

PENERAPAN INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE GUNA MENJAMIN KEAMANAN DI KM. MENTARI SUCCESS

Gusti Ngurah Adi W¹, AAI. Sri Wahyuni², Sereati Hasugian²

¹Taruna Program Studi Nautika, Politeknik Pelayaran Surabaya

²Dosen Program Studi Nautika, Politeknik Pelayaran Surabaya

E-mail korespondensi: ngurah.adi@gmail.com

ABSTRACT

Application of ISPS Code in KM. MENTARI SUCCESS to prevent vessel security threats at harbors is still a lot of drawbacks due to the lack of crew knowledge about the importance of ISPS Code this can be seen when the watchkeeping at the unloading port when berthing and when anchored in the anchor area. crews who do not know the official procedures keep in line with the ISPS Code are fined and this case must be have solve as soon as possible to achieve a safe and conducive ship environments. The ISPS Code is a provision and procedure to prevent acts of terrorism threatening the security of passengers, crew and ships. The neglect and lack of knowledge of the crew on duty may put the security of the vessel in jeopardy. Therefore, the required knowledge and discipline of the crew is trained and guaranteed in maintaining security on board, in accordance with the ISPS Code security system. The method of this minithesis used Qualitative Descriptive. In this case the authors make direct observations when practicing the sea above KM.MENTARI SUCCESS. The results obtained from this study that the provision of training and training, and gift and punishment. From the results of the evaluation of the two alternative solutions problem, it was found that each alternative has advantages and constraints that will be faced in its application on board. However, from both alternatives, with reference to the percentage consideration of the constraints faced, the best alternative solution is found to be the most appropriate solution to solve.

Keywords : ISPS Code, Security Patrol, Watchkeeping

PENDAHULUAN

Dalam perkembangan ilmu dan teknologi modern serta semakin pesatnya dunia kemaritiman baik pelayaran nasional dan internasional banyak hal yang harus diperhatikan didalam dunia kemaritiman, baik dalam masalah kelayakan kapal untuk berlayar, keselamatan kapal itu sendiri dan lingkungan yang dilayarnya serta keamanan

kapal itu sendiri terhadap lingkungan dimana kapal itu berada. Didalam perkembangan faktor keamanan di lingkungan laut banyak menyoroti tentang musibah terhadap ancaman keamanan kapal yang mana meliputi perampasan dan pencurian, penyelundupan obat atau bahan terlarang, imigran gelap dan penumpang gelap, pembajakan dan perampokan kapal, sabotase serta teroris. Dimulai serangan 11 September (September

eleventh) pada 11 September 2001. Sembilan belas orang telah membajak empat pesawat komersial yang sedang terbang menuju San Fransisco dan Los Angles setelah lepas landas dari Boston, Newar, Washington, D.C. Pembajak tersebut menabrakan pesawat tersebut ke sebelah utara dan selatan gedung *World Trade Centre* (WTC). Dari kejadian tersebut mengakibatkan kerusakan parah terhadap gedung WTC dan sekitarnya serta memakan korban tewas 2977 orang termasuk 19 pembajak dan korban luka lebih dari 6000 orang. Pasca serangan 11 September dan meningkatnya kejahatan di laut serta kegiatan terorisme, membuat 108 negara anggota *IMO* (*Internasional Maritime Organization*) mengadakan pertemuan pada tanggal 9 s/d 13 desember 2002 di London.

Pertemuan tersebut membahas menentukan langkah-langkah serius untuk pengamanan maritim pencegahan dan peraturan yang tegas tentang terorisme terhadap Kapal. Dalam konferensi IMO pada tanggal 12 September 2002 juga menyetujui pemberlakuan *International Ship Security and Port Facility Code* (*ISPS Code*). Pemenuhan Part A dari *ISPS Code* adalah mandatory atau wajib bagi kapal-kapal yang terkena lingkup penerapan serta fasilitas pelabuhan yang melayani jasa kepelabuhan terhadap kapal yang beroperasi secara internasional. Amandemen SOLAS 74 ini 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 maritime safety*) dan Bab XI-2 langkah-langkah khusus peningkatan keamanan pelayaran (*special measures to enhance maritime safety*) yang dikenal dengan nama *International Ship and Port Facility Security Code* (*ISPS Code*) atau kode internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Di Indonesia aturan *ISPS Code* diberlakukan mulai tanggal 1 Juli 2004 sesuai dengan Keputusan Menteri perhubungan No. KM.33 Tahun 2003. Sejalan dengan berlakunya *ISPS Code* di dunia kemaritiman masih ditemukan

kapal yang mendapatkan ancaman seperti MT Rehobot yang di bajak di Bitung Tahun 2015, MT OrkimHarmony pada tahun 2015. Pada tahun 2016 peristiwa pembajakan dua kapal Indonesia, yakni kapal tunda Brahma 12 dan kapal tongkang Anand 12, telah dibajak kelompok yang mengaku Abu Sayyaf di Filipina. Kedua kapal itu membawa 7.000 ton batubara dan 10 awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Kedua kapal memulai pelayaran pada tanggal 15 Maret 2016 dengan alur pelayaran dari Sungai Puting, Kalimantan Selatan menuju Batangas, Filipina Selatan.

Pada tanggal 07 Desember 2017 juga terjadi peristiwa kehilangan peralatan kerja di kapal tempat penulis melaksanakan praktek layar yakni KM. Mentari Success. Kehilangan dua unit mesin gerinda dan tiga unit pompa celup terjadi di pelabuhan Cappa Ujung Pare -pare pada waktu kapal sandar.

METODE PENELITIAN

Pada penelitian yang menggunakan metode kualitatif penulis akan menggunakan instrumen penelitian untuk mengumpulkan data dari hasil penelitian. Instrumen merupakan langkah penting dalam pola prosedur penelitian. Beberapa Instrumen penelitian untuk mengumpulkan data dapat dilakukan dengan cara kuisisioner, wawancara, catatan pengamatan, pengambilan foto, perekaman audio dan video, data dari buku dan data dari web.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian :

Adapun permasalahan yang terjadi diatas kapal berdasarkan observasi yang dilakukan penulis saat penelitian, sehingga berkaitan dengan rumusan masalah yang dibahas.

Penerapan *ISPS Code* diatas kapal saat dipelabuhan melibatkan ABK khususnya deck department dan engine department. Dalam hal penerapan *ISPS Code* dikapal saat kapal sandar

sebenarnya berjalan dengan cukup baik dan sesuai dengan aturan hanya saja ada satu faktor yang tidak sempurna terlaksana.

Hal inilah yang menyebabkan Penulis mengatakan jika awak kapal tersebut dapat mengakibatkan terjadinya ancaman keamanan diatas kapal saat kapal sandar dipelabuhan.

Pembahasan Penelitian:

Dari analisa data tersebut, maka penulis perlu membahas lebih lanjut mengenai penerapa ISPS Code diatas kapal sesuai dengan ISPS code regulation 2014 part 3 tentang tanggung jawab perusahaan kapal dan kapal. Para ABK harus mengerti terlebih dahulu mengenai aturan ini untuk selanjutnya penerapan diatas kapal secara langsung.

Dengan mengacu pada ISPS Code regulation 2014 part 3 yang mengatur tentang tanggung jawab perusahaan pelayaran dan kapal. Awak kapal dapat dikatakan sebagai suatu kelompok kerja yang hidup.

KESIMPULAN

Berdasarkan rumusan masalah, hasil analisa data dan pembahasan dapat disimpulkan: Mualim jaga di KM. Pulau Hoki menerapkan metode EBL (Electronic Bearing Line) dan VRM (Variable Range Marker) ketika berlayar pada alurpelayaran sempit. Penggunaan EBL (Electronic Bearing Line) dan VRM (Variable Range Marker) ketika berlayar pada alur pelayaran sempit memiliki pengaruh sebesar 86,25% terhadap keselamatan pelayaran, hal ini Mualim jaga di KM.

sangat membantu untuk kegiatan pengoperasian kapal bagi mualim jaga.

DAFTAR PUSTAKA

Asyifusyinen, A. (2015). Sumber Data, Jenis Data, dan Teknik Pengumpulan Data. <https://digilib.ac.id/2015/04/sumb-er-data-jenis-data-dan-teknik.html>.

ISPS Code (*International Code for the Security of Ship and of Port Facilities*)edisi2003

Maritime world.(juni 2007). *International Code for the Security of Ship and of Port Facilities*. <http://www.oriconsulglobal.com/company/pdf/PS05.pdf>.

Poerdwadarminta, W.J.S(1997:753).Ka musbahasa Indonesia, <http://digilib.unila.ac.id/315/10/bab%2011.pdf>.

SAPTOWALYONO, C. A. (2016, November 27). *Menhub Tunggu Hasil KNKT*. Retrieved Mei 09,2017, from www.kompas.com.

Sugiyono (2005). *Metode Penelitian Bisnis (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*. Bandung: Alfabet

~Halaman Sengaja Dikosongkan~