

SKRIPSI
IMPLEMENTASI INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY
SECURITY CODE (ISPS CODE) DI INDONESIA DI TINJAU DARI
AMANDEMEN SOLAS 1974 KHUSUSNYA CHAPTER XI-2-ISPS CODE
(Study Kasus Di PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Teluk Bayur
Padang)

Diajukan Sebagai Prasyarat Untuk Memperoleh Gelar

Sarjana Hukum



Oleh

AGUSTINE ASBAR
04 140 087



Program Kekhususan : Hukum Internasional

FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ADALAS
PADANG
2008

No.Reg. 2611/PK VII/07/08

**IMPLEMENTASI INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY
SECURITY CODE (ISPS CODE) DI INDONESIA DI TINJAU DARI
AMANDEMEN SOLAS 1974 KHUSUSNYA CHAPTER XI-2-ISPS Code**

Abstrak

(Agustine Asbar, 04 140 087, Fakultas Hukum, 54 halaman)

Perhubungan dalam dunia perekonomian merupakan hal yang tidak dapat dipungkiri keberadaannya. Salah satu fasilitas perhubungan yang paling tua dan sangat berperan besar adalah pelabuhan. Pelabuhan merupakan tempat berlabuhnya kapal dan merupakan tempat terjadinya perguliran barang dalam dunia perdagangan antar pulau dan antar negara. Dalam hal ini keamanannya sebagai tempat umum dirasa mutlak ada dan harus tetap terjaga. IMO sebagai organisasi Internasional yang bertanggung jawab dalam dunia kemaritiman, telah melakukan pergerakan demi menjaga keamanan pelabuhan. IMO melakukan pertemuan dan mengamandemen Chapter XI-2 SOLAS Convention 1974, pada Desember 2002 dan megefektifkan hasil amandemen tersebut yang lebih dikenal dengan ISPS Code.

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penulisan ini adalah metode penelitian sosiologis, penelitian dilakukan pada PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Teluk Bayur. Penelitian ini juga diikuti dengan penelitian normatif, dalam penelitian ini menggunakan bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

Permasalahan yang dibahas dalam penulisan ini antara lain mengenai bentuk pengamanan yang termasuk ISPS Code beserta apa saja dari bentuk pengamanan tersebut yang telah dilakukan pihak pelabuhan Teluk Bayur, kendala-kendala yang ditemui dalam Implementasi ini beserta cara penanggulangan yang dilakukan oleh pihak pelabuhan dalam menjalankan implementasi ini.

Dari hasil penelitian yang penulis lakukan dapat diketahui bahwa bentuk dari pengamanan yang terdapat dalam ISPS Code adalah pengamanan fasilitas pelabuhan, pengamanan kapal, pemenuhan ISPS Code, dan pengawasan. Pelaksanaan pengamanan yang dilakukan oleh pelabuhan Teluk Bayur adalah pengamanan fasilitas pelabuhan, pengamanan di pintu Masuk Lini I, pemeriksaan terhadap orang dan barang dan kendaraan yang keluar masuk pelabuhan. Dalam pelaksanaan terdapat beberapa kendala, yakni ketidak layakan kapal, ketidak pahaman masyarakat mengenai pentingnya ISPS Code ini, temuan dari US.Coast Guard tentang belum maksimalnya pengamanan yang dilakukan pelabuhan tidak hanya Teluk Bayur, tapi juga pelabuhan lain di Indonesia. Dalam penanggulangannya terhadap kapal-kapal yang tidak layak laik adalah dengan menahan kapal tersebut serta meminta untuk memenuhi syarat layak laik, mengenai ketidak pahaman masyarakat diatasi dengan melakukn sosialisasi kepada pihak yang dirasa berkepentinga terhadap pelaksanaan ISPS Code, dan terhadap temuan US. Coast Guard dilakukan koordinasi, perbaikan prosedur serta penyempurnaan fasilitas sesuai ISPS Code, penggunaan tenaga internal, verifikasi, melakukan kerjasama dengan berbagai pihak

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelabuhan merupakan pintu gerbang perdagangan sebuah Negara. Melalui sebuah pelabuhan, pintu gerbang ekonomi sebuah Negara dapat tergambar. Perkembangan pelabuhan yang baik merupakan kemajuan ekonomi sebuah Negara.

Secara geografis pelabuhan Teluk Bayur terletak di sebuah teluk di Pantai Barat Sumatra pada $01^{\circ} 00'04''$ Selatan, $100^{\circ}21'00''$ Timur dari kota Padang. Sebelum kawasan Teluk Bayur dikembangkan menjadi pelabuhan, kawasan ini merupakan sebuah teluk yang garis pantainya terletak di pinggir bukit sepanjang garis pantai tersebut. Sejak Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia merekomendasikan untuk mengkonstruksi fasilitas pelabuhan regional guna aktivitas bongkar muat kapal-kapal antar pulau, yang mana diselesaikan pada tahun 1965 dan diresmikan oleh wakil presiden DR. Muhammad Hatta. PT. (persero) Pelabuhan Indonesia II merupakan Badan Usaha Milik Negara di bawah Departemen Perhubungan. Diposisikan untuk mendukung kebijakan pemerintah dan program pembangunan nasional dan ekonomi dan untuk mencari keuntungan dengan menyediakan pelayanan jasa kepelabuhanan dan aktivitas bisnis lainnya. Sejak didirikan PT. (persero) Pelabuhan Indonesia II mempunyai 14 (empat belas) kantor cabang dan berkantor pusat di Jakarta serta mempunyai unit komersial di 8 provinsi. Kantor cabang Pelabuhan Teluk Bayur merupakan salah satu cabang

yang merupakan Pelabuhan Kelas Satu dan telah memiliki standar prosedur pelayanan berdasarkan ISO 9002.

Dalam pengolahannya, PT. Pelabuhan Indonesia II semenjak berdiri telah mengalami berbagai perubahan dimana perubahan tersebut bermaksud untuk mencapai kemajuan yang berarti bagi kondisi sosial, politik, keamanan serta untuk mencapai kondisi yang kondusif bagi pertumbuhan industri dan perdagangan serta perkembangan ekonomi dunia. Adapun kronologis perubahan tersebut yakni pada tahun 1960-1963 pengelolaan dilakukan oleh Perusahaan Negara (PN) Pelabuhan I s/d VII berdasarkan Undang-Undang Nomor 19 Prp Tahun 1960. Pada tahun 1964—1969 aspek komersil dan pengelolaan pelabuhan dilakukan oleh PN pelabuhan, tetapi kegiatan operasional pelabuhan dikoordinasikan oleh lembaga pemerintah yang disebut *Port Authority*.

Dengan kondisi demikian, banyak sekali ancaman yang akan menimbulkan gangguan didalam pelabuhan. Agar tidak terulangnya lagi peristiwa penggunaan tempat umum sebagai target dari tindakan terorisme seperti yang terjadi pada peristiwa 9/11 atau lebih dikenal dengan peristiwa WTC, dirasa perlu untuk diberikan tindakan pengamanan yang lebih lagi di daerah pelabuhan. Salah satu pelabuhan yang perlu mendapatkan perhatian termasuk pelabuhan Teluk Bayur.

Letaknya yang strategis dan merupakan pelabuhan Internasional kelas A, yang cukup banyak dikunjungi oleh kapal-kapal baik lokal maupun asing. Untuk menjaga tetap terjaminnya keamanan, dirasa sangat perlu diadakan pengembangan dan perbaikan sistem keamanan.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan.

Berdasarkan penelitian yang telah penulis lakukan ada beberapa kesimpulan yang dapat penulis ambil, yaitu:

1. Bentuk pelaksanaan ISPS Code di Indonesia belum sepenuhnya terlaksana dengan baik. Masih banyak hal-hal yang masih harus di benahi. Beberapa hal yang menghambat adalah :
 - a. Ketidaktegasan pemerintah dalam menjalankan peraturan ini.
 - b. Kurangnya perhatian masyarakat terhadap apa sebenarnya yang ingin di capai dalam pelaksanaan peraturan ini.
 - c. Ketidaksiapan petugas dalam melaksanakan tugas-tugas yang harus diembannya.
2. Pelaksanaan ISPS Code di Pelabuhan Teluk Bayur :
 - a. Peningkatan kualitas para petugas dengan jalan melakukan training, drill dan exercise untuk dapat menjalankan tugas mereka sebagaimana mestinya.
 - b. Peningkatan kualitas para petugas dengan jalan melakukan training, drill dan exercise untuk dapat menjalankan tugas mereka sebagaimana mestinya.

- c. Pemberlakuan sanksi tegas terhadap setiap pelanggaran. Seperti terhadap para pemilik kapal dengan melarangnya untuk labuh apabila tidak memiliki SIB (surat izin berlayar).
 - d. Melakukan pemeriksaan ketat di setiap akses masuk kedalam area Lini 1, yang merupakan *restricted area*, atau area terbatas. Pemeriksaan dilakukan terhadap orang, barang, dan kendaraan yang akan masuk atau keluar dari akses pelabuhan.
3. Kendala yang ditemui dalam Implementasi ISPS Code di Pelabuhan Teluk Bayur.
- a. Berdasarkan hasil pemeriksaan masih ditemukan beberapa kapal yang tidak memenuhi syarat laik laut.. Mereka menganggap ketentuan ini tidak berlaku di Indonesia.
 - b. Kurangnya pemahaman masyarakat khususnya perusahaan pelayaran yang tidak mengerti akan pentingnya pelaksanaan peraturan internasional ini.
 - c. Kendala yang belum mampu diminimalisir oleh pihak pelabuhan Teluk Bayur adalah menyusulnya temuan *US. Coast Guard* bahwa masih belum maksimalnya pengamanan yang dilakukan di beberapa pelabuhan di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-buku

- Adolf, Huala, "*Hukum Ekonomi Internasional*", Jakarta, Rajawali Pers, 2003.
- Ak, Syahman, SH, MH, "*Hukum Dagang Internasional*", Rajawali Pers, Jakarta, 2005.
- Amirudin, SH, M. Hum, Zainal, SH, SU. "*Pengantar Penelitian Hukum*", Jakarta, Rajawali Pers, 2003.
- Hamzah, A, "*Laut Teritorial dan Perairan Indonesia*", Jakarta, Akademika Presindo, 1984.
- Joko, P, Soebagyo, "*Hukum Laut Indonesia*", Jakarta, Rineka Cipta, 1993.
- Mauna, Boer, "*Hukum Internasional*", Bandung, Penerbit Alumni, 2000.
- Narsief, SH, MH, Modul, "*Hukum Laut Indonesia*", Padang, FHUA, 2006.
- Narsief, SH, MH, "*Hukum Organisasi Internasional*". Padang, FHUA, 2004.
- Soeprapto, R, "*Hubungan Internasional*", Jakarta, Raja Grafindo, 2003.
- Soegono, Bambang, "*Metode Penelitian Hukum*", Rajawali Pers, Jakarta, 1996.
- Soedjono, Wiwoho, "*Hukum Pertanggungjawaban Laut*", Jakarta, PT. Bina Aksara, 1982.
- Soedjono, Wiwoho, "*Perjanjian Kerja Laut*", Jakarta, PT. Bina Aksara, 1987.
- Soekanto, Soerjono, "*Pengantar Penelitian Hukum*", Jakarta, UI-PRESS, 1984.
- Starke, J.G, "*Pengantar Hukum Internasional*", Jakarta, Sinar Grafika, 2006.
- Statute, Cracknell's, "*Law of International Trade*", 5th Edition, London, Old Baley Pers, 2005.
- Tjakranegara, Soegijatna, "*Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*", Jakarta, Rineka Cipta, 1995.
- Departemen Perhubungan, "*Panduan Implementasi ISPS Code untuk Pengelola Pelabuhan dan Pelabuhan di Indonesia*", Jakarta, Departemen Perhubungan Laut, 2007.

B. Peraturan Perundangan

Undang-Undang Dasar 1945

Kepmen Perhubungan No:KM.33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974.

Kepmen Perhubungan No:KM.3 Tahun 2004 tentang Penunjukan Direktur Jendral Perhubungan Laut Sebagai Designated Authority Pelaksanaan Pengamanan Kapal Dan Fasilitas Pelabuhan..

Amandemen Solas 1974 *Chapter XI-2-ISPS Code*.

C. Website

www.inaport2.co.id

www.solas.co.id

www.telukbayurport.co.id

www.infrastructure.gov.au