16' 32,603" E	200M Christmas Island
OCS 385	12° 42' 48,368" S	108° 16' 42,499" E	200M Christmas Island
OCS 386	12° 42' 40,949" S	108° 16' 48,869" E	200M Christmas Island
OCS 387	12° 42' 24,123" S	108° 17' 3,251" E	200M Christmas Island
OCS 388	12° 42' 8,084" S	108° 17' 16,815" E	200M Christmas Island
OCS 389	12° 41' 46,930" S	108° 17' 34,546" E	200M Christmas Island
OCS 390	12° 41' 36,329" S	108° 17' 43,380" E	200M Christmas Island
OCS 391	12° 41' 22,680" S	108° 17' 54,684" E	200M Christmas Island
OCS 392	12° 41' 10,338" S	108° 18' 4,862" E	200M Christmas Island
OCS 393	12° 40' 56,015" S	108° 18' 16,625" E	200M Christmas Island
OCS 394	12° 40' 36,980" S	108° 18' 32,091" E	200M Christmas Island
OCS 395	12° 39' 58,754" S	108° 19' 2,827" E	200M Christmas Island
OCS 396	12° 39' 39,387" S	108° 19' 18,236" E	200M Christmas Island
OCS 397	12° 39' 23,701" S	108° 19' 30,583" E	200M Christmas Island
OCS 398	12° 39' 5,606" S	108° 19' 44,783" E	200M Christmas Island
OCS 399	12° 38' 47,231" S	108° 19' 59,166" E	200M Christmas Island
OCS 400	12° 38' 27,025" S	108° 20' 14,940" E	200M Christmas Island
OCS 401	12° 38' 6,227" S	108° 20' 31,132" E	200M Christmas Island
OCS 402	12° 37' 45,351" S	108° 20' 47,338" E	200M Christmas Island
OCS 403	12° 37' 29,319" S	108° 20' 59,749" E	200M Christmas Island
OCS 404	12° 36' 14,339" S	108° 22' 0,020" E	200M Christmas Island
OCS 405	12° 35' 24,384" S	108° 22' 39,101" E	200M Christmas Island
OCS 406	12° 35' 3,505" S	108° 22' 54,990" E	200M Christmas Island
OCS 407	12° 34' 37,316" S	108° 23' 14,822" E	200M Christmas Island
OCS 408	12° 34' 10,884" S	108° 23' 34,722" E	200M Christmas Island
OCS 409	12° 33' 44,399" S	108° 23' 54,548" E	200M Christmas Island
OCS 410	12° 33' 17,860" S	108° 24' 14,299" E	200M Christmas Island
OCS 411	12° 32' 51,269" S	108° 24' 33,975" E	200M Christmas Island
OCS 412	12° 32' 24,624" S	108° 24' 53,577" E	200M Christmas Island
OCS 413	12° 31' 57,927" S	108° 25' 13,103" E	200M Christmas Island
OCS 414	12° 31' 31,177" S	108° 25' 32,555" E	200M Christmas Island
OCS 415	12° 31' 4,375" S	108° 25' 51,931" E	200M Christmas Island
OCS 416	12° 30' 37,521" S	108° 26' 11,231" E	200M Christmas Island
OCS 417	12° 30' 10,614" S	108° 26' 30,456" E	200M Christmas Island
OCS 418	12° 29' 43,657" S	108° 26' 49,605" E	200M Christmas Island
OCS 419	12° 29' 16,647" S	108° 27' 8,679" E	200M Christmas Island
OCS 420	12° 28' 49,586" S	108° 27' 27,676" E	200M Christmas Island
OCS 421	12° 28' 22,474" S	108° 27' 46,597" E	200M Christmas Island
OCS 422	12° 27' 55,312" S	108° 28' 5,442" E	200M Christmas Island
OCS 423	12° 27' 28,098" S	108° 28' 24,211" E	200M Christmas Island
OCS 424	12° 27' 0,834" S	108° 28' 42,903" E	200M Christmas Island
OCS 425	12° 26' 33,520" S	108° 29' 1,518" E	200M Christmas Island



Name	Latitude	Longitude	Remark
OCS 426	12° 26' 6,156" S	108° 29' 20,057" E	200M Christmas Island
OCS 427	12° 25' 38,742" S	108° 29' 38,518" E	200M Christmas Island
OCS 428	12° 25' 11,278" S	108° 29' 56,903" E	200M Christmas Island
OCS 429	12° 24' 43,765" S	108° 30' 15,210" E	200M Christmas Island
OCS 430	12° 24' 16,202" S	108° 30' 33,440" E	200M Christmas Island
OCS 431	12° 23' 48,591" S	108° 30' 51,592" E	200M Christmas Island
OCS 432	12° 23' 20,930" S	108° 31' 9,667" E	200M Christmas Island
OCS 433	12° 22' 53,221" S	108° 31' 27,664" E	200M Christmas Island
OCS 434	12° 22' 25,464" S	108° 31' 45,584" E	200M Christmas Island
OCS 435	12° 21' 57,658" S	108° 32' 3,425" E	200M Christmas Island
OCS 436	12° 21' 29,805" S	108° 32' 21,188" E	200M Christmas Island
OCS 437	12° 21' 1,903" S	108° 32' 38,873" E	200M Christmas Island
OCS 438	12° 20' 33,954" S	108° 32' 56,480" E	200M Christmas Island
OCS 439	12° 20' 5,958" S	108° 33' 14,008" E	200M Christmas Island
OCS 440	12° 19' 37,915" S	108° 33' 31,457" E	200M Christmas Island
OCS 441	12° 19' 9,824" S	108° 33' 48,828" E	200M Christmas Island
OCS 442	12° 18' 41,687" S	108° 34' 6,120" E	200M Christmas Island
OCS 443	12° 18' 13,504" S	108° 34' 23,332" E	200M Christmas Island
OCS 444	12° 17' 45,281" S	108° 34' 40,462" E	200M Christmas Island
OCS 445	12° 17' 17,146" S	108° 34' 57,432" E	200M Christmas Island
OCS 446	12° 16' 49,879" S	108° 35' 13,779" E	200M Christmas Island
OCS 447	12° 16' 24,927" S	108° 35' 28,652" E	200M Christmas Island
OCS 448	12° 16' 1,074" S	108° 35' 42,793" E	200M Christmas Island
OCS 449	12° 15' 35,787" S	108° 35' 57,698" E	200M Christmas Island
OCS 450	12° 15' 5,120" S	108° 36' 15,663" E	200M Christmas Island
OCS 451	12° 14' 31,178" S	108° 36' 35,413" E	200M Christmas Island
OCS 452	12° 14' 2,371" S	108° 36' 52,059" E	200M Christmas Island
OCS 453	12° 13' 38,240" S	108° 37' 5,915" E	200M Christmas Island
OCS 454	12° 13' 16,520" S	108° 37' 18,318" E	200M Christmas Island
OCS 455	12° 12' 54,276" S	108° 37' 30,957" E	200M Christmas Island
OCS 456	12° 12' 31,824" S	108° 37' 43,651" E	200M Christmas Island
OCS 457	12° 12' 10,649" S	108° 37' 55,565" E	200M Christmas Island
OCS 458	12° 11' 47,947" S	108° 38' 8,276" E	200M Christmas Island
OCS 459	12° 11' 24,603" S	108° 38' 21,278" E	200M Christmas Island
OCS 460	12° 11' 0,708" S	108° 38' 34,517" E	200M Christmas Island
OCS 461	12° 10' 35,225" S	108° 38' 48,555" E	200M Christmas Island
OCS 462	12° 10' 7,330" S	108° 39' 3,830" E	200M Christmas Island
OCS 463	12° 9' 38,486" S	108° 39' 19,524" E	200M Christmas Island
OCS 464	12° 9' 9,468" S	108° 39' 35,209" E	200M Christmas Island
OCS 465	12° 8' 40,419" S	108° 39' 50,807" E	200M Christmas Island
OCS 466	12° 8' 11,446" S	108° 40' 6,261" E	200M Christmas Island
OCS 467	12° 7' 42,658" S	108° 40' 21,515" E	200M Christmas Island
OCS 468	12° 7' 14,643" S	108° 40' 36,261" E	200M Christmas Island

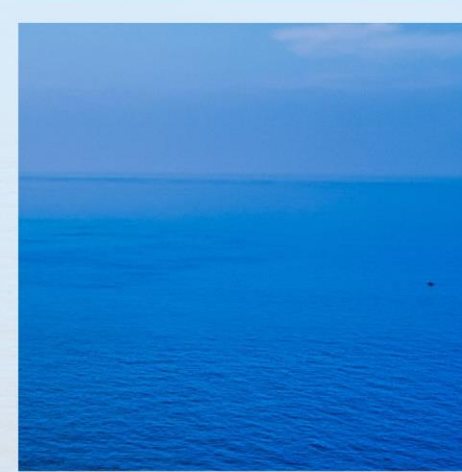
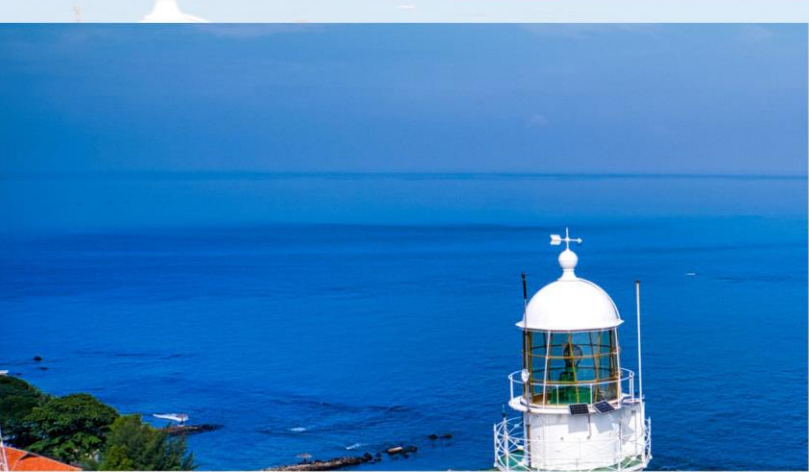
Name	Latitude	Longitude	Remark
OCS 469	12° 6' 52,213" S	108° 40' 47,999" E	200M Christmas Island
OCS 470	12° 6' 34,522" S	108° 40' 57,160" E	200M Christmas Island
OCS 471	12° 5' 59,873" S	108° 41' 14,919" E	200M Christmas Island
OCS 472	12° 5' 42,518" S	108° 41' 23,725" E	200M Christmas Island
OCS 473	12° 4' 34,138" S	108° 41' 58,070" E	200M Christmas Island
OCS 474	12° 4' 17,008" S	108° 42' 6,588" E	200M Christmas Island
OCS 475	12° 3' 42,672" S	108° 42' 23,489" E	200M Christmas Island
OCS 476	12° 3' 27,743" S	108° 42' 30,773" E	200M Christmas Island
OCS 477	12° 3' 7,161" S	108° 42' 40,727" E	200M Christmas Island
OCS 478	12° 2' 47,196" S	108° 42' 50,643" E	200M Christmas Island
OCS 479	12° 2' 20,175" S	108° 43' 3,989" E	200M Christmas Island
OCS 480	12° 1' 43,213" S	108° 43' 20,119" E	200M Christmas Island
OCS 481	12° 1' 33,697" S	108° 43' 24,927" E	200M Christmas Island
OCS 482	12° 1' 14,452" S	108° 43' 34,408" E	200M Christmas Island
OCS 483	12° 0' 31,985" S	108° 43' 54,464" E	200M Christmas Island
OCS 484	12° 0' 20,908" S	108° 44' 0,239" E	200M Christmas Island
OCS 485	12° 0' 6,966" S	108° 44' 7,266" E	200M Christmas Island
OCS 486	11° 59' 47,843" S	108° 44' 16,853" E	200M Christmas Island
OCS 487	11° 59' 33,950" S	108° 44' 23,862" E	200M Christmas Island
OCS 488	11° 59' 21,139" S	108° 44' 30,168" E	200M Christmas Island
OCS 489	11° 58' 1,651" S	108° 45' 7,497" E	200M Christmas Island
OCS 490	11° 57' 50,470" S	108° 45' 12,499" E	200M Christmas Island
OCS 491	11° 57' 36,631" S	108° 45' 18,637" E	200M Christmas Island
OCS 492	11° 57' 16,395" S	108° 45' 27,534" E	200M Christmas Island
OCS 493	11° 56' 52,662" S	108° 45' 37,915" E	200M Christmas Island
OCS 494	11° 56' 16,016" S	108° 45' 55,303" E	200M Christmas Island
OCS 495	11° 55' 20,275" S	108° 46' 20,878" E	200M Christmas Island
OCS 496	11° 55' 2,301" S	108° 46' 28,847" E	200M Christmas Island
OCS 497	11° 54' 53,308" S	108° 46' 32,812" E	200M Christmas Island
OCS 498	11° 54' 17,286" S	108° 46' 48,605" E	200M Christmas Island
OCS 499	11° 54' 8,276" S	108° 46' 52,534" E	200M Christmas Island
OCS 500	11° 53' 50,234" S	108° 47' 0,355" E	200M Christmas Island
OCS 501	11° 53' 40,786" S	108° 47' 4,427" E	200M Christmas Island
OCS 502	11° 53' 23,936" S	108° 47' 11,642" E	200M Christmas Island
OCS 503	11° 53' 4,858" S	108° 47' 19,768" E	200M Christmas Island
OCS 504	11° 52' 54,060" S	108° 47' 24,726" E	200M Christmas Island
OCS 505	11° 52' 24,158" S	108° 47' 38,600" E	200M Christmas Island
OCS 506	11° 51' 54,219" S	108° 47' 52,391" E	200M Christmas Island
OCS 507	11° 51' 24,243" S	108° 48' 6,098" E	200M Christmas Island
OCS 508	11° 50' 54,229" S	108° 48' 19,721" E	200M Christmas Island
OCS 509	11° 50' 24,180" S	108° 48' 33,260" E	200M Christmas Island
OCS 510	11° 49' 54,093" S	108° 48' 46,715" E	200M Christmas Island
OCS 511	11° 49' 23,971" S	108° 49' 0,087" E	200M Christmas Island



Name	Latitude	Longitude	Remark
OCS 512	11° 48' 53,813" S	108° 49' 13,374" E	200M Christmas Island
OCS 513	11° 48' 23,655" S	108° 49' 26,561" E	200M Christmas Island
OCS 514	11° 47' 54,239" S	108° 49' 39,330" E	200M Christmas Island
OCS 515	11° 47' 33,834" S	108° 49' 48,132" E	200M Christmas Island
OCS 516	11° 47' 0,426" S	108° 50' 2,239" E	200M Christmas Island
OCS 517	11° 45' 54,237" S	108° 50' 29,595" E	200M Christmas Island
OCS 518	11° 45' 21,034" S	108° 50' 43,027" E	200M Christmas Island
OCS 519	11° 44' 33,168" S	108° 51' 1,972" E	200M Christmas Island
OCS 520	11° 44' 20,350" S	108° 51' 7,258" E	200M Christmas Island
OCS 521	11° 43' 59,048" S	108° 51' 16,010" E	200M Christmas Island
OCS 522	11° 43' 37,734" S	108° 51' 24,732" E	200M Christmas Island
OCS 523	11° 43' 16,409" S	108° 51' 33,424" E	200M Christmas Island
OCS 524	11° 42' 55,071" S	108° 51' 42,087" E	200M Christmas Island
OCS 525	11° 42' 33,721" S	108° 51' 50,721" E	200M Christmas Island
OCS 526	11° 42' 12,360" S	108° 51' 59,324" E	200M Christmas Island
OCS 527	11° 41' 50,988" S	108° 52' 7,898" E	200M Christmas Island
OCS 528	11° 41' 29,650" S	108° 52' 16,423" E	200M Christmas Island
OCS 529	11° 41' 8,789" S	108° 52' 24,726" E	200M Christmas Island
OCS 530	11° 40' 49,175" S	108° 52' 32,502" E	200M Christmas Island
OCS 531	11° 40' 26,150" S	108° 52' 41,587" E	200M Christmas Island
OCS 532	11° 40' 7,486" S	108° 52' 48,910" E	200M Christmas Island
OCS 533	11° 39' 54,739" S	108° 52' 53,867" E	200M Christmas Island
OCS 534	11° 39' 30,089" S	108° 53' 3,372" E	200M Christmas Island
OCS 535	11° 39' 17,755" S	108° 53' 8,089" E	200M Christmas Island
OCS 536	11° 38' 30,111" S	108° 53' 26,156" E	200M Christmas Island
OCS 537	11° 38' 18,192" S	108° 53' 30,640" E	200M Christmas Island
OCS 538	11° 37' 54,323" S	108° 53' 39,545" E	200M Christmas Island
OCS 539	11° 37' 41,966" S	108° 53' 44,117" E	200M Christmas Island
OCS 540	11° 37' 23,697" S	108° 53' 50,817" E	200M Christmas Island
OCS 541	11° 37' 7,580" S	108° 53' 56,696" E	200M Christmas Island
OCS 542	11° 36' 56,005" S	108° 54' 0,883" E	200M Christmas Island
OCS 543	11° 36' 34,273" S	108° 54' 8,680" E	200M Christmas Island
OCS 544	11° 36' 23,399" S	108° 54' 12,551" E	200M Christmas Island
OCS 545	11° 35' 45,816" S	108° 54' 25,821" E	200M Christmas Island
OCS 546	11° 35' 21,388" S	108° 54' 34,351" E	200M Christmas Island
OCS 547	11° 35' 1,009" S	108° 54' 41,392" E	200M Christmas Island
OCS 548	11° 34' 27,063" S	108° 54' 52,992" E	200M Christmas Island
OCS 549	11° 34' 12,176" S	108° 54' 58,021" E	200M Christmas Island
OCS 550	11° 33' 10,423" S	108° 55' 16,607" E	200M Christmas Island
OCS 551	11° 32' 43,777" S	108° 55' 26,468" E	200M Christmas Island
OCS 552	11° 32' 23,925" S	108° 55' 33,556" E	200M Christmas Island
OCS 553	11° 32' 10,967" S	108° 55' 37,980" E	200M Christmas Island
OCS 554	11° 31' 51,270" S	108° 55' 44,693" E	200M Christmas Island

Name	Latitude	Longitude	Remark
OCS 555	11° 31' 11,867" S	108° 55' 58,026" E	200M Christmas Island
OCS 556	11° 30' 51,991" S	108° 56' 4,350" E	200M Christmas Island
OCS 557	11° 30' 32,892" S	108° 56' 10,319" E	200M Christmas Island
OCS 558	11° 29' 3,199" S	108° 56' 38,008" E	200M Christmas Island
OCS 559	11° 28' 35,079" S	108° 56' 49,806" E	200M Christmas Island
OCS 560	11° 27' 36,429" S	108° 57' 8,488" E	200M Christmas Island
OCS 561	11° 27' 6,614" S	108° 57' 17,770" E	200M Christmas Island
OCS 562	11° 26' 45,377" S	108° 57' 24,226" E	200M Christmas Island
OCS 563	11° 26' 14,711" S	108° 57' 33,473" E	200M Christmas Island
OCS 564	11° 25' 43,212" S	108° 57' 42,879" E	200M Christmas Island
OCS 565	11° 25' 11,649" S	108° 57' 52,209" E	200M Christmas Island
OCS 566	11° 24' 40,061" S	108° 58' 1,451" E	200M Christmas Island
OCS 567	11° 24' 8,449" S	108° 58' 10,606" E	200M Christmas Island
OCS 568	11° 23' 36,812" S	108° 58' 19,672" E	200M Christmas Island
OCS 569	11° 23' 5,150" S	108° 58' 28,651" E	200M Christmas Island
OCS 570	11° 22' 33,465" S	108° 58' 37,542" E	200M Christmas Island
OCS 571	11° 22' 1,756" S	108° 58' 46,344" E	200M Christmas Island
OCS 572	11° 21' 30,023" S	108° 58' 55,059" E	200M Christmas Island
OCS 573	11° 20' 58,266" S	108° 59' 3,686" E	200M Christmas Island
OCS 574	11° 20' 26,487" S	108° 59' 12,224" E	200M Christmas Island
OCS 575	11° 19' 54,684" S	108° 59' 20,674" E	200M Christmas Island
OCS 576	11° 19' 22,859" S	108° 59' 29,036" E	200M Christmas Island
OCS 577	11° 18' 51,012" S	108° 59' 37,310" E	200M Christmas Island
OCS 578	11° 18' 19,142" S	108° 59' 45,495" E	200M Christmas Island
OCS 579	11° 17' 47,251" S	108° 59' 53,592" E	200M Christmas Island
OCS 580	11° 17' 15,337" S	109° 0' 1,600" E	200M Christmas Island
OCS 581	11° 16' 43,402" S	109° 0' 9,520" E	200M Christmas Island
OCS 582	11° 16' 11,446" S	109° 0' 17,351" E	200M Christmas Island
OCS 583	11° 15' 39,469" S	109° 0' 25,093" E	200M Christmas Island
OCS 584	11° 15' 7,472" S	109° 0' 32,747" E	200M Christmas Island
OCS 585	11° 14' 35,453" S	109° 0' 40,312" E	200M Christmas Island
OCS 586	11° 14' 3,414" S	109° 0' 47,788" E	200M Christmas Island
OCS 587	11° 13' 31,356" S	109° 0' 55,176" E	200M Christmas Island
OCS 588	11° 12' 59,277" S	109° 1' 2,474" E	200M Christmas Island
OCS 589	11° 12' 27,179" S	109° 1' 9,684" E	200M Christmas Island
OCS 590	11° 11' 55,062" S	109° 1' 16,804" E	200M Christmas Island
OCS 591	11° 11' 22,926" S	109° 1' 23,836" E	200M Christmas Island
OCS 592	11° 10' 50,770" S	109° 1' 30,778" E	200M Christmas Island
OCS 593	11° 10' 18,596" S	109° 1' 37,632" E	200M Christmas Island







KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG  
KEMARITIMAN DAN INVESTASI

# LAPORAN KINERJA TAHUN

# 2022

DEPUTI BIDANG KOORDINASI  
KEDAULATAN MARITIM DAN ENERGI





## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas tersusunnya Laporan Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Tahun Anggaran 2022.

Laporan Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi ini merupakan pencapaian kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi selama tahun 2022. Laporan ini menjelaskan pencapaian kinerja berdasarkan Perjanjian Kinerja dan Rencana Aksi yang meliputi capaian kinerja indikator kinerja program, capaian *output* dan *outcome*.

Kami menyadari masih banyak terdapat kekurangan dalam Laporan Kinerja ini, dan tidak menutup kemungkinan adanya perbaikan yang masih diperlukan dalam rangka penyesuaian kedepannya. Semoga Laporan Kinerja ini dapat memenuhi harapan sebagai pertanggungjawaban kepada para pemangku kepentingan, dan mendorong peningkatan kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada periode selanjutnya di tahun 2023.

Jakarta, Januari 2023

Deputy Bidang Koordinasi  
Kedaulatan Maritim dan Energi



Jodi Mahardi

# DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR .....	i
DAFTAR ISI.....	ii
BAB I PENDAHULUAN .....	3
1.1. Latar Belakang.....	3
1.2. Maksud dan Tujuan.....	6
1.3. Kedudukan Tugas dan Fungsi.....	7
BAB II PERENCANAAN KINERJA .....	10
2.1. Rencana Strategis.....	10
2.1.1. Visi dan Misi .....	10
2.1.2. Tujuan dan Sasaran Strategis .....	10
2.2. Perencanaan Kinerja .....	11
2.3. Pengukuran Kinerja.....	15
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA.....	16
3.1. Capaian Kinerja.....	16
3.1.1. <i>Stakeholders Perspective</i> .....	21
3.1.2. <i>Customer Perspective</i> .....	32
3.1.3. <i>Internal Business Process Perspective</i> .....	40
3.1.4. <i>Learning and Growth Perspective</i> .....	68
3.2. KINERJA KEUANGAN.....	72
3.2.1. Realisasi Anggaran.....	72
BAB IV PENUTUP .....	80
LAMPIRAN.....	<b>Kesalahan! Bookmark tidak ditentukan.</b>

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Luas wilayah laut Indonesia mencapai lebih 70% dari seluruh wilayah Indonesia dan memiliki pulau sebanyak 17.509. Wilayah Indonesia sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia yang terletak di kawasan tropis dan dilalui oleh garis khatulistiwa yang luas lautnya mencapai 5,8 Juta km<sup>2</sup> dimana terdiri dari 3,1 juta km<sup>2</sup> perairan teritorial serta 2,7 juta km<sup>2</sup> perairan ZEE (Dishidros, 2015). Secara geografis, negara kepulauan Indonesia terletak di antara dua benua dan dua samudera besar yang menempatkan Indonesia pada posisi strategis di persilangan lalu lintas laut dunia. Posisi ini sangat strategis dan apabila dikelola dengan benar, Indonesia bisa menjadi poros maritim dunia sebagaimana visi Presiden Joko Widodo.

Visi “Poros Maritim Dunia” merupakan arah pembangunan dan pengelolaan kelautan Indonesia. Arah kebijakan tersebut secara sederhana harus mampu mengakumulasi cita-cita menjadi sebuah negara kepulauan yang maju, mandiri, kuat dan berdaulat dengan lugas dan tepat. Arah pembangunan dan pengelolaan kelautan tersebut harus visioner dan mampu menerjemahkan gagasan berdirinya bangsa ini sejak zaman pendiri bangsa (*founding fathers*) bahkan sejak zaman kejayaan kerajaan-kerajaan besar Nusantara guna menjaga kedaulatan maritim Indonesia dengan baik dan cermat, pemerintah perlu menegaskan sebuah arah pembangunan kelautan yang jelas, tegas dan dapat diimplementasikan secara efektif.

Indonesia yang mampu menjaga kedaulatannya adalah Indonesia yang dapat mengatur dan mengelola wilayah kedaulatannya, khususnya perairan dengan kedaulatan mutlak, sesuai dengan kepentingannya yang dilindungi oleh hukum internasional tanpa campur tangan dari negara lain.

Indonesia yang mampu menggunakan hak secara bertanggung jawab adalah Indonesia yang memiliki kemampuan untuk mengimplementasikan hak-hak berdaulat tertentu dan kewenangannya, namun hal ini dilakukan dengan tetap menghormati kepentingan negara lain, masyarakat internasional, dan lingkungan ekosistem laut.

Indonesia yang mampu memperluas wilayah yurisdiksi adalah Indonesia yang mempunyai data utama yang lengkap dan akurat serta keahlian untuk bisa memperluas wilayah yurisdiksinya, seperti antara lain di *extended continental shelf* dan dasar samudera dalam (*the Area*).

Indonesia yang mampu menjadi pemimpin isu kelautan di tingkat regional ataupun internasional adalah Indonesia yang terlibat aktif, menjadi pemimpin dan menjadi rujukan solutif berbagai negara di dalam berbagai pembahasan isu kemaritiman regional dan internasional.

Paska kemerdekaan, kesadaran sebagai negara kepulauan dan bangsa bahari yang besar mulai tumbuh lagi. Hal ini ditandai kegundahan para pemimpin Indonesia di masa itu bahwa perairan Indonesia di antara Pulau-Pulau Indonesia adalah sebuah perairan Internasional, karena sesuai hukum internasional yang berlaku pada waktu itu adalah bahwa setiap negara pantai hanya memiliki laut teritorial selebar 3 mil laut. Hal ini menyebabkan kapal-kapal perang asing, terutama kapal Belanda, masih bebas berlayar di perairan yang vital bagi Indonesia. Kondisi ini mendorong para pemimpin Indonesia mulai memperjuangkan konsepsi Wawasan Nusantara, sampai dengan kulminasinya pada deklarasi Djuanda tanggal 13 Desember 1957. Deklarasi Djuanda diteruskan dengan perjuangan diplomasi yang tidak kenal lelah agar konsepsi negara kepulauan dapat diterima dunia internasional. Hal ini berujung kepada diadopsinya prinsip-prinsip negara kepulauan pada konvensi hukum laut internasional (*The United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS*) pada Tahun 1982.

Sesuai ketentuan UNCLOS 1982, Indonesia menetapkan pengaturan nasional, seperti antara lain penetapan titik-titik geografis garis pangkal kepulauan Indonesia, penetapan berbagai garis batas dengan negara tetangga, submisi landas kontinen Indonesia di luar 200 mil laut, penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), dan berbagai perundangan implementasi UNCLOS 1982. Pada dekade 90-an muncul kesadaran baru bahwa bangsa Indonesia adalah bangsa bahari yang harus berorientasi ke laut dalam melaksanakan pembangunannya. Program riset kelautan dirancang dan untuk pertama kali sektor kelautan masuk dalam Repelita pada tahun 1993.

Cita-cita dan gagasan untuk menempatkan Indonesia sebagai pusat dari peradaban maritim dunia ini tentu bukan sebuah gagasan tanpa alasan. Indonesia yang secara geografis berada pada simpul jalur perdagangan dunia harus mampu memanfaatkan posisi secara cerdas dan strategis. Presiden Jokowi pada Konferensi

Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur di Nay Phi Taw, Myanmar, pada tanggal 12 November 2014, menyampaikan gagasan Indonesia sebagai poros maritim dunia yang terdiri dari lima kebijakan utama, yaitu:

1. Membangun kembali budaya maritim Indonesia;
2. Menjaga dan mengelola sumber daya laut;
3. Memberi prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim;
4. Mengembangkan diplomasi maritim, membangun kemitraan;
5. Membangun kekuatan pertahanan maritim.

Lima kebijakan strategis tersebut apabila dicermati secara seksama dapat dikategorikan ke dalam tujuh pilar utama yaitu:

1. Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Pengembangan Sumber Daya Manusia;
2. Pertahanan keamanan, penegakan hukum dan keselamatan di laut;
3. Tata kelola dan kelembagaan kelautan;
4. Ekonomi, infrastruktur kelautan dan peningkatan kesejahteraan;
5. Pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut;
6. Budaya bahari; dan
7. Diplomasi maritim.

Ketujuh pilar utama pembangunan kelautan guna mewujudkan poros maritim dunia tersebut lebih lanjut diterjemahkan secara praktis melalui pembentukan organisasi yang memiliki kewenangan untuk mengatur dan mengelola kebijakan pembangunan secara terpadu dan terencana guna mewujudkan visi poros maritim dunia.

Sebagai keberlanjutan pembangunan nasional Tahun 2015-2019, dalam lima tahun ke depan (2020-2024) telah ditetapkan Visi Presiden dan Wakil Presiden *“Terwujudnya Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”*, yang akan ditempuh dengan 9 Misi meliputi:

1. Peningkatan kualitas manusia Indonesia.
2. Struktur ekonomi yang produktif, mandiri dan berdaya saing.
3. Pembangunan yang merata dan berkeadilan.
4. Mencapai lingkungan hidup yang berkelanjutan.
5. Kemajuan budaya yang mencerminkan kepribadian bangsa.
6. Penegakan sistem hukum yang bebas korupsi, bermartabat, dan terpercaya.



7. Perlindungan bagi segenap bangsa dan memberaikan rasa aman pada seluruh warga.
8. Pengelolaan pemerintahan yang bersih, efektif dan terpercaya.
9. Sinergi pemerintah daerah dalam kerangka Negara Kesatuan.

Sebagai organisasi yang membantu Presiden untuk urusan Bidang Kemaritiman dan Investasi, maka rumusan visi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi yang ditetapkan untuk mendukung terwujudnya Visi Presiden dan Wakil Presiden yaitu Indonesia, Pusat Peradaban Maritim Dunia Untuk Mewujudkan “Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian berlandaskan Gotong Royong”

Indonesia Pusat Peradaban Maritim Dunia merupakan implementasi Visi Presiden RI: terwujudnya Indonesia maju yang berdaulat, mandiri dan berkepribadian berlandaskan Gotong royong, yang dituangkan dalam Naskah RPJM Nasional 2020-2024. Visi ini dapat dimaknai bahwa untuk mendukung mewujudkan Indonesia maju, berdaulat, mandiri dan berkepribadian itu adalah bentuk Indonesia akan menjadi pusat orientasi, dan/atau menjadi rujukan, dunia dalam bidang kemaritiman. Ini juga menggambarkan cita-cita bangsa Indonesia untuk kembali meraih kejayaan di laut.

Untuk menjadi pusat peradaban maritim dunia, Indonesia telah memiliki modal yang kuat. Karakter bangsa bahari yang diwariskan oleh nenek moyang kita menjadi modal dasar disamping posisi geostrategi Indonesia, kekayaan alam yang ada, dan bonus demografi yang dimiliki saat ini. Potensi bencana dan potensi ancaman yang ada, justru menjadi tantangan bagi bangsa Indonesia.

## 1.2. Maksud dan Tujuan

Laporan Kinerja Tahun 2022 ini disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban akuntabilitas kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Tahun Anggaran 2022 yang berkaitan dengan pelaksanaan program, kegiatan dan pengelolaan anggaran yang berdasarkan dengan sasaran/target yang telah ditetapkan.

Penyusunan laporan ini bertujuan untuk melakukan monitoring, evaluasi dan juga penilaian terhadap pencapaian sasaran/target kinerja dalam pelaksanaan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian Lingkup Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Tahun Anggaran 2022 yang hasilnya nanti akan dijadikan sebagai bahan masukan dan referensi dalam penetapan kebijakan dan strategi pada tahun berikutnya dalam substansi yang terkait.

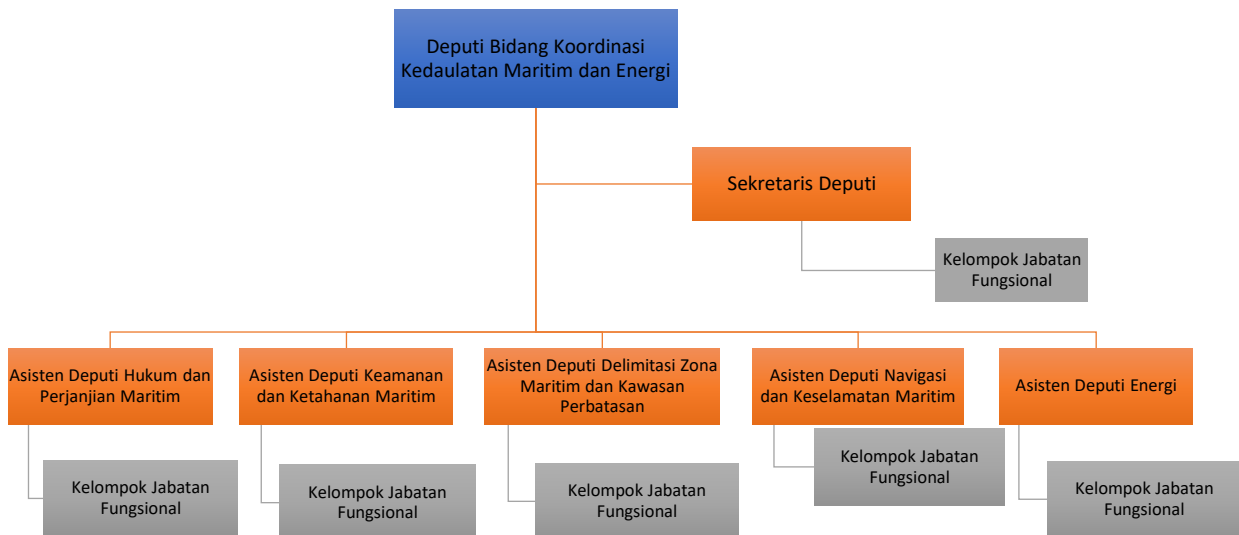
### 1.3. Kedudukan Tugas dan Fungsi

Berdasarkan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 10 tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi mempunyai tugas menyelenggarakan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kedaulatan maritim dan energi.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi menyelenggarakan fungsi:

- a. koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kedaulatan maritim dan energi;
- b. pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kedaulatan maritim dan energi;
- c. pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang kedaulatan maritim dan energi; dan
- d. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Koordinator.

Memperhatikan isu-isu strategis di atas, struktur organisasi Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim sesuai dengan Permenko Nomor 2 Tahun 2020 didukung oleh Sekretariat Deputy dan lima Asisten Deputy yaitu Asisten Deputy Hukum dan Perjanjian Maritim; Asisten Deputy Keamanan dan Ketahanan Maritim; Asisten Deputy Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan; Asisten Deputy Navigasi dan Keselamatan Maritim; dan Asisten Deputy Energi sebagaimana tergambar dalam skema organisasi di bawah:



Gambar 1.1. Struktur Organisasi Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

Organisasi Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi didukung oleh enam unit Eselon II yang terdiri dari lima Asisten Deputi dan satu Sekretaris Deputi sebagaimana digambarkan pada Struktur Organisasi. Adapun penjelasan dari masing-masing tugas dan fungsi tersaji pada gambar dan tabel di bawah ini:

Tabel 1.1. Tugas dan Fungsi Unit Eselon II Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim

Unit	Tugas	Fungsi
Sekretariat Deputi	Melaksanakan koordinasi pelaksanaan tugas dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	a. Koordinasi penyusunan rencana, program, dan anggaran Deputi; b. Pengelolaan sistem informasi; c. Pemberian dukungan administrasi yang meliputi ketatausahaan, kepegawaian, hubungan masyarakat, arsip, dan dokumentasi Deputi; d. Pemberian dukungan penyusunan peraturan perundang-undangan; e. Penyusunan data dan laporan; f. fungsi lain yang diberikan oleh Deputi
Asisten Deputi Hukum dan Perjanjian Maritim	Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang hukum dan perjanjian maritim	a. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang peraturan dan perundang-undangan maritim nasional, perjanjian bilateral dan regional, dan hukum laut dan maritim internasional b. Penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang peraturan dan perundang-undangan maritim nasional, perjanjian bilateral dan regional, dan hukum laut dan maritim internasional c. Pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan tentang masalah dan kegiatan di bidang peraturan dan perundang-undangan maritim nasional, perjanjian bilateral dan regional, dan hukum laut dan maritim internasional
Asisten Deputi Keamanan dan	Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan	a. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang

Ketahanan Maritim	pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang keamanan dan ketahanan maritim	keamanan dan pengawasan maritim, ketahanan maritim, serta ketahanan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil; b. Penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang keamanan dan pengawasan maritim, ketahanan maritim, serta ketahanan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil; dan c. Pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan tentang masalah, dan kegiatan di bidang keamanan dan pengawasan maritim, ketahanan maritim, serta ketahanan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil
Asisten Deputi Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan	Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang delimitasi zona maritim dan kawasan perbatasan	a. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang pemetaan, data kelautan dan toponimi, penetapan batas zona maritim, pengembangan kawasan perbatasan dan penyelesaian sengketa, serta ekstensi landas kontinen dan pengelolaan laut bebas; b. Penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang pemetaan, data kelautan dan toponimi, penetapan batas zona maritim, pengembangan Kawasan perbatasan dan penyelesaian sengketa, serta ekstensi landas kontinen dan pengelolaan laut bebas; c. Pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan tentang masalah dan kegiatan di bidang pemetaan, data kelautan dan toponimi, penetapan batas zona maritim, pengembangan Kawasan perbatasan dan penyelesaian sengketa, serta ekstensi landas kontinen dan pengelolaan laut bebas.
Asisten Deputi Navigasi dan Keselamatan Maritim	Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang navigasi dan keselamatan maritim	a. penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kenavigasian nasional dan internasional, keselamatan maritim, serta penanganan kecelakaan maritim; b. penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kenavigasian nasional dan internasional, keselamatan maritim, serta penanganan kecelakaan maritim; dan c. pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang kenavigasian nasional dan internasional, keselamatan maritim, serta penanganan kecelakaan maritim.
Asisten Deputi Energi	melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang energi	a. penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang program dan investasi energi, pendukung infrastruktur kedaulatan energi, serta partisipasi dan kerja sama energi; b. penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang program dan investasi energi, pendukung infrastruktur kedaulatan energi, serta partisipasi dan kerja sama energi; dan c. pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang program dan investasi energi, pendukung infrastruktur kedaulatan energi, serta partisipasi dan kerja sama energi

## BAB II

### PERENCANAAN KINERJA

#### 2.1. Rencana Strategis

##### 2.1.1. Visi dan Misi

Deputi Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi telah merumuskan penerjemahan visi Tahun 2020-2024 untuk menajamkan pemahaman visi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, sebagai bentuk semangat fundamental yaitu mewujudkan Indonesia yang mampu menjaga kedaulatan, menggunakan hak secara bertanggung jawab, memperluas wilayah yurisdiksi dan menjadi pemimpin isu kelautan di tingkat regional ataupun internasional serta mewujudkan ketahanan energi nasional.

Penerjemahan visi ini dijabarkan sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, menjadi negara yang memiliki kemampuan mumpuni di dalam menjaga kedaulatannya, menggunakan hak-haknya dengan penuh tanggung jawab, mampu memperluas wilayah yurisdiksinya sesuai dengan ketentuan hukum internasional, serta sekaligus dapat menjadi contoh dan pemimpin di dalam pembangunan isu kelautan dunia. Selain isu kemaritiman, melalui visi ini Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi juga akan mewujudkan ketersediaan energi untuk kebutuhan nasional melalui pemanfaatan sumber daya energi nasional.

##### 2.1.2. Tujuan dan Sasaran Strategis

Untuk mewujudkan visi dan melaksanakan misi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi menetapkan tiga tujuan yang akan dicapai dalam lima tahun, sebagai berikut:

1. Terwujudnya Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim dengan Berperan Aktif di Tingkat Regional dan Global.
2. Terwujudnya ketahanan energi nasional.

Dalam kerangka pemenuhan tujuan strategis kedaulatan maritim dan energi, maka perlu dilaksanakan dengan menetapkan sasaran-sasaran strategis yang harus dicapai, sebagai berikut:

1. Meningkatnya peran aktif dalam penerapan hukum dan perjanjian maritim untuk menjaga kedaulatan maritim.

Sasaran ini merupakan sasaran strategis dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim dengan berperan aktif di tingkat regional dan global”, yang diukur dari persentase penerapan dan inisiasi gagasan Indonesia bidang hukum dan perjanjian maritim.

2. Terwujudnya keamanan dan ketahanan maritim Indonesia.

Sasaran strategis ini merupakan penjabaran dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim dengan berperan aktif di tingkat regional dan global”, yang diukur dari persentase penerapan dan inisiasi gagasan Indonesia bidang tingkat keamanan dan ketahanan maritim.

3. Terwujudnya kepastian hukum wilayah Indonesia dan terjaganya kepentingan Indonesia.

Sasaran yang merupakan penjabaran dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim. Dengan berperan aktif di tingkat regional dan global” diukur melalui tingkat kepastian kewilayahan Indonesia.

4. Terwujudnya keselamatan maritim Indonesia

Sasaran strategis yang merupakan penjabaran dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim dengan berperan aktif di tingkat regional dan global”, diukur melalui tingkat keselamatan maritim di Indonesia.

5. Meningkatnya ketahanan energi

Sasaran strategis ini merupakan penjabaran dari tujuan kedua “terwujudnya ketahanan energi nasional”. Untuk mengukur sasaran ini dapat dilihat melalui tingkat ketahanan energi.

## 2.2. Perencanaan Kinerja

Perencanaan kinerja merupakan penetapan program kegiatan dan anggaran yang akan dilakukan pada tahun anggaran 2022. Penetapan kegiatan dan indikator kinerja berdasarkan program, kebijakan, dan sasaran yang akan dicapai. Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi diwujudkan dari sasaran program dengan



keluaran yang berbentuk *outcome*. Perencanaan kinerja yang tertuang pada dokumen Perjanjian Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Tahun 2022 dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

*Tabel 2.1. Perjanjian Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi*

NO	SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA UTAMA	TARGET
<i>Stakeholders Perspective</i>				
SS.1	Terwujudnya Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim dengan Berperan Aktif di Tingkat Regional dan Global	1	Tingkat Kedaulatan Maritim Indonesia	70%
		2	Persentase Inisiasi Indonesia yang Diusulkan dan/atau Diterima di Forum Internasional	70%
SS.2	Terwujudnya Ketahanan energi nasional	3	Indeks Ketahanan Energi	Tahan (6-7,99)
<i>Customer Perspective</i>				
SS.3	Meningkatnya Peran Aktif dalam Penerapan Hukum dan Perjanjian Maritim untuk Menjaga Kedaulatan Maritim	4	Persentase Inisiasi Indonesia Bidang Hukum dan Perjanjian Maritim	65%
SS.4	Terwujudnya Keamanan dan Ketahanan Maritim Indonesia	5	Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim	65%
SS.5	Terwujudnya Kepastian Hukum Wilayah Indonesia dan Terjaganya Kepentingan Indonesia	6	Tingkat Kepastian Kewilayahan Indonesia	60%
SS.6	Terwujudnya Keselamatan Maritim Indonesia	7	Tingkat Keselamatan Maritim di Indonesia	60%
SS.7	Meningkatnya Ketahanan Energi	8	Tingkat Ketahanan Energi	Tahan (6-7,99)
<i>Internal Business Process Perspective</i>				
SS.8	Efektivitas Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	9	Persentase Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang Ditindaklanjuti	100%
<i>Learning and Growth Perspective</i>				
SS.9	Tersedianya SDM yang Kompeten	10	Persentase SDM Deputy Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi yang Sesuai Kompetensi	85%
SS.10	Terwujudnya Reformasi Birokrasi yang Efektif	11	Nilai Evaluasi Internal SAKIP pada Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	70
		12	Persentase Pelaksanaan Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	80
SS.12	Terlaksananya Administrasi Keuangan yang Akuntabel di Deputy Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi	13	Nilai IKPA pada Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	75

Dimana anggaran yang mendukung Perjanjian Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Tahun 2022 dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 2.2. Anggaran Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Tahun 2022 sebelum ABT

No	Program	Anggaran
1	Koordinasi Hukum dan Perjanjian Maritim	Rp2.370.000.000
2	Koordinasi Keamanan dan Ketahanan Maritim	Rp 2.450.000.000
3	Koordinasi Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan Maritim	Rp2.415.000.000
4	Koordinasi Navigasi dan Keselamatan Maritim	Rp2.440.000.000
5	Koordinasi Energi	Rp2.458.000.000
6	Kebijakan Pengendalian Isu Strategis	Rp1.391.070.000
7	Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	Rp2.200.000.000
<b>Jumlah Anggaran</b>		<b>Rp15.724.070.000</b>

Sedangkan Rincian Data Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Tahun 2022 dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 2.3. Rincian Data Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Tahun 2022

No	Indikator Kinerja Utama	Judul Kinerja/Output Kinerja	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
			I	II	III	IV
<i>Stakeholders Perspective</i>						
1	Tingkat Kedaulatan Maritim Indonesia	Tingkat Kedaulatan Maritim Indonesia				√
2	Persentase Inisiasi Gagasan Indonesia yang diusulkan dan/atau diterima di forum Internasional	Inisiasi Gagasan Indonesia yang diusulkan dan/atau diterima di forum Internasional				√
3	Indeks Ketahanan Energi Nasional	Indeks Ketahanan Energi				√
<i>Customer Perspective</i>						
4	Persentase penerapan dan Inisiasi gagasan Indonesia bidang hukum dan perjanjian maritim	Inisiasi gagasan Indonesia bidang hukum dan perjanjian maritim				√
5	Tingkat keamanan dan ketahanan maritim	Tingkat keamanan dan ketahanan maritim				√
6	Tingkat kepastian kewilayahan Indonesia	Tingkat kepastian kewilayahan Indonesia				√

7	Tingkat keselamatan maritim di Indonesia	Tingkat keselamatan maritim di Indonesia				√
8	Tingkat pengendalian ketahanan energi	Tingkat ketahanan energi				√
No	Indikator Kinerja Utama	Judul Kinerja/Output Kinerja	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
			I	II	III	IV
<i>Internal Business Process Perspective</i>						
9	Persentase Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang ditindaklanjuti	1. Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia				√
		2. Rancangan Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim ( <i>Maritem Domain Awareness</i> )			√	
		3. Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan				√
		4. Rancangan Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia				√
		5. Rancangan Kebijakan Pengendalian Realignment Flight Information Region (FIR)		√		
		6. Rancangan Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum)				√
		7. Rancangan Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim				√
		8. Rancangan Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional				√
		9. Rancangan Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan jaringan Gas				√
		10. Pengendalian Pelaksanaan Proyek				√

		Prioritas Nasional Strategis Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi				
No	Indikator Kinerja Utama	Judul Kinerja/Output Kinerja	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
			I	II	III	IV
<i>Learning &amp; Growth Perspective</i>						
10	Persentase SDM Deputi Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi yang Sesuai Kompetensi	Presentase SDM Deputi Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi yang Sesuai Kompetensi				√
11	Nilai Evaluasi Internal Sstem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Deputi Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi	Nilai Evaluasi Internal SAKIP				√
12	Persentase Pelaksanaan Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Deputi Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi	Nilai PMRB				√
13	Nilai IKPA pada Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	Nilai IKPA				√

### 2.3. Pengukuran Kinerja

Penilaian hasil Kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada tahun anggaran 2022 dilakukan sesuai panduan untuk menjaga konsistensi pengukuran kinerja. Perhitungan capaian kinerja untuk setiap indikator kinerja dari sasaran strategis dilakukan dengan cara membandingkan antara target pencapaian indikator sasaran yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja tahun 2022 dengan realisasinya. Metode perhitungan nilai kinerja diperoleh melalui penghitungan dengan menggunakan data target dan realisasi Indikator Kinerja Utama (IKU) yang tersedia. Formula penghitungan nilai kinerja dijabarkan melauai dokumen manual Indikator Kinerja Utama.

## BAB III

### AKUNTABILITAS KINERJA

#### 3.1. Capaian Kinerja

Penghitungan capaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara realisasi kinerja dengan target kinerja. Capaian kinerja diukur dari perjanjian kinerja yang memuat sasaran strategis dan indikator kinerja utama. Capaian target kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi didasarkan pada *Stakeholder Perspective*, *Customer Perspective*, *Internal Business Process Perspective* dan *Learning and Growth Perspective* Tahun 2022.

Tahun 2022 merupakan tahun ketiga Renstra Deputi Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim 2020-2024. Penghitungan capaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara realisasi kinerja dengan target kinerja. Pada tahun 2022 diperoleh capaian total kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi terdiri dari 13 Indikator Kinerja. Adapun Tabel 3.1 Capaian Kinerja Tahun 2022 dapat dilihat sebagai berikut:

**Tabel 3.1. Capaian Kinerja Tahun 2022**

No	Indikator Kinerja	Target	Realisasi	Capaian
<i>Stakeholder Perspective</i>				<b>122,6%</b>
1	Tingkat Kedaulatan Maritim	70	87,70	125%
2	Persentase inisiasi gagasan Indonesia yang diusulkan dan/atau diterima di forum Internasional	70	99,86	143%
3	Indeks Ketahanan Energi	6	7,19	100%
<i>Customer Perspective</i>				<b>134,4%</b>
4	Persentase penerapan dan inisiasi gagasan Indonesia bidang hukum dan perjanjian maritim	65	82,60	127%
5	Tingkat keamanan dan ketahanan maritim	65	92,08	142%
6	Tingkat kepastian kewilayahan Indonesia	60	82,06	137%
7	Tingkat keselamatan maritim di Indonesia	60	88,14	147%
8	Tingkat ketahanan energi	6	7,19	120%
<i>Internal Business Perspective</i>				<b>100%</b>
9	Efektivitas Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	100	100,00	100%
<i>Learning and Growth Perspective</i>				<b>103,7%</b>
10	Persentase SDM Deputi Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi yang Sesuai Kompetensi	85	88,89	105%

11	Nilai Evaluasi Internal Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah pada Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	70	70,14	100%
12	Persentase Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	80	90,14	113%
13	Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran pada Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	75	73,00	83,73%

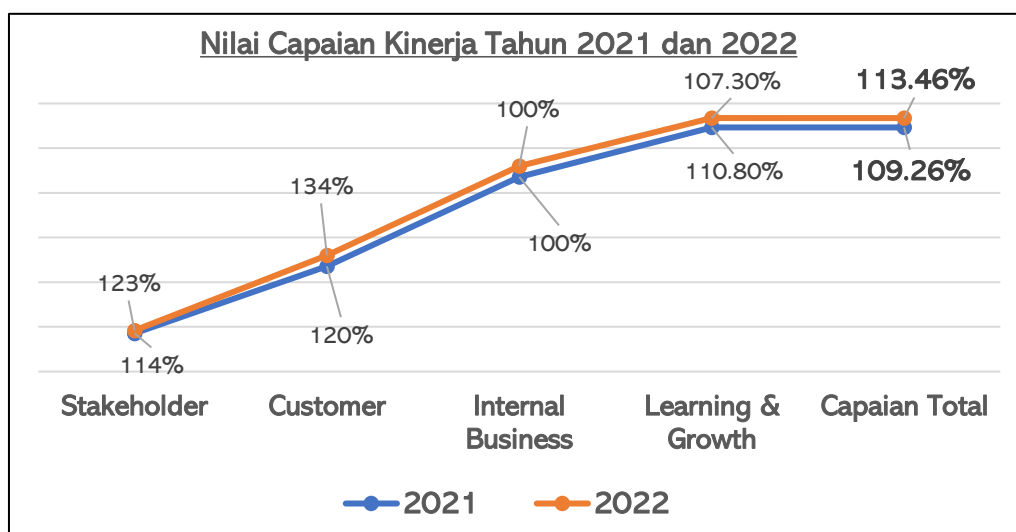
Berdasarkan tabel di atas, dilakukan perhitungan sesuai bobot, maka nilai capaian kinerja total dan masing-masing perspektif pada tahun 2022 adalah sebagai berikut:

Tabel 3.2. Total Bobot Efektivitas Kepemimpinan Maritim Capaian Kinerja Tahun 2022

Perspektif	Capaian	Bobot	Capaian Total
<i>Stakeholder</i>	123%	15	<b>113,46%</b>
<i>Customer</i>	134%	25	
<i>Internal Business</i>	100%	40	
<i>Learning &amp; Growth</i>	107,30%	20	

Total capaian kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada 2022 sebesar 112,75%. Capaian ini meningkat dibandingkan dengan capaian pada tahun 2021 yakni sebesar 109,26%. Peningkatan capaian kinerja sebesar 4,2% ini disebabkan kondisi pandemic covid-19 sudah menjadi kondisi endemic sehingga sudah ditarik Kembali kenijakan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) darurat, yang berdampak terlaksananya agenda-agenda kerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Tahun 2022.

Gambar 1. Perbandingan Nilai Capaian Kinerja Tahun 2021 dan 2022





Sehingga Capaian Efektivitas Kepemimpinan Maritim sebagai dukungan IKU Kemenko Marves dapat dilihat pada table dibawah ini:

Capaian Kinerja SS 1 Kemenko Marves				
Indikator	Sumber Data	Target	Realisasi	Capaian
Efektifitas Kepemimpinan Maritim	Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	$\geq 3$	4	100 %
Indeks Kedaulatan Maritim	Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	3	4	125 %

Berdasarkan tabel di atas maka Efektivitas Kepemimpinan Maritim Indonesia sebagai indikator kinerja pada tingkat pemangku kepentingan. Indikator tersebut adalah indeks komposit yang menggambarkan agregasi dari dua nilai indikator Tingkat Kedaulatan Maritim Indonesia dan Efektivitas Diplomasi Maritim Indonesia. Formulasi perhitungan pada manual Indikator Kinerja Utama (IKU) yang telah ditetapkan, nilai Efektivitas Kepemimpinan Maritim didapat melalui penjumlahan dari 60% nilai Tingkat Kedaulatan Maritim dan 40% nilai Efektivitas Diplomasi Maritim. sehingga Nilai Efektivitas Kepemimpinan Maritim tahun 2022 yang didapat berdasarkan perhitungan tersebut adalah sebesar 85,48 dalam skala 100 dengan realisasi sebesar 4 (Sangat Berdaulat) dalam skala 4.

Adapun perhitungan Indeks Kepemimpinan Maritim adalah sebagai berikut:

Indikator	Target	Nilai Indikator	Bobot	Nilai
Tingkat Kedaulatan Maritim	70	87.70	60%	52.62
Efektivitas Diplomasi Maritim	70	82.14	40%	32.86
				<b>85.48</b>

Adapun perhitungan Tingkat Kedaulatan Maritim adalah sebagai berikut:

Indikator	Sumber Data	Nilai Indikator	Bobot	Nilai
Tingkat keamanan dan ketahanan maritim	Asisten Deputi Keamanan dan Ketahanan Maritim	92.08	35%	32.23
Tingkat kepastian kewilayahan Indonesia	Asisten Deputi Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan	82.06	30%	24.62
Tingkat keselamatan maritim di Indonesia	Asisten Deputi Keselamatan Maritim	88.14	35%	30.85
<b>Nilai Tingkat Kedaulatan Maritim</b>				<b>87.70</b>

Sedangkan perhitungan Efektivitas Diplomasi Maritim adalah sebagai berikut:

Indikator	Sumber Data	Nilai Indikator	Bobot	Nilai
Partisipasi Aktif Indonesia dalam Forum Maritim Regional dan Global	Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	99.86	60%	59.92
Penempatan Wakil Indonesia di Organisasi Internasional Bidang Kemaritiman	Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	11.11	20%	2.22
Diterimanya Inisiatif dan Posisi Indonesia dalam Perjanjian Internasional	Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	100	20%	20
<b>Nilai Efektivitas Diplomasi Maritim</b>				<b>82.14</b>

Adapun Partisipasi Aktif Indonesia dalam Forum Maritim Regional dan Global adalah sebagai berikut:

No	Forum/Kegiatan	Kategori	Bentuk Kegiatan			Total
			Menyelenggarakan	Menghadiri	Masukan	
1	2	3	4	5	6	7
1	AIS Forum	3	0.33	0.33	0.33	0.99
2	BBNJ Intersessional Meeting	2	-	0.5	0.5	1
3	HLP SOE	2	-	0.5	0.5	1
4	IMO sub Comitee on IIII	2	-	0.5	0.5	1
5	IMO Council dan IMO Asembly	2	-	0.5	0.5	1
6	<i>Marine Environment Protection Committee (MEPC)</i>	2	-	0.5	0.5	1
7	Human Element, Training and Watchkeeping (HTW)	2	-	0.5	0.5	1
<b>Total Poin</b>						<b>6.99</b>
<b>Nilai</b>						<b>99.86%</b>

Formula Perhitungan:  $\frac{\text{Jumlah Bentuk Kegiatan Partisip Indonesia yang telah ditetapkan}}{\text{Jumlah Partisipasi Aktif Indonesia di Forum atau Kegiatan}} \times 100\%$

$$= \frac{6,99}{7} \times 100\% = 99,86\%$$

Sedangkan Penempatan Wakil Indonesia di Organisasi Internasional Bidang Kemaritiman adalah sebagai berikut:

No	Organisasi Internasional Bidang Kemaritiman	Poin
1	International Maritime Organization (IMO)	1
2	International Seabed Authority (ISA)	0
3	Secretariat of the Pacific Regional Environment Programme (SPREP)	0
4	Indian Ocean Rim Association (IORA)	0
5	Indian Ocean Tuna Commission (IOTC)	0
6	Commission for the Conservation of Southern Bluefin Tuna (CCSBT)	0
7	Western and Central Pacific Fisheries Commission (WCPFC)	0
8	Inter-American Tropical Tuna Commission (IATTC)	0
9	International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas (ICCAT)	0
Total		1
Nilai		11.11

Formula Perhitungan:  $\frac{\text{Jumlah Penempatan Wakil Indonesia di Organisasi Internasional Bidang Kemaritiman}}{\text{Jumlah Organisasi Internasional Bidang Kemaritiman}} \times 100\%$

$$= \frac{1}{9} \times 100\% = 11,11\%$$

Dengan Perhitungan Persentase Inisiasi Indonesia yang diusulkan dan/atau diterima di Forum Internasional adalah sebagai berikut:

No	Inisiatif dan Posisi Indonesia 2022	Poin	Perjanjian Internasional
1	Mengusulkan perubahan masa jabatan pada Organisasi IMO guna menciptakan organisasi yang progresif	1	Forum IMO
2	Mengusulkan dilakukannya impact assesment dalam perhitungan indikator intensitas karbon dalam pelayaran guna menciptakan aktivitas maritim yang ramah lingkungan dan berkelanjutan	1	
3	Mengusulkan penyediaan sertifikat elektronik bagi pelaut untuk menunjang efektifitas aktivitas pelayaran, pemudahan pemberian sertifikat magang bagi para pelajar/mahasiswa bidang pelayaran yang proses pembelajarannya terdampak pandemi	1	
4	Mengusulkan penyediaan sertifikat elektronik bagi pelaut guna menunjang efektifitas aktivitas pelayaran yang modern	1	
5	Mengusulkan kemudahan dalam memperoleh sertifikat pelaut bagi para pelajar/mahasiswa bidang pelayaran yang proses pembelajarannya terdampak pandemi	1	
6	Menegaskan kesungguhan untuk mempererat kerja sama dan melakukan kolaborasi sesuai area kerja sama AIS Forum	1	AIS Forum
7	Mendorong inovasi dan penguatan pembiayaan program kelautan berkelanjutan terutama dalam mendukung aktivitas ekonomi biru guna mendukung kesejahteraan Bersama	1	
8	Menyatakan kesepakatan bersama, dan komitmen memperkuat kelembagaan kerja sama AIS Forum	1	

9	Menyetujui serta memberikan mandate kepada Indonesia untuk melaksanakan pertemuan pertama tingkat Kepala Negara dari forum negara-negara pulau dan kepulauan.	1	
10	Frasa “archipelagic state” termuat dalam kelima pilar utama pembahasan further refreshed text International Legally Binding Instrumet BBNJ	1	BBNJ
11	Forum menerima usulan untuk memuat dan mempertahankan frasa adjacent coastal state sebagai upaya perlindungan hak-hak negara pantai	1	
12	Usulan untuk menggunakan frasa “fishing and fishing activities” pada bab terkait Marine Genetic Resources	1	
Total		12	
Nilai		100%	

Adapun deskripsi atas capaian kinerja baik yang bersifat *outcome* maupun *output* dijabarkan sebagai berikut:

### 3.1.1. Stakeholders Perspective

#### SS.1 Terwujudnya Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim dengan Berperan Aktif di Tingkat Regional dan Global

Sasaran strategis ini bertujuan untuk mewujudkan kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim yang diakui dunia dengan berperan aktif pada berbagai forum internasional.

##### IKU 1: Tingkat Kedaulatan Maritim Indonesia

Tingkat kedaulatan maritim diwujudkan dengan adanya kepastian hukum wilayah Indonesia, terjaganya kepentingan Indonesia, terwujudnya keamanan, ketahanan, dan keselamatan maritim Indonesia.

##### a. Tingkat Kepastian Kewilayahan Indonesia

Keberhasilan Indonesia dalam menetapkan kepastian akan kewilayahannya baik wilayah kedaulatan maupun wilayah berdaulat secara umum merujuk pada regulasi yang tercantum dalam UNCLOS. Untuk itu Kemenko Marves berusaha untuk mengoordinasikan Kementerian/Lembaga terkait untuk melakukan percepatan penetapan atas titik dasar dan garis pangkal Indonesia, kepastian batas maritim Indonesia, potensi perluasan wilayah melalui ekstensi landas kontinen, serta terbentuknya regulasi nasional terkait penetapan kewilayahan.

Selain melakukan berbagai langkah strategis dalam memastikan wilayah kedaulatan dan wilayah berdaulat, guna menjaga kepentingan Indonesia di dunia

internasional, Pemerintah Indonesia melalui peran aktifnya berbagai forum kemaritiman regional dan global berupaya agar regulasi yang terbentuk dari berbagai forum tersebut dapat mengakomodir kepentingan nasional. Pada 2022, Pemerintah Indonesia dalam forum pembentukan regulasi internasional yang akan mengatur pemanfaatan keanekaragaman hayati di luar yurisdiksi Internasional (IGC-BBNJ) telah menyampaikan posisi dasar Indonesia meliputi perhatian khusus terhadap kriteria negara kepulauan dan berkembang, memperhatikan dampak yang akan diterima oleh negara pantai yang berdekatan dengan wilayah eksploitasi, perhatian terhadap kesetaraan akses dan benefit sharing, dan masuknya ikan dalam kriteria sumber daya genetik.

Nilai Tingkat Kepastian Kewilayahan (TKK) secara kuantitatif diperoleh dari perhitungan sebagai berikut:

No	Komponen	Nilai	Bobot	TKK
1	Persentase Zona maritim dan regulasi yang telah ditetapkan	78	60%	82,06
2	Persentase Posisi kepentingan Indonesia yang terakomodir di dalam regulasi perairan dan dasar laut internasional	89	40%	

Adapun rincian perhitungannya sebagai berikut:

1. Persentase Zona maritim dan regulasi yang telah ditetapkan

No	Zona Maritim	Identifikasi (0,3)	Penyusunan (0,3)	Penetapan (0,4)	Jumlah
1	Updating Titik Dasar/Garis Pangkal	0,3	0,3	0,25	0,85
2	Penetapan Teluk Yuridis dan Perairan Pedalaman	0,3	0,3	0,05	0,65
3	Penetapan Segmen Batas Maritim	0,3	0,3	0,25	0,85
4	Submisi Ekstensi Landas Kontinen Selatan Jawa dan Nusa Tenggara	0,3	0,3	0,05	0,65
5	Penetapan Regulasi Landas Kontinen	0,3	0,3	0,25	0,85
6	Penetapan Regulasi Nasional terkait KDLI	0,3	0,3	0,2	0,8

No	Zona Maritim	Identifikasi (0,3)	Penyusunan (0,3)	Penetapan (0,4)	Jumlah
<b>Total</b>					<b>4,65</b>

Formula Perhitungan:  $\frac{\text{Zona Maritim dan Regulasi yang Telah Ditetapkan}}{\text{Jumlah Zona Maritim yang Perlu Ditetapkan}} \times 100\%$

Komponen	Jumlah	Nilai
Zona Maritim dan Regulasi yang Telah Ditetapkan	4,65	77,5%
Jumlah Zona Maritim yang Perlu Ditetapkan	6	

2. Persentase Posisi kepentingan Indonesia yang terakomodir di dalam regulasi perairan dan dasar laut internasional

No	Kepentingan Indonesia	Terakomodir	Proses
1	<i>Interest of land-based producer</i>	1	
2	<i>The interest of developing state</i>	1	
3	<i>Environmental protection</i>	1	
4	<i>Area based management tool/ Regional Environmental Management Planning</i>	1	
5	<i>Adjacency</i>	1	
6	<i>Access and Benefit Sharing</i>	1	
7	<i>The interest of developing state</i>	1	
8	<i>Fish as MGR</i>		0,5
9	<i>Archipelagic state</i>		0,5

Formula Perhitungan:  $\frac{\text{Posisi Kepentingan Indonesia yang Terakomodir}}{\text{Jumlah Posisi Dasar Indonesia}} \times 100\%$

Komponen	Jumlah	Nilai
Posisi Kepentingan Indonesia yang Terakomodir	8	88,8%
Jumlah Posisi Dasar Indonesia	9	

#### b. Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim

Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim terbentuk dari persentase indikator yang mendukung antara lain persentase kualitas ketahanan maritim, persentase optimalisasi keamanan maritim, dan persentase keberhasilan pengelolaan keamanan dan ketahanan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil.

Nilai Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim diperoleh berdasarkan perhitungan sebagai berikut:



No	Komponen	Nilai	Bobot	TKKM
1	Persentase kualitas ketahanan maritim	95	33%	92,08
2	Persentase optimalisasi keamanan maritim	93,75	33%	
3	Persentase keberhasilan pengelolaan keamanan dan ketahanan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil	87,5	33%	

Adapun rincian perhitungannya sebagai berikut:

### 1) Persentase kualitas ketahanan maritim

No	Aspek ketahanan maritim	Yang dikoordinasikan			Jumlah (1)
		Peningkatan kapasitas SDM (0.35)	Evaluasi implementasi konvensi internasional (0.30)	Kerja sama (nasional/regional/global) (0.35)	
1	Sumber daya pesisir dan kelautan berkelanjutan	0.35 Launching Blue Finance Accelerator Konsultasi Program Pembangunan Biru Indonesia X ASSIST UNDP	0.30 International Conference on Shipping Decarbonization in Indonesia	0.35 • Minutes of Meeting Penyelenggaraan BMD Indonesia Prancis • Keikutsertaan Indonesia pada HLP SOE	1
2	Perlindungan lingkungan kelautan (konservasi dan pelestarian)	0.35 Penyelenggaraan <i>Southeast Asia Forum on Sustainable Capture Fisheries</i> (ASEAF-SFC)	0.30 • Rapat Finalisasi National Action Plan Glolitter • Rapat Koordinasi Hibah Glolitter	0.35 • MoU Kerjasama SeaCleaner • Rapat Terbatas ATSEA • Rencana Operasi Kapal Mobula 8 dan Kunjungan tinjauan Kapal Mobula 8	1
3	Pemberdayaan Masyarakat dalam konteks ketahanan maritim	0,35 Submisi Keikutsertaan Indonesia pada Glolitter	0,15 Rapat Koordinasi Tindaklanjut Usulan Indonesia dalam Menyusun Regional Convention on the Protection of the Marine Environment	0.35 4 <sup>th</sup> ASEAN India Workshop on Blue Economy	0.85

			and the Coastal Region in the Arafura and Timor Sea		
<b>Total</b>					<b>2.85</b>

Pedoman pemberian nilai:

Kegiatan berkaitan erat untuk mengoptimalkan aspek = nilai penuh

Kegiatan berupa supporting untuk mengoptimalkan aspek = nilai setengah penuh

Kegiatan yang dilakukan tidak berkaitan = 0

## 2) Persentase Kualitas Ketahanan Maritim

$$= \frac{\text{Aspek Ketahanan Maritim yang Dikoordinasikan}}{\text{Jumlah Aspek Ketahanan Maritim}} \times 100\%$$

$$= \frac{2.85}{3} \times 100\%$$

$$= 95 \%$$

## 3) Persentase Optimalisasi Keamanan maritim

No	Aspek Pendukung Keamanan Maritim	Yang telah dioptimalkan				Jumlah (1)
		Peningkatan kapasitas SDM (0.25)	Evaluasi implementasi konvensi internasional (0.25)	Kerja sama (nasional/ regional/ Internasional) (0.25)	Implementasi regulasi (0.25)	
1	Penanganan dan pencegahan potensi pelanggaran di pelabuhan	0.25 Draf Protokol Keamanan data dalam Pertukaran Data dan Informasi dalam rangka Penegakan Hukum di Laut	0.125 Rapat Pembubuhan Paraf SOP Penegakan Hukum di Laut	0.25 • Penyelenggaraan API Hub sebagai Saran Pertukaran Data dan Informasi dalam Rangka Penegakan Hukum di Laut • Rapat Monev Pertukaran data dan informasi	0.25 Penyelenggaraan FGD Keamanan Pelabuhan dari Ancaman Terorisme	0.875
2	Penanganan dan pencegahan potensi	0.25 • Laporan Penyelenggaraan Pelatihan	0.25 • FGD Keamanan dan Ketahanan	0.25 • Penandatanganan MoU Kerjasama Trial Platform IORIS	0.25 • Penyelenggaraan API Hub sebagai	1

pelanggaran di laut	user Platform IORIS Crimario • Laporan Penyelenggaraan Pelatihan Area Admin Platform IORIS Crimario	Kabel Bawah Laut • Laporan Keikutsertaan Maritime Law Enforcement Dialogue (MLED) dan Contact Group on the Sulu and Celebes Seas (CGSCS)	dalam Pengawasan Laut • Rapat koordinasi Pemanfaatan Satelit ICEYE untuk pengawasan laut • Rapat Penyerahan API Hub dari UNODC ke Pemerintah Indonesia	Saran Pertukaran Data dan Informasi dalam Rangka Penegakan Hukum di Laut • Kepmenko Polhukam No. 55 tahun 2022 Keterlibatan dalam Forum Keamanan dan Penegakan Hukum di wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia sebagai tindak lanjut i PP 13 tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan dan Penegakan Hukum di wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia	
<b>Total</b>					<b>1.875</b>

Pedoman pemberian nilai:

Kegiatan berkaitan erat untuk mengoptimalkan aspek = nilai penuh

Kegiatan berupa supporting untuk mengoptimalkan aspek = nilai setengah penuh

Kegiatan yang dilakukan tidak berkaitan = 0

## Persentase Optimalisasi Keamanan Maritim

$$= \frac{\text{Aspek Keamanan Maritim yang telah Dioptimalkan}}{\text{Jumlah Aspek Pendukung Keamanan Maritim}} \times 100\%$$

$$= \frac{1.875}{2} \times 100\%$$

$$= 93,75 \%$$

### 4) Persentase Keberhasilan Pengelolaan Keamanan dan Ketahanan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil

No	Aspek Keamanan dan Ketahanan Wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil	Yang dikoordinasikan				Jumlah
		Keterlibatan Pemda (0.25)	Kelompok Masyarakat WP3K (0.25)	Produk Hukum (0.25)	Evaluasi Implementasi Produk Hukum (0.25)	
1	Fasilitas pelayanan dasar, sosial dan ekonomi	0.25 Laporan Rapat Pelindungan dan Kesejahteraan Awak Kapal Perikanan	0,25 Laporan SAFE Seas Project Close (Penyelenggaraan Fisher Center di Bitung dan Tegal oleh masyarakat lokal)	0.25 Draf Kepmenko tentang Harmonisasi dan Koordinasi Peraturan Pekerja Sektor Perikanan khususnya yang bekerja di atas kapal ikan	0.25 Rapat Koordinasi dan Harmonisasi Peraturan Pekerja Sektor Perikanan khususnya yang bekerja di atas kapal ikan	1
2	Ketahanan ekonomi lokal	0.25 <i>Focus Group Discussion: Seas Labour Conference</i>	0.25 • Laporan FGD Membangun Konsep Ketahanan Maritim	0.25 MoU Kerjasama SeaCleaner	0.25 Laporan Pertemuan Lunch Meeting pembahasan	1

			Indonesia di WP3K • Laporan Kunjungan Rencana Peninjauan Pelindungan Awak Kapal Perikanan		Pelindungan Awak Kapal Perikanan	
3	SDM terampil di sektor maritim dalam konteks Pengawasan Keamanan WP3K	0.125 Laporan Observasi Inspeksi Bersama di Provinsi Sulawesi Utara (Implementasi pelatihan inspeksi bersama oleh FORDA PAKP)	0.25 Rakor Optimalisasi Pokmaswas		0.25 • Laporan SAFE Seas Project Close • Laporan Observasi Inspeksi Bersama di Provinsi Sulawesi Utara (Implementasi SK Gubernur Provinsi Sulawesi Utara Nomor 117 Tahun 2020 tentang Pembentukan FORDA PAKP Sulawesi Utara	0.625
<b>Total</b>						2.625

Pedoman pemberian nilai:

Kegiatan berkaitan erat untuk mengoptimalkan aspek = nilai penuh

Kegiatan berupa supporting untuk mengoptimalkan aspek = nilai setengah penuh

Kegiatan yang dilakukan tidak berkaitan = 0

### **Persentase Keberhasilan Pengelolaan Keamanan dan Ketahanan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil**

$$= \frac{\text{Aspek Keamanan dan Ketahanan WP3K yang Dikoordinasikan}}{\text{Jumlah Aspek Keamanan dan Ketahanan WP3K}} \times 100\%$$

$$= \frac{2.625}{3} \times 100\%$$

$$= 87.5\%$$

### c. Tingkat Keselamatan Maritim

Perwujudan keselamatan maritim diukur dengan indikator Tingkat Keselamatan Maritim. Indikator tersebut adalah indeks komposit yang menggambarkan agregasi dari tiga nilai indikator keselamatan maritim, yaitu: keandalan sarana bantu navigasi pelayaran, keselamatan aktivitas pelayaran, dan penanganan kecelakaan maritim.

Tingkat keandalan sarana bantu navigasi pelayaran mencerminkan optimal atau tidaknya kinerja Pemerintah Indonesia dalam menjamin keselamatan melalui upaya penyelenggaraan keselamatan kenavigasian. Pada indikator tingkat keselamatan pelayaran outcome ideal yang ingin dicapai adalah semua kapal yang berlayar di perairan Indonesia berhasil berlayar dengan selamat atau tanpa insiden dari pelabuhan asal sampai dengan pelabuhan tujuan. Outcome tersebut mencerminkan optimal atau tidaknya hasil dari upaya Pemerintah Indonesia dalam menjamin keselamatan pelayaran. Selanjutnya pada indikator tingkat penanganan kecelakaan maritim mencerminkan optimal atau tidaknya peranan dan kehadiran Pemerintah Indonesia dalam menangani kondisi insiden/kecelakaan yang tidak dapat dihilangkan sepenuhnya terlepas dari semua upaya pencegahan yang telah dilakukan.

Pada akhir Desember 2022, diperoleh angka Tingkat Keandalan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran sebesar 94,44%, angka Tingkat Keselamatan Maritim sebesar 99,98% , dan angka Tingkat Penanganan Kecelakaan Maritim sebesar 70%. Dengan demikian angka Tingkat Keselamatan Maritim dihitung sebesar:

$$TKM = \frac{\%B1 + \%B2 + \%B3}{3}$$

$$TKM = \frac{94,44 + 99,98 + 70}{3}$$

$$TKM = \frac{264,42}{3}$$

$$TKM = 88,14\%$$



Berdasarkan data-data di atas, perolehan nilai Tingkat Kedaulatan Maritim (TKM) sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 \text{TKM} &= 30\% \text{TKW} + 35\% \text{TKKM} + 35\% \text{TKM} \\
 &= 30\% \cdot 82,06 + 35\% \cdot 92,08 + 35\% \cdot 88,14 \\
 &= 24,62 + 32,22 + 30,85 \\
 &= 87,70\% \approx 4 \text{ (Sangat Berdaulat)}
 \end{aligned}$$

Persentase	Nilai	Keterangan
$0 < x \leq 25$	1	Kurang Berdaulat
$25 < x \leq 50$	2	Cukup Berdaulat
$50 < x \leq 75$	3	Berdaulat
$x > 75$	4	Sangat Berdaulat

Selanjutnya, dilakukan konversi sehingga diperoleh nilai

Tingkat Kedaulatan Maritim sebesar 4.

## IKU 2: Persentase Inisiasi Indonesia yang Diusulkan dan/atau Diterima di Forum Internasional.

Pada tahun 2022, Kemenko Marves telah berpartisipasi dalam berbagai forum internasional terkait kemaritiman diantaranya sebagai berikut:

a. Forum IMO antara lain:

1. Mengusulkan perubahan masa jabatan pada Organisasi IMO guna menciptakan organisasi yang progresif
2. Mengusulkan dilakukannya impact assesment dalam perhitungan indicator intensitas karbon dalam pelayaran guna menciptakan aktivitas maritim yang ramah lingkungan dan berkelanjutan
3. Mengusulkan penyediaan sertifikat elektronik bagi pelaut untuk menunjang efektifitas aktivitas pelayaran, pemudahan pemberian sertifikat magang bagi para pelajar/mahasiswa bidang pelayaran yang proses pembelajarannya terdampak pandemic
4. Mengusulkan penyediaan sertifikat elektronik bagi pelaut guna menunjang efektifitas aktivitas pelayaran yang modern
5. Mengusulkan kemudahan dalam memperoleh sertifikat pelaut bagi para pelajar/mahasiswa bidang pelayaran yang proses pembelajarannya terdampak pandemic.

b. AIS Forum antara lain:

6. Menegaskan kesungguhan untuk mempererat kerja sama dan melakukan kolaborasi sesuai area kerja sama AIS Forum

7. Mendorong inovasi dan penguatan pembiayaan program kelautan berkelanjutan terutama dalam mendukung aktivitas ekonomi biru guna mendukung kesejahteraan Bersama
  8. Menyatakan kesepahaman bersama, dan komitmen memperkuat kelembagaan kerja sama AIS Forum.
  9. Menyetujui serta memberikan mandate kepada Indonesia untuk melaksanakan pertemuan pertama tingkat Kepala Negara dari forum negara-negara pulau dan kepulauan.
- c. BBNJ antara lain:
10. Frasa “archipelagic state” termuat dalam kelima pilar utama pembahasan *refreshed text* International Legally Binding Instrument BBNJ
  11. Forum menerima usulan untuk memuat dan mempertahankan frasa *adjacent coastal state* sebagai upaya perlindungan hak-hak negara pantai
  12. Usulan untuk menggunakan frasa “*fishing and fishing activities*” pada bab terkait *Marine Genetic Resources*

## SS.2 Terwujudnya Ketahanan Energi

### IKU: Indeks Ketahanan Energi

Sasaran strategis ini merupakan tugas dan fungsi tambahan dengan adanya perubahan SOTK pada Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim menjadi Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi. Sebagai pengukuran atas pencapaian ketahanan energi merujuk pada nilai Indeks Ketahanan Energi yang diterbitkan oleh Dewan Energi Nasional.

Perhitungan nilai indeks ketahanan energi berdasarkan pada empat indikator nilai yakni kemampuan akses energi (*accessibility*), keterjangkauan harga energi (*affordability*), penggunaan energi yang ramah lingkungan (*acceptability*), dan ketersediaan energi (*availability*). Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Kementerian ESDM. Pengukuran indeks ketahanan energi dihitung menggunakan formula sebagai berikut:

#### Indeks Ketahanan Energi:

$$\begin{aligned}
 &= \textit{availability} (40,65\%) + \textit{accessibility} (26,12\%) + \textit{affordability} (19,10\%) + \\
 &\quad \textit{acceptability} (14,13\%) \\
 &= 75,87 (40,65\%) + 46,97 (26,12\%) + 83,45 (19,10\%) + 81,60 (14,13\%)
 \end{aligned}$$

$$= 30,84 + 12,27 + 15,94 + 11,53$$

$$= 70,58 \text{ (Tahan)}$$

Dimana hasil pengukuran setiap hasil perhitungan indikator dapat diperincikan sebagai berikut:

1. *Availability* = diversifikasi energi primer (43,25%) + kondisi penyediaan energi Fosil (28,08%) + potensi EBT (40,61%)
 
$$= 25,42 + 12,51 + 37,94$$

$$= 75,87$$
2. *Accessibility* = Keandalan Infrastruktur BBM (13,09%) + Keandalan Infrastruktur Gas (14,41%) + Keandalan Infrastruktur LPG (10,51%) + Keandalan Infrastruktur Listrik (25,72%) + Optimalisasi Pemanfaatan Batubara (8,82%) + Penyediaan Infrastruktur EBT (27,47%)
 
$$= 7,14 + 8,86 + 8,7 + 16,24 + 3,62 + 2,41$$

$$= 46,97$$
3. *Affordability* = Efisiensi penggunaan Energi (33,06%) + Produktivitas Energi Sektor (23,46%) + Harga BBM (12,49%) + Harga Listrik (19,35%) + Harga LPG (11,63%)
 
$$= 16,53 + 23,46 + 12,49 + 19,35 + 11,63$$

$$= 83,46$$
4. *Acceptability* = Emisi gas rumah kaca
 
$$= 81,60$$

Berdasarkan perhitungan pada triwulan III Tahun 2021 diperoleh nilai Indeks Ketahanan Energi sebesar 7,19 (**kategori tahan**).

### **3.1.2. Customer Perspective**

## **SS. 3 Meningkatkan Peran Aktif dalam Penerapan Hukum dan Perjanjian Maritim untuk Menjaga Kedaulatan Maritim**

IKU: Persentase Penerapan dan Inisiasi Gagasan Indonesia Bidang Hukum dan Perjanjian Maritim

Rincian Output yang mendukung SS.3 antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Penyelarasan Peraturan Perundang-undangan nasional dan Internasional Bidang Maritim dan Energi; 2). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kerja Sama Bilateral, Regional, dan

Multilateral Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi; 3). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia.

Meningkatnya peran aktif dalam penerapan hukum dan perjanjian maritim untuk menjaga kedaulatan maritim adalah terlaksananya peran aktif Indonesia dalam hubungannya antar negara di dunia baik yang berbatasan langsung maupun dengan negara-negara lainnya di berbagai kawasan, bersinergi dengan berbagai inisiatif sesuai dengan kepentingan nasional guna memberikan sumbangan dan kontribusi positif bagi perdamaian dunia, mendorong kerja sama maritim dengan berbagai negara melalui proyek-proyek bersama, dialog kebijakan, pertukaran teknik dan pertemuan-pertemuan bilateral maupun regional dengan menerapkan prinsip-prinsip kesetaraan, saling menghargai, percaya dan menguntungkan dan dituangkan dalam Memorandum Saling Pengertian (MSP) yang disepakati bersama, ratifikasi hukum-hukum internasional menjadi hukum nasional dan lain sebagainya.

Meningkatnya peran aktif dalam penerapan hukum dan perjanjian maritim untuk menjaga kedaulatan maritim sebagai sasaran strategis kinerja (SS.1). Indikator yang digunakan untuk mengukur sasaran strategis ini adalah **Pertama**, Persentase Internalisasi Peraturan Maritim dan Hukum Laut Internasional dan Keselarasan Peraturan Perundang-undangan Nasional Bidang Maritim (**Variable A**). **Kedua**, Persentase perjanjian bilateral, regional dan multilateral di bidang maritim yang terimplementasikan (**Variabel B**). Dengan formulasi perhitungan sebagai berikut:

$$\begin{aligned} A \times (60\%) + B \times (40\%) &= (90 \times 60\%) + (71,43 \times 40\%) \\ &= 54\% + 28,57\% \\ &= 82,57\% \end{aligned}$$

Persentase Internalisasi Peraturan Maritim dan Hukum Laut Internasional dan Keselarasan Peraturan Perundang-undangan Nasional Bidang Maritim (**Variable A**) sebesar 90, didapat dari perhitungan sebagai berikut:

$$A = \frac{\text{Progres Capaian Regulasi dan Kebijakan Maritim yang dikoordinasikan}}{\text{Jumlah Regulasi dan Kebijakan Maritim yang dikoordinasikan}} \times 100\%$$

$$A = \frac{72}{8} \times 100\%$$

$$A = 90\%$$

Persentase Internalisasi Peraturan Maritim dan Hukum Laut Internasional dan Keselarasan Peraturan Perundang-undangan Nasional Bidang Maritim	Rakor Substansi	FGD/ Penajaman	Penyusunan Draft	Rakor Substansi Hukum	Finalisasi Draft	Jumlah Point
	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,6
Penyusunan Inpres Percepatan Penyediaan Akses Tenaga Listrik di Desa Belum Berlistrik	0,2	0,2	0,2			1
Pembentukan Peraturan Turunan Pengesahan STCW-F 1995	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,6
Penyusunan RPerpres RAN PPAKP	0,2	0,2	0,2			1
Penyusunan RPP tentang Pengelolaan Sumber Daya Air	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1
RPP Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1
Rperpres Kebijakan Nasional KKPH	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1
RUU Landas Kontinen	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1
Ratifikasi Flight Information Region (FIR)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1
					Total Nilai Point	7,2
					Total Persentase	90%

Persentase Internalisasi perjanjian bilateral, regional dan multilateral di bidang maritim yang terimplementasikan (**Variable B**) sebesar 71,43%, didapat dari perhitungan sebagai berikut:

$$A = \frac{\text{Jumlah Perjanjian Bilateral, Regional, dan Multilateral yang diimplementasikan}}{\text{Jumlah Perjanjian Bilateral, Regional, dan Multilateral}} \times 100\%$$

$$A = \frac{5}{7} \times 100\%$$

$$A = 71,43\%$$

Persentase Internalisasi perjanjian bilateral, regional dan multilateral di bidang maritim yang terimplementasikan	Poin
Perjanjian Kerjasama Kemaritiman RI-Korea	1
Perjanjian Kerjasama Kemaritiman RI-Belanda	1
Perjanjian Kerjasama Kemaritiman RI-Jerman	0
Perjanjian Kerjasama Kemaritiman RI-Inggris	1
Perjanjian Kerjasama Kemaritiman RI-Perancis	1
Perjanjian Kerjasama Kemaritiman RI-Denmark	0
Perjanjian Aktif Indonesia dalam Sidang Tahunan IMO	1
	Total Nilai Poin
	1
	Total Persentase
	71,43%

Kegiatan dan Perjanjian Maritim yang dilaksanakan pada tahun 2022 secara terperinci adalah sebagai berikut:

1. Memorandum Saling Pengertian antara Kementerian Samudera dan Perikanan Republik Korea dan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia tentang Kerja Sama Maritim.
2. Memorandum Saling Pengertian antara Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia dan Kementerian Samudra dan Perikanan Republik Korea tentang Kerja Sama Maritim di Bidang Industri Jasa Anjungan Lepas Pantai.
3. Pengaturan Pelaksanaan antara Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia, dan Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, di Satu Sisi dan Kementerian Samudra dan Perikanan Republik Korea, di Sisi Lainnya tentang Proyek Percontohan untuk Pembongkaran dan Pemanfaatan Kembali.
4. Memorandum Saling Pengertian antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Jerman tentang Kerja Sama Maritim.
5. Memorandum Saling Pengertian antara Pemerintah Belanda dan Pemerintah Indonesia tentang Kerja Sama Maritim.
6. Memorandum Saling Pengertian antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Kerajaan Inggris Raya tentang Aktivitas Kerja Sama di Bidang Maritim.
7. Memorandum Saling Pengertian antara Pemerintah Kerajaan Denmark dan Pemerintah Republik Indonesia tentang Kerja Sama Maritim.
8. Pernyataan Bersama oleh Republik Indonesia dan Republik Perancis Mengenai Kerja Sama Maritim.
9. Memorandum Saling Pengertian tentang Kerja Sama Maritim antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Amerika Serikat.
10. *Letter of Intent between the Coordinating Ministry of Maritime Affairs of the Republic of Indonesia and the United Nations Development Programme (UNDP).*
11. *Financing Agreement between the Coordinating Ministry for Maritime Affairs of the Republic of Indonesia and the United Nations Development Programme (UNDP).*
12. Kesepakatan penetapan garis batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Republik Indonesia dan Pemerintah Vietnam menjadi salah satu deliverables pertemuan Presiden Indonesia-Vietnam.

#### **SS. 4 Terwujudnya Keamanan dan Ketahanan Maritim Indonesia**

IKU: Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim



Rincian Output yang mendukung SS.4 antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (Maritime Domain Awareness); 2). Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Peran Indonesia di Forum Internasional; 3). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan; 4). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Ketahanan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil (WP3K); 5). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan.

Indikator pada sasaran strategis ini adalah Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim yang terbentuk dari persentase indikator yang mendukung antara lain peningkatan penyelesaian kasus pelanggaran kedaulatan maritim, peningkatan sumber daya kelautan dan perikanan dan peningkatan antusias pada pekerjaan di sektor maritim.

Kegiatan yang dilaksanakan untuk mencapai target pada IKU ini pada tahun 2022 adalah:

1. Pengembangan Sumber daya pesisir dan kelautan berkelanjutan.
2. Perlindungan lingkungan kelautan (konservasi dan pelestarian).
3. Pemberdayaan Masyarakat dalam konteks ketahanan maritim.
4. Penanganan dan pencegahan potensi pelanggaran di pelabuhan.
5. Penanganan dan pencegahan potensi pelanggaran di laut.
6. Fasilitas pelayanan dasar, sosial dan ekonom.
7. Ketahanan ekonomi lokal.
8. Pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM) terampil di sektor maritim dalam konteks Pengawasan Keamanan WP3K.

## **SS.5 Terwujudnya Kepastian Hukum Wilayah Indonesia dan Terjaganya Kepentingan Indonesia**

### **IKU: Tingkat Kepastian Kewilayahan Indonesia**

Rincian Output yang mendukung SS.5 antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Pemetaan Data Kelautan dan Toponimi; 2). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Batas Zona Maritim Indonesia dan Pengembangan Kawasan; 3). Rekomendasi Kebijakan Penetapan Zona Maritim Indonesia; 4). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia; 5). Rekomendasi Kebijakan Pengelolaan Laut Bebas dan Dasar Laut Internasional; 6). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Realignment Flight

Information Region (FIR); 7). Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum).

Keberhasilan Indonesia dalam menetapkan kepastian akan kewilayahannya baik wilayah kedaulatan maupun wilayah berdaulat secara umum merujuk pada regulasi yang tercantum dalam UNCLOS. Untuk itu Kemenko Marves berusaha untuk mengoordinasikan Kementerian/Lembaga terkait untuk melakukan percepatan penetapan atas titik dasar dan garis pangkal Indonesia, kepastian batas maritim Indonesia, potensi perluasan wilayah melalui ekstensi landas kontinen, serta terbentuknya regulasi nasional terkait penetapan kewilayahan.

Kegiatan yang dilaksanakan pada tahun 2022 untuk mencapai target pada IKU ini adalah:

1. Percepatan Pengesahan Perjanjian Indonesia-Singapura (*Realignment Flight Information, Defence Cooperation Agreement, dan Extradition Treaty*)
2. Kesepakatan Penetapan Batas Maritim antara Republik Indonesia dan Pemerintah Vietnam terkait batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).
3. Penetapan Perairan Pedalaman dan Revisiting Garis Pangkal melalui Koordinasi Percepatan Pembentukan Regulasi Nasional (PP No. 38 Tahun 2022).
4. Konsolidasi Landas Kontinen di luar 200 Mil melalui Penyampaian Presentasi Submisi Parsial Ketiga Landas Kontinen Ekstensi Segmen Barat Daya Sumatera dan Penyerahan Dokumen Submisi Parsial Keempat Landas Kontinen Ekstensi Segmen Selatan Jawa dan Selatan Nusa Tenggara kepada UN-CLCS PBB di New York. Serta Penyusunan buku putih perluasan Landas Kontinen Indonesia.
5. Pembangunan Menara Suar di Karang Singa pada Provinsi Kepulauan Riau.
6. Pemetaan dan Penamaan Rupabumi.
7. Penyelenggaraan data dan Informasi Kelautan
8. Rujukan Nasional Data Kewilayahan.
9. Pengelolaan Kawasan Dasar Laut Internasional (KDLI) melalui Percepatan Pembentukan Regulasi Nasional (PERPRES) Peran Aktif Indonesia di KDLI.
10. Partisipasi Aktif di International Seabed Authority (ISA).
11. Peran Aktif Pemerintah RI dalam *Marine Biodiversity Beyond National Jurisdiction* (BBNJ) dalam mengakomodir kepentingan untuk Negara Kepulauan, Batasan Negara Berpantai serta Penangkapan Ikan dan Aktifitas Penangkapan Ikan.
12. Inisiasi dalam forum *Archipelagic and Island States* (AIS).

## SS.6 Terwujudnya Keselamatan Maritim Indonesia

### IKU: Tingkat Keselamatan Maritim di Indonesia

Rincian Output yang mendukung SS.6 antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kenavigasian Nasional dan Internasional; 2). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan Maritim; 3). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Daerah Rawan Kecelakaan Laut; 4). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim.

Perwujudan keselamatan maritim diukur dengan indikator Tingkat Keselamatan Maritim. Indikator tersebut adalah indeks komposit yang menggambarkan agregasi dari tiga nilai indikator keselamatan maritim, yaitu: keandalan sarana bantu navigasi pelayaran, keselamatan aktivitas pelayaran, dan penanganan kecelakaan maritim.

Kegiatan yang dilaksanakan pada tahun 2022 untuk mencapai target pada IKU ini adalah:

1. Koordinasi persiapan pengajuan proposal revisi aturan Sistem Pelaporan Kapal (Ship Reporting System (Straitrep/SRS)) di Bagan Pemisah Lalu Lintas di Selat Malaka dan Selat Singapura untuk Peningkatan Keamanan dan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan Maritim.
2. Pengembangan jasa kemaritiman di area labuh jangkar di Provinsi Kepulauan Riau dan Provinsi Banten.
3. Persiapan Pengajuan Proposal Penetapan Kawasan Perairan Sangat Sensitif (*Particularly Sensitive Sea Area/PSSA*) di Selat Lombok.
4. Usulan Penetapan Kewajiban Asuransi Untuk Kapal Asing yang Melintasi Perairan Indonesia.
5. Konvensi Pembatasan Tanggung Jawab Klaim Maritim (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claim (LLMC))
6. Pembahasan Pendangkalan pada Alur Masuk Galangan Kapal di Indonesia.
7. Kolaborasi G to G Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Korea di Sektor Kemaritiman.
8. Pembongkaran (Decommissioning) Anjungan Minyak dan Gas Tidak Terpakai di Perairan Indonesia.
9. Pengembangan Industri Penutuhan Kapal yang Aman dan Ramah Lingkungan.

10. Penanganan Kerangka Kapal Perang Asing
11. Sinkronisasi Data dan Informasi mengenai Kerangka Kapal di Perairan Indonesia.
12. Pemanfaatan Potensi Ekonomi Maritim di Selat Sunda.
13. Koordinasi Penetapan Alur Pelayaran dan Pemenuhan Sarana Prasarana Kenavigasian dan Keselamatan Pelayaran di Danau Toba.
14. Peningkatan Standar Kelayakan dan Kelaiklautan Kapal Non-Konvensi.
15. Penyusunan Dokumen penaksiran risiko keselamatan maritim (*maritime safety assessment*) pada Segmen Laut Selat Malaka.
16. Penyusunan Dokumen Pedoman Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Kerja (SMK-3) pada Industri Galangan Kapal.
17. Perbaikan Manajemen Pelabuhan Perikanan.
18. Koordinasi penanganan insiden tubrukan kapal penyeberangan di Pelabuhan Ketapang, Banyuwangi, Jawa Timur.
19. Koordinasi pemantauan dan evaluasi pelaksanaan rekomendasi KNKT terkait kasus tenggelamnya KMP Yunicee dalam rangka perbaikan tata Kelola Pelabuhan penyeberangan di Indonesia.
20. Koordinasi Pembahasan Penyelesaian kecelakaan Kapal Tanker MT Young Yong berbendera Djibouti yang kandas di jalur pipa gas Singapura, dekat Pulau Takong Kecil, Batam, Kepulauan Riau (Kepri),

## **SS.7 Meningkatkan Ketahanan Energi**

### **IKU: Tingkat Ketahanan Energi**

Rincian Output yang mendukung SS.7 antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas Rumah Tangga; 2). Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional; 3). Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Rasio Elektrifikasi Listrik Nasional.

Perhitungan nilai tingkat ketahanan energi berdasarkan pada empat indikator nilai yakni kemampuan akses energi (*accessibility*), keterjangkauan harga energi (*affordability*), penggunaan energi yang ramah lingkungan (*acceptability*), dan ketersediaan energi (*availability*).

Kegiatan yang dilaksanakan pada tahun 2022 untuk mencapai target pada IKU ini adalah:

1. Pemanfaatan *Carbon Capture and Storage* (CCS) atau Sistem Penangkapan CO<sub>2</sub> untuk Pengembangan Industri-Industri di Indonesia.
2. Perumusan Langkah Strategis dan Operasional Menuju Target 1 Juta Barel Minyak Per Hari melalui Usulan Perbaikan Insentif Fiskal di Usaha Hulu Migas dalam Perubahan PP 27/2017 & PP 53/2017.
3. Pengembangan Kilang Existing/*Refinery Development Master Plan* (RDMP) dan Pembangunan Kilang Baru/*Grass Root Refinery* (GRR) pada kilang existing di Balongan, Balikpapan, Tuban, Cilacap, Dumai, dan Plaju
4. Perencanaan Desain Besar Ekosistem Pemanfaatan Gas Bumi Nasional melalui Percepatan Pembangunan Jaringan Gas Rumah Tangga.
5. Pengendalian Kerja Sama Implementasi Peraturan Presiden No 35 Tahun 2018 tentang Percepatan Pembangunan Instalasi Pengolah Sampah Menjadi Energi Listrik Berbasis Teknologi Ramah Lingkungan pada 12 Kota (sesuai arahan Bapak Presiden RI)
6. Pengembangan Ekonomi Maritim Berbasis Energi Terbarukan atau (*Renewable Energy-Based Economic Development*) REBED Pulau Belitung.
7. Harmonisasi Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Pengelolaan Sumber Daya Air.
8. Pengawasan Daftar Inventarisasi Masalah (DIM) Rancangan Undang-Undang Energi Baru dan Energi Terbarukan (RUU EBET) terkait substansi Power Wheeling.
9. Koordinasi Pencapaian Rasio Elektrifikasi 100% di Indonesia.
10. Pengawasan Revisi Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 66/PMK.010/2015 tentang Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Barang Modal Bagi Industri Pembangkitan Tenaga Listrik untuk Kepentingan Umum.
11. Percepatan Pembangunan Infrastruktur Ketenagalistrikan melalui Program Dedieselisasi (Program Mengurangi Emisi Karbon Dan Meningkatkan Bauran Energi Bersih)

### ***3.1.3. Internal Business Process Perspective***

#### **SS.8 Efektivitas Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi**

##### **1. Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia**

Sebagai tindak lanjut dari Pasal 4 ayat (3) Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi cq. Deputi Bidang

Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi melaksanakan kegiatan penyusunan Peraturan Presiden Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025. Berikut serangkaian kegiatan atau proses penyusunan RPerpres tersebut selama tahun anggaran 2022.

Pada tanggal 22 Februari 2022 RPerpres tersebut akhirnya telah disetujui dan ditandatangani oleh Presiden pada tanggal 22 Februari 2022 melalui Peraturan Presiden Nomor 34 Tahun 2022 tentang Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025.

Pasca diterbitkannya Perpres Nomor 34 Tahun 2022, Kemenko Marves menindaklanjutinya dengan melakukan sosialisasi sekaligus penajaman target antara dari setiap renaksi yang ada ke dalam target triwulanan. Penajaman target dilakukan agar target dari renaksi pada setiap tahunnya dapat dimonitoring melalui target tahunan yang kemudian di pecah (breakdown) ke dalam target triwulan II, III dan IV atau B06, B09 dan B12

Proses monitoring dan evaluasi renaksi KKI telah dilakukan di tahun 2022 melalui Aplikasi Sismonev 2.0 (Sistem Monitoring dan Evaluasi) yang dikelola oleh Kantor Staf Presiden. Ada 5 (lima) Tahapan penginputan kegiatan Renaksi KKI pada aplikasi SISMONEV KSP, antara lain 1. penyusunan dan penajaman F8K (Format 8 Kolom); 2. penginputan pada SISMONEV 2.0; 3. pelaporan capaian target melalui SISMONEV 2.0; 4. Verifikasi capaian target melalui SISMONEV 2.0; dan 5. laporan Hasil Monitoring dan Evaluasi Sebagian besar K/L.

Penginputan dilakukan melalui website serambi.go.id yang terdiri dari 7 akun user sesuai jumlah Tim Pokja dengan ketentuan 1 akun User Admin dapat diakses oleh semua anggota dalam 1 Pokja. Dalam penginputan perlu diperhatikan bahwa User Admin K/L tidak disarankan untuk membuat folder baru jika Renaksinya masih di dalam 1 Pilar yang sama guna integrasi dalam satu dokumen yang sama.

Adapun Format 8 Kolom pada aplikasi SISMONEV KSP perlu memperhatikan penyesuaian dengan kolom Matriks Rencana Aksi KKI antara lain: Tools Prioritas menyesuaikan dengan kolom Pilar KKI, Tools Program menyesuaikan dengan kolom Program, Tools Rencana Aksi menyesuaikan kolom Kegiatan, Tools Kriteria Keberhasilan menyesuaikan dengan kolom Sasaran, Tools Ukuran Keberhasilan.



Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi tersebut dilakukan di setiap tahun pada periode 2021-2025 melalui pelaporan pada aplikasi Sismonev 2.0. Hasil dari pelaporan pemantauan dan evaluasi tersebut akan dijadikan bahan dalam penyusunan laporan pelaksanaan Renaksi KKI kepada Presiden.

### **Hambatan**

Penginputan pelaporan telah dilakukan K/L terkait namun masih banyak yang perlu dilakukan perbaikan dalam pelaporan tersebut.

### **Tindak Lanjut**

Tindak lanjut kegiatan ini adalah penginputan **Alternatif Pertama**, Perlu adanya koordinasi dengan Sekretariat Kantor Staf Presiden sebagai pengelola aplikasi Sismonev 2.0. mengenai waktu pelaksanaan atau input capaian dari implementasi Renaksi KKI pada B06, B09 dan B12 sehingga tidak perlu menunggu surat pemberitahuan atau notifikasi terkait pelaporan. **Alternatif Kedua**, Perlu adanya percepatan pengesahan Permenko tentang Pedoman Pelaksanaan, Pemantauan, Evaluasi Pelaporan dan Penyesuaian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025 guna mengakomodir atau menindaklanjuti permohonan dari K/L terkait penyesuaian-penyesuaian renaksi yang ada.

## **2. Rancangan Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim** ***(Maritime Domain Awareness)***

*Output* Rancangan Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (Maritime Domain Awareness) ada 2 (dua), yaitu **Pertama**, Tahun 2021 sudah ditandatangani Mou dengan 8 KL MoU dengan 8 K/L terkait Penegakan Hukum dilaut antara lain Kementerian Kelautan, Kementerian Keuangan, Kementerian Perhubungan, LAPAN, TNI, POLRI, BASARNAS, dan BAKAMLA

**Kedua**, 13 Desember 2019 sudah ditandatangani inisiasi Kemenko Marves dan ESDM maka ditandatangani Mou dengan 8 KL terkait berbagi pakai data, antara lain BMKG, Kementerian Perhubungan, LAPAN, TNI, BIG, BPPT, LIPI dan BAPPENAS.

Implementasi MoU ini di terapkan dalam beberapa pilihan kebijakan antara lain, sebagai berikut: 1). Alternatif Pertama, yaitu: **Pengembangan *Application Programming Interface (API) Hub* sebagai platform Pertukaran Data dan Informasi dalam Rangka Penegakan Hukum di Laut.** API Hub merupakan platform pertukaran data dan informasi dalam rangka penegakan hukum di laut. Saat ini data-data yang

sudah online diantaranya Data Nama dan Jenis Sarana Pengangkut Laut, Data Vessel Declaration, Data AIS berbasis Satelit, Data VMS kapal perikanan, Data tindak pidana kelautan dan perikanan, data operasional penangkapan ikan, data kecelakaan kapal, data alat pemancar sinyal marabahaya (beacon), Data Penginderaan Jauh, Data satelit BRIN, Data Radar, Data long Range Camera, data peta kerawanan laut telah diintegrasikan melalui API Hub yang dapat diakses melalui <https://api1.maritim.go.id/> oleh masing-masing operator Kementerian/Lembaga. 2). Alternatif Kedua, yaitu: **Membentuk Kerjasama dalam bentuk MoU dengan Entitas luar negeri untuk pengembangan *Maritime Domain Awareness (MDA)***. Bekerjasama dengan Entitas Luar Negeri yang bergerak di bidang pengawasan maritim. Penjajakan Kerjasama dengan entitas luar negeri yang memiliki teknologi yang canggih perlu dilakukan untuk meningkatkan kemampuan pengawasan maritim Indonesia dan mengembangkan kapasitas personil. 3). Alternatif Ketiga, yaitu: **Pengembangan Protokol Keamanan Data dan Informasi**. Perlindungan Data dan Informasi sensitive yang bersifat terbatas menjadi hal yang penting karena data-data keamanan laut dapat dimanfaatkan oleh pihak yang tidak bertanggung jawab sebagai ancaman terhadap keamanan nasional sehingga Kemenko Marves memandang perlunya Protokol Keamanan Data dan Informasi.

## Kesimpulan

Kebutuhan mekanisme pertukaran data yang efektif menjadi solusi bersama bagi K/L yang memiliki wewenang di laut dilakukan dengan mengembangkan platform API-Hub <https://api1.maritim.go.id/> sebagai media pertukaran data dan informasi dalam rangka penegakan hukum di laut. Pilihan terhadap **Alternatif ke 1** menjadi pilihan pertama untuk dilakukan karena kebutuhan yang mendesak untuk menyinergikan Kementerian/Lembaga dalam rangka penegakan hukum di laut kemudian dilanjutkan dengan **Alternatif ke 3** untuk hal keamanan data dan informasi yang saat ini masih dalam tahanan pengembangan, sedangkan **Alternatif ke 2** masih perlu kajian karena mempertimbangkan keamanan data-data sensitive K/L, data keamanan merupakan aset nasional yang perlu dilindungi dengan sifatnya yang terbatas, dalam penjakannya Kemenko Marves Bersama K/L mengidentifikasi kekurangan dan kelebihan.

### **3. Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan**

Organisasi Internasional yang ada di bawah payung Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) seperti *Food and Agriculture Organization (FAO)*, *International Labour Organization (ILO)*, dan *International Maritime Organization (IMO)* mencatat ada sejumlah dua puluh tujuh juta (27.000.000) orang yang bekerja di sektor perikanan tangkap dan Lembaga-lembaga ini mengakui bahwa pekerjaan di sektor perikanan adalah pekerjaan yang paling kotor, paling sulit, dan paling berbahaya (*dirty, difficult and dangerous*).

Dimana *International Chamber of Shipping (ICS)* telah mempublikasikan bahwa Indonesia merupakan negara penyuplai pelaut nomor tiga di dunia untuk kapal niaga dan ILO mencatat Indonesia sebagai penyuplai nomor satu di dunia untuk kapal perikanan.

Sedangkan sampai dengan Juni 2020, Kementerian Perhubungan mencatat bahwa jumlah pelaut di Indonesia saat ini sebanyak 1.172.401 orang, terdiri dari 1.148.381 pelaut laki-laki dan 24.020 pelaut perempuan.

Berdasarkan laporan Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI), sepanjang tahun 2017-2020 terdapat 5.371 pelaut dan awak kapal perikanan yang menjadi korban penelantaran dan eksploitasi. Sehingga saat ini perlindungan pelaut dan awak kapal perikanan Indonesia yang bekerja di atas kapal dalam dan luar negeri belum maksimal. Seperti Kasus Benjina menunjukkan adanya praktik tindak pidana perdagangan orang untuk tujuan kerja paksa, perbudakan, bahkan eksploitasi seksual

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi selama tahun 2018 dan 2019 sudah mengkoordinasikan penyelesaian beberapa kasus ABK. Khusus tahun 2020 diantaranya adalah pelarungan ABK Indonesia di Kapal Long Xin 929 berbendera China, penelantaran 12 ABK Indonesia yang bekerja di Kapal Percamero Dos (Panama) di Namibia, penelantaran 11 ABK Indonesia di Perairan Somalia yang bekerja di Wadani (Thailand), penelantaran 11 orang ABK Indonesia di Somalia, dan kasus pelarungan pelaut perikanan Indonesia di atas kapal Tiongkok yang muncul di permukaan dari Korea, dan terakhir kasus pelarungan pelaut perikanan Indonesia di kapal berbendera Tiongkok bernama Lu Qing Yuan Yu 623 di Laut Somalia.

Dalam rangka mengatasi permasalahan tersebut di atas, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi telah memfasilitasi perlindungan pelaut dan awak kapal perikanan khususnya melakukan koordinasi dengan kementerian/Lembaga terkait untuk menangani kasus ABK tersebut.

Memperhatikan kondisi yang dihadapi pelaut dan awak kapal perikanan tersebut, perlu disusun Rencana Aksi Nasional perlindungan pelaut dan awak kapal perikanan yang ditetapkan melalui Peraturan Presiden. Sesuai dengan UU Nomor 11 tahun 2012 juncto UU Nomor 15 tahun 2019 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan dipersyaratkan pengajuan persetujuan Prakarsa.

Untuk mewujudkan perlindungan pelaut dan awak kapal perikanan yang bekerja di kapal-kapal niaga maupun kapal perikanan di dalam dan luar negeri, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi mengajukan permohonan persetujuan prakarsa dalam penyusunan Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan 2021-2024.

Tujuan penyusunan Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan (RAN PPAKP) adalah untuk memastikan negara hadir untuk memberikan perlindungan yang layak dan wajar kepada setiap warga negara Indonesia khususnya warga negara Indonesia (WNI) yang bekerja di sektor perikanan tangkap baik yang bekerja di dalam negeri mau pun di luar negeri. Output rancangan kebijakan pengendalian RAN PPAKP, dimana tanggal 21 Mei 2021 telah dilaksanakan Rapat Pembahasan Surat Izin Prakarsa Perpres RAN PPAKP.

Untuk memperkuat penyusunan Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan (RAN PPAKP) maka dilaksanakan beberapa Langkah strategis, antara lain sebagai berikut:

1. Pembentukan Tim Koordinasi dan Harmonisasi Peraturan Perundang-Undangan Terkait Perlindungan Pekerja Sektor Perikanan Khususnya yang Bekerja di Atas Kapal Penangkap Ikan.
2. Koordinasi Penanganan Permasalahan Pengaduan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan yang Masuk ke Web Maritim.
3. Mendorong terbitnya turunan Peraturan Pemerintah No. 22 tahun 2022 tentang penempatan dan Perlindungan Awak Kapal Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran.

Beberapa Langkah strategis tersebut diterapkan salah satunya dalam kegiatan *Fair Seas Labour Conference (SEA Forum for Fishers)* pada tanggal 6 sampai 7 September 2022 di Bali, yang dipimpin langsung oleh Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi, dengan dihadiri oleh perwakilan pemerintah Indonesia, Thailand, Filipina, Kamboja, Laos, Myanmar, Vietnam, Malaysia, *United Nations Development Programme (UNDP)*, *International Organization for Migration (IOM)*, Uni Eropa, *Non-Government Organization*, Serikat Pekerja dan asosiasi terkait

Tujuan kegiatan ini untuk membahas isu terkini mengenai perlindungan terhadap pekerja sektor perikanan dan pengolahan produk perikanan di Asia Tenggara. Adanya kontribusi yang signifikan dari pekerja pada sektor perikanan termasuk pekerja migran pengolahan produk perikanan, yaitu mulai dari perikanan tangkap, pendaratan hasil tangkapan, hingga pemilahan dan pemrosesan, pengalengan, pengemasan, dan pekerjaan lain baik di ekonomi formal maupun informal.

Covid-19 diidentifikasi sebagai salah satu tantangan yang dampaknya signifikan terhadap pekerja di sektor perikanan dan pengolahan produk perikanan, antara lain akibat penutupan perbatasan dan pembatasan perjalanan, termasuk penutupan pelabuhan yang berdampak pada kemampuan nelayan untuk melaut ditambah dengan masih banyak peralatan perlindungan diri yang kurang memadai serta sulitnya akses terhadap jaminan kesehatan semakin meningkatkan risiko terpapar. Selain itu, pengurangan upah pada pendapatan yang sudah rendah, praktik perekrutan yang curang dan menipu, serta kurangnya akses mekanisme pengaduan yang efektif.

Pentingnya South-East Asian Forum for Fishers yang didirikan pada November 2018 sebagai forum untuk melawan perdagangan orang dan kerja paksa nelayan dan tetap adanya kebutuhan untuk koordinasi di antara negara-negara di Asia Tenggara untuk mengatasi tantangan dalam perlindungan tenaga kerja migran di sector perikanan dan pengolahan produk perikanan.

Prioritas kegiatan Sea Forum for Fishers ke depan yaitu untuk meningkatkan perlindungan sosial, perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja (K3), penguatan dialog sosial dalam semua aspek kebijakan, penegakan dan kepatuhan terhadap peraturan, pengawasan ketenagakerjaan, dan mendukung kebebasan berserikat.

Pentingnya negara-negara untuk meratifikasi 4 pilar konvensi utama penyokong sektor perikanan, yaitu Port State Measurement Agreement (PSMA) mengenai pengelolaan ikan guna mencegah penangkapan ikan yang tidak dilaporkan, tidak

diatur dan Illegal (IUU-Fishing), Cape Town Agreement (CTA) mengenai stabilitas dan konstruksi kapal perikanan yang layak, C-188 mengenai pemenuhan hak awak kapal perikanan, dan STCW-f mengenai kualifikasi dan sertifikasi dari awak kapal Perikanan.

Perlunya pengawasan kondisi kerja pada tenaga kerja sektor perikanan dan pengolahan hasil perikanan. Adanya komitmen untuk pengawasan yang efektif terhadap pekerja dan pengusaha untuk mendukung penegakan hak-hak pekerja serta kepatuhan terhadap peraturan melalui pertukaran pengalaman (*best practices*), mendukung pembentukan mekanisme koordinasi formal di tingkat nasional maupun regional guna menghindari pemeriksaan yang berulang.

Meningkatkan inspeksi keselamatan dan kesehatan kerja termasuk pencegahan dan potensi kecelakaan kerja, potensi timbulnya penyakit akibat kondisi kerja yang buruk, dan fasilitas kerja, dan pengupahan. Pekerja migran perempuan maupun laki-laki menghadapi tantangan pekerjaan layak yang spesifik dan bahwa akses terhadap keadilan merupakan hal yang penting untuk memastikan bahwa hak-hak pekerja dan hak asasi manusia dipenuhi bagi seluruh pekerja.

## **Hambatan**

Draft Surat Izin Prakarsa Perpres RAN PPAKP sedang disusun kembali untuk disesuaikan untuk memenuhi arahan Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi.

## **Tindak Lanjut**

Tindak lanjut Fair Seas Labour Conference (SEA Forum for Fishers) akan menjadi forum kerja sama regional/internasional dalam upaya untuk: 1). Meningkatkan perlindungan terhadap pekerja sektor perikanan dan pengolahan produk perikanan khususnya di kawasan Asia Tenggara yang mengedepankan penghormatan hak-hak asasi manusia, seperti hak untuk bekerja dalam lingkungan kerja yang aman dan hak untuk memperoleh penghidupan yang layak; 2). Mendorong ratifikasi konvensi C-188 sebagai perangkat perlindungan terhadap pekerja sektor perikanan bagi negara-negara yang belum meratifikasi.

Sedangkan Tindak lanjut rekomendasi kebijakan RAN PAKP adalah Kementerian Koordinator Bidang Maritim dan Invesrasi dengan keanggotaan yang terdiri dari pejabat-pejabat yang relevan dari K/L terkait. Selama proses pembentukan Tim dan bekerjanya tim, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi terus



melaksanakan upaya perlindungan ABK terutama yang masuk pada Web pengaduan Kemenko Marves dengan berkoordinasi dengan K/L terkait dalam penyelesaiannya.

#### **4. Rancangan Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia**

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi RI menilai perlu untuk mengawal kepentingan nasional Indonesia dalam pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia. Proses yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia saat ini merupakan bagian dari hak dan kewenangan Indonesia sebagai negara pihak dari Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea/UNCLOS 1982). Sesuai ketentuan Konvensi tersebut, negara pihak Konvensi dapat mengajukan klaim perluasan landas kontinen di luar 200 mil laut, hingga sejauh-jauhnya 350 Mil laut, dari garis pangkal apabila diyakini dan dapat dibuktikan secara ilmiah di hadapan Komisi Batas Landas Kontinen PBB bahwa area yang diklaim merupakan kepanjangan alamiah dari daratan negara tersebut.

Atas dasar hal tersebut, Pemerintah Indonesia membentuk Tim Nasional Penetapan Landas Kontinen Indonesia di Luar 200 mil laut untuk melakukan percepatan penyusunan dokumen submisi kepada PBB dan mengawal klaim Indonesia hingga terbitnya rekomendasi final PBB. Tim juga mendapat mandat untuk menyiapkan data teknis (termasuk menyelenggarakan survei) serta membuka komunikasi dengan negara tetangga yang memiliki klaim tumpang tindih/bersebelahan dengan Indonesia.

Proses submisi perluasan landas Kontinen Indonesia merupakan salah satu bentuk pembuktian kualitas dan kemampuan sumber daya manusia Indonesia. Pada setiap tahapannya, Indonesia tidak menerima bantuan tenaga ahli ataupun peralatan dari asing. Sebagai informasi, penyusunan dokumen submisi membutuhkan berbagai data dasar laut dalam, dan interpretasi baik dari sisi teknis maupun hukum yang kompleks. Sebagian besar negara berkembang atau bahkan negara maju yang telah melakukan submisi pasti mendapat bantuan dari para pakar internasional ataupun pakar yang disediakan oleh Komisi Batas Landas Kontinen PBB. Indonesia mampu melaksanakan semuanya secara mandiri dengan personel berbagai latar belakang keilmuan dan peralatan yang dimiliki nasional. Submisi ini merupakan sebuah pembuktian Indonesia siap mewujudkan cita-cita menjadi Poros Maritim Dunia.

Kegiatan atau proses Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia tersebut yang telah dilakukan selama tahun anggaran 2022 yaitu Konsolidasi Penyampaian

Presentasi Submisi Parsial Ketiga Landas Kontinen Ekstensi Segmen Barat Daya Sumatera dan Penyerahan Dokumen Submisi Parsial Keempat Landas Kontinen Ekstensi Segmen Selatan Jawa dan Selatan Nusa Tenggara kepada UN-CLCS di New York pada tanggal 10 -12 Agustus 2022, yang dilakukan oleh Kemenko Marves bersama Tim Nasional Penetapan Batas Landas Kontinen Indonesia di Luar 200 Mil Laut.

Tujuan kegiatan Konsolidasi Penyampaian Presentasi Submisi ini adalah:

- a. Presentasikan submisi parsial ketiga perluasan landas kontinen di luar 200 Mil laut Indonesia, yakni untuk segmen barat daya Sumatra.
- b. Penyampaian dokumen submisi parsial keempat Pemerintah RI, untuk segmen selatan Jawa-selatan Nusa Tenggara kepada United Nations Commission on the Limits Continental Shelf (UN-CLCS).
- c. Pertemuan dengan United Nations Division on Ocean Affairs and Law of the Sea (UN-DOALOS) dalam rangka konsultasi terkait submisi perluasan landas kontinen di luar 200 Mil laut Indonesia; dan
- d. Pertemuan bilateral Indonesia dengan Australia guna membahas submisi parsial keempat Indonesia.

Presentasi Submisi Ketiga (Segmen Barat Daya Sumatera) yang dilakukan Pemerintah RI menyampaikan secara komprehensif aspek utama dari klaim Indonesia kepada Ketua Komisi dan anggota UN-CLCS, sebagai berikut:

- a. Peta keseluruhan area of interest dan klaim perluasan landas kontinen Indonesia seluas 211.397,7 Km<sup>2</sup> di barat daya Papua
- b. Pelaksanaan test of appurtenance dan verifikasi geologis serta batimetri.
- c. Sumber data pelaksanaan analisis batimetri dan geomorfologi.
- d. Tahapan delimitasi sesuai ketentuan Konvensi Hukum Laut PBB 1982 dan Aturan serta Prosedur UN-CLCS.
- e. Ketiadaan perselisihan (absence of dispute) antar negara atas klaim tumpang tindih di area klaim Indonesia.

Gambar 2. Keputusan Republik Indonesia terhadap Peta Penetapan Batas Landas Kontinen Ekstensi Segmen Selatan Jawa dan Selatan Nusa Tenggara yang di berikan pada UN-CLCS PBB di New York.

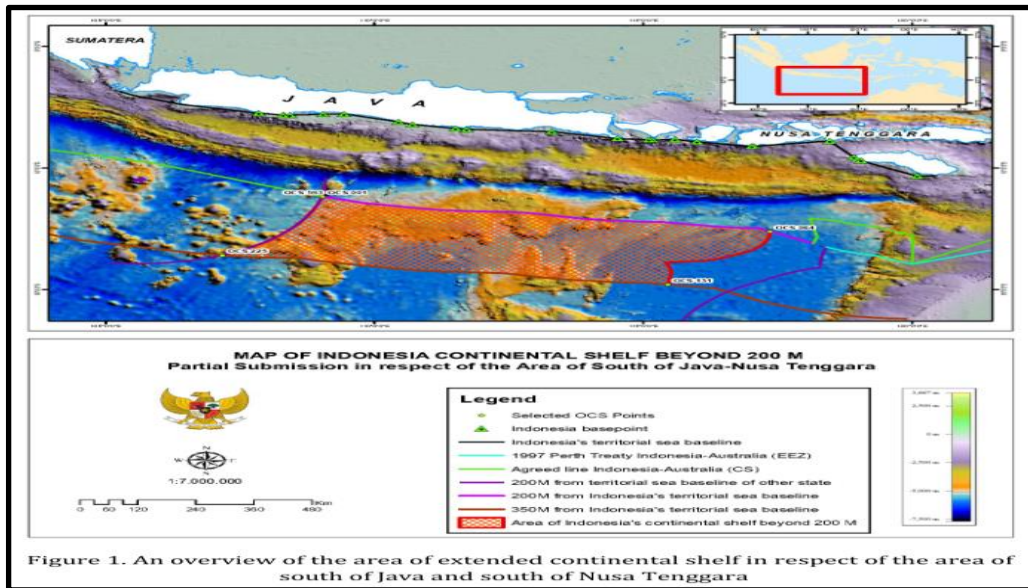


Figure 1. An overview of the area of extended continental shelf in respect of the area of south of Java and south of Nusa Tenggara

Sedangkan Submisi Parsial Keempat (Segmen Selatan Jawa-Nusa Tenggara) dilakukan melalui penyerahan dokumen submisi untuk segmen selatan Jawa-Nusa Tenggara yang dilakukan oleh Pemerintah RI dengan diwakili oleh Deputi Wakil Tetap RI di New York kepada Direktur Division of Ocean Affairs and the Law of the Sea (DOALOS), UN-DOALOS. Submisi Segmen Selatan Jawa-Nusa Tenggara mencakup total area seluas 245.711 Km<sup>2</sup>, ini menjadi klaim terluas yang pernah diajukan oleh Indonesia kepada UNCLCS, dan akan dipresentasikan kepada UN-CLCS pada masa sidang UN-CLCS ke 57 di tahun 2023. Dokumen submisi untuk Segmen Selatan Jawa-Nusa Tenggara dimaksud telah menyertakan data ilmiah yang diperoleh dari berbagai survei lapangan dan data model yang terangkum di dalam Database Batimetri Nasional (Indonesia National Bathymetric Database-INBD).

Segmen Kelima adalah Pertemuan Bilateral Pemerintah RI dengan Australia. Pertemuan ini diadakan sebagai itikad baik Pemerintah Indonesia untuk memberitahukan proses Submisi Segmen Selatan Jawa-Nusa Tenggara, hal ini dikaitkan dengan adanya area yang berpotensi tumpang tindih. Atas hal tersebut, Australia menyampaikan terima kasih dan menghargai upaya Pemerintah Indonesia dalam mengkomunikasikan submisi tersebut. Australia mengharapkan Pemerintah Indonesia dapat menyampaikan *note verbale* resmi dalam menginformasikan Submisi Segmen Selatan Jawa-Nusa Tenggara kepada Australia, agar setelah mempelajari

*note verbale* tersebut barulah Australia akan memberikan sikap atau pandangannya terkait hal tersebut.

## **Hambatan**

Hambatan Rancangan Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia adalah sebagai berikut: 1) Dengan dirampungkannya proses paparan untuk segmen barat daya Sumatera tersebut, maka saat ini terdapat 2 (dua) submisi landas kontinen ekstensi Indonesia yang sedang dikaji lebih lanjut untuk memperoleh rekomendasi dari UNCLCS, yaitu segmen utara Papua, dan barat daya Sumatera; 2). Merujuk ketentuan aturan dan prosedur UNCLCS, serta jumlah antrean submisi yang ada saat ini, maka seluruh proses pengkajian hingga diterbitkannya rekomendasi oleh UNCLCS dapat memakan waktu hingga lebih dari sepuluh tahun.

## **Tindak Lanjut**

Tindak lanjut Rancangan Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia adalah sebagai berikut: 1) Mempertimbangkan banyaknya jumlah antrean pembahasan submisi dari berbagai negara yang telah masuk ke UNCLCS, maka penyerahan submisi parsial keempat Pemerintah RI untuk segmen selatan Jawa-selatan nusa tenggara dinilai timely dan tepat.; 2) Pemerintah Indonesia agar segera menyiapkan bahan presentasi untuk submisi segmen selatan Jawa – Nusa Tenggara, dan menyempurnakan dokumen tambahan hasil dari pengolahan survei di area of interest yang telah dilakukan timnas pada tahun 2022 dan akan dipresentasikan kepada UN-CLCS pada masa sidang UN-CLCS ke 57 di tahun 2023; 3). Pemerintah Indonesia perlu segera menyiapkan suatu kumpulan arsip dokumen, data, dan berbagai file pendukung terkait perluasan landas kontinen mengingat proses penetapan perluasan landas kontinen masih panjang dan diperkirakan memakan waktu lama; 4). Pemerintah Indonesia agar kiranya mengawal lebih lanjut proses submisi yang masih berlangsung untuk segmen utara Papua dan barat daya Sumatra, walaupun kesempatan paparan di hadapan sub-komisi kemungkinan belum bisa didapatkan dalam waktu dekat, namun, diharapkan tim teknis tetap menyiapkan berbagai data dan interpretasi pendukung; 5). Adanya klaim tumpang tindih antar negara terkait penetapan batas terluar Landas Kontinen tidak mengisyaratkan adanya dispute namun justru menunjukan pentingnya kerja sama antar negara yang memiliki klaim tumpang tindih. Oleh karena itu, Indonesia perlu terus melakukan komunikasi aktif dengan negara-negara yang potensial memiliki klaim tumpang

tindih dengan Indonesia dan meminta negara-negara terkait tidak menyampaikan nota yang akan saling menyandera proses submisi masing-masing negara.

#### **5. Rancangan Kebijakan Pengendalian Realignment Flight Information Region (FIR)**

Indonesia terus mendorong kerja sama terkait *Flight Information Region* (FIR) atau wilayah ruang udara tertentu, yang menyediakan layanan informasi penerbangan dan peringatan penerbangan. Salah satunya dengan Singapura yang sudah mencapai tahap penandatanganan kerangka kerja sama. Indonesia dan Singapura telah sepakat untuk melaksanakan tiga perjanjian kerja sama strategis bidang politik, hukum dan pertahanan keamanan yang dilaksanakan secara bersamaan.

Realignment Flight Information Region (FIR) merupakan program nasional yang diamanatkan dalam Pasal 458 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang mensyaratkan realignment tersebut selesai dilaksanakan paling lambat pada tahun 2024. Dalam rangka melakukan percepatan terhadap amanat Undang-Undang dimaksud, Presiden memberi arahan khusus agar perundingan realignment FIR dapat diselesaikan untuk kemudian dapat dikelola secara mandiri oleh Pemerintah Indonesia paling lambat pada tahun 2019. Hal tersebut juga merupakan usaha pemerintah untuk menjadikan Indonesia sebagai sky navigational master di Asia dengan meningkatkan kapasitas pelayanan FIR di Indonesia.

Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi melanjutkan usaha berkesinambungan yang telah dimulai dari tahun-tahun sebelumnya telah melakukan serangkaian rapat koordinasi dan perundingan untuk mempercepat penyelesaian perundingan Realignment FIR dan Defence Cooperation Agreement (DCA) dan Ekstradisi Indonesia Singapura, baik di tingkat teknis maupun di tingkat pejabat tinggi dan Menteri.

Tahun 2022 Rancangan Kebijakan Pengendalian Realignment Flight Information Region (FIR) dilaksanakan pada tanggal 25 Januari 2022 pada pertemuan kepala negara Indonesia – Singapura (Leaders' Retreat) yang bertempat di Bintan Provinsi Kepulauan Riau, dimana Presiden Joko Widodo dan Perdana Menteri Lee Hsien Long kembali menegaskan komitmen penguatan kerjasama kedua negara bidang ekonomi, hukum dan pertahanan keamanan antara kedua negara bersahabat.

Kedua Kepala Negara, pada kesempatan tersebut, menyaksikan penandatanganan dokumen kerjasama strategis yakni: (1) Persetujuan tentang Penyesuaian Batas

Wilayah Informasi Penerbangan Indonesia - Singapura (realignment flight information region - FIR); (2) Perjanjian tentang Ekstradisi Buronan (extradition treaty); dan (3) Pernyataan Bersama (joint statement) Menteri Pertahanan RI - Singapura terkait Perjanjian Pertahanan 2007 (Defense Cooperation Agreement - DCA 2007).

Selain ketiga dokumen, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia dan Coordinating Minister for National Security Singapura juga melakukan pertukaran surat (exchange of letter) di hadapan kedua Kepala Negara. Surat yang dipertukarkan disepakati menjadi kerangka pelaksanaan tiga kerjasama tersebut secara simultan.

### **Hambatan**

Hambatan dalam ketiga perjanjian Kerjasama tersebut adalah belum dapat berlaku selama belum diratifikasi oleh peraturan nasional kedua negara.

### **Rekomendasi**

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi melalui Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi telah menjembatani Proses Realignment Flight Information Region Indonesia – Singapura, adapun rekomendasi yang dihasilkan adalah sebagai berikut: 1). Pemerintah RI agar segera meratifikasi ketiga perjanjian (FIR, DCA, Ekstradisi) yang telah disepakati Indonesia dan Singapura sesuai peraturan perundangan yang berlaku; 2). Selain mendorong percepatan ratifikasi ketiga perjanjian tersebut di level nasional, khusus untuk isu FIR, Pemerintah RI sebaiknya mulai melakukan diskusi kepada pihak eksternal; 3). Beberapa hal yang bisa dilakukan di antaranya diskusi informal serta pendekatan kepada ICAO dan negara anggota, terutama Malaysia sebagai negara yang akan terpengaruh dengan realignment yang disetujui oleh Indonesia dan Singapura. (terlampir kertas kerja kegiatan FIR)

### **6. Rancangan Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum)**

Forum Negara-Negara Pulau dan Kepulauan/*Archipelagic and Island States Forum* (AIS Forum) adalah bentuk nyata inisiatif dan kepemimpinan Pemerintah Indonesia yang diinisiasi oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman untuk membangun kerja sama dan kemitraan antara negara-negara pulau dan kepulauan di seluruh dunia.



Pada tanggal 6 Desember 2022 di Bali, AIS Forum telah melaksanakan enam kali Pertemuan Pejabat Tinggi/*Senior Officials Meeting* (SOM-6) dan empat kali Pertemuan Tingkat Menteri / *Ministerial Meeting* (MM-4). Kondisi penyebaran pandemi COVID-19 menyebabkan penundaan penyelenggaraan Pertemuan Tingkat Kepala Negara/Pemerintahan Forum Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (High Level Meeting of the Archipelagic and Island States Forum/HLM AIS Forum) pada tahun 2020.

Pada kegiatan SOM-6 dipimpin oleh Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi didampingi UNDP Resident Representative sedangkan MM-4 dipimpin oleh Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Menteri Luar Negeri, Menteri Kelautan dan Perikanan, dan Resident Representative



UNDP Indonesia. Pertemuan tersebut telah diikuti 46 Negara yang terdiri dari 21 Negara Kepulauan (Antigua dan Barbuda, Bahamas, Bahrain, Barbados, Belize, Cabo Verde, Comoros, Cuba, Cyprus, Dominica, Dominica Republic, Fiji, Federated States of Micronesia, Grenada, Guinea-Bissau, Guyana, Haiti, Indonesia, Ireland, Jamaica, dan Japan) serta 26 Negara Pulau (Kiribati, Madagascar, Maldives, Malta, Marshall Islands, Mauritius, Nauru, New Zealand, Palau, Papua New Guinea, Philippines, Saint Kitts and Nevis, Saint Vincent and The Grenadines, Samoa, Sao Tome and Principe, Seychelles, Solomon Islands, Sri Lanka, Suriname, Timor Leste, Trinidad and Tobago, Tuvalu, Tonga, United Kingdom, dan Vanuata). 26 Negara tersebut ada yang tergabung dalam perwakilan organisasi internasional dari Kawasan Pasifik yakni *Melanesia Spearhead Group* (MSG) dan *Pacific Island Development Forum* (PIDF). Partisipasi aktif negara dari kawasan Pasifik, dan kehadiran MSG serta PIDF bermakna strategis bagi upaya soft diplomacy Indonesia meredam tantangan terhadap keutuhan teritorial Indonesia di Papua.

Pertemuan menghasilkan kesepakatan strategis sebagai berikut: 1). menegaskan kesungguhan untuk mempererat kerja sama dan melakukan kolaborasi sesuai area kerja sama AIS Forum; 2). mendorong inovasi dan penguatan pembiayaan program kelautan berkelanjutan terutama dalam mendukung aktivitas ekonomi biru guna mendukung kesejahteraan bersama; 3). menyatakan kesepakatan bersama, dan

komitmen memperkuat kelembagaan kerja sama AIS Forum; dan 4). menyetujui serta memberikan mandat kepada Indonesia untuk melaksanakan pertemuan pertama tingkat kepala negara dari forum negara-negara pulau dan kepulauan (HLM AIS Forum). Selain itu, perwakilan dari 21 negara pulau dan kepulauan serta 2 organisasi internasional juga menyambut baik komitmen Pemerintah Indonesia untuk melanjutkan pembiayaan dan fasilitasi program serta aktivitas Sekretariat AIS Forum.

Secara paralel, diselenggarakan juga Side Event: Blue Hub Innovation Solutions Conference sebagai salah satu bentuk konkret dalam memahami upaya dan tantangan yang dihadapi para inovator di lingkungan nasional dan internasional dalam upaya aksi iklim dan solusi inovasi digital, khususnya bagi Negara-negara partisipan AIS Forum.

Pemerintah Indonesia, dalam hal ini Kemenko Marves dengan UNDP Indonesia telah melakukan penandatanganan Financing Agreement (Perjanjian Pembiayaan) dan peluncuran dokumen Blue Financing Strategic pada tanggal 12 Oktober 2022. Acara ini dihadiri oleh Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Menteri Kelautan dan Perikanan, Direktur Biro Regional UNDP Asia Pasifik, dan Resident Representative UNDP Indonesia serta perwakilan berbagai Kementerian/Lembaga, Kedutaan Besar, Organisasi Non Pemerintahan, dan Mitra Pembangunan secara langsung di Jakarta.

Penandatanganan Financing Agreement (Perjanjian Pembiayaan) dilakukan oleh Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Bersama Resident Representative UNDP Indonesia. Perjanjian pembiayaan ini merupakan komitmen lanjutan Pemri terhadap AIS Forum periode 2022-2026. Kontribusi sekarela non-reguler Pemerintah Indonesia sebesar 5 juta Dollar AS ini bertujuan untuk meningkatkan kerja sama strategis antara negara-negara AIS Forum.



Peluncuran dokumen Blue Financing Strategic oleh Kemenko Marves dengan UNDP bertujuan memperkenalkan adanya panduan umum pembiayaan biru yang menjadi dasar dalam melakukan pemilihan proyek biru. Dokumen ini merupakan bentuk dukungan nyata Indonesia terhadap konsep ekonomi biru, tercapainya pendanaan yang ideal, serta mampu menjadi acuan bagi negara-negara partisipan Archipelagic and Island States Forum (AIS Forum).



### Hambatan

Hambatan kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum), yaitu **Pertama**, Penyiapan Kebijakan dan Posisi Pemerintah Indonesia dalam Rangka Penyelenggaraan Konferensi Tingkat Tinggi AIS Forum 2023 dan Secara Inklusif Melibatkan Negara Partisipan Sebagai Penyelenggara Kegiatan Pendukung. **Kedua**, Komitmen Pemerintah Indonesia hanya fokus menyelenggarakan KTT AIS Forum dan rangkaian kegiatan pendukung di Indonesia 2023.

### Tindak Lanjut

Berdasarkan analisis terhadap pertemuan pejabat tinggi dan pertemuan menteri *Archipelagic And Island States Forum*, didapatkan beberapa tindaklanjut sebagai berikut: 1). Pemerintah Indonesia agar segera menyiapkan penyelenggaraan HLM AIS Forum pada tahun 2023 sebagai bentuk perwujudan peran aktif dan keberlanjutan komitmen Indonesia dalam AIS Forum serta upaya pembangunan citra dan legitimasi kepemimpinan dan diplomasi maritim Indonesia pada tingkatan global demi mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. 2). Langkah pertama yang perlu dilakukan Pemerintah Indonesia adalah pembentukan panitia nasional HLM AIS Forum tahun 2023 demi memaksimalkan persiapan penyelenggaraan. 3). Pemerintah Indonesia, bekerja sama dengan Sekretariat AIS Forum, perlu menjaga keberlanjutan momentum kerja sama di antara negara-negara pulau dan kepulauan dengan menyelenggarakan berbagai program dan kebijakan yang mendukung, termasuk rencana penyelenggaraan pertemuan tingkat pejabat tinggi di negara partisipan AIS Forum lainnya.

## **7. Rancangan Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim**

Keselamatan dan kesehatan kerja difilosofikan sebagai suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmani maupun rohani tenaga kerja pada khususnya dan manusia pada umumnya, hasil karya dan budayanya menuju masyarakat makmur dan sejahtera. Sedangkan pengertian secara keilmuan adalah suatu ilmu pengetahuan dan penerapannya dalam usaha mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan dan penyakit akibat kerja.

Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) tidak dapat dipisahkan dengan proses produksi baik jasa maupun industri. Perkembangan pembangunan setelah Indonesia merdeka menimbulkan konsekuensi meningkatkan intensitas kerja yang mengakibatkan pula meningkatnya risiko kecelakaan di lingkungan kerja.

Maka dikeluarkan peraturan terkait hal tersebut di atas adalah Undang-undang Nomor 1 (satu) tahun 1970 tentang keselamatan kerja yang ruang lingkupnya meliputi segala lingkungan kerja, baik di darat, di dalam tanah, permukaan air, di dalam air maupun udara, yang berada di dalam wilayah kekuasaan hukum Republik Indonesia. Undang-undang tersebut juga mengatur syarat-syarat keselamatan kerja dimulai dari perencanaan, pembuatan, pengangkutan, peredaran, perdagangan, pemasangan, pemakaian, penggunaan, pemeliharaan dan penyimpanan bahan, barang produk teknis dan aparat produksi yang mengandung dan dapat menimbulkan bahaya kecelakaan.

Galangan kapal sebagai lokasi dilakukannya pembangunan kapal baru, pemeliharaan berkala, perbaikan, hingga penutupan kapal adalah titik mula terwujudnya kelaiklautan dan keselamatan kapal. Pada 11 Mei 2020, terjadi ledakan yang menyebabkan terbakarnya MT. Jag Leela saat melakukan docking di galangan PT. Waruna Shipyard Indonesia Belawan. KNKT mencatat bahwa sejak tahun 2010 hingga Juni 2020 telah terjadi insiden di galangan kapal dengan korban jiwa sebanyak 27 orang. 20 diantara insiden tersebut berkarakter ledakan/ kebakaran.

Industri perkapalan nasional sebagai salah satu industri strategis telah mencapai beberapa kemajuan diantaranya peningkatan jumlah galangan kapal menjadi  $\pm$  250 perusahaan dengan kapasitas produksi mencapai sekitar 1.000.000 DWT/ tahun

untuk bangunan baru dan sekitar 12 juta DWT/ tahun untuk reparasi kapal. Kedepan, diharapkan kapasitas produksi untuk bangunan kapal baru maupun reparasi kapal dapat terus ditingkatkan.

Sebagai upaya peningkatan daya saing industri galangan kapal nasional, kemampuan produksi dalam negeri sebagai wujud dari kemandirian industri nasional sangat penting untuk ditumbuhkan. Dengan semakin berkembangnya sektor industri perkapalan, produktivitas kerja juga akan semakin meningkat yang ditandai dengan bertambahnya jam kerja karyawan baik yang berkaitan langsung dengan kegiatan operasional produksi maupun kegiatan pendukung. Dengan bertambahnya jam kerja tersebut, maka resiko terjadinya kecelakaan kerja juga akan semakin tinggi. Oleh sebab itu, segala aspek operasional yang berkaitan dengan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) dapat ditingkatkan untuk menjamin serta meminimalisir risiko terjadinya kecelakaan kerja serta memastikan bahwa seluruh Standard Operational Procedure (SOP) yang berkaitan dengan safety management telah diterapkan dengan baik.

Dalam pelaksanaan kegiatan koordinasi penyusunan rekomendasi kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja bidang maritim sepanjang tahun 2022 telah diselenggarakan rangkaian kegiatan antara lain sebagai berikut 1). Pada 24 Mei 2022, telah dilaksanakan rapat koordinasi lanjutan dalam rangka penyusunan pedoman penerapan sistem manajemen keselamatan kerja (SMK-3) pada industri galangan kapal di Mercure City Centre, Bandung; 2). Pada tanggal 11 November 2022 telah menyelenggarakan Rapat Koordinasi Finalisasi Dokumen Pedoman Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Kesehatan Kerja (SMK-3) pada Industri Galangan Kapal di Mercure City Centre, Bandung.

## Hambatan

Hambatan kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim adalah **Pertama**, perlu ditelaah dan diteliti kembali isi perjanjian Konsesi antara Kementerian Perhubungan dan PT Pelindo perihal penanggung jawab perawatan dan pemeliharaan alur masuk area perairan lahan yang dikonsesikan. **Kedua**, Perlu ditelaah dan diteliti kembali isi perjanjian sewa lahan antara pihak Galangan Kapal dengan PT Pelindo perihal penanggung jawab perawatan dan pemeliharaan alur masuk area

perairan lahan yang disewakan. **Ketiga**, Pihak Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya untuk dapat memimpin diskusi antara pihak PT Pelindo, dan pihak Galangan Kapal terkait bentuk pelaksanaan pengerukan beserta sumber anggaran dan batasan wilayah yang akan dikeruk. **Keempat**, perlu mengkoordinasikan perkembangan bentuk pelaksanaan pengerukan yang disepakati bersama antara pihak Kementerian Perhubungan, pihak PT Pelindo, dan pihak Galangan Kapal berdasarkan pada perjanjian yang ada.

## Tindak Lanjut

Tindak Lanjut Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim adalah **Pertama**, Menyerahkan dokumen pedoman SMK-3 Industri galangan kapal kepada K/L terkait agar dapat dijadikan referensi produk hukum terkait aturan SMK-3 khusus industri galangan kapal. **Kedua**, Mengawal proses penyusunan hingga penerbitan produk hukum terkait aturan SMK-3 khusus industri galangan kapal **Ketiga**, Melakukan kajian terkait bidang industri maritim lain yang dapat dirumuskan pedoman SMK-3.

### **8. Rancangan Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional**

Dalam pasal 11 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2014 tentang Kebijakan Energi Nasional disebutkan prioritas pengembangan energi dilakukan melalui pengembangan energi dengan mempertimbangkan keseimbangan keekonomian energi, keamanan pasokan energi, dan pelestarian fungsi lingkungan hidup. Hal tersebut diperjelas bahwa untuk mewujudkan keseimbangan keekonomian energi, prioritas pengembangan energi nasional didasarkan pada prinsip:

- a. Memaksimalkan penggunaan Energi Terbarukan dengan memperhatikan tingkat keekonomian;
- b. Meminimalkan penggunaan minyak bumi;
- c. Mengoptimalkan pemanfaatan gas bumi dan energi baru; dan
- d. Menggunakan batu bara sebagai andalan pasokan energi nasional.

Berdasarkan PP tersebut menetapkan target bauran energi nasional sebesar 23% di tahun 2025. Dalam mencapai target tersebut, maka dilakukan dua upaya strategis yaitu dengan pengembangan PSEL di 13 Kota serta pengembangan perekonomian maritim berbasis EBT atau REBED (Renewable Energy Based Economic Development).

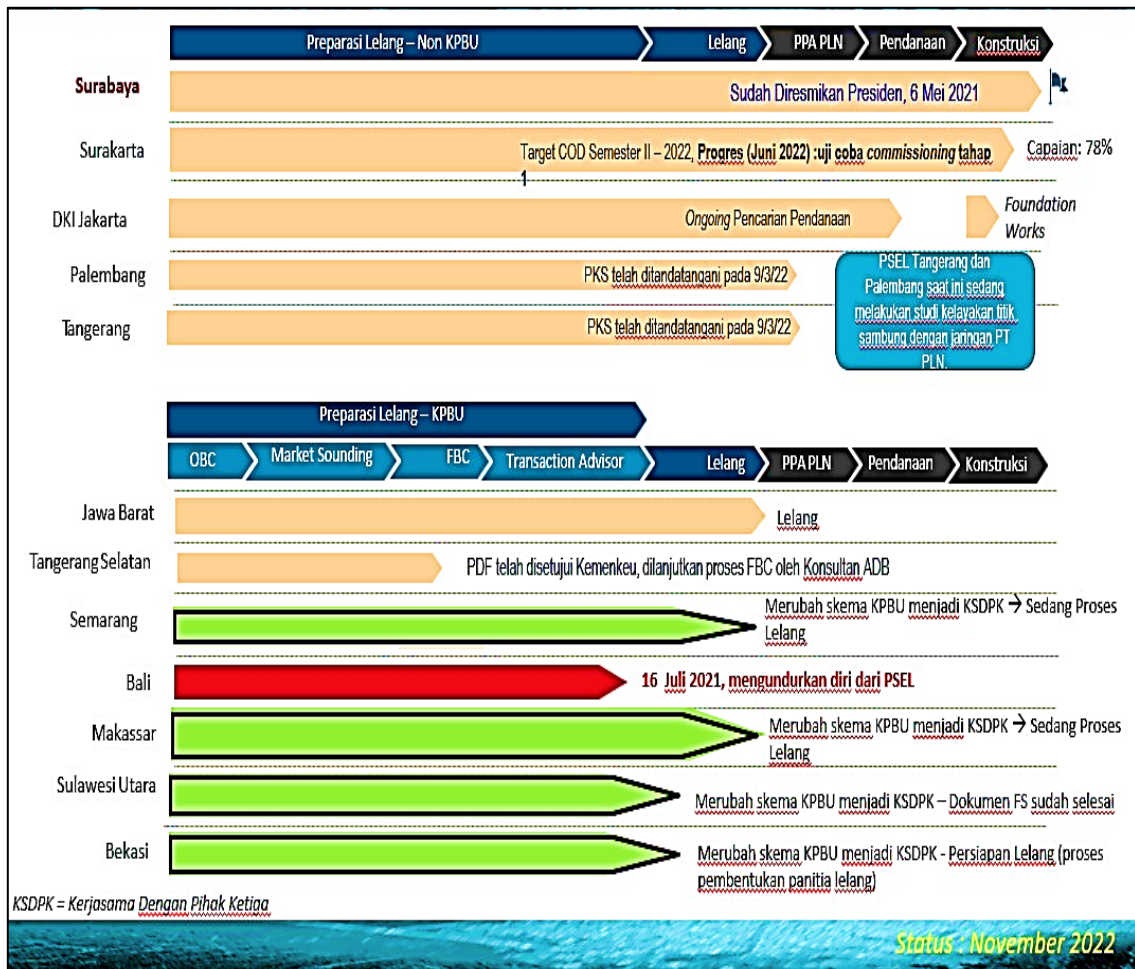


Berdasarkan Perpres 35 Tahun 2018 ada dua belas kota/daerah yang akan dilakukan percepatan pembangunan instalasi pengolah sampah menjadi energi listrik berbasis teknologi ramah lingkungan, yaitu Provinsi DKI Jakarta, Provinsi Bali, Provinsi Jawa Barat, Provinsi Sulawesi Utara, Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan, Kota Bekasi, Kota Semarang, Kota Surakarta, Kota Surabaya, Kota Makassar, Kota Palembang. Sedangkan berdasarkan REBED merupakan program penggunaan EBT untuk memacu perekonomian wilayah termasuk pada lokasi 3T (terdepan, terpencil dan tertinggal). Salah satu daerah yang menjadi pengembangan perekonomian maritim berbasis EBT adalah Pulau Belitung yang teridentifikasi memiliki potensi ekonomi maritim lokal seperti perikanan tangkap, perikanan budidaya serta pariwisata yang besar. Hingga tahun 2020, hasil produksi perikanan tangkap di Kabupaten Belitung adalah 40.076 Ton dan di Kabupaten Belitung Timur adalah 56.846 Ton. Dengan potensi tersebut, maka dibutuhkan fasilitas penunjang yaitu gudang es dan cold storage yang bersumber dari EBT untuk mendukung kelancaran kegiatan perikanan tangkap, khususnya di pelabuhan perikanan skala kecil atau dermaga pendaratan ikan.

Berdasarkan uraian di atas, Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi akan mengoordinasikan serta mendorong pencapaian target bauran energi di tahun 2025 melalui implementasi program percepatan konstruksi PSEL di 12 kota sesuai arahan Presiden serta penambahan kapasitas EBT melalui skema REBED.

Dalam pelaksanaan isu tersebut maka dilaksanakan kegiatan Pengendalian Kerja Sama Implementasi Peraturan Presiden No 35 Tahun 2018 tentang Percepatan Instalasi Pengolah Sampah Menjadi Energi Listrik Berbasis Teknologi Ramah Lingkungan pada 12 PSEL, yang perkembangannya dapat dilihat dari proses Pengadaan Barang /Jasa Pemerintah (PBJP) dari setiap PSEL yang dapat dilihat pada gambar 3 dibawah ini:

Gambar 3. Grafik Perkembangan PBJP 12 PSEL Berbasis Teknologi Ramah Lingkungan



Berdasarkan gambar 3. diatas, menggambarkan tingkat tertinggi proses Pengadaan Barang /Jasa Pemerintah (PBJP) secara signifikan terdapat pada PSEL Kota Surabaya (TPA Suwung) sudah sampai pada tahap pengawasan konstruksi pada tahun 2022 sedangkan tingkat terendah proses Pengadaan Barang /Jasa Pemerintah (PBJP) secara signifikan terdapat pada PSEL Kota Tangerang Selatan (TPA Cipeucang) yang masih pada tahap *Final Business Case* (FBC) merupakan Kajian akhir prastudi kelayakan yang sudah ditetapkan Pemerintah Pusat sehingga membuat Pemkot Tangsel menjanging berbagai investor yang berminat untuk berinvestasi di TPA Cipeucang (lokasi existing, dimana lokasi tersebut menurut ADB belum layak secara teknis). Adapun PSEL Provinsi Bali (TPA Suwung) Melalui surat No.T.21.660/779/UPTD.PS/DKLH tanggal 16 Juli 2021, Gubernur Bali meminta membatalkan PSEL untuk TPA Regional Sarbagita dan meminta difasilitasi pembangunan pengolah sampah dengan teknologi RDF (Refused Derived Fuel) dan

pembangunan TPS 3R yang tergambar dengan panah warna merah pada Gambar 3. diatas.

Sedangkan pelaksanaan Pengembangan Ekonomi Maritim Berbasis Energi Terbarukan atau REBED (*Renewable Energy-Based Economic Development*) pada Kabupaten Belitung dilaksanakan melalui Program “10 Bali Baru” milik Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif. Pengembangan ekonomi maritim dimulai dengan upaya konversi kapal nelayan menjadi kapal listrik dengan rute pendek dengan menggunakan teknologi battery swap. Kedepannya fasilitas seperti *cold storage* di pelabuhan untuk menyimpan ikan akan menggunakan listrik yang bersumber dari energi terbarukan seperti panel surya.



Gambar 4. Pengembangan Ekonomi Maritim Berbasis Energi Terbarukan atau REBED

Sedangkan pengembangan green ecotourism diimplementasikan dengan dua cara yaitu konversi kapal pariwisata dengan tenaga listrik dan pemanfaatan lubang bekas galian tambang untuk PLTS Terapung. PT PLN (Persero) Unit Induk Wilayah (UIW) Bangka Belitung sudah pernah mencoba memberikan hibah perahu pariwisata di Kawasan Mangrove Kuale-Sujuk, namun tidak bertahan lama karena permasalahan pada baterai storage-nya., yang dapat dilihat pada Gambar 4. diatas.

## Hambatan

Hambatan kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional adalah **Pertama**, tiga PSEL yang belum mencapai tahap lelang, lima PSEL sudah mencapai tahap lelang, satu PSEL sudah tahap pendanaan, dua PSEL sudah sampai tahap konstruksi sebesar 78% dan satu PSEL yang meminta meminta difasilitasi pembangunan pengolah sampah dengan teknologi RDF (Refused Derived Fuel) dan pembangunan TPS 3R. **Kedua**, bantuan hibah perahu pariwisata tenaga

listrik untuk Kawasan Mangrove Kuale-Sijuk, namun tidak bertahan lama beroperasi karena permasalahan pada baterai storage-nya.

### Tindak Lanjut

Tindak lanjut dari kegiatan ini adalah **Pertama**, mengoordinasikan mekanisme kerja sama alternatif sesuai kemampuan dari masing-masing daerah misalnya menyarankan penggunaan skema kerjasama pelayanan publik, pemanfaatan BMD dan investasi. Sebagaimana diatur dalam Pasal 27 PP 27/2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah, dan Permendagri 19/2016 tentang Pedoman Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah. Serta karena terdapat arahan Presiden agar PSN selesai sebelum 2024 maka diperlukan upaya percepatan menuju tahap konstruksi. **Kedua**, mengoordinasikan serta mengawasi implementasi elektrifikasi kapal nelayan serta pembangunan fasilitas-fasilitas pendukung perikanan laut seperti cold storage bersama dengan Kementerian/Lembaga terkait seperti KKP, PT PLN (Persero) UIW Bangka Belitung, dan Dinas Perikanan setempat. Serta mengawasi upaya penyusunan mapping lokasi pemanfaatan EBT di lubang bekas tambang yang mana akan bekerja sama dengan Dinas Pariwisata setempat.

### 9. Rancangan Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas

Migas merupakan sumber daya alam di Indonesia yang masih menjadi salah satu sumber energi andalan. Namun tidak sejalan dengan hal tersebut, kegiatan impor migas masih dilakukan untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri yang saat ini belum bisa di penuhi oleh industri migas dalam negeri. Sejak tahun 1995 produksi minyak dan gas bumi Indonesia terus mengalami penurunan dari 1,6 juta BOPD menjadi hanya 786 ribu BOPD pada tahun 2015. Setelah itu, performa lifting migas pada tahun 2014 – 2019 tetap mengalami pertumbuhan laju yang negatif, yaitu sekitar 2,25%. Rendahnya penurunan produksi migas disebabkan oleh sejumlah faktor, diantaranya rendahnya kegiatan eksplorasi migas dan rendahnya tingkat keberhasilan eksplorasi, selain itu terdapat beberapa kendala lain seperti penurunan cadangan secara alami, dan belum idealnya penerapan teknologi Enhanced Oil Recovery (EOR) pada sebagian besar lapangan-lapangan minyak tua di Indonesia.

Pemerintah terus berupaya meningkatkan produksi migas Indonesia untuk mencapai target produksi minyak 1 juta barel per hari. Hal ini disampaikan melalui semangat presiden pada hari kemerdekaan Indonesia serta untuk menutup gap produksi dan konsumsi yang semakin besar. Gap yang terjadi menyebabkan subsidi

BBM membesar setiap tahunnya. Kebijakan mengenai insentif hulu migas yang menarik investasi terus diupayakan dan mendorong aktivitas produksi lebih masif lagi.

Kementerian ESDM di bawah koordinasi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Kemenko Marves) terus berupaya meningkatkan penggunaan bahan bakar minyak (BBM) yang ramah lingkungan, antara lain dengan meningkatkan kapasitas kilang hingga mampu menghasilkan BBM dengan oktan tinggi.

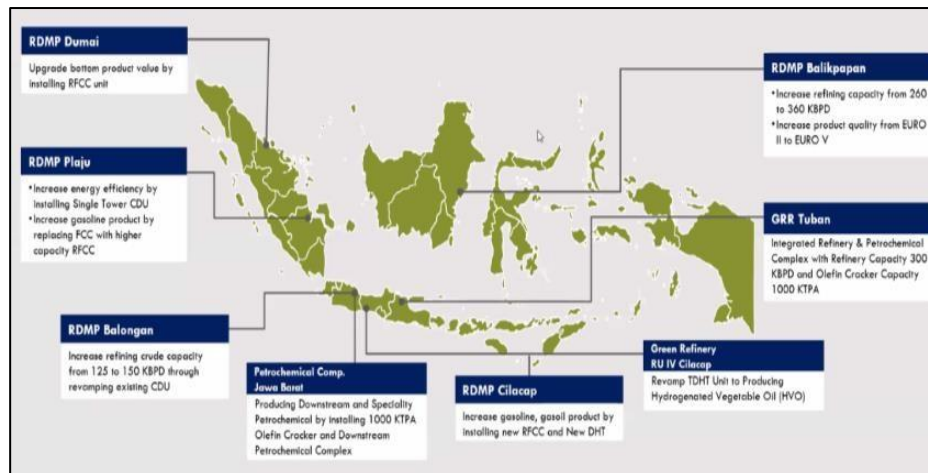
Subsidi pada sektor energi masih menjadi komponen kebutuhan terbesar saat ini yang juga ditemui pada pemakaian elpiji. Sehingga pemerintah merencanakan untuk terus membangun jaringan distribusi gas kota di beberapa kab/kota di Indonesia. Pembangunan gas ini diharapkan mampu mengalihkan kebutuhan elpiji sehingga subsidi pada elpiji yang merupakan impor dapat dikurangi.

Pelaksanaan perencanaan tersebut diterapkan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi melalui beberapa program, yaitu **Pertama**, Langkah Strategis dan Operasional Menuju Target 1 Juta Barel Minyak Per Hari. **Kedua**, Pengembangan Kilang Existing (RDMP) dan Pembangunan Kilang Baru (GRR); dan **Ketiga**, Percepatan Pembangunan Jaringan Gas Rumah Tangga.

Pengembangan Kilang Existing melalui *Refinery Development Master Plan* (RDMP Gambar 5.) untuk meningkatkan ketahanan energi nasional, maka Pemerintah Indonesia membangun kilang baru dan mengembangkan kilang existing di Balongan, Balikpapan, Tuban, Cilacap, Dumai, dan Plaju. Dalam pelaksanaannya, beberapa isu didapatkan seperti keekonomian proyek yang masih belum sesuai. Selain itu beberapa proyek menemui kendala seperti belum adanya partner/investor dan beberapa mundur dari proyek. Dukungan fiskal juga diperlukan dalam membangun kilang baru. Terkait perizinan juga di beberapa proyek sangat lambat dan rekomendasi yang juga lambat. Seharusnya sesuai regulasi, PSN mendapat privilege khusus. Kepastian dukungan infrastruktur dapat mempercepat penyelesaian proyek seperti jalur tol, jalur kereta api, dan permasalahan lahan.

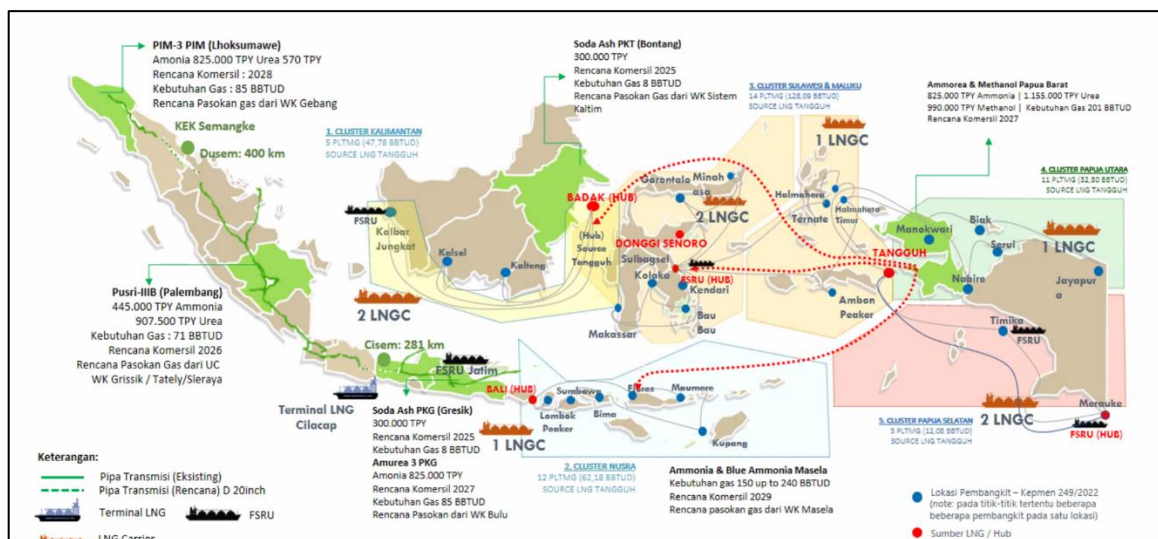


Gambar 5. Refinery Development Master Plan (RDMP) di Indonesia



Sedangkan Jaringan gas kota masuk kedalam Proyek Strategis Nasional (PSN) dalam rangka mengurangi impor LPG dan beban subsidi. Rencananya akan dibangun untuk 4 juta sambungan gas rumah tangga, dengan Desain Besar Ekosistem Pemanfaatan Gas Bumi Nasional dapat dilihat dalam gambar 6. dibawah ini. Rencananya jaringan gas akan dibangun pada Kab. Siak, Kab Palawan, dan Kab. Tanjung Jabung Barat. Jargas Kab. Musi Banyuasin, Kab. Muara Enim, dan Kab. Ogan Komering Ulu Timur. Jargas Kab. Indramayu Kota Semarang, dan Kab. Wajo. Jargas Kab. Gresik dan Kab. Probolinggo. Serta, Jargas Kab. Lumajang. Rata-rata progress saat ini 29% untuk 12 Kab/Kota dengan 40.777 sambungan rumah tangga. Progress saat ini sudah termasuk pembayaran uang muka. Semua paket jargas sudah melakukan tanda tangan kontrak. Selain itu, saat ini telah dilakukan addendum kontrak jargas paket 2 dan paket 4.

Gambar 6. Desain Besar Ekosistem Pemanfaatan Gas Bumi Nasional





## Hambatan

Hambatan Rancangan Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas adalah **Pertama**, belum adanya inisiasi pembentukan regulasi terkait penerapan *Carbon Capture and Storage* (CCS) di Indonesia dari Kemenko Marves dengan Kementerian teknis terkait, kemudian penerapan CCS di luar WK Migas serta perizinan kegiatan oleh pengembang CCS selain Kontraktor Migas Akomodasi sumber CO<sub>2</sub> yang berasal dari industri lain di luar wilayah operasi migas serta adanya peluang kerjasama internasional dalam skema emisi karbon termasuk sertifikasi perdagangan karbon. **Kedua**, kurangnya optimalisasi pemetaan terhadap sumber gas nasional berdasarkan wilayah infrastuktur pendukung eksisting dalam Neraca Gas Indonesia (NGI) Konektivitas infrastuktur diperlukan dalam menghubungkan pasokan gas dengan kebutuhan industri yang diperkirakan akan mulai dibangun industri petrokimia di wilayah timur. Serta kurang dilakukan langkah konkrit dalam meningkatkan pasokan produksi melalui transformasi reserve untuk segera diproduksi dari *Plan of Development* (POD) yang ada serta peningkatan kegiatan eksplorasi. **Ketiga**, hambatan pelaksanaan PSN Kilang RDMP antara lain keekonomian proyek, belum adanya Partner/Investor dan beberapa ada mundur dari proyek, dukungan insentif fiskal, dukungan percepatan perizinan dan rekomendasi yang sangat lambat (seharusnya sesuai regulasi, PSN memiliki privilege khusus untuk percepatan proyek), dukungan pembangunan infrastuktur pendukung (jalan tol, jalur kereta api, permasalahan lahan), serta kepastian supply CPO untuk produksi bioenergi B40/B50.

## Tindak Lanjut

Tindak lanjut dari Rancangan Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas adalah **Pertama**, mengkoordinasikan perubahan pada regulasi harus segera dilakukan untuk menjadi daya tarik fiskal serta meningkatkan IRR hulu migas Indonesia. Revisi PP 27/2017 dan PP 53/2017 tentang kontrak bagi hasil cost recovery dan gross split harus segera diselesaikan. Selain itu, upaya untuk mengembangkan migas non konvensional melalui regulasi simplified gross split. **Kedua**, mengkoordinasikan Kementerian/Lembaga terkait dalam penyelesaian. PSN yang seharusnya mendapatkan privilege berbeda dari proyek lainnya agar dapat diselesaikan dengan cepat. Terkait dengan investor atau partner yang mundur, harus segera dicarikan pendanaan lainnya seperti melalui penugasan BUMN ataupun skema

lainnya. Kajian lebih lanjut terkait feasibility study diperlukan agar menarik calon partner mau melanjutkan proyek yang sudah direncanakan. **Ketiga**, mengkoordinasikan kebutuhan pendanaan terkait pembangunan jaringan gas (jargas) rumah tangga ini membutuhkan dana yang besar. Dalam penyediaan infrastrukturnya, skema alternatif yang dapat dilakukan yaitu dengan melibatkan peran swasta adalah skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU).

#### **10. Rancangan Kebijakan Pengendalian Pelaksanaan Proyek Prioritas Strategis Nasional Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi**

Rancangan Pengendalian Pelaksanaan Proyek Prioritas Strategis Nasional Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi salah satu output adalah Penyusunan Indeks Kepemimpinan Maritim dan Indeks Kedaulatan Maritim.

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi telah menetapkan sejumlah Sasaran Strategis melalui Rencana Strategis Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Renstra Kemenko Marves) 2020-2024 dan lebih lanjut diturunkan melalui Perjanjian Kinerja Menteri Koordinator. Terdapat dua sasaran strategis yang berkaitan langsung dengan tugas dan fungsi Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yakni SS.1 Teguhnya Jati Diri Indonesia sebagai Negara Maritim yang Mandiri dan Berdaulat yang diukur melalui Indeks Kepemimpinan Maritim dan SS.4 Terwujudnya Indonesia sebagai Negara Maritim yang Mandiri Mengelola Lautnya serta Aktif di Forum Internasional dengan indikator kinerja Indeks Kedaulatan Maritim. Keduanya memiliki kedudukan yang strategis karena merupakan tolak ukur keberhasilan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi yang juga berkaitan dengan akuntabilitas kinerja instansi pemerintah.

Sementara ini, Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim telah merumuskan formulasi sederhana dalam menghitung kedua indeks tersebut melalui pendekatan tugas dan fungsi serta isu yang dikoordinasikan. Kedua indeks yang telah disusun sementara tersebut disadari masih jauh dari sempurna. Oleh karena perlu dilakukan pembahasan lebih lanjut secara komprehensif dalam penyusunan kedua indeks tersebut dengan melibatkan pakar dan akademisi agar nilai yang dihasilkan lebih valid dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademis.

Teori dan konsep yang jelas dari Kepemimpinan Maritim serta Kedaulatan

Maritim menjadi hal yang sangat diperlukan dalam penyusunan kedua indeks. Teori didefinisikan sebagai seperangkat konsep dan definisi yang saling berhubungan yang mencerminkan suatu pandangan sistematis mengenai fenomena dengan menerangkan hubungan antar variabel, dengan tujuan untuk menerangkan dan meramalkan fenomena atau suatu obyek. Konsep adalah sejumlah ciri yang berkaitan dengan suatu objek di mana konsep diciptakan dengan menggolongkan dan mengelompokkan objek-objek tertentu yang mempunyai ciri yang sama. Guna menghasilkan variabel dan indikator yang tepat, Studi Teoritis dan Konsep diperlukan sehingga Indeks yang dibangun menjadi akurat.

Demi mencapai tujuan tersebut, perlu dilakukan pembahasan lebih lanjut secara komprehensif melalui Rapat Studi Teoritis dan Konsep Indeks Kepemimpinan Maritim dan Indeks Kedaulatan Maritim dengan melibatkan pakar dan akademisi agar analisis yang dihasilkan memiliki nilai yang valid dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademis. Selanjutnya ini menjadi awal yang baik dalam penyusunan kedua indeks sehingga nantinya dapat menjadi rujukan secara nasional untuk menggambarkan keberhasilan Pemerintah Indonesia dalam mewujudkan visi besar menjadi Poros Maritim Dunia.

#### 3.1.4. *Learning and Growth Perspective*

**SS. 10 Tersedianya SDM Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang sesuai Kompetensi**

**IKU: Persentase SDM Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang sesuai Kompetensi**

Telah dilakukan *assesment* pegawai Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi oleh Bagian Kepegawaian Kemenko Marves bekerja sama dengan empat lembaga yang berbeda. Sebanyak 2 orang mengikuti assesment dari PT Mitra Management, 4 orang melalui PPM Manajemen, 11 orang melalui PT Ara Indonesia, dan 1 orang melalui BKN. Adapun hasil *assessment* sebagai berikut:

No	Nilai <i>Assesment</i>	Jumlah
1	Sangat siap ditugaskan	2
2	Layak menduduki jabatan	4

3	Memenuhi syarat	2
4	Cukup optimal	7
5	Kurang optimal	2
6	Cukup potensial	1
<b>Total</b>		<b>18</b>

Berdasarkan data tersebut, Persentase pejabat yang sesuai kompetensi  
 $= 16/18 \times 100\% = 88,89\%$

### **SS.11 Terwujudnya RB yang Efektif di Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi di Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi**

#### **IKU : Nilai Evaluasi Internal Sistem Akuntabilitas dan Kinerja Instansi Pemerintah**

Pelaksanaan evaluasi SAKIP berpedoman pada Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman RI Nomor 9 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Evaluasi atas Implementasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI. Penilaian evaluasi implementasi SAKIP telah dilaksanakan pada Agustus 2022 oleh tim Evaluator Inspektorat Kemenko Marves.

Berdasarkan Surat Inspektur Nomor: LHE-10/Inspektorat/MARVES/PW.01.00/IX/2022 tanggal 14 September 2022 perihal Laporan Hasil Evaluasi atas Implementasi SAKIP pada Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Tahun 2022, disampaikan bahwa telah dilakukan evaluasi atas implementasi SAKIP pada empat komponen yaitu Perencanaan Kinerja dengan nilai sebesar 23,66, Pengukuran Kinerja dengan nilai sebesar 20,78, Pelaporan Kinerja dengan nilai sebesar 14,54 dan Evaluasi Internal dengan nilai sebesar 11,16. Sehingga Total Nilai Hasil Evaluasi sebesar 70,14. Hasil evaluasi menunjukkan bahwa Implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi memiliki **“Sistem Akuntabilitas Kinerja Sangat Baik, Akuntabel, dan Memiliki Sistem Manajemen Kinerja yang Andal”** dengan Nilai Evaluasi **70,14** atau tingkat akuntabilitas kinerja **BB**.

#### **IKU: Nilai Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (PMPRB) Deputi**

Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (PMPRB) Kemenko Marves 2021 telah dilaksanakan pada bulan Mei 2022 dan Berdasarkan hasil penilaian mandiri Deputi

Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada komponen pengungkit memperoleh nilai 32,72 dari nilai maksimal 36,30 atau sebesar **90,14%** dengan sebagai berikut.

PENILAIAN			Bobot	Nilai
PENGUNGKIT			36,30	32,72
I	PEMENUHAN		14,60	13,88
	1	Manajemen Perubahan	2,00	1,78
	2	Deregulasi Kebijakan	1,00	1,00
	3	Penataan dan Penguatan Organisasi	2,00	2,00
	4	Penataan Tata Laksana	1,00	1,00
	5	Penataan Sistem Manajemen Sumber Daya Manusia	1,40	1,29
	6	Penguatan Akuntabilitas	2,50	2,50
	7	Penguatan Pengawasan	2,20	2,20
	8	Penguatan Pelayanan Publik	2,50	2,14
II.	REFORM		21,70	18,83
	1	Manajemen Perubahan	3,00	2,66
	2	Deregulasi Kebijakan	2,00	2,00
	3	Penataan dan Penguatan Organisasi	1,50	1,50
	4	Penataan Tata Laksana	3,75	2,63
	5	Penataan Sistem Manajemen Sumber Daya Manusia	2,00	2,00
	6	Penguatan Akuntabilitas	3,75	2,92
	7	Penguatan Pengawasan	1,95	1,95
	8	Penguatan Pelayanan Publik	3,75	3,18

#### SS.12. Terlaksananya Administrasi Keuangan yang Akuntabel di Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

##### IKU: Nilai IKPA Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) merupakan indikator untuk mengukur kualitas kinerja pelaksanaan anggaran belanja kementerian/lembaga. Nilai IKPA menjadi salah satu tolok ukur keberhasilan satuan kerja (satker) dalam pengelolaan anggaran. IKPA sebagai alat monitoring dan evaluasi atas pengelolaan anggaran pada K/L melalui 7 indikator kinerja telah berhasil mendorong peningkatan tata kelola pelaksanaan anggaran. Pencapaian Nilai Realisasi IKPA Tahun 2022 Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi akan diperoleh pada tahun 2022.

Adapun 7 indikator tersebut adalah sebagai berikut:

1. Revisi DIPA dihitung berdasarkan jumlah revisi anggaran K/L per satker.
2. Deviasi Hal III DIPA Dihitung berdasarkan rata-rata gap antara realisasi dengan RPD.

3. Penyerapan Anggaran dihitung berdasarkan persentase realisasi anggaran terhadap pagunnya.
4. Belanja Kontraktual atau Penyampaian Data Kontrak dihitung berdasarkan rasio LPJ bendahara yang tepat waktu disampaikan terhadap seluruh kontrak yang disampaikan ke KPPN
5. Penyelesaian Tagihan dihitung berdasarkan rasio penyelesaian tagihan yang tepat waktu terhadap seluruh SPM LS Non Belanja Pegawai.
6. Pengelolaan Uang Persediaan (JP) dihitung berdasarkan jumlah GUP yang tepat waktu dibagi seluruh record GUP yang terdapat dalam set data.
7. Dispensasi Penyampaian SPM dihitung berdasarkan jumlah SPM yang mendapat dispensasi karena melewati batas waktu penyampaian SPM pada akhir tahun anggaran.

Pencapaian Nilai Realisasi IKPA Tahun 2022 Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi, sesuai dengan ND.017.4/SESMENKO.03/KU.02/I/2023, adalah sebesar 83,73, melebihi dari target yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja sebesar 73. Dengan perincian nilai IKPA tahun 2022 sebagai berikut.

Ket.	Kualitas Perencanaan Anggaran		Kualitas Pelaksanaan Anggaran					Kualitas Hasil Pelaksanaan Anggaran	Nilai Total	Konversi Bobot	Nilai Akhir
	Revisi DIPA	Deviasi Hal.III DIPA	Penyerapan Anggaran	Belanja Kontraktual	Penyelesaian Tagihan	Pengelolaan UP dan TUP	Dispensasi SPM	Capaian Output			
Nilai	100	59.18	69,48	100	93,18	100	100	75,65	83.73	100	83,73
Bobot	10	10	20	10	10	10	5	25			
Nilai Akhir	10	5.92	13,90	10	9,32	10	5	18,91			
Nilai Aspek	79.59		92,53					75,65			



## 3.2. KINERJA KEUANGAN

### 3.2.1. Realisasi Anggaran

Internal Business Process Perspective Asisten Deputi Hukum dan Perjanjian Maritim								
No	IKU	KINERJA			SUMBERDAYA			RO
		Target	Realisasi	Capaian	Pagu	Realisasi	% Capaian	
1	Persentase Rumusan Kebijakan di Bidang Hukum dan Perjanjian Maritim yang Ditindaklanjuti	100%	99%	99.50%	738.793.000	736.974.894	99,75%	Rekomendasi Kebijakan Penyelarasan Peraturan Perundang-undangan nasional dan Internasional Bidang Maritim dan Energi
					1.130.550.000	1.115.257.536	98,65%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kerja Sama Bilateral, Regional, dan Multilateral Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi
					277.673.000	276.138.130	99,45%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia

Internal Business Process Perspective Asisten Deputi Keamanan dan Ketahanan Maritim								
No	IKU	KINERJA			SUMBERDAYA			RO
		Target	Realisasi	Capaian	Pagu	Realisasi	% Capaian	
2	Presentase rumusan kebijakan di bidang keamanan dan ketahanan maritim yang ditindaklanjuti	100%	100%	100%	423.338.000	417.669.126	98,66%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (Maritime Domain Awareness)
					5.589.382.000	2.821.179.553	50,47%	Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Peran Indonesia di Forum Internasional
					387.735.000	387.665.777	99,98%	Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Ketahanan Maritim Nasional
					280.594.000	280.503.120	99,97%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Ketahanan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil
					719.490.000	700.502.632	97,36%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan

Internal Business Process Perspective Asisten Deputi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan								
No	IKU	KINERJA			SUMBERDAYA			RO
		Target	Realisasi	Capaian	Pagu/ Rencana	Realisasi	% Capaian	
3	Persentase rumusan kebijakan di bidang delimitasi zona maritim dan kawasan perbatasan maritim yang ditindaklanjuti	100%	100%	100%	203.144.000	201.242.118	99,06%	Rekomendasi Kebijakan Pemetaan Data Kelautan dan Toponimi
					842.086.000	831.190.388	98,71%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Batas Zona Maritim Indonesia dan Pengembangan Kawasan
					371.827.000	368.288.620	99,05%	Rekomendasi Kebijakan Penetapan Zona Maritim Indonesia
					370.452.000	366.038.800	98,81%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia
					184.367.000	183.912.788	99,75%	Rekomendasi Kebijakan Pengelolaan Laut Bebas dan Dasar Laut Internasional
					196.582.000	194.896.786	99,14%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Realignment Flight Information Region (FIR)
					53.067.028.000	39.831.004.368	75,06%	Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum)

Internal Business Process Perspective Asisten Deputi Navigasi dan Keselamatan Maritim								
No	IKU	KINERJA			SUMBERDAYA			RO
		Target	Realisasi	Capaian	Pagu/ Rencana	Realisasi	% Capaian	
4	Persentase rumusan kebijakan di bidang navigasi dan keselamatan maritim yang ditindaklanjuti	100%	100%	100%	778.437.000	776.456.227	99,75%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kenavigasian Nasional dan Internasional
					651.246.000	649.214.426	99,69%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan Maritim
					576.034.000	546.756.974	94,92%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Daerah Rawan Kecelakaan Laut
					316.094.000	313.432.155	99,16%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim

Internal Business Process Perspective Asisten Deputi Energi								
No	IKU	KINERJA			SUMBERDAYA			RO
		Target	Realisasi	Capaian	Pagu/ Rencana	Realisasi	% Capaian	
5	Persentase Rumusan Kebijakan Bidang Energi yang Ditindaklanjuti	100%	100%	100%	482.914.000	482.674.892	99,95%	Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas Rumah Tangga
					587.844.000	587.360.314	99,92%	Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional
					1.038.695.000	1.022.103.820	98,40%	Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Rasio Elektrifikasi Listrik Nasional

Internal Business Process Perspective Sekretaris Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi								
No	IKU	KINERJA			SUMBERDAYA			RO
		Target	Realisasi	Capaian	Pagu/ Rencana	Realisasi	% Capaian	
6	Jumlah dokumen perencanaan dan pemantauan program dan anggaran lingkup Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	1	1	100%	266.222.000	244.023.389	91,66%	Layanan Perencanaan dan Penganggaran
					617.265.000	600.695.720	97,32%	Layanan Pemantauan dan Evaluasi
7	Jumlah dokumen penyelenggaraan layanan dukungan kesekretariatan, ketatausahaan dan pelaporan lingkup Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	3	3	100%	268.506.000	267.098.191	99,48%	Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal
					818.468.000	806.630.877	98,55%	Layanan Umum

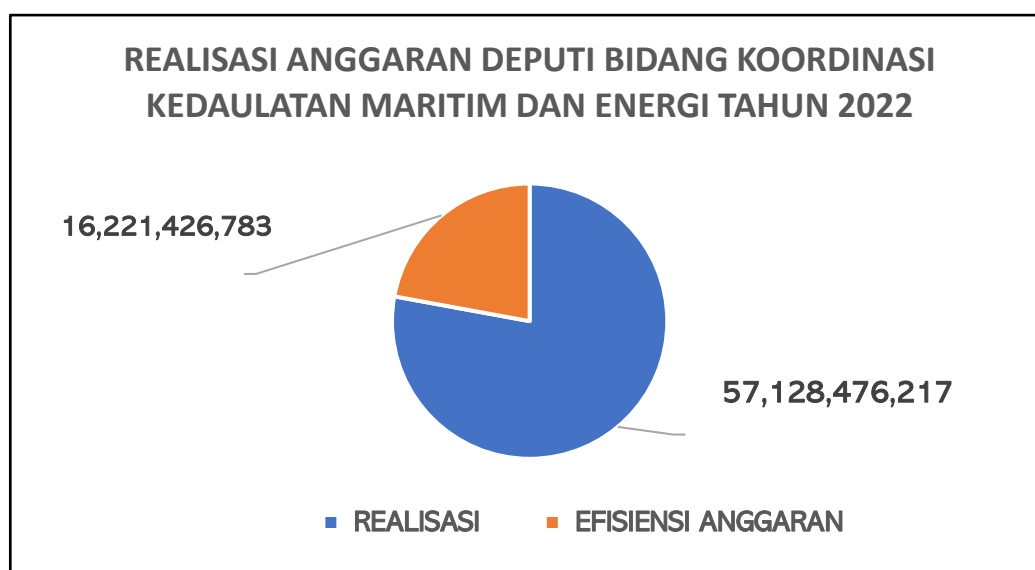
\*)dalam Rupiah



Realisasi keuangan pada masing-masing Unit Kerja Eselon II per 31 Desember 2022 di Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

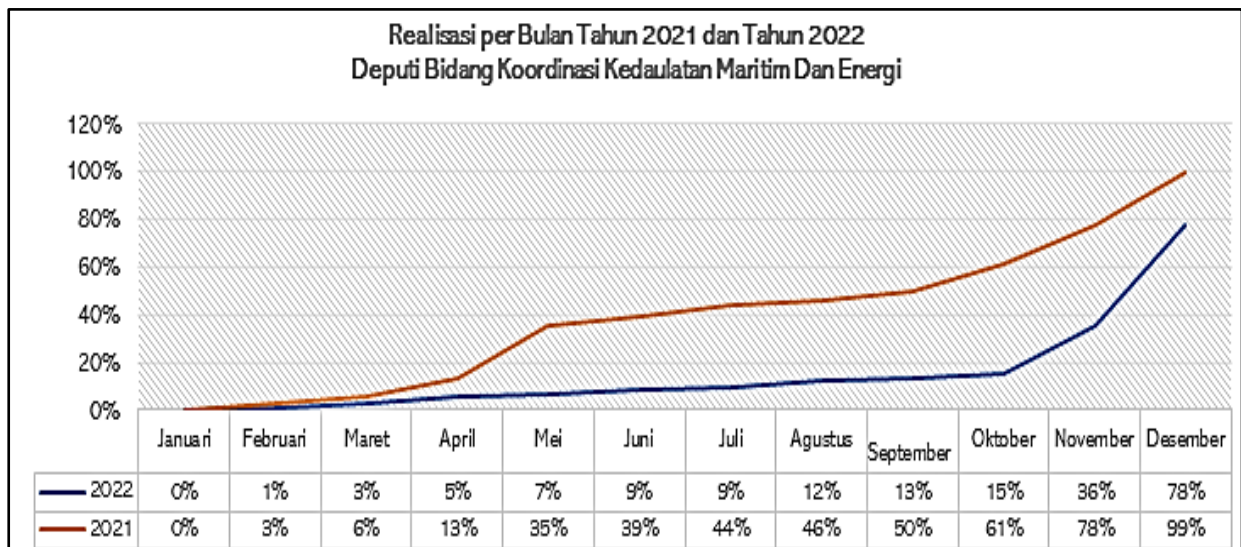
NO	UNIT KERJA	PAGU *	REALISASI	PERSENTASE
1	Asisten Deputi Hukum dan Perjanjian Maritim	2.147.016.000	2.128.370.560	99,13%
2	Asisten Deputi Keamanan dan Ketahanan Maritim	7.400.539.000	4.607.520.208	62,26%
3	Asisten Deputi Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan	55.235.486.000	41.976.573.868	76,00%
4	Asisten Deputi Navigasi dan Keselamatan Maritim	2.321.811.000	2.285.859.782	98,45%
5	Asisten Deputi Energi	2.109.453.000	2.092.139.026	99,18%
6	RO Kebijakan Pengendalian	2.165.137.000	2.119.564.596	97,90%
7	Sekretariat Deputi	1.970.461.000	1.918.448.177	97,36%
8	Total Deputi 1	73.349.903.000	57.128.476.217	77,88%

Dengan total serapan Anggaran sebesar Rp. 57.128.476.217,- dari total pagu sebesar Rp. 73.349.903.000,- yang dapat terlihat pada diagram pie dibawah ini.

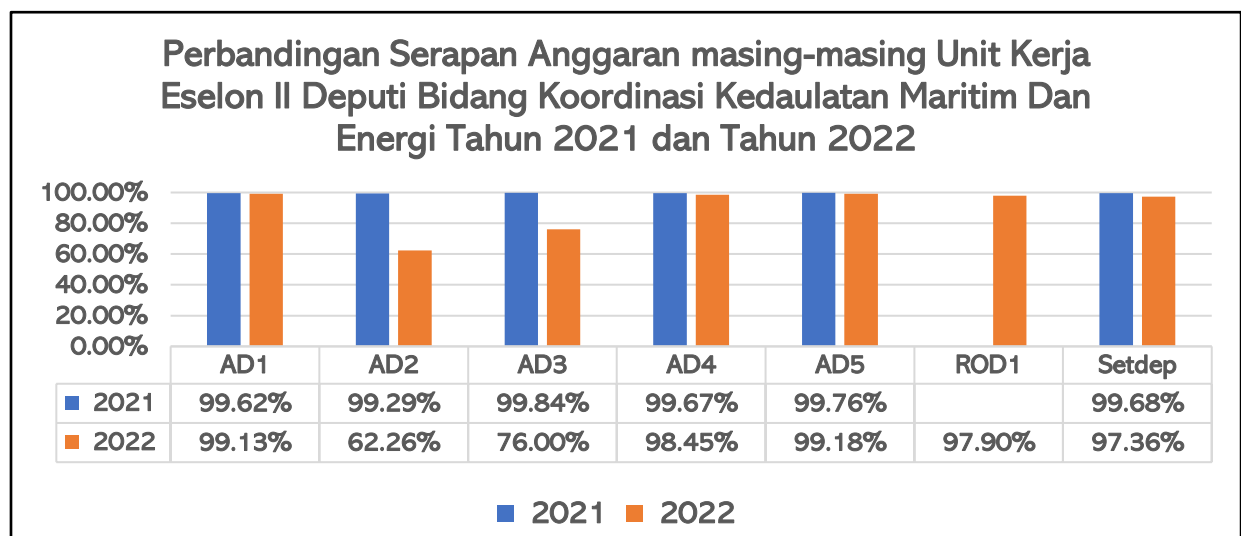


Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi telah melakukan efisiensi sebesar Rp.16.221.426.783,- pada anggaran Tahun 2022. Efisiensi ini dilakukan dengan mempertimbangkan pelaksanaan anggaran agar lebih akuntabel dan bertanggungjawab. Hal ini juga melaksanakan arahan Bapak Presiden RI bahwa KTT AIS forum akan dilaksanakan pada Tahun 2023, (Lampiran Kertas Kerja AIS Tahun 2022).

Adapun realisasi capaian kinerja keuangan pada tahun 2021 dan tahun 2022 dapat dilihat dibawah ini



Sedangkan realisasi capaian kinerja keuangan pada masing-masing Unit Kerja Eselon II pada Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi tahun 2021 dan tahun 2022 dapat dilihat dibawah ini



## BAB IV

### PENUTUP

Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Tahun 2022 memiliki 13 Indikator Kinerja Utama (IKU). Pengukuran capaian IKU dilakukan pada akhir Tahun 2022 berdasarkan formula penghitungan yang telah dituangkan dalam manual IKU. Laporan capaian kinerja Tahun 2022 didasarkan pada pelaksanaan berbagai kegiatan hingga Desember 2022.

Hasil perhitungan Nilai Efektivitas Kepemimpinan Maritim tahun 2022 dari Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi adalah sebesar 85,48 dalam skala 100 dengan realisasi sebesar 4 (**Sangat Berdaulat**).

Prestasi SS1 Kemenko Marves “Teguhnya Jatidiri Indonesia sebagai Negara Maritim yang Mandiri dan Berdaulat” Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi 2022 adalah sebagai berikut 1) Terlaksananya Special Ministerial-CEOs meeting bersama negara-negara berkembang dari Afrika, Amerika Selatan, dan Timur Tengah; 2) Tiga paket perjanjian Singapura-Indonesia yang telah lolos di parlemen yakni, Flight Indonesia Information Region (FIR), Defence Cooperation Agreement (DCA) atau Perjanjian Kerja sama Pertahanan dan *Treaty on Extradition* (Perjanjian Ekstradisi) Ekstradisi buronan; 3) Penandatanganan batas maritim RI dan Vietnam di sela-selakunjungan Presiden Vietnam ke Indonesia.

Adapun faktor pendukung dari pencapaian IKU tahun 2022 adalah tanda pandemic covid-19 sudah menjadi tanda endemic sehingga sudah ditarik kebijakan kebijakan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) darurat, yang berdampak terlaksananya agenda-agenda kerja pada Tahun 2022. Hal ini berdampak pada peningkatan total capaian kinerja sebesar 113,46%. Capaian meningkat dibandingkan dengan capaian pada tahun 2021 yakni sebesar 109,26%. sehingga selisih peningkatan capaian kinerja sebesar 4,2% pada tahun 2022.

Sedangkan kendala pencapaian IKU tahun 2022 diatas adalah sebagai berikut 1) Perjanjian Kerjasama Indonesia-Singapura terkait *Flight Information Region* (FIR) adalah belum dapat berlaku selama belum diratifikasi oleh peraturan nasional kedua negara; 2) Adanya Komitmen Pemerintah Indonesia hanya fokus menyelenggarakan KTT AIS Forum dan rangkaian kegiatan pendukung di Indonesia 2023.

Prestasi SS1 “Terwujudnya Indonesia sebagai Negara Maritim yang Mandiri Mengelola Lautnya serta Aktif di Forum Internasional” Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi 2022 adalah Pada tanggal 22 Februari 2022 RPerpres tersebut telah disetujui dan ditandatangani oleh Presiden pada tanggal 22 Februari 2022 melalui Peraturan Presiden Nomor 34 Tahun 2022 tentang Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025.

Adapun faktor pendukung dari pencapaian IKU Tingkat Kedaulatan Maritim tahun 2022 adalah tanda pandemic covid-19 sudah menjadi tanda endemic sehingga sudah ditarik kebijakan kebijakan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) darurat, sehingga dapat melaksanakan semua kegiatan yang menunjang nilai Tingkat Kepastian Wilayah, Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim serta Tingkat Keselamatan Maritim dengan persentase sebesar 87,70% dari 100 yang selanjutnya, dilakukan konversi sehingga diperoleh nilai Tingkat Kedaulatan Maritim sebesar **4 (Sangat Berdaulat)**.

Sedangkan kendala pencapaian IKU Tingkat Kedaulatan Maritim tahun 2022 adalah sebagai berikut **1)** Hasil monitoring dan evaluasi Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia menunjukkan bahwa penginputan pada **Aplikasi SISMONEV KSP** pelaporan telah dilakukan K/L terkait namun masih banyak yang perlu dilakukan perbaikan dalam pelaporan tersebut, **2)** Keputusan Republik Indonesia terhadap Peta Penetapan Batas Landas Kontinen Ekstensi Segmen Selatan Jawa dan Selatan Nusa Tenggara yang di berikan pada UN-CLCS PBB di New York harus Merujuk ketentuan aturan dan prosedur UNCLCS, serta jumlah antrean submisi yang ada saat ini, maka seluruh proses pengkajian hingga diterbitkannya rekomendasi oleh UNCLCS dapat memakan waktu hingga lebih dari sepuluh tahun. **3)** Adanya Penyelarasan Peraturan Undang-Undang Nasional Bidang Maritim dan Energi yang dikawal oleh Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi antara lain RPP Keamanan Laut, Rperpres RAN Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan, Rperpres Jaknas KKPH, RUU Pengesehan Perjanjian antara RI-Singapura tetang Ekstradisi Buronan, RPP Sumber Daya Air (RPP SDA), Koordinasi Penyusunan RUU Landas Kontinen (DPR) dan Ratifikasi FIR Indonesia-Singapura; **4).** Adanya Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI) Tahun 2022 sebanyak **Dua Cluster**, antara lain: **Pertama**, Cluster Sumber Daya Energi Maritim terkait Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas yaitu belum adanya inisiasi pembentukan regulasi terkait penerapan Carbon Capture and Storage (CCS) di Indonesia dari Kemenko Marves

dengan Kementerian teknis terkait, kemudian penerapan CCS di luar WK Migas serta perizinan kegiatan oleh pengembang CCS selain Kontraktor Migas Akomodasi sumber CO2 yang berasal dari industri lain di luar wilayah operasi migas serta adanya peluang kerjasama internasional dalam skema emisi karbon termasuk sertifikasi perdagangan karbon. **Kedua**, Cluster Energi Baru dan Terbarukan Maritim yaitu dari 12 PSEL yang ditangani Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi 2022 menunjukkan ada tiga PSEL yang belum mencapai tahap lelang, lima PSEL sudah mencapai tahap lelang, satu PSEL sudah tahap pendanaan, dua PSEL sudah sampai tahap konstruksi sebesar 78% dan satu PSEL yang meminta difasilitasi pembangunan pengolah sampah dengan teknologi RDF (Refused Derived Fuel) dan pembangunan TPS 3R. Sedangkan Pengembangan Ekonomi Maritim Berbasis Energi Terbarukan (REBED) pada daerah Belitung memerlukan bantuan hibah perahu pariwisata tenaga listrik untuk Kawasan Mangrove Kuale-Sijuk, namun tidak bertahan lama beroperasi karena permasalahan pada baterai storage-nya.

Demikian laporan capaian kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Tahun 2022. Melalui laporan ini diharapkan dapat memberikan gambaran capaian kinerja dan menjadi dasar untuk meningkatkan kinerja hingga akhir tahun 2022.



