

Penerapan International Ship And Port Facility Security Code di MV BELIK MAS

Zulqifli Arma¹⁾, Arlizar Djamaan²⁾, Endang Lestari³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Program Studi Nautika

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

Email: zulqifliarma10@gmail.com¹⁾, djamaan.arlizar@gmail.com²⁾,
lestarimaniezt21@gmail.com³⁾

ABSTRAK

Keselamatan awak kapal, muatan, dan kapal merupakan komponen krusial dalam operasional transportasi laut. Untuk memastikan kapal beserta seluruh muatannya dapat tiba dengan selamat di pelabuhan tujuan, diperlukan kepatuhan penuh dari awak kapal terhadap protokol keamanan yang telah ditetapkan. Salah satu protokol internasional yang menjadi acuan adalah *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code), yaitu seperangkat pedoman dan praktik yang dirancang untuk meminimalkan risiko terhadap keamanan kapal, awak kapal, dan kargo. MV. *Belik Mas*, sebagai kapal berbendera Indonesia, tunduk pada penerapan ISPS Code tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi penerapan ISPS Code di atas kapal MV. *Belik Mas*. Metode yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi ISPS Code di MV. *Belik Mas* masih belum optimal. Kurangnya pemahaman dan disiplin awak kapal terhadap protokol keamanan menjadi faktor utama yang menghambat efektivitas penerapan kode tersebut. Penelitian ini merekomendasikan peningkatan pelatihan dan pengawasan berkelanjutan terhadap implementasi ISPS Code di kapal-kapal niaga Indonesia.

Kata kunci: ISPS CODE, Keselamatan Kapal, MV Belik Mas.

1. PENDAHULUAN

Transportasi laut sangat penting untuk mendukung perdagangan dan ekonomi global. Kapal adalah transportasi utama bagi perdagangan internasional dengan 90% pengiriman menggunakan kapal laut. Hal ini tidaklah sesuatu yang baru lagi. Ini adalah keuntungan karena semakin banyak industri baru yang berkembang, permintaan konsumen meningkat, dan kemajuan teknologi membuat transaksi lebih mudah

Komisi Keselamatan Laut (MSC) dan Grup Kerja Keselamatan Laut (MSWG) membuat ISPS CODE pada tahun 2001. Dalam sidang Majelis pada bulan November 2001, kedua badan tersebut mengadopsi resolusi A.924(22). Resolusi tersebut dibuat untuk meninjau kembali semua prosedur dan langkah-langkah untuk mencegah tindakan teroris yang dapat membahayakan keamanan di laut.

Penyertaan sistem implementasi lanjutan (AIS) dibahas dalam bagian kelima SOLAS, yang membahas keselamatan navigasi kapal. Ada dua bagian dalam Bab XI. Langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keselamatan maritim diuraikan dalam Bagian XI-1. Langkah-langkah ini meliputi penguatan operasi jaga, penerapan nomor identifikasi kapal, dan pemanfaatan dokumen riwayat kapal. Langkah-langkah keselamatan baru yang terarah disertakan dalam Bagian XI-2.

2. KAJIAN PUSTAKA

Penerapan sebuah teori atau kebijakan tidak dapat dipisahkan dari konteks penggunaannya dalam kehidupan nyata. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2010, 1487), penerapan merupakan tindakan menggunakan teori, prosedur, atau hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk kepentingan kelompok yang telah direncanakan sebelumnya. Sementara itu, menurut Ismail (2020), penerapan juga dapat mengacu pada metode atau hasil dari pelaksanaan suatu strategi tertentu. Dengan demikian, penerapan tidak hanya bermakna sebagai aktivitas teknis, tetapi juga mencerminkan dimensi perencanaan dan pengambilan keputusan yang sistematis.

Dalam konteks penulisan ini, penting untuk menggarisbawahi relevansi penerapan strategi dalam mencapai tujuan objektif. Berdasarkan teori di atas, kesimpulan dari penulisan skripsi ini mencakup penerapan strategi yang tepat untuk mencapai hasil yang objektif. Pemimpin, dalam hal ini nahkoda atau perwira senior, harus memiliki kemampuan yang diperlukan untuk menghadapi tantangan yang muncul dalam proses implementasi. Untuk mendapatkan hasil yang diharapkan, diperlukan pemahaman yang lebih menyeluruh serta strategi pemecahan masalah yang efektif dan adaptif terhadap dinamika lingkungan kerja di kapal.

Selanjutnya, pelatihan menjadi salah satu instrumen utama dalam mendukung keberhasilan penerapan strategi di atas kapal. Menurut Sugiharto (2021:35), pelatihan merupakan upaya untuk meningkatkan dan menyempurnakan keterampilan, sikap, dan pengetahuan perwira jaga serta personel kapal. Pelatihan ini tidak hanya menekankan pada aspek teknis, tetapi juga pada pembentukan sikap dan penanaman tanggung jawab. Dengan demikian, awak kapal dan petugas jaga akan lebih siap dalam menjalankan tugasnya secara efisien serta memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan.

Dalam proses pembekalan awal, pelatihan sosialisasi memainkan peran vital, terutama bagi awak kapal yang baru bergabung. Tujuan utama pelatihan sosialisasi adalah untuk membantu awak kapal baru memahami protokol keselamatan penting yang harus dipatuhi saat bekerja atau dalam keadaan darurat (Pangulihi, 2022). Melalui

sosialisasi yang efektif, risiko kesalahan operasional dapat diminimalkan, dan integrasi personel baru ke dalam sistem kerja di kapal menjadi lebih efisien.

Sebagai regulasi internasional, ISPS Code memiliki sejarah panjang dalam menjamin keselamatan maritim global. Didirikan pada 12 Desember 2002, ISPS Code mengatur tindakan-tindakan yang wajib diterapkan oleh setiap negara anggota dalam menghadapi ancaman atau kerusakan di laut. Tujuan utama dari pendirian kode ini adalah untuk mewujudkan keselamatan kapal serta memberikan panduan yang sistematis tentang apa yang harus dilakukan dalam situasi darurat (Republik Indonesia, Menteri Perhubungan, 2016).

Sebagai hasil dari konsensus internasional, lahirnya ISPS Code mencerminkan perhatian global terhadap keselamatan pelayaran. Pertemuan negara-negara anggota SOLAS pada tanggal 12 Desember 2002 menyetujui amandemen terhadap ketentuan IMO, yang kemudian melahirkan tujuan resmi dari penerbitan ISPS Code. Kode ini menjadi bagian integral dari sistem keamanan pelayaran internasional dan mewajibkan seluruh negara anggota untuk mengimplementasikannya secara konsisten.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif, yang bertujuan untuk menggambarkan secara sistematis dan faktual mengenai kondisi aktual di lapangan. Menurut Sugiyono (2022), penelitian deskriptif kualitatif menelaah objek dalam keadaan alamiah dengan menggunakan paradigma postpositivistik, di mana peneliti menjadi instrumen utama dalam proses pengumpulan dan analisis data.

Desain penelitian merupakan langkah penting dalam menentukan struktur dan arah penelitian. Sugiyono (2021) menyatakan bahwa desain penelitian adalah suatu kerangka kerja untuk merumuskan permasalahan, merancang proses pengumpulan data, serta menyusun sistematika analisis data yang akan digunakan.

Dalam penelitian ini, variabel tidak didefinisikan secara kuantitatif seperti dalam pendekatan eksperimental, tetapi dipahami sebagai fokus kajian. Menurut Sugiyono (2019), variabel dalam penelitian kualitatif merujuk pada ciri-ciri atau nilai-nilai yang dimiliki oleh individu, benda, atau kegiatan yang mengalami variasi tertentu dan dipilih oleh peneliti untuk dianalisis dan disimpulkan. Dalam konteks penelitian ini, variabel utama adalah penerapan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code di atas kapal MV. *Belik Mas*.

Konsep implementasi dalam penelitian ini mengacu pada pelaksanaan strategi atau kebijakan untuk mencapai tujuan tertentu. Hernawati (2017) menjelaskan bahwa implementasi merupakan metode untuk mencapai tujuan, yang dalam konteks ini berarti bagaimana penerapan ISPS Code dilakukan secara nyata di atas kapal. Oleh karena itu, penerapan yang dimaksud dalam skripsi ini berkaitan erat dengan efektivitas strategi yang digunakan oleh pimpinan kapal, yang harus memiliki keterampilan sesuai dengan tuntutan ISPS Code.

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh kru kapal MV. *Belik Mas*, dengan pengecualian penulis sebagai peneliti. Populasi didefinisikan sebagai wilayah generalisasi yang terdiri atas subjek atau objek yang memiliki karakteristik tertentu untuk diteliti dan ditarik kesimpulan (Sugiyono, 2013; Hernawati, 2017).

Sampel penelitian ditentukan secara purposive, yaitu penentuan sampel berdasarkan tujuan dan pertimbangan tertentu. Menurut Sugiyono (2006), sampel adalah bagian dari populasi yang memiliki karakteristik relevan dengan fokus penelitian. Adapun informan dalam penelitian ini terdiri atas enam orang kru bagian deck di kapal MV. *Belik Mas*, yaitu Muallim I (yang juga menjabat sebagai Ship Security Officer/SSO), Muallim II, Muallim III, dan tiga orang Anak Buah Kapal (AB).

Untuk memperoleh data yang relevan, peneliti menggunakan dua teknik pengumpulan data, yaitu:

- a. Observasi, dilakukan secara langsung untuk mengamati aktivitas dan perilaku kru dalam penerapan ISPS Code di atas kapal.
- b. Studi kepustakaan, digunakan untuk mendukung temuan lapangan dengan teori-teori yang relevan dari berbagai literatur ilmiah.

Dengan pendekatan ini, diharapkan dapat diperoleh pemahaman yang mendalam mengenai praktik implementasi ISPS Code serta kendala-kendala yang dihadapi oleh kru kapal dalam melaksanakannya.

4. HASIL PENELITIAN

Hasil observasi penulis selama praktek laut (PRALA) di MV. BELIK MAS menunjukkan bahwa beberapa prosedur keamanan siaga 2 gagal dilaksanakan atau diterapkan di kapal sesuai prosedur, seperti:

- a. Mengawasi akses ke kapal

Hal ini dibuktikan pada saat kapal sandar dimana perwira dan AB jaga tidak menjaga gangway, tidak ada yang memonitor akses dan mengontrol buruh yang mengakibatkan semua orang bebas naik turun ke kapal.

b. Memonitor embarkasi orang dan barang.

Hal ini dibuktikan dimana pada saat kapal sandar AB jaga tidak dilengkapi dengan metal detektor yang membantu untuk mengidentifikasi barang bawaan buruh apakah tidak ada benda berbahaya seperti senjata api yang di bawah naik ke kapal dan tidak ada kartu identitas yang di sediakan kapal untuk buruh

c. Memonitor daerah terlarang.

Hal ini dibuktikan pada saat sandar dimana AB jaga tidak melakukan patroli 1x30 menit di seputar kapal, dan tidak menutup pintu akomodasi yang membuat parah buruh bebas masuk ke akomodasi.

d. Mengawasi penanganan kargo dan penyimpanan di kapal.

Hal ini dibuktikan ketika pada saat proses bongkar muat dimana perwira dan ab jaga tidak mengontrol dengan teliti penempatan muatan yang mengakibatkan pada saat pembongkaran muatan di pelabuhan dilakukan shifting sebab muatan yang ingin di bongkar ketindis dengan muatan lain yang berbeda tujuan

Pengawasan keamanan level 2 untuk kapal termasuk pengawasan masuk, daerah terbatas, muatan kapal, perlengkapan kapal, dan bagasi titipan. Sebagai SSO, Muallim 1 harus turut serta dalam mengawasi perwira jaga dan AB jaga secara aktif. Dengan mengawasi secara teratur, Anda dapat memantau pelaksanaan tugas-tugas yang diberikan kepada petugas keamanan kapal (SSO). Hal ini membantu memastikan bahwa tugas-tugas tersebut dilaksanakan dengan baik, sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan, dan dengan tanggung jawab penuh.

Setelah petugas keamanan kapal melakukan pengawasan, SSO memeriksa langsung kinerja perwira dan AB jaga. Tujuannya adalah untuk mencegah aktivitas ilegal di kapal dan di pelabuhan dengan memastikan bahwa tindakan yang dilakukan sesuai dengan Kode ISPS. Selain itu, SSO membantu perwira dan AB jaga memahami pentingnya melaksanakan prosedur penjagaan di gangway dan patroli setiap jam.

Berdasarkan jawaban dari informan, pelaksanaan prosedur keamanan siaga 2 sebagian sudah dilakukan dan sebagian belum dilakukan. Misalnya, muallim 1 sudah menerapkan level 2 untuk penanganan kargo dan pengiriman stor kapal. Namun,

pengawasan akses masuk, pengawasan daerah terbatas, pengawasan muatan, dan penanganan barang mencurigakan masih belum dilakukan.

Menurut jawaban informan, Muallim 1 (SSO) bertugas mengawasi petugas jaga dan AB serta menguraikan tujuan patroli dan protokol penjagaan gangway setiap jam. Serta kurang aktif dalam mengawasi perwira jaga dan AB jaga, serta memberi pemahaman tentang tujuan patroli dan prosedur penjagaan di *gangway*.

5. PENUTUP

a. Kesimpulan

Berdasarkan hasil observasi selama pelaksanaan Praktek Laut (PRALA) dan wawancara dengan informan di atas kapal MV. *Belik Mas*, dapat disimpulkan bahwa penerapan prosedur keamanan pada level siaga 2 sesuai dengan ketentuan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* belum berjalan secara optimal. Beberapa prosedur penting masih diabaikan atau dilaksanakan secara tidak konsisten. Pengawasan terhadap akses keluar-masuk kapal, terutama saat kapal sandar, tidak dilakukan secara ketat, yang terlihat dari tidak adanya petugas jaga di gangway serta minimnya pengendalian terhadap orang luar seperti buruh pelabuhan. Selain itu, pemantauan embarkasi orang dan barang juga tidak memenuhi standar keamanan karena tidak dilengkapi alat deteksi logam maupun kartu identitas sementara bagi buruh yang naik ke kapal. Pengawasan terhadap area terbatas seperti akomodasi juga tidak dilakukan secara berkala melalui patroli, bahkan pintu akomodasi dibiarkan terbuka sehingga memungkinkan akses bebas bagi pihak yang tidak berkepentingan. Dalam hal pengawasan dan penanganan kargo, ditemukan kelemahan dalam penempatan muatan yang menyebabkan terjadinya *shifting* saat proses bongkar muat di pelabuhan. Muallim 1 selaku *Ship Security Officer (SSO)* belum menunjukkan peran yang aktif dalam mengawasi dan memberikan pengarahan kepada perwira jaga dan AB jaga. Meskipun beberapa prosedur telah diterapkan, seperti dalam hal penanganan kargo dan pengiriman *store* kapal, namun implementasi secara menyeluruh terhadap semua aspek prosedur keamanan level 2 masih belum terlaksana dengan baik.

b. Saran

Untuk meningkatkan efektivitas implementasi ISPS Code pada level keamanan siaga 2 di kapal MV. *Belik Mas*, maka disarankan hal-hal berikut:

- 1) Peningkatan peran aktif Muallim 1 selaku SSO, khususnya dalam melakukan pengawasan langsung dan pelatihan berkala kepada perwira jaga dan AB jaga terkait pentingnya prosedur keamanan.
- 2) Penerapan penjagaan gangway secara konsisten, termasuk pengadaan kartu identitas tamu/buruh, log book akses, serta alat deteksi logam (metal detector) sebagai standar minimum pengawasan.
- 3) Penjadwalan patroli keamanan secara ketat dan terdokumentasi, dengan interval waktu yang sesuai (misalnya setiap 30 menit), khususnya di area-area terbatas seperti ruang akomodasi dan ruang kendali.
- 4) Pengawasan ketat terhadap proses bongkar muat dan penyimpanan kargo, termasuk verifikasi muatan berdasarkan tujuan, penempatan berdasarkan prioritas bongkar, serta pencatatan dalam cargo plan.
- 5) Sosialisasi ulang prosedur ISPS Code level 2 kepada seluruh kru, dengan pendekatan pelatihan simulatif dan pemberdayaan seluruh lini personel agar lebih bertanggung jawab dan memahami urgensi protokol keamanan maritim.

Dengan implementasi saran-saran tersebut, diharapkan tingkat keamanan di atas kapal dapat ditingkatkan, serta pelaksanaan ISPS Code dapat berjalan optimal sesuai dengan ketentuan internasional dan nasional yang berlaku.

6. DAFTAR PUSTAKA

- [1] Abdilllah, P dan Praseltia, D. (2010). Kamus Lengkap Bahasa Indonesia. Arkola
- [2] Hernawati, S. (2017). Metodologi Penelitian dalam Bidang Kesehatan Kuantitatif & Kualitatif. Forum Ilmiah Kesehatan (FORIKES)
- [3] Ismail, F. I. W. (2020). Optimalisasi Penerapan Isps Code Guna Meningkatkan Kewaspadaan Dan Keamanan Di Mt. Bull Flores. <http://repository.stipjakarta.ac.id/bitstream/handle/123456789/2595/SKRISPI>
HANS AKASAKA - 361189612
- [4] Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2016). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan. <http://jdih.kemenhub.go.id>
- [5] Pangulihi, A. (2022). Upaya Meningkatkan Penerapan ISPS Code di Kapal Gas Olympic. <http://localhost:800/xmlui/handle/123456789/2921>
- [6] Sugiyono. (2006). Statistik untuk Penelitian. CV ALFABETA Bandung.
- [7] Sugiharto, M. A. W. (2021). Analisis Pelaksanaan Rencana Keamanan Kapal (Ship Security Plan) Tigkat Keamanan Siaga II di MT. Gamalama. <http://eprints.pipmakassar.ac.id>