

Ship Operation

p-ISSN:

Engineering Proceeding

e-ISSN:

Vol. 1, September 2023

PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE* DI KM. TANTO SENTOSA

Zainun Wahid Dani

Politeknik Pelayaran Surabaya

Email: zainunwahiddani@gmail.com

Sutoyo

Politeknik Pelayaran Surabaya

Email: sutoyopoltekpel@gmail.com

Maulidiah Rahmawati

Politeknik Pelayaran Surabaya

Email: maulidiah@poltekpel-sby.ac.id

Email korespondensi: zainunwahiddani@gmail.com

ABSTRAK

Meningkatnya ancaman-ancaman terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan membuat International Maritime Organization (IMO) mengadakan pertemuan di London pada tanggal 9 s/d 13 Desember 2002 untuk membahas langkah-langkah serius dalam meningkatkan keamanan maritim. Dalam konferensi tersebut, tepatnya pada tanggal 12 Desember 2002 diterbitkan International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) untuk menjadi landasan dalam mengantisipasi kejadian mengenai keamanan di atas kapal dan Pelabuhan. Penelitian ini di laksanakan selama 12 bulan 5 hari dengan lokasi di atas kapal KM. Tanto Sentosa dengan menggunakan teknik deskriptif kualitatif seperti wawancara, observasi cermat, dan dokumentasi. Peneliti akan melakukan analisis mendalam terhadap data lapangan dengan menggunakan pendekatan ini. Dari hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa masih terdapat beberapa crewkapal yang belum memahami aturan ISPS Code saat melaksanakan dinas jaga di pelabuhan, untuk mengatasi kendala tersebut harus dilakukan pelatihan atau drill mengenai aturan ISPS Code agar pelaksanaan ISPS Code di KM. Tanto Sentosa berjalan dengan baik serta aman dari ancaman pencurian.

Kata kunci : ISPS Code, keamanan maritim, IMO

PENDAHULUAN

Pengguna transportasi laut umumnya mengedepankan aspek keamanan dan keselamatan, diikuti oleh faktor-faktor terjangkau seperti ketepatan, kecepatan, dan kenyamanan. Oleh karena itu, perencanaan kapal, infrastruktur (seperti sistem navigasi), dan sumber daya manusia harus mempertimbangkan sistem keamanan maritim. Pelaut juga perlu siap mengambil tindakan sewaktu-waktu (Kadarisman, 2017).

Keamanan dan keselamatan kapal mencakup jiwa, harta benda, dan lingkungan di laut dan pelabuhan serta ancaman pembajakan dan terorisme mengganggu keamanan pelayaran. Sebagai contoh, pembajakan MV. Achille Lauro oleh teroris yang mengatasnamakan *Front* Pembebasan Palestina pada 1985, serta peristiwa pengeboman di kapal USS Cole (2000) dan MT Limburg (2002). Perompakan juga terjadi di perairan Indonesia, contohnya pada Agustus 2017 di perairan Wangi-wangi, Sulawesi Tenggara, di kapal KM. Tanto Sakti 2, dengan perampokan dan pengambilan harta benda kru kapal termasuk gaji, laptop, dan HP (Premadi A et al, 2022).

Menanggapi meningkatnya insiden perompakan dan terorisme di laut, *International Maritime Organization* (IMO) melaksanakan sidang di London dari tanggal 9-13 Desember 2002, untuk membahas langkah-langkah guna memperkuat keamanan maritim. Untuk memprediksi potensi insiden keamanan di kapal dan di pelabuhan dengan lebih baik, *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) diterbitkan pada 12 Desember 2002 selama konferensi (Setyo et al, 2018).

Pada tanggal 1 Juli 2004, peraturan ISPS *Code* mulai diimplementasikan di Indonesia. Informasi tentang ISPS *Code* dan persyaratannya sangatlah penting bagi semua pihak yang terlibat seperti perusahaan-perusahaan kapal serta infrastruktur pelabuhan. Hal tersebut tergantung dari masing-masing pihak. Di KM. Tanto Sentosa, ISPS *Code* telah dipraktikkan. Tetapi, pelaksanaannya kurang optimal, karena masih terjadi kehilangan berapa peralatan kapal lashing yang ada di kapal, serta hilangnya bahan-bahan dapur pada saat kapal sandar di pelabuhan.

TINJAUAN PUSTAKA

Penelitian ini sama halnya dengan penelitian yang dilakukan oleh Pranyoto, Kundori (2022) dengan judul Optimalisasi Penerapan ISPS *Code* Yang Berdasarkan Tingkat Keamanan Kapal dan Pelabuhan. Hasil dari penelitian ini adalah Ketika ISPS *Code* diterapkan dalam bentuk prosedur pengamanan fasilitas pelabuhan di semua tingkat keamanan (*Security Level*), pelabuhan akan aman, yang akan meningkatkan kepercayaan internasional dan pada gilirannya menyebabkan peningkatan kunjungan kapal, penurunan biaya logistik yang tinggi dan premi asuransi untuk daerah berisiko, dan meningkatnya minat investor terhadap pelabuhan.

Penelitian sebelumnya yang juga dilakukan Setyo A.A et al (2021) memiliki hasil bahwa, implementasi ISPS *Code* kapal FSO Federal 2 di bawah standar karena anggota crew tidak sepenuhnya memahami peraturan yang diuraikan dalam kode. Untuk menjamin kelancaran dan keamanan operasional kapal dan terminal, aplikasi ini dapat ditingkatkan melalui

dukungan media untuk menyebarkan dokumen aturan ISPS *Code* dan memaksimalkan penggunaan alat keamanan di atas kapal.

Pada penelitian tersebut memiliki perbedaan dengan penelitian ini dari segi metode penelitian, objek yang diteliti, dan tujuan penelitian. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan Penekanan dalam penelitian ini adalah pada makna (perspektif subjek) yang menjadi ciri metode penelitian kualitatif.

METODE PENELITIAN

Penelitian dilakukan di atas Kapal MV. Tanto Sentosa selama melaksanakan praktik laut. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Penekanan dalam penelitian ini adalah pada makna (perspektif subjek) yang menjadi ciri metode penelitian kualitatif. Landasan teori diikuti sebagai panduan untuk memastikan bahwa penelitian didasarkan pada kenyataan. Landasan teoritis ini juga membantu untuk menguraikan konteks penelitian dan mendiskusikan temuan. Landasan teoretis memainkan peran yang sangat berbeda dalam penelitian kualitatif. Peneliti dalam penelitian kualitatif memulai dengan sebuah hipotesis, mengumpulkan data untuk mengujinya, dan kemudian memutuskan apakah akan menerima hipotesis tersebut atau tidak. Dalam penelitian kuantitatif, peneliti memulai dengan data dan menggunakan teori yang sudah ada sebelumnya untuk menjelaskan hasilnya.

Tujuan dari penelitian deskriptif adalah untuk memberikan deskripsi data yang menyeluruh dan kualitatif. Ini memastikan bahwa data yang dikumpulkan dianalisis secara menyeluruh. Selain itu, data yang ada dianalisis sedetail mungkin,

menggambarkan dengan cermat setiap informasi yang diperoleh di lapangan sehingga dapat ditarik kesimpulan.

Teknik Analisis Data dilakukan dengan cara menginterpretasi dan memahami data yang bersifat deskriptif, naratif, atau non-angka. Data kualitatif berupa teks, gambar, suara, atau video, dan tidak dapat diukur dengan angka seperti data kuantitatif. Teknik analisis data kualitatif bertujuan untuk menemukan pola, tema, makna, dan wawasan mendalam dari data tersebut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil pengamatan peneliti memungkinkan evaluasi beberapa temuan terkait penerapan Kode ISPS pada KM. Tanto Sentosa. Berikut ini temuan yang diperoleh: (1) Selama peneliti melaksanakan praktik layar dari 11 Juli 2021 hingga 16 Juli 2022, KM. Tanto Sentosa tidak pernah mengadakan pelatihan atau sosialisasi mengenai Kode ISPS. Ini melanggar aturan Kode ISPS yang mewajibkan pelatihan atau latihan mengenai Kode ISPS setiap 3 bulan. (2) Pada awal Januari 2022, saat kapal bersandar di pelabuhan Gorontalo, terjadi kehilangan bahan dapur seperti minyak goreng, kopi, dan gula. Selain itu, sering kali terjadi kehilangan pengunci pada turnbuckle, yang memperlambat proses pemasangan kontainer. (3) Di pelabuhan Berlian Surabaya, pemeriksaan terhadap barang bawaan dan individu yang tidak terkait dengan kapal telah diimplementasikan. Hanya awak kapal, perwakilan perusahaan, pelabuhan, dan buruh TKBM yang diperbolehkan naik ke kapal untuk proses bongkar muat kontainer.

Adapun beberapa hasil wawancara dengan beberapa awak

kapal, mendapatkan pernyataan sebagai berikut. (1) Nahkoda, Penerapan ISPS *Code* di kapal KM. Tanto Sentosa dalam *Security Level 1* atau tingkat keamanan 1, Berjalan seperti biasa. Untuk mencegah pencurian di atas kapal, dilaksanakan pemeriksaan pada pengunjung yang naik, mencatat data pengunjung di buku tamu, serta hanya menyisakan satu pintu untuk akses keluar masuk crew dan pengunjung agar Mualim Jaga dan ABK jaga lebih mudah dalam melaksanakan pengawasan”. (2) Mualim I, “Menurut Mualim 1, pelaksanaan penerapan ISPS *Code* di KM. Tanto Sentosa belum optimal karena banyak crew kapal yang tidak memahami aturan ISPS *Code* karena tidak diadakannya sosialisasi. Selain itu banyak aktifitas yang membutuhkan pengawasan juga. Alhasil terkadang pos jaga kosong dan pengawasan terhadap orang yang naik turun kapal menjadi lemah”. (3) Juru Mudi, Pelaksanaan dinas jaga di pelabuhan di KM. Tanto Sentosa dilaksanakan dengan stanby di pos jaga untuk mengawasi orang yang keluar masuk kapal serta mencatatnya di buku tamu, selain itu kita juga harus melaksanakan pengawasan terhadap aktifitas di sekeliling kapal sesuai dengan checklist dinas jaga pelabuhan yang di berikan perusahaan. Bilamana terjadi sesuatu sesegera mungkin melaporkan kepada perwira jaga dengan menggunakan HT. Namun terkadang HT tidak dapat menerima suara dengan bagus yang membuat kesulitan untuk mendengar perintah dari perwira jaga.

Tabel 1. Hasil Analisis Data

No	Kondisi di kapal	Aturan atau SOP ISPS <i>Code</i>	1	Selama peneliti melaksanakan praktek layar dari 11 juli 2021 sampai 16 juli 2022, di KM. Tanto Sentosa tidak pernah diadakan pelatihan ataupun sosialisasi mengenai ISPS <i>Code</i> .	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 tahun 2016 BAB XIV pasal 42 “Pelaksanaan pelatihan wajib dilaksanakan dan pelaksanaannya setiap 3 bulan sekali”
			2	Pada awal Januari 2022 pada saat kapal sandar di pelabuhan Gorontalo terdapat kejadian pencurian dimana bahan dapur hilang seta sering di temukannya besi pengunci pada <i>turnbuckle</i> hilang.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 tahun 2016 BAB VI pasal 13 “Rancangan keamanan kapal harus memuat aturan mengidentifikasi daerah terlarang dan langkah pencegahan masuknya orang tidak berkepentingan ke daerah tersebut.”
			3	Peralatan keamanan di KM. Tanto Sentosa masih kurang serta radio	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134

	<p>HT kurang bagus.</p>	<p>tahun 2016 BAB VI pasal 13 “Prosedur untuk menjamin pemeriksaan, pengujian, kalibrasi dan pemeliharaan dari setiap peralatan keamanan yang ada di atas kapal.”</p>	<p>muat kontainer yang di perbolehkan naik ke kapal.</p>	
<p>4</p>	<p>Pada beberapa pelabuhan seperti pelabuhan Berlian Surabaya, pelaksanaan pengecekan terhadap barang bawaan serta orang yang tidak berkepentingan untuk naik ke kapal sudah dilaksanakan. Hanya Crew kapal, Pihak perusahaan dan pelabuhan serta buruh TKBM yang bertugas dalam proses bongkar</p>	<p>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 tahun 2016 BAB VI pasal 13 “Rancangan keamanan kapal harus memuat aturan mengidentifikasi daerah terlarang dan langkah pencegahan masuknya orang tidak berkepentingan ke daerah tersebut.”</p>	<p>Hasil analisis data. (1) Tidak adanya pelaksanaan pelatihan maupun sosialisasi tentang ISPS Code tidak sesuai dengan aturan stardart ISPS Code dimana seharusnya pelaksanaan pelatihan dilaksanakan setiap 3 bulan sekali. (2) Pengawasan terhadap orang yang naik turun kapal tidak dilaksanakan sesuai standar ISPS Code dimana dalam PM No 134 tahun 2016 BAB VI pasal 13 dimana rancangan keamanan kapal harus memuat aturan mengidentifikasi daerah terlarang dan langkah pencegahan masuknya orang tidak berkepentingan ke daerah tersebut. (3) Peralatan keamanan yang ada di KM. Tanto Sentosa tidak sesuai dengan Standart internasional ISPS Code. (4) Adanya pemeriksaan terhadap orang yang naik di kapal di pelabuhan Berlian Surabaya telah sesuai dengan standar aturan ISPS Code dimana Rancangan keamanan kapal harus memuat aturan mengidentifikasi daerah terlarang dan langkah pencegahan masuknya orang tidak berkepentingan ke daerah tersebut.</p> <p>Pembahasan dari rumusan masalah (1) Bagaimana penerapan ISPS Code di KM. Tanto Sentosa?. Berdasarkan data yang diperoleh dan mengacu pada rumusan masalah pertama, penerapan Kode ISPS di KM. Tanto Sentosa berada pada tingkat keamanan level 1. Penerapannya melibatkan petugas jaga yang terdiri dari perwira jaga dan juru mudi jaga. Perwira jaga memiliki tanggung jawab atas semua kejadian selama bertugas.</p>	

Petugas jaga menjalankan beberapa tugas, seperti memantau akses *gangway* dan mengontrol individu yang naik kapal, melakukan patroli di sekitar kapal termasuk daerah terlarang dan dek, serta mengawasi proses bongkar muat. Peralatan minimum setiap petugas jaga meliputi radio HT dan senter. Pelaksanaan ini terjadi saat kapal bersandar di setiap pelabuhan. Namun, dalam praktiknya, ada banyak kegiatan yang mengakibatkan pos jaga sering kosong, memungkinkan orang untuk masuk dan keluar kapal secara bebas. Dengan dasar ini, pelaksanaan di KM. Tanto Sentosa dapat dianggap kurang optimal sesuai dengan langkah-langkah rencana keamanan yang diuraikan dalam Bagian B Kode ISPS (2002: 9.15). (2) Kendala kendala apa sajakah yang dihadapi dalam penerapan ISPS Code di kapal? Berdasarkan data yang di peroleh serta merujuk pada rumusan masalah kedua, bahwa kendala yang dihadapi saat pelaksanaan dinas jaga pelabuhan di Berdasarkan data yang di peroleh serta merujuk pada rumusan masalah kedua, dapat di simpulkan bahwa kendala yang dihadapi saat pelaksanaan dinas jaga pelabuhan dan Kurangnya peralatan pendukung keamanan serta radio / HT yang rusak mempengaruhi pengawasan terhadap pelaksanaan ISPS Code di kapal Sebagaimana peralatan keamanan yang di gunakan di atas kapal sudah di tetapkan dalam Solas 1974 Chapter V dan XI,

Top of Form

KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan masalah diatas maka penelitidapat menyimpulkan dari penelitian “Penerapan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code di KM. Tanto Sentosa” dapat disimpulkan

bahwa, 1. Penerapan ISPS Code di KM. Tanto Sentosa belum optimal dikarenakan pelaksanaannya masih belum sesuai dengan standar ISPS Code. 2. Kendala Penerapan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code di KM. Tanto Sentosa antara lain kesalahan prosedur dalam penerapan ISPS Code, kurangnya pengetahuan crew kapal akibat tidak dilaksanakannya pelatihan atau sosialisasi mengenai ISPS Code. Kurangnya pengawasan SSO terhadap pelaksana dinas jaga, serta minimnya peralatan pendukung ISPS Code sehingga pelaksanaan tidak berjalan dengan optimal.

Untuk mengoptimalkan pelaksanaan penerapan ISPS Code di KM. Tanto Sentosa perlu diadakan pertemuan untuk membicarakan pembelajaran atau pelatihan ISPS Code di kapal agar crew kapal mengetahui tugas dan 30 tanggung jawabnya saat melaksanakan tugas jaga sehingga pengetahuan crew kapal meningkat dan pelaksanaan ISPS Code di KM. Tanto Sentosa berjalan optimal dan untuk mengoptimalkan kendala dalam penerapan ISPS Code di KM. Tanto Sentosa sebaiknya SSO juga harus lebih sering mengawasi dan mengingatkan pelaksana dinas jaga. Selain itu, pihak perusahaan juga harus memperhatikan alat – alat pendukung dalam pelaksanaan ISPS Code dan segera mengganti atau memperbaiki alat yang sudah rusak.

UCAPAN TERIMA KASIH

Dengan penuh rasa terima kasih, kami ingin mengungkapkan apresiasi kami kepada Politeknik Pelayaran Surabaya atas dukungan yang luar biasa selama proses penelitian kami. Tanpa bantuan, arahan, dan fasilitas yang

diberikan oleh lembaga ini, penelitian kami tidak akan mencapai hasil yang bermakna. Kami merasa beruntung dan bangga menjadi bagian dari Politeknik Pelayaran Surabaya, yang memiliki komitmen kuat terhadap pengembangan ilmu pengetahuan dan pendidikan berkualitas. Dukungan finansial dan akses kepada fasilitas penelitian telah memainkan peran krusial dalam memastikan kelancaran dan kesuksesan penelitian ini. Selain dukungan materi, kami juga ingin berterima kasih kepada seluruh staf akademik dan non-akademik yang telah memberikan bimbingan, saran, dan bantuan teknis selama penelitian kami berlangsung. Kolaborasi yang terjalin dengan baik adalah salah satu kunci kesuksesan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Herdiyanto N, Siswo H S, Panji S. (2020). *Implementation Of International Ship And Port Facility Security Code In Port Of Passenger Tanjung Perak Surabaya*. Jurnal Keamanan Maritim. 6(2). 140-160.
- Kadarisman, M. (2017). *Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Maritim Dalam Menunjang Sistem Transportasi Laut*. Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik. 4(2). 117 – 191.
- Musfiqon. (2012). *Panduan Lengkap Metode Penelitian Pendidikan*. Jakarta: PT. Prestasi Pustakarya
- Obe A dan Minto B. (2021). *Study Penerapan Keamanan International Ship And Port Facility Security (ISPS) Code Pada Pelabuhan Tenau Kupang*. Semitan III. 3(1). 182-187.
- Pranyoto dan Kundori. (2022). *Optimalisasi Penerapan Isps Code Berdasarkan Tingkat Keamanan Dalam Menunjang Keamanan Kapal Dan Pelabuhan*. Majalah Ilmiah Gema Maritim. 24(1). 1-7.
- Pratiwi, D K. (2019). *Implementasi Prinsip Yurisdiksi Universal Mengenai Pemberantasan Kejahatan Perompakan Laut Di Indonesia*. Supremasi Jurnal Hukum. 2(1) : 119 -130.
- Premade A, Nurfadhlina dan Erika S O. (2022). *Proses Penerapan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code di Terminal Khusus Fsrh Huang Xiang 8*. E-journal Marine Inside. 4(1). 66-77.
- Setyo, A A A .,M Aziz R dan Bayu Y B. (2021). *Implementasi International Ship And Port Facility Security Code Diatas Kapal Floating Storage Offloading (FSO)*. Jurnal Maritim

Malahayati (JuMMA). 2(1) : 40 –
44.

Sugiono. (2017). *Metode Penelitian Pendidikan. Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D.*
Bandung: Alfabeta Bandung

Taequi A dan Minto B. (2020). *Study Implementasi Isps Code Pada Pelabuhan Dili Timor-Leste.* Semitan II. 2(1). 23-27.