

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan yang sudah dibahas pada bab sebelumnya, penulis mengambil kesimpulan bahwa

1. Pengaturan keamanan pelabuhan terdapat dalam konvensi SOLAS 1974.

SOLAS kini menjadi standar keselamatan maritim yang wajib diterapkan pada kapal niaga berukuran tertentu yang menjadi dasar diterbitkannya suatu standar bagi konstruksi kapal, peralatan, dan pengoperasian. Tingginya volume arus pertukaran muatan dipelabuhan menyebabkan perlunya prosedur meminimalisir ancaman terjadinya insiden keamanan dalam pelayaran demi menjaga keselamatan jiwa di laut. Pada *Chapter XI-2* konvensi SOLAS, juga diatur langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritime yang disebut dengan *ISPS Code*. Dalam *ISPS Code* telah diatur dengan baik secara jelas dan terperinci. Pengaturan ini menyediakan metodologi untuk menilai suatu keamanan fasilitas pelabuhan sehingga dapat dibentuknya rancangan dan prosedur untuk mengambil langkah-langkah keamanan jika terjadi perubahan tingkat keamanan pada fasilitas pelabuhan. Peraturan tersebut terdiri dari bagian A sebagai perintah dan bagian B sebagai anjuran. Pada bagian A, dijelaskan mengenai persyaratan apa saja yang harus ada di fasilitas pelabuhan yang menerapkan *ISPS Code*. Persyaratan tersebut dirancang guna terlaksananya tujuan dari *ISPS Code* itu sendiri, sehingga dari pelaksanaan *ISPS Code* dapat dipastikan bahwa langkah-langkah

keamanan maritim memadai dan proposional pada tiap tingkat keamanannya. Pada bagian B, dijelaskan mengenai anjuran yang dapat dilaksanakan oleh fasilitas pelabuhan dalam pelaksanaan pengamanan fasilitas pelabuhan. Anjuran tersebut dapat diterapkan untuk meningkatkan sistem pengamanan pada fasilitas pelabuhan.

2. Pelaksanaan ISPS *Code* di Indonesia dijelaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 134 tahun 2016 tentang manajemen kapal dan fasilitas pelabuhan. Peraturan tersebut telah menjelaskan secara rinci mengenai prosedur keamanan dan pengawasan pada kapal dan pelabuhan yang kemudian menjadi acuan untuk pelabuhan di Indonesia dalam menjalankan ISPS *Code*. Dalam aturan ini disebutkan bahwa *Designated Authority* atau otoritas negara yang bertanggung jawab terhadap pelaksanaan ISPS *Code* di Indonesia adalah Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Sehingga Dirjen Perhubungan Laut lah yang melakukan pengawasan dan mengambil langkah-langkah untuk pelaksanaan ISPS *Code* di Indonesia termasuk untuk mengesahkan penilaian keamanan fasilitas pelabuhan dan rencana keamanan fasilitas pelabuhan. Sebelum adanya peraturan menteri ini, Indonesia telah meratifikasi SOLAS 1974 melalui Keputusan Presiden No. 65 tahun 1980 tentang mengesahkan “International Convention For The Safety Of Life at The Sea, 1974”. KEPRES ini menjadi dasar Indonesia untuk mengimplementasikan BAB XI-2 mengenai langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritim pada konvensi SOLAS 1974. Meski telah meratifikasi SOLAS 1974 dan diterbitkannya PM 134 tahun

2016, indonesia belum mempunyai peraturan yang tegas mengenai pemberlakuan ISPS Code. Belum adanya aturan yang mengatur secara tegas dan mengikat mengenai pelaksanaan ISPS Code menyebabkan terbukanya celah yang lebar terhadap tidak diterapkannya ISPS Code pada kapal dan pelabuhan

3. Manfaat ISPS Code bagi pengguna jasa pelabuhan yaitu meningkatkan sistem keamanan pada kapal dan pelabuhan yang ada di Indonesia sehingga meningkatnya kepercayaan negara-negara lain untuk berlayar di perairan Indonesia. Disamping memberikan manfaat kepada negara, pelaksanaan ISPS Code juga memberikan manfaat kepada perusahaan yang telah menerapkan ISPS Code. ISPS Code menyebabkan pengembangan kualitas sistem pengamanan di kapal dan pelabuhan sehingga menurunnya resiko terjadinya insiden keamanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan. Salah satu pelabuhan yang telah *comply* dengan ISPS Code adalah BICT. Penerepan ISPS Code telah terlaksana baik oleh BICT seiring dengan prosedur yang ditetapkan BICT dalam Rencana Keamanan Kapal yang telah memenuhi semua persyaratan yang disebutkan didalam BAB XI-2 SOLAS 1974 dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 134 tahun 2016. Meski terlaksana dengan baik, tetapi BICT masih memiliki kendala karena pemenuhan fasilitas keamanan yang belum maksimal.

B. Saran

1. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut harus memastikan semua pelabuhan yang melayani pelayaran internasional patuh terhadap aturan ISPS Code.
2. Perusahaan kapal dan pengelola fasilitas pelabuhan harus memaksimalkan fasilitas keamanan terutama untuk kapal dan fasilitas pelabuhan yang telah melakukan sertifikasi ISPS Code..

