

OPTIMALISASI PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE* DI MV CTP FORTUNE, PT CARAKA TIRTA PERKASA JAKARTA

Devy Kusumaningrum^{1*}, B.L Hentri Widodo^{2*}, Eni Tri Wahyuni^{3*}, Ganang Yuristiawan^{4*}

^{1,2}&⁴Program Studi Nautika, Politeknik Bumi Akpelni

³Alumnus Politeknik Bumi Akpelni

Jl. Pawiyatan Luhur II/17, Bendan Dhuwur, Semarang

Email : blhwidodo@gmail.com

ABSTRAK

Kajian ini bertujuan untuk mengoptimalkan dan meningkatkan penerapan ISPS Code serta pemahaman suatu Kode Keamanan yaitu ISPS Code di MV CTP FORTUNE serta untuk mengetahui apa factor penyebab terganggunya keamanan dengan hilangnya bow thruster MV CTP FORTUNE karena seberapa penting dan bergunanya suatu barang atau benda jika tidak diimbangi dengan system keamanan yang terstruktur dengan baik maka tidak akan berguna bahkan bias menjadi perusak. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan pengumpulan data yang digunakan oleh penulis yaitu metode observasi dengan mengoservasi lingkungan tempat praktek laut, metode interview atau wawancara pada crew MV TCP FORTUNE untuk mendapatkan informasi yang dibutuhkan, metode studi pustaka dengan membaca buku-buku yang ada hubungannya dengan permasalahan. Hasil studi ini menunjukkan bahwa terjadi gangguan keamanan dengan hilangnya bowthruster saat MV TCP FORTUNE berlabuh jangkar di perairan belawan Sumatra Utara karena kurang pahamnya crew terhadap tujuan dilaksanakannya penerapan Internasional Ship and Port Facility and Scurity Code yang dikenal dengan ISPS Code. Hal ini bisa terjadi jika crew kurang training dan familiarization tentang ISPS Code. Sebaliknya jika penerapan ISPS CODE ini dilaksanakan dengan benar dan konsisten maka kerugian akibat hilangnya harta benda bahkan nyawa dapat dikurangi bahkan akan tercipta keamanan terhadap kapal saat berlayar maupun saat dipelabuhan.

Kata kunci : gangguan keamanan, dan optimalisasi sistem keamanan

PENDAHULUAN

Keamanan merupakan upaya manusia agar pemanfaatan teknologi yang ditemukan manusia untuk menghasilkan produk dan jasa pada kegiatan operasional dapat diamankan dan dijaga dengan berlandaskan ilmu dan teknologi (Profesionalisme). Berbicara mengenai keamanan transportasi di laut masih banyak pelaut yang belum memahami tentang keamanan dan alat-alat keamanan yang ada di atas kapal serta prosedur pengoperasiannya, hal ini dikarenakan kurangnya pendidikan dan latihan yang rutin tentang keamanan yang bertujuan untuk mengatasi terjadinya keadaan darurat keamanan di atas kapal mengingat pelayaran yang dilalui kapal masih rawan akan perompak. Pada akhir abad 20 dan memasuki era abad ke 21 terasa sering terjadinya gangguan keamanan

di dunia oleh beberapa kelompok yang secara umum di katakan sebagai teroris, mereka atas dasar keyakinan yang dianutnya melakukan tindakan pengerusakan di tempat-tempat umum yang tujuan utamanya untuk menarik perhatian atas tuntutan atau idealismenya. Banyak kejadian Antara lain kejadian pada tahun 2000 yang menimpa USS Cole diserang dengan bom , Pada tahun 2002 menimpa MT Limburg yang di ledakan. Dengan berbagai rentetetan kejadian yang menimpa kapal tersebut maka kalangan internasional, khususnya negara-negara anggota IMO melihat ancaman terhadap keamanan pelayaran (*marine security*) harus segera di antisipasi. Di Indonesia termasuk paling tinggi dalam hal gangguan keamanan di laut dari tahun ke tahun belum menunjukkan penurunan yang begitu signifikan, pada

tahun 2013 terjadi gangguan keamanan di laut seperti perompakan ataupun pembajakan kapal sebanyak 48 kejadian, pada tahun 2015 bahkan menunjukkan peningkatan gangguan terhadap gangguan keamanan yaitu sebanyak 54 kejadian yang dalam hal perompakan maupun pembajakan, bahkan sampai terjadinya penyanderaan terhadap awak kapalnya. Seperti pengalaman langsung oleh MV. CTP FORTUNE saat bertolak dari Singapore menuju Laem Chabang, Thailand tepatnya di posisi 01° 14.6'N / 104°06.5' E dimana *speedboat* berkecepatan tinggi mendekat dari arah kanan buritan dan berhasil merapat pada sisi lambung sebelah kanan. Terlihat 6 orang di lengkapi senjata api dan parang dengan ukuran panjang hendak naik ke kapal dengan memanjat dan memakai sebuah tongkat bambu yang dilengkapi dengan ganco pada ujung tongkatnya untuk menyangkulkannya pada *riling*/pagar kapal. Namun aksi mereka tidak berhasil karena diketahui Nahkoda yang sedang melihat sekeliling kapal yang kemudian menyorotnya dengan lampu senter dan membunyikan *general alarm*, sehingga membuat para perompak sadar kalau aksinya telah diketahui dan langsung berbalik arah menjauh dan menghilang lalu kejadian saat MV CTP FORTUNE berlabuh jangkar di Belawan, MV CTP FORTUNE kehilangan *bow thruster* dan tidak ada yang mengetahuinya karena baik perwira jaga atau ABK yang berdinast jaga tidak berjaga pada posnya dan kurang waspada akan ancaman pencurian terhadap kapal-kapal kecil di sekitar dan masih banyak kejadian lain yang tentunya sangat banyak merugikan pemilik kapal, muatan, *crew*, serta lingkungan.

Selain itu juga kapal sebagai sarana angkutan laut dan pelabuhan sebagai *interface*(2) angkutan laut dapat dimanfaatkan untuk melakukan perbuatan yang merugikan banyak pihak, misalnya penyelundupan obat-obat terlarang, pencurian muatan dan inventori dari kapal, bahkan kapal sebagai angkutan laut dapat digunakan sebagai alat pemusnah massal,

Dengan demikian berarti keamanan kapal dan pelabuhan adalah bagian yang integral dari suatu sistem keselamatan di laut. Hasil amandemen ini memperoleh suatu ketentuan internasional yang mengatur masalah keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Ketentuan ini dikenal dengan nama ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*). ISPS CODE adalah koda internasional keamanan untuk kapal dan pelabuhan. Oleh karena itu, studi ini akan membahas tentang bagaimana pedoman keamanan di atas laut dalam hal ini SSP dan SSA dapat dilaksanakan dengan konsisten serta bukti dari penerapannya yang di tuangkan dalam *checklist*. Keberhasilan sasaran dari *ISPS Code* yang juga tertuang dalam SSP maupun SSA. Berdasarkan kondisi tersebut di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dalam penulisan hukum dengan judul

Optimalisasi Penerapan *Internasional Ship and Port Facility Security Code* di MT CTP Fortune PT Caraka Tirta Perkasa Jakarta.

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Kurang pahamnya *crew* tentang apa itu *ISPS CODE* dan bagaimana cara penerapannya.
2. Tidak konsistennya *crew* dalam menjalankan *ISPS CODE*.
3. Tidak adanya motivasi untuk mempelajari *ISPS CODE*.

LANDASAN TEORI

Kode keamanan internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan (*The International Ship And Port Facility Security Code – ISPS CODE*) merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan maupun lingkungan maritim, aturan ini di kembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang di rasakan dapat terjadi

terhadap kapal beserta krunya, juga fasilitas pelabuhan maupun industri kemaritiman, mengingat tragedi yang menyedihkan terjadi pada 11 September 2001 silam, IMO mengadakan pertemuan yang ke 22 pada November 2001, guna membahas hal tersebut dan sepakat untuk mengembangkan langkah-langkah baru yang berkaitan dengan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, maka keluarlah aturan baru yang bersangkutan dengan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan untuk di adopsikan ke *Conference of Contracting Government to the International Conference for the SOLAS 1974*, yang kemudian kita kenal dengan 'Diplomatic Conference on Maritime Security' yang dilaksanakan di London, Inggris dari 9 sampai 13 Desember 2002 dan melahirkan suatu aturan baru berupa Kode Keamanan Internasional di atas kapal dan fasilitas pelabuhan atau biasa dikenal dengan *ISPS CODE* yang mulai diberlakukan sejak tahun 2004. Konferensi ini dihadiri oleh 108 negara anggota IMO yang membahas dan menentukan tentang langkah-langkah serius untuk pengamanan maritim, guna pencegahan dan pengaturan yang tegas tentang terorisme terhadap kapal, dan pemberlakuan ketetapan baru pada konvensi internasional untuk keselamatan jiwa di laut 1974 (SOLAS 1974).

Dalam konferensi IMO juga menyetujui pemberlakuan dan pengesahan *draft* peraturan internasional untuk keamanan kapal-kapal dan fasilitas-fasilitas pelabuhan, dan singkatan dari peraturan ini yang sesuai dengan *chapter V, XI-1 dan XI-2* dari SOLAS 1974 yaitu *International Ship And Port Facility Code (ISPS CODE)*.

Penerapan ISPS CODE sesuai Amandemen SOLAS 74(5) dan keputusan menteri perhubungan No. KM.33 Tahun 2003 pemberlakuan amandemen SOLAS 74 di Indonesia mulai tanggal 1 juni 2004 terhadap:

1. Kapal-kapal yang melakukan pelayaran Internasional, dengan rincian sebagai berikut:

- a. Kapal penumpang termasuk kapal penumpang yang berkecepatan tinggi.
- b. Kapal barang termasuk kapal yang berkecepatan tinggi di atas 500 GT.
- c. Unit Pengeboran Minyak Lepas Pantai atau *Mobile offshore Drilling Unit (MODU)*.

2. Pelabuhan/fasilitas pelabuhan yang melayani kapal-kapal pelayaran internasional, dan peraturan ini tidak diterapkan kepada:

- a. Kapal perang dan kapal bantuannya.
- b. Kapal lain yang dimiliki dan dioperasikan oleh negara.

Semua kapal-kapal yang terlibat oleh peraturan ini harus menetapkan sistem manajemen keamanan kapal yang diatur dalam manual Ship Security plan (SSP) yang telah di *approved* oleh *Administrator* dan harus terdiri dari dua bahasa yaitu bahasa yang dimengerti kru dan bahasa internasional dalam rangka menjamin operasional kapal yang aman. Persyaratan tersebut meliputi mendokumentasikan *Ship Security Assesment (SSA)* oleh seseorang yang mempunyai kemampuan sesuai dengan *Ship Security Plan (SSP)*. *Ship Security Plan (SSP)* adalah sebuah pedoman dalam menjalankan sebuah rencana keamanan di atas kapal yang semua itu mengacu pada SOLAS 1974 *Amandement Chapter XI-2* dan ISPS CODE yang harus dijalankan dan di *approved* oleh administrator dalam hal ini RSO. Semua prosedur dan pengamanan keamanan serta kebijakan perusahaan dalam hal keamanan yang tertuang dalam SSP baik untuk level manajemen darat maupun manajemen diatas kapal itu sendiri. Tujuan utama dari pada *ISPS CODE* ini akan tercapai apabila semua pihak di dalamnya bekerja secara konsisten menjalankan apa yang menjadi tugas seseorang level manajemen darat ditunjuk oleh perusahaan yang diberi tugas menjalankan *ISPS CODE* harus

memastikan bahwa SSP berjalan sebagaimana mestinya, baik ditingkat manajemen darat maupun diatas kapal itu sendiri. Sebuah SSP dirancang oleh CSO yang mengacu pada *general arrangement* sebuah kapal, selanjutnya diajukan kepada *Recognized Security Organization* (RSO) untuk di revisi kemudian untuk disetujui dan di *approved* SSP tersebut untuk diterapkan kepada perusahaan dan kapalnya. RSO adalah sebuah badan yang diakui untuk menangani sebuah permasalahan yang berkaitan dengan keamanan maritim baik itu di kapal maupun fasilitas-fasilitas pelabuhan, untuk Indonesia sendiri RSO adalah BKI, setelah di revisi dan disetujui SSP akan dikembalikan ke CSO, dan diberikan 2 set, satu untuk CSO perusahaan dan satu untuk SSO di kapal dan satu set disimpan di BKI sebagai *file*, Guna memastikan semua itu berjalan sebagaimana mestinya. Oleh sebab itu, seorang CSO (*Company Security Officer*) menunjuk seorang SSO guna untuk menjalankan/mengimplementasikan SSP diatas kapalnya, dan tanggungjawabnya sesuai dengan apa yang tertuang pada SSP tersebut.

Keselamatan (*ISM CODE*) kapal, demikian juga halnya dengan Sistem Manajemen Keamanan (*ISPS CODE*) seorang CSO dan SSO harus konsisten menjalankan semua poin yang tertuang dalam SSP tanpa terkecuali yang menjadi tanggung jawabnya dan didukung oleh semua elemen di dalamnya.

Designated Authority Adalah penyelenggaraan yang di kenal di dalam pemerintah yang mengadakan perjanjian yang sebagai penanggungjawab untuk memastikan implementasi dari ketentuan-ketentuan pasal yang menyinggung tentang keamanan fasilitas pelabuhan dan yang berhubungan dengan kapal/pelabuhan dari sudut pandang pelabuhan, dalam hal ini direktorat jendral perhubungan laut.

Ship Security Plan Adalah suatu rancangan atau pedoman kapal yang dibuat untuk

memastikan penerapannya terhadap langkah/tindakan untuk melindungi fasilitas pelabuhan dan kapal-kapal, muatan, serta unit transportasi muatan dan perbekalan kapal di dalam fasilitas pelabuhan dan kapal dari resiko terganggunyaa keamanan.

Ship security assesment merupakan sebuah penilaian keamanan di atas kapal dimana semua poin penting dalam penerapan ISPS CODE yang terimplementasi kepada SSP sepenuhnya harus dijalankan secara seksama guna keamanan di atas kapal dapat terjaga, disini di tetapkan bagaimana penilaian tingkat keamanan kapal harus dilakukan, sehingga tingkat keamanan di atas kapal terjamin.

Petugas keamanan perusahaan (CSO) adalah seorang yang bertanggung jawab untuk memastikan bahwa Penilaian keamanan kapal (SSA) benar-benar dilaksanakan untuk setiap kapal dalam armada perusahaan yang di persyaratkan.

Port Security Facility Plan Adalah suatu rancangan atau pedoman pelabuhan yang dibuat untuk memastikan penerapannya terhadap langkah/tindakan untuk melindungi fasilitas pelabuhan dan kapal-kapal, muatan, serta unit transportasi muatan dan perbekalan kapal didalam fasilitas pelabuhan dan kapal dari risiko terganggunya keamanan.

Ship Security Officer Adalah *crew* kapal yang bertanggungjawab penuh perusahaan, yang di tunjuk oleh perusahaan dengan surat pengangkatan sebagai orang yang bertanggung jawab terhadap keamanan di atas kapal serta mengawasi dan mendukung pengimplementasian SSP diatas kapal, dan sebagai penghubung manajemen perusahaan dengan manajemen kapal, juga manajemen kapal dengan pelabuhan.

Company security Officer Adalah orang dari manajemen perusahaan yang di tugaskan oleh perusahaan untuk memastikan bahwa penilaian terhadap keamanan kapal dan rencana pengamanan kapal telah dilaksanakan, dan bahwa suatu rancangan keamanan kapal diperkuat atau

di-review menurut perkembangan jaman (fleksibel), lalu disampaikan ke RSO untuk persetujuan, dan kemudian menerapkan dan memeliharanya, dan juga untuk penghubung dengan fasilitas pelabuhan dan petugas keamanan kapal.

Port Facility Security Officer Adalah personil yang ditugaskan sebagai penanggung jawab untuk pengembangan, pembangunan, penerapan, perubahan dan pemeliharaan dari rencana keamanan fasilitas pelabuhan dan untuk berhubungan dengan petugas keamanan diatas kapal dan petugas keamanan perusahaan.

Recognized Security Officer adalah Suatu organisasi dengan keahlian yang di bidang keamanan dan dengan pengetahuan yang tepat dalam bidang operasional kapal dan pelabuhan, yang di kuasakan untuk melaksanakan suatu penilaian, suatu pemeriksaan atau suatu persetujuan dan juga suatu kegiatan sertifikasi,

di persyaratkan oleh bab ini atau bagian A dari peraturan *ISPS* ini (*Mandatory*).

Port Security Commitee adalah Adalah suatu organisasi yang terdiri dari Adpel/Kanpel selaku koordinator, Kabid/Kasi penjagaan dan penyelamatan selaku kordinator pelaksana dan perwakilan intansi terkait selaku anggota.

Declaration of security adalah Suatu persetujuan yang dicapai antar suatu kapal dan juga bisa suatu fasilitas pelabuhan atau kapal dengan kapal (bunkering) yang tidak menerapkan *ISPS CODE*, dengan yang mana ia berinterkasi, menetapkan langkah keamanan yang semestinya.

Keamanan adalah kondisi dimana untuk melindungi informasi, material, personil, kegiatan dan instalasi dari tindakan Spionase, sabotase, subversi dan terorisme dan juga mencegah terjadinya kehilangan atau kerusakan atau penyekapan oleh seorang yang tidak bertanggung jawab, dan yang dimaksud keamanan itu sendiri harus bebas dari rasa takut akan bahaya, keraguan, ancaman, dan ketakutan yang berasal dari dalam kapal maupun luar kapal. Oleh sebab itu, perlu dilakukan sebuah

latihan dan familiarisasi tentang SSP dan SSA diatas kapal baik oleh perusahaan sebelum bergabung dan di atas sendiri dalam menangani sebuah situasi terhadap ancaman dari dalam maupun dari luar kapal.

Ada 3 tingkat keamanan menurut situasinya yaitu

- a. *Security level 1*
Normal tingkat dimana fasilitas pelabuhan dan kapal beroperasi dengan normal. Ada *cargo operation, bunker, supply*, barang atau air tawar, perbaikan kapal, dll.
- b. *Security level 2*
Meningkat tingkat keamanannya, digunakan sepanjang ada resiko ancaman keamanan yang meningkat dari suatu insiden/kejadian keamanan, namun tetap mempertahankan security level 1.
- c. *Security level 3*
Pengecualian tingkat dimana untuk periode waktu apabila ada risiko kemungkinan terjadi atau pasti terjadi suatu peristiwa keamanan, bila perlu tingkat keamanan *security level 1* dan 2 dihentikan.

METODE

Metode penelitian ini adalah metode kualitatif. Spesifikasi penelitian ini adalah bersifat *deskriptif analitis*. *Deskriptif* karena hasil penelitian ini hanya melukiskan atau menggambarkan suatu keadaan atau objek tertentu secara faktual dan akurat mengenai Penerapan *ISPS Code* di atas kapal.

Metode Pengumpulan Data

Penelitian data dari studi kepustakaan (*library research*) merupakan salah satu teknik pengumpulan data untuk mendapatkan data yang bersifat sekunder, yaitu data yang berasal dari buku buku yang ada di perpustakaan di Ploliteknik Bumi Akpelni tentang *ISPS Code*.

Penelitian lapangan dilakukan dengan teknik wawancara (*field research*) dengan

tujuan untuk mendapatkan data primer. Wawancara yaitu para *officers* berdasarkan pengalamannya selama menjadi pelaut dan bagaimana mengimplementasikan manajemen keamanan Kapal dapat dilaksanakan dengan baik dan konsisten di atas kapal pada umumnya yang pernah mereka alami. Situasi peran antarpribadi bertatap muka, ketika seseorang yakni pewawancara mengajukan beberapa pertanyaan yang dirancang untuk memperoleh jawaban yang relevan dengan masalah penelitian kepada seorang responden.

Observasi dan pembelajaran dari *training* yang diajarkan oleh nakhoda di atas kapal.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kurang pahamnya crew tentang ISPS CODE dan bagaimana cara penerapannya

Dalam berdinam jaga baik di pelabuhan dan berlabuh jangkar, perwira jaga selalu memastikan bahwa ABK yang berdinam jaga selalu standby dan berkeliling untuk memastikan keamanan dikapal dengan interval waktu yang diinginkan,

Memberikan *training* dan familiarisasi tentang *ISPS CODE* Sebelum bergabung crew baru harus mendapatkan pemahaman dan pelatihan tentang *ISPS CODE* serta cara menerapkannya di atas kapal, ini sangat membantu terutama bagi mereka yang baru bergabung tentang pemahaman daripada *ISPS CODE* sehingga mereka tidak terkejut akan penerapannya di lapangan, dan mereka juga sadar akan pentingnya penerapannya *ISPS CODE* tersebut di atas kapal.

Mendukung penuh dengan perawatan alat-alat keamanan. Perusahaan harus mendukung secara penuh dalam perawatan maupun pengadaan alat-alat keamanan yang ada di atas kapal, semisal pembayaran daripada GMDSS yang satu perangkat dengan SSAS tidak terlambat sehingga siap digunakan suatu saat jika terjadi keadaan darurat, penambahan alat komunikasi internal di atas kapal seperti *handy talky*,

touch light dan alat-alat untuk patroli lainnya.

Tidak konsistennya crew dalam menjalankan ISPS CODE.

Seorang SSO harus mempunyai pengetahuan dan pemahaman tentang *ISPS CODE* sehingga mampu membawa anak buah kapal pada tingkat keamanan yang kondusif, setiap kapal yang telah memperoleh persetujuan pemenuhan terhadap penerapan *ISPS CODE* diharuskan untuk memelihara tingkat keamanan yang dimiliki dengan melaksanakan *training*, praktik latihan atau drill dan pelaksanaan latihan (*exercise*) secara periodik dan berkesinambungan sesuai dengan yang di intruksikan oleh ketentuan SSP, antara lain;

- a) *Security briefing, training & familiarization.*
- b) *Crew insubordination drill.* (Pembangkitan ABK)
- c) *Sea pirates drill.* (Pembajakan di kapal)
- d) *Hijack drill* (Perampokan di kapal).
- e) *Bomb treat* (Pencarian bomb di kapal).
- f) *Evacuation drill (entry enclose space drill).*
- g) *Stowaway drill* (penumpang gelap).
- h) *Top table drill*

Semua latihan tersebut dilaksanakan tiap tahun sekurang-kurangnya 1 kali tapi tidak melebihi dari 18 bulan, dengan adanya *training* dan pelatihan diharapkan crew lebih paham dan peduli serta konsisten dengan penerapan *ISPS CODE* sehingga hal yang dapat menimbulkan gangguan keamanan dapat di hilangkan seperti lalai dalam dinas jaga atau pun bentuk lainnya.

Untuk menghindari lalainya dan tidak konsistennya crew dapat dilakukan tindakan yaitu dengan;

- 1) SSO dapat memberlakukan peraturan ketat, seperti tidak boleh membawa *handphone* atau alat elektronik lainnya pada saat crew melakukan dinas jaga.

- 2) Dengan memberikan jadwal yang diatur sesuai pekerjaan *crew* dapat membuat mereka tidak merasa lelah karena waktu istirahat dan jam jaga diatur dengan baik.
- 3) Tidak membiarkan kadet yang baru *join* melaksanakan tugas dinas jaga sendirian pada satu post jaga, karena kadet merupakan *crew* yang tidak mempunyai pengalaman, tanggungjawab dan bisa disebut orang awam, oleh sebab itu harus dibimbing dan diajari dalam melakukan tugas dinas jaga.

Tidak adanya motivasi untuk mempelajari apa itu *ISPS CODE*

Training dan familiarisasi harus di lakukan oleh SSO di atas kapal tentang pemahaman dan penerapan *ISPS CODE* sehingga mereka sadar akan pentingnya dari penerapan *ISPS CODE* itu sendiri diatas kapal, seorang SSO harus mempunyai pengetahuan dan pemahaman tentang *ISPS CODE* sehingga mampu membawa anak buah kapal pada tingkat keamanan yang kondusif.

Hal yang juga tidak kalah pentingnya jika kita bisa memahami dan mengerti tentang *ISPS Code* adalah untuk meningkatkan Sumber Daya Manusia di atas kapal, dan dapat terhindar dari suatu insiden keamanan yang mengancam pada jalur pelayaran, seperti terorisme, bajak laut, perompakan, maupun pencurian terhadap kapal yang sedang berlayar untuk kapal niaga pada umumnya dan MV. CTP FORTUNE pada khususnya.

Kesimpulan dan Saran

Keamanan dalam pelayaran adalah syarat mutlak untuk menjamin seluruh operasional kapal berjalan dengan baik, serta sedapat mungkin untuk menghindari gangguan keamanan karena keamanan di atas kapal merupakan suatu hal yang sangat diinginkan oleh pihak manapun.

Setelah melakukan peninjauan ulang terhadap semua permasalahan yang ada,

dan melihat keunggulan masing-masing alternatif maka diperoleh sebuah kesimpulan. Oleh karena itu penulis dapat memberikan kesimpulan antara lain :

1. Kurang pemahannya *crew* tentang apa itu *ISPS CODE* dan bagaimana cara penerapannya. Hal itu terlihat dari kurang pemahannya *crew* dalam menerapkan pointpoint yang terdapat di SSP yang mengacu pada *ISPS CODE* tersebut.
2. Tidak konsistennya *crew* dalam menjalankan *ISPS CODE*. Setiap terganggunya keamanan di atas kapal, selalu ada faktor ketidak konsistensian *crew* dalam menjalankan *ISPS CODE*, sehingga lemahnya keamanan di atas kapal yang dapat mengakibatkan hilangnya harta benda bahkan nyawa diatas kapal.
3. Tidak adanya motivasi untuk mempelajari apa itu *ISPS CODE*. Dalam kesimpulan ini, untuk memotivasi *crew* dalam mempelajari *ISPS CODE* adalah SSO, jadi dalam kesimpulan ini SSO harus aktif dan selalu memotivasi *crew* untuk lebih mempelajari tentang *ISPS CODE*.

Saran

Baik pihak perusahaan maupun pihak internal kapal itu sendiri haruslah konsisten dalam menjalankan *ISPS CODE* yang ada di dalam SSA atau SSP, karena ada salah satu pihak tidak konsisten dalam hal tersebut, maka sistem tersebut akan tidak berjalan. Oleh sebab itu, kedua pihak sangatlah menentukan berjalan atau tidaknya sebuah kebijakan tersebut.

Demi berjalannya penerapan *ISPS CODE* ini dengan baik maka harus ada beberapa tahapan yang harus di lakukan demi terwujudnya penerapan suatu *ISPS CODE* yang baik dan benar, anatara lain ;

1. *Training* dan familiarisasi juga scenario drill tentang security di lakukan secara konsisten dan berkesinambungan supaya *crew* paham cara penerapannya dengan baik. Dan dalam pelatihan

harus meliputi dan mencakup tentang tanggungjawab yang relevan dengan fungsi-fungsi keamanan, pengetahuan tentang ancaman ancaman mutakhir dan persyaratan tentang tingkat tingkat keamanan.

2. Mendisiplinkan *crew* untuk slalu berfikir *Security Top priority* agar *crew* lebih konsisten dalam penerapan *ISPS CODE*.
3. Memotivasi *crew* supaya lebih mempelajari *ISPS CODE* sehingga penerapan *ISPS CODE* lebih optimal dengan selalu mengadakan *training* dan menanamkan *security is top priority* .

Daftar Pustaka

- IMO. 2004. SOLAS Consolidated Edition 2004. London : IMO Publication.
- IMO. 2003. International ship and port facility security code and SOLAS Amandement 2002 Edition 2003. London : IMO Publication.
- SOLAS 1974 Safety of Life at Sea

Perundang-Undangan

- KM No 33 Tahun 2003 “Pemberlakuan SOLAS 1974 tentang ISPS CODE di wilayah Indonesia.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
- KM 3/2004 tahun 2004 tentang penunjukan Direktur jenderal perhubungan laut sebagai Designated Authority pelaksanaan ISPS CODE.
- KL 93/1/3-04 tanggal 12 februari 2004 tentang pedoman penetapan organisasi yang diakui (RSO).
- KL933/3/7/DV-04 Tanggal 30 juni 2004 perihal tata cara pemberlakuan deklarasi keamanan (Declaration of Security) dan pembersihan atau penertiban keluar masuknya kendaraan atau orang ke area pelabuhan.