

**IMPLEMENTASI ISPS CODE (INTERNATIONAL SHIP AND PORT
FACILITY SECURITY CODE) SERTA IMPLIKASINYA TERHADAP
KEGIATAN OPERASIONAL PELABUHAN TELUK BAYUR**

SKRIPSI

**DIAJUKAN SEBAGAI SALAH SATU SYARAT UNTUK MEMPEROLEH GELAR
SARJANA HUKUM**

Oleh :

EDIAL FITRA NUGRAHA

03 940 056

**PROGRAM KEKHUSUSAN
HUKUM INTERNASIONAL (PK VII)**



**FAKULTAS HUKUM PROGRAM EKSTENSI
UNIVERSITAS ANDALAS**

2008



No. Alumni Universitas:	Edial Fitra Nugraha	No. Alumni Fakultas:
-------------------------	---------------------	----------------------

(a) Tempat/Tgl. Lahir: Padang, 21 Juni 1985. (b) Nama Orang Tua: H.Maryusdi dan Hj. Novida. (c) Fakultas Hukum Program Ekstensi Universitas Andalas. (d) Jurusan: Hukum Internasional (PK VII) (e) No.BP: 03940056 (f) Tgl.Lulus :26 Juli 2008 (g) Prediket Lulus:sangat memuaskan (h) IPK: 3,36 (i) Lama Studi: 4 tahun 10 bulan (j) Alamat Orang Tua: Jondul V Tabing Blok B No.8 Padang, Sumatera Barat.

IMPLEMENTASI ISPS CODE (INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE) SERTA IMPLIKASINYA TERHADAP KEGIATAN OPERASIONAL PELABUHAN TELUK BAYUR

Skripsi S.1 oleh Edial Fitra Nugraha
Dosen pembimbing:H.Firman Hasan SH.LL.M dan M.John,SH.MH

ABSTRACT

In order to optimalization the function of port and anticipate maritime global threat required a comprehensive security network system.The operational and facility security guarantee of port have come demands and couldn't avoidanced.The problem of the research are:first how far ISPS Code have been implementing in Teluk Bayur port ? Second,What did ISPS Code implication to operational activity in Teluk Bayur Port ?.Thirt,How did the condition of Teluk Bayur port before and after have been applying ISPS Code ?.Last,What did the problem of ISPS Code implementing in Teluk Bayur port and the problem solving which going through PT.(Persero)PELINDOII branch Teluk Bayur as port organizer.This research is descriptive and used yuridical socioligyc (empirical) method, this research focused about process, happening and worked of law in society, this research also supported by normative study.From the result of the research are found out that in:First,The implementation of ISPS (International Ship and Port Facility Security) Code in Teluk Bayur port concerning: related parties of implementing ISPS Code and how far Teluk Bayur port fulfill demands of ISPS Code.Second, the implication of ISPS Code to port operational activity divided in two part:positive implication are:opening export-import band and efficiency port operational cost.Negative implication are:port organizer must to reelease extra expense to run this Code and a people have been staying at around the port feel to be complicated doing daily actifity since ISPS Code be implemented.The effect of implemented ISPS code are changes in orderliness area and port security,so make-up not oil export comdity.The problem of implemented ISPS Code are:Lack of coordination between paort security guard and ship security guard,it's less of Teluk Bayur port facility to supported harbour security, limited budget be allocated for port security and last one a people have been staying at around feel to be burdended since ISPS code applying.

Skripsi telah dipertahankan di depan siding penguji dan dinyatakan :

Pada Tanggal :

Abstrak telah disetujui oleh penguji :

Tanda Tangan	1.	2.	3.	4.
Nama Terang	Narsief,SH.MH	Delfianti,SH.MH		

Mengetahui

Ketua Jurusan :

H.Firman Hasan, SH,LL.M
NIP. 130 785 015

Tanda Tangan

	Petugas Fakultas/Alumnus	
Nomor Alumni Fakultas	Nama:	tanda tangan:
Nomor Alumni Fakultas	Nama:	tanda tangan:

Alumnus telah mendaftar ke Fakultas/Universitas dan mendapat Nomor Alumnus:

BABI PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar dan satu-satunya yang dua pertiga atau 63 % wilayah teritorialnya berupa perairan. Indonesia juga memiliki pantai yang terpanjang didunia, yaitu 81.000 km. Sebagai bangsa kepulauan terbesar, Indonesia memiliki sektor maritim yang sangat luas dibandingkan dengan negara lain. Selayaknya hal ini menjadi nilai tambah bagi Indonesia untuk menunjukan integritasnya dalam persaingan global dunia maritim yang dapat membawa pengaruh bagi kehidupan perekonomian, sosial dan politik.

Pergerakan ekonomi dan perdagangan suatu negara sangatlah erat hubungannya dengan dunia maritim. Hampir 95% kegiatan distribusi barang maupun jasa nasional dan internasional dilakukan melalui laut¹ karena lebih menguntungkan dibandingkan pengangkutan melalui darat maupun udara. Hal ini dikarenakan dapat memuat barang dalam volume yang besar dengan biaya murah.² Faktor ekonomis dikehendaki dalam angkutan laut harus dapat memenuhi beberapa persyaratan, yaitu kecepatan yang tinggi, daya muat yang besar, kemudahan dalam bongkar muat ataupun waktu perputaran kapal yang cepat dan yang tidak kalah pentingnya adalah jaminan keamanan.³

¹ 95 % Pengangkutan Barang Lewat Laut, Reublika, 24 November 2004

² Yuni Triyanti Gondhokusumo, *Seminar Visi dan Strategi Pengembangan Pelabuhan Nasional*, Institut Teknologi Sepuluh November, Surabaya, Hlm: 1-3

³ Elfrida Gultom, *Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan untuk Meningkatkan Perekonomian Nasional*, Rajawali Pers, Jakarta, 2007, Hlm: 3

Oleh karena itu Indonesia sebagai negara kepulauan yang terdiri dari 17.258 pulau dengan dua pertiga bagian berupa lautan sudah selayaknya merespons kepentingan diatas dengan cara meningkatkan pembangunan prasarana transportasi laut dalam hal ini pelabuhan khususnya pelabuhan laut yang terbuka bagi perdagangan internasional. Pelabuhan sebagai pintu gerbang perekonomian akan mendorong pergerakan aktifitas perekonomian dan perdagangan negara khususnya dalam hal pergerakan komoditi lokal yang akan dilempar kepasar dunia maupun tambahan pasokan domestik dari komoditi impor atau pasar asing.

Agar dapat bersaing di dunia pelayaran internasional pelabuhan-pelabuhan di Indonesia harus melakukan perannya secara efektif, efisien dan konsisten dalam menjalankan segala kegiatan operasional kepelabuhan. Sehingga terciptanya kondisi pelabuhan yang kondusif. Disamping itu faktor yang tidak kalah pentingnya guna mendukung operasional pelabuhan adalah pengamanan dari segala bentuk ancaman. Dunia pelayaran internasional semakin menyadari bahwa pelabuhan sebagai objek vital dan jalur strategis perekonomian serta jalur Ipoeksosbudhankam (Ideologi Politik Sosial Budaya Pertahanan Keamanan) suatu negara mutlak adanya suatu sistem keamanan yang menjamin penyelenggaraan pelayanan kepelabuhanan dan kewanan kapal-kapal secara terpadu.

Kekhawatiran dunia pelayaran internasional akhirnya terbukti, bermula pada aksi terorisme 11 September 1999 (911) yang menimpa *World Trade Centre* (WTC) di New York, gedung Pentagon di Virginia, pesawat yang dibajak jatuh di Pennsylvania dan di Indonesia sendiri tindak kejahatan terorisme terjadi pada

tanggal 12 Oktober 2002 yakni peristiwa Bom Bali yang menimbulkan banyak korban sehingga Dewan Keamanan Perserikatan Bangsa-Bangsa (DK PBB) mengeluarkan sebuah resolusi mengecam perbuatan yang dilakukan teroris⁴.

Melihat aksi teror tersebut dunia Internasional khususnya negara-negara yang memiliki kepentingan di bidang maritim serta pihak-pihak pengelola pelabuhan mengkhawatirkan keselamatan pelayaran dan operasional kepelabuhan dari ancaman terorisme karena sarana transportasi laut juga bisa menjadi target selanjutnya. Berbagai upaya bisa saja dilakukan oleh teroris untuk melancarkan misinya sebagai contoh, ketika kapal sedang melakukan kegiatan bongkar muat di dermaga pelabuhan, tidak tertutup kemungkinan terdapat penyusupan barang-barang berbahaya seperti bom, senjata kimia dan barang-barang yang dapat meledak. Lemahnya monitoring terhadap orang yang memasuki area terbatas (*restrict area*) bisa menjadi faktor potensial penyebab ancaman keselamatan di pelabuhan, karena ada kemungkinan orang atau pihak tertentu masuk ke area pelabuhan membawa peledak yang tidak terdeteksi dan meledaknya di area pelabuhan. Tidak hanya itu kapal penumpang (*passenger ship*) juga bisa menjadi transportasi bagi anggota teroris dan penumpang ilegal untuk masuk ke daerah tujuannya, tidak tertutup pula kemungkinan dilakukannya tindak kejahatan serta pembajakan kapal penumpang. Namun, segala bentuk kerawanan maupun ancaman akan tereliminier apabila di terapkanya suatu sistem keamanan yang komprehensif dan konsekuen terhadap tindakan pencegahan maupun

⁴ Hadi Setia Tuggal, Peraturan Perundang-Undangan Tentang Terorisme, Harvarindo, Jakarta, 2004
321m -

penanggulangan sekecil atau sebesar apapun aksi teror yang dihadapi. Sistem tersebut harus mampu mengcover keseluruhan aspek aktifitas maritim baik itu aktifitas pelayaran maupun kepelabuhan, sehingga terwujudnya jaminan keamanan dan keselamatan dunia maritim Internasional.

Jaminan keamanan dan keselamatan pelabuhan akan menciptakan kondisi pelabuhan kodusif sejalan dengan kegiatan operasional pelabuhan yang efektif berkesinambungan. Selain itu pelabuhan juga memegang peranan penting dalam pembangunan bidang ekonomi dan perdagangan. Dalam kondisi tersebut urgensi terhadap jaminan keamanan pelabuhan dirasakan semakin besar dan mutlak adanya.

Berdasarkan pertimbangan tersebut IMO (*Internasional Maritime Organization*) salah satu lembaga dibawah naungan PBB (Perserikatan Bangsa-Bangsa) yang bertanggungjawab terhadap masalah maritim. Menilai bahwa ancaman terhadap keamanan pelayaran (*maritime security*) semakin serius dan harus segera diantisipasi. Maka IMO memberi mandat kepada MSC (*Maritime Security Committee*)/komisi keselamatan maritim untuk mempersiapkan konferensi diplomatik yang akan di selenggarakan pada tanggal 9 hingga 13 Desember 2002 di London. Langkah progresif IMO tersebut berhasil mengamandemen konvensi SOLAS (*Safe Of Life At The Sea*) 1974.³ SOLAS pada hakekatnya adalah Tentang Keselamatan Jiwa di Laut, tetapi dengan amandemen ini maka SOLAS juga mencakup Keamanan (*security*) kapal dan pelabuhan. Dengan demikian

³ Koda Internasional Tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan, PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II Hlm. 3

keamanan kapal dan pelabuhan adalah bahagian yang integral dari keselamatan jiwa di laut.

Berdasarkan amandemen ini 162 negara peserta IMO pada konferensi tersebut telah menyetujui ketentuan baru dalam Konvensi SOLAS 1974, yakni mencakup keselamatan dan keamanan maritim (*Maritime Safe and Security*) dalam satu koda internasional yang dinamakan *Internasional Ship and Port Facility Security Code 2002* (ISPS CODE 2002), yang diberlakukan secara internasional pada tanggal 1 Juli 2004⁶. Salah satu tujuan dari Koda ini adalah untuk membuat kerangka kerja sama internasional antar negara, instansi pemerintah, administrator lokal dan industri perkapalan serta pelabuhan untuk mendeteksi adanya ancaman terhadap sistem kewanaman dan mengambil tindakan pencegahan terhadap timbulnya resiko akibat pelanggaran terhadap sistem keamanan yang dapat mempengaruhi industri perkapalan dan fasilitas pelabuhan dalam perdagangan internasional dan menentukan tugas serta tanggung jawab di tingkat nasional dan internasional.

Dengan diberlakukannya *Internasional Ship and Port Facility Security Code* (ISPS CODE) secara otomatis Indonesia sebagai peratifikasi SOLAS 74 dikenakan tanggung jawab aplikasinya, maka pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia termasuk salah satunya pelabuhan Laut Teluk Bayur harus menyatakan *comply* terhadap ISPS Code terhitung sejak tanggal 1 Juli 2004. Diharapkan dengan diimplementasikannya ISPS Code dan didukung oleh sistem jaringan

⁶ *Adoption Of The Internasional Code For The Security Of Ships And Of Port Facilities*, Page 1

BAB IV

PENUTUP

4.1 KESIMPULAN

Dalam pembahasan ini dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

A. Implementasi *International Ship and Port Facility Security (ISPS) CODE* di

Pelabuhan Teluk Bayur, yakni :

1) Pihak-pihak yang bertanggung jawab atas pelaksanaan ISPS Code di Pelabuhan Teluk Bayur :

1). Pemerintah

a. DIRJEN. Perhubungan Laut (*Designated Authority*)

b. Komite Keamanan Pelabuhan (*Port Security Committe*), terdiri dari ADPEL. Kelas I Pelabuhan Teluk Bayur, Kantor Bea Cukai Profinsi Sumatera Barat, Kantor Imigrasi Pelabuhan Teluk Bayur, Navigasi dan Pandu Pelabuhan Teluk Bayur, Polsek KPPP Pelabuhan Teluk Bayur.

2) PT (*Persero*) Pelabuhan Indonesia II Cabang Teluk Bayur selaku pengelola (*operator*) aset dan fasilitas Pelabuhan Teluk Bayur berkewajiban menunjuk petugas keamanan fasilitas pelabuhan/*Port Facility Security Code (ISPS Code)*.

3) Petugas keamanan perusahaan pelayaran atau perkapalan (*CSO*) yang melakukan kegiatan operasional kepelabuhanan di Pelabuhan Teluk Bayur.

4) Petugas keamanan kapal (*SSO*) yang sedang berkoordinasi dengan PFSO Teluk Bayur dalam hal operasional kepelabuhanan.

5) *Recognized Security Officer (RSO)* adalah suatu lembaga atau badan hukum yang memiliki spesifikasi dibidang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan yang diberi kewenangan oleh pemerintah untuk melakukan verifikasi terhadap kapal/fasilitas pelabuhan apakah telah memenuhi standar ISPS Code.

2. Persyaratan standar ISPS Code yang sudah ataupun yang belum di penuhi oleh PT (*Persero*) Pelabuhan Indonesia II Cabang Teluk Bayur selaku pengelola (operator) aset dan fasilitas Pelabuhan Teluk Bayur.

Persyaratan standar ISPS Code sebagai berikut :

- a. Penyiapan dan pelaksanaan Port Facility Assesment (PFSA)
- b. Penyiapan dan pelaksanaan Port Facility Security Plan (PFSP)
- c. Penunjukan Petugas Port Facility Security Officer (PFSO)
- d. Pelaksanaan Training, Drill dan Exercise
- e. Verifikasi dan sertifikasi

B. Kendala Implementasi ISPS Code di Pelabuhan Teluk Bayur dan upaya penyelesaiannya.

Secara garis besar yang menjadi kendala dalam penerapan ISPS Code di pelabuhan Teluk Bayur berhubungan dengan 3 hal :

1. Operasional, kurangnya kordinasi antara petugas keamanan, sehingga kurang memahami langkah-langkah pengamanan serta tugas dan tanggung jawab masing-masing pihak. Upaya penyelesaian yang ditempuh, pengelola (operator) pelabuhan dalam hal ini PT.(Persero) PELINDO harus lebih berkoordinasi secara intens dengan pihak pemerintah (regulator) yakni

Administrator Pelabuhan agar tidak terjadi tumpang tindih dalam pelaksanaan tugas dan tanggungjawab masing-masing pihak.

2. Fisik, minimnya peralatan dan fasilitas pendukung keamanan pelabuhan. Upaya penyelesaian yang ditempuh, Pelabuhan pengelola Pelabuhan masih memanfaatkan sarana yang masih bisa dipakai dan terus berupaya memenuhi perlengkapan pengamanan sesuai standarisasi ISPS Code, dalam waktu dekat 1 unit mobil PMK akan di datangkan dari pelabuhan Pangkal Balam. Kerjasama antara Ditjen. Hubla dengan Agen Pelayaran Jepang/JICA dan menghibahkan *Circuit Close Television (CCTV)*, *X-ray* dan perbaikan kondisi fisik pelabuhan.
3. Terbatasnya anggaran, PT.(Persero) PELINDO II Cabang Teluk Bayur harus mengalokasikan dana untuk mendukung keamanan pelabuhan lebih tinggi dari tahun-tahun sebelumnya, upaya penyelesaian yang ditempuh pengelola pelabuhan mencoba untuk mengefisienkan dana operasional untuk dialokasikan ke dana pengamanan.
4. Lingkungan sosial, beberapa masyarakat merasakan ketidak puasan atas diterapkannya ISPS Code karena dapat membatasi ruang gerak mereka sebagaimana biasa mereka jalankan sebelum berlakunya ISPS Code. Upaya penyelesaian yang ditempuh sejauh ini pihak pengelola pelabuhan terus berupaya melakukan penertiban dan pendekatan terhadap masyarakat sekitar, agar mereka ikut mendukung terlaksananya ISPS Code di Pelabuhan Teluk Bayur

DAFTAR PUSTAKA

- Anwar, Chairil**, *ZEE dalam Hukum Internasional*. Sinar Grafika, Jakarta :1995
- Coyvers Luc**, *Ocean Uses and Their Regulation*, Jhon Wiley & Sons Inc, USA:1984
- Habibie, J.E.**, *Amandemen Tahun 1988 Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut*, Jakarta: 1988
- Juliantara Dadang**, *Maritime Partnership dan Pembaharuan*, Pustaka Yogya Mandiri, Yogyakarta : 2004
- Laplan.AP**, *Kapal dan Pelayanan Nusantara*, Rara Karya, Jakarta:1984
- Lawalata.A.C.Herman**, *Pelabuhan dan Niaga Pelayaran (Prot Operation)*, Aksara Baru, Jakarta:1981
- Marpaung Leden**, *Tindak Pidana Wilayah Perairan (Laut) Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta : 1993
- Mauna Boer**, *Hukum Internasional (Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global)*, Alumni Bandung, Bandung : 2003
- M.S Amir**, *Hal Ihwal Peti Kemas dan Dokumen Pengangkutan Gabungan*, Balni Aksara, Jakarta : 1979
- Parthiana, I Wayan**, *Pengantar Hukum Internasional*.CV. Mandar Maju, Bandung : 1990
- _____. *Landas Kontinen dalam Hukum Laut Internasional*, CV. Mandar Maju, Bandung : 2005
- Parba Radiks**, *Angkutan Muatan laut : Jilid I dan II*, Rineka Cipta, Jakarta: 1997
- Santoso Djohari**, *Pokok-pokok Hukum Perkapalan*, UII Pers, Yogyakarta: 2004
- Soejono Wiwoho**, *Hukum Perjanjian Kerja Laut*, Bineka Aksara, Jakarta : 1986
- _____. *Pengangkutan Laut dalam Hubungannya dengan wawasan Nusantara*, Bina Aksara Jakarta