Jurnal Global Ilmiah
Vol. 3, No. 12, September 2026, pp 2482-2491
e-ISSN: 3026-5207
DOI: 10.55324/jgi.v3i12.430

Analisis Perbandingan Regulasi Keselamatan Pariwisata Maritim Indonesia dan Singapura dalam Perspektif Standar Internasional

Nur Rama Yani*, Putri Najwa Zetira
Universitas Maritim Raja Ali Haji, Indonesia
Email: nryani@student.umrah.ac.id*, pnajwazetira@student.umrah.ac.id

Keywords:
maritime safety, maritime and port authority (mpa); marine tourism; international regulations.

This is an open access article under the CC BY-SA license.

Copyright © 2026 by Author. Published by Internasional Journal Labs

Abstract

Indonesia, as the world's largest archipelagic country, has great potential in developing marine tourism, but faces serious problems related to the weak implementation of maritime transportation safety regulations. The Bali Dolphin Cruise 2 fastboat accident in July 2025 is a clear example of this problem. This study aims to analyze the gap in maritime tourism safety regulations between Indonesia and Singapore in relation to international standards such as the International Maritime Organization (IMO), Safety of Life at Sea (SOLAS), and World Tourism Organization (UNWTO) guidelines. The research method used is descriptive qualitative with a comparative analysis approach based on literature reviews, national regulations, and a case study of the Bali Dolphin Cruise 2 Fastboat incident. Data analysis was carried out using a thematic comparative analysis method that compares five main aspects: the legal framework, ship technical standards, crew certification, safety supervision, and maritime accident investigation. The analysis shows that Indonesia's maritime safety regulations are still weak and not fully aligned with international standards, especially in terms of technical supervision, crew certification, and inter-authority coordination, while Singapore has successfully integrated its entire safety framework under the Maritime and Port Authority (MPA) which strictly implements the convention. This study emphasizes the importance of reforming Indonesia's maritime tourism safety governance to be able to meet IMO and SOLAS standards and strengthen the reputation of national maritime tourism at the global level. Singapore's experience shows that the sustainability of maritime tourism can be supported by an integrated monitoring system and compliance with international standards.

Kata Kunci:
keselamatan maritime; maritime and port authority (mpa); pariwisata bahari; regulasi internasional.

Abstrak

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia memiliki potensi besar dalam pengembangan pariwisata bahari, namun menghadapi persoalan serius terkait lemahnya penerapan regulasi keselamatan transportasi laut. Kecelakaan kapal cepat Fastboat Bali Dolphin Cruise 2 pada Juli 2025 menjadi contoh nyata dari permasalahan ini. Penelitian ini bertujuan menganalisis kesenjangan regulasi keselamatan pariwisata maritim antara Indonesia dan Singapura dalam kaitannya dengan standar internasional seperti International Maritime Organization (IMO), Safety of Life at Sea (SOLAS), dan pedoman World Tourism Organization

(UNWTO). Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif deskriptif dengan pendekatan analisis komparatif berdasarkan kajian literatur, regulasi nasional, serta studi kasus insiden Fastboat Bali Dolphin Cruise 2. Analisis data dilakukan dengan metode analisis komparatif tematik yang membandingkan lima aspek utama: kerangka hukum, standar teknis kapal, sertifikasi awak kapal, pengawasan keselamatan, serta investigasi kecelakaan laut. Hasil analisis menunjukkan bahwa regulasi keselamatan maritim Indonesia masih rendah dan belum sepenuhnya selaras dengan standar internasional, terutama dalam hal pengawasan teknis, sertifikasi awak kapal, dan koordinasi antarotoritas, sedangkan Singapura berhasil mengintegrasikan seluruh kerangka keselamatannya di bawah Maritime and Port Authority (MPA) yang secara disiplin menerapkan konvensi Kajian ini menegaskan pentingnya reformasi tata kelola keselamatan pariwisata maritim Indonesia agar mampu memenuhi standar IMO dan SOLAS serta memperkuat reputasi pariwisata bahari nasional di tingkat global. Pengalaman Singapura menunjukkan bahwa keberlanjutan pariwisata maritim dapat didukung oleh sistem pemantauan terintegrasi dan kepatuhan terhadap standar internasional.

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan lebih dari 17.000 pulau memiliki posisi strategis dalam sektor maritim dan potensi besar dalam pengembangan pariwisata bahari. Destinasi wisata seperti Bali, Lombok, Labuan Bajo, dan Raja Ampat menjadi daya tarik utama wisatawan domestik maupun mancanegara yang ingin menikmati keindahan laut tropis Indonesia. Berdasarkan data Badan Keahlian Sekretariat Jenderal DPR RI (2023), kontribusi sektor pariwisata terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional mencapai 5,5%, dengan wisata bahari menjadi salah satu sektor unggulan. Namun, di tengah potensi tersebut, muncul persoalan serius terkait lemahnya penerapan regulasi keselamatan transportasi laut di sektor pariwisata. Kecelakaan kapal cepat *Fastboat Bali Dolphin Cruise 2* yang terjadi pada Juli 2025 di perairan Bali menjadi contoh nyata dari permasalahan ini. Kapal yang membawa puluhan wisatawan mancanegara dilaporkan terbalik akibat kelebihan muatan dan kondisi cuaca yang buruk, sehingga memunculkan kritik dari berbagai pihak, termasuk wisatawan asing, terhadap rendahnya standar keselamatan pelayaran wisata di Indonesia.

Permasalahan keselamatan laut di Indonesia sebenarnya bukan hal baru. Berdasarkan data Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), lebih dari 190 kecelakaan laut besar terjadi di Indonesia sepanjang 2015–2025, dengan korban jiwa mencapai lebih dari 787 orang. Pada Januari hingga Juli 2025, tercatat tujuh kecelakaan kapal laut terjadi di Indonesia, dengan mayoritas kasus kapal tenggelam. Faktor utama penyebab kecelakaan tersebut antara lain kelebihan kapasitas penumpang, kondisi kapal tidak layak, kelalaian manusia, serta lemahnya pengawasan teknis oleh otoritas pelabuhan. Masalah ini menunjukkan adanya kesenjangan besar antara kerangka regulasi yang telah ditetapkan dengan implementasi di lapangan. Meskipun telah ada dasar hukum melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, implementasinya masih bersifat administratif dan kurang substantif. Pemeriksaan kelayakan kapal wisata sering kali hanya menitik beratkan pada kelengkapan dokumen, bukan pada kondisi teknis dan keselamatan kapal yang sesungguhnya. Kondisi ini diperburuk oleh lemahnya koordinasi antar instansi,

di mana kewenangan pengawasan tersebar di berbagai lembaga seperti Kementerian Perhubungan, Dinas Pariwisata, dan pemerintah daerah tanpa sistem pengawasan terpadu.

Penelitian (Asrovie et al., 2025) memperkuat pandangan tersebut dengan menyoroti bahwa pengembangan sektor pariwisata maritim di Indonesia selama ini lebih menitikberatkan pada promosi dan pembangunan infrastruktur destinasi dibandingkan dengan aspek keamanan dan keselamatan. Dalam konteks global, hal ini menunjukkan adanya governance gap atau kesenjangan tata kelola antara tujuan ekonomi dan kewajiban keselamatan. Padahal, dalam perspektif hukum laut internasional, keselamatan pelayaran merupakan salah satu pilar utama dalam kerangka rezim maritim global sebagaimana diatur oleh International Maritime Organization (IMO) melalui konvensi Safety of Life at Sea (SOLAS) dan International Safety Management (ISM) Code. Ketidakselarasan antara regulasi nasional dan standar internasional ini membuat sektor wisata bahari Indonesia berisiko tinggi, tidak hanya terhadap keselamatan wisatawan, tetapi juga terhadap reputasi Indonesia di mata dunia. Perbandingan antara Indonesia dan Singapura memperlihatkan kesenjangan nyata dalam hal integrasi kelembagaan, kepatuhan terhadap konvensi internasional, serta efektivitas sistem pengawasan. Di Indonesia, pengawasan keselamatan kapal wisata masih bersifat reaktif dan terfragmentasi, sedangkan Singapura menegakkan regulasi secara preventif dan berkelanjutan melalui audit serta pelatihan awak kapal berbasis sertifikasi Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers (STCW). Kasus Fastboat Bali Dolphin Cruise 2 menjadi pelajaran penting bahwa pengawasan administratif tanpa dasar teknis tidak cukup untuk menjamin keselamatan wisatawan.

Sebaliknya, Singapura menjadi contoh nyata negara yang berhasil menerapkan tata kelola keselamatan maritim secara komprehensif dan berstandar internasional. Berdasarkan dokumen *Maritime and Port Authority of Singapore (MPA, 2024) MPA Safety Management and Licensing Framework*, Singapura telah membangun sistem keselamatan laut yang terintegrasi di bawah satu lembaga tunggal, yaitu MPA, yang bertanggung jawab penuh atas seluruh kegiatan kelautan, termasuk transportasi wisata. Setiap kapal wisata diwajibkan memiliki Passenger Ship Safety Certificate yang diverifikasi secara berkala sesuai ketentuan *SOLAS*, serta melaksanakan *Safety Management System* (SMS) berbasis *ISM Code* yang diaudit secara rutin oleh otoritas maritim. Tidak hanya itu, MPA juga menerapkan *Maritime Safety Audit and Licensing Scheme* di mana operator kapal wisata harus memperbarui lisensi mereka setiap tahun melalui evaluasi teknis dan administratif yang ketat. Jika ditemukan pelanggaran, MPA memiliki kewenangan untuk mencabut izin operasional kapal. Sistem ini menunjukkan tingkat kepatuhan tinggi terhadap rezim internasional dan membuktikan efektivitas tata kelola keselamatan berbasis satu pintu *(single maritime authority)*.

Perbandingan antara Indonesia dan Singapura memperlihatkan kesenjangan nyata dalam hal integrasi kelembagaan, kepatuhan terhadap konvensi internasional, serta efektivitas sistem pengawasan. Di Indonesia, pengawasan keselamatan kapal wisata masih bersifat reaktif dan terfragmentasi, sedangkan Singapura menegakkan regulasi secara preventif dan berkelanjutan melalui audit serta pelatihan awak kapal berbasis sertifikasi *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers* (STCW). Kasus *Fastboat Bali Dolphin Cruise 2* menjadi pelajaran penting bahwa pengawasan administratif tanpa dasar teknis tidak cukup untuk menjamin keselamatan wisatawan. Reformasi kebijakan keselamatan pariwisata maritim menjadi kebutuhan mendesak bagi Indonesia agar

dapat menyesuaikan diri dengan standar global, memperkuat citra pariwisata bahari nasional, serta menjamin keamanan wisatawan dalam kegiatan laut. Oleh karena itu, penelitian ini berupaya untuk menganalisis kesenjangan regulasi keselamatan pariwisata maritim antara Indonesia dan Singapura dalam perspektif standar internasional serta merumuskan rekomendasi kebijakan yang dapat diterapkan untuk memperkuat tata kelola maritim Indonesia ke depan.

Kerangka Analisis

Penelitian ini menggunakan perspektif tata kelola maritim (maritime governance) sebagai cara pandang utama untuk memahami bagaimana keselamatan pariwisata maritim diatur dan diimplementasikan oleh negara. Tata kelola maritim menekankan pentingnya koordinasi kelembagaan, efektivitas pengawasan, dan integrasi kebijakan lintas sektor dalam menjamin keselamatan di laut. (Asrovie, 2025) menegaskan bahwa Indonesia masih menghadapi *governance gap*, karena pembangunan pariwisata bahari lebih berfokus pada promosi dan pengembangan destinasi dibandingkan penguatan aspek keselamatan, sehingga terdapat kesenjangan antara perencanaan kebijakan dan implementasi di lapangan. Konsep ini digunakan dalam penelitian untuk menjelaskan mengapa regulasi yang secara normatif sudah ada belum mampu mencegah terjadinya kecelakaan kapal wisata seperti kasus Fastboat Bali Dolphin Cruise 2.

Selain itu, penelitian ini berpijak pada teori rezim internasional yang memandang bahwa negara-negara terikat pada seperangkat norma, prinsip, dan aturan global dalam isu tertentu, termasuk keselamatan pelayaran. Dalam konteks maritim, rezim tersebut diwujudkan melalui konvensi International Maritime Organization (IMO) seperti SOLAS dan ISM Code. (Aiken, 2025) menunjukkan bahwa efektivitas implementasi konvensi maritim sangat bergantung pada kemampuan negara mengintegrasikan aturan internasional ke dalam sistem nasionalnya. Teori ini menjadi dasar untuk menganalisis sejauh mana Indonesia dan Singapura mematuhi dan menginternalisasi standar global tersebut dalam regulasi pariwisata maritim mereka.

Berdasarkan kerangka tersebut, penelitian ini menggunakan analisis komparatif sebagai alat untuk membandingkan Indonesia dan Singapura pada lima aspek utama, yaitu kerangka hukum dan kelembagaan, standar teknis kapal, sertifikasi awak kapal, sistem pengawasan, serta investigasi kecelakaan. Pendekatan ini memungkinkan identifikasi kesenjangan regulasi dan implementasi yang berkontribusi pada terjadinya kecelakaan wisata laut di Indonesia, sekaligus menarik pelajaran dari praktik terbaik Singapura dalam mengelola keselamatan pariwisata maritim secara terintegrasi dan berstandar internasional

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan metode studi komparatif, yang bertujuan untuk menganalisis perbedaan regulasi keselamatan pariwisata maritim antara Indonesia dan Singapura dalam perspektif standar internasional. Pendekatan ini dipilih agar dapat menggambarkan secara mendalam bagaimana kebijakan keselamatan laut diterapkan di kedua negara serta sejauh mana kesesuaiannya dengan standar yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* dan *United Nations World Tourism Organization (UNWTO)*. Data penelitian diperoleh melalui studi kepustakaan dengan mengumpulkan informasi dari laporan resmi pemerintah seperti *Kementerian*

Perhubungan RI (2025) dan *Maritime and Port Authority of Singapore (MPA, 2024)*, serta dari jurnal ilmiah dan dokumen internasional seperti *SOLAS (IMO, 2020)* dan *Global Code of Ethics for Tourism (UNWTO, 2022)*.

Analisis data dilakukan dengan metode analisis komparatif tematik, yang membandingkan lima aspek utama: kerangka hukum, standar teknis kapal, sertifikasi awak kapal, pengawasan keselamatan, serta investigasi kecelakaan laut. Kasus *Fastboat Bali Dolphin Cruise 2* digunakan sebagai contoh implementasi lemah di Indonesia, sementara sistem keselamatan maritim Singapura dijadikan model pembanding karena telah memenuhi standar *SOLAS* dan *ISM Code*. Validitas data dijaga melalui teknik triangulasi sumber, dengan cara membandingkan informasi dari berbagai laporan, jurnal, dan kebijakan resmi. Hasil analisis diharapkan dapat memberikan gambaran menyeluruh tentang kesenjangan regulasi keselamatan pariwisata maritim Indonesia dibanding Singapura, sekaligus menjadi dasar rekomendasi peningkatan tata kelola keselamatan laut yang lebih selaras dengan standar internasional.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perbandingan Keselamatan Pariwisata Maritim Indonesia Dan Singapura

Hasil penelitian ini menunjukkan ketimpangan yang mencolok antara Singapura dan Indonesia dalam penerapan undang-undang keselamatan pariwisata maritim. Meskipun kedua negara memiliki landasan hukum, efisiensi dalam implementasinya sangat berbeda. Pengawasan teknis, sertifikasi sumber daya manusia, dan kepatuhan terhadap standar internasional seperti International Maritime Organization (IMO), Safety of Life at Sea (SOLAS), dan International Safety Management (ISM) Code tetap menjadi masalah utama bagi Indonesia (Fitriah & Fadjri, 2025). Singapura, di sisi lain, telah secara efektif menggunakan otoritas tunggal untuk menciptakan sistem keselamatan yang terintegrasi dan seragam (Cullinane et al., 2006). Hasil ini menunjukkan bahwa implementasi yang buruk di lapangan, bukan ketidakhadiran undang-undang, merupakan masalah terbesar Indonesia.

Meskipun kriteria keselamatan telah dimasukkan dalam kerangka regulasi Indonesia yang diatur oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, proses implementasinya terhambat oleh tumpang tindih kewenangan antara kementerian, badan pariwisata, dan pemerintah daerah (Asmiati & Sulastriani, 2024). Banyak prosedur keselamatan tidak diawasi secara menyeluruh akibat pengaturan multi-otoritas ini. Namun, Singapura mengintegrasikan semua fungsi perizinan, audit keselamatan, dan regulasi di bawah Otoritas Maritim dan Pelabuhan (MPA) (Cullinane et al., 2006), yang menghasilkan pengendalian yang lebih seragam dan disiplin sesuai dengan perjanjian internasional.

Menurut data dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), kapal yang tidak layak laut dan kurangnya persiapan menghadapi cuaca ekstrem merupakan aspek teknis yang berkontribusi terhadap beberapa kecelakaan laut di Indonesia (Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Pelayaran, 2023). Hasil ini menunjukkan bahwa penerapan standar teknis masih belum optimal, karena inspeksi kapal seringkali lebih mengutamakan kepatuhan administratif daripada penilaian menyeluruh terhadap peralatan keselamatan dan kondisi fisik kapal.

Kompetensi awak kapal juga merupakan salah satu kriteria yang menentukan keselamatan pelayaran. Menurut beberapa studi, masih terdapat operator kapal wisata di

Indonesia yang belum memperoleh pelatihan dan sertifikasi yang memadai (Sulistiana et al., 2025). Kondisi ini dapat mempengaruhi kemampuan awak kapal dalam mengelola risiko operasional, bermanuver dengan aman, dan menangani krisis (Suganjar et al., 2023). Di sisi lain, Singapura memiliki persyaratan sertifikasi awak kapal yang ketat yang diawasi langsung oleh Maritime and Port Authority of Singapore (MPA). Kompetensi awak kapal diperbarui sesuai dengan standar internasional melalui sistem pelatihan berkelanjutan dan perpanjangan sertifikasi. Berdasarkan hasil ini, peningkatan kemampuan sumber daya manusia sangat penting untuk memperkuat keselamatan pariwisata maritim.

Pengawasan keselamatan di Indonesia cenderung bersifat reaktif, lebih fokus pada penanganan insiden setelah terjadi daripada membangun sistem pencegahan yang kuat dan berkelanjutan (Riyadi & Erliyani, 2025). Selain itu, industri maritim kekurangan budaya keselamatan yang berkembang dengan baik, terutama di kalangan operator kapal kecil dan menengah yang sering menghadapi keterbatasan sumber daya (Komisi IV, V Dan VI, n.d.). Karena kegiatan mitigasi risiko tidak dilakukan secara teratur dan berkelanjutan, kondisi ini mempengaruhi sejauh mana standar keselamatan yang telah ditetapkan dapat diterapkan dengan baik.

Singapura menerapkan mekanisme pengawasan preventif melalui audit keselamatan tahunan, inspeksi rutin, serta evaluasi berkelanjutan terhadap kepatuhan operator terhadap standar keselamatan (Bhattacharya, 2012). Berdasarkan prinsip-prinsip kode International Safety Management (ISM), Singapura mampu meningkatkan keselamatan dan konsistensi dengan prinsip-prinsip yang sudah ada. Prosedur keselamatan maritim Singapura juga menunjukkan betapa pentingnya pembentukan badan tunggal yaitu Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) dalam menjamin pengawasan yang seragam dan komprehensif terhadap semua operasi pelayaran (Cullinane et al., 2006). Sebagai regulator utama, MPA meminimalkan tumpang tindih wewenang dan meningkatkan tanggung jawab dengan mengelola secara terpusat prosedur perizinan, inspeksi, dan kepatuhan terhadap standar keselamatan internasional.

Persyaratan perizinan tahunan untuk kapal pelabuhan dan kapal wisata juga merupakan salah satu praktik penting yang telah diterapkan oleh Singapura (Licensing of Pleasure Craft, n.d.). Kapal-kapal tersebut harus lulus inspeksi kelayakan laut yang mencakup kondisi lambung, peralatan keselamatan, dan persyaratan operasional lainnya sebelum mendapatkan izin. Setiap tahun, izin ini harus diperbarui dan inspeksi ulang diperlukan sebelum perpanjangan (Pleasure Craft Licence and Dues, n.d.). Sistem periodik ini menjamin operasi yang aman bagi kapal-kapal wisata.

Studi Kasus Bali Dolphin Cruise 2 Dan Kesesuaian Indonesia Terhadap Standar Internasional

Sebuah laporan dari Kementerian Perhubungan mengenai insiden kapal cepat Bali Dolphin Cruise 2 mengidentifikasi sejumlah faktor langsung yang berkontribusi, termasuk cuaca buruk selama perjalanan, tanda-tanda kelebihan muatan penumpang, dan penerapan prosedur operasional yang tidak sepenuhnya mematuhi standar operasional. Data lapangan menunjukkan bahwa kombinasi kondisi lingkungan yang parah, seperti gelombang dan angin kencang, dengan kondisi operasional kapal, seperti muatan dan kesiapan peralatan keselamatan, saling memperburuk satu sama lain, sehingga meningkatkan kemungkinan kegagalan operasional sepanjang perjalanan (Kapal Fastboat Bali Dolphin Cruise 2 Terbalik,

Menhub Dudy Instruksikan Penanganan Cepat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, n.d.).

Jika dianalisis menggunakan kerangka Swiss Cheese Model, insiden tersebut dapat dipahami sebagai hasil dari kegagalan berlapis dalam sistem keselamatan. Setiap lapisan pertahanan dimulai dari verifikasi kelayakan teknis kapal, pengaturan kapasitas dan distribusi muatan, kompetensi awak dalam menghadapi situasi darurat, hingga proses pengambilan keputusan yang seharusnya mempertimbangkan informasi cuaca memiliki potensi celah yang dapat dilewati risiko (Arif et al., 2025). Ketika kelemahan pada tiap lapisan tersebut saling berimpit, jalur kegagalan terbuka dan meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan secara signifikan. Kasus Bali Dolphin Cruise 2 menunjukkan bagaimana lemahnya koordinasi teknis, ketidaksiapan awak, dan minimnya integrasi data cuaca dapat berkontribusi secara bersamaan hingga menjadi rangkaian kegagalan yang berujung pada insiden (Hasugian et al., 2018).

Dengan mengintegrasikan aturan International Maritime Organization (IMO), Safety of Life at Sea (SOLAS), dan pedoman pariwisata berkelanjutan dari United Nations World Tourism Organization (UNWTO) ke dalam prosedur nasionalnya, Singapura telah menunjukkan komitmen yang kuat terhadap harmonisasi regulasi secara global (Aiken et al., 2025). Integrasi ini memperkuat sistem pengawasan di bawah otoritas terpusat tunggal, Otoritas Maritim dan Pelabuhan Singapura (MPA), dan menjamin bahwa semua operasi pariwisata maritim mematuhi standar keselamatan internasional. Salah satu contoh konkret bagaimana standar internasional segera diintegrasikan ke dalam prosedur operasional domestik adalah penerapan Safety of Life at Sea (SOLAS) dan International Safety Management (ISM) dalam sistem pendaftaran kapal Singapura.

Inisiatif reformasi diperlukan di sejumlah bidang krusial dalam tata kelola keselamatan pariwisata maritim Indonesia. Inisiatif penting untuk perbaikan sistemik meliputi penguatan koordinasi antarlembaga, peningkatan kualitas inspeksi teknis, sertifikasi awak kapal, dan penerapan audit keselamatan berdasarkan standar internasional (Suganjar et al., 2023). Indonesia memiliki kesempatan untuk meningkatkan standar layanan pariwisata maritim sambil mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan berulang dengan memperkuat harmonisasi regulasi dan menumbuhkan budaya keselamatan.

Dengan membandingkan kedua negara, penelitian ini berupaya memahami bagaimana kesenjangan regulasi dan penerapan standar keselamatan internasional memengaruhi efektivitas tata kelola pariwisata maritim, serta apa yang dapat dipelajari Indonesia dari praktik terbaik (*best practices*) Singapura dalam membangun sistem keselamatan maritim yang sesuai dengan prinsip IMO, SOLAS, dan UNWTO.

Pendekatan analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori rezim internasional yang dikemukakan oleh Krasner (1982), yang mendefinisikan rezim sebagai seperangkat prinsip, norma, aturan, dan prosedur pengambilan keputusan yang eksplisit maupun implisit di mana ekspektasi aktor dalam suatu area hubungan internasional berkumpul. Dalam konteks keselamatan maritim, rezim IMO melalui konvensi SOLAS membentuk standar global yang mengatur kewajiban negara anggota dalam menjamin keselamatan pelayaran. Teori ini relevan untuk menganalisis bagaimana Indonesia dan Singapura merespons norma internasional tersebut, serta mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan perbedaan tingkat kepatuhan dan efektivitas implementasi di kedua negara.

Melalui kerangka rezim internasional, penelitian ini dapat menjelaskan dinamika antara struktur normatif global dengan praktik regulasi nasional dalam bidang keselamatan pariwisata maritim.

KESIMPULAN

Ketidakhadiran kerangka hukum dalam efektivitas pelaksanaan regulasi bukan merupakan penyebab utama ketidakseimbangan keamanan pariwisata maritim antara Indonesia dan Singapura. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan beberapa undang-undang terkait lainnya telah memberikan Indonesia landasan hukum untuk keselamatan pelayaran. Namun, pengawasan teknis yang tidak memadai, koordinasi yang buruk antar lembaga, dan penerapan standar internasional yang tidak konsisten terus menjadi hambatan dalam implementasinya. Di sisi lain, sistem manajemen maritim terintegrasi Singapura, yang didasarkan pada standar internasional, menunjukkan tingkat keseragaman yang lebih tinggi dalam penerapan undang-undang keselamatan.

Studi ini menunjukkan betapa pentingnya kompetensi awak kapal dan fitur teknologi kapal bagi keselamatan pariwisata maritim. Berdasarkan penelitian dan statistik sebelumnya, beberapa kecelakaan maritim di Indonesia terkait dengan kondisi kapal yang buruk serta pembatasan sertifikasi dan pelatihan awak kapal sesuai dengan norma internasional. Persyaratan ini menunjukkan bahwa standar teknis dan sertifikasi tidak selalu diterapkan secara konsisten. Di sisi lain, Singapura meningkatkan kesiapan operasional kapal wisata dengan menerapkan kriteria teknis dan sertifikasi awak kapal secara ketat melalui audit rutin dan mekanisme perpanjangan lisensi.

Studi kasus kecelakaan kapal cepat Bali Dolphin Cruise 2 mendukung kesimpulan bahwa kecelakaan wisata laut di Indonesia merupakan akibat dari berbagai kelemahan sistemik, bukan kesalahan individu yang terisolasi. Kegagalan dalam aspek teknis, operasional, dan pengawasan dapat saling berinteraksi untuk menciptakan kondisi yang memicu kecelakaan, menurut analisis yang menggunakan teknik *Swiss Cheese Model*. Hasil ini menunjukkan bahwa peningkatan keselamatan memerlukan sistem pengawasan yang berlapis, konsisten, dan berfokus pada pencegahan, bukan hanya mengandalkan pendekatan administratif.

Secara keseluruhan, studi ini menyoroti pentingnya meningkatkan koordinasi institusional, sertifikasi awak kapal, kualitas inspeksi teknis, dan pelaksanaan audit keselamatan sesuai dengan standar IMO dan SOLAS guna meningkatkan tata kelola keselamatan pariwisata maritim Indonesia. Pengalaman Singapura menunjukkan bahwa keberlanjutan pariwisata maritim dapat didukung oleh sistem pemantauan terintegrasi dan kepatuhan terhadap standar internasional. Selain itu, strategi pariwisata nasional harus memasukkan penekanan UNWTO pada konsep keselamatan pengunjung. Dengan mengambil langkah-langkah ini, Indonesia dapat meningkatkan kualitas keselamatan sambil memperkuat posisinya sebagai pemimpin global dalam pariwisata maritim.

REFERENSI

Aiken, D. M., Kotta, J., & Tapaninen, U. P. (2025). Exploring the Multifaceted Challenges and Complexities Involved in the Effective Implementation of Maritime Conventions. Sustainability, 17(2), 478. https://doi.org/10.3390/su17020478

Arif, A., Widarbowo, D., Haryanto, D., Gumelar, F., & Filemon, F. (2025). Risk Assessment for Speedboat Tourism in Raja Ampat Using the Swiss Cheese Model (SCM). International Journal of Marine Engineering Innovation and Research, 10(2). https://doi.org/10.12962/j25481479.v10i2.22842

Asmiati, A., & Sulastriani, S. (2024). Implementasi Kebijakan Keamanan dan Keselamatan Maritim untuk Meningkatkan Sistem Transportasi Laut. https://doi.org/10.31004/innovative.v5i1.17502

Bhattacharya, S. (2012). The effectiveness of the ISM Code: A qualitative enquiry. Marine Policy, 36(2), 528–535. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2011.09.004

Cullinane, K., Yim Yap, W., & Lam, J. S. L. (2006). Chapter 13 The Port of Singapore and its Governance Structure. Research in Transportation Economics, 17, 285–310. https://doi.org/10.1016/S0739-8859(06)17013-4

Fitriah, R., & Fadjri, T. A. (2025). Kajian Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan (ISM Code) dalam Upaya Mencegah Kecelakaan Pelayaran di Indonesia: Tinjauan Literatur. Jurnal Cakrawala Bahari, 8(2), 13–28. https://doi.org/10.70031/jkb.v8i2.163

Hasugian, S., Sri Wahyuni, A. A. I., Rahmawati, M., & Arleiny, A. (2018). Pemetaan Karakteristik Kecelakaan Kapal di Perairan Indonesia Berdasarkan Investigasi KNKT. Warta Penelitian Perhubungan, 29(2), 229–240. https://doi.org/10.25104/warlit.v29i2.521

Kapal Fastboat Bali Dolphin Cruise 2 Terbalik, Menhub Dudy Instruksikan Penanganan Cepat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (n.d.). Retrieved December 10, 2025, from https://www.dephub.go.id/post/read/kapal-fastboat-bali-dolphin-cruise-2-terbalik,-menhub-dudy-instruksikan-penanganan-cepat

Komisi IV, V dan VI. (n.d.). Retrieved December 10, 2025, from https://berkas.dpr.go.id/pusaka/files/info_singkat/Info%20Singkat-XVII-15-I-P3DI-Agustus-2025-2452.pdf?utm_source=chatgpt.com

Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Pelayaran (No. KNKT.22.09.08.03). (2023).

Licensing of Pleasure Craft. (n.d.). Maritime & Port Authority of Singapore (MPA). Retrieved December 11, 2025, from https://www.mpa.gov.sg/port-marine-ops/harbourcraft-and-pleasure-craft-regulations/licensing-of-pleasure-craft

Pleasure Craft Licence and Dues. (n.d.). Maritime & Port Authority of Singapore (MPA). Retrieved December 11, 2025, from https://www.mpa.gov.sg/finance-e-services/tariff-fees-and-charges/pleasure-craft-and-visiting-yachts

Riyadi, S., & Erliyani, D. (2025). Strengthening Indonesia's Maritime Safety Governance: Insights From Ship Accident Trends and Regulatory Oversight. Jurnal Kebijakan Sosial Ekonomi Kelautan Dan Perikanan, 15(2), 123–135. https://doi.org/10.15578/jksekp.v15i2.17482

Suganjar, S., Astriawati, N., Khairi, A., Dekanawati, V., & Setiyantara, Y. (2023a). Analisis Pengaruh Implementasi Standard Of Training, Certification And Watchkeeping For Seafarers (Stcw) 1978 Amendments 2010 Terhadap Kinerja Operasional. https://jurnal.unimar-amni.ac.id/index.php/JSTM/issue/view/42. https://doi.org/10.33556/jstm.v24i1.370

Suganjar, S., Astriawati, N., Khairi, A., Dekanawati, V., & Setiyantara, Y. (2023b). Analisis Pengaruh Implementasi Standard Of Training, Certification And Watchkeeping For

Seafarers (Stcw) 1978 Amendments 2010 Terhadap Kinerja Operasional. Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim, 24(1), 39–48. Https://Doi.Org/10.33556/Jstm.V24i1.370

Sulistiana, O., Rachman, T., Jinca, M. Y., & Ali, M. S. S. (2025). Competency and Certification Gaps Among Traditional Shipping Seafarers in South Sulawesi, Indonesia. Future Transportation, 5(4), 139. https://doi.org/10.3390/futuretransp5040139