

# Penerapan dan Pelaksanaan ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) di Kapal Logindo Progress

Muhammad Asril<sup>1)</sup>, Endang Lestari<sup>2)</sup>, Nurwahidah<sup>3)</sup>

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Program Studi Nautika

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

\*Email: muhammad01asril@gmail.com, lestarimaniezt21@gmail.com,  
nurwahidahpipmks@gmail.com

## ABSTRAK

Tujuan penelitian ini yaitu mengidentifikasi kendala penerapan International Ship and Port Security Code (ISPS Code) di kapal Logindo Progress. Penelitian fokus pada mengapa implementasi ISPS Code sering tidak sesuai dengan ketentuan, mengevaluasi hambatan yang dihadapi dalam menjaga keamanan kapal, dan menyelidiki alasan ketidaksesuaian dengan peraturan yang berlaku. Penelitian ini dilakukan di kapal LOGINDO PROGRESS yang dimiliki oleh perusahaan PT. LOGINDO SAMUDRAMAKMUR.Tbk selama 12 bulan, mulai dari tanggal 3 Februari 2022 hingga 10 Maret 2023. Dalam analisisnya, penulis menggunakan metode deskriptif kualitatif, menggali temuan-temuan lapangan dengan merujuk pada teori-teori yang relevan dengan permasalahan penelitian untuk mengidentifikasi akar penyebab masalah. Kesimpulan menunjukkan bahwa pengawasan terhadap ISPS CODE di atas Kapal Logindo progress oleh Ship Security Officer (SSO) masih kurang, sehingga implementasi ISPS CODE tidak sesuai dengan ketentuan. Seluruh kegiatan yang terkait dengan isu-isu dalam Ship Security Plan (SSP) tidak dilaksanakan secara efektif karena kurangnya disiplin dan sikap kurang serius dari Perwira dan Anak Buah Kapal (ABK) dalam menjalankan tugas terkait pelaksanaan ISPS CODE.

**Kata Kunci:** *ISPS CODE, SSP, IMO.*

### 1. Pendahuluan

Di era milenium ini, lautan Indonesia menjadi jalur utama perdagangan antarnegara. Namun, tingkat perampokan di Selat Malaka dan Selat Sunda meningkat, menciptakan tantangan keamanan. Lebih dari 200 kapal setiap hari dan 50.000 kapal setiap tahunnya melintasi Selat Malaka. Meski ISPS Code diterapkan untuk meningkatkan keamanan, implementasinya masih terkendala. Sebuah kapal, LOGINDO PROGRESS, menjadi saksi insiden ketegangan ketika seorang nelayan naik ke kapal di Tanjung Priok. Sementara itu, operasi penyitaan kapal klotok yang mencuri batu bara menyoroti ancaman keamanan yang riil di perairan Indonesia. Keamanan laut bukan hanya tentang perdagangan, tetapi juga melibatkan upaya bersama awak kapal, penegakan hukum, dan kesadaran terhadap ISPS Code.

## 2. Kajian Pustaka

Penerapan, menurut KBBI, adalah tindakan menerapkan. Namun, beberapa ahli menganggapnya sebagai tindakan praktis dalam menerapkan teori atau metode untuk mencapai tujuan tertentu. Dalam konteks Usman (2002), penerapan bukan hanya aktivitas semata, tetapi melibatkan aksi terencana dalam suatu sistem.

Menurut Setiawan (2004), penerapan melibatkan perluasan aktivitas yang beradaptasi, membutuhkan interaksi antara tujuan dan tindakan. Endang Dahlan menyoroti langkah awal untuk keselamatan pelayaran, dimulai dari fokus pada peraturan kelengkapan navigasi, termasuk aspek desain kapal, konstruksi, peralatan keselamatan, dan lainnya.

Penerapan dipahami sebagai tindakan pelaksanaan rencana setelah perencanaan dianggap memadai (Albar, 2012). Dalam KBBI, penerapan diartikan sebagai pelaksanaan dalam situasi konkret. Konsep ini juga dilihat sebagai perbuatan menerapkan, melibatkan praktik teori dan metode untuk kepentingan kelompok atau golongan tertentu. Implementasi tidak hanya aktivitas, tetapi kegiatan terencana dan dilaksanakan sungguh-sungguh, mengikuti norma untuk mencapai tujuan kegiatan.

ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) adalah peraturan internasional yang mengatur keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Terbagi menjadi Bagian A dan Bagian B, Bagian A berisi persyaratan wajib untuk pemerintah, kapal/perusahaan, dan fasilitas pelabuhan, sementara Bagian B berisi pedoman.

Keamanan pelayaran saat ini dan di masa depan dihadapi ancaman terhadap kelancaran kegiatan pelayaran dan perluasan kepentingan angkatan laut. ISPS Code diresmikan pada Juli 2004 sebagai respons terhadap peningkatan ancaman terorisme di laut.

ISPS Code menciptakan kerangka hukum global untuk mengatasi keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Bagian A melibatkan ketentuan wajib, seperti Rencana Keamanan Kapal dan Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan, sementara Bagian B memberikan pedoman lebih lanjut.

Tingkat keamanan (Security Level) dibagi menjadi tiga, dengan tingkat 3 sebagai yang tertinggi. Ini membantu dalam mengklasifikasikan dan menanggapi tingkat ancaman yang mungkin terjadi.

ISPS Code memainkan peran penting dalam memastikan keamanan maritim secara menyeluruh, melibatkan kerjasama antara negara peserta, instansi pemerintah, industri perkapalan, dan pelabuhan. Implementasinya juga memerlukan peran seperti Perwira Keamanan Kapal, Perwira Keamanan Perusahaan, dan Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan.

Penerapan ISPS Code menjadi bagian integral dari regulasi keselamatan maritim, dan perubahan pada konvensi SOLAS 1974 mencerminkan komitmen untuk meningkatkan keamanan laut.

ISPS Code diterapkan di Indonesia berdasarkan dasar hukum seperti:

1. Hukum Navigasi Laut No. 17/2008.
2. Keputusan Presiden No. 65/1980 tentang Persetujuan SOLAS – 74.
3. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 3/2004 menetapkan Otoritas yang Ditentukan.
4. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 33/2003 menerapkan perubahan SOLAS 74 untuk keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

Penerapan ini berlaku untuk kapal penumpang, kapal barang di atas 500 GT, dan unit pengeboran minyak lepas pantai. Pemerintah menetapkan Otoritas Personal yang Ditunjuk, Organisasi Keamanan yang Diakui, dan tingkat keamanan kapal. Evaluasi keamanan fasilitas pelabuhan dan rencana keamanan kapal disahkan, dan informasinya disampaikan ke IMO dan industri maritim. Sertifikat diberikan setelah penilaian, berlaku maksimal lima tahun, dan dapat diperpanjang oleh administrasi jika diperlukan, termasuk dalam situasi sertifikat berakhir saat kapal sedang dalam perjalanan.

ISPS Code 2003 memiliki tujuan utama:

1. Membentuk kerangka kerja internasional untuk kerjasama antar negara, pemerintah, dan industri pelayaran serta pelabuhan dalam mendeteksi dan mencegah ancaman keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan.
2. Menetapkan tanggung jawab dan peran masing-masing entitas di tingkat nasional dan internasional untuk meningkatkan keamanan maritim.
3. Memastikan pengumpulan dan pertukaran informasi yang efektif terkait keamanan.
4. Menyediakan metodologi untuk penilaian keamanan dan prosedur untuk mengubah tingkat keamanan.

5. Memastikan tindakan keamanan maritim yang diambil proporsional dan sesuai dengan keadaan.

Ancaman terhadap keamanan maritim melibatkan potensi kerusakan atau pemusnahan terhadap pelabuhan dan kapal, seperti pembajakan, penghancuran muatan, dan penyelundupan senjata. ISPS Code bertujuan membentuk kerangka kerja internasional, menetapkan tanggung jawab masing-masing pihak, memastikan pertukaran informasi efektif, menyediakan metodologi penilaian keamanan, dan memastikan tindakan keamanan proporsional. Ancaman meliputi serangan nuklir, biologis, dan kimia, serta penggunaan kapal untuk tindakan merugikan. Implementasi ISPS Code melibatkan penunjukan otoritas, penilaian keamanan, dan pemberian sertifikat dengan periode tertentu.

Peralatan keamanan di kapal, yang diwajibkan oleh ISPS Code, termasuk sistem pemantauan dengan CCTV tersembunyi, alat deteksi logam portabel, sistem pemantauan muatan berbahaya, sistem pemantauan muatan berbahaya dengan sinar X, dan peralatan penerangan tambahan. Ketentuan ini merupakan bagian dari SOLAS 1974 Chapter V dan XI. Meskipun ISPS Code mulai berlaku pada 1 Juli 2004, implementasinya masih mengalami penyimpangan terutama di negara-negara yang masih tertinggal. Komisi Keselamatan Maritim secara terus-menerus mengawasi dan mengevaluasi implementasinya.

Terdapat tiga tingkat keamanan dalam ISPS Code yang mencerminkan kondisi keamanan internasional:

1. Tingkat Keamanan Sia-ga 1 (Level 1):
  - a. Kondisi keamanan normal.
  - b. Tindakan melibatkan penetapan tugas keamanan, pengawasan akses, pemantauan penumpang dan barang, pemantauan area terlarang, pemantauan geladak, dan pengawasan penanganan kargo.
  - c. Pengawasan masuk kapal, penguncian pintu, dan pemeriksaan terhadap orang dan barang.
2. Tingkat Keamanan Sia-ga 2 (Level 2):
  - a. Risiko keamanan tinggi.
  - b. Langkah-langkah tambahan termasuk pengawasan tambahan, penugasan petugas tambahan, pengurangan pintu masuk, pengawasan penutupan pintu, dan patroli kapal.

- c. Langkah-langkah perlindungan seperti pembuatan area terbatas di daratan sekitar kapal, mendampingi pengunjung kapal, dan pemeriksaan menyeluruh di sekitar kapal.
3. Tingkat Keamanan Sia-ga 3 (Level 3):
    - a. Risiko keamanan sangat tinggi.
    - b. Tindakan perlindungan khusus melibatkan pengawasan masuk sesuai instruksi tanggapan terhadap ancaman atau insiden.
    - c. Pada tingkat ini, kapal dapat mengurangi pintu masuk yang diperiksa, mengizinkan masuk hanya untuk mereka yang merespons insiden, mengarahkan orang di atas kapal, dan bersiap untuk pemeriksaan penuh atau sebagian.

### **3. Metode Penelitian**

Penelitian ini bertujuan menyajikan gambaran komprehensif tentang kemampuan dan implementasi Rencana Keamanan Kapal (Ship Security Plan) berdasarkan ISPS Code. Metode penelitian deskriptif kualitatif digunakan dengan fokus pada tingkat kemampuan para crew dan perwira, serta analisis metode pengajaran dan implementasi ISPS Code.

1. Pertama, dilakukan analisis tingkat kemampuan crew dan perwira dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab mereka. Data diperoleh dari berbagai sumber, dan deskripsi komprehensif dibuat untuk menggambarkan kemampuan mereka.
2. Kedua, dilakukan analisis metode pengajaran dan implementasi ISPS Code dengan merujuk pada pedoman internasional IMO. Hal ini dilakukan dengan membandingkan hasil penelitian dengan standar keamanan yang berlaku.

Penerapan aturan dari ISPS Code dijadikan acuan karena sesuai dengan Prosedur Operasional Standar (SOP) yang berlaku dan bertujuan mengurangi risiko kecelakaan kerja. Data terkait upaya meningkatkan kesadaran terhadap Rencana Keamanan Kapal diolah sesuai dengan teori dan metode yang relevan.

### **4. Hasil Penelitian**

LOGINDO PROGRESS merupakan kapal aht dengan anchor handling atau kapal tug. Dikeluarkan pada tahun 2006 sebagai kapal milik dari sebuah perusahaan pelayaran yaitu PT. LOGINDO SAMUDRAMAKMUR.Tbk. Memiliki panjang keseluruhan 40.00 meter dengan DWT sebesar 550 MT, juga memiliki

Deck Equipment untuk membantu Anchor handling, towing dan supply cargo. Selama penulis melaksanakan praktek di LOGINDO PROGRESS.

LOGINDO PROGRESS dirancang khusus untuk mendukung kegiatan pengeboran lepas pantai, pekerjaan pipa, dan pemeliharaan platform. Kapal ini umumnya disewa melalui time charter di wilayah lepas pantai, beroperasi di lokasi pengeboran minyak dan gas selama periode yang telah disepakati antara pemilik kapal dan penyewa. Selain informasi kapal, terdapat daftar awak kapal (crewlist) Logindo Progress yang terdiri dari 17 orang. Awak kapal tersebut mencakup Master, deck officer, engineer, boatswain, able seaman, oiler, cook, mess boy, deck cadet, dan engine cadet.

Insiden terjadi saat nelayan mencoba naik ke kapal dengan alasan ingin membeli barang bekas. Perwira jaga melaporkan insiden tersebut, mencoba menegur nelayan untuk turun karena tidak memiliki izin naik ke kapal. Meskipun perdebatan terjadi, bosun dan kapten turun tangan untuk menghindari keributan lebih lanjut. Polairut dipanggil untuk mengusir para nelayan dan menjaga keamanan di area berlabuh jangkar. (wawancara juni 2022)

#### 1. Hasil Penelitian Berdasarkan Wawancara

Berdasarkan wawancara yang telah dilaksanakan oleh penulis Ketika berada diatas kapal, yang dimana sampel yang di ambil adalah seluruh perwira navigasi dan AB diatas kapal. Penulis menemukan bahwa tidak terlaksananya ISPS CODE diatas kapal LOGINDO PROGRESS adalah karena kelalaian AB dalam melaksanakan dinas jaga dan karena kurangnya control dan kordinasi dari perwira jaga navigasi yang sedang melaksanakan dinas jaga baik Ketika kapal sedang *underway*, berlabuh jangkar, maupun sedang sandar.

Data yang disajikan pada bagian ini berupa data hasil wawancara dan data hasil observasi dengan Perwira. Berikut daftar wawancara penulis dengan narasumber yang terdiri perwira dengan pertanyaan yang sama yaitu :

- a. Waktu : 12 Oktober 2022
- Tempat : Logindo Progress
- Narasumber : Hartley Tamamilang
- Jabatan : Mualim I

1. Apa yang chief ketahui tentang ISPS-CODE?

Jawab : ISPS Code adalah Code yang mengatur tentang langkah keamanan di kapal dan saat sandar di pelabuhan.

2. Mengapa *Drill* ISPS-CODE jarang dilaksanakan?

Jawab : Kendala pelaksanaan *Drill* ISPS-CODE biasanya karena kurang mendapat *training* tentang hal ini mungkin juga karena jarang dilakukan di kapal. Dan kurangnya waktu para crew kapal untuk melaksanakan drill tersebut. Serta faktor penyebab lainnya yaitu waktu kapal sandar dan berlabuh sangat sempit, sehingga *Drill* ISPS-CODE jarang dilaksanakan.

3. Mengapa peralatan ISPS-CODE dikapal LOGINDO PROGRESS kurang mendukung?

Jawab : Karena kurangnya komunikasi antara pihak perusahaan dan perwira yang ada dikapal.

4. Apa yang dipersiapkan jika kapal akan memasuki lokasi sandar yang rawan?

Jawab : Menyempurnakan tingkat keamanan dan mempromosikan saling pengingat antara perwira dan awak kapal menjadi hal yang penting guna mencegah terjadinya kesalahpahaman saat melintasi daerah berisiko tinggi, seperti perairan Balikpapan yang rentan terhadap tindak pembajakan. Selain itu, perwira yang bertanggung jawab pada jaga di anjungan diwajibkan untuk melakukan pengamatan dengan cermat guna meningkatkan kewaspadaan dan deteksi dini terhadap potensi ancaman keamanan.

b. Waktu : 12 Oktober 2022

Tempat : LOGINDO PROGRESS

Narasumber : Hendrik TL

Jabatan : Muallim II

1. Apa yang *Second* ketahui tentang ISPS-CODE?

Jawab : Menurut pemahaman saya tentang ISPS-CODE adalah aturan yang mengatur langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan pelabuhan.

2. Mengapa *Drill* ISPS-CODE jarang dilaksanakan?

Jawab : Masih kurangnya tingkat kesadaran perwira di atas kapal terhadap pelaksanaan *Drill* ISPS-CODE

3. Mengapa peralatan ISPS-CODE di kapal LOGINDO PROGRESS kurang mendukung?

Jawab : Karena kurang rasa peduli terhadap peralatan yang akan digunakan untuk melaksanakan ISPS-CODE dengan baik.

4. Apa yang dipersiapkan jika kapal akan memasuki lokasi sandar yang rawan?

Jawab :

- a. Mempersiapkan peralatan yang digunakan ISPS-CODE.
- b. Kita harus mempersiapkan keamanan lebih ketat. Contohnya memasang boneka yang mirip dengan orang yang jaga.

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa penulis mengamati efektivitas penerapan aturan ISPS Code di kapal LOGINDO PROGRESS berada pada tingkat kurang diterapkan.

Dari analisis terhadap permasalahan dalam pelaksanaan tugas jaga antara Perwira dan ABK di atas kapal LOGINDO PROGRESS, beberapa masalah muncul. Penyebab utama ketidakselarasan tersebut adalah tanggung jawab khususnya terkait patroli di atas kapal, yang menjadi kendala dalam sistem keamanan siaga II. Risiko kejadian keamanan di wilayah maritim, termasuk ancaman terorisme, menambah urgensi pelaksanaan prosedur keamanan yang efektif.

Pentingnya implementasi ISPS Code untuk mengatasi ancaman tersebut terlihat dari kurangnya pemahaman dan kesadaran dari pihak Perwira jaga dan ABK. Kurangnya tanggung jawab dalam melaksanakan tugas patroli, terutama di Gangway, dapat menciptakan situasi yang berpotensi membahayakan keselamatan kapal dan awaknya.

Berdasarkan kronologi kejadian kurangnya penerapan ISPS Code, beberapa masalah timbul, antara lain:

1. Evaluasi terhadap kapal yang sudah menjalankan Kode ISPS, memerlukan pengujian untuk mengetahui apakah kapal menghadapi tantangan dalam memenuhi persyaratan BAP XI-2.



2. Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSA) menjadi bagian integral dalam pengembangan dan pembaruan rancangan keamanan kapal.
3. Pengetahuan dan pemahaman awak kapal perlu ditingkatkan melalui arahan atau briefing yang teratur mengenai ISPS Code dan SOP.

Dalam menyelesaikan permasalahan tersebut, beberapa langkah perbaikan disarankan, seperti:

1. Pemantauan dan pengawasan yang aktif dari petugas keamanan kapal (SSO) terhadap kinerja Perwira jaga dan ABK, serta pemeriksaan langsung untuk memastikan kepatuhan terhadap ISPS Code.
2. Pemberian pemahaman yang memadai melalui sosialisasi, pelatihan, dan latihan rutin mengenai maksud dan tujuan SSP, terutama terkait pelaksanaan patroli dan penjagaan di Gangway.
3. Penilaian keamanan fasilitas pelabuhan (PFSA) secara menyeluruh dan berkala untuk memastikan implementasi ISPS Code yang efektif.
4. Peningkatan briefing mengenai keselamatan secara teratur kepada awak kapal, sehingga mereka memahami dan melaksanakan tugas-tugas sesuai dengan SOP yang ditetapkan.

Dengan implementasi langkah-langkah perbaikan tersebut, diharapkan keamanan kapal LOGINDO PROGRESS dapat ditingkatkan, dan risiko kejadian yang tidak diinginkan dapat diminimalkan. Hal ini juga akan meningkatkan pemahaman dan kesadaran awak kapal terhadap pentingnya sistem keamanan di atas kapal dan pelaksanaannya sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan.

## **5. Penutup**

### **a. Simpulan**

Dari hasil penelitian dapat diambil kesimpulan bahwa dalam implementasi ISPS CODE di LOGINDO PROGRESS, terdapat kendala dalam pemenuhan standar SOLAS XI-2. Beberapa faktor penghambat melibatkan kurangnya kesesuaian perencanaan dengan rencana keamanan kapal (ship security plan), kurangnya pemahaman awak kapal terkait ISPS CODE, dan kurangnya kesadaran seluruh awak kapal dalam melaksanakan ISPS CODE di LOGINDO PROGRESS.

b. Saran

Sebaiknya lebih sering mengadakan *safety meeting* dan familiarisasi tentang *ISPS CODE* di LOGINDO PROGRESS agar dipahami oleh semua crew dan pelaksanaannya berjalan dengan baik sesuai aturan yang ditetapkan di dalam *ISPS CODE*.

## 5. 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]. Creswell, J. W. 2010, Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed, PT. Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- [4]. International Ship and Port Facility Security Code and SOLAS Amendments, 2002.
- [5]. International Maritime Organization, 2003, International Ship & Port Facility Security Code and SOLAS 2002 Terjemahan, IMO, United Kingdom.
- [6]. International Maritime Organization, 2012, Guide to Maritime Security and The ISPS Code. IMO, United Kingdom.
- [7]. ISPS Code, Kode International Tentang Keamanan Kapal dan Pelabuhan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2003.
- [8]. Jurnalmaritim (21 Juli 2017) Sekilas Tentang ISPS Code <https://jurnalmaritim.com/> Diakses pada tanggal 1 Mei 2020
- [9]. KBBI. (2015). Pengertian Penerapan (online). <https://id.wikipedia.org/wiki/penerapan.html>. Diakses pada Tanggal 29 Maret 2020.
- [10]. Khafendi. 2016. Diambil kembali dari Jurnal Penelitian Transportasi Laut: <http://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/jurnalaut/article/view/1397> Komariah, Aan dan Satori, Djam'an, 2012, Metodologi Penelitian Kualitatif, Alfabeta, Bandung.
- [11]. KUHD Pasal 309 Tentang Kapal Lasse, D.A. 2016. Manajemen Kepelabuhan Edisi Kedua. Rajawali Pers, Jakarta.
- [12]. Moleong, L.J. 2011, Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi, PT Remaja Rosdakarya, Bandung. Peraturan Menteri Perhubungan Republik

- Indonesia (2016). Manajemen keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, Nomor PM. 134 Tahun 2016.
- [13]. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D, Alfabeta, Bandung. Sugiyono, 2008, Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D, ALFABETA, Bandung.
- [14]. Sugiyono, 2015, Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods), Alfabeta, Bandung.
- [15]. Sujarweni, Wiratna, 2014, Metodologi Penelitian: Lengkap, praktis, dan mudah dipahami, PT. Pustaka Baru, Yogyakarta.
- [16]. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- [17]. Wartonah, dan Tarwoto. 2010. Kebutuhan Dasar Manusia dan Proses Keperawatan. Salemba Medika, Jakarta.