

MANAJEMEN KEAMANAN KAPAL, PELABUHAN DAN PENERAPAN *ISPS CODE* UNTUK MENUNJANG KEAMANAN PELAYARAN

B.L Hentri Widodo^{1*}, Eni Tri Wahyuni², Agus Saleh³

^{1,2}Program Studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal, Politeknik Bumi Akpelni
Jl. Pawiyatan Luhur II/17, Bendan Dhuwur, Semarang.

³Program Studi Teknologi Rekayasa Permesinan Kapal, Politeknik Bumi Akpelni ,
Jl Pawiyatan Luhur II/17, Bendan Dhuwur, Semarang.

*Email: bl.hentri@akpelni.ac.id

Abstrak

Dalam pelaksanaan manajemen keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan perlu koordinasi antara pihak kapal dan pihak pelabuhan. Dengan adanya penyelundupan manusia yang terjadi di beberapa kejadian di atas kapal yang pada saat berlayar dari satu negara ke negara lain di MV Ken Wave dari Negeria menuju Brasil. Dan juga kejadian manusia didalam kontainer di wilayah Chittagong Banglades sehingga terbawa sampai ke Malaysia. Maka dalam penelitian ini ada dua pokok masalah yang timbul yaitu Hal hal apa yang dilakukan oleh pihak kapal dan pihak pelabuhan supaya tidak terjadi penyelundupan manusia dan juga pokok masalah yang ke dua adalah bagaimana penerapan ISPS Code di atas kapal dan di pelabuhan agar tercipta kemanana pelayaran. Metode yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode kualitatif yang menghasilkan data diskretif berupa kata kata tertulis narasumber dan perilaku yang diamati dengan pengumpulan datanya berupa pendekatan terhadap obyek melalui observasi, terhadap subyek serta dokumen yang berhubungan penerapan kemanan kapal dan pelabuhan agar tercipta kemanan pelayaran. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dari beberapa kejadian penyelundupan di atas kapal dapat disimpulkan bahwa tidak dilaksanakannya manajemen kemanan di atas kapal maupun dilakukan dipelabuhan sehingga terjadi hal tersebut. Untuk itu penerapan ISPS Code seharusnya dilakukan dari proses perencanaan, pelaksanaan maupun evaluasi setiap adanya kejadian-kejadian yang berkembang sehubungan dengan ancaman keamanan. Baik dari pihak kapal yang didukung oleh perusahaan pelayarannya dan juga dari sisi pelabuhan sehingga keamanan pelayaran dapat terwujud dan perekonomian suatu negara juga akan meningkat

Kata kunci: Keamanan Kapal, ISPS Code, dan Keamanan Pelayaran

Abstract

Implementing security management of ships and port facilities requires ship and port coordination. Human smuggling occurred in several incidents on the ship while sailing from one country to another the MV Ken Wave from Nigeria to Brazil. There was also an incident of humans in containers in the Chittagong of Bangladesh, so it was carried to Malaysia. So in this study, two main problems arise, namely, what things are done by the ship and the port so that human smuggling does not occur, and also the second main problem is how the application of the ISPS Code on board and at the port to create a safe voyage. The method used in this writing is a qualitative method that produces descriptive data in the form of written words of sources and observed behaviour with data collection in the form of approaches to objects through observation, to subjects and documents which relates to the application of ship and port security to create shipping security. Based on the results of research conducted from several smuggling incidents on board, it can be concluded that security management should have been carried out on board or at the port so that this happened. For this reason, applying the ISPS Code should be carried out through planning, implementing, and evaluating every event that develops in connection with security threats. Both from the ship supported by its shipping company and also from the port side so that shipping security can be realized and a country's economy will also increase.

Keywords: Ship Security, ISPS Code, and Navigation Security

PENDAHULUAN

Pentingnya peran transportasi laut bagi perekonomian dunia maka banyak hal yang harus diperhatikan agar penyelenggaraan angkutan kapal laut sesuai dengan prinsip dasar pelayaran yang efektif dan efisien, tercipta angkutan laut yang handal dan aman baik dari sisi kapal maupun dari sisi pelabuhannya. Melihat fungsi dari pelabuhan sebagai gerbang perekonomian antar pulau atau bahkan sebuah negara, maka pengawasan dan pembinaan terhadap alat transportasi dan sarana prasarana oleh Kementerian Perhubungan sesuai dengan Peraturan Presiden No 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan sebagai pengawas dan pembinaan terhadap alat transportasi yang mendukung rantai pasok perekonomian harus benar-benar dijalankan.

Kapal laut sebagai sarana transportasi antar Negara bahkan antar Benua tentu rentan terhadap gangguan keamanan seperti pembajakan, perompakan, maupun penyelundupan barang-barang berbahaya bahkan terlebih penyelundupan manusia. Sebagai contoh yang terjadi pada kapal *MV Ken Wave* yang berlayar dari Nigeria menuju ke Brasil pada tanggal 27 Juni 2023. Pada pelayaran tersebut terdapat empat orang yang menyelundup dengan harapan mendapatkan suaka di Negara Eropa namun kapal tersebut justru tujuan pelayarannya adalah menuju Brasil (*Sumber : Merdeka.com*). Pada tanggal 3 Agustus 2023 ke empat penumpang gelap tersebut dapat diselamatkan oleh pihak keamanan Negara Brasil dalam kondisi yang sangat memprihatinkan karena ikut dalam pelayaran tapi berada di daun kemudi selama kurang lebih empat belas hari. Dan kejadian kedua adalah adanya seseorang yang terperangkap didalam kontainer di Chittagong Banglades pada tanggal 11 Januari 2023 sehingga terbawa sampai Malaysia dan ditemukan oleh petugas pelabuhan di Malaysia pada tanggal 17 Januari 2023 (*Sumber CNN Indonesia*). Hal ini sangat membahayakan bagi keselamatan

jiwa orang tersebut, dan juga bisa mengganggu keselamatan kapalnya jika orang tersebut berbuat kurang baik terhadap kapal yang ditunjanginya. Berdasarkan latar belakang dan kondisi tersebut. Dalam kajian ini, penulis telah mengidentifikasi adanya dua masalah yang dibahas, yaitu:

1. Apa yang dilakukan oleh pihak kapal maupun pelabuhan agar tidak terjadi terjadi *stoway* atau penyelundupan orang.
2. Bagaimana cara penerapan *ISPS Code* bagi kapal dan pelabuhan untuk menjamin keamanan pelayaran.

1. Manajemen Keamanan

Menurut Mulyono dalam (Eni 2020) pengertian manajemen adalah kemampuan atau keterampilan untuk memperoleh suatu hasil dalam rangka pencapaian suatu tujuan melalui kegiatan orang lain. Sedangkan menurut Handoko pengertian manajemen adalah suatu proses perencanaan, pengorganisasian dan pengawasan dari anggota organisasi serta penggunaan sumberdaya yang ada didalam suatu organisasi tersebut untuk mencapai satu tujuan yang sudah dibuat oleh organisasi tersebut. Pengertian keamanan menurut KBBI adalah keadaan bebas dari bahaya. Jadi pengertian Manajemen keamanan adalah suatu sistem yang dibuat mulai dari perencanaan, pelaksanaan maupun pengawasan untuk menjamin tujuan organisasi yaitu terbebas dari keadaan bahaya yang muncul dengan menggunakan sumberdaya yang ada. Didalam menciptakan kondisi yang aman diatas kapal maka dibuat suatu standar prosedur dalam menangani gangguan yang berhubungan dengan keamanan diatas kapal. Seperti halnya ketika menghadapi beberapa ancaman penyelundupan barang terlarang maupun penyelundupan manusia. Juga didalam hal penanganan keadaan yang mengancam keselamatan dan keamanan pelayaran juga dibuat suatu rencana pelatihan yang sudah terstruktur diantaranya adalah *drill bom treatment*, *drill piracy*, maupun *stoway drill*.

2. Kapal

Berdasarkan P2TL aturan 3a (Harjono 2016:8) bahwa kapal adalah mencakup setiap jenis kendaraan air, termasuk kapal tanpa berat benaman dan pesawat terbang laut yang digunakan sebagai sarana angkutan di air. Sedangkan menurut UU No 17 Tahun 2008 ayat 36 yang dimaksud kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan oleh tenaga angin, tenaga mekanik, dan energi lainnya, ditarik atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah pindah. Manajemen keamanan Kapal adalah suatu sistem yang dibangun mulai perencanaan, pelaksanaan maupun pengawasan yang ada diatas kapal dengan tujuan keamanan diatas kapal selama kapal di pelabuhan maupun didalam pelayaran.

3. Pelabuhan

Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi. Pelabuhan mempunyai fungsi yang sangat penting, yaitu sebagai:

- a. Pintu gerbang perdagangan.
Hal ini dikarenakan barang-barang yang akan dibawa atau diangkut oleh kapal dan juga barang atau muatan yang diturunkan oleh kapal adalah melalui tempat ini.
- b. Sebagai titik temu antara beberapa moda transportasi diantaranya adalah transportasi darat maupun transportasi laut yang membawa muatan atau barang untuk distribusikan.
- c. Penghubung jaringan antara pelayanan terhadap muatan secara domestik maupun internasional.
- d. Lingkungan industri yang berhubungan erat dengan rantai

pasok logistik untuk tersedianya barang suatu daerah atau negara.

Sebegitu pentingnya area pelabuhan yaitu sebagai penghubung antara daerah maupun antar negara maka faktor keamanan adalah sebagai faktor mutlak yang harus dipertahankan. Dikarenakan ini merupakan aset penting bagi suatu daerah maupun negara untuk kepentingan yang lebih luas, maka untuk mempertahankan dan menjalankan roda perekonomian dan kelancaran arus barang, pelabuhan harus dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas keamanan yang mendukung dan maksimal. Untuk itu, jika di Indonesia pada pelabuhan- pelabuhan yang ada, sebaiknya dibentuk satuan pengamanan diantaranya :

- a. KPLP (Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai)
- b. KPPP (Kesatuan Polisi Pengaman Pelabuhan)
- c. POLAIR (Polisi Perairan)
- d. Sekuriti Pelabuhan baik dari internal maupun dari external
- e. Komite Sekuriti Pelabuhan yang dibentuk dalam rangka penerapan *ISPS Code*.

Jenis pelabuhan di Indonesia diantaranya adalah:

- a. Pelabuhan umum yaitu pelabuhan yang melayani kepentingan umum yang dilengkapi dengan sarana prasarana yang dapat melayani kepentingan Internasional, nasional maupun regional seperti Pelabuhan Tg Priok Jakarta, dan pelabuhan Tg Perak Surabaya.
- b. Pelabuhan khusus yaitu pelabuhan yang melayani kepentingan secara khusus diantaranya melayani pertambangan, perindustrian tertentu, perikanan yang dibangun oleh pihak swasta dengan iijin pemerintah yang disebabkan karena keterbatasan dari pelabuhan umum yang disediakan. Contohnya adalah pelabuhan ITC Jakarta, dan pelabuhan Opsico Semarang.

Manajemen keamanan pelabuhan adalah suatu kerangka keamanan yang

direncanakan dan dilaksanakan juga diawasi pada semua area pelabuhan termasuk fasilitas pelabuhan yang bertujuan untuk menjaga keamanan pelabuhan dan arus lautan kapal yang masuk dan keluar pelabuhan.

4. ISPS Code

ISPS Code adalah Kode Keamanan Internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan (*The International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code*) merupakan aturan ini mengatur secara menyeluruh untuk langkah yang diambil dalam rangka meningkatkan keamanan terhadap kapal yang digunakan sebagai sarana transportasi dalam menunjang perekonomian dan fasilitas pelabuhan, aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan. Kode internasional tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (*ISPS Code*). Yang mempunyai tujuan diantaranya adalah:

- a. Membangun kerangka internasional antara negara penandatangan, badan pemerintah, industri perkapalan dan pelabuhan untuk menangani ancaman keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dan langkah langkah yang diambil agar perdagangan dunia bisa aman.
- b. Pengumpulan data-data maupun informasi keamanan sesama negara penandatangan.
- c. Memberikan metode yang digunakan oleh pemerintah penandatangan dalam hal sistem atau prosedur dalam menanggapi terjadinya gangguan keamanan.

Pada dasarnya kode atau aturan ini menggunakan penilaian manajemen risiko yang ada untuk menjamin keamanan kapal dan fasilitas suatu pelabuhan didalam mengambil tindakan keamanan yang tepat didalam menangani setiap kejadian yang berhubungan dengan keamanan

pelayaran. Untuk *ISPS code* ini diberlakukan kepada kapal-kapal yang melakukan pelayaran internasional yaitu kapal penumpang maupun kapal kapal yang berkecepatan tinggi juga kapal barang dengan GT lebih besar atau sama dengan 500 GT. Dan juga diberlakukan kepada fasilitas pelabuhan yang melayani pelayaran internasional. Dalam penerapan *ISPS Code* tersebut, untuk pemerintah Indonesia sesuai dengan SOLAS 1972 dan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No KM 33 Tahun 2003 dan untuk pemberlakuannya pada tanggal 1 Juli 2004. Sedangkan isi didalam *ISPS Code* pada *section A* secara singkat dapat diuraikan sebagai berikut:

- Ketentuan umum

Dalam ketentuan umum ini adalah berisi tentang langkah atau suatu perintah yang sudah menjadi ketetapan secara umum untuk keamanan kapal maupun keamanan semua fasilitas pelabuhan.

- Definisi

Didalam bagian ini ada beberapa hal atau istilah yang harus diketahui diantaranya :

- i. SSO (*Ship Security Officer*) personil yang diatas kapal yang bertanggung jawab terhadap pemimpin diatas kapal yaitu Nakhoda yang ditugaskan oleh perusahaan untuk keamanan diatas kapal termasuk didalamnya adalah menerapkan dan memelihara keamanan kapal dan berkomunikasi dengan pihak Keamanan perusahaan CSO (*Company Security Officer*) dan juga pada PFSO (*Port Facility Security Officer*)
- ii. CSO (*Company Security Officer*) adalah orang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan rancangan keamanan kapal dapat

- dilaksanakan dan juga berhubungan dengan *PFSO* maupun petugas keamanan pelabuhan lainnya.
- iii. *PFSO (Port Facility Security Officer)* adalah seseorang yang ditunjuk dan juga ditugaskan sebagai penanggung jawab penerapan, pengembangan dan juga pemeliharaan rancangan fasilitas pelabuhan dan juga menjaga komunikasi dengan *SSO* maupun *CSO*.
- Penerapan
Penerapan *ISPS code* ini mencakup kapal-kapal yang berlayar pada pelayaran internasional atau antar negara. Pada kapal penumpang dan kapal cargo dengan *GRT* >500 GT dan juga pada unit kapal yang melakukan pengerjaan pengeboran lepas pantai yang berpindah pindah dari suatu tempat ketempat lain, atau dari negara satu ke negara lain. Dan juga aturan ini berlaku pada fasilitas peabuhan yang melayani pelayaran Internasional.
 - Deklarasi keamanan
Deklarasi keamanan ini / *DOS (Declaration Of Security)* adalah perjanjian yang dibuat oleh antara kapal dan fasilitas pelabuhan pada saat kapal melaksanakan kapal bersandar disuatu pelabuhan sehubungan dengan ancaman keamann kapal, maupun ancaman keamanan pada pelabuhan yang disandari oleh kapal tersebut. Dan *DOS* ini dapat diakhiri apabila Nakhoda maupun *SSO* diatas kapal sudah menyesuaikan pada tingkat keamanan pada pelabuhan dan keamanan kapal sudah sama. Atau juga dari pihak *PFSO* sudah melaksanakan tanggungjawabnya pada fasilitas perabuhan sedah secara umum aman.
 - Tanggung jawab Perusahaan
Perusahaan harus menjamin bahwa rancangan keamanan kapal dan memastikan *SSO* dan Nakhoda menjalankan rancangan keamanan kapal dan menjalankannya sesuai dengan tugas dan fungsinya demi menjaga keamanan kapal pada saat di pelabuhan maupun saat melakukan pelayaran.
 - Keamanan Kapal
Didalam menentukan tingkatkan keamanan kapal di suatu pelabuhan maka yang berhak menentukan adalah negara anggota yang sudah menerapkan *ISPS code* ini.
 - Tingkat keamanan
Tingkat keamanan dibagi menjadi 3 yaitu :
 - i. Level 1
Tingkat keamanan yang memerlukan tindakan minimum untuk perlindungan, keamanan kapal atau keamanan pelabuhan yang dilaksanakan secara terus menerus. Atau level keamananan ini (baik kapal maupun fasilitas) pada pelabuhan kegiatan berjalan dengan normal.
 - ii. Level 2
Pada level ini semakin meningkat dengan adanya informasi adanya ancaman keamanan bagi kapal dan bagi fasilitas pelabuhan yang perlu tindakan tambahan untuk perlindungan kemanan kapal maupun perlindungan keamanan fasilitas pelabuhan dalam waktu tertentu.
 - iii. Level 3
 - Rancangan keamanan Kapal (*Ship Security Plan*)
Setiap kapal diharuskan mempunyai rancangan keamanan kapal yang disetujui oleh pihak-pihak yang berwenang. Rancangan kapal ini setidaknya berisikan tentang tindakan yang dirancang dalam hal penanganan senjata atau bahan-bahan yang membahayakan orang atau kapal atau pelabuhan, pengenalan terhadap tempat-tempat terbatas atau area terbatas diatas kapal dan pencegahan orang yang

tidak berkepentingan memasukinya, tentang tatacara untuk menanggapi ancaman keamanan dan setiap pelanggaran yang terjadi diatas kapal selama kapal beroperasi baik dalam pelayaran maupun pada saat dipelabuhan, berisi tentang tatacara pelaporan bila terjadi ancaman keamanan diatas kapal. Pelatihan-pelatihan yang berkaitan dengan keamanan kapal dan juga tugas masing-masing awak kapal dalam menghadapi ancaman keamanan. Dan tidak lupa juga termasuk evaluasi terhadap ancaman keamanan diatas kapal.

o Rancangan keamanan Pelabuhan

Rancangan Keamanan Pelabuhan ini disusun atau dibangun didasarkan pada suatu penilaian keamanan pada pelabuhan. Pada fasilitas pelabuhan dan juga kegiatan-kegiatan yang ada pelabuhan. Isi dari rancangan keamanan pelabuhan diantaranya adalah mencakup tindakan untuk mencegah terkontaminasi bahan-bahan kimia yang membahayakan bagi kapal dan fasilitas pelabuhan, rancangan untuk mencegah orang asing yang memasuki pelabuhan, tatacara untuk menanggapi ancaman keamanan pelabuhan, pelanggaran yang terjadi sehubungan dengan keamanan pelabuhan maupun fasilitas pelabuhan, tatacara evakuasi jika ada ancaman keamanan pelabuhan dan juga tugas-tugas yang harus dilaksanakan oleh masing masing petugas keamanan yang ada di wilayah area pelabuhan.

5. Keamanan Kapal

Keamanan kapal adalah kondisi dimana kapal terbebas dari bahaya yang mengancam keamanan kapal.

Dimana keamanan kapal ini tertuang didalam *SSP (Ship Security Plan)* dimana didalamnya terdapat elemen-elemen diantaranya:

- Keamanan secara fisik kapal
- Kesatuan struktural diatas kapal
- Sistem perlindungan personil diatas kapal
- Prosedur kebijakan dalam penanganan ancaman keamanan kapal
- Sistem komunikasi baik radio maupun jaringan komunikasi lainnya.

Jadi keselamatan kapal adalah suatu keadaan terpenuhinya semua persyaratan keamanan yang menyangkut angkutan perairan atau kapal, pelabuhan dan lingkungan maritim.

METODE PENELITIAN

Dilam penelitian ini penulis menggunakan metode deskriptif kualitatif. Pengumpulan datanya dokumentasi dari sumber buku buku dan observasi tentang pelabuhan dan kapal. Pengertian dari penelitian deskriptif adalah jenis penelitian yang tujuannya menyajikan gambaran lengkap mengenai suatu kejadian untuk mengeksplorasi dan klarifikasi mengenai suatu fenomena atau kenyataan yang ada dengan cara menggambarkan sejumlah variable yang berkenaan dengan masalah yang diteliti.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Agar tercipta keamanan dalam pelayaran dan menunjang perokonomian suatu negara, maka beberapa hal yang berhubungan dengan manajemen keamanan diatas kapal dan pelabuhan harus dilaksanakan secara menyeluruh. Namun disisi lain, ada beberapa persoalan yang ada diantaranya adalah:

Hal yang dilakukan oleh pihak kapal maupun pihak pelabuhan agar tidak terjadi penyelundupan orang diatas kapal (*stoway*)

Masih adanya penyelundupan

manusia melalui kapal yang masih saja terjadi dengan berbagai alasan yang ada seperti seseorang yang akan meminta suaka politik kepada suatu negara tertentu bahkan ada juga yang terjadi akibat ketidaktahuan atau kelalaian pihak pemangku keamanan di pelabuhan maupun di atas kapal. Pada penyelesaian masalah ini bahwa yang pertama adalah:

a. Pihak kapal

Bagi pihak kapal agar tidak terjadi penyeludupan orang di atas kapal adalah kapal harus bertindak sesuai dengan tingkat keamanan yang sudah ditentukan oleh suatu negara atau wilayah setempat dan mengambil langkah yang tepat sesuai dengan tingkat keamanan yang ada sebagai contoh untuk mengantisipasi adanya penyeludupan manusia pada tingkatan keamanan tertentu diantaranya adalah:

- Pengawasan terhadap orang-orang yang naik turun di atas kapal beserta barang bawaannya.
- Memantau area terbatas dan juga memastikan hanya orang tertentu yang memiliki akses untuk keluar masuk.
- Memastikan area geladak kapal terbebas dari orang-orang tidak berkepentingan.
- Membuat penilaian dan evaluasi dari situasi yang ada di atas kapal.

Bila diketahui ada penyeludupan manusia melalui kapal, maka yang dilakukan dari pihak kapal adalah segera melaksanakan prosedur darurat didalam penanganan penyeludupan manusia di atas kapal. Dalam hal ini pihak kapal adalah Nakhoda ataupun SSO. Mereka segera menghubungi pihak-pihak yang

berwenang dalam penanganan ancaman keamanan di pelabuhan (*PFSO*) maupun kepada pihak perusahaan (*Company Security Officer*) untuk mengambil langkah-langkah yang tepat sesuai dengan *Ship Security Plan (SSP)*.

b. Pihak Pelabuhan

Pihak pelabuhan mengambil langkah-langkah diantaranya:

- Melaksanakan secara rutin peninjauan terhadap keamanan pelabuhan meliputi area pelabuhan dan fasilitas pelabuhan.
- Melakukan pemeriksaan berkala pada fasilitas-fasilitas pelabuhan maupun fasilitas bongkar muat.
- Melakukan pengawasan terhadap kapal-kapal yang keluar masuk di area pelabuhan.
- Meningkatkan kesadaran keamanan dan kewaspadaan dari personil fasilitas pelabuhan.

Jadi jika ada suatu kejadian terutama penyeludupan manusia, maka semua tim yang masuk dalam menjaga keamanan pelabuhan maupun bagian dalam penegakan hukum harus berkoordinasi dalam penanganannya. *PFSO* sebagai pemegang kendali keamanan dalam rangka penerapan *ISPS Code* mengambil langkah-langkah yang tepat dalam menangani penyeludupan manusia. Koordinasi dilakukan kepada pihak Nakhoda atau *SSO* di atas kapal dan koordinasi kepada *CSO* dari pihak pemilik kapal dan juga KP3, KPLP maupun instansi lain seperti keimigrasian (bila penyeludupan itu terjadi antar negara). Pihak kepolisian akan

memproses bila terjadi pelanggaran keamanan dan pihak keimigrasian akan memproses keabsahan dalam hal staus kewarganegaraan.

Cara Penerapan ISPS Code Bagi Kapal dan Pelabuhan untuk Menunjang Keamanan Pelayaran.

1. Penerapan *ISPS Code* oleh kapal mengacu pada *SSP* yang sudah dibuat oleh perusahaan, dan yang sudah disahkan oleh otoritas yang berwenang. Penerapan *ISPS Code* ini diterapkan pada jenis kapal yang dipakai oleh pelayaran internasional yang didalamnya adalah jenis kapal penumpang, termasuk kapal yang berkecepatan tinggi dan juga kapal barang yang melakukan pelayaran internasional dan yang mempunyai bobot 500 GRT. Untuk penerapan aturan ini, Negara Indonesia berlaku pada 1 Juli 2004 sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan KM No 33 Tahun 2003. Didalam penerapannya untuk kapal sesuai dengan *SSP* yang sudah disahkan oleh otoritas yang berwenang dan dalam pelaksanaannya sesuai dengan *contegensi plan* yang sudah ada dalam menghadapi keadaan darurat yaitu ancaman keamanan kapal. Peran dari Nakhoda dan *SSO* diatas kapal adalah memegang peran penting dalam penerapan *ISPS Code* tersebut. Dalam pelaksanaan atau penerapannya diatas kapal beberapa hal yang harus dilakukan diantaranya:
 - a. Nakhoda melaksanakan peraturan perusahaan berkaitan dengan keamanana kapal.
 - b. Nakhoda membantu *SSO* dalam hal *briefing* tentang keamanan diatas kapal pada semua awak kapal.
 - c. Nakhoda dan *SSO* bertanggung jawab terhadap prosedur keamanan diatas kapal.
 - d. Nakhoda menyelenggarakan catatan keamanan mengenai prosedur dan perlengkapan keamanan yang tersedia dan mencatat semua peristiwa yang terjadi sehubungan dengan penyelenggaraan keamanan diatas kapal dan juga melakukan investigasi.
 - e. Nakhoda memastikan semua awak kapal memahami peraturan yang ada terkait dengan keamanan kapal dan pelaksanaan prosedur secara efektif dan efisien.
2. Dalam penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang melayani perdagangan antar negara, maka akan dilakukan beberapa hal diantaranya adalah :
 - a. Dibentuk suatu komite pelaksanaan pengamanan maritim yang disebut *Port Security comitte (PSC)* yang terdiri dari:
 - Port master / Port Administrator*
 - Adpel / KPLP
 - TNI AL
 - Imigrasi
 - KPPP / Polisi
 - Pol Airud
 - Custom*
 - Karantina
 - Pelindo
 - Asosiasi/ Port User*
 - b. *Maritime Port Security Comitte (MPSC)* di kordinator dan penanggung jawab
 - c. Dalam melaksanakan tugasnya, dibentuk sekertariat tetap di kantor KSOP
 - d. Dalam pelaksanaan tugasnya, Adminitratior Pelabuhan menunjuk perwira senior yang akan bertanggung jawab sebagai *PSO (Port Security Officer)*
 - e. Dalam pelaksanaannya *PSO* selalu berkoordinasi dengan *PFSO, CSO* dan *SSO* dalam tugas masing-

masing dan tanggung jawab masing-masing

maupun fasilitas pelabuhan sehingga menunjang kelancaran proses distribusi barang antar negara.

SIMPULAN

Berdasarkan pembahasan diatas terkait dengan ancaman keamanan maupun penerapan Kode Internasional tentang kemanann di kapal dan pelabuhan, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Dengan adanya penyeludupan manusia kapal bisa terjadi jika kurang efektif dalam pelaksanaan atau penerapan *ISPS Code* diatas kapal yang tidak maksimal begitu juga pelaksanaan yang ada di pelabuhan atau area pelabuhan. Oleh sebab itu, untuk mencegah kejadian penyeludupan manusia tidak terjadi peran dari kedua sisi baik dari kapal maupun dari fasilitas pelabuhan harus dilakukan sesuai dengan *SSP* yang ada diatas kapal, dan *PFSP* (*Port Facility Security Plan*). Koordinasi antar kedua belahpihak sangat penting dalam menangani penyeludupan manusia. Sehingga jaminan keamanan kapal selama pelayaran dan juga saat dipelabuhan dapat tercapai
2. Penerapan *ISPS Code* diatas kapal sangat penting dilakukan sesuai dengan *SSP* yang sudah disyahkan oleh pihak yang berwenang dan dijalankan sepenuhnya oleh Nakhoda, *SSO* dan semua pihak yang berhubungan dengan pelaksanaan kode keamanan internasional. Peran Nakhoda dalam melaksanakan kode ini sangat diperlukan demi keamanan selama pelayaran maupun saat bersandar di pelabuhan. Begitu pula denan penerapan *ISPS Code* pada fasilitas pelabuhan yang melayani pelayaran internasional mesti dilaksanakan sesuai dengan *PFSP* yang sudah disahkan. Dengan *dibentuknya PSC* (*Port Security Committe*) dapat meningkatkan suatu kondisi yang aman baik dari sisi pelabuhan

DAFTAR PUSTAKA

- Harjono, 2016. Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut. Semarang. CV. Patriangga
- Handoko 2017 *Dasar Ilmu Manajemen*. Mahameru Press
- ISPS Code 2018 Edition London ,IMO
- KM No 33 Tahun 2003 tentang Penetapan ISPS Code
- KBBI 2015 Tim Prima Pena
- SK Menteri Perhubungan No 33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan amandemend SOLAS 74 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan
- SOLAS 1974. 2020. London:IMO
- Tim Unit Bahasa PIP Semarang.Manajemen Kapal .Semarang PIP Semarang
- UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- PERPRES No 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan
- www.Merdeka.com