

Analisis Penerapan INTERNATIONAL SHIP AND PORT SECURITY (ISPS Code) di MT.AU LEO.”

Ahmad Nurafandi ¹⁾Tri Iriani E.W ²⁾Henny P.N. ³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
Telp. (0411) 3616975; Fax (0411) 3628732
E-mail: pipmks@pipmakassar.com

ABSTRAK

AHMAD NURAFANDI, 2018, Analisis penerapan *INTERNATIONAL SHIP AND PORT SECURITY (ISPS Code)* di MT. AU LEO (Dibimbing oleh Tri Iriani E.W dan Henny Pasandang Nari). Transportasi laut merupakan suatu kebutuhan dan menjadi alternatif terbaik dalam rantai perdagangan dunia, Oleh sebab itu pelayaran yang aman dan nyaman sangat dibutuhkan. Keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan salah satu factor yang mutlak harus dipenuhi agar kapal dapat beroperasi dengan baik. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan *ISPS Code* di MT.AU LEO dan sebagai masukan untuk meningkatkan rasa tanggung jawab dalam melaksanakan tugas jaga. Penelitian ini dilakukan di PT. MAXIMUS MARINE PTE LTD saat penulis melaksanakan peraktek laut (PRALA) mulai pada tanggal 14 April 2016 sampai 28 April 2017 di MT. AU LEO. Pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan dengan metode studi pustaka dan pengamatan (observasi). Data yang terkumpul dianalisis dengan tehnik analisis dekskriptif kualitatif dan presentase untuk membandingkan tingkat pemahaman dan rasa tanggung jawab awak kapal mengenai pelaksanaan *ISPS Code*. Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan *ISPS Code* di MT.AU LEO tidak diterapkan dengan baik. Hal ini disebabkan oleh kurangnya pengetahuan dan rasa tanggung jawab ABK kapal terhadap pelaksanaan *ISPS Code* di MT.AU LEO. Oleh sebab itu perwira dikapal harus mengadakan pengawasan lebih khusus terhadap pelaksanaan *ISPS Code*.

Kata kunci : Penerapan, *ISPS Code*, M.T. AU Leo

1. PENDAHULUAN

Pada era milenium ini perdagangan diantara negara berkembang justru melalui lautan, lebih dari 85% perdagangan melalui perairan Indonesia, dimana 12% melalui Selat Malaka dan 13% melalui Selat Sunda. Lebih dari 200 kapal setiap harinya dan sekitar 50.000 kapal setiap tahunnya melintas Selat Malaka. Namun sangat ironis sekali bahwa perampokan di perairan tersebut semakin meningkat dalam modus operandi maupun frekuensi menurut Suyono, R,P.

Pada sebagian besar serangan kapal yang dirampok biasanya di hujani tembakan dan awaknya khususnya nakhoda dan kepala kamar mesinnya di sandera atau di culik untuk meminta tebusan kepada pemilik kapal, contohnya adalah serangan dari beberapa perompakan terhadap kapal internasional di selat malaka dimana para perompak setelah menguras kapal dan pergi dengan mudah tanpa takut bahwa perbuatannya dapat di cekal oleh pihak yang berwenang. Oleh karena itu bukan merupakan hal aneh jika pihak internasional mengadakan suatu konvensi untuk menjaga keselamatan kapal dan kru serta keamanan wilayah perairan. Ditetapkanlah *INTERNATIONAL SHIP AND PORT SECURITY* (ISPS Code) tersebut. Sesuai dengan safety of life at sea (SOLAS) *chapter XI-2*, sebagai bukti bahwa upaya untuk menjaga keamanan dan meningkatkan keselamatan dan keamanan maritim.

Konferensi diplomatik tentang keamanan maritim yang diselenggarakan di London pada bulan desember 2002 menyetujui ketentuan baru dalam konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut 1974 dan kode ini untuk meningkatkan keamanan maritim. Dan dalam persyaratan ini membentuk kerangka kerja internasional agar kapal-kapal dan fasilitas-fasilitas pelabuhan dapat bekerja sama untuk mendeteksi dan mencegah tindakan-tindakan yang mengancam keamanan dalam sektor transportasi maritim serta menindak lanjuti insiden yang terjadi pada tanggal 11 september yaitu runtuhnya gedung *WORLD TRADE CENTRE (WTC)* maka dengan suara bulat majelis *Organisasi Maritim Internasional (IMO)* menyetujui pengembangan tindakan baru yang berkenaan dengan keamanan kapal dan fasilitas-fasilitas pelabuhan. Dari latar belakang yang telah dijelaskan maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah Apa sajakah yang mempengaruhi pelaksanaan penerapan *International Ship And Port Security (ISPS Code)* di MT. AU LEO ?.

2. TINJAUAN PUSTAKA

a. Pengertian ISPS Code dan Tujuannya

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) merupakan amandemen dari konvensi SOLAS (1974), yang masuk dalam Bab XI – 2. *ISPS Code* adalah suatu ketentuan atau peraturan dari IMO (*International Maritime Organization*), Modul *International Safety Management Code (ISM CODE)*, Badan

Diklat Perhubungan yang berisi tentang tindakan khusus untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan maritim dalam hal keamanan kapal, perusahaan dan fasilitas pelabuhan.

Penerapan sistem keamanan ISPS-Code berdasarkan *Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut*, (1974) (ISPS Code section A/1.2) bertujuan untuk :

- a. Menetapkan suatu kerangka kerja Internasional untuk mendeteksi ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan yang mempengaruhi kapal atau fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk melayani perdagangan internasional;
- b. Menetapkan tanggung jawab dan peran masing-masing pihak untuk meningkatkan keamanan maritim;
- c. Memastikan pengumpulan dan pertukaran informasi yang terkait dengan keamanan lebih awal;
- d. Menyediakan suatu metodologi penilaian keamanan agar penyelenggara pelabuhan dan atau kapal memiliki rancangan dan prosedur untuk mengambil langkah-langkah perubahan terhadap tingkatan (level) keamanan di tempat masing-masing;
- e. Memastikan kepercayaan bahwa tindakan keamanan maritim telah cukup dilaksanakan secara proporsional dan berada pada tempatnya.

b. Sejarah Singkat ISPS Code

Menurut Endang dahlan dalam blok tentang *Penerapan Peraturan Internasional ISPS Code di Indonesia* (online) lingkup awal dimulainya upaya terwujudnya keselamatan pelayaran adalah dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapan navigasi. Kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi kemudian berkembang ke konstruksi dan peralatan lainnya. Pembaharuan peraturan SOLAS dimulai sejak tahun 1960, mengganti konvensi 1948 dengan SOLAS 1960. Sejak itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan pelayaran mulai dimasukkan seperti desain konstruksi kapal, permesinan dan instalasi listrik, pencegah kebakaran, alat-alat keselamatan, alat komunikasi dan keselamatan navigasi.

Usaha penyempurnaan mengenai keselamatan pelayaran tersebut dilakukan dengan mengeluarkan peraturan tambahan (*Amandement*) hasil konvensi IMO, dilakukan berturut-turut tahun 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 dan tahun 1973. Namun usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara internasional kurang berjalan sesuai yang diharapkan, karena hambatan prosedur yaitu diperlukan 2/3 dari jumlah negara anggota untuk meratifikasi peraturan dimaksud, dan sulit dicapai dalam waktu yang diharapkan. Karena itu pada tahun 1974 dibuat konferensi baru SOLAS 1974 dengan prosedur baru, bahwa setiap amandement diberlakukan

sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali bila ada penolakan 1/3 dari jumlah negara anggota atau 50 persen dari pemilik tonase yang ada di dunia.

Peraturan keselamatan pelayaran dikeluarkan pada tahun 1990 yaitu *Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)* pada tahun 1990 yang merupakan perubahan mendasar yang dilakukan IMO pada sistem komunikasi maritim, dengan memanfaatkan teknologi di bidang komunikasi seperti satelit dan diberlakukan secara bertahap dari tahun 1992 sampai dengan tahun 1999 (*Buku Peraturan Solas Tahun 1974/1978*). Pada tanggal 1 Nopember 1974 melalui hasil diplomatik Conference Negara-negara anggota IMO "*The International Convention for the Safety of Life at Sea*" (SOLAS) 1974, yang mengatur keselamatan pelayaran (maritim) paling utama disetujui untuk diterima dan dinyatakan mulai berlaku sejak 25 Mei 1980. Peraturan ini diratifikasikan oleh pemerintah Indonesia dan dinyatakan berlaku di wilayah Republik Indonesia melalui Kepres Nomor 65 Tahun 1980. Konferensi SOLAS diperbaiki dan dilengkapi (*amanded*) oleh IMO sebanyak dua kali dengan *protocols* :

- a. Protocol yang disetujui tanggal 17 Februari 1978 dalam konferensi internasional mengenai "*Tanker Safety and Pollution Prevention (1978 SOLAS Protocol)*" dan dinyatakan mulai berlaku tanggal 1 Mei 1981.

Protocol yang disetujui dalam konferensi internasional mengenai *"The Harmonized System of Survey and Certification"* (SOLAS Protocol, 1976). Konvensi SOLAS terus-menerus dilengkapi dengan peraturan-peraturan yang dibuat oleh *Maritime Safety Committee* (MSC) IMO berdasarkan peraturan amandemen atau melalui konvensi negara anggota-anggota konvensi SOLAS yang dimuat dalam *article VIII* SOLAS dan diberlakukan dengan mengeluarkan resolusi-resolusi IMO. Perbaikan dan penambahan konferensi SOLAS sejalan dengan perkembangan teknologi dan ilmu pengetahuan, karena itu buku *SOLAS Convention* selalu disempurnakan dalam jangka waktu tertentu biasanya 5 tahun.

- b. 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.

3. METODE PENELITIAN

a. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis penelitian deskriptif Kualitatif yaitu berupa lisan atau kata tertulis dari seorang subjek yang telah diamati dan memiliki karakteristik bahwa data yang diberikan merupakan data asli yang tidak diubah serta menggunakan cara yang sistematis dan

dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya. Setelah pengamatan, maka penulis dapat mengumpulkan data yang berkaitan dengan objek penelitian yaitu Analisis pelaksanaan International ship and port security (ISPS CODE) di MT.AU LEO.

b. Definisi Operasional / Batasan Istilah

Pada penelitian ini variabel penelitian adalah pelaksanaan ISPS Code pada pelabuhan dan pelaksanaan ISPS Code [ada kapl.

Definisi Operasional variabel Pelaksanaan ISPS Code di pelabuhan adalah penerapan aturan tentang tindakan khusus untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan maritim dalam hal keamanan pelabuhan.

c. Model / Rancangan Penelitian

Kegiatan yang digunakan setelah memulai langkah untuk menganalisis yaitu pada waktu akan mengadakan praktek laut diatas kapal untuk mengetahui situasi dan bekal pengetahuan dan apa yang didapat lewat studi kepustakaan.

d. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini penulis menganalisa data yang berupa kalimat yang dapat diwawancara, catatan lapangan, dan dokumen-dokumen yang dapat mendukung penelitian yang berisikan tentang paparan uraian yang didapatkan dari studi kepustakaan

4. HASIL PENELITIAN

Kapal tanker ialah kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya. MT. AU LEO adalah kapal milik perusahaan pelayaran PT. MAXIMUS MARINE PTE.LTD, 150 *Beach road* #15-07 GATEWAY WEST SINGAPORE 189720, kapal AU LEO (IMO: 9157521) adalah Chemical Tanker dibuat pada tahun 1997 dan sekarang berlayar dengan bendera panama. Berikut adalah data-data kapal:

Ship name	: AU LEO
Flag	: PANAMA
Port of Registry	: PANAMA
Owner	: JEWEL STAR INVESTMENT LTD PO BOX 957, OFFSHORE INCORPORATE CENTRE, ROAD TOWN TORTOLA, BRITISH VIRGIN ISLAND.
Manager	: MAXIMUS MARINE PTE.LTD
Operator	: ICOF SHIP CHARTERING PTE.LTD 150 BEACH ROAD, #16-02 GATEWAY WEST, SINGAPORE 189720
Builder	: Shin kurushima Dockyard Co Ltd, Hiroshima, Japan.
Class	: NK
IMO no	: 9157521

Official Number	:26379-PEXT-3	
Call sign	:3FOW7	
Navigational Area	: Ocean Going	
Keel laid Date	: December, 06,1996	
Launching Date	:April, 24,1997	
Delivery date	:August, 28,1997	
LOA	:138.62 M	
LBP	:130.60 M	
Breadth	:21.80 M	
Depth	:12.10 M	
Total Depth	:12.133 M	
GRT	:9549 T	
NRT	:4830 T	
DWT	:16008 T	
Light weight	:4621 T	
Displacement	:20629 T	
Draft Summer SW	:9.072 M	
Summer FW	:9.275 M	
Tropical SW	:9.262 M	
Tropical FW	:9.464 M	
Winter	:8.883 M	
Tank Capacity	:Cargo Tank	:16991.085 M3
	:Ballast	:6683.490 M3

	:Frest Water	:300.30 M3
	:Cleaning Water	:719.52 M3
	:Fuel Bunker	:1000.08 M3
	:DOT	:73.34 M3
ENGINE SPEED	:75% 15.2 knots/162 RPM	
Full Load Speed	:14.8 knots	
Engine Type	:B&W 7S35 MC MARCK 6 1 set	
Engine Power	:MCO 4891 KW (6650 PS)x 170 RPM	
	:CSO 4401 KW (5985 PS)x 164 RPM	
MMSI NO	:351458000	
SAT C ID NO	:435145810	
Inmarsat-C Telex	:435145810	
Satellite Telephone	:+870 773211987	
Email address	:3fow7@telaurus.net	
SAT C EMAIL	:435145811@in.mail65.com	
Ship's Mobile	:+65-92355981	

5. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan masalah yang telah dikemukakan dari penelitian ini maka penulis mengambil kesimpulan bahwa penerapan ISPS Code di MT. AU LEO belum terlaksana dengan baik karena kurangnya pemahaman dan rasa tanggung jawab ABK kapal dalam melaksanakan dinas jaga sesuai ketentuan SSP khususnya juru mudi kapal. Oleh karena itu sosialisasi dan pengawasan tentang penerapan

ISPS Code untuk ABK kapal sangat diperlukan sehingga dapat mencegah suatu bahaya atau insiden keamanan diatas kapal.

Saran-Saran

Berdasarkan pembahasan masalah yang telah dikemukakan pada bab IV dari penelitian ini maka penulis member saran agar SSO (*Ship security officer*) dan CSO (*company security officer*) selalu mengawasi pelaksanaan terhadap SSP (*ship security plan*) dan malakukan audit dalam kurun waktu tertentu. Bagi perwira jaga dan ABK (anak buah kapal) jaga yang tidak melaksanakan tugasnya sesuai SSP harus mendapat teguran dari SSO.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. BP2IP, (2004). Modul *International Ship And Port Facility Security Code* (ISPS Code). Tangerang.
- [2]. DEPDIKBUD RI,(1989). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta
- [3]. Diklat Kepelautan, (2000), *Modul International Safety Management Code (ISM CODE)*, Badan Diklat Perhubungan, Jakarta
- [4]. Dirjen Perhubungan Laut, 2005. *SOLAS (Safety of Life At Sea) 1974 Bab XI-2 Langkah-Langkah Khusus Peningkatan Keamanan Pelayaran*. Jakarta
- [5]. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (2012). Pedoman Penulisan Skripsi.
- [6]. Dahlan, Endang, (2010). *Penerapan Peraturan Internasional ISPS Code di Indonesia*, <http://endangdahlan.blogspot.com/>, (diakses 20.04.2018)
- [7]. Humairoh, lyoh, *SOLAS – ISPS Code*, <http://iyohhumairo.blogspot.com/2015/01/solas-isps-code.html>, (diakses 20.04.2018)
- [8]. News, (2010). *Dinas Jaga*. <http://news-chosledttm.blogspot.com/>, (diakses 12.04.2018)

- [9]. Soekandar, Leonardo Prakoso, (2011). *ISPS CODE Langkah Khusus Keamanan Pelayaran*, [http://id.scribd.com/doc/244019935/ ISPS-CODE-Langkah-Khusus-Kepamanan-Pelayaran#scribd](http://id.scribd.com/doc/244019935/ISPS-CODE-Langkah-Khusus-Kepamanan-Pelayaran#scribd), (diakses 15.04.2015)