

IMPLIKASI YURIDIS ATAS PENERAPAN ISM CODE DAN ISPS CODE DI INDONESIA

THE LEGAL IMPLICATIONS ON THE IMPLEMENTATION OF THE ISM AND ISPS CODE IN INDONESIA

Dhiana Puspitawati

Fakultas Hukum Universitas Brawijaya

email : dhiana@ub.ac.id

Abstract

The purpose of this research to analyzed the legal implications on the implementation of the ISM and ISPS Code in Indonesia, this research is normative legal research using the statute approach. The result of this research show that the juridical implication of Indonesia's recognition of the two codes is the implementation or application of the provisions of the ISM and ISPS Code both by shipping stakeholders, especially shipowners and operators as well as from the government in this case regarding port and port issues state control. the application of ISM and ISPS Code, the implementation of sea transportation, especially transportation of goods by sea, can be carried out properly.

Keywords: ISM, ISPS, Implication, Legal Implementatation

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa implikasi hukum atas implementasi ISM dan ISPS Code di Indonesia. Menggunakan metode penelitian hukum normatif, dengan pendekatan statuta. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa Implikasi yuridis dari pengakuan Indonesia terhadap kedua koda tersebut adalah tindakan implementasi atau penerapan atas ketentuan-ketentuan ISM dan ISPS Code baik oleh *stakeholder* pelayaran, dalam hal ini terutama pemilik kapal (*shipowner*) dan operator serta dari pemerintah dalam hal ini berkenaan dengan masalah kepelabuhanan dan *Port State Control*. penerapan ISM dan ISPS Code maka penyelenggaraan transportasi laut khususnya pengangkutan barang lewat laut akan dapat dilaksanakan dengan baik

Kata Kunci : ISM, ISPS, Implikasi, Implementasi Hukum

PENDAHULUAN

Pendahuluan wajib menguraikan/mencantumkan segala yang menjadi latar belakang dan isu-isu yang berkaitan dengan judul artikel, perumusan masalah yang di sampaikan. Pendahuluan juga harus mencantumkan Originalitas/*state of the art* dari penelitian atau publikasi sebelumnya yang mirip untuk membuktikan atau sebagai dasar bahwa penelitian tersebut mempunyai kontribusi baru dan penting. Pada bagian akhir pendahuluan wajib diuraikan tujuan dari penelitian/gagasan ilmiah serta metode penelitian yang digunakan.

Sesuai dengan perkembangan jaman dan era globalisasi, *virtual market* dan transaksi elektronik atau transaksi lewat dunia maya lebih disukai oleh para pelaku perdagangan, khususnya perdagangan internasional. Akan tetapi finalisasi transaksi perdagangan internasional tetap memerlukan barang

tersebut dikirim pada tempat tujuannya.¹ Walaupun tersedia setidaknya enam macam moda transportasi² dalam mendukung terselenggaranya perdagangan internasional, transportasi laut masih menjadi pilihan utama para pelaku perdagangan internasional. Dalam menentukan pilihan moda transportasi mana yang akan digunakan, para pelaku perdagangan internasional mendasarkan diri pada dua pertimbangan, yaitu *time utility* dan *cost utility*; dan berdasarkan dua pertimbangan tersebut, transportasi laut menjanjikan kapasitas dan kualitas yang tinggi. Walaupun biaya tetap (*fix cost*) cukup tinggi, biaya ikutan (*variable cost*) sangatlah rendah. Hal inilah yang menyebabkan 90 % perdagangan internasional dilaksanakan melalui laut dengan menggunakan kapal sebagai alat pengangkutan barang.

Meskipun demikian, dari sudut pandang keamanan, lingkungan maritim sangatlah rentan akan tindakan kejahatan terutama kejahatan lintas negara (*transnational crime*). Dari sinilah muncul konsep keamanan maritim atau biasa dikenal dengan *maritime security*.

Meskipun belum ada definisi universal tentang keamanan maritim, konsep keamanan maritim masih terus berkembang mencari bentuknya baik di ranah internasional maupun nasional.³ Bautista⁴ mengatakan bahwa pengertian sempit *maritime security* mencakup perlindungan terhadap integritas wilayah suatu negara. Dalam perkembangannya, *maritime security* meliputi ancaman maritim yang mencakup *traditional maritime security* seperti bajak laut (*piracy*) dan perampokan bersenjata di laut (*armed robbery at sea*),⁵ peredaran obat-obat terlarang (*drug trafficking*),⁶ perdagangan manusia (*people smuggling*);⁷ terorisme,⁸ dan kejahatan lintas negara lainnya.⁹ *Maritime security* terus berkembang dan mencakup juga ancaman terhadap lingkungan laut dalam kaitannya dengan polusi laut, baik polusi yang berasal dari aktifitas di daratan maupun polusi

¹ Dhiana Puspitawati dan Nurdin, **Towards Integrated Port Management Systems along Malacca Straits**, *Pertanika Journal of Social Sciences and Humanities*, v.22 (S) Jan 2014, 239.

² Truck, kereta api, laut, udara, pipa (untuk gas dan minyak) serta multimoda.

³ Makmur Keliat, **Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya bagi Indonesia**, *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, v13, n1, Juli 2009.

⁴ Lowell Bautista dan Dhiana Puspitawati, **International Legal Implications of Archipelagic State Status on Maritime Security in Southeast Asia (A Comparison between the Practice of Indonesia and the Philippines)**, Laporan Penelitian yang belum dipublikasikan, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2013.

⁵ Permasalahan tentang *piracy* telah banyak dibahas dalam beberapa tulisan. Lihat lebih lanjut Erik Barrios, *Castig a Wider Net: Addressing the Maritime Piracy Problem in Southeast Asia*, 2005, Boston College International and Comparative Law Review 149 ; Robert C. Beckman, *Combatting Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia: The Way Forward*, 2002, Ocean Development & International Law 317 ; Peter Chalk, *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia*, 1999, 21 Studies in Conflict & Terrorism 87; Catherine Zara Raymond, *Piracy in Southeast Asia: New Trends, Issues and Responses*, 2005, 9 Harvard Asia Quarterly ; Werner vom Busch and Tobias Rettig (eds), *Covering Maritime Piracy in Southeast Asia*, 2006; Graham Gerard Ong, *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, 2006.; Adam J. Young, *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: History, Causes and Remedies*, 2007.

⁶ Sam Bateman, *Regional Responses to Enhance Maritime Security in East Asia*, 2006, ed. 18 (2) Korean Journal of Defense Analysis 25, hlm 28 -30.

⁷ Andreas Schloenhardt, 2003, *Migrant Smuggling: Illegal Migration and Organised Crime in Australia and the Asia Pacific Region* hlm. 4.

⁸ Sam Bateman, 2006, *Assessing the Threat of Maritime Terrorism: Issues for the Asia-Pacific Region 2 Security Challenges*, hlm 77.

⁹ Paul J. Smith, 2004, *Terrorism and Violence in Southeast Asia: Transnational Challenges to States and Regional Stability*, hlm 17..

akibat pengoperasian kapal,¹⁰ meningkatnya lalu lintas pelayaran,¹¹ *illegal unreported unregulated (IUU) fishing*,¹² dan juga perubahan iklim (*climate change*).¹³

Dalam kaitannya dengan ancaman terorisme, lingkungan laut, yang meliputi alur-alur laut, pelabuhan, kapal dan kargo, sangatlah rentan terhadap ancaman terorisme. Hal ini dikarenakan adanya kekhawatiran akan serangan terorisme lewat laut terutama kemungkinan untuk menggunakan kapal sebagai sarana persenjataan terorisme. Sehubungan dengan hal tersebut, *International Maritime Organization (IMO)* merumuskan suatu ketentuan internasional untuk mengantisipasi ancaman terorisme terhadap kapal secara spesifik, yaitu meliputi keamanan di atas kapal baik terhadap penumpang, kru maupun kargo serta keamanan dipelabuhan dan pada fasilitas pengeboran lepas pantai (*off-shore drilling*). Ketentuan internasional tersebut dimaksudkan untuk menyediakan kerangka hukum dalam keamanan transportasi laut (*maritime transportation security*). Penelitian akan menganalisa implikasi yuridis atas penerapan pengaturan internasional tentang keamanan transportasi maritim (*maritime transportation security*) khususnya ISPS (*International Ships and Port Facilities Security*) Code dan ISM (*International Safety Management*) Code di Indonesia. Implikasi yuridis yang dimaksud di sini adalah terhadap mekanisme standarisasi yang bagaimana yang sudah dilakukan Indonesia, baik oleh pemerintah maupun perusahaan-perusahaan pelayaran serta stakeholder dibidang pelayaran lainnya, sesuai dengan yang diatur dalam ISM Code dan ISPS Code. Adapun dalam penelitian ini implikasi yuridis akan difokuskan pada pelabuhan, kapal yang sedang berlayar (*navigating ship*) serta terhadap kapal itu sendiri. Pertama-tama akan diuraikan relevansi ISPS Code dan ISM Code terhadap penyelenggaraan transportasi laut, khususnya pengangkutan barang, di Indonesia dan yang kedua akan dibahas tentang implikasi yuridis atas penerapan ISPS Code dan ISM Code di Indonesia.

Selanjutnya, penelitian ini merupakan jenis penelitian yuridis normatif, yaitu prosedur penelitian ilmiah dalam menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi normatif yang difokuskan untuk menganalisa penerapan norma-norma dalam hukum positif.¹⁴ Pendekatan yang digunakan adalah *statute approach*, yaitu penggunaan isi dari peraturan hukum untuk mengkaji permasalahan yang ada.

PEMBAHASAN

Keamanan Transportasi Maritim (*Maritime Transportation Security*)

Ruang lingkup keamanan transportasi laut

Keamanan transportasi laut adalah upaya yang dilakukan untuk terselenggaranya perdagangan internasional dan pengangkutan barang lewat laut.¹⁵ Tentunya untuk

¹⁰ Articles 207 and 213, LOSC. lihat juga David Hassan, *Protecting the Marine Environment from Land-based Sources of Pollution: Towards Effective International Cooperation*.

¹¹ Joon-Soo Jon, 2003, *East Asian Shipping Ownership* dalam Andrew Forbes (ed), *The Strategic Importance of Seaborn Trade and Shipping*, hlm. 61.

¹² Organisation for Economic Co-operation and Development, *Fish Piracy: Combatting Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*

¹³ Melinda Kimble, *Climate Change: Emerging Insecurities* dalam Felix Dodds dan Tim Pippard (eds), *Human and Environmental Security*, 2005, hlm 103 -114. Asian Development Bank, *A Regional Review of the Economics of Climate Change in Southeast Asia*, 2007, hlm 1 – 2.

¹⁴ Ibrahim Jhony, 2006, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang, hlm. 57.

¹⁵ Bab VIII UU No. 17/2008; Nickson S Willem, 2009, *Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Laut*, Gakum Kamla.

mencapai hal tersebut kapal dan fasilitas penunjangnya harus aman dari segala ancaman yang muncul. Meskipun acapkali istilah yang dipakai adalah Keamanan Transportasi Laut (*Maritim Transportation Security*), sesungguhnya ruang lingkup Keamanan Transportasi Laut tersebut juga termasuk aspek keselamatan. Hal ini secara implisit dapat dilihat dari ketentuan-ketentuan dalam Bab VIII UU No. 17/2008 tentang Pelayaran. Meskipun UU No. 17/2008 tersebut secara tegas memisahkan nomenklatur keselamatan dan keamanan pelayaran, akan tetapi dalam pengaturannya, undang-undang ini mengatur keselamatan dan keamanan secara bersama-sama. Dengan demikian, bisa dikatakan bahwa ruang lingkup keamanan transportasi maritim meliputi keselamatan dan keamanan.¹⁶ Feldt, Roell dan Thiele mengatakan bahwa *maritime security* merupakan “kombinasi dari upaya preventif dan responsif untuk melindungi lingkungan maritim akan ancaman-ancaman dan perbuatan melawan hukum yang disengaja.”¹⁷ Dengan demikian kata kunci dari *maritime security* adalah upaya preventif dan represif yang bertujuan untuk penegakan hukum baik secara privat maupun publik. Sedangkan yang dimaksud dengan *maritime safety* adalah “kombinasi dari upaya preventif dan responsif untuk melindungi lingkungan maritim dan meminimalisir akibat dari kecelakaan atau bencana alam dan kerusakan lingkungan serta resiko kehilangan lainnya.”¹⁸ Dengan kata lain ‘*safety*’ ditujukan pada ancaman terhadap kapal, kru, penumpang serta kargo, sedangkan ‘*security*’ fokus pada operasional pelayaran dan memastikan pelayaran aman dari ancaman kekerasan dalam hal ini tindak kejahatan.

Selanjutnya, hal yang menarik untuk dikaji adalah terminology keamanan dan keselamatan maritim (*maritime security* dan *maritime safety*) dengan keamanan dan keselamatan pelayaran (*security and safety of navigation*). Tanpa kita sadari hal ini acapkali membingungkan. Istilah *maritime safety* acapkali ditafsirkan atau bahkan diterjemahkan sebagai keselamatan pelayaran (*safety of navigation*) dan demikian juga dengan *maritime security* yang acapkali ditafsirkan sebagai keamanan pelayaran (*security of navigation*).¹⁹ Hal ini menimbulkan pertanyaan, apakah ‘*maritime*’ (maritim) itu sama dengan ‘*navigation*’ (pelayaran)?

Pasal 1 (1) UU No. 17/2008 mendefinisikan pelayaran sebagai “satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepalabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan laut.”²⁰ Sedangkan Bjune mengartikan *maritime law* atau hukum maritim sebagai “[T]he set of legal rules, concepts and process that relates to navigation and process by water. Traditionally, the focus of the law is the ship, and the legal incident that arise from its operations, which are plentiful.”²¹ Dengan kata lain maritim mengacu pada pelayaran (*navigation*), perdagangan (*sea-borne trade*), urusan kepelabuhanan dan segala macam kegiatan yang berhubungan dengan jasa maritim. Dengan demikian, kemaritiman mencakup hal-hal yang berhubungan dengan fungsi laut sebagai sarana transportasi guna terciptanya perdagangan lewat laut terutama

¹⁶ Menurut Bab VIII UU No. 17/2008 tentang Pelayaran, keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan (tentunya dalam hal ini transportasi lewat laut) di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim.

¹⁷ Ludtz Feldt, Peter Roell dan Ralph D Thiele, 2013, *Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach*, ISPSW Strategy Series, hlm 33.

¹⁸ *Ibid.* Coliision Regulation 1972.

¹⁹ Bab VIII UU No. 17/2008 mengatur tentang keselamatan dan keamanan pelayaran, dimana didalamnya termasuk perlindungan lingkungan laut. Padahal perlindungan lingkungan laut tidak hanya mencakup keselamatan dan keamanan pelayaran laut secara sempit.

²⁰ Pasal 1 (1) UU No. 17/2008 tentang Pelayaran.

²¹ Bjune 2007, *loc.cit*; Michael White, 2006, *Australian Maritime Law*, 2nd Edition, Federation Press. Hlm 35.

perdagangan internasional. Dengan demikian memang benar bahwa yang dimaksud dengan maritim di sini mengarah pada pelayaran. Akan tetapi jika *maritime security* ditafsirkan sebagai *security of navigation* akan menjadi kurang tepat. Sebagaimana diuraikan sebelumnya, *maritime security* lebih mengarah kepada mengamankan lingkungan maritim dari tindakan kekerasan/kejahatan atau dengan kata lain lebih ke penegakan hukum. Demikian juga dengan *maritime safety*, jika diartikan sebagai *safety of navigation* menjadi kurang tepat. Hal ini dikarenakan *maritime safety* lebih ditekankan pada perlindungan lingkungan maritim terhadap akibat dari kecelakaan atau bencana alam dan kerusakan lingkungan serta resiko kehilangan lainnya.

Dengan demikian keamanan transportasi laut (*Maritime Transportation Security*) mencakup terciptanya *Maritime Security* dan *Maritime Safety* dengan implementasi yang benar atas ketentuan-ketentuan internasional tentang keselamatan dan keamanan, termasuk juga ketentuan tentang ISM dan ISPS Code.

Keamanan transportasi laut dalam penyelenggaraan pengangkutan melalui laut

Sebagaimana diuraikan di atas, bahwa untuk menjamin terselenggaranya pengangkutan lewat laut, dua aspek penting yang harus diperhatikan adalah aspek keamanan (*security*) dan aspek keselamatan (*safety*). Ketentuan internasional tentang keselamatan kapal pada awalnya diatur dalam *Safety of Life at Sea* 1974 (SOLAS 1974). Versi pertama SOLAS diterbitkan pada tahun 1941 sebagai reaksi dari tenggelamnya Titanic. Selanjutnya, SOLAS di amandemen sesuai dengan kebutuhan keselamatan pelayaran pada prakteknya, yaitu pada tahun 1929, 1948, 1960 dan 1974, yang kemudian dikenal dengan SOLAS 1974. SOLAS 1974 diadopsi pada tanggal 1 November 1974 dan mulai berlaku efektif pada tanggal 28 Mei 1980. Tujuan utama SOLAS adalah untuk menentukan standard minimum untuk kosntruksi, peralatan serta pengoperasian kapal sesuai dengan standard keselamatan yang ditentukan oleh IMO.²²

Seiring dengan berkembangnya isu tentang *transnational crime* termasuk terrorisme, laut menjadi sangat rentan akan masuknya *transnational crime* serta dianggap sebagai pintu masuk yang mudah bagi kegiatan terrorisme. Di lain sisi, *maritime security*, yang menekankan pada upaya preventif dan responsif untuk melindungi lingkungan maritim akan ancaman-ancaman dan perbuatan melawan hukum yang disengaja, sedang gencar-gencarnya diupayakan oleh seluruh negara di dunia, baik negara pantai (*coastal states*) maupun negara pengguna (*user maritime states*). Oleh karena itu, dalam perkembangannya SOLAS diamandemen dengan menambahkan ketentuan tentang ISM Code pada Bab IX dan tentang ISPS Code pada bab XI. Dengan kata lain, guna mendukung terciptanya *maritime security*, IMO membuat suatu standarisasi tentang keselamatan kapal dan keamanan pelabuhan. Hal ini dikarenakan semakin disadarinya bahwa keamanan lingkungan laut dari ancaman kekerasan maupun kejahatan berangkat dari dipenuhinya standarisasi internasional tentang keselamatan kapal termasuk juga keamanan pelabuhan.


Sebelum membahas lebih lanjut tentang ISM dan ISPS Code akan diuraikan tentang potret kecelakaan di laut sebagai akibat tidak dipenuhinya standarisasi tentang keselamatan kapal dan keamanan pelabuhan. Banyaknya serangan terhadap *on-going vessel* sebagai akibat minimnya *maritime security* juga akan dibahas. Sebagaimana diketahui, Selat Malacca yang terkenal akan keramaiannya serta kerawanannya akan

²² *Safety of Life at Sea* (SOLAS)

ancaman perampokan bersenjata di laut (*armed robbery at sea*) terletak di wilayah Indonesia. Dari uraian di atas dapat dikatakan bahwa secara implisit hal tersebut terjadi karena belum adanya atau belum dipenuhinya standarisasi keamanan kapal dan pelabuhan serta kurangnya kontrol negara pelabuhan (*port state control*)

Selanjutnya, oleh karena 90 %²³ perdagangan internasional menggunakan transportasi laut sebagai sarana pengangkutan barangnya, dengan sendirinya akan semakin banyak pula kapal yang beroperasi di wilayah perairan Indonesia, baik kapal domestik maupun kapal berbendera asing. Kondisi ini di satu sisi dapat meningkatkan perekonomian Indonesia, akan tetapi di sisi lain menyebabkan padatnya alur pelayaran di perairan Indonesia yang acapkali menyebabkan kecelakaan kapal, baik tubrukan kapal, kapal kandas, kapal kebakaran dan kecelakaan kapal serupa lainnya. Dengan banyaknya kecelakaan kapal maka perlindungan lingkungan laut terhadap akibat dari kecelakaan atau bencana alam dan kerusakan lingkungan serta resiko kehilangan lainnya (*maritime safety*) tidak akan tercapai. Bahkan angka kecelakaan kapal di Indonesia tergolong cukup tinggi. Tabel 1 menunjukkan angka kecelakaan kapal yang terjadi di Indonesia dalam kurun waktu 2007-2011.

Tabel 1: Angka kecelakaan kapal di Indonesai dalam kurun waktu 2007-2011

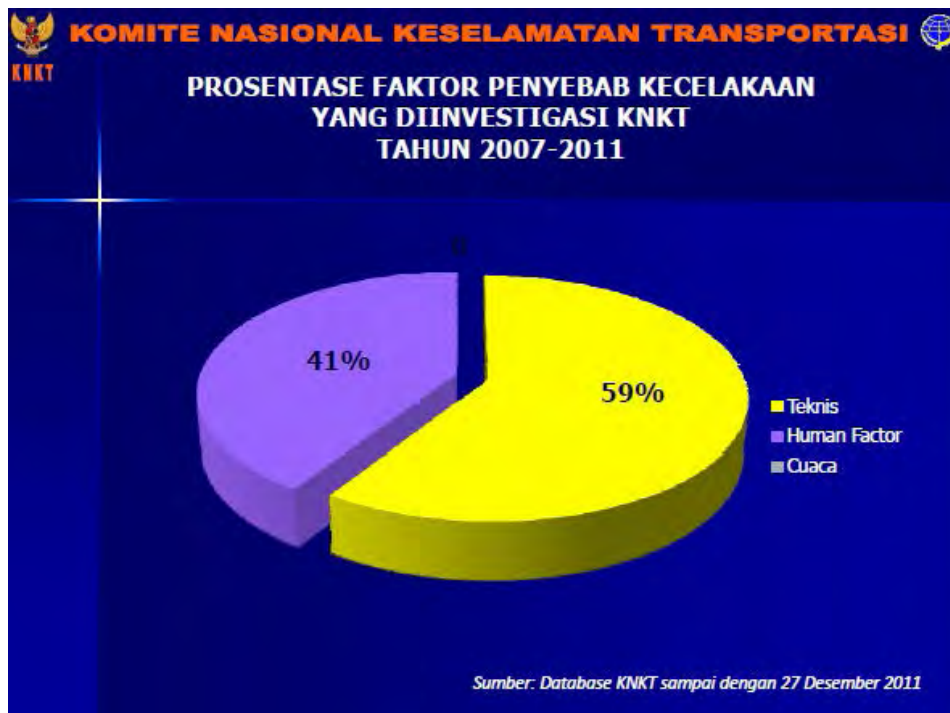
 KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI							
DATA KECELAKAAN KAPAL LAUT YANG DIINVESTIGASI KNKT TAHUN 2007-2011							
No.	Tahun	Jumlah Kecelakaan	Jenis Kecelakaan			Korban Jiwa	
			Kapal Tenggelam	Kapal terbakar/meledak	Kapal Tubrukan	Korban meninggal/hilang	Korban luka- luka
1	2007	7	4	3	0	100	104
2	2008	5	2	3	0	10	51
3	2009	4	2	1	1	447	0
4	2010	5	1	1	3	15	85
5	2011	6	1	3	2	86	346
TOTAL		27	10	11	6	658	586

Sumber: Database KNKT sampai dengan 27 Desember 2011

Setidaknya ada 3 penyebab utama terjadinya kecelakaan kapal, yaitu: faktor teknis, human error dan cuaca. Kecelakaan kapal yang terjadi pada tahun 2007, 5 kejadian disebabkan oleh faktor teknis dan 2 kejadian disebabkan oleh faktor human error. Pada tahun 2008, 3 kecelakaan disebabkan oleh masalah teknis, 2 kecelakaan disebabkan oleh masalah human error. Sedangkan 2 kecelakaan kapal yang terjadi pada tahun 2009 disebabkan oleh faktor teknis dan 2 lainnya karena faktor human error. Pada tahun 2010, 2 kecelakaan kapal disebabkan karena faktor teknis dan 3 lainnya karena human error. Selanjutnya, pada tahun 2011 terjadi 6 kecelakaan kapal dengan perincian 4

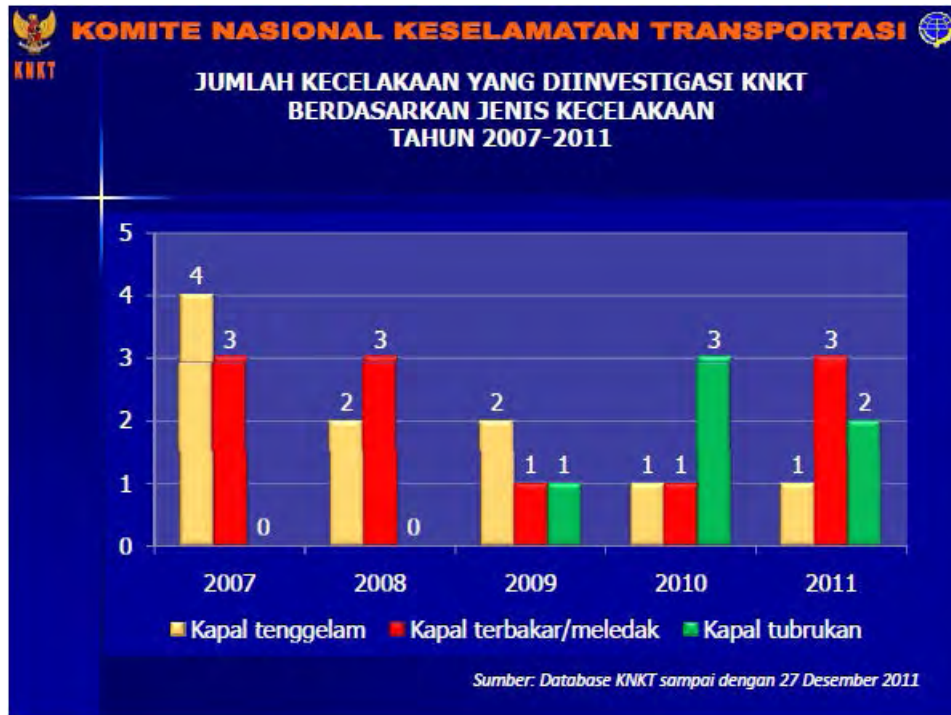
²³ BJune 2007, *loc.cit*; Puspitawati 2014, *loc.cit*.

kejadian disebabkan karena faktor teknis dan 3 lainnya disebabkan oleh human error. Secara ringkas prosentase penyebab kecelakaan kapal itu dapat dilihat pada gambar 1:

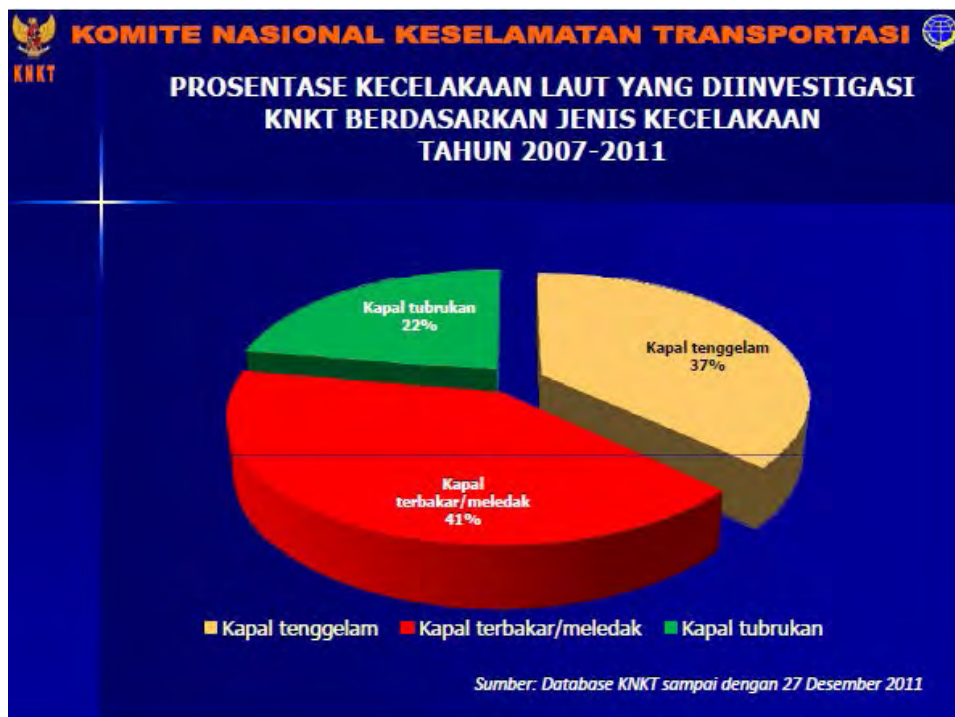


Gambar 1: Prosentase Penyebab Kecelakaan di laut 2007-2011

Banyaknya kecelakaan kapal sebenarnya sudah terjadi sejak dahulu dikarenakan memang pengangkutan lewat laut sangat beresiko. Kapal merupakan salah satu alat transportasi paling sering digunakan di Indonesia. Karena selain Indonesia merupakan negara maritim, transportasi laut merupakan salah satu yang termurah yang menghubungkan penduduk antar pulau. Walau demikian, Indonesia mempunyai catatan buruk dalam hal transportasi kapal paling parah. Kenyataannya dari tahun ke tahun kecelakaan kapal di Indonesia tak pernah berkurang. Bahkan, sebab kecelakaan laut seperti mengulang-ulang kesalahan di masa lalu. Sebab-sebab kecelakaan tidak pernah jauh dari cuaca buruk, kelebihan beban, atau kapal yang tidak memenuhi standar kelayakan. Alasan tentang cuaca buruk dan kondisi alam, sebenarnya tidak layak diajukan sebagai alasan utama kecelakaan pelayaran. Alasannya, Badan Metereologi dan Geofisika (BMG) selalu mengumumkan kondisi cuaca berikut prakiraan-prakiraannya. Disamping itu, peralatan modern yang ada dikapal seiring kemajuan teknologi perkapalan sebenarnya dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan kapal. Dibawah ini data yang menunjukkan angka kecelakaan kapal di Indonesia serta jenis kecelakaan kapal yang terjadi:



Gambar 2: Jumlah kecelakaan kapal berdasarkan jenisnya



Gambar 3: Prosentase kecelakaan laut berdasarkan prosentasenya

Dari gambar 3 di atas dapat diketahui bahwa sebab dari kecelakaan kapal terbesar adalah kapal terbakar. Secara implisit bisa dikatakan bahwa hal tersebut terjadi karena belum adanya atau belum dipenuhinya standarisasi keselamatan kapal.

Sebagai respon masyarakat internasional guna menanggulangi kecelakaan kapal, maka dibuatlah suatu standarisasi internasional tentang keselamatan kapal serta keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan atau yang dikenal dengan ISM Code dan ISPS Code. ISM

Code mensyaratkan suatu *safety management system* yang harus dilakukan oleh pemilik kapal (*shipowner*) atau oleh *shipping company*. Sistem pengelolaan keselamatan atau yang dikenal dengan *safety management system* (SMS) harus memuat tentang praktek keselamatan dalam pengoperasian kapal dan lingkungan kerja yang aman, menentukan tindakan-tindakan antisipasi terhadap resiko yang mungkin muncul dari pengoperasian kapal dan kegiatan pengangkutan lewat laut lainnya serta secara berkesinambungan memperbaiki pengelolaan sumber daya manusia baik di kapal maupun di darat berkenaan dengan safety measures dan perlindungan lingkungan.²⁴ Adapun tujuan dirumuskannya ISPS Code adalah untuk menyediakan suatu standard serta kerangka yang konsisten dalam mengevaluasi resiko, memberi kemungkinan bagi pemerintah untuk bertindak dalam menghadapi perubahan-perubahan serta ancaman-ancaman mengingat begitu beresikonya suatu kapal dan fasilitas pelabuhan. Dengan demikian demi terciptanya keamanan transportasi laut guna menjamin terselenggaranya pengangkutan lewat laut, maka adopsi serta implementasi ISM dan ISPS Code menjadi sangat penting.

Implikasi Yuridisi ISM dan ISPS Code Terhadap Kemanan Transportasi Maritim

Amandemen SOLAS 1974 yang dilakukan pada tahun 1994 mulai berlaku pada tanggal 01 Juli 1998 dengan penambahan Bab IX pada Konvensi tersebut. Adapun Bab IX mengatur tentang *International Safety Management* atau dikenal dengan ISM Code. Bab IX tersebut kemudian diperbaharui oleh Resolusi *Maritime Safety Committee* (MSC). 99/73 yang kemudian diadopsi pada tanggal 1 Januari 2002 dan mulai berlaku efektif pada tanggal 1 Juli 2002. Pada tanggal inilah ketentuan-ketentuan yang ada di dalam ISM Code menjadi suatu kewajiban yang harus dipenuhi oleh kapal-kapal kargo dan *mobile offshore drilling units*.

Disamping ISM Code, SOLAS 1974 juga memuat suatu ketentuan baru yang dituangkan dalam Bab XI mengenai *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code). Sebenarnya, baik ISM Code maupun ISPS Code lahir dikarenakan terjadinya bom Bali pada bulan September 2001. Setelah itu, masyarakat internasional, khususnya IMO, sadar akan rentannya laut sebagai sarana masuknya kegiatan terorisme serta *transnational crime* lainnya, merumuskan suatu standard internasional untuk keselamatan dan keamanan kapal, termasuk fasilitas pelabuhan dari mana kapal tersebut berangkat dan pada pelabuhan tujuan kapal tersebut. Adapun tujuan dari ISPS Code adalah untuk merumuskan kerangka internasional yang melibatkan kerjasama antara pemerintah negara-negara anggota dan agen-agen pemerintah serta industri pelayaran untuk mengambil tindakan preventif dan represive dalam perlindungan terhadap keamanan kapal guna tercapainya penyelenggaraan perdagangan internasional. Sebagaimana diuraikan sebelumnya, SOLAS 1974 diratifikasi oleh Pemerintah Republik Indonesia pada tanggal 17 Desember 1980 dengan Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980. Dengan demikian tentu saja semua amandemen SOLAS termasuk ISM Code dan ISPS Code akan berlaku bagi Indonesia dan menimbulkan kewajiban bagi Indonesia untuk mematuhi dan melaksanakan ketentuan-ketentuan yang dimuat di dalam SOLAS 1974 termasuk di dalamnya ISM Code dan ISPS Code.

Penerapan ISM Code dan ISPS Code di Indonesia

Sebelum membahas tentang penerapan ISM Code dan ISPS Code di Indonesia, maka akan dijelaskan terlebih dahulu keterikatan hukum negara Indonesia atas kedua Code

²⁴ Pasal 1.2.2. ISM Code

ini. Sebagaimana kita ketahui bahwa ketentuan yang bersifat payung hukum bagi semua ketentuan baik di bidang hukum laut dan hukum maritim adalah pada UNCLOS 1982. Untuk negara-negara yang sudah meratifikasi UNCLOS 1982, seperti Indonesia, akan muncul kewajiban-kewajiban yang melekat pada negara bendera kapal serta *Port State* (negara pelabuhan). Meskipun hal-hal yang menjadi ruang lingkup hukum maritim tidak diatur dalam UNCLOS 1982, UNCLOS 1982 menunjuk pada IMO untuk merumuskan konvensi-konvensi maupun guidance-guidance teknis yang harus diikuti. Indonesia merupakan anggota IMO sejak tahun 1960. Salah satu konvensi internasional yang mengatur tentang keselamatan pelayaran adalah SOLAS 1974 beserta seluruh amandemennya. ISM dan ISPS Code merupakan bagian tidak terpisahkan dari SOLAS 1974. Indonesia telah meratifikasi SOLAS 1974 melalui Kepres No. 47 Tahun 1980, sehingga otomatis Indonesia harus juga tunduk pada ISM dan ISPS Code yang merupakan bagian dari SOLAS 1974. ISM Code terdapat pada Bab IX SOLAS sedangkan Bab XI SOLAS berisi tentang ISPS Code.

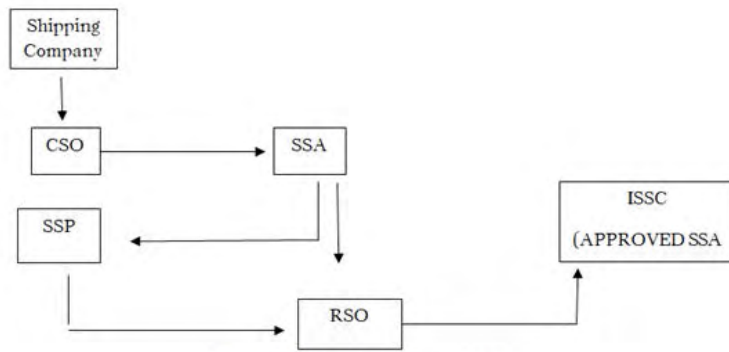
Secara umum baik ISM Code maupun ISPS Code mengakibatkan adanya kewajiban pada pemerintah, perusahaan pelayaran, kapal serta pelabuhan. Perlu diingat kembali bahwa baik ISM Code maupun ISPS Code bertujuan untuk menciptakan kerjasama baik internasional maupun nasional antara pemerintah, masyarakat, perusahaan pelayaran dan pelabuhan untuk menjamin keselamatan dan keamanan segala sesuatu yang berhubungan dengan aktifitas kapal serta fasilitas pelabuhan demi terselenggaranya perdagangan internasional. Dengan demikian, dalam pelaksanaan kedua aturan tersebut diperlukan pengecekan sebelum suatu kapal memasuki pelabuhan serta perlunya verifikasi akan sertifikasi yang dibutuhkan di pelabuhan. Dengan kata lain, para pihak yang terlibat atau relevan dengan pelaksanaan ISM dan ISPS Code akan mempunyai standard dalam mengelola resiko serta pertukaran informasi yang diperlukan.

Di Indonesia, tidak ada suatu lembaga atau departemen yang secara khusus bertanggung jawab dalam penerapan ISM dan ISPS Code, akan tetapi seluruh stakeholder bertanggung jawab akan penerapannya. Hal ini mempunyai akibat yang kurang bagus, karena pihak-pihak tersebut cenderung untuk bertindak secara sektoral dan tidak ada pertukaran informasi atau pelaksanaan yang terintegrasi. Sehingga, dalam prakteknya sering terjadi tumpang tindih dan ketidak sinkronisasian antara penerapan ISM dan ISPS Code antar pihak-pihak terkait.

Implikasi yuridis terhadap pelabuhan dan *navigating ship*

Penerapan ISM Code dan ISPS Code berimplikasi pada terstandarisasinya persyaratan yang harus dipenuhi oleh kapal yang sedang berlayar (*navigating ships*) dan pelabuhan. Hasil penelitian ini akan menguraikan implikasi yuridis penerapan ISM dan ISPS Code terhadap pelabuhan dan kapal yang sedang berlayar (*navigating ship*) serta terhadap kapal itu sendiri. Menurut ISPS Code kapal harus memiliki *International Ship Security Certificate* (ISSC) yang memenuhi standarisasi yang ditentukan ISPS Code. Sedangkan perusahaan pelayaran diwajibkan untuk menyiapkan *Ship Security Plan* (SSP) yang dibuat oleh staf keamanan perusahaan/ *Company Security Officer* (CSO). CSO juga harus melakukan *Ship Security Assessment* (SSA). Dari hasil SSA, akan dirumuskan SSP untuk disetujui oleh *Recognized Security Organization* (RSO). Setelah ada persetujuan dari RSO, baru *International Ship Security Certificate* (ISSC) diterbitkan. Untuk mengawasi penerapan dan pelaksanaannya, perusahaan pelayaran harus menunjuk *Ship Security*

Officer (SSO). SSO bertanggungjawab juga untuk selalu berkomunikasi dengan *Port Facility Security Officer* (PFSC) di pelabuhan-pelabuhan yang akan disinggahi.



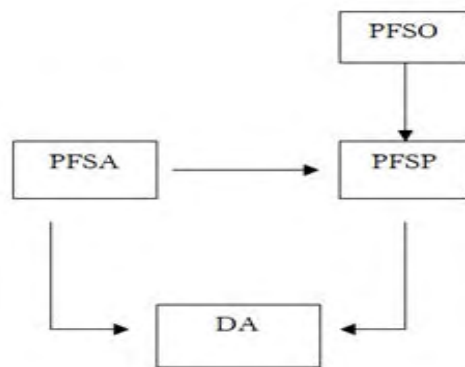
Bagan 1: Alur Penerbitan ISSC

Keterangan:

- ISSC : *International Ship Security Certificate*
- SSP : *Ship Security Plan*
- CSO : *Company Security Officer*
- SSA : *Ship Security Assessment*
- RSO : *Recognized Security Organization*

Fasilitas Pelabuhan

ISPS Code mewajibkan pemenuhan persyaratan minimum untuk fasilitas pelabuhan. Untuk itu *Port Facility Security Plan* (PFSP) harus dibuat. Sebelumnya, *Port Facility Security Assessment* (PFSA) dan PFSP harus disetujui oleh pihak yang berwenang. PFSA digunakan untuk menentukan fasilitas pelabuhan mana yang harus menunjuk *Port Facility Security Officer* (PFSO). PFSO ini bertanggungjawab untuk menyiapkan PFSP. PFSO juga bertanggungjawab untuk memastikan penerapan PFSP serta memonitoring efektivitas PFSP. PFSA dan PFSP disetujui oleh *Designated Authority* (DA). Dibawah ini gambar alur penerbitan PFSP:



Bagan 2: Alur penerbitan PFSP

Keterangan:

- PFSP : *Port Facility Security Plan*
- PFSA : *Port Facility Security Assessment*
- PFSO : *Port Facility Security Officer*
- DA : *Designated Authority*

Implikasi yuridis terhadap kapal

ISM Code merupakan suatu *guidance* tentang manajemen internasional untuk mengoperasikan kapal dengan aman dengan tetap memperhatikan perlindungan terhadap lingkungan. ISM Code bukanlah ketentuan yang bisa menjamin tidak terjadinya kecelakaan di laut. Akan tetapi, ISM Code mengupayakan untuk meminimalisir kecelakaan dan pencemaran laut dengan diberlakukan standard Internasional mengenai manajemen atau pengelolaan untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan polusi di laut. Tentu saja disamping pemerintah sebagai penentu kebijakan, para stakeholder yang berhubungan dengan operasional kapal, baik shipowner maupun operator harus melakukan implementasi dan tunduk pada standarisasi keselamatan kapal yang ditentukan dalam ISM Code. Adapun sertifikasi untuk ISM Code ada 2, yang pertama yaitu *Document of Compliance* atau DOC, yaitu dokumen yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk perusahaan pelayaran yang telah memenuhi persyaratan ISM Code. Yang kedua adalah *Safety Management Certificate* atau SMC, yaitu dokumen yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk kapal apabila perusahaan dan kapal tersebut telah memenuhi persyaratan ISM Code.²⁵ Adapun tujuan dari ISM Code ini meliputi: (i) menyediakan praktek kerja yang aman dalam pengoperasian kapal dan lingkungan kerja yang aman, (ii) membangun perlindungan terhadap semua resiko yang teridentifikasi. (iii) terus meningkatkan keterampilan *Safety Management Skill* (sistem manajemen keselamatan) tiap-tiap personil kapal, termasuk dalam hal bersiaga menghadapi keadaan darurat terkait keselamatan dan perlindungan lingkungan.²⁶ Dengan demikian ISM Code lebih mengatur kepada manajemen dari kapal itu sendiri yaitu kesiapan kapal sebelum kapal berlayar.

Selanjutnya, pemerintah Indonesia yang meratifikasi ISM Code, menetapkan penjadwalan penerapan ISM Code bagi kapal-kapal berbendera Indonesia yang beroperasi secara internasional sesuai dengan jadwal paling lambat Juli 2006 semua kapal sudah menerapkan. Dengan demikian, memang secara normatif seharusnya kapal-kapal yang beroperasi di Indonesia sudah memenuhi standar keselamatan kapal sebagaimana ditentukan oleh ISM Code. Akan tetapi, ketika sertifikasi ISM Code sudah diberikan acapkali perusahaan pelayaran baik oprator maupun shipowner, acapkali tidak melakukan verifikasi ulang. Sesuai dengan persyaratan ISM Code, semua perusahaan pemilik kapal atau operator kapal-kapal sesuai dengan penjadwalan di atas, harus menetapkan Sistem Manajemen Keselamatan untuk perusahaan dan kapalnya dalam rangka menjamin operasional kapal dengan aman. Persyaratan tersebut, meliputi mendokumentasikan, menerapkan dan mempertahankan sistem manajemen keselamatan yang pada akhirnya akan diverifikasi oleh Pemerintah atau organisasi yang diakui (*Recognized Organization/RO*) dalam rangka penerbitan sertifikat setelah dipenuhinya semua persyaratan ISM Code. Perusahaan pelayaran, baik pemilik kapal atau operator yang telah memenuhi persyaratan akan diberikan Dokumen Kesesuaian atau *Document of Compliance* (DOC) dan setiap kapal yang telah memenuhi persyaratan akan diterbitkan Sertifikat Manajemen Keselamatan atau *Safety Management Certificate* (SMC). Baik DOC maupun SMC masa berlakunya 5 tahun. Perusahaan dan kapalnya yang tidak dapat memenuhi persyaratan ISM Code akan menghadapi kesulitan dalam operasionalnya, baik diperairan internasional maupun domestik. Biro Klasifikasi Indonesia atau BKI yang telah diakui sebagai RO oleh Pemerintah Indonesia telah ditunjuk

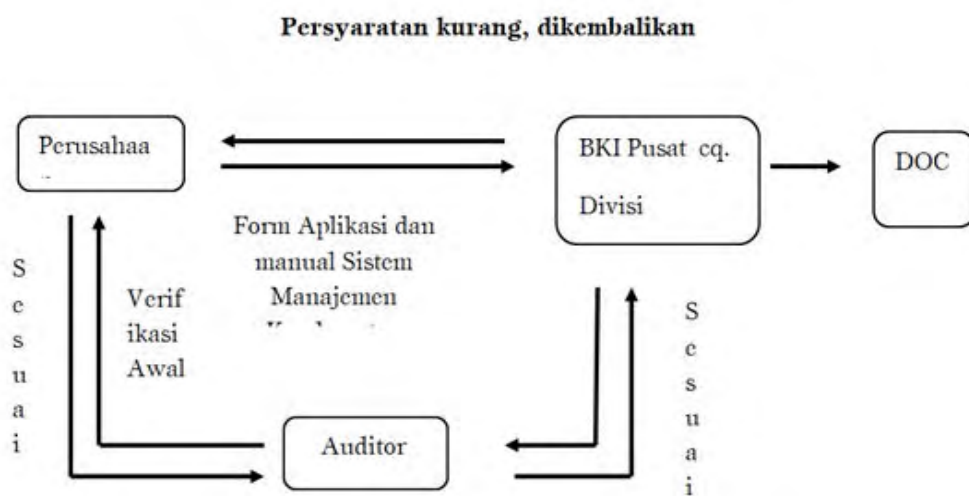
²⁵ ISM Code

²⁶ *Ibid.*

atas nama Pemerintah untuk melaksanakan approval, verifikasi dan menerbitkan sertifikat DOC & SMC Interim atau short term. Sedangkan sertifikat permanen akan diterbitkan oleh Pemerintah cq Ditjen Perhubungan Laut. Data perusahaan dan kapal yang telah disertifikasi akan didaftarkan dan dipublikasikan dalam Buku Register ISM Code oleh BKI. Adapun prosedur untuk mendapatkan sertifikat DOC - ISM Code adalah sebagai berikut:²⁷

- Menyerahkan form aplikasi dengan dilampirkan manual Sistem Manajemen Keselamatan kepada BKI Kantor Pusat cq Divisi Statutoria atau Kantor Cabang BKI terdekat.
- BKI akan melakukan approval atas manual Sistem Manajemen Keselamatan. Apabila ada kekurangan, maka manual akan dikembalikan untuk diperbaiki. Apabila manual Sistem Manajemen Keselamatan telah memenuhi syarat, maka dilakukan Verifikasi Awal (Initial Verification) ke kantor perusahaan pemohon untuk diperiksa kesesuaian antara manual dengan penerapannya. Untuk ini, BKI akan mengirimkan auditor yang kompeten untuk memeriksa penerapan sistem di perusahaan.
- Jika memenuhi syarat, maka BKI akan menerbitkan Laporan Audit dan Sertifikat DOC sementara yang berlaku 5 bulan. Untuk penerbitan DOC permanen dari Pemerintah, BKI akan mengurus penerbitannya setelah semua ketidak-sesuaian yang ditemukan saat verifikasi sudah diperbaiki dan dilaporkan ke BKI.

Ilustrasi secara bagan alir sebagaimana di bawah ini:



Bagan 3: Prosedur Penerbitan DOC

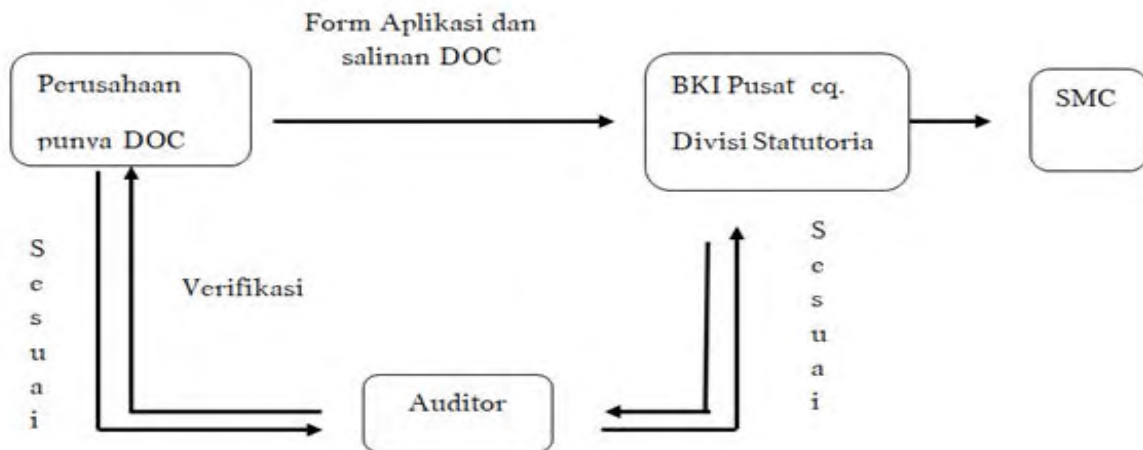
Sedangkan prosedur untuk mendapatkan sertifikat SMC - ISM Code sebagai berikut:

- Kapal harus dioperasikan/dikelola oleh perusahaan yang telah memiliki sertifikat DOC.
- Menyerahkan form aplikasi dengan dilampirkan salinan DOC kepada BKI Kantor Pusat cq Divisi Statutoria atau Kantor Cabang BKI terdekat.
- BKI akan menunjuk auditor yang kompeten untuk melakukan verifikasi diatas kapal untuk diperiksa kesesuaian persyaratan ISM Code diatas kapal. Jika memenuhi syarat, maka BKI akan menerbitkan Laporan Audit dan Sertifikat SMC sementara yang berlaku 5 bulan.

²⁷ Ibid.

- Untuk penerbitan SMC permanen dari Pemerintah, BKI akan mengurus penerbitannya setelah semua ketidak-sesuaian yang ditemukan saat verifikasi sudah diperbaiki dan dilaporkan ke BKI.
- Setelah mendapatkan sertifikat, baik DOC atau SMC, maka ada kewajiban dari Perusahaan dan kapalnya untuk mempertahankan sertifikat tersebut dengan mengajukan permohonan verifikasi periodik kepada BKI

Ilustrasi secara bagan alir sebagaimana di bawah ini:



Bagan 4: Prosedur Penerbitan SMC

Kesuksesan penerapan ISM Code tergantung dari (i) komitmen dari Top Manajemen; (ii) safety Management System yang efektif; (iii) peran serta semua personil perusahaan dan kapal; (iv) sumber daya manusia; (v) material dan fasilitas serta (vi) lingkungan kerja.

Keamanan transportasi laut

Di Indonesia, kebijakan tentang keamanan transportasi laut diatur dalam UU No. 17/2008 tentang Pelayaran. Dalam undang-undang ini walaupun tidak secara eksplisit mengatur tentang *maritime security*,²⁸ sebenarnya sudah secara komprehensif mengatur tentang keamanan dan keselamatan transportasi laut yang secara spesifik mengacu pada ISM dan ISPS Code. Hal ini bisa dilihat pada ketentuan-ketentuan UU 17/2008 yang mengatur secara rinci tentang keselamatan kapal serta keamanan pelabuhan. Sebagaimana diuraikan di atas bahwa *maritime security* lebih menekankan kepada upaya untuk melindungi lingkungan maritim dari ancaman perbuatan-perbuatan yang melanggar hukum, dengan demikian keselamatan kapal dan keamanan pelabuhan menjadi rangkaian yang sangat penting dalam mewujudkan *maritime security*. Dalam undang-undang ini, *maritime security* dianggap sebagai bagian dari proses pelayaran itu sendiri, sebagaimana yang tertuang pada definisi pelayaran di Pasal 1 (1) sebagai berikut: “[p]elayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta Perlindungan Lingkungan Maritim;” Akan tetapi sayangnya, yang dimaksud dengan perlindungan lingkungan laut dalam undang-undang ini hanya terbatas pada perlindungan terhadap pencemaran laut saja,

²⁸ Upaya preventif dan represif untuk melindungi lingkungan laut dari ancaman-ancaman tindakan melanggar hukum yang di lakukan di laut.

tidak termasuk perlindungan lingkungan laut terhadap ancaman-ancaman tindakan melanggar hukum.

Selanjutnya aspek keselamatan dan keamanan transportasi laut secara jelas dan padat disampaikan pada pasal-pasal pada beberapa Bab dalam UU. Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, sebagai berikut : (i) Bab VIII Keselamatan dan Keamanan Pelayaran; (ii) Bab IX Kelaiklautan Kapal; (iii) Bab X Kenavigasian; (iv) Bab XI Syahbandar; (v) Bab XII Perlindungan Lingkungan Maritim; (vi) Bab XIII Kecelakaan Kapal, Pencarian dan Pertolongan; (vii) Bab XIV Sumber Daya Manusia; (viii) Bab XVII Penjagaan Laut dan Pantai; serta (ix) Bab XVIII Penyidikan. Walaupun terjadi diskrepansi antara perlindungan lingkungan laut yang diatur dalam UU No, 17/2008 dengan perlindungan lingkungan laut dalam arti *maritime security*, ketentuan tentang keselamatan dan keamanan kapal serta pelabuhan²⁹ merupakan awal yang menggembirakan bagi upaya perwujudan *maritime security* di Indonesia.

Penerapan ISM dan ISPS Code selanjutnya dapat dilihat dari empat bidang pengaturan yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan transportasi laut sebagaimana diatur dalam UU No. 17/2008 yang meliputi: (i) angkutan di perairan; (ii) kepelabuhanan; (iii) keselamatan dan keamanan serta penegakan hukum serta (iv) ketentuan pidana. Dalam pengaturan tentang angkutan di perairan, UU No. 17/2008 pada pasal 8 menegaskan kembali *azas cabotage* dimana kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia, dalam hal ini kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia. Untuk kapal berbendera asing di beri waktu untuk tetap dapat melakukannya di wilayah Indonesia dalam waktu tiga tahun setelah diundangkannya UU No. 17/2008.³⁰ Permemberlakuan *azas cabotage* ini tentu saja berimplikasi pada penambahan kapal berbendera Indonesia yang harus dilakukan pemerintah Indonesia secara bertahap. Ketentuan tentang kepelabuhanan sudah mengarah pada sistem manajemen kepelabuhanan yang terpadu. Sedangkan untuk keamanan dan keselamatan sudah diatur lebih rinci baik tentang kelaiklautan kapal maupun standarisasi awak kapal sesuai ketentuan internasional. Di samping itu fungsi syahbandar ditingkatkan sebagai *Port State Control* dan bukan semata administratif saja.

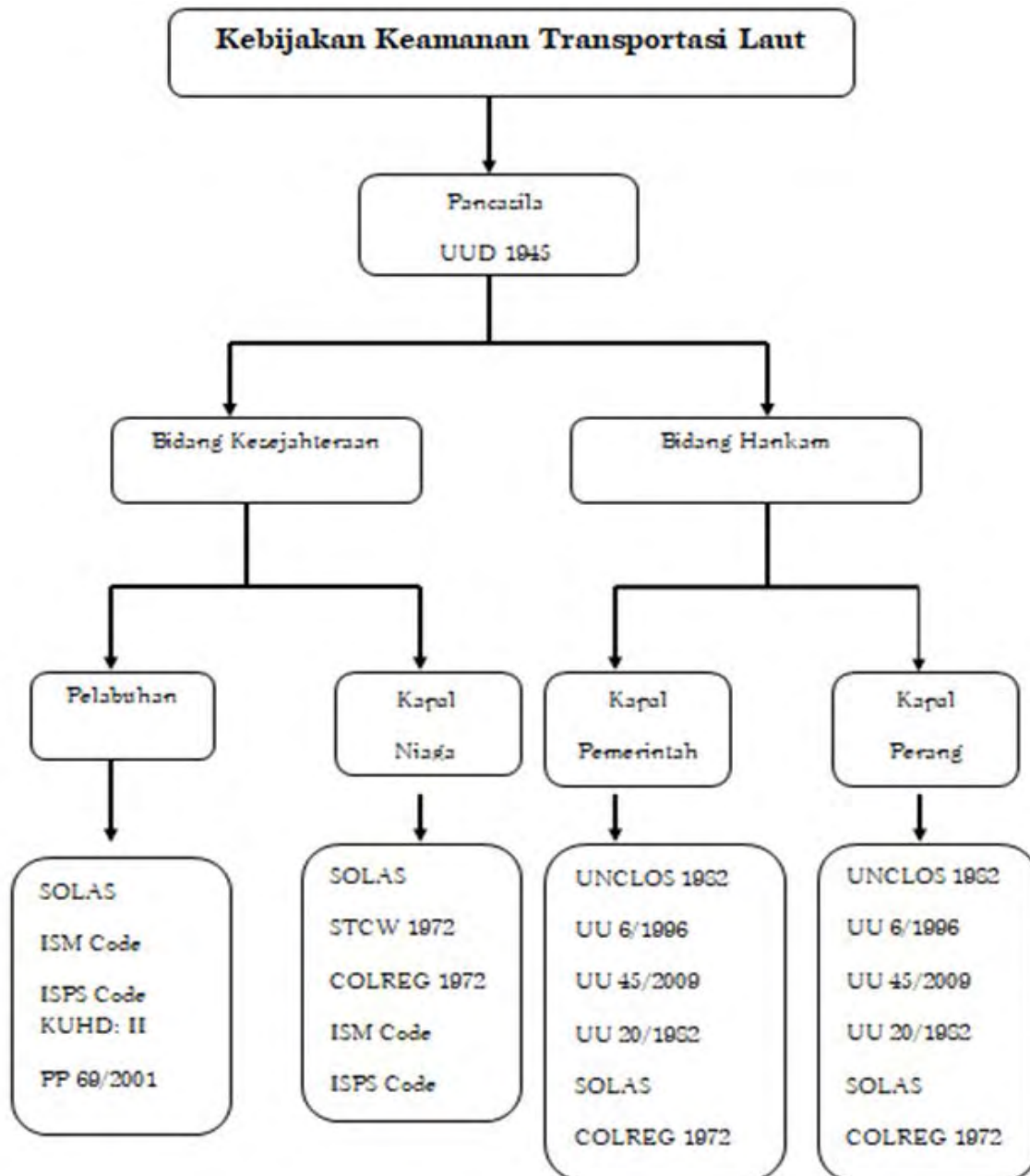
Adapun kebijakan keamanan transportasi laut di Indonesia tidak dapat dipisahkan dari jiwa Pancasila dan UUD 1945 serta ketentuan-ketentuan internasional yang sudah disepakati oleh Indonesia. Meskipun secara umum standarisasi keselamatan kapal mengacu pada ISM dan ISPS Code tentunya setiap jenis kapal khususnya status hukum dari suatu kapal akan sedikit berbeda perlakuannya. Seperti misalnya terdapat perbedaan ketentuan antara kapal niaga, kapal pemerintah serta kapal perang juga berkaitan dengan fungsi kapal tersebut, terutama kapal pemerintah dan kapal perang sebagai sarana penegak hukum di laut. Sebagaimana diuraikan di atas walaupun ada perbedaan antara kelautan dan kemaritiman, namun dalam mewujudkan *maritime security* dan secara spesifik dalam mewujudkan keamanan transportasi laut, kelautan dan kemaritiman harus berjalan bersandingan. Kapal menurut type dan fungsinya dalam beberapa hal tunduk pada ketentuan kelautan dan dalam beberapa hal tunduk pada ketentuan kemaritiman. Sebagai contoh, untuk kapal perang, dalam menjalankan kapal/

²⁹ Untuk pembahasan mendalam tentang manajemen pelabuhan lihat lebih lanjut Dhiana Puspitawati dan Nurdin, *Towards Intergrated Port Management Systems Along Malacca Straits*, 2014, *Pertanika Journal of Social Science and Humanities*, V22 (S), Januari, hlm 14.

³⁰ Pasal 341 UU No. 17/2008 Ketentuan Peralihan

berkaitan dengan operasional kapal tentunya kapal jenis ini tunduk pada ketentuan-ketentuan standarisasi kalaiklautan kapal sebagaimana ditentukan oleh IMO. Namun dalam melaksanakan fungsinya dan status hukumnya, kapal perang tunduk juga pada ketentuan-ketentuan kelautan sebagaimana ditentukan oleh PBB. Selanjutnya, secara global di bawah ini ilustrasi bagan tentang kebijakan keamanan transportasi laut di Indonesia

Bagan 5: Kebijakan Keamanan Transportasi Laut di Indonesia



SIMPULAN

Guna mendukung terselenggaranya transportasi laut, khususnya pengangkutan barang lewat laut, jaminan akan adanya maritime security sangat diperlukan. Maritime security menekankan pada upaya preventif dan represif terhadap keamanan lingkungan maritim terhadap ancaman-ancaman perbuatan pelanggaran hukum yang dilakukan di laut. Salah satu upaya untuk mewujudkan maritime security demi terselenggaranya pengangkutan barang lewat laut adalah dengan melakukan standarisasi keamanan dan keselamatan kapal, kapal yang sedang berlayar serta fasilitas pelabuhan dari mana kapal berangkat dan di pelabuhan tempat tujuan. Ketentuan-ketentuan tentang standarisasi tersebut dimuat di dalam ISM dan ISPS Code. Dengan demikian dengan penerapan ISM dan ISPS Code yang benar maka penyelenggaraan transportasi laut khususnya pengangkutan barang lewat laut akan dapat dilaksanakan dengan baik.

Implikasi yuridis dari pengakuan Indonesia terhadap kedua koda tersebut adalah tindakan implementasi atau penerapan atas ketentuan-ketentuan ISM dan ISPS Code baik oleh stakeholder pelayaran, dalam hal ini terutama pemilik kapal (shipowner) dan operator serta dari pemerintah dalam hal ini berkenaan dengan masalah kepelabuhanan dan Port State Control. Indonesia telah melakukan penerapan kedua koda tersebut secara bertahap sejak keduanya mulai berlaku. Dengan diperolehnya standarisasi internasional sesuai dengan ketentuan kedua koda tersebut, para stakeholder terkait dan pemerintah harus secara periodik melakukan verifikasi ulang sehingga pengoperasian kapal tetap sesuai dengan standard yang ditentukan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Andreas Schloenhardt, (2003), *Migrant Smuggling: Illegal Migration and Organised Crime in Australia and the Asia Pacific Region*, Leiden, Brill Publishing.
- Asian Development Bank, (2007), *A Regional Review of the Economics of Climate Change in Southeast Asia*,
- Catherine BJune, (2007), *Introduction to Maritime Law*, Italia, Lucio Paolo Rosell.
- David Hassan, (2006), *Protecting the Marine Environment from Land-based Sources of Pollution: Towards Effective International Cooperation*, London, Routledge.
- Graham Gerard Ong, (2006), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Singapore, ISEAS-Yusof Ishak Institute.
- HR. Purwosutjipto, (2000), *Pokok-Pokok Hukum Dagang*, Jakaftrta, Penerbit Djambatan.
- J.G. Starke, (1992) *Pengantar Hukum Internasional*, Jakarta : Sinar Grafika, 1992
- Jhony Ibrahim, (2006), *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang, BAYUMEDIA PUBLISHING.
- Joon-Soo Jon, (2003), *East Asian Shipping Ownership' in Andrew Forbes (ed), The Strategic Importance of Seaborn Trade and Shipping*.
- Melinda Kimble, (2005), *Climate Change: Emerging Insecurities* dalam Felix Dodds dan Tim Pippard (eds), Human and Environmental Security.
- Michael White, (2012), *Australian Maritime Law*, 2nd Edition, Australia, Federation

Press.

- Michael White, (2009), *Australian Offshore Law*, Australia, Federation Press.
- Mochtar Kusumaatmadja, (1999), *Pengantar Hukum Internasional*, Jakarta, Penerbit PT Alum.
- Organisation for Economic Co-operation and Development, (2004) *Fish Piracy: Combatting Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*.
- Paul J Smith, (2004), *Terrorism and Violence in Southeast Asia: Transnational Challenges to States and Regional Stability*, London, Routledge
- Scandinavian Institute of Maritime Law, *International Safety Management Code*
- Soeharto, (1975), *Address by the President of the Republic of Indonesia*, Singapore, Regionalism in Souteast Asia, Centre for Strategic and International Studies.
- Werner vom Busch dan Tobias Rettig (eds), (2006), *Covering Maritime Piracy in Southeast Asia*, London, Roudledge.

Jurnal

- Catherine Zara Raymond, (2005), *Piracy in Southeast Asia: New Trends, Issues and Responses*, Harvard Asia Quarterly, 9 (2005)
- Dhiana Puspitawati dan Nurdin, (2014), *Towards Integrated Port Management Systems along Malacca Straits*, Pertanika Journal of Social Sciences and Humanities, v.22 (S) Jan 2014, 239
- Erik Barrios, (2005) *Castig a Wider Net: Addressing the Maritime Piracy Problem in Southeast Asia*, Boston College International and Comparative Law Review n.28, 2005, 149
- Makmur Keliat, (2009), *Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya bagi Indonesia*, Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, v13, n1, Juli 2009
- Peter Chalk, (1998), *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia*, Studies in Conflict & Terroris, 21 (1998) 87
- Robert C Beckman, (2002), *Combatting Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia: The Way Forward* Ocean Development & International Law, 33, (2002) 317
- Sam Bateman, (2006), *Regional Responses to Enhance Maritime Security in East Asia*, Korean Journal of Defense Analysis 18(2) (2006) 25
- Sam Bateman, 2006, *Assessing the Threat of Maritime Terrorism: Issues for the Asia-Pacific Region* Security Challenges, ed. 2 2006 ,77
- Young, Adam J. (2007), *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: History, Causes and Remedies*

Makalah

- Dhiana Puspitawati dan Lowell Bautista, **International Legal Implications of Archipelagic State Status on Maritime Security in Souteast Asia (A Comparison between the Practice of Indonesia and the Philippines)**, Laporan Penelitian yang belum dipublikasikan, Fakultas Hukum Universitas

Brawijaya, 2013

Konvensi Internasional

International Maritime Organization Convention 1948

United Nations Convention on the Law of the Sea 1982

International Convention on the Life at Sea 1974 (SOLAS 1974)

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)

International Safety Management Code (ISM Code)

Peraturan Perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)

Undang-Undang No. 17/2008 tentang Pelayaran