

IMPLEMENTASI JAMINAN KEAMANAN PELAYARAN SESUAI DENGAN PERATURAN MENTERI NO 134 TAHUN 2016 DAN ISPS CODE (*INTERNATIONAL SHIPS AND PORT FACILITIES SECURITY*): Studi Pada MV. Unitama Lily

¹ **Dyra Mayang Sukhma**

¹ Magister Hukum, Universitas Pamulang, Tangerang Selatan, Indonesia

¹ dyramayangsukhma@gmail.com

ABSTRAK

Keselamatan pelayaran secara internasional tercantum dalam Safety of life at Sea (SOLAS) 1974 Pasal IX yaitu International Safety Management (ISM Code) yang diperbaiki dengan amandemen 1978 berlaku bagi semua kapal yang melakukan pelayaran antara pelabuhan-pelabuhan di dunia. ISPS code merupakan ketentuan dan prosedur untuk mencegah tindakan terorisme yang mengancam keamanan penumpang, barang, awak kapal dan kapal itu sendiri. Dalam era globalisasi sekarang ini sangat dibutuhkan tenaga kerja yang terampil dan handal untuk mampu bekerja pada dunia, terutama di bidang maritime yakni dinas jaga yang terdiri dari jaga laut dan jaga pelabuhan. Pengaturan dinas jaga secara Internasional bagi kapal mengacu pada Standards Training Certificate and Watchkeeping for Seafares (STCW) 2010. Penerapan ISPS code di MV. UNITAMA LILY ditemukan indikasi belum dilaksanakan dengan baik. Hal ini berdampak pada sistem keamanan serta kehilangan di MV. UNITAMA LILY. Terjadinya peristiwa pencurian akibat kelalaian awak kapal dan kurangnya kedisiplinan pada saat berdinis jaga. Pada saat kapal berlabuh jangkar di daerah Muara Berau, Kalimantan, terjadi kehilangan tali tros, cat dan thinner. Sebagian awak kapal masih kurang paham apa yang dimaksud dengan ISPS code serta aturan-aturan di dalamnya. Tujuan penelitian ini adalah Untuk mengetahui dan menganalisis Implementasi jaminan keamanan pelayaran sesuai dengan Peraturan Menteri No 134 Tahun 2016 dan ISPS CODE (International Ships and Port Facilities Security) di MV. UNITAMA LILY, untuk mengetahui dan menganalisis hambatan dalam Implementasi jaminan keamanan pelayaran sesuai dengan Peraturan Menteri No 134 Tahun 2016 dan ISPS CODE (International Ships and Port Facilities Security) di MV. UNITAMA LILY. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum normatif-empiris dengan pendekatan undang-undang, pendekatan konseptual, dan pendekatan studi kasus. Data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh melalui narasumber dan sekunder berupa bahan-bahan primer, sekunder dan tersier, yang diperoleh melalui penelitian kepustakaan atau studi dokumen. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa Keamanan kapal sangat penting dan harus diterapkan, karena mempengaruhi keadaan kapal itu sendiri. Dalam penelitian ini, ditemukan peristiwa kehilangan. Hal ini karena penerapan ISPS Code belum optimal dan masih terdapat ABK yang belum memiliki kesadaran terkait implementasi ISPS Code. Anak buah kapal memiliki peran yang sangat berpengaruh selain itu perlu adanya peran Perusahaan dalam meningkatkan penerapan ISPS Code tersebut. Hambatan dalam implementasi ISPS Code yaitu: Kurangnya pemahaman dan kedisiplinan awak kapal dalam menerapkan ISPS Code pada saat kapal berlabuh jangkar dan pada saat dipelabuhan, serta kurangnya pengontrolan crew saat berdinis jaga.

Kata Kunci: Keamanan Pelayaran; ISPS Code; Peraturan Pelayaran.

ABSTRACT

International shipping safety is stated in Safety of life at Sea (SOLAS) 1974 Article IX, namely the International Safety Management (ISM Code) which was corrected by amendments in 1978 which applies to all ships traveling between ports in the world. The ISPS code is a provision and procedure to prevent acts of terrorism that threaten the security of passengers, goods, crew and the ship itself. In the current era of globalization, a skilled and reliable workforce is urgently needed to be able to work in the world, especially in the maritime field, namely guard services consisting of sea guards and port guards. International watchkeeping arrangements for ships refer to the Standards Training Certificate and Watchkeeping for Seafares (STCW) 2010. The implementation of the ISPS code in MV. UNITAMA LILY found indications it had not been implemented properly. This has an impact on the security system and loss in MV. UNITAMA LILY. The occurrence of theft incidents due to the negligence of the crew and lack of discipline while on guard duty. When the ship anchored in the Muara Berau area, Kalimantan, there was loss of tross rope, paint and thinner. Some of the ship's crew still do not understand what is meant by the ISPS code and the rules in it. The purpose of this research is to find out and analyze the implementation of shipping security guarantees in accordance

with Ministerial Regulation No. 134 of 2016 and ISPS CODE (International Ships and Port Facilities Security) on the MV. UNITAMA LILY, to find out and analyze the obstacles in implementing shipping security guarantees in accordance with Ministerial Regulation No. 134 of 2016 and ISPS CODE (International Ships and Port Facilities Security) in MV. UNITAMA LILY. This research uses normative-empirical legal research with statutory, conceptual, and case study approaches. The data used are primary data obtained through informants and secondary in the form of primary, secondary and tertiary materials, which are obtained through library research or document studies. The results of this study indicate that ship security is very important and must be implemented, because it affects the condition of the ship itself. In this study, loss events were found. This is because the implementation of the ISPS Code has not been optimal and there are still crew members who do not have awareness regarding the implementation of the ISPS Code. The ship's crew has a very influential role besides that there is a need for the Company's role in increasing the implementation of the ISPS Code. Obstacles in the implementation of the ISPS Code, namely: Lack of understanding and discipline of the crew in implementing the ISPS Code when the ship is anchored and at the port, and the lack of control of the crew when on guard duty.

Keywords: *Shipping Safety; ISPS Code; Shipping Regulations.*

PENDAHULUAN

Perkembangan zaman dan era globalisasi dapat merubah tatanan suatu bangsa. Sekarang ini virtual market dan transaksi elektronik atau transaksi lewat dunia maya lebih minati oleh para pelaku perdagangan, baik perdagangan nasional maupun internasional, namun hal tersebut tidak dapat dipungkiri untuk tetap mengirimkan barang tersebut sampai dengan tujuannya. Transportasi laut masih menjadi pilihan utama bagi pelaku perdagangan internasional dalam menentukan pilihan moda transportasi mana yang akan digunakan, para pelaku perdagangan internasional mendasarkan diri pada dua pertimbangan, yaitu time utility dan cost utility; dan berdasarkan dua pertimbangan tersebut, transportasi laut menjanjikan kapasitas dan kualitas yang tinggi. Walaupun biaya tetap (*fix cost*) cukup tinggi, biaya ikutan (*variable cost*) sangatlah rendah. Hal inilah yang menyebabkan 90% perdagangan internasional dilaksanakan melalui laut dengan menggunakan kapal sebagai alat pengangkutan barang.¹

Indonesia merupakan negara maritim dan bidang kegiatan pelayaran yang sangat luas, meliputi angkutan, penjagaan pantai, hidrografi, dan menjadi sektor kegiatan pelayaran dan perdagangan. Dimana kapal laut sebagai sarana angkut utama dalam perdagangan antar negara hal ini dapat terlaksana dengan baik, apabila unsur yang terkait saling mendukung. Unsur pokok dan yang saling terkait dalam sistem transportasi yaitu: orang yang membutuhkan, barang, kendaraan sebagai alat angkut, prasarana angkutan, dan organisasi sebagai pengelola angkutan. Transportasi laut mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu negara. Dalam perkembangannya, transportasi laut juga merupakan salah satu sarana penghubung dalam membina hubungan kerjasama antar negara dalam pertukaran teknologi serta perekonomian. Transportasi laut dan pelabuhan merupakan identitas diri suatu negara dalam perekonomiannya.

¹ A.Kadar. (2015). Pengelolaan Kemaritiman Menuju Indonesia . Jurnal Keamanan Nasional Vol. I, No.3, 427

Selanjutnya keselamatan pelayaran secara internasional tercantum dalam Safety of life at Sea (SOLAS) 1974 Pasal IX yaitu International Safety Management (ISM Code) yang diperbaiki dengan amandemen 1978 berlaku bagi semua kapal yang melakukan pelayaran antara pelabuhan-pelabuhan di dunia. ISPS code merupakan ketentuan dan prosedur untuk mencegah tindakan terorisme yang mengancam keamanan penumpang, barang, awak kapal dan kapal itu sendiri. Dalam era globalisasi sekarang ini sangat dibutuhkan tenaga kerja yang terampil dan handal untuk mampu bekerja pada dunia, terutama di bidang maritime yakni dinas jaga yang terdiri dari jaga laut dan jaga pelabuhan. Pengaturan dinas jaga secara Internasional bagi kapal mengacu pada Standards Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 2010. Kelalaian awak kapal dalam bertugas dapat menyebabkan keamanan kapal terancam.

Tidak ada tempat yang dijamin bebas dari ancaman perampokan, dan kapal niaga sering berlayar dengan jumlah anak buah kapal yang minim di atas kapal sehingga menjadi target dari teroris. Ketika perang dunia, terjadi perdebatan serius tentang rencana atau pengawasan kapal dibawah iringan pengawalan hal tersebut diatas maka setiap perusahaan pelayaran harus melaksanakan setiap aturan yang dibuat oleh International Maritime Organization (IMO). Aturan itu harus diterapkan pada seluruh kapal yang dioperasikan. Di dalam aturan-aturan yang dibuat itu berisi peraturan yang harus dilakukan dan dihindari yang semua itu demi kelancaran operasional kapal itu sendiri. Untuk menunjang kelancaran operasional kapal harus didukung oleh pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan Standard Training of Certification Watchkeeping for seafarer (STCW) atau konvensi tentang standar pelatihan sertifikasi dan tugas jaga bagi para pelaut.²

Keadaan Perang yang belum terlihat titik terangnya, membuat perusahaan pelayaran harus mempersiapkan banyak biaya untuk meningkatkan keamanan apabila kapal melintasi wilayah tersebut, dikarenakan area perang merupakan ISPS level III. Hal ini tentunya membutuhkan biaya lebih, banyak Anak Buah Kapal yang tidak siap untuk melintasi wilayah tersebut. Sehingga, perlu adanya peningkatan dalam implementasi ISPS Code (*International Ships and Port Facilities Security*).

Penerapan ISPS code di MV. UNITAMA LILY ditemukan indikasi belum dilaksanakan dengan baik. Hal ini berdampak pada sistem keamanan serta kehilangan di MV. UNITAMA LILY. Terjadinya peristiwa pencurian akibat kelalaian awak kapal dan kurangnya kedisiplinan pada saat berdinis jaga. Pada saat kapal berlabuh jangkar di daerah Muara Berau, Kalimantan, terjadi kehilangan tali tros, cat dan thinner. Sebagian awak kapal masih kurang paham apa yang dimaksud dengan ISPS code serta aturan-aturan di dalamnya.

Sehingga dalam implementasinya, awak kapal yang membiarkan orang asing berlalu lalang di atas kapal, karena dalam aturan ISPS Code orang asing

² International Maritime Organisation, 1972, COLREGs - International Regulations for Preventing Collisions at Sea, International Maritime Organization -Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

yang hendak naik diatas kapal harus menyerahkan ID Card sebagai jaminan, kurangnya perhatian khusus yang diberikan terhadap tamu yang ingin naik ke atas kapal serta tanpa diadakan pemeriksaan secara khusus yang dimungkinkan dapat membahayakan keamanan dan keselamatan awak kapal, namun dikarenakan sebagian awak kapal menganggap remeh penerapan ISPS code. Menyadari pentingnya masalah keamanan diatas kapal karena kurang optimal dalam implementasi sehingga menyebabkan kerugian banyak pihak dan peristiwa seperti itu dapat terjadi lagi apabila tidak dioptimalkan dalam menerapkan ISPS code (International Ships and Port Facilities Security).

Perumusan masalah adalah pertanyaan tentang suatu hal atau peristiwa yang berupa kalimat tanya yang sederhana, singkat, ringkas dan jelas. Berdasarkan identifikasi masalah diatas, maka Peneliti memberikan rumusan masalah sebagai berikut: (1) Bagaimana Implementasi jaminan keamanan pelayaran sesuai dengan Peraturan Menteri No 134 Tahun 2016 dan ISPS CODE (International Ships and Port Facilities Security) di MV. UNITAMA LILY?; (2) Bagaimana hambatan dalam Implementasi jaminan keamanan pelayaran sesuai dengan Peraturan Menteri No 134 Tahun 2016 dan ISPS CODE (International Ships and Port Facilities Security) di MV. UNITAMA LILY ?

TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian Keselamatan Dan Keselamatan Pelayaran

Keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam suatu kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politik, emosional, pekerjaan, psikologis maupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut.³ Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomi atau kesehatan. Hal ini perlu dilakukan pembedaan antara produk yang memenuhi standar, yang aman dan yang dirasakan aman. Pada umumnya, terdapat tiga jenis keadaan yaitu:

- a. Keselamatan normatif digunakan untuk menerangkan produk atau desain yang memenuhi standar desain.
- b. Keselamatan substantif digunakan untuk menerangkan pentingnya keadaan aman, meskipun mungkin tidak memenuhi standar.
- c. Keselamatan yang dirasakan digunakan untuk menerangkan keadaan aman yang timbul dalam persepsi orang.

Keselamatan adalah kadar atau tingkat kebebasan dari bahaya dan kerusakan.⁴ Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 25 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan , yang dimaksud dengan Keselamatan adalah suatu keadaan

³ Mutholib, A. (2013). Kajian fasilitas keselamatan kapal pada lintas penyeberangan 35 ilir- muntok. *Jurnal Transportasi*, 25(5), 140–146.

⁴ Kadarisman, M., & Jakarta, U. M. (2017). *Maritime Safety and Safety Policy*. *Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Maritime Dalam Menunjang Sistem Transportasi*, 4(2), 177–192

terpenuhinya persyaratan keselamatan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan dan lingkungan maritime. Keselamatan umumnya didefinisikan sebagai evaluasi dampak dari adanya risiko kematian, cedera atau kerusakan pada manusia atau benda.

Pengertian Keamanan dan Keamanan Pelayaran

Keamanan adalah keadaan aman, ketentraman. Keamanan merupakan kebutuhan dasar setiap manusia. Kewaspadaan yaitu keadaan waspada atau kesiapsiagaan dalam segala situasi dan kondisi (KAMUS BAHASA INDONESIA, 2012). Pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa keamanan dan kewaspadaan sangat berkaitan bilamana kita menginginkan terciptanya kondisi yang aman, maka diperlukan kewaspadaan dan kesiapsiagaan dari pada ABK untuk menjaga kapal dari gangguan ancaman yang dapat terjadi, baik dalam keadaan kapal berlabuh jangkar maupun sandar di pelabuhan sehingga dapat tercipta keadaan yang kondusif di atas kapal.⁵

Keamanan adalah keadaan aman bebas dari bahaya tidak mengungsi ke tempat aman dalam situasi perang, banjir, wabah penyakit, bebas dari gangguan pencuri. Terlindung Tidak merasa takut atau khawatir terhadap kejahatan, bahaya, mencegah orang yang melanggar hukum demi keamanan dirinya atau lingkungan Keamanan terhadap pelabuhan dan kapal adalah sebagai berikut:

1. Mengumpulkan segala jenis informasi terhadap ancaman keamanan.
2. Memperbaharui sistem komunikasi kapal dan pelabuhan.
3. Mencegah pihak yang tidak berwenang untuk mengakses ke dalam kapal dan daerah terlarang di sekitar Pelabuhan.
4. Mencegah masuknya barang ilegal seperti senjata dan bahan peledak masuk kedalam pelabuhan maupun kapal.
5. Menyiapkan rencana bahaya terhadap ancaman keamanan.
6. Menyediakan pelatihan dan familiarisasi rencana keamanan tersebut serta menerangkan prosedurnya

Pengertian ISPS Code

Pertemuan pertama MSC mengenai keamanan maritim diadakan pada Februari 2002 dan hasil diskusi dilaporkan dan dipertimbangkan pada sesi ke 75 oleh MSC pada Maret 2002, maka diadakannya pertemuan yang membahas mengenai perubahan pada konvensi *Safety Of Live At Sea* (SOLAS) dimana Bab XI-2 mengatur mengenai Intenational Ship And Port Facility Security Code ISPS Code adalah kode keamanan internasional atau regulasi IMO yang secara khusus mengatur tentang langkah atau prosedur yang digunakan untuk meningkatkan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan. Penerapan ISPS Code bertujuan untuk meningkatkan

⁵KBBI, 2012, Kamus Besar Bahasa Indonesia.<http://kbbi.web.id>

keamanan di bidang maritim yang merupakan bagian dari konvensi internasional yaitu *Safety Of Live At Sea (ISPS CODE 2003 Edition, 2003)*.

International Ship and Port Facility Security (*ISPS*) Code and SOLAS Amendment 2002⁶ menyatakan bahwa pemerintah dari suatu negara ketika mengesahkan bagan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, harus memperhatikan kenyataan bahwa pelaut hidup dan bekerja di kapal, dan butuh turun ke darat serta akses ke fasilitas penunjang kesejahteraan pelaut termasuk perawatan kesehatan. Namun setelah terjadi tragedi pada tanggal 11 September 2001 di New York, Amerika Serikat, sungguhpun PBB telah menerbitkan General Assembly Resolution A/RES/57/219 tentang "Perlindungan hak asasi manusia dan kebebasan fundamental dalam memerangi terorisme", beberapa negara untuk keperluan perlindungan keamanan nasionalnya telah menetapkan kebijakan penerbitan visa kerja yang sangat ketat, dan larangan turun ke darat bagi pelaut asing yang memasuki pelabuhannya, serta pengawasan 24 jam terhadap pelaut yang dilakukan oleh tenaga keamanan setempat. Sejak saat itu, pelaut Indonesia mengalami tantangan yang lebih berat dalam menjalani profesinya. Untuk menghadapi tantangan tersebut, pelaut perlu dilindungi dengan dokumen identitas pelaut yang dilengkapi dengan data biometrik sehingga dapat membuktikan bahwa dia memang pelaut yang bukan teroris dan tidak terlibat aksi terorisme. Tujuan utama dari ISPS Code yaitu :⁷

1. Suatu kerangka kerja internasional yang mencakup kerjasama antar negara anggota (penandatanganan) yang dalam hal ini disebut *Contracting Government*, instansi-instansi pemerintah, pemerintah lokal dan industri-industri perkapalan dan pelabuhan, untuk mendeteksi ancaman keamanan dan mengambil langkah langkah pencegahan terhadap kemungkinan terjadinya insiden keamanan, yang dapat mempengaruhi kapal dan fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk perdagangan internasional.
2. Untuk menetapkan peranan dan tanggung jawab dari masing-masing negara anggota, instansi pemerintah, pemerintah lokal, serta industri kapal dan pelabuhan, pada tingkat nasional dan internasional, untuk menjamin keamanan maritime.
3. Untuk menjamin terlaksananya pengumpulan informasi yang berkaitan dengan masalah keamanan secara dini, efisien serta pertukarannya.
4. Untuk menyediakan suatu metodologi dalam penilaian keamanan, sehingga dapat membuat rencana dan prosedur untuk bertindak pada waktunya serta dapat bereaksi pada setiap perubahan tingkat keamanan.

⁶ International Maritime Organization, 2003, International Ship & Port Facility Security Code and SOLAS 2002 Terjemahan, IMO, United Kingdom

⁷ International Maritime Organization, 2003, International Ship & Port Facility Security Code and SOLAS 2002 Terjemahan, IMO, United Kingdom

5. Untuk memberikan keyakinan dan rasa percaya diri bahwa tindakan-tindakan yang diambil sudah memadai dan proporsional.

METODE

Jenis Penelitian

Penelitian normatif empiris adalah penelitian hukum yang mengkaji dan menganalisis tentang perilaku hukum individu atau masyarakat dalam kaitannya dengan hukum dan sumber data yang digunakannya berasal dari data primer, yaitu data yang didapat langsung dari masyarakat sebagai sumber pertama melalui penelitian lapangan, melalui cara observasi, wawancara, atau penyebaran kuesioner. Subjek yang diteliti dalam penelitian hukum empiris adalah perilaku hukum (*legal behavior*), yaitu perilaku nyata dari individu atau masyarakat yang sesuai dengan apa yang dianggap pantas oleh kaidah-kaidah hukum yang berlaku.

Pendekatan Penelitian

Dalam mengadakan penelitian perlu adanya metode atau pendekatan penelitian. pendekatan yang digunakan dalam penelitian normatif empiris yaitu Pendekatan sosiologi hukum, yaitu pendekatan yang menganalisis tentang bagaimana reaksi dan interaksi yang terjadi ketika sistem norma itu bekerja dalam masyarakat. Data penelitian normatif empiris dapat dibedakan atas data primer dan data sekunder. Data primer berasal dari data lapangan yang diperoleh dari:

- a. Informan, yaitu orang atau individu yang memberikan informasi data yang dibutuhkan oleh peneliti sebatas yang diketahuinya dan peneliti tidak dapat mengarahkan jawaban sesuai dengan yang diinginkan; dan
- b. Narasumber adalah orang yang memberikan pendapat atas objek yang diteliti, dimana dia bukan bagian dari unit analisis, tetapi ditempatkan sebagai pengamat. Data sekunder merupakan data pendukung.

Pada penelitian pendekatan yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dan dengan sendirinya analisis terhadap data atau bahan hukumnya lebih menekankan pada proses penyimpulan deduktif dan induktif serta pada dinamika hubungan antar fenomena yang diamati, yang tentunya dengan menggunakan logika ilmiah. Sehingga dilakukan metode wawancara tanya jawab dengan partisipan yaitu perwira kapal dan anak buah kapal yang bersangkutan mengenai kurang optimalnya penerapan *ISPS code (International Ships and Port Facilities Security)* serta kejadian di atas kapal. Namun tidak hanya itu metode kualitatif juga menggunakan landasan teori sebagai pemandu agar terfokus sesuai dengan data dan fakta di lapangan, sesuai dengan kejadian selama melakukan penelitian di MV. UNITAMA LILY.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Implementasi Jaminan Keamanan Pelayaran Sesuai Dengan Peraturan Menteri No 134 Tahun 2016 dan ISPS Code

Dunia pelayaran merupakan salah satu faktor utama dalam membantu proses ekspor dan impor di negara yang mempunyai pelabuhan yang bertaraf internasional. Kapal merupakan armada yang berfungsi sebagai alat transportasi paling efektif dalam proses pelayanan jasa antar negara di dunia. Keselamatan dan keamanan merupakan faktor penting dalam pengoperasian kapal. Keamanan bagi kapal-kapal terhadap ancaman dan gangguan dari luar di pelabuhan sangat penting, karena sangat mendukung terciptanya keamanan tidak hanya pelabuhan yang akan disinggahi tetapi juga barang yang dibawa. Penerapan Manajemen keamanan Kapal merupakan hal yang sangat penting untuk diterapkan karena penerapan proses keamanan sendiri merupakan aspek pokok untuk menjamin keselamatan, kualitas produk, kehandalan, biaya sewa dan kelancaran dalam pengoperasian kapal.

Di Indonesia aturan *ISPS Code* diberlakukan mulai tanggal 1 Juli 2004 sesuai dengan Keputusan Menteri perhubungan No. KM.33 Tahun 2003. *ISPS Code* diimplementasikan melalui Bab XI-2 mengenai Langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritim dalam Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (*Safety of Life at Sea - SOLAS*). Kode ini memiliki dua bagian, yang satu wajib dan yang satu saran/petunjuk dan mulai diberlakukan secara internasional mulai 1 Juli 2004, bagi jenis atau tipe kapal yang melayari perairan internasional, yang meliputi Kapal Penumpang, termasuk High Speed Passenger Craft, Cargo Ship, termasuk High Speed Craft dengan tonase > 500 GT dan Mobile Offshore Drilling Unit (MODU) dan Fasilitas Pelabuhan yang memberi layanan terhadap kapal-kapal yang melayari perairan internasional. Indonesia sebagai anggota Dewan *International Maritime Organization (IMO)* yang telah meratifikasi konvensi SOLAS dimaksud tentunya implementasi *ISPS Code* di Indonesia telah diberlakukan sepenuhnya. Untuk memastikan agar pelaksanaan dan implementasi *ISPS Code* di Indonesia dapat berjalan baik dan konsisten, Kementerian Perhubungan telah menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan sebagai acuan kerja bagi semua pemangku kepentingan (*stake holders*).

Masih terdapat masalah yang timbul seperti kekurangan fasilitas dan peralatan untuk keamanan karena kurangnya dana, serta kurangnya pendidikan dan pelatihan petugas keamanan perlu diatasi, yang padahal sebenarnya berbagai standar, cara-cara, serta regulasinya sudah tercantum dalam *ISPS Code*. Ancaman keamanan tradisional maupun non tradisional di era globalisasi saat ini mengharuskan Indonesia untuk selalu waspada menjaga keamanan wilayah lautnya, bila tidak ingin kelemahan Indonesia tersebut dimanfaatkan pihak lain. Studi terkait dengan *ISPS Code* pernah disampaikan oleh D.A. Lasse tahun 2009 dengan Kajian Perspektif *ISPS Code* Pasca Undang Undang No.17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Dari hasil kajian tersebut dan berdasarkan analisis development dengan metode menggambarkan *security system* di pelabuhan laut Indonesia apa adanya (das sains) dengan International security network yang harus

diimplementasikan (*das Sollen*) bahwa Pelabuhan Laut sebagai mata rantai perdagangan yang melayani lalu lintas kapal dan barang domestik maupun ekspor/impur harus dilindungi dari gangguan keamanan. ISPS Code sangat penting untuk diimplementasikan untuk dapat memberikan petunjuk bagi pelabuhan dan fasilitas pelabuhan untuk mempelajari keterampilan praktis yang diperlukan, untuk menguji kelayakan security plan yang telah disusun sehingga siap dilaksanakan apabila terjadi suatu keadaan yang memaksa. Peraturan dalam ISPS Code Bagian B - 18.5 dan 18.6 menyatakan bahwa Drill dan exercise harus diadakan secara teratur.

Drill setidaknya dilaksanakan setiap tiga bulan, sedangkan *exercise* setidaknya dilaksanakan setiap 12 bulan tetapi tidak melebihi waktu 18 bulan untuk satu kali pelaksanaan. Drill dan exercise dilaksanakan dengan mempertimbangkan security plan. Dalam Drill dan exercise memuat aspek uji komunikasi, koordinasi, ketersediaan sumber daya, dan tanggapan dari beberapa layanan yang terlibat dalam keamanan.

Hambatan Implementasi Jaminan Keamanan Pelayaran Sesuai Dengan Peraturan Menteri No 134 Tahun 2016 dan ISPS Code

Standar prosedur pelaksanaan tugas jaga sudah ditetapkan sesuai dengan STCW Amandemen Manila 2010 untuk mendapatkan pelaksanaan tugas jaga yang maksimal. 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, pada 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 ('STCW: A Guide for Seafarers', 2010).

Hambatan dalam implementasi ISPS Code yang kurang tepat di MV. UNITAMA LILY diuraikan beberapa temuan masalah , dimana temuan masalah tersebut bersumber dari hasil wawancara oleh penulis dengan narasumber yaitu nahkoda kapal. Dimana hasil wawancara yang menjelaskan temuan masalah di MV.UNITAMA LILY sebagai berikut:

1. Kurangnya pemahaman dan kedisiplinan awak kapal dalam menerapkan ISPS Code pada saat kapal berlabuh jangkar dan pada saat dipelabuhan. Ditemukan seorang juru mudi tidak bisa menjawab pertanyaan dari auditor seputar pertanyaan penerapan ISPS Code, terutama dalam hal mengambil tindakan bila bertemu dengan pengunjung yang membawa bungkusan. Pengetahuan menjadi faktor utama dari penyebab-penyebab tidak bisa menjawab pertanyaan tentang ISPS. Dilihat dari segi pandang kedisiplinan,

juru mudi jaga telah melalaikan tugasnya yaitu memeriksa dan mencatat pengunjung yang masuk. Ketidaksiplinan juru mudi jaga tersebut juga disebabkan bahwa juru mudi jaga tersebut kurang memiliki pengetahuan yang cukup, dikarenakan sebelumnya tidak pernah ada pelatihan maupun familiarisasi tentang ISPS Code diatas kapal. Dari beberapa sudut pandang yang dipaparkan untuk masalah ini, dapat diselesaikan dengan cara diadakannya pelatihan dan latihan yang rutin dan intensif. Hal ini juga terjadi pada juru mudi lainnya yang baru bergabung diatas kapal, ternyata juru mudi tersebut juga kurang memahami pentingnya penerapan ISPS *Code*, yaitu apa yang harus dilakukan juru mudi jaga saat tenaga kerja bongkar muat (TKBM) menaiki kapal, apakah perlu diperiksa satu persatu dan dimintai identitas. Selama ini kurang berfungsinya ISPS *Code* diatas kapal MV. UNITAMA LILY, juru mudi membiarkan dan menganggap remeh TKBM yang berlalu lalang memasuki kapal tanpa dimintai kartu identitas. Selain itu juru mudi yang baru saja bergabung menganggap hal tersebut seperti biasa karena melihat juru mudi lainnya yang lebih senior, juga tidak memperhatikan dan menganggap pentingnya hal tersebut.

2. Kurangnya pengontrolan crew ketika kapal berlabuh jangkar dan di pelabuhan. Kurangnya pengontrolan crew ketika kapal berlabuh jangkar dan di pelabuhan disebabkan 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. 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, dan menganggap remeh akan pentingnya menjaga keamanan. Kebiasaan ABK dalam berdinasa jaga yaitu tidak melakukan patroli keadaan di sekitar.

KESIMPULAN

Dari uraian diatas maka penulis Setelah diadakan evaluasi terhadap kejadian yang ada pada BAB pembahasan, ditemukan dalam implementasinya masih kurang optimal dan tidak sesuai dengan ISPS *Code*. Sehingga dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Keamanan kapal sangat penting dan harus diterapkan. Dalam penelitian ini, ditemukan peristiwa kehilangan. Hal ini karena penerapan ISPS Code belum optimal dan masih terdapat anak buah kapal yang belum memiliki kesadaran terkait implementasi ISPS Code. Anak buah kapal memiliki peran yang sangat berpengaruh dalam proses peningkatan keamanan di MV. UNITAMA LILY. Selain itu perlu adanya peran Perusahaan dalam meningkatkan penerapan ISPS *Code* tersebut.

2. Hambatan dalam implementasi ISPS *Code* yaitu kurangnya pemahaman dan kedisiplinan awak kapal dalam menerapkan ISPS Code pada saat kapal berlabuh jangkar dan pada saat dipelabuhan. Solusi terbaik untuk mengatasi masalah kurangnya pemahaman dan kedisiplinan awak kapal dalam menerapkan ISPS *Code* pada saat kapal berlabuh jangkar dan pada saat dipelabuhan, yaitu diadakannya pengawasan (*controlling*), adanya tambahan personil jaga di gangway dan pemberian hadiah serta hukuman. Selain itu kurangnya pengontrolan crew ketika kapal berlabuh jangkar dan dipelabuhan. Untuk mengatasi masalah kurangnya pengetahuan awak kapal dalam rangka mengoptimalkan penerapan ISPS *Code* di MV. UNITAMA LILY, solusi terbaik yang diambil yaitu dengan cara pemberian pelatihan serta latihan secara rutin dan terjadwal. Agar anak buah kapal terbiasa akan adanya ISPS *Code*.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Afrizal. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Rajagrafindo. 2014.
- Aminuddin dan Asikin, Zainal. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada. 2006.
- Anwar Chairul, *Zona Ekonomi Eksklusif Di Dalam Hukum Internasional*, Jakarta : Sinar Grafika. 1995
- Burhanuddin, A. I. *Mewujudkan Poros Maritim Dunia*. Yogyakarta: Deepublish. 2015.
- Goggin, Malcolm L et al. *Implementation, Theory and Practice*, Scott, Foresmann and Company, USA. 1990.
- Lembong, B. *Smart Maritime Diplomacy: Diplomasi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia*. 2015.
- Mochtar Kusumaatmadja, *pengantar hukum Internasional*, Jakarta, Penerbit PT Alum. 1999.
- Nasution, Bahder Johan. *Metodologi Penelitian Ilmu Hukum*. Cetakan Kedua. Bandung: Mandar Maju. 2016.
- Noeng Muhadjir, *Metode Penelitian Kualitatif*, Rake Sarasin, Yogyakarta, 1996.
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana, 2014.
- Sjachran Basah, "*Perlindungan Hukum Terhadap Sikap Tindak Administrasi Negara*". Bandung: Alumni, 1992.
- Soebagyo Joko, *Hukum Laut Indonesia*, Jakarta : Rineka Cipta. 1993
- Sunggono, Bambang. *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers. 2015.
- Suryakusumo, S. *Hukum Organisasi Internasional*. Universitas Indonesia. 1990.

Jurnal

- Agostiono. 2006. *Implementasi Kebijakan Publik Model Van Meter dan Van Horn*, <http://kertyawitaradya.wordpress.com>, diakses 5 September 2010.

- Akib, Haedar dan Antonius Tarigan. "Artikulasi Konsep Implementasi Kebijakan: Perspektif, Model dan Kriteria Pengukurannya," Jurnal Baca, Volume 1 Agustus 2008, Universitas Pepabari Makassar.
- A. Kadar. (2015). *Pengelolaan Kemaritiman Menuju Indonesia*. Jurnal Keamanan Nasional/Vol. I, No.3, 427.
- Arianto, A. R. (2017, Februari). *Kerjasama "Segitiga Maritim Dunia" Indonesia Tiongkok-Rusia: Membangun Keamanan Maritim Asia Tenggara*. Jurnal PIR Power in International Relation, 1(2).
- B. Arief Sidharta, "Kajian Kefilsafatan tentang Negara Hukum", dalam Jentera (Jurnal Hukum), "Rule of Law", Pusat Studi Hukum dan Kebijakan (PSHK), (Jakarta, edisi 3 Tahun II, November 2004), hlm. 124-125.
- Bachri, B. S. (2010). *Menyakinkan Validitas Data melalui Triangulasi pada Penelitian Kualitatif*. Jurnal Teknologi Pendidikan, Vol.10 No.1.
- Clarkson, *Research Services, Shipping Review Database, Spring 2007*, p. 101.
- Davis, L. M., Pollard, M., Ward, K., Wilson, J.M., Varda, D. M., Hansell, L., & Steinberg, P. (2010). *Long-term effects of law enforcement's post-9/11 focus on counterterrorism and homeland security*. Rand Corporation Santa Monica, CA.
- Embarkment, A, 2003, ISPS Code 2003, United Kingdom: IMO Publisher.
- International Maritime Organisation, 1972, COLREGs - *International Regulations for Preventing Collisions at Sea, International Maritime Organization - Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*.
- Keliat, M. (2009). *Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia*. Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, 13.
- Laksdya TNI Dr. Desi Albert Mamahit, M. Sc, "Tata Kelola Keamanan Laut Indonesia dalam Mendukung Program Pengembangan Poros Maritim Dunia", Makalah dipresentasikan pada Pertemuan Forum Rektor Indonesia 2015, tanggal 24 Januari 2015 di Kampus Universitas Sumatera Utara.
- Mahmudah, Nunung. 2015. "Illegal Fishing". Pertanggungjawaban Pidana Korporasi di Wilayah Perairan Indonesia. Jakarta: Sinar Grafika.
- Maksum, A. (2015). *Poros Maritim dan Politik Luar Negeri Jokowi*. Andalan Journal of International Studies, 11.
- Raymond, C. Z. (2009). Piracy and Armed Robbery in The Malacca Strait: A Problem Solved? Naval War College Review, 62(3).
- Wahyudin, Y. (2013, Januari). STRATEGI PEMBANGUNAN NEGARA KEPULAUAN. Scientific Magazine of Kopertis Wilayah IV, 6(ISN 0215- 8256).

Perundang-Undangan

- Undang-Undang Republik Indonesia nomor 17 tahun 2008, Tentang Pelayaran, Jakarta.
- Peraturan Pemerintah No.81 Tahun 2000, tentang Kenavigasian.
- Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 33 Tahun 2003, tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974

Keputusan Dirjen Perhubungan Laut No.UM 48/18/19.03 tentang Pembentukan Tim Penkajian Awal Impemementasi ISPS Code di Indonesia.
Keputusan Menhub No. 62 Tahun 2002, tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Administrator Pelabuhan.