

## **PENERAPAN DAN PELAKSANAAN ISPS CODE DI KM. BUKIT SIGUNTANG**

**Zainab Lutfiyah<sup>1)</sup>, Joko Purnomo<sup>2)</sup>, Mirdin Ahmad<sup>3)</sup>**

<sup>1,2,3</sup> Program Studi D.IV Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Korespondensi : [zainabfiahlutfiyah409@gmail.com](mailto:zainabfiahlutfiyah409@gmail.com)

### **ABSTRAK**

Tujuan penelitian adalah untuk menerapkan dan melaksanakan tanggung jawab para kru KM. Bukit Siguntang dalam memberikan bimbingan tentang penerapan dan pelaksanaan ISPS Code di KM. Bukit Siguntang. Waktu penelitian dilaksanakan saat praktek laut menjadi cadet di KM. Bukit Siguntang dari tanggal 26 September 2020 sampai 03 Juli 2021. Metode penelitian ini adalah Deskriptif Kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan penerapan ISPS Code di KM. Bukit Siguntang adalah: (1) Pada saat kegiatan bongkar di pelabuhan, ada seseorang yang masuk ke dalam kapal tanpa menggunakan tiket dan identitas lainnya. (2) Tanya jawab antar awak kapal mengenai penerapan dan pelaksanaan ISPS Code di KM. Bukit Siguntang serta memperhatikan keamanan sesuai dengan SSP (Ship Security Plan). (3) Pihak perusahaan memberikan hadiah bagi awak kapal yang bisa menjalankan dinas jaga dengan baik dengan pemberian pesiar saat kapal sandar di pelabuhan dan sebaliknya memberikan hukuman bagi awak kapal yang kurang disiplin dalam menjalankan tugasnya.

**Kata kunci:** ISPS Code, Penerapan, Pelaksanaan.

## PENDAHULUAN

Pelayaran laut merupakan alternatif yang baik dalam rantai perdagangan global. Pelayaran yang aman serta nyaman sangatlah penting. Keselamatan kapal adalah salah satu faktor kunci yang wajib dipenuhi agar sebuah kapal berfungsi dengan baik. Kelancaran pergerakan barang dan arus perdagangan dari satu daerah ke daerah lainnya diterima pada waktunya.

Tanggal 1 Juli 2004 ISPS Code telah membentuk dasar untuk rezim keamanan wajib yang komprehensif untuk pelayaran internasional. Kode ini dibagi menjadi dua bagian, yaitu Bagian A dan Bagian B. Bagian A menguraikan secara rinci persyaratan terkait keamanan pelabuhan dan maritime yang harus dipatuhi oleh pemerintah kontraktor SOLAS, otoritas pelabuhan, dan perusahaan pelayaran, agar sesuai dengan kode. Bagian B dari kode ini memberikan serangkaian pedoman rekomendasi tentang cara memenuhi

## TINJAUAN PUSTAKA

International Ship and Port Security (ISPS Code) merupakan aturan yang menyeluruh terkait aktivitas dan langkah yang harus dilaksanakan setiap negara dalam menangani ancaman terorisme dilaut yang dibentuk pada tanggal 12 Desember 2002, serta guna meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan dan guna menentukan langkah apa saja yang harus dilaksanakan dalam kasus tersebut.

SOLAS (Safety Of Life At Sea) Bab XI-2 Amandemen 1974 menjelaskan bahwa tujuan ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) adalah untuk:

- a. Identifikasi ancaman dan dampak keselamatan kapal

persyaratan dan kewajiban yang di tetapkan dalam ketentuan Bagian A.

Struktur SOLAS 1974/1978 memuat persyaratan perencanaan konstruksi keselamatan pelayaran yang terdiri dari keselamatan kapal, keselamatan manusia dan barang-barang yang diangkut, sehingga kapal harus dibangun dan dilengkapi dengan peralatan keselamatan yang garis besarnya sebagai berikut:

- a. Stabilitas kapal mengenai pembagian ruangan, lambung timbul, penempatan instalasi mesin dan listrik.
- b. Pencegahan kebakaran, alat untuk keselamatan, alat komunikasi, alat navigasi dan sertifikasi yang diharuskan.
- c. Peraturan khusus untuk kapal-kapal khusus seperti kapal pengangkut gandum.

Adapun rumusan masalah pada penelitian ini adalah bagaimana penerapan dan pelaksanaan ISPS Code di KM. Bukit Siguntang?

serta fasilitas pelabuhan yang melayani perdagangan internasional dengan membuat kerangka kerja internasional yang mencakup kerja sama antara negara peserta, lembaga pemerintah, pemerintah daerah, industri perkapalan dan perkapalan, serta pelabuhan. Lakukan tindakan pencegahan terhadap berbagai insiden keamanan yang Anda berikan.

- b. Untuk menentukan tanggung jawab dan peran masing-masing negara anggota, lembaga pemerintah, pemerintah daerah, industri perkapalan dan pelabuhan di tingkat nasional dan internasional untuk

- c. Untuk mengumpulkan dan membagikan informasi terkait keamanan secara efektif sebelumnya.
- d. Menyediakan metode penilaian keamanan untuk memiliki desain dan proses untuk melakukan langkah-langkah untuk mengubah tingkat keamanan.
- e. Memberikan keyakinan bahwa langkah-langkah keamanan maritim yang tepat dan proporsional telah tersedia.

*Peralatan keamanan yang di gunakan di atas kapal sudah di tetapkan oleh solas menjadi persyaratan keamanan di atas kapal. Ketetapan tersebut sudah diatur dalam Solas 1974 Chapter V dan XI, adapun beberapa peralatan yang disyaratkan dalam ISPS Code antara lain :*

- a. Alat pemantau dengan kamera tersembunyi CCTV (Closed Circuit Television Camera).
- b. Alat pendeteksi alat-alat berbahaya/portable (Hand Held Metal Detector).
- c. Alat pemantau pihak yang bereaksi menghadapi kejadian keamanan atau ancaman kejadian kemanan sejauh nahkoda mempunyai alasan yang dapat dipercaya.

#### **METODE PENELITIAN**

*Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian deskriptif kualitatif. Metode penelitian deskriptif kualitatif adalah sebuah metode yang digunakan peneliti untuk menemukan pengetahuan atau teori terhadap penelitian pada satu waktu tertentu.*

*Metode dalam pengumpulan data dan informasi yang diperlukan dalam penulisan skripsi penelitian ini adalah sebagai berikut :*

- d. Alat pemantau barang-barang/muatan berbahaya dengan sinar X (X-Ray system).
- e. Alat penerangan tambahan.

*Peralatan tersebut yang telas disebutkan di atas merupakan salah satu dari persyaratan yang ada didalam SOLAS chapter V dan chapter XI yakni tentang Ship Security Plan Section 7, Security Equipment, ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) itu sendiri akan mulai di berlakukan pada tanggal 01 juli 2004, dimana didalam pada tahap sosialisasi pelaksanaan ISPS Code masih sering diperolehi penyimpangan pada penerapan dari aturan ini, khususnya kesiapan dari negara-negara yang terbelakang. guna itu komisi keselamatan maritim (Maritime Safety Committee) selalu melakukan pengawasan dan evaluasi di dalam penerapannya.*

*Nahkoda kapal senantiasa menjadi penanggung jawab tertinggi untuk keselamatan dan keamanan kapalnya. Bahkan keadaan tingkat siaga keamanan III, seorang nahkoda dapat mencari klarifikasi atau mengubah perintah-perintah yang berasal dari pihak-*

- a. Metode Observasi  
Metode observasi adalah pengamatan langsung pada suatu obyek yang diteliti. Dengan metode observasi penulis bisa langsung mengadakan kegiatan di lapangan saat melaksanakan praktek laut.
- b. Studi Pustaka  
Langkah terpenting untuk melaksanakan survei yaitu mencari dan menemukan referensi terkait dengan masalah yang penulis coba kaji. Selain itu, referensi yang diperoleh nantinya

dapat digunakan sebagai data untuk mendukung analisis. Selain itu, penulis juga mengambil referensi dari bermacam sumber bacaan berupa buku-buku yang berhubungan dengan topik yang dibahas dalam skripsi ini, antara lain buku-buku mengenai ISPS Code, media cetak hingga media elektronika dan beberapa dari internet.

Adapun populasi dalam penelitian ini adalah seluruh kru di atas KM. Bukit Siguntang dan sampel dalam penelitian ini adalah beberapa kru yang bekerja diatas KM. Bukit Siguntang. Selain itu, dalam survei ini dilakukannya tahap analisa data mulai dari reduksi data hingga penjelasan hasil survei dan penarikan kesimpulan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

*Dunia transportasi merupakan salah satu faktor utama penunjang proses impor/ekspor negara-negara yang memiliki pelabuhan, terutama negara-negara berstandar internasional. Dan kapal merupakan armada yang berperan sebagai*

- 3) Lubang pelarian / darurat (emergency / escape hatces)

Kronologi Kurangnya Penerapan Dan Pelaksanaan ISPS Code.

Ada beberapa masalah yang terjadi diatas KM. Bukit Siguntang kejadian tersebut antara lain :

- a. Pada bulan Desember 2020 kapal sedang melakukan bongkar muat dan embarkasi penumpang di pelabuhan Makassar, Sulawesi Selatan. Karena proses bongkar muat memerlukan buruh dari darat untuk membantu proses bongkar-muat. Pada saat proses muat sedang

*alat transportasi yang paling efektif dalam memberikan pelayanan antar negara dan pulau-pulau di dunia.*

*Apabila sebuah kapal sedang sandar di pelabuhan, setiap perwira baik jurumudi yang sedang berdinast jaga di gangway harus memperhatikan tingkat siaga ISPS Code yang berlaku di pelabuhan tersebut.*

*Akses/pintu masuk KM. Bukit Siguntang terbagi atas dua bagian yaitu :*

- a. Akses 1 – to vessel :

Akses ini merupakan titik akses yang mungkin bagi orang yang tidak diberi izin, yaitu :

- 1) Tali mooring (*mooring lines*)
- 2) Rantai jagkar (*anchor chains*)
- 3) Tangga pandu (*pilot ladders / Jacobs ladder*)
- 4) Lorong-lorong akses (*gangways*)
- 5) Derek (*hoists*)
- 6) Tempat transfer bahan bakar kapal (*bunker stations*)

- b. Akses 2 – within vessel

Akses ini terdiri dari :

- 1) Pintu (*doors*)
- 2) Lorong(*gangway*)

berlangsung sekitar jam 14.00 WITA. Saat naik ke atas kapal, kebetulan di *gangway* (akses utama masuk ke kapal) sedang banyak pekerja / buruh dan penumpang sedang diperiksa dan dicatat namanya sebelum masuk didalam kapal. Namun ada seseorang yang berpakaian biasa non formal, memakai masker, tas ransel dan topi. Karena satpam jaga sedang sibuk dengan para buruh dan para penumpang lainnya, orang tersebut lolos masuk begitu saja tanpa disuruh tunggu antri untuk dilakukan pengecekan identitas. Dan

ternyata tidak ada seorang awak kapalpun yang menyadari hal tersebut, termasuk satpam jaga. Akhirnya orang tersebut masuk ke dalam akomodasi kapal dan berpapasan dengan perwira jaga. Perwira jaga tersebut menanyakan identitas orang tersebut karena bingung mencari tempat, ternyata setelah ditanya orang tersebut tidak mempunyai tiket dan identitas lainnya. Kemudian orang tersebut dibawa ke *gangway* lagi untuk turun dari atas kapal. Satpam jaga mendapat teguran oleh perwira jaga karena dia belum mengetahui bahwa sesibuk apapun dia di *gangway*, setiap orang yang masuk harus diperiksa dan jangan pernah melewatkan satu orangpun. Tanpa melihat penampilan ataupun keramahan dari pengunjung yang akan naik ke kapal.

- b. Pada kasus kedua ini yaitu pada bulan April 2021, dilakukan audit oleh CSO pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan Makassar, Sulawesi Selatan menunggu informasi bongkar dari agen. Permasalahannya terletak pada kurangnya kesadaran akan pentingnya pengetahuan tentang sistem keamanan yang baik sesuai dengan ISPS Code. Serta kurangnya kedisiplinan awak kapal dalam menjalankan tugas-tugas yang dibebankan kepadanya. Pada kasus ini, kejadiannya berlangsung pada saat internal audit sedang berlangsung. Sebelum

kapal sandar, telah ada informasi yang memberitahukan bahwa bakal ada internal audit dari perusahaan. Sehingga semua awak kapal sudah mengetahuinya jauh sebelum kapal sandar. Jadi masalah dokumen dan kelengkapan administrasi kapal mengenai ISPS Code bisa dilengkapi sebelum kapal sandar. Saat auditor menemui nahkoda, pemeriksaan dimulai dari dokumen-dokumen ISPS yang dipegang oleh nahkoda, dan seputar pengetahuan mengenai ISPS yang ditujukan kepada nahkoda. Kemudian pemeriksaan di lanjutkan ke mualim 1 selaku SSO. Semua kegiatan seperti training dan data setiap pelabuhan yang disinggahi, daftar pengunjung yang keluar masuk kapal, daftar awak kapal yang keluar masuk kapal, daftar peninjauan kunci-kunci di kapal catatan aslinya ada di SSO. Pemeriksaan dilanjutkan terhadap tindak lanjut dari SSP dan sistem pengamanan akses di kapal. Masih banyak awak kapal yang kurang pengetahuan tentang bagaimana penerapan masing-masing awak kapal dan tanggung jawab mengenai ISPS Code. Saat internal audit naik di atas kapal, ia menemui nahkoda dan Mualim 1 sebagai (Ship Security Officer) untuk melaksanakan rapat tentang ISPS Code. Selanjutnya semua awak kapal

dikumpulkan di ruang rapat bersama dengan auditor untuk mengadakan pemeriksaan mengenai sistem pengamanan kapal dan melakukan tanya jawab langsung ke semua kru kapal seputar pengetahuan dasar ISPS. Auditor memegang crew list (daftar nama-nama awak kapal) sehingga memudahkannya untuk memeriksa dan mengajukan pertanyaan kepada kru kapal. Satu persatu awak kapal ditemui dan diajukan pertanyaan-pertanyaan seputar ISPS. Akhirnya ia menemukan beberapa crew yang tidak mengetahui, apa yang harus ia lakukan terhadap tugas dan tanggung jawabnya serta tidak memahami arti pentingnya pelatihan di atas kapal.

Crew kapal ini dapat dikatakan sebagai suatu kelompok kerja yang hidup bersama disatu tempat yaitu kapal. Setiap anggota kelompok telah mempunyai tugas masing-masing.

- a. Jaga gangway (*gangway watch*) : memonitor akses (*monitoring acces*) dan mengontrol penumpang.
- b. Patroli keamanan keliling (*security roving patrol*) : memonitor daerah terlarang, dek, dan sekitarnya.
- c. Memonitor muatan dan gudang.

Peralatan keamanan minimum setiap personil yang menjalankan tugas keamanan yaitu :

- a. *Walky talky (handled radio)*
- b. *Peluit (whistle or horn)*
- c. *Senter (flashlight)*.

Yang harus dilakukan sewaktu patroli keliling yaitu :

- a. Awak kapal yang menjalankan patroli harus dilengkapi dengan peralatan sesuai dengan SSP.
- b. Patroli, paling tidak satu kali satu jam, periksa keamanan ruangan radio, anjungan, kamar mesin dan area terlarang yang ditandai (*Designated Restricted Areas*).
- c. Patroli akan berupa patroli keliling yang berkelanjutan.
- d. Rute dan putaran patroli akan berubah sebanyak mungkin untuk mengurangi kemungkinan yang terjadi.
- e. Lakukan pemeriksaan rutin pada pintu dan semua akses disisi kapal (*Ship Side Openings*) yang harus ditutup.
- f. Pengecekan pada haluan, mooring deck dan daerah deck yang lain.
- g. Jika diperlukan, perwira jaga atau SSO akan menjamin bahwa pelanggaran keamanan dicatat secara detil.

Rumusan masalah menjelaskan bahwa ada dua masalah mendasar dalam optimalisasi implementasi kode ISPS di KM. Bukit Siguntang, kurangnya pengetahuan dan disiplin.

Dari analisis dua studi kasus yang menghadirkan dua masalah, kami menemukan beberapa solusi untuk memecahkan masalah yang dihadapi ini:

- a. Dengan melakukan pelatihan  
Dengan diadakan pelatihan di atas kapal, pengetahuan awak kapal tentang penerapan ISPS *Code* dapat ditingkatkan secara maksimal.

- b. Pemberian hadiah sangat efektif dalam meningkatkan pengetahuan dan kedisiplinan kru terkait penerapan ISPS Code. Penghargaan ini dapat diberikan kepada awak kapal
- c. awak kapal yang mampu mencegah pencurian atau penyelundupan ke dalam kapal. Penghargaan yang diberikan dapat berupa penghargaan, memberikan waktu istirahat yang lebih banyak selama beberapa hari dibandingkan awak kapal lainnya, dan memberikan hukuman. Hukuman ini dapat dikenakan kepada ABK yang secara tidak sengaja melalaikan pengawasan. Sanksi dapat berupa larangan navigasi ketika kapal berada di pelabuhan. Atau dengan melakukan pekerjaan tambahan, seperti membersihkan toilet umum dan ruang cuci beberapa kali berturut-turut. Hukuman ini memungkinkan anggota kru yang dihukum untuk bertindak sebagai panutan bagi anggota kru lainnya.

Namun, cara ini adalah cara yang paling efektif untuk meningkatkan pengetahuan dan pemahaman kru tentang penerapan ISPS Kode. Cara ini jadi lebih efektif jika diawali dengan penerapan cara yang kedua, yaitu pemberian pelatihan dan latihan. Gabungan keduanya merupakan cara yang paling efektif untuk pemecahan masalah ini.

## PENUTUP

- a. Simpulan  
Setelah mengevaluasi peristiwa deskripsi data, dua

yang telah memenuhi kewajiban pemantauannya dengan baik sesuai dengan aturan. Atau jika Anda memiliki

masalah utama dengan penerapan kode ISPS di KM diidentifikasi. Bukit Siguntang adalah soal Kurangnya pengetahuan dan disiplin kru dalam penerapan kode ISPS yang optimal di kapal.

Kesimpulan yang didapat adalah Penerapan tentang Ship Security Plan (SSP) di dalam ISPS Code untuk Perwira dan ABK sangat diperlukan sehingga dapat mencegah suatu bahaya atau insiden keamanan di atas kapal.

### b. Saran

Berdasarkan kesimpulan saat ini, mengatasi masalah pengetahuan dan disiplin kru terkait

penerapan ISPS Code di KM. Bukit Siguntang mengatakan bahwa metode tindak lanjut yang paling tepat dan diperlukan perusahaan adalah dengan memberikan pelatihan yang teratur dan teratur, dengan penghargaan dan hukuman atas kinerja Kru ditugas mereka.

**DAFTAR PUSTAKA**

- [1]. ISPS Code, *Kode International Tentang Keamanan Kapal dan Pelabuhan*, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2003.
- [2]. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- [3]. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 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.
- [4]. Jurnalmaritim (21 Juli 2017) Sekilas Tentang ISPS Code <https://jurnalmaritim.com/> .Diakses pada tanggal 1 Mei 2020.
- [5]. Puspitawati, D. (2019). IMPLIKASI YURIDIS ATAS PENERAPAN ISM CODE DAN ISPS CODE DI INDONESIA (Online). Vol. 7, No. 3. [https://www.researchgate.net/publications/338171234\\_Impikasi\\_Yuridis\\_Atas\\_Penerapan\\_ISM\\_Code\\_dan\\_ISPS\\_Cod e\\_di\\_Indonesia](https://www.researchgate.net/publications/338171234_Impikasi_Yuridis_Atas_Penerapan_ISM_Code_dan_ISPS_Code_di_Indonesia) Diakses pada tanggal 16 Januari 2020.