

Analisis Penerapan ISPS Code Pada Penanganan Penumpang Di PSV.Surf Perdana

Adlu Gunawan¹⁾, Zainal Yahya Idris²⁾ Rukmini³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Program Studi Nautika
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
E-mail : adluguns@gmail.com¹⁾@zainalbp11@gmail.com²⁾
rukmini@pipmakassar.ac.id³⁾

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah untuk menguraikan penerapan ISPS Code di atas kapal untuk menghindari masalah keamanan di atas kapal. Survey ini dilakukan di atas kapal PSV.SURF PERDANA, salah satu kapal pendukung PT.Surf Marine Indonesia. Penelitian ini dilaksanakan mulai tanggal 21 November 2020 sampai dengan 21 Agustus 2021. Sumber data yang diperoleh adalah data primer yang diperoleh langsung dari survey lapangan melalui observasi langsung di perbatasan dan wawancara dengan ABK PSV. SURF PERDANA, Literatur, dan judul disertasi. Hasil investigasi ini menunjukkan bahwa pemahaman awak kapal tentang prosedur keselamatan di atas kapal khususnya kapal PSV.SURF PERDANA masih kurang, dan penerapan aturan ini belum berhasil. Penulis percaya bahwa dengan memberikan ringkasan metode keselamatan, awak kapal Indonesia akan memiliki pengetahuan tentang keselamatan di atas kapal dan akan dapat meminimalkan kemungkinan masalah keselamatan.

Kata kunci : ISPS Code, Keamanan, Prosedur,

1. PENDAHULUAN

Masalah keselamatan menjadi perhatian utama bagi kapal yang dioperasikan dengan melibatkan pekerja biasa selain awak kapal. Pemahaman kru dan pekerja tentang aturan wajib yang terkait dengan prosedur keselamatan merupakan faktor yang perlu dipertimbangkan. Awak kapal perlu dipertimbangkan di mana mereka dapat diakses oleh pegawai negeri di luar awak kapal dan di mana izin diperlukan. Ancaman keamanan dapat terjadi dari mana saja, termasuk orang asing di dalam, sehingga prosedur keamanan harus diikuti dengan tepat. Simbol daerah terlarang harus ditampilkan di lokasi utama kapal. Semua aturan keamanan terkandung dalam aturan IMO, kode ISPS. Kode Keamanan Internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan (The International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code) sendiri, secara umum merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan pasca serangan

Adapun tempat peneliti melakukan latihan maritim di PSV.SURF PERDANA, menurut pengamatan penulis pelaksanaan Rencana Keselamatan Kapal di PSV.SURF PERDANA tidak didukung oleh ketentuan dalam ISPS Code pada Bab XI – 2 terhadap aturan yang telah ditetapkan. Misalnya, penumpang atau pekerja yang berada di kapal tidak memperhatikan area yang memerlukan izin atau izin untuk masuk, memantau atau memeriksa barang bawaan penumpang baru di kapal.

Tujuan yang ingin peneliti capai dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui penerapan kode ISPS khususnya perlakuan terhadap pekerja yang memasuki zona eksklusi PSV.SURF PERDANA.

2. KAJIAN PUSTAKA

a. Tujuan ISPS CODE

Sebagaimana ditetapkan oleh konfrensi negara-negara dalam konvensi internasional keselamatan jiwa dilaut atau SOLAS tahun 1974 yang di revisi oleh IMO, maka diterbitkanlah orientasi kedepan atau tujuan dari ISPS Code, sebagai berikut :

- 1) Berkolaborasi antara negara-negara anggota IMO, lembaga pemerintah, pemerintah daerah, perusahaan pelayaran dan perusahaan pelabuhan untuk mencegah dan mendeteksi ancaman keamanan secara dini dan berdampak pada insiden keamanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan yang digunakan dalam perdagangan internasional.
- 2) Untuk memastikan keselamatan maritim, kami mengidentifikasi peran dan tanggung jawab masing-masing negara anggota, termasuk lembaga pemerintah, pemerintah daerah, perusahaan pelayaran dan industri pelabuhan, di tingkat nasional dan internasional.
- 3) Menjamin pengumpulan data yang efisien dan tepat waktu serta resiko pertukaran antar negara anggota.
- 4) Menyiapkan metode pemberian nilai dan ketentuan untuk menanggapi perubahan *security level*.
- 5) Memastikan tingkat ketersediaan keselamatan yang profesional dan andal di laut. Selain itu, Negara Peserta dapat menunjuk atau menugaskan otoritas yang ditunjuk dalam Pemerintah dan

mengizinkan badan keamanan yang berwenang untuk menyelesaikan tugas-tugas tertentu yang berkaitan dengan fasilitas pelabuhan, tetapi penerimaan akhir atau persetujuan tugas-tugas tertentu. Keputusan harus dibuat oleh negara peserta atau otoritas yang ditunjuk dari negara peserta.

b. *Ship Security Plan* Dalam Isps Code Yang Diterapkan Dalam Dunia Maritime Internasional.

Berdasarkan ISPS Code dalam *Solas Chapter XI-2*, rencana keamanan kapal terbagi tiga bagian, salah satunya :

1) Tingkat keamanan Siaga 1

Ini berarti tingkat keselamatan di mana kapal dan pelabuhan beroperasi normal. Pada level 1, Anda perlu melakukan hal berikut:

a) Penjagaan Masuk

- (1) Konfirmasi identitas orang di atas kapal.
- (2) Pastikan area inspeksi adalah tempat orang dan produk dapat diperiksa.
- (3) Kerjasama dengan fasilitas pelabuhan untuk pelayaran.
- (4) Dilarang mengetahui pintu masuk mana yang harus ditutup atau untuk menarik perhatian orang.
- (5) Memblokir atau mencegah akses ke area yang tidak terlindungi di mana penumpang dan pengunjung dapat tinggal.
- (6) Jika kewaspadaan diperlukan, kami akan mengadakan pengarahannya kepada awak kapal tentang cara mengancam dan memberi tahu orang, produk, atau aktivitas yang mencurigakan.



Gambar 4.2 Ship Security Level (Sumber: Kapal PSV.Surf Perdana)

b) Kawasan Terbatas (*Restricted Area*)

- (1) Mengunci akses masuk.
- (2) Menggunakan pengawas elektronik.
- (3) Menggunakan patroli sekeliling dek.
- (4) Menggunakan pengawas elektronik untuk mengingatkan ABK bila ada yang masuk di daerah terlarang.



Gambar 4.3 Pengecekan ruangan yang dilakukan oleh AB jaga (Sumber: Kapal PSV.Surf Perdana)

c) Penjagaan Muatan

- (1) Penjagaan dengan teliti dari muatan selama *cargo operation*.
 - (2) Menjaga komunikasi antara kapal dan pelabuhan selama *cargo operation*.
 - (3) Pengecekan peguncian untuk menghindari hal-hal yang dapat merugikan.
 - (4) Fasilitas Kapal
 - (a) Mengecek perlengkapan yang dibutuhkan sesuai dengan pesanan.
 - (b) Memastikan fasilitas kapal segera didatangkan.
- d) Penanganan Bagasi Titipan

3. METODE PENELITIAN

Pada penelitian ini, Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif. Penelitian ini dilaksanakan mulai tanggal 21 November 2020 sampai dengan 21 Agustus 2021. Sumber data yang diperoleh adalah data primer yang diperoleh langsung dari survey lapangan melalui observasi langsung di perbatasan dan wawancara dengan ABK PSV. SURF PERDANA, Literatur, dan judul disertasi. Hasil yang dicapai berupa kumpulan informasi terkait, baik secara lisan maupun tulisan. Dan ditunjang oleh beberapa karya tulis sebagai referensi untuk pelengkap data yang berhubungan dengan masalah yang dibahas oleh penulis dalam penulisan karya tulis ilmiah. Populasi pada dilakukan penelitian ini meliputi semua kejadian yang melanggar ketentuan dalam ISPS Code yang terjadi di atas kapal. Adapun sampel yaitu kapal penulis, PSV. Surf Perdana. Adapun teknik pengumpulan data, yaitu dengan cara observasi langsung serta dengan studi pustaka

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Menurut pengamatan peneliti di atas kapal, implementasi kode alarm keamanan ISPS level 1 melalui SSO tidak berhasil. Kegagalan untuk melindungi kapal, kapal dan penumpang dapat mengakibatkan area publik terbatas seperti platform kosong tanpa izin dari petugas.

Penjaga AB juga tidak bekerja dengan baik, tetapi mudah merusak atau mencuri barang di malam hari saat kapal lepas landas atau turun. Namun, geladak terpantau dengan baik karena kamera CCTV yang dipantau langsung oleh penjaga jembatan memudahkan pemantauan. Setelah mengkonfirmasi masalah proses manufaktur yang disajikan oleh

Penulis, ia menyelidiki dan menyimpulkan penerapan kode ISPS ke papan PSV. Surf Prime tidak berfungsi dengan baik. Namun, tanggung jawab utama terletak pada kasus patroli di atas kapal di mana polisi dan penjaga AB harus berpatroli di PERDANA PSV.SURF setiap jam. Hal ini untuk memberikan keamanan sistem pendukung keamanan (single) saya, yang diberikan PERDANA PSV.SURF. Diambil untuk meningkatkan untuk mencegah risiko keamanan. Serta kurangnya tanggung jawab para penjaga dan kru yang bekerja di gangway. Ketika karyawan perlu hadir setiap saat dan memantau lingkungan mereka.

Jadi, hal yang menjadi perhatian dan dapat ditingkatkan sesuai ketentuan ISPS Code adalah :

- a. Minimnya pengawasan AB jaga dan perwira jaga.

Secara umum, saat melaksanakan tugas pengawasan, petugas jaga terlebih dahulu memeriksa semua kondisi di sekitar kapal, baik di tempat berlabuh maupun di laut. Pastikan pelindung AB sudah siap sebelum mengganti jam tangan. Ketika

Kapal ditambatkan di pelabuhan, misionaris yang ditugaskan pada masing-masing ABK harus bertanggung jawab atas pembagian kerja, seperti menjaga awak kapal dan mengawasi mereka yang masuk atau melintasi koridor. Ini harus dilakukan dengan penuh kedisiplinan, tanpa membedakan orang, pengunjung, atau orang yang ingin menunjukkan KTP atau KTP dengan foto. Jika Anda memiliki barang bawaan, Anda perlu memeriksanya dengan cermat. Jika pengunjung menolak atau tidak ingin memverifikasi identitas mereka, mereka harus menolak kunjungan, menolak akses ke kapal, atau memberi tahu atau menghubungi petugas pertama sebagai penjaga kapal.

- b. Sikap acuh Perwira jaga dan AB jaga terhadap kejadian yang berpotensi terjadi di kapal.

Awak kapal tidak menganggap bahwa suatu saat ada masalah dengan keselamatan kapal dalam arti pelaksanaan yang tidak tepat atau ketidakpedulian terhadap semua instruksi yang telah ditetapkan dengan merancang keselamatan kapal dalam bentuk prosedur keselamatan. Sederhananya, acara siaga selama misi pengawasan atau tindakan pencegahan keselamatan dan kewajiban dan tanggung jawab semua kru, dan peran masing-masing dalam perencanaan keselamatan.

Mempertimbangkan masalah di atas yang perlu perbaikan, penulis membahas masalah utama dalam penulisan karya ini, memecahkan masalah berikut:

- a. Memonitor atau mengadakan pengawasan terhadap Perwira jaga atau AB yang bertugas jaga waktu itu.

Dalam hal ini Ship Safety Officer (SSO) harus berperan aktif dalam mengawasi baik observer maupun observer AB. Kewajiban yang didelegasikan, baik dengan pengawasan reguler atau reguler, apakah kewajiban yang didelegasikan itu dilaksanakan dengan baik, atau apakah sepenuhnya dilaksanakan dan dilaksanakan oleh Ship Safety Officer (SSO). Memungkinkan Anda untuk membuat atau memantau. Mengikuti

Pemantauan, Sheriff (SSO) akan melakukan pemeriksaan atau verifikasi langsung terhadap kinerja misionaris dan kru yang mereka lakukan untuk memastikan kepatuhan terhadap persyaratan Sheriff ISPS Code. Menerapkan dan meminimalkan. Terjadinya aktivitas tanpa izin di atas kapal atau di pelabuhan.

- b. Memberikan pemahaman kepada kru mengenai Rencana Keamanan Kapal.

Terkhusus pada saat melaksanakan patroli dan pengamanan di gangway. SSP juga merupakan salah satu dokumen kapal yang berdasar SSA yang menjelaskan tentang peralatan, tindakan, dan prosedur yang diterapkan untuk menjaga keselamatan kapal. Dokumen ini juga harus mencakup langkah-langkah berdasarkan langkah-langkah keselamatan kapal atau negara keberangkatan perusahaan. Tujuan SSP, di sisi lain, adalah untuk mengembangkan kebijakan, prosedur dan pedoman untuk melindungi kapal. SSP didasarkan pada Penilaian Keamanan Kapal). CSO (Chief Security Officer) bertanggung jawab untuk menyiapkan SSP dan menyimpan rencana secara elektronik untuk melindunginya dari akses yang tidak sah. Setelah memahami dan meneliti maksud dan tujuan SSP, masing-masing petugas dan kru akan melaksanakannya dengan sungguh-sungguh dan penuh tanggung jawab.

Selain pelatihan, sosialisasi, dan pendidikan juga harus dilakukan agar pelaksanaan selanjutnya berjalan sesuai dengan aturan yang dibuat. Rencana Keamanan Kapal ini meliputi:

- 1) Pengawasan perjam sesuai dengan aturan yang digunakan di kapal.

- 2) Penjagaan jalan.
- 3) Area terbatas / akses tidak sah.
- 4) Mengatasi risiko keamanan.
- 5) Perlindungan terhadap akses tidak sah ke kapal.
- 6) Lokasi pengendalian sistem peringatan keselamatan kapal.
- 7) Tinjau perangkat keselamatan di atas kapal (jika ada).
- 8) Frekuensi pemeriksaan alat pengaman.
- 9) Penggunaan sistem peringatan keselamatan kapal, termasuk verifikasi.

Dari ruang lingkup SSP, semua perwira dan awak kapal dapat menerapkannya di kapal dan mempelajari betapa pentingnya Rencana Keamanan Kapal (SSP) untuk menjaga keamanan awak dan kapal.

5. PENUTUP

a. Simpulan

Peneliti masih kurang dalam penjelasan-penjelasan yang dihadapinya, khususnya ketentuan monitoring kode ISPS khususnya penanganan penumpang di PSV.SURF PERDANA dari ABK, maka pelaksanaan Rencana Keselamatan Kapal adalah sebagai berikut: bahwa pemahaman awak kapal tentang prosedur keselamatan di atas kapal khususnya kapal PSV.SURF PERDANA masih kurang, dan penerapan aturan ini belum berhasil.

b. Saran

- 1) Pengamat dan awak kapal dalam misi pengawasan yang tidak menjalankan tugasnya berdasarkan Rencana Keamanan Kapal harus mendapat peringatan dari perwira yang berkompeten dan diketahui nakhoda.
- 2) ABK yang berdinis jaga melaksanakan security patrol minimal 2 kali dalam satu jam.
- 3) Perwira yang berdinis jaga atau Chief Officer dalam hal ini yang berkompeten dan bertanggung jawab, wajib memberikan safety induction pada penumpang yang baru naik ke kapal.
- 4) Pemasangan CCTV dalam memudahkan memonitor kegiatan penumpang diatas kapal.

6. DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Badan Diklat Perhubungan. (2000). *International Ship and Port Security CODE* Jakarta. [3]. Koleangan, Dirk. 2008. *Sistem Petikemas (Container System)*. Jakarta.
- [2]. Departemen Perhubungan Laut, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : *PY.66/I/4-03 tentang Tata Cara Tetap Pelaksanaan Penyelenggaraan Kelaiklautan Kapal dan Pengawasan/Pemeriksaan tentang Nautis, Teknis, Radio dan Peralatan Pencegahan Pencemaran (OWS,AOD)*. Pengawasan Keselamatan Kapal.
- [3]. Humas dan kerja sama luar negeri Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2003). *ISPS CODE*. Jakarta: Resist.
- [4]. International Maritime Organization (IMO). (2002). *ISPS CODE*. London.
- [5]. Lexy, J Moleong. (2005). *Metode Penelitian kualitatif*. Remaja Rosdakarya. Bandung.
- [6]. R P Suyono. (2009). *Shipping, Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor melalui laut*. Jakarta: BerdikariBook.
- [7]. <http://blog.docking.id/>. *Sekilas Tentang ISPS Code Pm 45 Tahun 2012 Tentang Manajemen Keselamatan Kapal*. Diakses hari Minggu, Tanggal 29 Maret 2020. Makassar
- [8]. <https://jurnalmaritim.com/sekilas-tentang-isps-code/>. Diakses hari Selasa, Tanggal 24 Maret 2020. Makassar
- [9]. <https://docplayer.info/35647660>. *Bab II Landasan_Teori Sertifikat Kapal Adalah Syarat atau Sistem Manajemen Keselamatan*. Diakses hari Minggu, Tanggal 29 Maret 2020. Makassar.
- [10]. <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20191226105649-106-459978/enam-perompak-susupi-kapal-tanker-di-selat-singapura>. Diakses hari Minggu, Tanggal 29 Maret 2020. Makassar.
- [11]. <http://marinegyaan.com/what-is-ship-security-planssp/>. Diakses hari Minggu, Tanggal 29 Maret 2020. Makassar.
- [12]. <http://www.maritimeworld.web.id>. *Mengupas Tuntas Tentang Sejarah Lahirnya ISPS Code*. Diakses hari Minggu, Tanggal 29 Maret 2020. Makassar
- [13]. <https://indonesiashippingline.com/wacana-opini/5097-sepanjang-2019-ada-31-kasus-perompakan-kapal-di-selat-malaka,-bagaimana-%E2%80%98peran%E2%80%99-indonesia.html>:. Diakses hari Minggu, Tanggal 29 Maret 2020. Makassar
- [14]. <https://www.google.co.id/amp/s/www.marineinsight.com>. *Marine Safety (What is Ship Security Plan on Ships)*. Diakses hari Kamis, Tanggal 26 Maret 2020. Makassar
- [15]. Saidi, M. H., Syamsiah, S., & Alfiani, D. (2019). Analisis pelaksanaan eksternal Audit SMC oleh BKI (Biro Klasifikasi Indonesia) pada kapal tanker milik PT. Bahari Nusantara. *Venus*, 3(08), 213-226.