

**PENGATURAN KEAMANAN MARITIM BERKAITAN DENGAN
STANDAR KEAMANAN KAPAL DAN FASILITAS PELABUHAN
BERDASARKAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY
SECURITY CODE* 2002 DAN IMPLEMENTASINYA DI INDONESIA**

(Skripsi)

**Oleh:
AYU KUSUMA WARDANI**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2019**

ABSTRAK

PENGATURAN KEAMANAN MARITIM BERKAITAN DENGAN STANDAR KEAMANAN KAPAL DAN FASILITAS PELABUHAN BERDASARKAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE 2002* DAN IMPLEMENTASINYA DI INDONESIA

Oleh

Ayu Kusuma Wardani

Indonesia sebagai negara kepulauan dengan jumlah pulau yang terdiri atas 17.504 pulau, menyebabkan peran perhubungan laut sebagai sarana transportasi yang semakin dominan. Indonesia memiliki tidak kurang dari 560 pelabuhan yang tersebar di seluruh nusantara, 110 diantaranya merupakan pelabuhan-pelabuhan relatif besar yang bersifat komersial, dan dikelola oleh empat PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia. Tujuan utama terbentuknya *International Ship and Port Facility Security Code 2002* yang kemudian diratifikasi melalui Peraturan Menteri Nomor 134 Tahun 2016 adalah sebagai penentu standar kerangka kerja yang konsisten dalam mengevaluasi risiko, memungkinkan Pemerintah untuk mengimbangi apabila terjadi perubahan ancaman melalui langkah-langkah keamanan yang sesuai. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif yang bersumber dari bahan hukum primer, sekunder dan tersier yang pengumpulan datanya dilakukan dengan studi pustaka.

Hasil dari penelitian menunjukkan dua hal: (1) Pengaturan keamanan maritim berkaitan dengan standar keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dalam *ISPS Code 2002* terbagi atas dua bagian, yakni bagian A (*Part A*) berisikan sistematik pengaturan dan penerapan *ISPS Code* bagi Negara penandatangan mencakup : Istilah dan Pengertian, Tujuan, Ruang Lingkup Standar Keamanan Kapal dan fasilitas Pelabuhan dan Prosedur Pemenuhan *ISPS Code*. Dan bagian B (*Part B*) berisikan penjelasan lebih lanjut tentang bagian A meliputi : Penetapan Tingkat Keamanan, Pelaksanaan Keamanan Kapal, Pelaksanaan Keamanan Fasilitas Pelabuhan dan Informasi dan komunikasi. (2) Implementasi pengaturan keamanan maritim berkaitan dengan standar keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dalam *ISPS Code 2002* di Indonesia tertuang dalam : Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Menteri Nomor 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan.

Kata Kunci : *Keamanan Maritim, International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) 2002, Keamanan kapal dan Fasilitas Pelabuhan*

ABSTRACT

MARITIME SECURITY ARRANGEMENTS RELATING TO STANDARD SECURITY OF SHIPS AND PORT FACILITY BASED INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE 2002 AND IMPLEMENTATION IN INDONESIA

By

Ayu Kusuma Wardani

The Indonesian archipelago with a number of islands consists of 17,504 islands, led to the role of sea transport as a means of transportation that is increasingly dominant. Indonesia has no less than 560 large and small ports scattered around the country, 110 of them are relatively large ports for commercial purposes, and is managed by four PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia. The main purpose of the establishment of the International Ship and Port Facility Security Code, 2002, which later ratified by Ministerial Decree No. 134 2016 is a standard setter consistent framework for evaluating risk, allows the government to offset the event of changes in the threat by changing the value of the vulnerability of the ships and port facilities through determination of appropriate levels of security and safety measures as appropriate. This type of research is a normative legal research sourced from primary legal materials, secondary and tertiary that the data collection is to literature.

The results show two things: (1) Setting maritime safety relating to the safety standards of ships and port facilities in the ISPS Code in 2002 is divided into two parts, namely the A (Part A) contains a systematic arrangement and implementation of the ISPS Code for States parties include: Term and Definition, Purpose, Scope Security Standard Ship and Port facility and ISPS Code Compliance Procedures. And part B (Part B) provides an explanation Leih A section about include: Determination Level Security, Security Implementation Ship and Port Facility Security Implementation of Information and Communication. (2) The implementation of the maritime security settings related to security standards ships and port facilities in the ISPS Code in 2002 in Indonesia contained in via: Law No. 17 Year 2008 on the voyage, Ministerial Regulation Number 134 Year 2016 concerning Management of Ship Safety and Port Facilities.

Keywords: Maritime Security, the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) of 2002, ship and Port Facility Security

PENGATURAN KEAMANAN MARITIM BERKAITAN DENGAN STANDAR KEAMANAN KAPAL DAN FASILITAS PELABUHAN

**BERDASARKAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY
SECURITY CODE 2002* DAN IMPLEMENTASINYA DI INDONESIA**

Oleh

Ayu Kusuma Wardani

Skripsi

**Sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar
SARJANA HUKUM**

Pada

**Bagian Hukum Internasional
Fakultas Hukum Universitas Lampung**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2019**

**Judul Skripsi : PENGATURAN KEAMANAN MARITIM
BERKAITAN DENGAN STANDAR KEAMANAN
KAPAL DAN FASILITAS PELABUHAN
BERDASARKAN *INTERNATIONAL SHIP AND
PORT FACILITY SECURITY CODE 2002* DAN
IMPLEMENTASINYA DI INDONESIA**

Nama Mahasiswa : Ayu Kusuma Wardani

No. Pokok Mahasiswa : 1512011055

Bagian : Hukum Internasional

Fakultas : Hukum



1. Komisi Pembimbing

Mely Aida, S.H., M.Hum
NIP 195910251985032014

Desy Chyrrul Ami, S.H., M.H
NIP 198106092006042027

2. Ketua Bagian Hukum Internasional

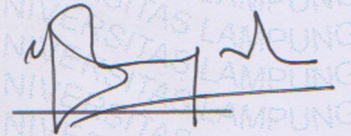
Dr. Rudi Natamiharja, S.H., DEA
NIP. 197812312003121003

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

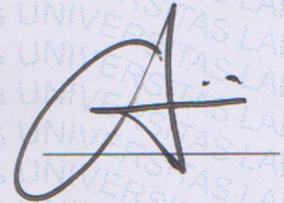
Ketua

: Melly Aida, S.H.,M.Hum



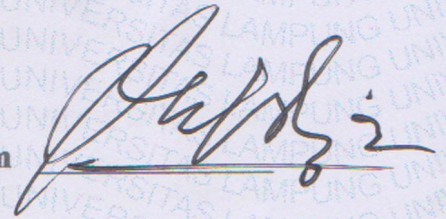
Sekretaris

: Desy Churul Aini, S.H.,M.H



Penguji Utama

: Abdul Muthalib Tahar, S.H.,M.Hum



2. Dekan Fakultas Hukum



Prof.Dr. Maroni, S.H.,M.H.

NIP 19600310 198703 1 002

Tanggal Lulus Ujian Skripsi: 23 Desember 2019

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan dengan sebenarnya:

1. Bahwa skripsi dengan Judul " Pengaturan Keamanan Maritim Berkaitan dengan Standar Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Berdasarkan *International Ship and Port Facility Security Code 2002* dan Implementasinya di Indonesia" adalah karya saya sendiri dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan karya tulis tidak sesuai dengan tata etik ilmiah yang berlaku dengan masyarakat akademik dan hukum yang berlaku atau yang disebut plagiatisme.
2. Bahwa hak intelektual atas karya ilmiah ini, saya serahkan sepenuhnya kepada Universitas Lampung.

Demikian pernyataan yang saya buat dengan sebenarnya, apabila dikemudian hari ternyata ditemukan adanya ketidakbenaran, saya bersedia menanggung akibat dari sanksi yang diberikan kepada saya, dan saya bersedia dan sanggup dituntut sesuai dengan hukum yang berlaku.

Bandar Lampung, 26 Desember 2019

Pembuat Pernyataan



Ayu Kusuma Wardani
NPM. 151201105

RIWAYAT HIDUP



Ayu Kusuma Wardani lahir di Bandar Lampung, pada tanggal 10 Oktober 1997 sebagai anak pertama dari dua bersaudara, dari bapak Samino dan ibu Siti Aisyah. Penulis menyelesaikan pendidikan formal di Taman Kanak-kanak Intan Pertiwi pada tahun 2003. Penulis mengemban pendidikan Sekolah Dasar di SD Negeri 01 Perumnas Way Halim, Bandar Lampung dan selesai pada tahun 2009 selanjutnya penulis mengemban Sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 20 Bandar Lampung dan selesai pada tahun 2012 dan penulis mengemban Sekolah Menengah Atas di SMA Negeri 15, Bandar Lampung, Lampung dan selesai pada tahun 2015.

Pada tahun 2015 penulis terdaftar sebagai mahasiswa di Fakultas Hukum Universitas Lampung melalui jalur masuk Seleksi Nasional Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SNMPTN). Selama menjadi mahasiswa, penulis aktif dalam beberapa organisasi antara lain Anggota Divisi Unit Kegiatan Mahasiswa Pusat Studi Bantuan Hukum (PSBH) Fakultas Hukum Universitas Lampung periode 2015-2016. Ketua Kaderisasi Himpunan Mahasiswa Hukum Internasional Periode 2018-2019, Anggota Penulis Muda Sastra Dan Wattpad Indonesia sejak Tahun 2014 hingga sekarang. Selain aktif dalam kegiatan internal kampus, penulis juga aktif tergabung sebagai kader dalam organisasi eksternal kampus, yakni Pergerakan Mahasiswa Islam Indonesia (PMII) dan menjadi Ketua Kajian Departemen Hukum Rayon Hukum Komisariat Universitas Lampung periode 2017-2018, Sekertaris Umum Rayon Hukum periode 2017-2018 serta pengurus

Komisariat Universitas Lampung tahun 2018-2019. Penulis juga aktif di luar kegiatan kampus seperti di kelompok penulis muda Nahdatul Ulama dan menjadi peserta pada festival Bakti Desa Nasional 2017 di Ogan Ilir, Indralaya, Palembang.

MOTTO

“Dan katakanlah (olehmu Muhammad),

‘Ya TuhanKu, tambahkan kepadaku ilmu pengetahuan.”

(Qur’an Surah Thoha ayat 114)

*Disciplining yourself to do what you know is right and important, although difficult, is the
highroad to pride, self-esteem, and personal satisfaction.*

(PM Inggris-Margareth Thatcher)

*“Semua kegagalan dan keberhasilan datangnya dari Allah, tugas kita hanyalah berusaha,
bersyukur, bersabar dan berdoa”*

(Penulis)

PERSEMBAHAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Dengan segala puji syukur atas kehadiran Allah SWT. atas berkah rahmat dan hidayah-Nya

dengan segala kerendahan hati,

Kupersembahkan Skripsi ini kepada:

Kedua Orang Tua Tercinta,

Ayahanda Samino dan Ibunda Siti Aisyah

Yang senantiasa membesarkan, mendidik, membimbing, mendoakan, berkorban dan mendukungku, terima kasih unuk semua kasih sayang dan cinta luar biasa sehingga aku bisa menjadi seseorang yang kuat dan konsisten kepada cita-cita, semoga kelak dapat terus menjadi anak yang membanggakan kalian.

Adikku Tercinta,

Putri Aprilya Damayanti yang senantiasa menemaniku dengan segala keceriaan dan kasih sayang, serta memberiku semangat dalam menyelesaikan Studi di Fakultas Hukum

Universitas Lampung.

Seluruh Keluarga Besar

Terima kasih sudah memberikan motivasi, doa dan perhatian sehingga diriku menjadi lebih yakin untuk terus melangkah.

Untuk Almamaterku Tercinta Universitas Lampung

Tempatku memproleh ilmu dan merancang mimpi untuk jalan menuju kesuksesan kedepan.

SANWACANA

Puji syukur penulis sampaikan atas kehadiran Allah Yang Maha Esa, karena atas berkat rahmat-Nya karya ilmiah ini dapat diselesaikan dengan baik. Karya ilmiah berjudul “*Pengaturan Keamanan Maritim Berkaitan dengan Standar Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Berdasarkan International Ship And Port Facility Security Code 2002 dan Implementasinya di Indonesia*” sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana di Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Penyelesaian karya ilmiah ini tidak lepas dari bantuan, partisipasi, bimbingan, kerja sama dan doa dari berbagai pihak, baik secara langsung maupun tidak langsung, sehingga pada kesempatan ini, penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Maroni, S.H.,M.H selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung;
2. Bapak Dr. Rudy Natamiharja, S.H.,DEA selaku Ketua Jurusan Hukum Internasional
3. Bapak Bayu Sudjatmiko, S.H.,M.H.,Ph.D selaku Sekretaris Jurusan Hukum Internasional
4. Ibu Melly Aida, S.H., M.Hum, selaku Pembimbing Utama, terima kasih atas kesediaannya meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan bimbingan, saran dan kritik dalam proses penyelesaian karya ilmiah ini sehingga karya ilmiah ini dapat terselesaikan dengan sangat baik;

5. Ibu Desy Churul Aini, S.H., M.H., selaku Pembimbing Kedua, terima kasih atas kesediaannya meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan bimbingan, saran dan kritik dalam proses penyelesaian karya ilmiah ini serta semangat dan motivasi sehingga karya ilmiah ini dapat diselesaikan dengan sangat baik;
6. Bapak Abdul Muthalib Tahar, S.H.,M.Hum beserta selaku Pembahas Utama, terima kasih atas kesediaannya meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan bimbingan, saran dan kritik dalam proses penyelesaian karya ilmiah ini;
7. Ibu Yunita Maya Putri, S.H.,M.H selaku Pembahas Kedua, terima kasih atas kesediaannya meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan bimbingan, saran dan kritik dalam proses penyelesaian karya ilmiah ini;
8. Bapak Naek Siregar, S.H.,M.Hum selaku Pembahas Ketiga, terima kasih atas kesediaannya meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan bimbingan, saran dan kritik dalam proses penyelesaian karya ilmiah ini;
9. Ibu Dr. Erna Dewi, S.H., M.S., selaku Pembimbing Akademik yang telah membantu penulis menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Lampung;
10. Bapak dan Ibu Dosen dan seluruh Staf Administrasi Fakultas Hukum khususnya bagian Hukum Internasional (Mba Eka dan Mas Adi), terima kasih atas semangat dan bimbingannya dalam proses penyelesaian karya ilmiah ini dan memberikan banyak ilmu pengetahuan selama menyelesaikan studi;
11. Bapak dan mamaku tercinta yang menjadi orang tua yang luar biasa baik dan tak tergantikan yang selalu memberikan kasih sayang, doa, semangat serta

dukungan untuk kesuksesanku, semoga dapat selalu membuat kalian tersenyum bangga;

12. Adikku tersayang, Putri Aprilya Damayanti, terima kasih untuk perhatian, semangat serta dukungannya;
13. Sahabat-sahabatku terkasih sejak SMA, Isna Ditriani Pane, Jelita Dinda Aziza, Saibani dan Dewinta Etika Patricia Muhammad yang senantiasa memberikan semangat dan motivasi dikala lelah dan rasa ingin menyerah mendera;
14. Sahabat-sahabat semasa perkuliahan hingga sekarang (Syella, Anis Kurnia, Dewi Nurhalimah, Dina Danata, Agnes Kurnia, Aulia Virginia, Thio Haikal dan Himmah A'la Rufaidah) yang selalu menjadikan masa-masa perkuliahan menjadi lebih berkesan;
15. Sahabat-sahabat Pergerakan yang sukses membuatku merasa bahwa lampung itu indah untuk dikelilingi dan organisasi itu luas untuk dipelajari (Dondon, Mahir, Adiy, Mad Tauhid, Kharisma, Ajiz gendut, Arya Odoy, Sintia, Riezky, Lele, Laila, Haris, Yen, Febri, Ajiz Rahmat, Didut, Diahpuji, Ardes, Engky)
16. Adik-adik Rayon hukum terbaik dimasanya terimakasih atas semangat dan bantuan yang selalu diberikan.
17. Terimakasih buat kakak-kakak HIMA HI angkatan 2013 dan 2014 Fakultas Hukum (terutama Kak Desia, Kak Dheka, Kak Orima, dan Kak Ian) yang telah lulus untuk semua bantuan dan nasihat nya di waktu perkuliahan dulu;
18. Teman-teman Pengurus HIMA HI 2018-2019, terima kasih atas kebersamaan, bantuan dan motivasi dalam penyelesaian karya ilmiah ini, semoga kita semua sukses;

19. Adik–adik Hima HI angkatan 2016, jangan lupa untuk tetap semangat dan kerja kerasnya;
20. Teman-teman KKN selama 40 hariku (Kak Audy Majid, Kak Tsara Subianto, Kak Afrianza Ame, Kak Alex dan Supi), Ibu kenti dan keluarga, serta seluruh aparat perangkat desa, Ibu-ibu PKK dan Karang Taruna Pekon Karanganyar, Kec. Wonosobo, Kab. Tanggamus;
21. Almamaterku tercinta serta seluruh Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung Angkatan 2015;
22. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu dalam penyelesaian karya ilmiah ini, terima kasih atas semuanya.;

Akhir kata, meskipun karya ilmiah ini masih jauh dari kata sempurna, semoga karya ilmiah ini dapat berguna dan bermanfaat bagi kita semua, Amin.

Bandar Lampung, 2019

Penulis

Ayu Kusuma Wardani

DAFTAR ISI

	Halaman
I. PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	7
1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	7
1.3.1. Tujuan Penelitian	7
1.3.2. Manfaat Penelitian	7
1.4. Ruang Lingkup Penelitian	8
1.5. Metode Penelitian.....	9
1.6. Hasil Penelitian dan Analisis Data	9
1.7. Penutup.....	9
II. TINJAUAN PUSTAKA	10
2.1. Konsepsi Keamanan Maritim.....	10
2.1.1. Pengertian Keamanan Maritim	10
2.1.2. Konsep Keamanan Maritim Internasional	13
2.1.3. Konsep Keamanan Maritim Indonesia.....	16
2.2. Tinjauan Umum tentang Kapal dan Fasilitas Pelabuhan.....	20
2.2.1. Definisi Kapal	20
2.2.2. Definisi Pelabuhan	23
2.3. <i>International Ship and Port Facility Security (ISPS CODE) 2002</i>	29
2.3.1. Sejarah <i>ISPS Code 2002</i>	29
2.3.2. Gambaran Umum Pengaturan <i>ISPS Code 2002</i>	33
III. METODE PENELITIAN	35
3.1. Jenis Penelitian	35
3.2. Pendekatan Masalah	36
3.3. Sumber Data, Pengumpulan Data dan Pengolahan Data	37
3.3.1. Sumber Data.....	37
3.3.2. Metode Pengumpulan Data.....	38
3.3.3. Metode Pengolahan Data	39

3.3.4. Analisis Data	39
IV. PEMBAHASAN	41
4.1. Pengaturan Keamanan Maritim terkait Standar Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan dalam <i>International Ship and Port Facility Security Code</i> 2002	41
4.1.1. Pengaturan <i>International Ship and Port Facility Security Code</i> 2002 Part A.....	41
4.1.2. Pengaturan <i>International Ship and Port Facility Security Code</i> 2002 Part B.....	75
4.2. Implementasi ISPS Code di Indonesia	84
4.2.1. Implementasi Yuridis	84
4.2.2. Implementasi Praktik	99
V. PENUTUP.....	113
5.1. Kesimpulan.....	113
5.2. Saran	114
DAFTAR PUSTAKA	115

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Wilayah Kerja PT PELINDO	99
Tabel. 2 Implementasi <i>International Ship and Port Facility Security Code</i> 2002 mealui Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran	103
Tabel. 3 Implementasi <i>International Ship and Port Facility Security Code</i> 2002 melalui Peraturan Menteri Nomor 134 tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan	107

DAFTAR GAMBAR

Gambar (1) 4.2.2. Jaringan Koordinasi Keamanan 1	118
Gambar (2) 4.2.2. Jaringan Koordinasi Keamanan 2 dan 3	121

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pelabuhan merupakan salah satu infrastruktur penting dalam transportasi laut. Pelabuhan merupakan salah satu sarana dalam penyelenggaraan angkutan ke dan atau dari pedalaman yang menghubungkan berbagai sarana angkutan laut.¹ Pelabuhan berfungsi sebagai pintu gerbang perekonomian, pusat akumulasi barang dari tempat produksi guna diangkut ketempat tujuan dan sebagai pusat distribusi barang kepasar.² Dengan fungsi sepenting itu, wajar rasanya jika hal-hal menyangkut kepelabuhan mendapat perhatian yang khusus.

Salah satu aspek penting dalam pelabuhan adalah masalah keamanan. Isu keamanan ini menjadi semakin penting mengingat bahwa semakin vitalnya peran pelabuhan dalam keberlangsungan pelayaran serta perdagangan internasional. Keamanan merupakan salah satu faktor yang penting dalam kegiatan kepelabuhanan, sehingga ancaman terhadap keamanan kapal maupun kepelabuhan harus segera diantisipasi. Terciptanya kondisi keamanan diperlukan untuk mendukung seluruh aktivitas di pelabuhan agar dapat meningkatkan kinerja operasional pelabuhan terutama dalam mendukung kelancaran distribusi

¹ Husseyn Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001) Hlm. 235

² Olga Soejono, "Penerapan Peraturan Peundang-Undangan di Bidang Pelabuhan dalam Kaitannya dengan Organisasi dan Tata Kerja Administrator Pelabuhan," dalam *Peningkatan Peranan Hukum dan Perlindungan Hukum dalam Kegiatan Perhubungan Laut* (Jakarta: IND.HILL-CO,1987), Hlm.20

kebutuhan masyarakat, dan meningkatkan pertumbuhan wilayah yang pada akhirnya berujung dengan terjalannya konektivitas antar modal pada pemerataan pembangunan.³

Perkembangan pertama dalam bidang keamanan ditandai dengan disepakatinya sebuah konvensi internasional yang dikenal dengan nama *United Nations Convention on Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*. SOLAS adalah konvensi internasional pertama yang mengatur mengenai keselamatan maritim pada kapal dan menetapkan standar minimal dalam pembangunan, peralatan, serta pengoperasian bagi sebuah kapal. Sejak diadopsi oleh berbagai negara pada tahun 1974, SOLAS telah mengalami beberapa kali pembaharuan.

Sejak era diadopsinya SOLAS pada tahun 1974, praktis perkembangan pengaturan tentang keamanan pelabuhan tidak mengalami pembaharuan yang signifikan. Padahal, keamanan pelayaran serta fasilitas pelabuhan menjadi lebih rentan karena isu-isu terorisme internasional. Kemudian, disepakatilah sebuah instrumen bersama yang bernama *International Ships and Port Facility Security Code (ISPS Code)* dalam amandemen SOLAS pada tahun 2002. Instrumen tersebut dilatarbelakangi oleh serangan terhadap *'United State Ship of Cole'* milik Amerika Serikat, yang diakibatkan oleh sebuah kapal kecil yang terisi penuh dengan bahan peledak. Dua tahun berturut-turut tepatnya pada tahun 2001 dan 2002, dua serangan secara mengejutkan terjadi. Pertama, penyerangan terhadap gedung *World Trade Center (WTC)* di Amerika Serikat pada 11 September 2001. Dan kedua, serangan kepada kapal tanker *'Limburg'* milik

³ Pramono Djoko. 2004. *Sistem Transportasi Laut dan Kinerja yang Diharapkan di Masa Depan*. Jakarta. Hlm. 161

Perancis dan diklaim sebagai serangan pelayaran oleh sekelompok teroris pada tahun 2002.⁴ Serangan tersebut telah menyadarkan dunia internasional pada pentingnya sebuah standar keamanan bagi fasilitas-fasilitas yang berkaitan dengan transportasi udara dan laut, termasuk di dalamnya standar keamanan fasilitas pelabuhan, khususnya bagi pelabuhan yang digunakan pada pelayaran internasional.

Implementasi dari *ISPS Code* dapat dilihat pada pelabuhan-pelabuhan besar di dunia. Di China, sudah ada beberapa pelabuhan yang menerapkan *ISPS Code*. Salah satunya adalah *Port of Shanghai*. Pelabuhan tersebut merupakan pelabuhan tersibuk di dunia, yang mengelola lebih dari 650 juta ton kargo dan 29 juta TEU⁵ kontainer di tahun 2010.⁶ Statistik tersebut bahkan melebihi *Port of Singapore*, yang merupakan salah satu pelabuhan terbesar di dunia. Untuk dapat memfasilitasi perdagangan internasional, *Port of Shanghai* berfokus pada peningkatan fasilitas dan pembaharuan fasilitas pelabuhan, serta modernisasi dalam hal operasional. Keamanan juga mendapat perhatian khusus, karena besarnya volume yang dikelola oleh pelabuhan tersebut.

Port of Rotterdam yang berlokasi di Belanda pun telah menerapkan *ISPS Code*. Hal tersebut dapat kita lihat dengan adanya *Port Facility Security Officer* (Petugas Keamanan Pelabuhan) beserta perangkat-perangkat lainnya disana yang

⁴ Claudia Burmester, "*International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code – perceptions and reality of shore-based and sea-going staff*," paper ini dipresentasikan pada Majelis Umum IAMU di Malmö, Swedia, 2005

⁵ *twenty-foot equivalent unit*, atau teu, diterjemahkan menjadi "unit ekuivalen dua puluh kaki"), merupakan sebuah satuan kapasitas kargo yang tidak pasti ydansering digunakan untuk mendeskripsikan kapasitas kapal peti kemas dan terminal peti kemas.

⁶ Global Security, Chinese Shipbuilding, <http://www.globalsecurity.org/military/world/china/shipbuilding.htm> diakses pada 27 Maret 2019

disyaratkan oleh *ISPS Code*.⁷ Kemudian, *Port of Singapore* adalah pelabuhan yang terletak di salah satu kawasan pelayaran tersibuk di dunia, yaitu Selat Malaka. Dengan keadaan seperti itu, ditambah statusnya sebagai pelabuhan terbesar di dunia, maka wajar rasanya apabila pelabuhan tersebut telah mulai menerapkan *ISPS Code* bahkan sejak tahun 2002.⁸

Port of Hamburg di Jerman, sebagai salah satu pelabuhan terbesar di Eropa, menaruh perhatian khusus terhadap keamanan. Bahkan, sejak tahun 2004 Pemerintah Hamburg telah menunjuk *DA Hafensicherheit Hamburg* sebagai *Designated Authority*⁹ sebagai konsekuensi dari implementasi *ISPS Code* di *Port of Hamburg*.¹⁰ Sedangkan *Port of Los Angeles* adalah pintu gerbang utama negara Amerika Serikat dalam perdagangan internasional. Pelabuhan tersebut juga telah menerapkan *ISPS Code*, dengan *United State Coast Guard* sebagai pelaksana dari ketentuan tersebut.¹¹

Indonesia sebagai negara kepulauan dengan luas wilayah lautan yang mencapai 5,1 km²¹² dan jumlah pulau yang terdiri atas 17.510 pulau, mengakibatkan peran perhubungan laut sebagai sarana transportasi yang semakin dominan. Kekayaan alam yang melimpah dan tersebar dengan tidak merata menyebabkan fungsi

⁷ *Port of Rotterdam, Port Security*, <http://www.portofrotterdam.com/en/Shipping/rules-regulations/Pages/port-security.aspx> diakses pada 27 Maret 2019

⁸ Robert Beckman, "The Port of Singapore: Recent Developments," *Ocean and Coastal Law Journal* (2009): Hlm 177.

⁹ *Designated Authority* adalah penyelenggara yang dikenal didalam pemerintah yang mengadakan perjanjian sebagai yang bertanggung jawab untuk memastikan implementasi dari ketentuan-ketentuan pasal yang menyanggung tentang keamanan fasilitas pelabuhan.

¹⁰ Wolfgang Hurtienne, *Port Logistic-Challenges of the Future*, <http://www.ship-efficiency.org/onTEAM/pdf/HURTIENNE.pdf>, diakses pada 27 Maret 2019.

¹¹ Port of Los Angeles, *Project Description 2.0*, http://www.portoflosangeles.org/EIR/CityDock/DEIR/2_Project_Description.pdf diakses pada 27 Maret 2019

¹² Pusat Penelitian dan Pengembangan Geologi Kelautan, *Morfologi Dasar Laut Indonesia*, <http://www.mgi.esdm.go.id/content/morfologi-dasar-laut-indonesia>, diakses pada 28 Maret 2019

sarana transportasi laut menjadi sangat penting.¹³ Dilihat dari segi pengembangan wilayah, sektor transportasi laut selain berfungsi sebagai unsur penunjang juga berfungsi sebagai unsur perangsang.¹⁴ Sebagai unsur penunjang, sektor transportasi laut menunjang pertumbuhan ekonomi, sosial, politik, budaya dan pertahanan keamanan. Sedangkan sebagai unsur perangsang, jasa transportasi laut ditujukan untuk membuka keterisoliran daerah terpencil dan daerah perbatasan yang belum berkembang serta daerah-daerah yang belum memiliki sumberdaya alam yang dapat dikembangkan, tetapi memerlukan pelayanan transportasi secara teratur.¹⁵

Pelabuhan merupakan salah satu prasarana ekonomi yang sangat penting bagi negara Indonesia karena dapat menyumbangkan pendapatan devisa yang besar apabila kinerjanya dilakukan secara optimal, efektif dan efisien dengan dukungan sarana dan prasarana yang baik. Indonesia memiliki tidak kurang dari 560 pelabuhan besar dan kecil yang tersebar di seluruh nusantara, 110 diantaranya merupakan pelabuhan-pelabuhan relatif besar yang bersifat komersial, dan dikelola oleh empat PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia.¹⁶

Indonesia sendiri telah meratifikasi *ISPS Code* melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 Tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*International Ships*

¹³ Eddy Suryanto Soegoto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pelabuhan Di KTI Disinggahi Armada Perintis*, Majalah Ilmiah Unikom, Volume 7, Nomor. 1, 2013, Hlm. 3

¹⁴ *Ibid*, Hlm.4

¹⁵ *Ibid*, Hlm.5

¹⁶ Pelni, *Privatisasi dan Pasca Privatisasi*, PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III, Surabaya, Hlm.

and Port Facility Security/ISPS Code) di wilayah Indonesia. *ISPS Code* sendiri mulai diberlakukan di Indonesia mulai tanggal 1 Juli 2004.

Meskipun *ISPS Code* secara resmi dinyatakan berlaku di Indonesia sejak tanggal 1 Juli 2004, namun dalam pelaksanaannya tampak belum terlaksana secara optimal. Salah satu contoh adalah saat terjadinya peristiwa tenggelamnya Kapal Motor Levina I dan Kapal Motor Lampung. Kejadian ini menjadi salah satu indikasi yang menggambarkan bahwa masih banyak pelabuhan yang belum siap untuk melaksanakan *ISPS Code* dengan benar. Hal ini tentunya akibat dari kurangnya pemahaman dari semua pihak dalam mengimplementasikan *ISPS Code* di pelabuhan dan di kapal sehingga menjadi persoalan tersendiri bagi sumber daya manusia yang ada di lingkungan pelabuhan.¹⁷

Berdasarkan uraian diatas, penulis tertarik untuk mengkaji dan menganalisis terkait bagaimanakah pengaturan hukum terhadap upaya perlindungan keamanan maritim di wilayah perairan nasional sebagaimana diatur dalam Konvensi Internasional dan sejumlah aturan Organisasi Maritim Internasional, serta bagaimana implementasi hukumnya di Indonesia. Kajian dan analisis tersebut berjudul : **“Pengaturan Keamanan Maritim berkaitan dengan Standar Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan berdasarkan *International Ship and Port Facility Security CODE 2002*, dan Implementasinya di Indonesia”**

¹⁷ Jurnal Hukum, *Analisis Implementasi Sistem Pengamanan Kapal Dan Pelabuhan Yang Terbuka Untuk Perdagangan Luar Negeri Analysis Of Implementation Of Ship And Port Security System That Opened To Foreign Sea Trade*, Jakarta: Bidang Transportasi Laut-Badan Litbang Perhubungan, Hal. 163

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas, maka yang menjadi pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimanakah pengaturan keamanan maritim berkaitan dengan standar keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan berdasarkan *International Ship and Port Facility Security Code 2002*?
2. Bagaimanakah implementasi pengaturan keamanan maritim yang berkaitan dengan standar keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan berdasarkan *International Ship and Port Facility Security Code 2002* di Indonesia?

1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas maka yang menjadi tujuan utama penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis ketentuan-ketentuan dan pengaturan hukum terhadap keamanan maritim berdasarkan *ISPS CODE 2002*.
2. Untuk mengetahui dan mengkaji apakah pengaturan hukum terhadap keamanan maritim di Indonesia telah terkelola dengan baik sebagaimana jika ditinjau berdasarkan Hukum Internasionalnya.

1.3.2. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini terdiri dari dua aspek yaitu :

1. Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dan pengetahuan serta wawasan bagi penulis khususnya dan pembaca pada umumnya. Khususnya mengenai bagaimana implementasi pengaturan hukum dan standar pengelolaan kapal dan fasilitas pelabuhan yang tepat, yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dalam rangka menjaga keamanan maritim. Serta, bagaimana pengaturan hukumnya jika dikaitkan dengan aturan internasional.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat bagi masyarakat pada umumnya dan bagi para akademisi pada khususnya, dalam hal ini pengembangan hukum khususnya hukum internasional untuk kemudian digunakan sebagai data sekunder dalam melakukan penelitian lebih lanjut terkait dengan pengaturan teknis dalam menjaga kedaulatan maritim di wilayah perairan nasional. Sehingga dibutuhkan pengaturan hukum yang jelas dan tepat dalam mengelola standar teknis keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan sebagai bagian dari objek aktivitas kemaritiman. Hasil dari penelitian diharapkan juga dapat menjadi rujukan bagi setiap negara untuk dapat saling meningkatkan keamanan di bidang pelayaran internasional negaranya masing-masing.

1.4. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini termasuk ke dalam penelitian di bidang ilmu hukum internasional, oleh karena itu penelitian ini akan meneliti ketentuan hukum internasional, *International Ship and Port Facility Security (ISPS CODE) 2002* dan pengaturan perundang-undangan nasional yang relevan dengan pengaturan keamanan

maritim. Bab ini merupakan landasan teoritis untuk memberikan dasar-dasar teori sehingga memudahkan dalam pembahasan yang akan dibahas dalam bab IV.

1.5. Metode Penelitian

Bab ini membahas tentang metode yang digunakan dalam penelitian skripsi ini, yang terdiri dari jenis penelitian, pendekatan masalah, data dan sumber data, prosedur pengumpulan data dan analisis data. Bab ini dimaksudkan untuk membentuk gambaran secara jelas tentang bagaimana penelitian ini akan dilakukan serta didukung dengan metode penelitian ilmiah.

1.6. Hasil Penelitian dan Analisis Data

Bab ini dimulai dengan pemaparan hasil penelitian dan uraian dari pembahasannya. Diawali dengan pemaparan pemecahan masalah yang menjadi pokok permasalahan dalam skripsi ini yaitu bagaimanakah pengaturan ISPS *CODE* 2002 tentang keamanan maritim terkait standar keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dan implementasinya di Indonesia.

1.7. Penutup

Bab ini menguraikan bagian penutup yang terdiri dari kesimpulan dan saran-saran. Dalam bagian ini dijelaskan bahwa kesimpulan merupakan inti dari keseluruhan uraian yang dibuat setelah permasalahan selesai dibahas secara menyeluruh. Terakhir, berdasarkan kesimpulan tersebut kemudian diberikan saran-saran yang berguna sebagai masukan dari apa yang telah diteliti.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Konsepsi Keamanan Maritim

2.1.1. Pengertian Keamanan Maritim

Keamanan (*security*) pada dasarnya merupakan upaya mengelola elemen ancaman (*threat elements*) dengan suatu tujuan akhir yaitu terciptanya lingkungan kehidupan pada negara maupun tataran individu yang terbebas dari segala bentuk ancaman.¹⁸ Collins, menyatakan bahwa sekalipun telah dirumuskan berbagai macam pendekatan dalam 'keamanan' tetapi secara garis besar, keamanan adalah sesuatu yang berkaitan dengan kebertahanan diri (*survival*) terhadap berbagai ancaman. Berdasarkan hal tersebut, maka keamanan memiliki dua komponen utama yaitu sumber ancaman dan obyek ancaman suatu obyek yang dapat terancam sehingga perlu dilindungi serta dijaga.¹⁹

Hakikat ancaman sendiri dapat ditinjau dari berbagai macam sudut pandang dimana sangat tergantung kepada bagaimana cara pandang suatu entitas memandangnya. Bandoro menyebut ancaman sebagai segala jenis hal baik yang bersifat masih dalam potensi maupun bentuk aktifitas yang mengancam kedaulatan, keutuhan, dan termasuk upaya mengubah hakikat suatu negara

¹⁸ Buzan, Barry. Pola baru Keamanan Global di Abad 21 " Urusan luar negeri, 67,3 (1991), Hlm. 432.

¹⁹ Collins, Alan. 2010. *Contemporary Security Studies*. Oxford University Press. New York. Hlm. 205

berdaulat baik yang datang dari luar maupun dalam wilayah negara.²⁰ Sementara itu Buzan, melihat ancaman sebagai segala sesuatu yang memungkinkan terganggunya dan terpengaruhinya obyek tereferensi. Sehingga bersama dengan Wilde dan Waever, Buzan menjelaskan ‘ancaman’ dapat dikonstruksi kedalam rangkaian pengakuan (*a series of claims*) yang menyatakan suatu pernyataan yang generik terkait dengan perlindungan terhadap suatu rujukan obyek tertentu. Oleh karena itu, konstruksi ancaman biasanya disertai dengan usulan upaya untuk mengatasinya dalam kondisi ekstrim usulan upaya tersebut akan melibatkan kekuatan militer yang dapat mengurangi bahkan menghapuskan hak-hak kebebasan sipil.²¹

David menyatakan ancaman merupakan sesuatu yang direferensikan oleh suatu organisasi oleh karena dapat mempengaruhi keberlanjutan suatu eksistensi maupun operasi organisasi sehingga menjadi pusat perhatian dan perlu diatasi secara seksama. Selain ancaman, maka suatu entitas perlu memperhatikan pula peluang (*opportunity*) yang muncul dari lingkungan strategis yang melingkupinya.²² Di dalam bukunya, Ohmae mengaitkan peluang dengan proses globalisasi sehingga memandang peluang sebagai terbukanya berbagai kesempatan akibat proses global yang seyogyanya ditangkap oleh Negara-bangsa untuk mencapai kepentingan nasional dan memperkuat komposisi kekuatan nasionalnya. Berbagai peluang dan kesempatan yang muncul dan bersifat potensi

²⁰ Bandoro, Bantarto. 2013. *Bahan Kuliah Cohort 5- Ancaman, Resiko dan Bencana Keamanan/19 September 2013*. Unhan. Jakarta. Hlm 3

²¹ *Ibid.*

²² David, Fred R. 2013. *Strategic Management Concepts (14th edition)*. Pearson Education Limited. Essex. Hlm. 77

pada suatu kurun waktu tertentu dan sangat perlu disikapi oleh suatu negara secara seksama.²³

Penjelasan mengenai ancaman dan peluang sebagaimana yang telah dijelaskan diatas, akan menarik sebuah kesimpulan terkait konsepsi mengenai keamanan maritim (*maritime securities*) jika hal tersebut diterapkan ke dalam konteks kemaritiman akan membentuk kerangka seperti berikut :

- a. Ancaman Kekerasan (*Violence Threat*), yaitu ancaman dengan menggunakan kekuatan bersenjata terorganisir, seperti pembajakan perampokan dan aksi teror;
- b. Ancaman terhadap sumber daya laut (*Natural Resources Tribulation*), yaitu ancaman berupa pencemaran dan kerusakan terhadap ekosistem laut dan konflik pengelolaan sumber daya laut yang dipolitisasi dan diikuti dengan penggelaran kekuatan militer;
- c. Ancaman pelanggaran hukum (*Law Transgression Threat*), yaitu tidak dipatuhinya hukum nasional maupun hukum internasional yang berlaku di perairan.
- d. Ancaman Navigasi (*Navigational Hazard*), yaitu ancaman yang timbul oleh kondisi geografis maritim dan hidrografi akibat kurang memadainya sarana bantu navigasi sehingga dapat membahayakan keselamatan pelayaran.

Berbagai pihak masih mempunyai pandangan yang beragam tentang pengertian keamanan maritim termasuk lingkup permasalahan yang dihadapinya. Dalam

²³ Ohmae, Kenichi. 2005. *The Next Global Stage : Tantangan dan Peluang di Dunia yang Tidak Mengenal Batas Wilayah*. Indeks. Jakarta. Hlm. 56

pandangan yang berbeda tersebut akan disampaikan, selanjutnya dengan dihadapkan pada kepentingan nasional Indonesia di bidang kemaritiman, penulis akan membahas konsep ini agar didapatkan suatu pengertian keamanan maritim serta cakupannya yang sesuai dengan kepentingan nasional kita tersebut. Pengertian tentang keamanan maritim ini diperlukan sebagai pijakan dalam merumuskan upaya-upaya yang diperlukan dalam membangun keamanan dan pertahanan maritim yang kuat.

2.1.2. Konsep Keamanan Maritim Internasional

Dalam studi Hukum Internasional kajian tentang keamanan sangat dipengaruhi oleh pandangan *realism*²⁴. Dimana kajian tentang keamanan mempelajari hal-hal seperti ancaman dan penggunaan kekuatan militer untuk menangkal ancaman tersebut. aktor utama dalam studi keamanan adalah negara yang diasumsikan sebagai aktor yang rasional dalam perilakunya berinteraksi dalam usahanya mencapai kepentingan nasionalnya.²⁵

Perkembangan keamanan maritim sangat dipengaruhi oleh tindakan-tindakan serta pola interaksi para aktor dalam hubungan internasional yang semakin berkembang pula. Aktor dalam hubungan internasional yang sekarang bukan hanya meliputi *states* tapi juga aktor-aktor *non-states* semakin membuat sebuah keamanan maritim semakin kompleks.

²⁴ Realisme sebagai asumsi yang melandasi hubungan internasional dan bersifat dinamis, sebagai ide yang melingkupi 4 dalil inti antara lain *Political Groupism Egoism* (Keegoisan kelompok politik), *International Anarchy* (Anarki Internasional), dan juga *Power Politics* (Kekuatan politik).

²⁵ Paul Viotti Dan Mark Kauppi, *International Relations Theory: Realism, Pluralism, Globalism*, (Newyork: Macmillan) 1993. Hlm 5-7

Pembahasan keamanan dalam hubungan internasional terbagi antara keamanan tradisional dan keamanan non-tradisional. Definisi keamanan tradisional terhadap konsep keamanan maritim ialah pertahanan atau perlindungan terhadap negara yang menjelaskan, mengatur peran dan strategi Angkatan Laut (*Seapower*). Pada masa damai, fungsi Angkatan Laut salah satunya ialah mengamankan negara melalui tindak pencegahan, pengawasan dan pengejaran (*interdiction*) untuk mendukung dan memfasilitasi perdagangan internasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi sebuah negara. Sedangkan yang dimaksud dengan keamanan non-tradisional adalah konsep keamanan maritim yang menekankan aspek perlindungan terhadap berbagai tindak kejahatan maritim lintas batas negara seperti terorisme maritim, separatisme, radikalisme yang berujung pada konflik komunal dengan laut sebagai medianya, kerusuhan sosial antar pengguna laut, perompakan dan pembajakan di laut, imigran ilegal, penangkapan dan pembalakan ilegal, serta penyelundupan dan pencemaran laut.

Dalam skripsi ini selanjutnya peneliti akan berfokus pada keamanan non-tradisional. Pemahaman konsep keamanan secara non-tradisional dalam *International Security studies* merupakan sebuah konsep perlindungan preventif dan ancaman navigasi sebuah negara didominasi dalam bentuk standar keamanan teknis²⁶.

Menurut Christian Bueger dalam mengidentifikasi konsep keamanan maritim ada tiga hal yang harus di perhatikan yakni (1) 'semiotika' yang bermaksud untuk memetakan arti yang berbeda dengan menjelajahi hubungan antara keamanan

²⁶ Barry Buzan And Lene Hansen, 2009, " The Evolution Of International Security", (Newyork; Cambridge University Press) Hlm.16

maritim dan konsep lainnya, (2) 'sekuritisasi' *framework* yang menyediakan sarana untuk memahami bagaimana ancaman yang berbeda termasuk dalam keamanan maritim, dan 3) teori praktek keamanan yang bertujuan memahami apa tindakan yang dilakukan atas nama keamanan maritim.²⁷

Pengertian keamanan maritim sebenarnya merupakan sebuah pemaknaan keamanan secara umum dan dalam hal keamanan maritim hanya dibatasi oleh ruang lingkungannya yang saja. Dalam hal keamanan maritim sebenarnya ada forum khusus yang dibahas dalam forum *International Maritime Organization* (IMO) yang membahas khusus terkait dinamika keamanan maritim serta tindakan preventif yang harus dilakukan yang akan dibahas lebih khusus dipembahasan selanjutnya.

Pembahasan secara definitif terkait konsep keamanan maritim pada tatanan internasional masih di anggap sebuah pembahasan yang baru. Mengutip dari jurnal yang dibuat oleh Makmur Keliat²⁸ yang memaparkan secara sistematis pembahasan keamanan maritim di tatanan internasional pada awalnya tidak ada secara khusus pembahasan terkait keamanan maritim dalam ketika pertemuan *Informal Consultative Process* (ICP) yang digelar oleh PBB tahun 2001 hanya sebatas membahas tentang 'keamanan' dan 'laut' serta ancaman keamanan yang masih sebatas dinilai dari kegiatan-kegiatan ilegal di laut ataupun aktivitas-aktivitas yang membahayakan pelayaran.

²⁷ Lihat Jurnal Christian Bueger, 2015, "What Is Maritime Security?", (Wales Uk;Cardiff University Press) Hlm. 3

²⁸ Lihat Jurnal Makmur Keliat. 2009." Keamanan Maritim Dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia" Jurnal Jsp, Vol. 13(No.1): Hlm. 111

Geoffrey Till dalam bukunya “*seapower: a Guide for the twenty-first century*” mengatakan bahwasannya pembahasan keamanan maritim merupakan sebuah frasa baru dalam konteks keamanan. Istilah ini menjadi sebuah trend pembahasan dalam kontek keamanan mengingat potensi laut yang belum terekplorasi secara optimal sehingga perlunya sebuah pengendalian laut (*sea control*) sehingga terciptanya sebuah “*maintaining good order at sea*” karna laut masih memiliki potensi yang sangat besar untuk di eksplorasi.

Pertemuan ICP selanjutnya pada tahun 2002 juga tidak terdapat upaya untuk mendefinisikan keamanan maritim. Namun pada pertemuan ini keamanan maritim disandingkan dengan kata “keselamatan maritim” serta memasukan tindakan teroris sebagai jenis ancaman baru dalam keamanan yang berbasis di laut dan fasilitas keamanan berikut objek pelayaran dan pelabuhannya. Barulah pada tahun 2006, didalam forum ICP membahas terkait kesepakatan yang salah satunya secara khusus membicarakan terkait ‘keamanan maritim’. Dalam *spectrum* keamanan maritim kawasan Asia Tenggara sebagai wilayah yang sangat strategis menunjukkan sebuah peningkatan yang sangat signifikan terkait *human trafficking* dan *piracy*.²⁹

2.1.3. Konsep Keamanan Maritim Indonesia

Menurut pandangan militer pada umumnya, keamanan maritim biasanya difokuskan pada masalah keamanan nasional, dalam upaya melindungi keutuhan wilayah negara dari serangan bersenjata atau penggunaan jenis kekuatan lainnya, serta memproyeksikan kepentingan negara ke wilayah-wilayah lain. Sementara itu

²⁹ Lihat "Isu Keamanan Maritim Regional", Tabloid Diplomasi, Edisi 4 Tahun I, September 2010, Dalam [Http://Www.Tabloiddiplomasi.Org/Pdf/2010/Suplemen%20september%202010.Pdf](http://www.tabloiddiplomasi.org/Pdf/2010/Suplemen%20september%202010.Pdf) Diunduh Pada 29 November 2018 pukul 15.05 WIB

dari perspektif pertahanan negara, keamanan maritim melingkupi hal-hal yang lebih luas dalam menghadapi lebih banyak jenis ancaman di bidang maritim. Sebagai contoh, konsep operasi dari Angkatan Laut Amerika Serikat menyebutkan bahwa sasaran dari operasi keamanan maritim mereka meliputi perlindungan kebebasan bernavigasi dari kapal-kapal dagang mereka, melindungi pelayaran dagang mereka, melindungi sumber daya laut, serta melindungi wilayah maritim dari ancaman negara tertentu, terorisme, penyelundupan obat terlarang, dan bentuk-bentuk lain dari kejahatan, pembajakan, kerusakan lingkungan, dan imigrasi ilegal melalui laut.³⁰

Berbeda dengan pihak industri perkapalan, keamanan maritim secara khusus difokuskan pada sistem transportasi maritim dan menghubungkannya dengan sampainya kiriman barang dengan keamanan di tempat tujuan tanpa gangguan dari segala bentuk kejahatan. Konsisten dengan pandangan ini, muncul pengertian keamanan maritim yang diartikan sebagai upaya yang dilakukan oleh pemilik, operator, dan administrator dari kapal dagang, fasilitas pelabuhan, instalasi lepas pantai, dan organisasi kelautan lainnya dalam melindungi kapalnya dari perampasan, sabotase, pembajakan, pencurian, gangguan, atau serangan dadakan. *The International Maritime Organization* (IMO) membedakan antara keselamatan maritim dan keamanan maritim. Keselamatan maritim atau *maritime safety* merujuk pada pencegahan atau mengurangi terjadinya kecelakaan di laut yang disebabkan oleh kapal yang dibawah standar, awak kapal atau operator yang tidak cakap, sementara keamanan maritim atau *maritime security* terkait dengan

³⁰ N. Klein, et.al., *Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand*, (Oxon: Routledge,2010), Hlm. 5

perlindungan kapal dari aksi-aksi yang melanggar hukum, yang disengaja atau direncanakan.³¹

Christian Bueger³² menyatakan pendapatnya bahwa keamanan maritim mengandung empat konsep keamanan, yakni kekuatan laut atau kekuatan angkatan laut (*sea power*), keselamatan laut atau *marine safety*, ekonomi laut dalam atau *blue economy*, dan keamanan manusia atau *human security*. Konsep dari kekuatan laut menjelaskan tentang peran angkatan laut, yaitu melindungi keberlangsungan negara, melindungi jalur transportasi laut bagi perdagangan dan peningkatan ekonomi. Konsep keselamatan di laut menjelaskan keselamatan kapal dan instalasi laut dengan tujuan utamanya untuk melindungi para profesional dan lingkungan laut. Keamanan maritim juga berkaitan dengan pembangunan di bidang ekonomi, dimana laut berperan sangat penting dalam perdagangan, dan perikanan. Laut mengandung sumber daya alam yang sangat penting, seperti minyak, dan bahan tambang dari dasar lautan. Pariwisata pantai juga menjadi sumber pendapatan ekonomi yang penting. Konsep keamanan manusia juga terkait dengan keamanan maritim, yang mengandung unsur-unsur seperti ketersediaan makanan, ketersediaan tempat tinggal, kehidupan berkelanjutan, dan tersedianya lowongan kerja yang aman.³³

Berbagai pandangan tersebut dapat di inventarisir bidang subtugas yang masuk dalam lingkup keamanan maritim, baik dari sudut pandang pelaku militer maupun dari sudut pandang sipil yang selanjutnya dikategorikan menjadi empat, yaitu: (i)

³¹ *Ibid.* Hlm. 6

³² Dr. Christian Bueger is Professor of International Relations in the Department of Politics and International Relations, Cardiff University. He joined Cardiff as a Lecturer in 2012. He obtained his PhD in Political and Social Sciences from the European University Institute, Florence, Italy

³³ C. Bueger, "What is Maritime Security?", *Marine Policy Journal*, No. 53, 2015, Hlm. 161

bidang keamanan maritim yang menyangkut negara atau kedaulatan negara, yang pada umumnya tugas ini menjadi domain dari militer, khususnya angkatan laut; (ii) bidang keamanan yang menyangkut dengan penegakan hukum di laut, yang pada umumnya bidang tugas ini ditangani oleh aparat penegak hukum, seperti kepolisian negara, badan keamanan laut atau *coast guard*, bea dan cukai, badan pengamanan perikanan, dan juga angkatan laut; (iii) bidang keselamatan pelayaran, dimana bidang tugas ini utamanya ditangani oleh badan pemerintah yang mengawasi transportasi atau pelayaran laut; dan (iv) bidang penjagaan dan kelestarian lingkungan laut, yang pada umumnya ditangani oleh instansi pemerintah yang diberikan tugas khusus untuk hal ini.

Memiliki sistem pertahanan yang kuat adalah sebuah kebutuhan mendasar bagi setiap negara. Kemampuan pertahanan merupakan hal yang sangat penting dalam menjaga keselamatan bangsa, tetapi juga simbol kekuatan serta sarana untuk mencapai cita-cita, tujuan dan kepentingan nasional suatu negara. Bentuk ancaman keamanan terbagi menjadi dua yaitu ancaman tradisional dan non-tradisional.

Ancaman tradisional berupa invasi atau agresi militer dari negara lain yang diperkirakan kecil kemungkinannya terjadi. Perubahan aspek mengenai keamanan telah mengakibatkan revolusi konsep pertahanan, dimana dalam hal ini keamanan tradisional yang cenderung lebih fokus pada kekuatan militer sudah jauh ditinggalkan oleh semua bangsa di dunia walaupun kekuatan militer tetap penting namun bukan lagi menjadi satu-satunya kekuatan untuk menjamin kepentingan nasional untuk mempertahankan suatu negara. Isu-isu mengenai keamanan non-

tradisional berupa isu pembajakan dan perompakan, penyelundupan manusia hingga penyelundupan narkoba, terorisme dan lain sebagainya menjadi fokus penting beberapa negara-negara di dunia termasuk Indonesia dalam meningkatkan dan menitikberatkan fokus keamanan maritim pada peningkatan mutu standar navigasi nasional sebagai bentuk upaya preventif sebagaimana yang disampaikan oleh forum internasional.

2.2. Tinjauan Umum tentang Kapal dan Fasilitas Pelabuhan

2.2.1. Definisi Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menjelaskan bahwa definisi kapal adalah :

“Kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.”

Sedangkan menurut *International Ship and Port Facility Security Code 2002*

Bagian 2.2, definisi kapal adalah :

“2.2. Kapal-kapal yang melakukan pelayaran internasional, dengan rincian sebagai berikut :

- a. Kapal Penumpang, termasuk kapal penumpang berkecepatan tinggi
- b. Kapal Barang, termasuk kapal barang berkecepatan tinggi di atas 500GT
- c. Unit Pengeboran Minyak Lepas Pantai atau *Mobile Offshore Drilling Unit* (MODU)

Peraturan ini tidak diterapkan terhadap :

- a. Kapal Perang dan Kapal Bantuannya
- b. Kapal lain yang dimiliki atau dioperasikan oleh pemerintah negara-negara penandatangan dan digunakan hanya pada pelayanan non komersial oleh pemerintah.”

Kapal sebagai sarana pelayaran dalam sistem angkutan laut, memiliki peran penting dalam kaitannya dengan impor dan ekspor barang serta muatan dalam

jumlah yang sangat besar. Berdasarkan fungsi strategis kegunaan dan manfaat yang terdapat dalam kapal bagi pemenuhan keberlangsungan pertumbuhan dan pembangunan suatu negara, oleh sebab itu kementerian perhubungan Indonesia membagi beberapa tipe kapal sebagaimana fungsi dan kegunaannya.³⁴

1. Kapal Penumpang

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan jumlah populasi penduduk terbanyak kedua di dunia. Peranan transportasi laut menjadi salah satu sarana angkutan terpenting yang digunakan oleh sebagian penduduk di Indonesia. Keberadaan kapal penumpang menjadi salah satu keefektifan peran kapal sebagai sarana jasa transportasi laut yang memudahkan beberapa orang untuk dapat berpergian antar pulau. Salah satu contoh dari bentuk kapal penumpang adalah Kapal Ferri dan Kapal Pesiar.³⁵

2. Kapal Barang

Kapal Barang khusus di operasionalkan untuk kepentingan pengangkutan barang. Pada umumnya, kapal barang mempunyai ukuran yang lebih besar jika dibandingkan dengan kapal penumpang. Aktifitas bongkat muat dan pengangkutan barang di tempat tujuan merupakan salah satu kegiatan yang dijalankan oleh kapal barang. Adapun jenis dari kapal barang terbagi atas 6 jenis kapal.

a. Kapal Barang Umum

Kapal ini digunakan untuk mengangkut muatan umum (*General Cargo*).

Muatan tersebut bisa terdiri dari bermacam-macam barang yang yang

³⁴ Triadmojo, Bambang, Perencanaan Pelabuhan, Beta Offset, Yogyakarta, 2009, Hlm.46.

³⁵ *Ibid*, Hlm.47.

dibungkus dalam peti, kotak dan sebagainya yang kemudian dia angkut melalui kapal ke beberapa pelabuhan tujuan.

b. Kapal Peti Kemas

Kapal Peti Kemas dapat dibedakan menjadi beberapa jenis :

1. *Full Container Ship*, yaitu kapal yang dibuat secara khusus untuk mengangkut peti kemas.
2. *Partial Container Ship*, yaitu kapal yang sebagian ruangnya diperuntukkan bagi muatan peti kemas dan sebagian lainnya untuk muatan konvensional.
3. *Convertible Container Ship*, yaitu kapal yang sebagian atau seluruh ruangnya dapat dipergunakan untuk muatan peti kemas atau muatan lainnya.
4. *Ship with limited container carrying ability*, yaitu kapal yang mempunyai kemampuan mengangkut peti kemas dalam jumlah terbatas. Kapal ini dilengkapi dengan perlengkapan khusus untuk melakukan pengangkutan peti kemas dengan jumlah yang terbatas.
5. *Ship without special container stowing or handling device*, yaitu kapal yang tidak mempunyai alat-alat nongkar muat dan alat pemadatan secara khusus tapi juga mengangkut peti kemas.³⁶

c. Kapal Barang Curah (*Bulk Cargo Ship*)

Kapal ini digunakan untuk mengangkut muatan curah dalam jumlah yang banyak. Muatan curah ini bisa berupa beras, gandum, batu bara, biji besi dan sebagainya.

³⁶ *Ibid*, Hlm.48

d. Kapal Tanker

Kapal ini digunakan untuk mengangkut minyak yang pada umumnya mempunyai ukuran yang sangat besar. Beratnya bervariasi antara beberapa ribu ton sampai ratusan ribu ton.

e. Kapal Barang Khusus

Kapal ini dibuat khusus untuk mengangkut barang tertentu, seperti daging yang harus diangkut dalam keadaan beku, kapal pengangkut gas alam cair dan sebagainya.

f. Kapal Ikan

Kapal ikan digunakan untuk menangkap ikan dilaut. Ukuran kapal ikan yang digunakan tergantung pada jenis ikan yang tersedia, potensi ikan di daerah tangkapan, karakteristik alat tangkap, jarak, daerah tangkapan dan sebagainya.³⁷

2.2.2. Definisi Pelabuhan

Indonesia sebagai negara maritim memiliki peranan pelayaran yang sangat penting bagi kehidupan sosial ekonomi penduduknya. Salah satu faktor ekonomis dalam sektor transportasi laut yang harus dicapai, antara lain bentuk-bentuk unitasi muatan atau muatan curah, bentuk kapal yang cocok dengan jenis muatan yang diangkut ataupun perlengkapan peralatan bongkar muat yang memadai. Hal ini dapat dicapai bila perencanaan dan perancangan pelabuhan dapat didekati

³⁷ *Ibid*, Hlm.49-51.

dengan teknologi yang tepat dan operasional pelabuhan didukung oleh sarana dan prasana keamanan yang baik.³⁸

Peran penting dan strategis suatu pelabuhan dalam aktivitasnya sangat besar disumbangkan bagi pertumbuhan industri, ekonomi dan perdagangan serta merupakan bidang usaha yang memberikan kontribusi bagi pembangunan ekonomi nasional. Hal ini membawa konsekuensi terhadap pengelolaan bidang usaha pelabuhan agar pengoperasiannya dapat dilakukan secara efektif, efisien dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat dengan biaya yang terjangkau. Pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan adalah pelayanan terhadap kapal dan terhadap muatan yaitu barang dan penumpang.³⁹

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan diartikan sebagai;

“Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi”

Pelabuhan sebagai prasarana transportasi yang mendukung kelancaran sistem transportasi laut memiliki fungsi yang erat kaitannya dengan faktor-faktor sosial dan ekonomi. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi sedangkan secara sosial, pelabuhan menjadi fasilitas publik dimana di dalamnya berlangsung interaksi antar pengguna (masyarakat) termasuk

³⁸ *Ibid*, hlm. 10.

³⁹ *Ibid*

interaksi yang terjadi karena aktivitas perekonomian. Secara lebih luas, pelabuhan merupakan titik simpul pusat hubungan (*central*) dari suatu daerah pendukung (*hinterland*) dan penghubung dengan daerah di luarnya. Secara umum pelabuhan memiliki fungsi sebagai *link*, *interface*, dan *gateway*. Link (mata rantai) yang dimaksudkan yaitu pelabuhan merupakan salah satu mata rantai proses transportasi dari tempat asal barang ke tempat tujuan.⁴⁰

A. Tinjauan Umum Pelabuhan Sebagai Prasarana Transportasi

- *Interface* (titik temu) yaitu pelabuhan sebagai tempat pertemuan dua mode transportasi, misalnya transportasi laut dan transportasi darat.
- *Gateway* (pintu gerbang) yaitu pelabuhan sebagai pintu gerbang suatu negara, dimana setiap kapal yang berkunjung harus mematuhi peraturan dan prosedur yang berlaku di daerah dimana pelabuhan tersebut berada.

Pelabuhan memiliki arti penting bagi Indonesia, karena mendukung kelangsungan sistem transportasi laut yang merupakan sistem transportasi paling besar di Indonesia. Peran pelabuhan sangat penting bagi perkembangan sosial dan ekonomi suatu daerah mengingat pelabuhan merupakan pusat segala kegiatan pelayanan pelayaran yang meliputi pelayanan terhadap kapal dan muatannya (penumpang, barang, dan hewan).

B. Klasifikasi pelabuhan

Dalam menjalankan perannya, pelabuhan biasanya di klasifikasikan berdasarkan berbagai aspek yang berhubungan dengan pelabuhan itu sendiri.

⁴⁰ *Ibid*, Hlm. 13.

Berikut ini adalah penggolongan pelabuhan yang ditinjau dari berbagai aspek.⁴¹

1. Hierarki

Berdasarkan hierarkinya, pelabuhan digolongkan ke dalam 2 (dua) tingkatan pelabuhan yaitu pelabuhan utama (*majorport*) dan pelabuhan cabang/pengumpan (*feeder port*). Selanjutnya kedua jenis pelabuhan ini dibagi dalam beberapa pelabuhan, yaitu :

- a. Pelabuhan Internasional Hub, merupakan pelabuhan utama primer dan berperan sebagai pelabuhan internasional yang terbuka untuk perdagangan luar negeri dan berfungsi sebagai alih muat (*transshipment*) barang antarnegara.
- b. Pelabuhan Internasional, merupakan pelabuhan utama sekunder dan berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan pusat distribusi peti kemas nasional dan pelayanan angkutan peti kemas internasional.
- c. Pelabuhan Nasional, merupakan pelabuhan utama tersier dan berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang umum nasional.
- d. Pelabuhan Regional, merupakan pelabuhan pengumpan primer dan berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang dari/ke pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpan.
- e. Pelabuhan Lokal, merupakan pengumpan sekunder dan berperan sebagai tempat pelayanan penumpang di daerah terpencil, terisolasi, perbatasan, daerah perbatasan yang hanya didukung oleh mode transportasi laut.⁴²

⁴¹ *Ibid*, Hlm. 13-24

⁴² *Ibid*, Hlm. 13-24

2. Penyelenggaranya

Ditinjau dari segi penyelenggaraannya, pelabuhan, digolongkan menjadi 2 (dua) jenis pelabuhan yaitu pelabuhan umum dan pelabuhan khusus.

- a. Pelabuhan umum diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum. Penyelenggaraan pelabuhan umum sampai saat ini masih dilakukan oleh pemerintah melalui Unit Penyelenggara Pemerintah (BUMN : PT. PELINDO) dan Unit Penyelenggaraan Pemerintah Daerah.
- b. Pelabuhan khusus diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kepentingan tertentu. Umumnya, pelabuhan khusus dibangun oleh sebuah perusahaan yang berfungsi sebagai prasarana transportasi bagi distribusi hasil-hasil produksi perusahaan tersebut.

3. Pengusahaannya

Penggolongan pelabuhan berdasarkan pengusahaannya karena pertimbangan faktor komersil pelabuhan dan lebih tertuju pada status pelabuhan.⁴³

a. Pelabuhan yang diusahakan

Pelabuhan ditujukan untuk memberikan pelayanan seoptimal mungkin bagi pengguna (maskapai pelayaran dan masyarakat) untuk mendukung fungsi komersil pelabuhan. Pemakaian pelabuhan ini dikenakan biaya seperti biaya jasa labuh, jasa tambat, jasa pemanduan, jasa menumpukan, bongka muat, dan sebagainya.

b. Pelabuhan yang tidak diusahakan

⁴³ *Ibid*, Hlm. 13-24

Status ini biasanya diterapkan pada pelabuhan kecil yang hanya merupakan tempat singgahan kapal tanpa fasilitas bongkar muat, bea cukai, dan sebagainya. Pelabuhan seperti ini disubsidi pemerintah dan dikelola oleh unit pelaksana teknis.

4. Letak Geografisnya

Berdasarkan letak geografisnya, pelabuhan dapat dibedakan menjadi :

- a. Pelabuhan pantai, yaitu pelabuhan yang terletak di tepi pantai, misalnya pelabuhan Makasar, Balikpapan, Bitung, Ambon, dan Sorong.
- b. Pelabuhan sungai, yaitu pelabuhan yang terletak di tepi sungai dan biasanya agak jauh ke pedalaman, misalnya pelabuhan Samarinda, Palembang dan Jambi.

5. Teknis Pembangunan

Berdasarkan teknis pembangunannya, pelabuhan digolongkan menjadi:⁴⁴

- a. Pelabuhan alam (*natural and protected harbor*)

Pelabuhan alam merupakan daerah perairan yang terlindungi dari badai, dan gelombang secara alami, misalnya oleh suatu pulau, terletak di teluk atau muara sungai (estuari). Selain itu, lokasi pelabuhan memenuhi persyaratan lainnya seperti pelayaran yang memadai untuk ukuran kapal tertentu sehingga hanya dibutuhkan bangunan tambahan. Contoh pelabuhan alam adalah pelabuhan Palembang, Belawan (Medan) dan Pontianak.

⁴⁴ *Ibid*, Hlm. 13-24

b. Pelabuhan buatan (*artificial harbor*)

Sebuah pelabuhan disebut pelabuhan buatan jika wilayah perairan pelabuhan tersebut terlindung oleh bangunan pelindung seperti talud (*breakwater*) dari terjangan gelombang. Kondisi ini juga terjadi bila kedalaman air (kolam pelabuhan) tidak memenuhi persyaratan sehingga harus dilakukan pengerukan. Contoh pelabuhan buatan antara lain pelabuhan Tanjung Perak (Jakarta) dan Tanjung Mas (Semarang).

c. Pelabuhan semi alam (*semi natural harbor*)

Pelabuhan semi alam merupakan campuran dari pelabuhan alam dan pelabuhan buatan. Misalnya wilayah pelabuhan terlindungi oleh lidah pantai dan perlindungan buatan hanya untuk alur masuk. Contoh di Indonesia adalah pelabuhan Bengkulu yang memanfaatkan teluk yang terlindung oleh lidah pasir untuk membentuk alur masuk-keluar kapal. Contoh lainnya adalah muara sungai yang kedua sisinya dilindungi oleh jetty yang berfungsi menahan masuknya pasir dari sepanjang pantai ke muara sungai.⁴⁵

2.3. *International Ship and Port Facility Security (ISPS CODE) 2002*

2.3.1. Sejarah ISPS Code 2002

Meningkatnya kejahatan di laut dan kegiatan terorisme, membuat negara-negara anggota *International Maritime Organization* (IMO) dengan suara bulat menyetujui pengembangan langkah-langkah baru yang berkaitan dengan

⁴⁵ *Ibid*

keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan untuk diadopsi oleh Konferensi Para Negara Pihak pada Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut 1974 (dikenal sebagai Konferensi Diplomatik tentang Keamanan Maritim) pada bulan Desember 2002. Persiapan untuk Konferensi Diplomatik dipercayakan kepada Komite Keamanan Maritim atau *Maritime Security Committee* (MSC) berdasarkan pengajuan yang dibuat oleh Negara-negara Anggota, organisasi antar pemerintah dan organisasi non-pemerintah dalam status konsultatif dengan Organisasi.⁴⁶

MSC pada sesi luar biasa pertamanya diadakan juga pada bulan November 2001, dalam rangka mempercepat pengembangan dan adopsi langkah-langkah keamanan yang tepat membentuk kelompok kerja MSC tentang Keamanan Maritim. Pertemuan pertama MSC *Intersessional Working Group* tentang Keamanan Maritim diadakan pada Februari 2002 dan hasil diskusi dilaporkan dan dipertimbangkan pada sesi ke 75 oleh MSC pada Maret 2002, ketika sebuah lembaga *ad hoc* kelompok kerja dibentuk untuk lebih mengembangkan proposal yang dibuat. Sesi ke 75 dari MSC mempertimbangkan laporan kelompok kerja tersebut dan merekomendasikan agar pekerjaan itu diteruskan melalui kelompok kerja MSC *Intersessional* lebih lanjut, yang diadakan pada bulan September 2002. Sesi ke tujuh puluh enam dari MSC mempertimbangkan hasil sesi September 2002 dari MSC *Intersessional Working Group*. Pekerjaan lebih lanjut yang dilakukan oleh MSC Working Group diadakan bersamaan dengan sesi ke tujuh puluh enam komite pada Desember 2002. Sebelum konferensi diplomatik menyetujui versi final dari teks yang diusulkan untuk dipertimbangkan, maka konferensi diplomatik mengadakan pertemuan pada tanggal 9-13 desember 2002

⁴⁶ Direktorat Jendral Perhubungan. 2003. *ISPS Code*, Jakarta.

di London untuk melakukan perubahan pada konvensi internasional mengenai keselamatan jiwa di laut atau *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974.⁴⁷

Perubahan pada SOLAS 1974 tersebut dilakukan pada Bab V. Keselamatan pelayaran (*Safety Of Navigation*) dan penambahan pada Bab XI menjadi Bab XI-1 mengenai langkah-langkah khusus peningkatan keselamatan pelayaran (*Special Measures to Enhance Mariime Safety*) dan Bab XI-2 langkah-langkah khusus peningkatan keamanan pelayaran (*Special Measures to Enhance Mariime Safety*) yang dikenal dengan nama *Intenational Ship and Port Facility Security Code* (ISPS CODE) atau kode internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.⁴⁸

ISPS Code 2002 dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan pasca serangan 11 september 2001 di amerika Serikat. ISPS Code memiliki dua bagian yang terdiri atas Bagian A dan Bagian B. Bagian A berisikan aturan wajib yang harus diterapkan dalam standar keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, sedangkan Bagian B berisikan aturan tambahan terkait penerapan dari Bagian A. Pada dasarnya, Kode tersebut menggunakan pendekatan manajemen resiko untuk menjamin keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dan untuk menentukan langkah-langkah keamanan apa yang tepat, penilaian risiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu.

Tujuan dari Kode ini adalah menyediakan standar, kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi risiko, memungkinkan Pemerintah untuk mengimbangi apabila terjadi perubahan ancaman dengan merubah nilai kerentanan pada kapal

⁴⁷ *Ibid*

⁴⁸ Buku ISPS CODE, Hlm. 116

dan fasilitas pelabuhan melalui penentuan tingkat keamanan yang sesuai dan langkah-langkah keamanan yang sesuai.⁴⁹

ISPS *Code* merupakan bagian dari SOLAS sehingga kepatuhan adalah hal yang wajib ditaati bagi 148 negara-negara atau pihak-pihak yang mengakui perjanjian SOLAS. Pihak Pemerintah berkewajiban untuk mengatasi semua tujuan dan fungsi yang disyaratkan ISPS *Code* dan untuk memastikan bahwa langkah-langkah keamanan yang tepat dan prosedur telah dilaksanakan di fasilitas pelabuhan dan alur yang berada dalam wilayah mereka.

Persyaratan baru membentuk kerangka kerja internasional melalui Pemerintah, kapal dan fasilitas pelabuhan dapat bekerja sama untuk mendeteksi dan mencegah tindakan yang mengancam keamanan di sektor transportasi laut. Serangkaian peraturan keamanan maritim yang baru akan memiliki dampak besar bagi fasilitas pelabuhan dan operator kapal yang belum menerapkan di atas kapal dengan adanya peningkatan ancaman pada keamanan maritim dalam iklim saat ini. Mereka akan perlu untuk mengejar ketinggalan, sesuai dengan aturan dan pedoman dalam ISPS *Code*.

Bagi Pemerintah dan operator kapal yang telah menerapkan peningkatan peraturan keamanan, ISPS *Code* meresmikan dan menstandarisasi langkah-langkah keamanan secara global. Intinya adalah bahwa ada ancaman yang sangat nyata. Kita telah melihat serangan terhadap infrastruktur maritim di tempat lain (seperti Yaman dan Irak). Seluruh ide dari ISPS *Code* adalah untuk mengurangi

⁴⁹ *Ibid*, Hlm 117

kerentanan dari industri untuk menyerang, sehingga melawan ancaman dan mengurangi risiko.

Adapun manfaat secara komersial yang potensial bagi industri maritim dalam melaksanakan kode adalah tampak jelas bahwa, dalam jangka panjang, pelaksanaan kode harus menyediakan biaya manfaat-cukup untuk industri pelabuhan secara keseluruhan dan untuk pelabuhan khusus. Dengan meletakkan di tempat peraturan keamanan yang efektif dan sesuai, pelabuhan akan dapat terus berpartisipasi secara penuh dalam perdagangan global dan, tentu saja, konsekuensi ekonomi terhadap potensi utama pelanggaran keamanan, yang mungkin mengakibatkan gangguan atau bahkan penutupan pelabuhan.⁵⁰

2.3.2. Gambaran Umum Pengaturan ISPS Code 2002

ISPS Code bertujuan untuk membangun suatu kerangka kerja yang melibatkan kerjasama antar pemerintah negara-negara penandatangan, badan-badan pemerintah, pemerintah lokal dan industri pelayaran serta industri pelabuhan untuk mengidentifikasi ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap peristiwa keamanan yang berakibat kepada kapal atau fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk perdagangan internasional. Adapun gambaran umum tujuan terbentuknya pengaturan yang terdapat di dalam ISPS Code 2002 terkait keamanan maritim adalah sebagai berikut :⁵¹

1. Menetapkan peran masing-masing dan tanggung jawab pemerintah penandatangan, badan-badan pemerintah, pemerintah lokal, industri

⁵⁰ *Ibid*

⁵¹ ISPS Code 2002, Part A. Hlm 5

pelayaran dan industri kepelabuhan pada tingkat nasional dan tingkat internasional untuk menjamin keamanan maritim.

2. Menjamin secara dini dan keberhasilan mengumpulkan informasi dan pertukarannya yang berhubungan dengan keamanan.
3. Menyediakan suatu cara terhadap penilaian keamanan untuk itu rancangannya harus ada dan tatarannya untuk menanggapi terhadap perubahan tingkat keamanan.
4. Menjamin kepercayaan yang cukup terhadap langkah keamanan maritim dan proporsional pada tempatnya.

III. METODE PENELITIAN

3.1. Jenis Penelitian

Penyusunan skripsi yang berjudul “*Pengaturan Keamanan Maritim Berkaitan dengan Standar Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Berdasarkan International Ship and Port Facility Security CODE 2002, dan Implementasinya di Indonesia*” agar dapat terarah dan sistematis, maka skripsi ini dibuat berdasarkan metode-metode tertentu. Hal ini disebabkan, suatu penelitian merupakan usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran suatu pengetahuan.⁵²

Penelitian yang dilakukan untuk skripsi ini adalah penelitian hukum normatif (*Normative Legal Research*) yaitu penelitian hukum kepustakaan yang mengacu pada norma hukum yang terdapat dalam peraturan internasional dan peraturan perundang-undangan.⁵³ Kemudian juga mendasarkan pada karakteristik yang berbeda dengan penelitian ilmu sosial pada umumnya.⁵⁴ Sedangkan fokus kajiannya adalah hukum positif, hukum positif yang dimaksud adalah hukum yang berlaku suatu waktu dan tempat tertentu, yaitu suatu aturan atau norma tertulis yang secara resmi dibentuk dan diundangkan oleh penguasa, disamping

⁵² Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodelogi Penelitian Hukum*,. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1982, Hlm. 2

⁵³ Soedjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, Cetakan ke-9, Jakarta: Rajawali Press, 2006,. Hlm. 23

⁵⁴ Asri WIjayanti dan Lilik Sofyan Achmad, *Strategi Penulisan Hukum*, Bandung: CV Lubuk Agung, 2011, Hlm 43.

hukum yang tertulis tersebut terdapat norma di dalam masyarakat yang tidak tertulis yang secara efektif mengatur perilaku anggota masyarakat.⁵⁵

Normatif seringkali disebut dengan penelitian *doctrinal* yaitu objek penelitiannya adalah dokumen perundang-undangan dan bahan pustaka.⁵⁶ Hal yang paling mendasar dalam penelitian ilmu hukum normatif, adalah bagaimana seorang peneliti menyusun, merumuskan masalah penelitiannya secara tepat dan tajam, dan bagaimana seorang peneliti memilih metode untuk menentukan langkah-langkahnya serta bagaimana ia melakukan perumusan dalam membangun teorinya.⁵⁷

3.2. Pendekatan Masalah

Pendekatan diperlukan dalam sebuah karya tulis ilmiah untuk lebih menjelaskan dan mencapai maksud serta tujuan penelitian. Pendekatan tersebut dimaksudnya agar pembahasan dapat terfokus pada permasalahan yang dituju, sesuai dengan ruang lingkup permasalahan yang dituju. Menurut the Liang Gie, pendekatan adalah keseluruhan unsur yang dipahami untuk mendekati suatu bidang ilmu dan memahami pengetahuan yang teratur, bulat, mencari, sasaran yang ditelaah oleh ilmu tersebut.⁵⁸ Dalam hal ini, yang perlu diperhatikan ialah adanya perkembangan ilmu hukum positif, sehingga terdapat pemisahan yang jelas antara ilmu hukum positif dengan ilmu hukum teoritis.⁵⁹

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ Soedjono dan Abdurahman, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Rineka Cipta, 2003, Hlm. 56

⁵⁷ Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Hukum*, Bandung: Mandar Maju, 2008, Hlm. 80

⁵⁸ Liang Gie, *Ilmu Politik: Suatu Pembahasan tentang Pengertian, Kedudukan, Lingkup Metodologi*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1982, Hlm. 47

⁵⁹ Bahder Johan Nasution, *Op.Cit.*, Hlm.80

Karya tulis ilmiah ini menggunakan pendekatan hukum normatif, atau penelitian hukum kepustakaan, yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder.⁶⁰ Pendekatan ini dilakukan untuk mempelajari dan mengkaji permasalahan yang berlaku ditengah-tengah masyarakat internasional, sehingga memudahkan penulis untuk menggambarkan dan memaparkan mengenai pengaturan keamanan maritim berkaitan dengan standar keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan berdasarkan *international ship and port facility security Code 2002*, dan implementasinya di Indonesia.

3.3. Sumber Data, Pengumpulan Data dan Pengolahan Data

3.3.1. Sumber Data

Karakteristik utama penelitian ilmu hukum normatif dalam melakukan pengkajian hukum terletak pada sumber datanya.⁶¹ Sumber data adalah subjek dari mana data dapat diperoleh.⁶² Sumber utama penelitian ilmu hukum normatif adalah bahan hukum, karena dalam penelitian hukum normatif yang dikaji adalah bahan hukum yang berisi aturan-aturan yang bersifat normatif.⁶³ Data yang diperoleh dan diolah dalam penelitian hukum jenis data sekunder yang dalam penelitian ini dijadikan sebagai bahan hukum primer.

Bahan diperoleh dari sumber kepustakaan, yakni data yang didapatkan melalui kegiatan studi dokumen berupa buku-buku, makalah, peraturan Internasional dan peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan keamanan maritim dan

⁶⁰ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Siangkat*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2009 Hlm 13-14

⁶¹ Bahder Johan Nasution, *Op.Cit.*, Hlm. 86.

⁶² Suharsimi Arikunto, *Op.Cit.*, Hlm. 114.

⁶³ *Ibid.*

implementasinya di Indonesia.⁶⁴ Bahan hukum yang hendak dikaji atau menjadi acuan berkaitan dengan permasalahannya dalam penelitian, yaitu:

1. Bahan Hukum Primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mempunyai kekuatan hukum mengikat.⁶⁵ Pada skripsi ini bahan hukum primernya terdiri dari:
 - a. *International Ship and Port Facility Security CODE (ISPS CODE) 2002*
 - b. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
 - c. Peraturan Menteri Nomor 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan
2. Bahan Hukum Sekunder, yaitu terdiri dari bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer,⁶⁶ seperti buku-buku, skripsi-skripsi, surat kabar, artikel internet, hasil-hasil penelitian, pendapat para ahli atau sarjana hukum yang dapat mendukung pemecahan masalah yang diteliti dalam penelitian ini.
3. Bahan Hukum Tersier, yaitu bahan-bahan yang memberi petunjuk terhadap bahan hukum primer dan bahan sekunder, yang lebih dikenal dengan nama bahan acuan bidang hukum atau rujukan bidang hukum.⁶⁷

3.3.2. Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang akan diolah dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan teknik studi kepustakaan yaitu dengan mengumpulkan berbagai ketentuan perundang-undangan, dokumentasi, mengumpulkan literatur, serta mengakses internet berkaitan dengan permasalahan dalam lingkup hukum

⁶⁴ Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, *Op.Cit.*, 2006, Hlm. 115.

⁶⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Universitas Indonesia (UI-Press), 2007, Hlm. 52

⁶⁶ *Ibid.*

⁶⁷ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Op.Cit.*, Hlm. 41.

internasional.⁶⁸ Studi kepustakaan dilakukan penulis dengan membaca dan memahami buku-buku, jurnal-jurnal maupun artikel-artikel, serta bahan bacaan yang berkaitan dengan pokok-pokok penelitian dalam skripsi ini.

3.3.3. Metode Pengolahan Data

Setelah data yang diperoleh telah terkumpul, maka berikutnya yang dilakukan adalah data tersebut diolah agar dapat memberikan gambaran mengenai masalah yang diajukan. Untuk mendapatkan suatu gambaran dari data yang diolah, perlu adanya analisis sebagai akhir dari penyelidikan.⁶⁹

Pengolahan data dilakukan melalui tahap-tahap sebagai berikut:

1. Seleksi data, yaitu pemeriksaan data untuk mengetahui apakah data tersebut sudah lengkap sesuai dengan keperluan penelitian.
2. Klarifikasi data, yaitu menempatkan data sesuai dengan bidang atau pokok bahasan agar mempermudah dalam menganalisisnya.
3. Sistematika data, yaitu penyusunan data menurut sistematika yang telah ditetapkan dalam penelitian sehingga mempermudah dalam menganalisisnya.

3.3.4. Analisis Data

Penulisan skripsi ini penulis menggunakan bahan-bahan yang diperoleh dari tinjauan kepustakaan yang bersumber dari buku-buku dan literatur lain. Data yang diperoleh penulis akan dianalisa secara normatif, yaitu membandingkan data yang diperoleh dengan aturan hukum. Setelah keseluruhan data yang diperoleh sesuai

⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁹ Umu Hilmy, *Metodologi Penelitian dari Konsep Ke Metode: Sebuah Pedoman Praktis Menyusun Proposal dan Laporan Penelitian*, Malang: Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2000.

dengan bahasanya masing-masing. Selanjutnya, tindakan yang dilakukan adalah menganalisis data. Metode yang digunakan dalam analisis data adalah analisis kualitatif, yaitu menguraikan data secara bermutu dalam bentuk kalimat yang teratur, runtun, logis, tidak tumpang tindih, dan efektif, sehingga memudahkan interpretasi data dan analisis.⁷⁰

⁷⁰ Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004, Hlm.127.

V. PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan fakta dan uraian yang telah dijabarkan pada bab pembahasan sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa:

- (a) *International Ship and Port Facility Security Code 2002* mengatur secara khusus dan jelas terkait standar keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Terbagi atas dua bagian, yakni bagian A (*Part A*) yang menjelaskan sistematis pengaturan dan penerapan *ISPS Code* bagi pemerintah negara penandatangan (*Contracting Government*) mencakup : Istilah dan Pengertian, Tujuan, Ruang Lingkup Standar Keamanan Kapal dan fasilitas Pelabuhan dan Prosedur Pemenuhan *ISPS Code*. Dan bagian B (*Part B*) yang memberikan pedoman lebih jelas terkait sebagaimana yang telah disebutkan di dalam bagian A meliputi : Penetapan Tingkat Keamanan, Pelaksanaan Keamanan Kapal, Pelaksanaan Keamanan Fasilitas Pelabuhan dan Informasi dan komunikasi.
- (b) Implementasi *ISPS Code 2002* di Indonesia tertuang dalam : Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Menteri Nomor 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan.

5.2. Saran

1. Diharapkan pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan dapat membuat kebijakan khusus dalam memantau pertumbuhan dan pembangunan terhadap keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, termasuk pada tingkatan kondisi keamanan.
2. Diharapkan pemerintah Indonesia dapat mengimplementasikan *ISPS Code* pada seluruh pelabuhan dan kapal yang terdapat di Indonesia. Jika di dilihat dari data di direktur jendral perhubungan laut, hanya 367 pelabuhan yang baru mengimplementasikan *ISPS Code*.
3. Perlu dilakukannya penelitian lebih lanjut mengenai struktur pengaturan hukum dan penegakan hukum terhadap upaya meningkatkan mutu standar keamanan maritim di Indonesia

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku :

- Abdulkadir Muhammad. 2004. *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Abdul Muthalib Tahar. 2011. *Zona-zona maritim berdasarkan Konvensi Hukum Laut 1982 dan Perkembangan Hukum Laut Indonesia*, Penerbit Universitas Lampung.
- Alan, Collins. 2010. *Contemporary Security Studies*. Oxford University Press. New York.
- Asri Wijayanti dan Lilik Sofyan Achmad. 2011. *Strategi Penulisan Hukum*, Bandung: CV Lubuk Agung.
- Buzan, Barry. 1991. *Pola baru Keamanan Global di Abad 21*. Urusan luar negeri.
- Brownlie, Ian. 1979. *Principles of Public International Law*, Oxford: Oxford University Press.
- Buku Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2016. *Laporan Mengenai Perdagangan Orang, Pekerja Paksa, Dan Kejahatan Perikanan Dalam Industri Perikanan Di Indonesia*, oleh *International Organization for Migration (IOM)*.
- Bambang Cipto 2007. *"Hubungan Internasional Di Asia Tenggara"*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Buku Rencana Induk Pengelolaan Batas Wilayah Negara dan Kawasan Perbatasan Tahun 2011-2014, Maret 2011, *Public Disclosure Authorized*, 68261.
- Chairil Anwar. 1989. *Horizon Baru Hukum Laut Internasional*, Konvensi Hukum Laut 1982, Jakarta: Djambatan.
- Gie, Liang. 1982. *Ilmu Politik: Suatu Pembahasan tentang Pengertian, Kedudukan, Lingkup Metodologi*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Hartono, 1977. *Hukum Laut Internasional*, Jakarta: Bhratara Karya Aksara.

- Heryandi, 2013. *Hukum Laut Internasional*, Fakultas Hukum: Universitas Lampung.
- Huala Adolf 2002. *Aspek-Aspek Negara dalam Hukum Internasional*. edisi revisi, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia. Buku Putih.
- Kenichi, Ohmae. 2005. *The Next Global Stage : Tantangan dan Peluang di Dunia yang Tidak Mengenal Batas Wilayah*. Indeks. Jakarta.
- Klein, N. et.al. 2010. *Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand*. Oxon: Routledge.
- Mochtar Kusumaatmadja. 2003. *Pengantar Hukum Internasional*, Bandung: Alumni.
- Mochtar Kusumaatmadja. 1983 *Hukum Laut Internasional*, Bandung: Binacipta.
- Nasution, Bahder Johan, 2008. *Metode Penelitian Hukum*, Bandung: Mandar Maju.
- Paul Viotti Dan Mark Kauppi. 1993. *International Relations Theory: Realism, Pluralism, Globalism*, Newyork: Macmillan.
- Patriana Wayan. 1990. *Pengantar Hukum Internasional*, Bandung: Mandar Maju.
- Purnadi Purbacaraka dan Soerjono Soekanto. 1979. *Sendi-Sendi Ilmu Hukum dan Tata Hukum*, Bandung: Alumni.
- Pusat data dan Indormasi Kementerian Kelautan dan Perikanan, Analisis Data Pokok Kelautan dan Perikanan* .2014. Di akses melalui sumber buku *Laporan Mengenai Perdagangan Orang, Pekerja Paksa, Dan Kejahatan Perikanan Dalam Industri Perikanan Di Indonesia*,2016, oleh *International Organization for Migration*.
- R. Wirjono Prodjodikoro,. 1991. *Hukum Laut Bagi Indonesia*, Jakarta: Sumur Bandung.
- Situmorang, Victor. 1987. *Sketsa Asas Hukum Laut*, Jakarta: Bina Aksara.
- Ronny Hanitijo, 1982. *Metodelogi Penelitian Hukum*,. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Soedjono Soekanto dan Sri Mamudji. 2006. *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, Cetakan ke-9, Jakarta: Rajawali Press.
- Soedjono dan Abdurahman. 2003. *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Rineka Cipta.

- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji. 2009. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Siangkat*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Soerjono Soekanto. 2007. *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Universitas Indonesia (UI-Press).
- Starke, J.G. 1992. *Pengantar Hukum Internasional*, Nuku I, Sinar Grafika: Jakarta.
- Supriadi & Alimudin. 2011. *Hukum Perikanan di Indonesia*, Palu: Sinar Grafika.
- Umu Hilmy, *Pedoman Praktis Menyusun Proposal dan Laporan Penelitian*, Malang: Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
- Wahyu Sasongko. 2011. *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*, Bandar Lampung: Universitas Lampung.

B. Jurnal, Artikel, Makalah, Majalah, Koran, Sumber Internet dan Sumber Lainnya :

- Buku Rencana Induk Pengelolaan Batas Wilayah Negara dan Kawasan Perbatasan Tahun 2011-2014, Maret 2011, *Public Disclosure Authorized*, 68261, hlm.1. atau bisa di download
- <http://documents.worldbank.org/curated/en/871851468042279485/pdf/682610WP0P1184order0Areas0201102014.pdf>
- Ejurnal. Dr. Makmur Keliat. *Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia*. Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Volume 13, Nomor 1, Juli 2009 (111-129) ISSN 1410-4946.
- Ejurnal. C. Bueger, “What is Maritime Security?”, *Marine Policy Journal*, No. 53, 2015.
- Berita Online. Sri Mulyani Indrawati, The Case for Inclusive Green Growth (2015).sumber:<http://www.worldbank.org/en/news/speech/2015/06/09/the-case-for-inclusive-green-growth>
- Berita Online. <https://news.detik.com/berita/d-4324943/baharkam-tangani-952-kasus-perairan-selama-2018> diakses pada 7 Desember 2018 pukul 15.08 WIB
- Artikel Online. ini telah tayang di Tribunjakarta.com dengan judul 62 Kasus Penyelundupan Barang Terjadi di Perairan Indonesia Sejak Januari 2018, <http://jakarta.tribunnews.com/2018/06/04/62-kasus-penyelundupan-barang-terjadi-di-perairan-indonesia-sejak-januari-2018#gref>. Penulis: Gerald Leonardo Agustino Editor: Muhammad Zulfikar

Berita Online. <https://news.detik.com/berita/4245553/bakamla-amankan-kapal-asing-di-teluk-aru-krunya-bawa-narkoba> diakses pada 7 Desember 2018 pukul 15.37 WIB

Artikel Online. telah tayang di Kompas.com dengan judul "3 Perompak Kapal di Malaysia Ditangkap Batam.

<https://regional.kompas.com/read/2018/06/03/22290601/3-perompak-kapal-di-malaysia-ditangkap-di-batam>. Penulis : Kontributor Batam, Hadi Maulana Editor : Dian Maharani

Bandoro, Bantarto. 2013. *Bahan Kuliah Cohort 5-Ancaman, Resiko dan Bencana Keamanan/19 September 2013*. Unhan. Jakarta

Official Website.

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx>

Ejurnal. David, Fred R. 2013. *Strategic Management Concepts (14th edition)*. Pearson Education Limited. Essex.

Ejurnal. Barry Buzan And Lene Hansen, 2009, "*The Evolution Of International Security*", (Newyork; Cambridge University Press)

Ejurnal. Christian Bueger, 2015, "*What Is Maritime Security?*", (Wales Uk;Cardiff University Press)

Berita Online. "Isu Keamanan Maritim Regional", Tabloid Diplomasi, Edisi 4 Tahun I, September 2010,

<Http://Www.Tabloiddiplomasi.Org/Pdf/2010/Suplemen%20september%202010.Pdf>

Ejurnal. C. Bueger, "What is Maritime Security?", *Marine Policy Journal*, No. 53, 2015

Website Resmi *International Maritime Organization*

[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

Ejurnal. Makmur Keliat. 2009." Keamanan Maritim Dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia" Jurnal Jsp, Vol. 13(No.1)

<http://maritimnews.com/2019/05/tingkatkan-keamanan-pelabuhan-dengan-standar-isps-code/> diakses pada 5 Mei 2019 pukul 20.11 WIB

C. Dokumen:

International Ship and Port Facility Security CODE (ISPS CODE) 2002

Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan

Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2010 tentang Kepelabuhan

Keputusan Menteri No 33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*International Ship and Port Facility Security*) di Wilayah Indonesia

Peraturan Menteri Nomor 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang Pengamanan kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*International Ships and Port Facility Security/ISPS Code*) di wilayah Indonesia.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 2004 tentang Penunjukan Direktur Jenderal Perhubungan Laut sebagai *Designated Authority* Pelaksanaan Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*International Ships and Port Facility Security/ISPS Code*)

Surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KL.993/17/15/DV-04 tanggal 3 Januari 2004 tentang Implementasi ISPS Code (Pengawasan oleh PSC/PSO)

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut KL.93/1/3-04 tanggal 12 Februari 2004 tentang Pedoman Penetapan Organisasi yang diakui (RSO)

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM-48/6/16-04 tanggal 19 Maret 2004, perihal pedoman langkah-langkah tindak lanjut dalam rangka pelaksanaan Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM.3 tahun 2004 (Pembentukan PSC)

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KL.93/2/1-04 tanggal 14 Mei 2004 tentang Penunjukkan Direktur Penjagaan dan Penyelamatan sebagai Penanggungjawab Implementasi Koda Internasional tentang Pelaksanaan Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan-ISPS Code.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor KL.933/3/7DV-04 tanggal 30 Juni 2004, perihal pedoman pemberlakuan ISPS Code (Prosedur Dos)

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan nomor UM-480/12/3/DV-04 tanggal 01 Juli 2004, perihal Petunjuk Pelaksanaan ISPS Code.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan laut nomor UM-933/3/20/DV-04 tanggal 9 juli 2004, perihal pedoman pemberlakuan ISPS Code (Penerapan pemberitahuan awal kedatangan kapal/*pre- Arrival Notification of Ship Security*)

Keputusan Direktur Jenderal perhubungan Laut No. KL.933/7/8/DV-04 tanggal 27 September 2004 tentang persiapan verifikasi pelabuhan/fasilitas pelabuhan dan kapal.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. 327/phbl-04 tanggal 24 Desember 2004 tentang penetapan penggunaan frekuensi jaring Komunikasi untuk ISPS Code yaitu pada freq. 156.675 MHZ (Chanel 73)

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. KL.933/1/12/DV-05 tanggal 4 Januari 2005 tentang Tindak lanjut hasil Verifikasi Penerapan ISPS Code pada kapal.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. KL.933/2/1/DV-05 tanggal 7 April 2005 tentang Pemeliharaan dan Peningkatan penerapan ISPS Code bagi Pelabuhan/Fasilitas Pelabuhan yang telah memperoleh SoCPF.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. KL.933/1/16/-05 tanggal 26 Juli 2005 tentang Pembinaan Penerapan ISPS Code bagi Pelabuhan/Fasilitas Pelabuhan yang telah memperoleh SoCPF