

Analisis Pelaksanaan ISPS CODE di KM. TONASA LINE XVIII

Hendri Setiawan¹⁾, Makmur²⁾, Rosliawati A. Kosman³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Program Studi Nautika

Jln. Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172

E-mail: h3ns36@gmail.com¹⁾, makmur27@gmail.com²⁾,
roskosman76@gmail.com³⁾

ABSTRAK

Penelitian bertujuan untuk mengetahui prosedur pelaksanaan ISPS Code di atas kapal. Penelitian dilaksanakan di KM. Tonasa Line XVIII. Milik PT. Pelayaran Tonasa Lines, mulai dari tanggal 04 September 2019 sampai dengan tanggal 19 Agustus 2020. Metode yang di gunakan adalah metode penelitian deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara pengamatan langsung pada objek yang diteliti (observasi), wawancara dengan beberapa responden KM. Tonasa Line XVIII, studi pustaka dan dokumentasi secara langsung pada objek penelitian. Hasil penelitian menunjukkan secara teori setiap anak buah kapal dapat memahami, namun masih ada yang melalaikan setiap prosedur pelaksanaan ISPS Code di atas kapal saat sandar. Dimana kedisiplinan anak buah kapal terhadap tindakan keamanan yang seharusnya dilakukan ketika kapal berlabuh sering sekali dilalaikan.

Kata kunci : ISPS Code, anak buah kapal, pelatihan

1. PENDAHULUAN

Dalam era globalisasi sekarang ini sangat dibutuhkan tenaga kerja yang terampil dan handal untuk mampu bekerja pada dunia usaha yang maju dan mampu mempunyai tanggung jawab terutama di bidang dinas jaga yang terdiri dari jaga laut dan jaga pelabuhan. Yang dimaksud dengan jaga laut yaitu dinas jaga Anak Buah Kapal. kapal pada saat didalam pelayaran, sedangkan jaga pelabuhan yaitu dinas jaga pada saat kapal di pelabuhan (sandar atau berlabuh jangkar).

Transportasi laut merupakan salah satu transportasi yang mempunyai peranan yang sangat strategis dalam peningkatan ekonomi suatu negara. Angkutan laut sebagai salah satu sarana yang menghubungkan suatu pelabuhan dengan pelabuhan yang lainnya di lingkungan perairan negara yang bersangkutan ataupun dengan negara lain. Dalam bidang kegiatan ekspor dan impor menggunakan angkutan laut disebabkan biaya pengangkutan akan jauh lebih murah dan lebih banyak jumlahnya di bandingkan dengan menggunakan sarana angkutan lain. Disamping itu, dengan menggunakan angkutan laut kita dapat membawa orang dan muatan dalam jumlah jauh lebih banyak di bandingkan dengan menggunakan sarana angkutan lainnya. Di negara maju

angkutan laut merupakan sarana yang sangat diperhatikan, karena memiliki suatu potensi yang penting dalam peningkatan ekonomi suatu negara. Jika di suatu negara terjadi gangguan khususnya pada sektor keamanan, maka akan berdampak buruk pada negara itu terutama terhadap perekonomian di negara tersebut. Salah satu dari penyebab kejadian ini adalah karena tidak adanya penerapan sistem keamanan yang baik dan kurangnya pemahaman crew terhadap ISPS Code di atas kapal, sehingga kadang dimana-mana sering terjadi teror ancaman BOM, pembajakan ataupun kejahatan lainnya yang dapat membahayakan keselamatan di atas kapal. Kejadian teror seperti ini menyebabkan kerugian materil maupun moril yang tidak sedikit harus ditanggung oleh orang lain bahkan dari keluarga ataupun teman, sahabat kita menjadi korban jiwa.

Oleh karena itu, penerapan sistem keamanan baik diatas kapal maupun di pelabuhan harus diperketat pelaksanaannya sesuai dengan standar *ISPS code*, sehingga diharapkan keamanan diatas kapal dan di pelabuhan dapat terjamin. Menyadari pentingnya masalah keamanan diatas kapal, maka pengambilan ini ditulis dengan judul : “Analisis Pelaksanaan ISPS Code di KM. Tonasa Line XVIII“

2. KAJIAN PUSTAKA

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) merupakan suatu kode internasional yang mengatur mengenai keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. *ISPS Code* berisi tentang setiap peraturan dan ketentuan yang telah dibuat dan ditetapkan dalam SOLAS 1974 Bab XI-2.

Tujuan utama dari *ISPS Code* ini adalah untuk menetapkan suatu kerangka internasional yang melibatkan kerjasama antar negara anggota, instansi pemerintah, administrasi lokal, pelayaran dan industri pelabuhan untuk mendeteksi dan menilai ancaman kewanaman dan mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan yang mempengaruhi kapal dan fasilitas pelabuhan yang digunakan dalam perdagangan internasional; untuk menetapkan peran dan tanggung jawab masing-masing dari semua pihak terkait di tingkat nasional dan internasional, untuk menjamin keamanan maritim; untuk memastikan efisiensi dan penyusunan dan pertukaran informasi yang terkait dengan keamanan; untuk menyediakan suatu metodologi untuk penilaian keamanan agar dapat membuat rencana dan prosedur untuk bertindak sesuai

perubahan tingkat keamanan; dan untuk menjamin kepercayaan yang cukup dan tindakan keamanan maritim yang proporsional.

Sasaran untuk tercapainya tujuan dari *ISPS Code* adalah untuk menetapkan suatu kerangka internasional yang melibatkan kerjasama antara negara anggota, instansi pemerintah, administrasi lokal, pelayaran dan industri pelabuhan untuk mendeteksi dan menilai ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan yang mempengaruhi kapal dan fasilitas pelabuhan yang digunakan dalam perdagangan internasional; untuk menetapkan peran dan tanggungjawab masing-masing dari semua pihak terkait, di tingkat nasional dan internasional, untuk menjamin keamanan maritime; untuk memastikan efisiensi dan secara dini penyusunan dan pertukaran informasi yang terkait dengan keamanan; untuk menyediakan suatu metodologi untuk penilaian keamanan agar supaya dapat membuat rencana dan prosedur untuk bereaksi sesuai perubahan tingkat keamanan; untuk menjamin kepercayaan yang cukup dan tindakan keamanan maritim yang proporsional.

Agar tujuan dari *ISPS Code* dapat dilaksanakan sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan, maka disusunlah beberapa persyaratan fungsional, antara lain mengumpulkan dan menilai informasi dengan memperhatikan ancaman keamanan dan pertukaran informasi dengan negara anggota; menuntut pemeliharaan protokol komunikasi untuk fasilitas pelabuhan dan kapal; mencegah akses tidak sah ke kapal, fasilitas pelabuhan, dan area terlarang; mencegah masuknya senjata tidak sah, alat pengacau atau bahan peledak ke fasilitas pelabuhan atau kapal; menyediakan alat untuk alarm sebagai reaksi insiden keamanan atau ancaman keamanan; menuntut rencana keamanan fasilitas pelabuhan dan kapal berdasarkan pada penilaian keamanan; menuntut pelatihan, praktek, dan latihan untuk memastikan pemahaman rencana keamanan dan prosedur.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan di KM. Tonasa Line XVIII milik PT. Pelayaran Tonasa Lines, mulai tanggal 04 September 2019 sampai dengan tanggal 19 Agustus 2020. Metode yang di gunakan adalah metode penelitian deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara pengamatan langsung pada objek yang diteliti (observasi), wawancara dengan beberapa

responden KM. Tonasa Line XVIII, studi pustaka dan dokumentasi secara langsung pada objek penelitian. Jenis pengambilan data menggunakan data primer dan data sekunder.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam menerapkan dan meningkatkan keamanan di atas kapal sesuai dengan standar yang ditentukan dalam ISPS Code, maka diperlukan kerjasama di antara sesama ABK. Baik bawahan sampai perwira harus bisa menjaga dan melaksanakan harus bisa menjaga dan melaksanakan dinas jaga dengan baik. Tanpa adanya kerjasama dari semua pihak yang terkait, maka peningkatan pengetahuan dan kesiapan dari ABK dalam menerapkan sistem keamanan di atas kapal akan sulit terwujud terutama dalam penerapan terhadap ABK yang baru bergabung di atas kapal. Untuk ABK kapal diharapkan mempunyai tanggung jawab secara moral terhadap tugasnya di atas kapal serta berusaha meningkatkan kemampuan keterampilannya. Untuk para perwira yang mempunyai tingkat pengetahuan lebih baik tentang penerapan ISPS Code diharapkan untuk memberikan ilmu dan pengetahuannya serta keterampilan dalam hal ISPS Code di atas kapal kepada anak buah kapal.

Untuk mendapatkan pelaksanaan tugas jaga yang maksimal, standar-standar prosedur pelaksanaan tugas jaga sudah ditetapkan sesuai dengan STCW Amandemen Manila 2010. Menurut aturannya para perwira dan rating yang melaksanakan tugas jaga navigasi atau jaga kamar mesin, atau ABK lainnya yang diberi tugas yang berkaitan dengan keselamatan, pencegahan polusi, dan keamanan harus diberikan periode istirahat minimal 10 jam setiap periode 24 jam, jam - jam istirahat boleh di bagi menjadi 2 periode istirahat, dimana setiap periode tidak boleh kurang dari 6 jam. Aturan tersebut boleh tidak dilakukan jika dalam situasi darurat, situasi latihan, atau kondisi operasional yang mendesak. Metode minimum 10 jam tersebut boleh dikurangi menjadi 6 jam berturut-turut asalkan tidak lebih dari 2 hari, dan paling sedikit harus ada 70 jam waktu istirahat dalam satu minggu.

Adapun permasalahan tersebut disebabkan oleh :

Kurangnya pengontrolan ABK pada saat kapal berlabuh jangkar dan pada saat dipelabuhan. Hal ini di sebabkan karena Kurangnya kesadaran, pengetahuan serta pemahaman dari anak buah kapal terhadap penerapan sistem keamanan yang telah di buat dalam menghadapi gangguan keamanan

di atas kapal, sesuai dengan standar yang ditentukan dalam ISPS Code masih kurang. Pada deskripsi data diatas telah diceritakan kejadian yang berkaitan dengan Kurangnya kesadaran, pengetahuan serta pemahaman dari anak buah kapal terhadap penerapan sistem keamanan yang telah di buat dalam menghadapi gangguan keamanan di atas kapal, sesuai dengan standar yang ditentukan dalam ISPS Code masih kurang. maka hal itu akan menjadi kendala di dalam pelaksanaan tugas-tugas keamanan di atas kapal,. Yang harus diperhatikan semua pihak yang terkait diatas kapal, mulai dari nahkoda, perwira sampai rating serta pihak perusahaan pelayaran itu sendiri. Didalam setiap pekerjaan diperlukan koordinasi dan kerjasama yang baik antar sesama orang yang terlibat didalamnya. Setiap anggota kelompok telah mempunyai tugas dan tanggung jawab masing-masing, yaitu:

- a. Jaga gangway (Gangway Watch) : Memonitor akses (monitoring acces) dan mengontrol pengunjung (control of visitors).
- b. Patroli keamanan keliling (secutiry roving patrol) : memonitor daerah terlarang, dek dan sekitarnya.
- c. Memonitor muatan dan gudang perbekalan diatas kapal yang berada di jalur keluar masuk orang.

Gambar 1

Sumber: Kejadian di atas kapal KM.Tonasa Line XVIII (2019)



Adapun Tugas dan tanggung jawab SSO antara lain:

- 1) Menjalankan pemeriksaan keamanan secara rutin terhadap kapal.
- 2) Menerapkan dan menjalankan rancangan keamanan kapal (*ship security plan*).

- 3) Mengusulkan perubahan pada rancangan keamanan kapal untuk mengoreksi kekurangan dan memuaskan keperluan keamanan di kapal.
- 4) Meyakinkan keamanan yang baik dan penuh kewaspadaan di kapal dan dalam pelabuhan.
- 5) Meyakinkan bahwa pelatihan yang cukup telah dilakukan pada semua personil yang bertanggung jawab pada keamanan kapal,
- 6) Melaporkan semua kejadian terhadap tindakan tidak sah mengenai beberapa pelabuhan kepada petugas keamanan fasilitas pelabuhan dan meyakinkan bahwa laporan telah diteruskan, dan menginformasikan kepada Nakhoda, petugas keamanan pelabuhan jika diperlukan, kepada organisasi keamanan yang diakui/ terdaftar,
- 7) Melaporkan semua kejadian terhadap tindakan tidak sah yang dilakukan di atas kapal, kepada Nakhoda, dan petugas keamanan perusahaan,
- 8) Melakukan koordinasi penerapan rancangan keamanan kapal dengan petunjuk petugas keamanan fasilitas pelabuhan.

Adapun Tugas dan tanggung jawab awak kapal yaitu sebagai berikut:

- 1) Praktek keamanan yang baik setiap waktu,
- 2) Menjalankan tugas keamanan mereka seperti yang diperintahkan,
- 3) Mengetahui posisi dan tugas mereka sesuai dengan tugas keamanan mereka masing-masing,
- 4) Mempunyai pengetahuan tentang berbagai rencana dan prosedur pada rancangan keamanan kapal, terutama sekali mengenai kontrol akses dan pencarian,
- 5) Mengerti tugas keamanan mereka ketika berdinas jaga atau patroli keliling kapal,
- 6) Mempunyai peralatan keamanan masing-masing,
- 7) Bebas dalam menggunakan tenaga.

Adapun Peralatan keamanan minimum setiap personil yang menjalankan tugas keamanan yaitu:

- 1) Walky talky (handheld radio),
- 2) Peluit (whistle or horn),
- 3) Senter (flashlight).

Adapun yang harus dilakukan sewaktu patroli keliling yaitu :

- 1) Awak kapal yang menjalankan patroli harus dilengkapi dengan peralatan sesuai dengan SSP,
- 2) Patroli, paling tidak satu kali satu jam, periksa keamanan ruangan radio, anjungan, kamar mesin dan area terlarang yang ditandai (*designated restricted areas*),
- 3) Patroli akan berupa patroli keliling yang berkelanjutan,
- 4) Rute dan putaran patroli akan berubah sebanyak mungkin untuk mengurangi kemungkinan yang terjadi,
- 5) Lakukan pemeriksaan rutin pada pintu dan semua akses disisi kapal (*ship side openings*) yang harus ditutup,
- 6) Pengecekan pada haluan, *mooring deck* dan daerah deck yang lain,
- 7) Jika diperlukan, perwira jaga atau SSO akan menjamin bahwa pelanggaran keamanan dicatat secara detail.

Untuk patroli keliling, pada tingkat keamanan siaga 2, patroli dilakukan dengan selang waktu tidak melebihi 30 menit. Untuk tingkat keamanan siaga 3, patroli dilakukan dengan selang waktu tidak melebihi 15 menit. Dengan adanya pembagian tugas dan fungsi di atas, setiap awak kapal harus melaksanakan tugasnya dengan benar sesuai fungsinya masing-masing, dan harus selalu siap sedia sesuai jadwal yang telah ditentukan.

Sejak mulai diberlakukannya ISPS Code, tugas dan fungsi masing-masing awak kapal yang dijelaskan di atas, harus dilaksanakan sesuai dengan implementasi ISPS Code, yaitu menyangkut masalah keamanan kapal, terutama tugas dan fungsi jaga masing-masing awak kapal. Awak kapal yang berdinis jaga, terutama dalam hal ini jaga di pelabuhan pada saat sandar, terdiri dari tiga awak kapal, yaitu satu perwira jaga dek, satu orang jurumudi jaga, dan satu orang kelasi dan bila memungkinkan bisa ditambah oleh awak mesin lainnya untuk menambah sistem keamanan di kapal.

5. PENUTUP

1. Simpulan

Setelah diadakan evaluasi terhadap kejadian yang ada di deskripsi data, ditemukan dua masalah pokok yang terjadi pada penerapan *ISPS Code* di KM. TONASA LINE XVIII yaitu masalah kurangnya pengetahuan dan kedisiplinan ABK dalam mengimplementasikan *ISPS Code* secara optimal di atas kapal, karena kurang maksimalnya pengontrolan crew pada saat kapal berlabuh jangkar dan pada saat kapal sandar di pelabuhan dan kurang baiknya koordinasi yang berdinamis jaga antara perangkat jaga saat sedang bongkar muat.

2. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang ada, bahwa untuk mengatasi masalah pengetahuan dan kedisiplinan awak kapal sehubungan dengan peranan *ISPS Code* di KM. TONASA LINE XVIII dengan pelatihan kepada perwira jaga agar melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan tugas jaga ABK dan hendaknya selalu melakukan koordinasi yang berdinamis jaga antara engine dan deck sebelum pelaksanaan bongkar muat.

6. DAFTAR PUSTAKA

- [1] Adisasmita, Sakti Adji. 2011. Transportasi dan Pengembangan Wilayah. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- [2] Creswell, J. W. 2010, Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed, PT. Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- [3] International Maritime Organization, 2003, International Ship & Port Facility Security Code and SOLAS 2002 Terjemahan, IMO, United Kingdom.
- [4] International Maritime Organization, 2012, Guide to Maritime Security and The ISPS Code. IMO, United Kingdom.
- [6] Komariah, Aan dan Satori, Djam'an, 2012, Metodologi Penelitian Kualitatif, Alfabeta, Bandung.
- [7] KUHD Pasal 309 Tentang Kapal
- [8] Lasse, D.A. 2016. Manajemen Kepelabuhan Edisi Kedua. Rajawali Pers, Jakarta.

- [9] Moleong, L.J. 2011, Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi, PT Remaja Rosdakarya, Bandung.
- [10] PT. Samudera Indonesia Ship Management, 2016, Ship Security Plan. Jakarta
- [11] Sugiyono, 2007, Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D, Alfabeta, Bandung.
- [12] Sugiyono, 2008, Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D, ALFABETA, Bandung.
- [13] Sugiyono, 2015, Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods), Alfabeta, Bandung.
- [14] Setiawan, Hadi. 2017 *Implementasi ISPS Code Terkait Drill and Excercise di Pelabuhan Indonesia* Politeknik Ilmu Pelayaran, Makassar