



P-ISSN: 2615-3416
E-ISSN: 2615-7845

Jurnal Hukum

SAMUDRA KEADILAN

Editorial Office : Jl. Prof. Syarief Thayeb, Meurandeh, Kota Langsa – Aceh
Email : samudrakeadilan.fhus@gmail.com
Website : <https://ejurnalunsam.id/index.php/jhsk>

URGENSI PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT SECURITY CODE* (ISPS CODE) DI GALANGAN KAPAL

Saferiyusu Hulu¹, Rina Shahriyani Shahrullah², Junimart Girsang³

*Program Studi Magister Hukum, Universitas Internasional Batam
Jl. Gajah Mada, Baloi – Sei Ladi, Batam – 29426, Kepulauan Riau, Indonesia*
¹yusuhulunias@gmail.com, ²rina@uib.ac.id, ³junimart.girsang@uib.ac.id

Abstract

Safe shipyards are a favorite for Investors, safe for the safety of life, including property ships that are in the shipyard location. To guarantee the implementation of security and safety, the government makes provisions regarding the implementation of the ISPS Code which must be implemented by shipyards through statutory regulations. The purpose of this study is to recommend that the ISPS Code be implemented by all shipyards in Batam City. The implementation of the ISPS Code aims to create a sense of security in shipyards. Observations for this research were carried out at a shipyard in Batam that has implemented the ISPS Code. The method used in this study is empirical research which produces data from the field in the form of direct research results in a shipyard. ISPS Code implementation is very beneficial for users of shipyard port services, namely increasing investor confidence to invest in new shipbuilding, especially in shipyards in Batam City. Investors are increasingly confident in the security available at the shipyard even though it seems bureaucratic procedural for shipyard companies but its impact greatly accelerates economic growth.

Keywords: ISPS Code, Shipyard, Batam City

Abstrak

Galangan kapal yang aman menjadi kesukaan bagi Investor, aman untuk keselamatan jiwa, termasuk kapal harta benda yang ada di dalam lokasi galangan kapal. Agar terjaminnya pelaksanaan sebuah sistem keamanan di galangan kapal maka pemerintah menerbitkan instrumen melalui peraturan menteri perhubungan tentang pemberlakuan penerapan *International Ship and Port Security Code* (ISPS Code) yang harus dilaksanakan oleh galangan

kapal. Tujuan penelitian ini meromendasikan agar *ISPS Code* dapat diterapkan oleh seluruh galangan kapal yang ada di Kota Batam. Penerapan *ISPS Code* bertujuan untuk menciptakan rasa aman di galangan kapal. Observasi untuk penelitian ini dilakukan pada salah satu galangan kapal di Batam yang telah menerapkan *ISPS Code*. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian secara empiris yang menghasilkan data dari lapangan berupa hasil penelitian langsung di sebuah galangan kapal. Implementasi *ISPS Code* sangat bermanfaat bagi pengguna jasa pelabuhan galangan yaitu meningkatkan kepercayaan investor untuk berinvestasi dalam pembuatan kapal baru khususnya di galangan kapal di Kota Batam. Investor semakin percaya pada keamanan yang tersedia di galangan meski nampak birokratis prosedural bagi perusahaan galangan kapal tetapi dampaknya sangat mempercepat pertumbuhan ekonomi.

Kata kunci: ISPS Code, Galangan Kapal, Kota Batam

Pendahuluan

Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai anggota *International Maritime Organization* (IMO) telah meratifikasi konvensi internasional yang mewajibkan implementasi *ISPS Code* di setiap pelabuhan umum ataupun terminal khusus.¹

Dasar hukum tentang pelaksanaan penerapan *ISPS Code* di galangan kapal berdasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 Tahun 2016 Tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Pasal 3 Huruf c di sini dijelaskan bahwa fasilitas pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam huruf b meliputi terminal yang dikelola oleh badan usaha pelabuhan, terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri atau galangan kapal, penekanan atas kewajiban setiap terminal khusus untuk melaksanakan penerapan *ISPS Code* adanya dibagian awal kalimat pasal 3 yaitu “Peraturan menteri perhubungan ini diterapkan pada” bagian c terminal khusus yang dikelola untuk kepentingan sendiri.²

Dewasa ini, sangat dikhawatirkan akan banyaknya berbagai ancaman keamanan yang merupakan pelanggaran hukum seperti pencurian, perampokan, bahkan masuknya terorisme melalui galangan kapal yang dapat menghambat proses investasi di galangan kapal sebagai contoh galangan kapal di Kota Batam. Untuk itu dengan menerapkan kode keamanan pelabuhan yang disebut *ISPS Code* diharapkan tidak hanya menurunkan jumlah pelanggaran hukum yang telah terjadi di galangan kapal akan tetapi mencegah terjadinya pelanggaran hukum di galangan kapal. Walaupun terjadi ancaman keamanan di galangan kapal seperti pencurian ataupun perampokan misalnya seperti yang pernah terjadi pada salah satu galangan kapal Kota Batam berita terkait aksi maling di galangan kapal, tetapi setelah diterapkannya *ISPS Code* maka ancaman seperti itu dapat ditangani dengan baik. Sebab *ISPS Code* membahas mengenai langkah-langkah meningkatkan keamanan dan tata cara menangani ancaman keamanan galangan kapal. Oleh karena itu *ISPS Code* sangat dibutuhkan agar tercapainya upaya pencegahan atau penanganan tindak kejahatan yang kapan saja bisa saja terjadi di galangan kapal.³

Kota Batam sebagai magnet investasi strategis berada di dekat Selat Malaka dan Selat Singapura. Tentunya menjadi keuntungan tersendiri dibandingkan dengan wilayah lainnya. Berinvestasi di Kota Batam tentunya menjadi pilihan yang sangat menarik khususnya investasi

¹ Kensiwi, Maharani, and Riyanto, “Implementasi ISPS Code Terkait Dengan Pelaksanaan Drill Dan Exercise Di Pelabuhan Tanjung Emas.”

² Rahayu, “Peraturan Menteri Perhubungan No. 134 Tahun 2016 Tentang Manajemen Keamanan Kapal Dan Fasilitas Pelabuhan.”

³ Premadi, Nurfadhlina, and Oktaviani, “Proses Penerapan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code Di Terminal Khusus Fsrh Hua Xiang 8.”

perkapalan. Galangan kapal yang terbesar di Indonesia adalah termasuk Kota Batam yang merupakan kawasan perdagangan bebas. Galangan kapal di Kota Batam berjumlah sekitar 120 fasilitas pelabuhan Terminal Khusus atau (TERSUS). Akan tetapi sampai saat ini baru ada 77 tersus yang sudah menerapkan *International Ship and Port Security Code* di galangan kapalnya, masih ada sekitar 40 lebih galangan kapal yang belum menerapkan *ISPS Code*.⁴

Dampak bagi galangan kapal yang tidak menerapkan *ISPS Code* adalah kapal asing tidak boleh masuk ke galangan kapal tersebut, penolakan kapal Indonesia yang dari galangan tersebut di pelabuhan negara lain kemudian dapat mengganggu sistem perekonomian daerah bahkan perekonomian negara terganggu, hal ini disampaikan langsung oleh Dalores Subdit Patroli dan pengamanan pada saat penyampaian materi pembinaan dan pengarahan bagi seluruh *Port Facility Security Officer* semua galangan di Kota Batam.⁵

Penelitian ini bertujuan untuk menyampaikan pesan penting berkaitan dengan dasar hukum penerapan *ISPS Code*, penerapan *ISPS Code* di galangan kapal sekaligus kendala yang sering dihadapi oleh pemilik galangan kapal dalam penerapan *ISPS Code* dan solusi terhadap kendala-kendala yang dimaksud, kemudian nanti agar *ISPS Code* dapat diterapkan oleh seluruh galangan kapal yang ada di Kota Batam. Hal ini penting karena penerapan *ISPS Code* bertujuan untuk terciptanya rasa aman di sebuah galangan kapal.

Studi ini menggunakan teori hukum pembangunan yang dikemukakan oleh Mochtar Kusumaatmadja dengan cara mengartikan maksud dan tujuan hukum sebagai alat atau *tool* untuk membangun kehidupan masyarakat. Teori Hukum Pembangunan tersebut sangat cocok dan relevan bila dikaitkan dengan Peraturan menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 134 Tahun 2016 tentang manajemen keamanan fasilitas Pelabuhan. dimana hukum itu sendiri memperagakan pola kerja sama dengan melibatkan keseluruhan stakeholders yang ada dalam komunitas sosial tersebut.

Hukum sebagai alat (*tool*) atau sarana untuk membangun masyarakat. Artinya bahwa aturan hukum penerapan *ISPS Code* di galangan kapal tersebut diatas sangat relevan di masa kini yang saatnya sedang berkembangnya pembangunan kapal di Kota Batam sebagai salah satu usaha mempertahankan perekonomian masyarakat Kota Batam. Karena dengan telah diterapkannya *ISPS Code* di galangan kapal sehingga terjaminnya informasi yang berkaitan pada aspek keamanan dan keselamatan. Menumbuhkan semangat para investor untuk membangun kapal-kapal baru di galangan kapal di Kota Batam.

Pokok-pokok pikiran yang melandasi konsep tersebut adalah bahwa ketertiban dan keteraturan dalam usaha pembangunan dan pembaharuan memang diinginkan, bahkan mutlak perlu, dan bahwa hukum dalam arti norma diharapkan dapat mengarahkan kegiatan manusia kearah yang dikehendaki oleh pembangunan dan pembaharuan itu. Oleh karena itu, maka diperlukan sarana berupa peraturan hukum yang berbentuk tidak tertulis itu harus sesuai dengan hukum yang hidup dalam masyarakat, pada prinsipnya bersifat konservatif artinya hukum bersifat memelihara apa yang sudah tercapai. Dengan dibentuknya peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang *ISPS Code* bertujuan untuk mengarahkan kegiatan manusia menciptakan rasa aman di setiap galangan kapal demi memelihara setiap galangan kapal agar tetap *exis* pembangunan kapal baru, perbaikan kapal-kapal lama di dalamnya. Artinya bahwa apa yang sudah dicapai saat ini bangkitnya pembangunan kapal di Kota Batam maka untuk satu galangan kapal dapat menampung ribuan karyawan sebagai tenaga kerja.

Untuk memelihara pencapaian tersebut perlu penerapan *ISPS Code* di setiap galangan kapal agar semua galangan kapal yang ada di Kota Batam dapat beroperasi dengan baik, bayangkan berapa

⁴ Adi, "Daftar Fasilitas Pelabuhan Batam."

⁵ Dalores, "Pembinaan Dan Pengarahan Bagi Port Facility Security Office."

banyak tenaga kerja dapat ditampung di Kota Batam jika 120 galangan kapal beroperasi maksimal membangun kapal-kapal baru ataupun melakukan *repair* kapal lama. Dengan menerapkan *ISPS Code* sesuai dengan aturan yang berlaku tersebut diatas dipastikan menguntungkan pemilik galangan kapal maupun pekerja karena para investor senang dengan kenyamanan. Pemerintah juga mendapatkan pemasukan uang melalui pengutan uang perkapalan bukan pajak. Negara menjadi kaya maka masyarakat pasti bahagia. Tentunya hal ini dapat diartikan bahwa hukum sebagai alat (*tool*) membangun kehidupan masyarakat, dimana hukum itu sendiri memperagakan pola kerja sama dengan melibatkan keseluruhan stakeholders yang ada dalam komunitas sosial tersebut.⁶

Permasalahan penerapan *ISPS Code* pada setiap galangan kapal adalah merupakan keharusan dari *International Maritim Organization* (IMO). Karena memang keamanan di galangan kapal juga merupakan faktor yang sangat penting sebagai sarana untuk memberikan pelayanan terbaik bagi investor, sehingga dapat berlangsungnya kegiatan bisnis pelayaran dan juga dalam aktivitas ekonomi lainnya secara nasional maupun internasional. Oleh karena penerapan *ISPS Code* dapat memberikan kepatian informasi yang benar terhadap segala bentuk-bentuk ancaman keamanan galangan kapal dan dapat diatasi bila seandainya terjadi suatu ancaman di galangan kapal misalnya kebakaran kapal, pencurian, perampokan dugaan peluang masuknya terorisme. Maka dari itu perumusan masalah dalam studi ini adalah :

1. Bagaimanakah bentuk penerapan *ISPS Code* di galangan kapal menurut ketentuan hukum yang berlaku ?
2. Bagaimanakah solusi terhadap kendala penerapan *ISPS Code* yang belum maksimal di Kota Batam?

Metodologi Penelitian

Studi ini menggunakan penelitian empiris dengan pendekatan sosiologis yaitu penelitian dengan data primer yang diperoleh melalui hasil wawancara dan observasi. Sedangkan data sekunder terdiri atas: 1) Bahan hukum primer berupa “Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran”, Peraturan menteri perhubungan republik Indonesia nomor 51 tahun 2021 tentang prosedur dan tata cara pelaksanaan verifikasi manajemen keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, Peraturan menteri perhubungan republik Indonesia nomor 52 tahun 2021 tentang terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri, kemudian “Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan dan Fasilitas Pelabuhan”, dan daftar list pelabuhan dari Perhubungan laut, 2) Bahan hukum sekunder terdiri atas buku-buku pakar hukum dan ahli dalam penerapan *International Ship and Port Security Code*, jurnal nasional dan international, hasil penelitian, 3) Teknis Pengumpulan data adalah melakukan wawancara, khususnya ditempat observasi yakni galangan PT. Bandar Abadi di Kota Batam sebagai pelaku penerapan *ISPS Code*, kemudian agar lengkap sumber penelitian penulis menggunakan data-data sekunder dikumpulkan melalui studi kepustakaan yang berkaitan dengan pelaksanaan *ISPS Code*. Adapun Metode analisis data yang digunakan adalah yuridis kualitatif. Pakar Hukum bernama Sugiyono pernah memberikan pandangan bahwa metode penelitian secara kualitatif yaitu metode penelitian pada keadaan yang sesungguhnya atau kondisi yang alamiah.⁷

⁶ Lilik Mulyadi, “Teori Pembangunan.”

⁷ Prima et al., “Perubahan Tata Kelola Maritim Di Wilayah Kalimantan Timur Sebagai Ibukota Baru.”

Hasil dan Pembahasan

1. Bentuk penerapan *ISPS Code* di galangan kapal menurut ketentuan hukum yang berlaku

a. Ketentuan Hukum yang berlaku terhadap penerapan *ISPS Code* di galangan kapal

Awalnya diberlakukannya *International Ship and Port Security Code* sejak tanggal 1 juli 2004 sesuai kesepakatan organisasi maritim internasional pada *diplomatic conference*. Dalam konferensi diplomatik tersebut membahas mengenai jenis kapal yang diwajibkan menerapkan *ISPS Code* yaitu mencakup jenis-jenis kapal yang melakukan kegiatan pelayaran secara internasional, kapal penumpang yang meliputi kapal penumpang berkecepatan tinggi, kapal barang seperti kapal tanker, dan semua kapal berkecepatan tinggi yang memiliki ukuran 500 *Gross Tonnage (GT)* ke atas. Kapal-kapal pengeboran lepas pantai atau *mobile offshore drilling unites*, fasilitas pelabuhan umum yang selalu melayani kegiatan pelayaran internasional. Lihat pasal 3 peraturan menteri nomor 134 tahun 2016 tentang manajemen keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

Amanat undang-undang terhadap penerapan *ISPS Code* tersebut melalui undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran. Dalam undang-undang pelayaran termuat fungsi Pelabuhan. Galangan kapal tentunya sama fungsinya dengan pelabuhan pada umumnya bahwa pelabuhan merupakan penunjang ketertiban, kelancaran, kemandirian lalu lintas kapal, termasuk penumpang dan barang, tempat perpindahan antarmoda, pembangunan kapal-kapal baru serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah. Menurut UU Pelayaran pasal 1 ayat 22 disebutkan di sana bahwa terminal untuk kepentingan sendiri adalah terminal yang digunakan sendiri terletak di dalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan perusahaan saja sesuai dengan usaha pokoknya artinya bahwa galangan kapal memiliki usaha pokok yaitu usaha pembangunan kapal-kapal baru dan perbaikan kapal-kapal lama. Selanjutnya peraturan menteri perhubungan nomor 51 tahun 2021 tentang verifikasi manajemen keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan menegaskan wajib dilakukan verifikasi keamanan fasilitas pelabuhan dan terminal untuk kepentingan sendiri⁸

Namun tidak disebutkan secara rinci dalam undang-undang pelayaran tersebut tentang bagaimana teknis pelaksanaan penerapan *ISPS Code* di galangan kapal. Oleh karena itu pemerintah merasa perlu penegasan terhadap penerapan *ISPS Code* dengan peraturan menteri perhubungan nomor 143 tahun 2016 tentang manajemen keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan pasal 3 ayat 1 menekankan bahwa wajib "*peraturan menteri ini diterapkan pada*" : huruf c "fasilitas pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam huruf b meliputi terminal yang dikelola oleh badan usaha pelabuhan, terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri artinya diwajibkan menerapkan *ISPS Code* dimaksud bagi setiap perusahaan terminal khusus yang memiliki izin usaha yang sah sesuai dengan pokok usahanya masing-masing."⁹

Galangan kapal sebagai terminal untuk kepentingan sendiri dijelaskan dalam peraturan menteri perhubungan nomor 52 tahun 2021 tentang terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri pasal 1 ayat 7 yaitu terminal untuk kepentingan sendiri adalah terminal yang terletak dalam daerah lingkungan kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan pokok usahanya, juga dapat melayani kepentingan umum jika

⁸ Mattalanta, "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Tahun 2021 Tentang Prosedur Dan Pelaksanaan Verifikasi Manajemen Keamanan Kapal Dan Fasilitas Pelabuhan."

⁹ Rahayu, "Peraturan Menteri Perhubungan No. 134 Tahun 2016 Tentang Manajemen Keamanan Kapal Dan Fasilitas Pelabuhan."

mendapat izin dari menteri dengan cara mengajukan permohonan kepada direktur jenderal perhubungan laut. Tetapi pada prinsipnya galangan kapal melayani kepentingan sendiri misalnya, labuh kapal, kontruksi kapal-kapal baru berdasarkan pertimbangan ekonomis dan teknis operasional.¹⁰

Pokok usaha atau pekerjaan utama yang dilaksanakan di dalam perusahaan galangan kapal adalah jenis usaha yang disebutkan dalam surat izin usaha. Izin usaha pokok galangan kapal adalah pembangunan kapal-kapal baru, perbaikan kapal-kapal lama sehingga disebut sebagai galangan kapal. Lihat juga pasal 1 ayat 11 dan 22 undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran.¹¹

Undang-undang dan peraturan Menteri tersebut diatas mengamanatkan agar setiap Pelabuhan umum dan pelabuhan-pelabuhan lain seperti terminal khusus untuk kepentingan sendiri atau galangan kapal diwajibkan menerapkan *ISPS Code*.

b. Bentuk Penerapan *ISPS Code* di galangan kapal

Penerapan *ISPS Code* di galangan kapal berguna untuk keamanan dan ketertiban galangan kapal, tata cara pelaksanaan penerapan *ISPS Code* dalam “*peraturan menteri nomor 51 tahun 2021 tentang prosedur dan tata cara pelaksanaan verifikasi manajemen keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan*”. Bentuk penerapan *ISPS Code* adalah dengan dibuktikan galangan memiliki *Stetament of Compliance of A Port Fasility (SoCPF)* yang diterbitkan oleh Menteri perhubungan, *SoCPF* diperuntukan atas nama setiap galangan kapal. *SoCPF* berupa sertifikat yang dikeluarkan oleh kementerian perhubungan laut yang menjadi dasar awal penerapan *ISPS Code*. Dalam penerapannya memiliki beberapa hal penunjang yaitu lengkapnya dua alat pedoman sebagai berikut :

1. *Port Fasility Sekurity Plan (PFSP)*. *PFSP* merupakan buku rancangan keamanan galangan kapal. Menciptakan rancangan keamanan sebuah galangan kapal tidak lain untuk melindungi manusia dan alat-alat berat berharga yang ada dalam area galangan kapal termasuk juga kapal-kapal yang sedang sandar di dok galangan kapal, pada intinya bahwa *PFSP* sangat dibutuhkan untuk menjadi buku panduan sebagai pedoman agar dapat melengkapi kekurangan alat-alat keamanan penting yang dibutuhkan di dalam galangan kapal sehingga terhindar dari suatu resiko gangguan keamanan galangan kapal.
2. *Port Fasility Sekurity Assessment (PFSA)* artinya penilaian terhadap fasilitas galangan kapal. Diakuinya sebuah sistim keamanan galangan kapal apabila telah memenuhi standar keamanan yang telah diatur dalam *PSFP*. Penilaian fasilitas galangan kapal merupakan wewenang kementerian perhubungan tetapi bisa dibantu dilakukan oleh organisasi sekuriti yang sah artinya organisasi sekuriti yang diakui atau *RSO* yang telah mendapat izin langsung dari Direktur jenderal perhubungan laut. Lihat pasal 14 dalam peraturan Menteri nomor 134 tahun 2016 tentang manajemen keamanan kapal dan fasilitas Pelabuhan.¹²

Penerapan awal *ISPS Code* di galangan kapal diperjelas dalam pasal 2, ayat (2) huruf b peraturan menteri nomor 51 tahun 2021 tentang prosedur dan tata cara pelaksanaan verifikasi manajemen kemanan dan fasilitas pelabuhan/galangan kapal:

1. Verifikasi pertama merupakan verivikasi yang dipersyaratkan untuk penerbitan *SoCPF* yang pertama kali.

¹⁰ Hary Kriswanto, “Peraturan Menteri Perhubungan No. 52 Tahun 2021 Tentang Terminal Khusus Dan Untuk Kepentingan Sendiri.”

¹¹ Andi Mattalatta, “Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.”

¹² Premadi, Nurfadhlina, and Oktaviani, “proses Penerapan International Ship and Port Facility Security (*ISPS*) Code Di Terminal Khusus Fsrui Hua Xiang 8.”

2. Verifikasi kedua adalah verifikasi antara tahun pertama dan tahun ketiga setelah terbit *SoCPF* artinya dua setengah tahun setelah verifikasi pertama.
3. Verifikasi ketiga adalah verifikasi perpanjangan masa berlaku *SoCPF*, artinya telah lima tahun umur *SoCPF* terhitung sejak verifikasi pertama. dan
4. Verifikasi keempat adalah verifikasi yang ditentukan oleh menteri perhubungan.¹³

Verifikasi yang dimaksud merupakan proses pemeriksaan menurut prosedur yang berlaku penuh dengan rasa tanggungjawab, independent serta terdokumentasi untuk menilai keefektifan penerapan *ISPS Code* di galangan kapal. Galangan kapal yang telah menerapkan *ISPS Code* artinya telah diberikan sertifikat *SoCPF* dari perhubungan, kemudian mendapatkan nomor *Global Integrated Shipping Information System (GISIS)* yang terdaftar pada *International Maritime Organization*.

Nomor *IMO GISIS* tersebut bertujuan untuk memberikan informasi yang diperlukan oleh semua pihak, baik para investor dari luar negeri maupun dalam negeri. Sebagai manfaat diterapkannya *ISPS Code* di galangan kapal bahwa kapal-kapal bendera asing yang akan berkunjung ke galangan kapal bisa mendapatkan informasi penting tentang galangan sebagai berikut :

- a. Memberikan jaminan kebenaran saling tukar informasi yang berkaitan dengan aspek keamanan dalam hal terjaminnya situasi aman dan kondusif secara dini dan efisien di galangan kapal tujuan.
- b. Menjalankan komunikasi yang baik dalam penerapan metode pemeriksaan keamanan masuk area galangan kapal. Kemudian memiliki rencana dan prosedur untuk bereaksi terhadap perubahan tanda level keamanan.
- c. Memberikan sebuah jaminan bahwa keamanan di galangan kapal ditangani secara profesional.¹⁴

Informasi yang benar tentang terjaminnya keamanan pada sebuah galangan kapal tentunya membawa pengaruh besar terhadap keinginan para investor untuk berinvestasi dalam pembuatan atau pembangunan kapal-kapal baru di galangan kapal tersebut. Semakin banyak kapal-kapal baru di bangun di galangan kapal di Kota Batam maka masyarakat Kota Batam semakin makmur. Itu sebabnya pemerintah sangat antusias melalui peraturan perundang-undangan digunakan sebagai alat untuk mendorong pengusaha galangan kapal agar dapat menerapkan *ISPS Code* pada galangan kapalnya masing-masing.

Bentuk penerapan *ISPS Code* di galangan kapal ada beberapa tahapan atau hal penting wajib dilaksanakan dapat dilakukan melalui *Recognized Security Organization (RSO)* yang ditunjuk oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut

1. Melaksanakan kegiatan penilaian sistim keamanan fasilitas galangan kapal atau *Port Facility Security Assesment (PFSA)* dengan metode analisis resiko yang direkomendasikan oleh *IMO*.
2. Membuat dokumen rancangan keamanan galangan kapal atau *Port Facility Security Plan (PFSP)* sesuai dengan standar yang diterapkan secara Internasional.
3. Menyipkan tenaga pejabat atau perwira keamanan fasilitas galangan *Port Facility Security Officer (PFSO)* dan deputi *PFSO* yang siap mengelola fungsi keamanan fasilitas galangan kapal melalui pelatihan bersertifikat *IMO Model Course 3.2*.

¹³ Mattalanta, "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Tahun 2021 Tentang Prosedur Dan Pelaksanaan Verifikasi Manajemen Keamanan Kapal Dan Fasilitas Pelabuhan."

¹⁴ Herdiyanto, Hadi, and Suwarno, "Implementasi International Ship and Port Facility Security Code Di Pelabuhan Penumpang Tanjung Perak Surabaya Implementation of International Ship and Port Facility Security Code in Port of Passenger Tanjung Perak Surabaya."

4. Membantu galangan kapal dalam persiapan menghadapi verifikasi dari kementerian perhubungan serta mendampingi perwira keamanan fasilitas galangan kapal / *Port Facility Security Officer (PFSO)* dalam kegiatan verifikasi kelayakan fasilitas keamanan galangan kapal.
5. Melaksanakan pelatihan personil *Internal Audit (IA)* bersertifikasi khusus *Internal Audit* yang merupakan tenaga audit internal sistim manajemen galangan kapal.¹⁵
6. Melaksanakan pelatihan terhadap petugas satpam/sekuriti guna menyiapkan pelaksanaan keamanan galangan kapal yang kompeten melaksanakan fungsi penegakan aturan keamanan. Pelatihan dimaksud bersertifikat *IMO Model Course 3.24*.
7. Melaksanakan pelatihan kesadaran keamanan kepada seluruh personel fasilitas pelabuhan agar mampu dan memiliki kompetensi pemahaman *ISPS Code* dan mampu bekerja sama dalam menyukseskan penerapan *ISPS Code* di galangan kapal.¹⁶

Penerapan *ISPS Code* tersebut diatas dapat dilaksanakan atas bimbingan dan arahan oleh tim Auditor *ISPS Code* atase perhubungan, Auditor *ISPS Code* untuk Kota Batam dari KSOP Khusus Batam. Tim Auditor *ISPS Code* adalah pejabat pemerintah atau unit pelaksana teknis direktorat jenderal perhubungan laut yang diberikan wewenang oleh undang-undang untuk melaksanakan pemeriksaan atau verifikasi awal (*first verification*) dalam pelaksanaan penerbitan *SoCPF* sementara, kemudian verifikasi kedua (*second verification*) dalam pengukuhan (*endorsement*) *SoCPF*. Auditor *ISPS Code* memberikan arahan terkait kesesuaian pelaksanaan manajemen keamanan pelabuhan dan kapal mereka memiliki kompetensi dalam bidangnya. Pasal 3 ayat 2 dan 4 peraturan menteri nomor 51 tahun 2021 tentang porsedur dan tata cara pelaksanaan verifikasi manajemen kemanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

Penerapan *ISPS Code* bertujuan untuk menata sistim keamanan galangan kapal, hingga akhirnya menjamin keadaan aman dan nyaman di galangan kapal dengan kemampuan pelaksanaan *drill, exercise and internal audit* di galangan kapal. Oleh karena itu untuk terjaminnya keamanan pada pelabuhan galangan kapal maka perlu sistim penerapan *ISPS Code* ini dilaksanakan dengan pedoman pada *Drill*.

Drill merupakan praktek kemampuan petugas satpam internal perusahaan terhadap pelaksanaan uji prosedur dalam pengamanan galangan kapal dapat dilihat dalam pasal 1 ayat 33 peraturan Menteri perhubungan nomor 134 tahun 2016 tentang manajemen keamanan fasilitas Pelabuhan. Bentuk praktek pelaksanaan dengan membuat tingkat keamanan 1 dan tingkat kemanan 2.¹⁷

Tingkat Keamanan 1:

- 1) Melakukan pemisahan terhadap pengantar dan anak buah kapal yang memasuki area galangan sehingga proses pengawasan dapat menjadi lebih mudah dan fokus dalam melaksanakan perlindungan keamanan
- 2) Mengadakan pemeriksaan identitas pada setiap orang yang masuk ke area galangan kapal antara karyawan perusahaan itu sendiri termasuk kru kapal, seluruh pengunjung, dengan cara verifikasi data sehubungan dengan tujuan masuk ke galangan kapal. Jika karyawan memasuki area galangan kapal maka harus menunjukkan kartu tanda kerja atau bet kerja. Jika pengunjung yang memasuki area galangan maka harus mengisi form memasuki area dan meninggalkan kartu

¹⁵ (Premadi, Nurfadhlina, & Erika Safira Oktaviani, 2022)

¹⁶ Nurafandi and Henny, "Analisis Penerapan INTERNATIONAL SHIP AND PORT SECURITY (ISPS Code) Di MT. AU LEO.""

¹⁷ Kensiwi, maharani, and Riyanto, "Implementasi ISPS Code Terkait Dengan Pelaksanaan Drill Dan Exercise Di Pelabuhan Tanjung Emas."

identitas seperti KTP di pos penjagaan sebagai tanda sudah masuk area galangan.

- 3) Mengadakan pemeriksaan terhadap setiap kendaraan yang akan masuk ke galangan kapal yang memiliki kaitan dengan kapal.
- 4) Melakukan pembatasan akses bagi orang yang tidak memiliki kepentingan atas fasilitas-fasilitas pelabuhan dengan cara menahan sementara bagi orang yang tidak dapat menunjukkan identitas dan kepentingannya.
- 5) Mengidentifikasi akses-akses yang tidak biasa digunakan, yang harus ditutup dan dikunci.¹⁸

Tingkat keamanan 2 :

- 1) Memasang kawat duri pada pagar batas lokasi galangan kapal.
- 2) Penambahan pengamanan untuk dilaksanakan antara lain mengawasi atau menjaga titik akses dan diadakan patrol keliling secara shift dengan waktu pengawasan 24 jam.
- 3) Meningkatkan pengawasan melalui menambah pos penjagaan security di setiap sudut lokasi galangan kapal.
- 4) Memasang tanda-tanda tulisan dilarang masuk pada area khusus seperti fabrikasi, tempat peletakan lunas kapal atau tempat peluncuran kapal yang tidak bisa dimasuki oleh pengunjung.
- 5) Melakukan penambahan intensitas pemeriksaan terhadap orang-orang, barang pribadi, serta kendaraan
- 6) Membatasi akses untuk barang-barang masuk yang tidak ada kaitannya dengan galangan kapal.
- 7) Memasang *CCTV* pada seluruh tempat rawan pencurian.
- 8) Semua security memegang aktif *handy talkie* (HT) untuk bisa berkomunikasi lancar antara personil penjaga dari pos ke pos sekuriti lainnya.¹⁹

Bilamana terjadi sesuatu ancaman pada galangan kapal, ada kode yang perlu di perhatikan dan dilakukan yaitu perubahan pada posisi tanda panah level yakni tingkat keamanan level 1, level 2 dan level 3. Adakalanya dari level 1 bisa berubah ke 2 dan langsung ke level 3.

Perubahan tersebut terjadi hanya selama adanya ancaman keamanan di galangan kapal, ataupun teridentifikasi masuknya perampok, maling, ataupun teroris di galangan kapal, artinya adanya keadaan mengancam yang sesungguhnya.²⁰

Status level atau tanda aman pada galangan kapal, terdiri dari:

Level 1 = Aman

Security level 1 (SL-1) menunjukkan tingkat keamanan siaga 1 adalah normal, pada tingkat keamanan di dalam galangan kapal sedang beroperasi secara normal seperti biasa.²¹

Level 2 = Peringatan

¹⁸ Nurafandi and Henny, "Analisis Penerapan INTERNATIONAL SHIP AND PORT SECURITY (ISPS Code) Di MT. AU LEO."."

¹⁹ Nurafandi and Henny.

²⁰ Bastian, "DISCOVERY : Jurnal Kemaritiman Dan Transportasi Pendahuluan."

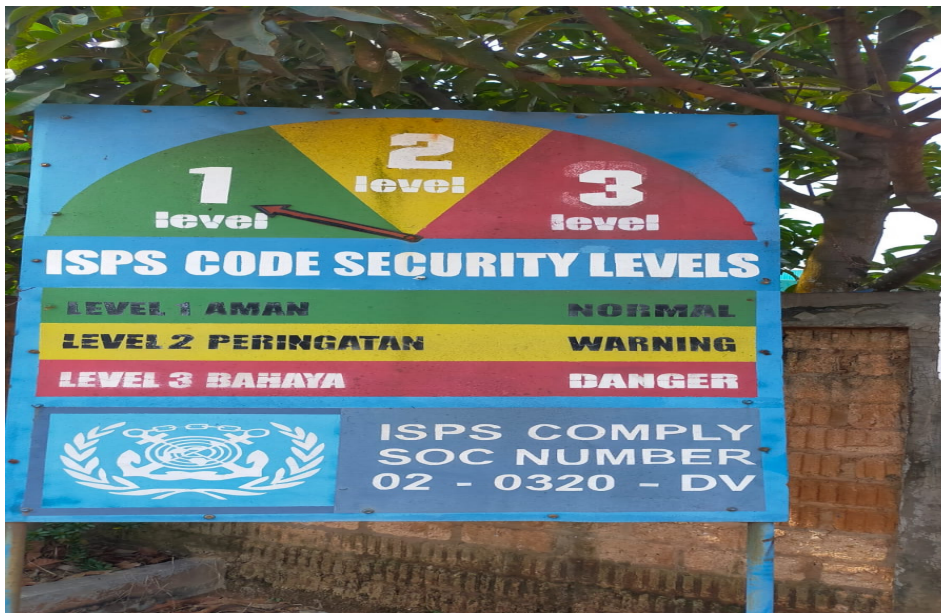
²¹ (Widyaningsih, Penerapan International Ship and Port Facility Security Code di Kapal MT. Pegaden/P.1024 dalam Meningkatkan Keselamatan Kerja Awak Kapal, 2022)

Security level 2 (SL-2) menunjukkan tingkat keamanan siaga 2 adalah tingkat keamanan yang berlaku selama terdapat peningkatan resiko terjadinya insiden keamanan.

Level 3 = Bahaya

Security level 3 (SL-3) menunjukan tingkat keamanan siaga 3 adalah tingkat keamanan yang berlaku selama kurun waktu terdapatnya probabilitas atau resiko atas terjadinya insiden keamanan dalam waktu yang sangat dekat sehingga diperlukannya bantuan dari pihak-pihak terkait.²²

Papan status level dibawah ini yang merupakan simbol telah diterapkannya *ISPS Code* di galangan kapal tersebut. Gambar ini menunjukkan status atau tanda aman galangan kapal yang dapat dibaca langsung oleh pengunjung saat memasuki area galangan kapal. Papan status level ini wajib terpasang di depan gerbang masuk pintu utama galangan kapal. Terlihat di gambar ini bahwa jarum panah menunjuk ke level 1 warna hijau artinya bahwa lokasi galangan kapal dalam keadaan aman.



²² Monita, *Penerapan International Ship and Port Facility Security Code Di Mv. Sinar Papua Pada Saat Kapal Sandar.*



Cara pemindahan status dari level 1, level 2 ke level 3 memiliki proses berupa prosedur yang berlaku sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang ada dalam rencana keamanan galangan kapal *PFSP*. *PFSP* yang penulis jelaskan sebelumnya bahwa berupa rancangan keamanan dibuat secara teratur untuk memastikan segala sesuatu yang ada dalam galangan kapal seperti manusia, alat-alat berat yang bernilai tinggi, gudang perbekalan dan semua aset di dalam galangan kapal dapat terlindungi dari ancaman bahaya keamanan atau resiko suatu gangguan keamanan. Lihat pasal 1 ayat 26 peraturan menteri nomor 134 tahun 2016 tentang manajemen keamanan dan fasilitas pelabuhan.

Exercise merupakan Latihan kemampuan sumber daya manusia yang ada di galangan kapal dalam pelaksanaan penanganan resiko keamanan sesuai yang tertera dalam *PFSP* tersebut dipraktikkan melalui pengujian kemampuan pelaksanaan *Exercise* yang wajib dilaksanakan tiga kali dalam jangka waktu 5 tahun disesuaikan dengan verifikasi *SoCPF* dapat dilihat dalam pasal 1 ayat 34 peraturan Menteri perhubungan nomor 134 tahun 2016 tentang manajemen keamanan fasilitas Pelabuhan.²³

Teknis pengujian kemampuan pelaksanaan *Exercise* yaitu mengundang pejabat Kepala kantor KSOP Khusus Batam sebagai *Port Security Comite (PSC)* melalui surat permohonan pelaksanaan *Exercise* galangan kapal didampingi oleh tim auditor *ISPS Code* Kota Batam bersama dengan petugas Polri, Basarnas dan petugas instansi terkait lainnya. Sistem pelaksanaannya adalah dalam bentuk *scenario accident*, bahwa bilamana jika terjadi sesuatu ancaman pada galangan kapal misalnya orang tak dikenal memasuki area galangan kapal tanpa izin melalui area dilarang masuk dan mereka melakukan pengancaman bom terhadap karyawan dan fasilitas galangan kapal, maka perwira fasilitas galangan kapal atau *PFSSO* melaporkan kejadian adanya ancaman keamanan galangan kapal kepada *Port Security Comite (PSC)*.

Kordinator *PSC* adalah kepala kantor kesyahbandaran otoritas pelabuhan khusus batam yang berwenang memerintahkan *PFSSO* untuk menghentikan kegiatan/ pekerjaan di galangan kapal bilamana keadaan darurat sebaliknya memerintahkan melanjutkan pekerjaan jika situasi keadaan lokasi galangan kapal dinyatakan aman, kemudian nanti *PSC* memerintahkan *PFSSO* untuk menaikkan status keamanan dari Level 1 ke Level 3. kemudian *PFSSO* melaporkan perintah itu kepada manager operasional. *PFSSO* juga memerintahkan sekuriti untuk menaikkan level sehingga seluruh sekuriti dan karyawan dalam keadaan waspada karena situasi sedang tidak aman.

Kemudian nanti *PSC* berkomunikasi dengan pihak keamanan setempat. Dan *PSC* bersama

²³ Djabier et al., "Implementation of ISPS Code Related to Drill and Exercise in Indonesian Port."

pihak kepolisian datang ke galangan dan melakukan penyisiran pencarian pelaku bom atau perampok dan para perampok diamankan. Setelah pelaku bom atau perampok dibawa diamankan oleh pihak kepolisian kemudian status level 3 bisa diturunkan kembali ke level 1 menyatakan bahwa situasi lokasi galangan dalam keadaan aman. lihat pasal 6 peraturan Menteri perhubungan nomor 134 tahun 2016 tentang manajemen keamanan fasilitas Pelabuhan.

Internal Audit adalah auditor internal yang independen ditunjuk oleh direktur perusahaan galangan kapal untuk melaksanakan audit terhadap tepenuhinya perlengkapan keamanan yang ada di galangan kapal sesuai dengan rencana yang tertera dalam rencana keamanan fasilitas galangan kapal atau *PFSP* dengan tidak melebihi batas waktu 12 (dua belas) bulan untuk satu kali audit internal. Internal audit melakukan pemeriksaan berfungsi atau tidak berfungsinya semua alat-alat bantu keamanan yang tersedia di galangan kapal seperti cctv, kawat diatas pagar tembok pembatas lokasi, lampu sorot atau penerang lainnya, *handy talkie* (HT), senter, termasuk kesiapan para satpam yang bertugas. Hal ini dapat dilihat dalam Pasal 27 peraturan Menteri perhubungan nomor 134 tahun 2016 tentang manajemen keamanan fasilitas Pelabuhan.²⁴

c. Kendala penerapan *ISPS Code* di galangan kapal

Sistim manajemen kewanaman galangan kapal sangat penting guna meminimalisir potensi resiko gangguan keamanan pada kegiatan pembangunan kapal atau *repair* kapal-kapal lama. Tetapi sering kali ada kendala dalam praktek penerapannya. Kendala yang sering di hadapai dalam penerapan *ISPS Code* adalah personel keamanan atau sekuriti tidak bersertifikat *IMO Model Course 3.24*. Sekuriti yang tidak bersertifikat tentunya tidak memahami yang berkaitan dengan *ISPS Code*. Dengan minimnya pengetahuan personil sekuriti dalam pelaksanaan *ISPS Code* di lapangan maka sering terjadi masalah yang merupakan pelanggaran hukum. Contohnya kasus: misalnya dengan sengaja maling, perampok atau pelaku bom memasuki area galangan kemudian ketahuan oleh anggota sekuriti yang sedang berjaga di galangan kapal, terkadang yang sering terjadi adalah sekuriti bertindak keras seperti memukuli maling yang tertangkap. Seperti kejadian disalah satu galangan kapal yang ada di Kota Batam.²⁵

Persoalan dimana anggota sekuriti yang bekerja sebagai personel keamanan di galangan kapal tidak memiliki sertifikat *IMO Model Course 3.24*, dikarenakan sekuriti tersebut bukan karyawan langsung perusahaan galangan kapal, mereka karyawan perusahaan subkontraktor. Perusahaan subcontractor tersebut tidak ada aturan yang mengatur untuk mengikuti pelatihan sertifikasi *IMO Model Course 3.24*, oleh karena itu perusahaan subcontractor atau karyawannya tidak berkewajiban mengikuti pelatihan sertifikasi *IMO Model Course 3.24* yang dikeluarkan oleh *Recognized Security Organization (RSO)*. Galangan kapal tidak bisa memaksakan kehendak personel sekuriti untuk harus mengikuti sertifikasi *IMO Model Course 3.24*, karena bentrok pada persoalan biayanya.²⁶

Kendala selanjutnya atau permasalahan yang sering disoroti adalah tentang deklarasi keamanan kapal / *Declaration of Security* disingkat dengan *DoS*. *DoS* adalah maklumat keamanan di kapal secara tertulis sesuai kesepakatan antara pemilik kapal dengan pemilik pelabuhan atau galangan kapal. Sebagian kapal yang berkunjung sering tidak meminta penjagaan kapalnya kepada pemilik galangan kapal. Galangan kapal tidak bisa melakukan pengamanan langsung seperti menempatkan sekuriti diatas kapal pengunjung tanpa persetujuan dari pemilik kapal. Galangan kapal tidak bisa juga memaksa pemilik kapal untuk melaksanakan *DoS* karena sesuai undang-undang bahwa yang berhak meminta *DoS* adalah

²⁴ Malisan, "Penerapan Standar Kompetensi Bidang Port Security Untuk Peningkatan Pelayanan Pelabuhan (Studi Kasus Pelabuhan Tanjung Perak)."

²⁵ Bari, "Aniaya Maling Besi Hingga Tewas, 4 Sekuriti PT BBS Batam Terancam 12 Tahun Penjara."

²⁶ Baso, "Pernyataan Port Facility Security Officer."

pihak kapal atau pemilik kapal dengan kondisi tertentu yang dikhawatirkan adanya ancaman keamanan pada kapal tersebut lihat pasal 45 peraturan menteri perhubungan nomor 134 tahun 2016 tentang manajemen keamanan fasilitas pelabuhan.

Prinsipnya galangan kapal harus mengamankan kapal tersebut karena sudah berada dalam rumahnya tetapi bentrok juga dengan biaya, seringkali tidak ada sekuriti yang berjaga di kapal tersebut karena tidak mendapat perintah penjagaan atau maklumat dari pemilik. Sehingga sangat dilema jika pencuri naik di kapal tersebut dan mengambil barang-barang mahal di atas kapal. Seperti kejadian disalah satu galangan kapal yang ada di Kota Batam bahwa maling masuk ke area galangan kapal tersebut kemudian sekuriti area mencoba melarang pencuri tersebut tetapi pencuri melakukan perlawanan hingga security dan karyawan perusahaan memukuli pencuri tersebut hingga meninggal dunia.²⁷

Penerapan *ISPS Code* di galangan kapal merupakan prioritas pemerintah untuk kepentingan keamanan galangan kapal demi kelancaran kunjungan-kunjungan kapal Internasional dan kapal Nasional berukuran 500 *Gross Tonnage (GT)* keatas ke galangan kapal. Hampir semua jenis kapal pernah berkunjung di galangan kapal di Kota Batam. Oleh karena banyaknya kapal-kapal yang berkunjung maka tentunya kapal-kapal tersebut harus selalu dijamin aman oleh pihak galangan, ibaratnya sebagai pemilik rumah bertanggung jawab akan barang-barang tamu. Sementara di kapal tersebut belum di terapkannya *ISPS Code* oleh pemilik. Seharusnya disetiap kapal harus diterapkan sistim *ISPS Code* oleh pemilik kapal masing-masing.²⁸

Berulang kali ditegaskan oleh direktur Kesatuan Penjagan Laut dan Pantai (KPLP) menyatakan bahwa galangan kapal yang tidak menerapkan ketentuan *ISPS Code* mendapat konsekuensi berupa tidak bisa dimasuki kapal asing dan ditolak di pelabuhan luar Negeri.²⁹

Terlihat saat ini bahwa banyak galangan kapal yang belum menerapkan *International Ship and Port (ISPS Code)* tetapi masih melakukan kegiatan yang dilarang oleh Pemerintah. Seperti melayani repair kapal besar bermuatan *Gross Tonnage (GT)* 500 keatas. Memberangkatkan kapal-kapal dari galangan ke luar negeri, menerima kedatangan kapal-kapal dari luar negeri yang belum menerapkan *ISPS Code* di kapal. Sering terjadi di Kota Batam bahwa kapal yang memiliki *Gross Tonnage (GT)* 500 keatas masuk ke galangan dan melakukan aktifitas di galangan misalnya aktifitas seperti perbaikan mesin dan alat-alat lain di kapal. Dalam pengerjaan perbaikan kapal tersebut tentunya tidak terlepas dari resiko seperti pencurian di atas kapal, bahkan kebakaran kapal yang mengancam keamanan galangan kapal. Ancaman seperti itu dapat diatasi jika telah menerapkan *ISPS Code* di galangan kapal.

Pada akhirnya pemerintah melakukan tindakan bahwa kapal bendera asing tidak bisa masuk ke wilayah pelabuhan *Shipyards* /galangan dan kapal-kapal dari galangan yang tidak menerapkan *ISPS Code* dan selanjutnya akan pasti ditolak di pelabuhan luar negeri. Karena pada prinsipnya pemerintah berkomitmen melaksanakan pengawasan terhadap penerapan keamanan fasilitas pelabuhan. Agar pelabuhan *shipyards* terhindar dari ancaman keamanan terhadap pelabuhan *shipyards* yang dapat menghambat kelancaran kunjungan kapal ke galangan kapal yang ada di Kota Batam. Galangan kapal yang sudah menerapkan *International Ship and Port security Code (ISPS Code)* akan terdaftar pada *International Maritime Organization*. Hebatnya bahwa galangan kapal yang telah terdaftar pada *International Maritime Organization* akan terlihat pada sistim kode keamanan galangan kapal, kode keamanan itu mencerminkan situasi aman pada galangan kapal yang dimaksud sehingga para

²⁷ Batam News, Kronologi Maling di PT BBS Tewas Dikeroyok: Korban Diikat, Kepala Dipukul.

²⁸ Khafendi, "Evaluasi Penerapan ISPS Code Di Pelabuhan Bitung."

²⁹ Victor Vikki Subroto, "Indonesia Implementasikan ISPS Code Secara Konsisten Terhadap Kapal Dan Fasilitas Pelabuhan."

Investor perkapalan tidak ragu-ragu membangun kapal-kapal baru di galangan kapal tersebut.³⁰

Oleh karena itu, maka diperlukan sarana berupa peraturan perundang-undangan sebagai alat untuk mengatur dan membangun kehidupan masyarakat. Sehingga hukum itu ditaati dan dilaksanakan dengan semangat, nanti kemudian terjalin kesepahaman antara pemerintah dan masyarakat. Penerapan *ISPS Code* pada galangan salah satu bentuk perhatian pemerintah bagi masyarakat agar roda bisnis masyarakat berjalan dengan baik, karena pembangunan spirit masyarakat Kota Batam dalam kegiatan menerapkan *ISPS Code* sangat diinginkan bahkan mutlak. Melalui pembangunan kapal-kapal baru di Batam merupakan sebuah garda penggerak ekonomi untuk pembangunan Nasional.

2. Solusi terhadap kendala penerapan *ISPS Code* di galangan kapal

Solusi terhadap sekuriti yang tidak bersertifikat yaitu pemerintah terus melakukan edukasi kepada setiap pemilik galangan kapal agar melaksanakan hal-hal sebagai berikut:

1. Bagi sekuriti yang sudah bekerja di galangan kapal tetapi belum bersertifikasi maka tim auditor *ISPS Code* dari kantor kesyahbandaran otoritas pelabuhan khusus Batam mengarahkan semua sekuriti itu agar mengikuti pelatihan melalui *RSO* untuk disertifikasi *IMO Model Course 3.24*. Khusus semua sekuriti supaya memahami fungsi dan tujuan *ISPS Code*, dan dapat melaksanakan tugas dengan baik, sehingga terhindar dari pelanggaran hukum yang membawa kerugian bagi diri sendiri dan orang lain.
2. Melakukan edukasi bagi pengelola galangan kapal agar di setiap sisi galangan kapal perlu menambah jumlah CCTV, perangkat deteksi bom, atau alat X-ray berupa mesin mendeteksi adanya senjata tajam, atau zat-zat lain berbau narkoba.
3. Personel sekuriti sebagai petugas keamanan harus dilatih untuk menggunakan peralatan perangkat keras atau *awarre techniques* pada pemanfaatan perangkat secara efektif.
4. Galangan harus diterangi dengan baik dan dilengkapi dengan perangkat monitoring sehingga dapat mencegah masuknya barang-barang seludupan melalui pintu gerbang utama ke dermaga dan sebaliknya dari dermaga masuk ke galangan kapal.³¹

Galangan kapal yang belum menerapkan *ISPS Code* pemerintah dalam hal ini Kepala Kantor KSOP Khusus Batam terus membantu memfasilitasi agar setiap galangan kapal dapat menerapkan *ISPS Code* untuk keamanan galangan kapal. Lain hal dengan pemilik galangan kapal yang sengaja tidak mau menerapkan *ISPS Code* di galangan kapalnya akan diberi sanksi tegas oleh pemerintah misalnya pencabutan sertifikat keamanan kapal, seperti yang disampaikan oleh direktur Jenderal Perhubungan Laut menyampaikan sebuah kebijakan bahwa Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku *Designated Authority* harus konsisten menerapkan *ISPS Code* dengan batas toleransi yang kecil dengan meminimalisir kekurangan-kekurangan yang ditemukan saat verifikasi di galangan kapal “*Ini harus diantisipasi terhadap kekurangan tersebut yang berdampak pada penundaan atau bahkan pencabutan Statement of Compliance of Port Facility (SoCPF) fasilitas pelabuhan dan International Ship Security Certificate (ISSC) Kapal*”.³²

³⁰ Janoko, & Suwarso, “Discovery : Jurnal Kemaritiman Dan Transportasi Penerapan Port Facility Security Plan Terminal.”

³¹ Herdiyanto, Hadi, and Suwarno, “Implementasi International Ship and Port Facility Security Code Di Pelabuhan Penumpang Tanjung Perak Surabaya Implementation of International Ship and Port Facility Security Code in Port of Passenger Tanjung Perak Surabaya.”

³² Victor Vikki Subroto, “Indonesia Implementasikan *ISPS Code* Secara Konsisten Terhadap Kapal Dan Fasilitas Pelabuhan.”

Solusi juga terhadap kapal-kapal yang masih belum menerapkan *ISPS Code* di atas kapalnya yaitu menghubungi petugas Auditor *ISPS Code* untuk difasilitasi dalam pelaksanaan penerapan *ISPS Code* di atas kapal. Nantinya perusahaan galangan kapal selalu menyiapkan personel sekuriti yang berjaga di setiap sisi luar kapal dimulai saat kapal bersandar hingga kapal meninggalkan area loaksi galangan. Hal ini merupakan tanggung jawab moril dari galangan sebagai tuan rumah demi memberikan pelayanan terbaik dan kenyamanan bagi owner kapal. Karena keamanan kapal merupakan upaya pemilik galangan kapal menjaga kepercayaan owner kapal, hal itu merupakan kepuasan dan kebahagiaan bagi pemilik kapal dan pemilik galangan kapal. Manajemen bersama *PFSO* dan Internal audit galangan terus melakukan pembenahan terhadap fasilitas galangan yang masih belum memadai. Melakukan evaluasi yang berkaitan keamanan galangan kapal setiap tiga bulan sekali.

Penutup

1. Kesimpulan

Penerapan *ISPS Code* di Indonesia memiliki dasar hukum melalui ratifikasi amandemen pemberlakuan Solas tahun 1974, kemudian diterbitkan peraturan menteri perhubungan nomor 134 tahun 2016 tentang manajemen kapal dan fasilitas pelabuhan. Telah menjelaskan secara rinci mengenai prosedur keamanan dan pengawasan pada kapal dan pelabuhan yang kemudian menjadi acuan untuk pelabuhan pada umumnya di Indonesia dalam menjalankan *ISPS Code*.

1) Penerapan *ISPS Code* menurut hukum yang berlaku dinyatakan sah dengan lengkapnya perencanaan fasilitas Pelabuhan dan melewati tahapan assessment yang dilaksanakan oleh organisasi keamanan yang diakui atau ditunjuk oleh Direktur Jenderal perhubungan laut. Kemudian diberikan sertifikat *SoCPF*. Memasang papan status level depan pintu masuk galangan kapal seperti contoh yang di gambar di atas. Penerapan seperti itu sangat bermanfaat bagi pengguna jasa pelabuhan galangan yaitu meningkatkan kepercayaan para investor pembuatan kapal baru khususnya di galangan kapal di Kota Batam karena terjaminnya sistem keamanan pada kapal dan pelabuhan galangan yang ada di Kota Batam sehingga bukan hanya pemilik kapal saja yang makin percaya pada keamanan yang tersedia di galangan meski nampak birokratis prosedural bagi PT.

Hal mengenai kendala yang dalam penerapan *ISPS Code* pada galangan kapal yakni personel sekuriti selaku garda pengamanan galangan kapal tidak bersertifikat *IMO Model Course 3.24* mengakibatkan kurangnya pemahaman security karena tidak pernah mengikuti pelatihan yang bersertifikasi terhadap penerapan *ISPS Code*. Kemudian galangan kapal tidak bisa meminta pelaksanaan *DoS* pada kapal-kapal yang berkunjung, karena harus pemilik kapal yang berhak meminta *DoS* tersebut.

2) Solusi pada kendala penerapan *ISPS Code* bahwa pemerintah melalui KSOP Khusus Batam terus melakukan upaya seperti edukasi dan atau pelatihan khusus bersertifikasi *IMO Model Course 3.24* terhadap sekuriti yang bekerja di galangan kapal, KSOP Batam selalu terbuka memfasilitasi pelaksanaan penerapan *ISPS Code* di galangan kapal demi kebaikan bersama.

2. Saran

1) Semoga galangan kapal yang belum menerapkan *ISPS Code* yang ada di Kota Batam segera menerapkan *ISPS Code* di galangan kapalnya masing-masing khususnya galangan kapal yang menerima operasi kapal ukuran 500 keatas *Gross Tonnage*, dan juga yang menerima kunjungan

kapal-kapal dari luar Negeri. Begitu juga galangan kapal yang memberangkatkan kapal menuju pelabuhan selanjutnya supaya segera melaksanakan penerapan *ISPS Code* untuk kepentingan pengembangan perusahaan galangan. Karena pelabuhan atau galangan kapal masih bertahan dan sengaja tidak menerapkan *ISPS Code* baik di galangan maupun di kapal bahwa kedepan mendapat konsekuensi berupa tidak bisa dimasuki kapal asing dan ditolak di pelabuhan luar Negeri. Konsekuensi seperti ini tentunya dapat membawa kerugian bagi banyak pihak, baik pengusaha *Shipyards* dan juga Pemilik kapal.

- 2) Kedepannya pemerintah semakin memperketat aturan bahwa kapal bendera asing tidak bisa masuk ke wilayah galangan yang tidak menerapkan *ISPS Code*. Sebaliknya kapal-kapal yang belum menerapkan *ISPS Code* pasti tidak bisa masuk ke galangan dan ditolak di pelabuhan selanjutnya. Bahkan galangan yang tidak menerapkan *ISPS Code* kedepan tidak akan bisa menerima kunjungan kapal-kapal asing, dengan berkurangnya kunjungan kapal ke galangan tentunya berpengaruh pada berkembangnya sebuah perusahaan galangan kapal. KSOP Khusus Batam sebagai regulator tentunya akan terus memberikan edukasi hukum yang berkaitan tentang *ISPS Code* dan menuntun pada penerapan dan pelaksanaannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Adi, Daniel. "Daftar Fasilitas Pelabuhan Batam," 1–4, 2022.
- Andi Mattalatta. "Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran" 76, no. 3 (2008): 61–64.
- Bari. "Aniaya Maling Besi Hingga Tewas, 4 Sekuriti PT BBS Batam Terancam 12 Tahun Penjara." In *BatamLines.Com*, 2022. <https://batamline.com/aniaya-maling-besi-hingga-tewas-4-sekuriti-pt-bbs-batam-terancam-12-tahun-penjara/>.
- Baso, Andi. "Pernyataan Port Facility Security Officer." 2023.
- Bastian, Suwarso. "DISCOVERY : Jurnal Kemaritiman Dan Transportasi Pendahuluan" 3, no. 1 (2021): 111–17. hal+8-13+Annisa+Aulia+Nasyukha.pdf.
- Batam News. Kronologi Maling di PT BBS Tewas Dikeroyok: Korban Diikat, Kepala Dipukul (2022).
- Dalores. "Pembinaan Dan Pengarahan Bagi Port Facility Security Office." 2023.
- Djabier, Abdoellah, Hadi Setiawan, Marthen Makahaube, and Mirdin Ahmad. "Implementation of ISPS Code Related to Drill and Exercise in Indonesian Port." *Prosiding Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar* 1, no. 4 (2021): 184–90. <https://doi.org/10.48192/prc.v1i4.338>.
- Hary Kriswanto. "Peraturan Menteri Perhubungan No. 52 Tahun 2021 Tentang Terminal Khusus Dan Untuk Kepentingan Sendiri." *Paper Knowledge . Toward a Media History of Documents* 3, no. 2 (2021): 6.
- Herdiyanto, Niko, Siswo Hadi, and Panji Suwarno. "Implementasi International Ship and Port Facility Security Code Di Pelabuhan Penumpang Tanjung Perak Surabaya Implementation of International Ship and Port Facility Security Code in Port of Passenger Tanjung Perak Surabaya." *Jurnal Keamanan Maritim* 6, no. 2 (2020): 140–60.
- Janoko, & Suwarso, Eka Sagitar. "DISCOVERY : Jurnal Kemaritiman Dan Transportasi Penerapan Port Facility Security Plan Terminal" 2, no. 2 (2020).
- Kensiwi, Fitri, Atria Maharani, and Riyanto Riyanto. "Implementasi ISPS Code Terkait Dengan Pelaksanaan Drill Dan Exercise Di Pelabuhan Tanjung Emas." *Dinamika Bahari* 3, no. 2 (2022):

- 78–85. <https://doi.org/10.46484/db.v3i2.311>.
- Khafendi, Khafendi. “Evaluasi Penerapan ISPS Code Di Pelabuhan Bitung.” *Jurnal Penelitian Transportasi Laut* 18, no. 1 (2020). <https://doi.org/10.25104/transla.v18i1.1397>.
- Lilik Mulyadi. “Teori Pembangunan.” In *Beranda Hukum*, 2021. Lilik Mulyadi.
- Malisan, Johnny. “Penerapan Standar Kompetensi Bidang Port Security Untuk Peningkatan Pelayanan Pelabuhan (Studi Kasus Pelabuhan Tanjung Perak).” *Warta Penelitian Perhubungan* 26, no. 12 (2019). <https://doi.org/10.25104/warlit.v26i12.951>.
- Mattalanta, Andi. “Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Tahun 2021 Tentang Prosedur Dan Pelaksanaan Verifikasi Manajemen Keamanan Kapal Dan Fasilitas Pelabuhan,” 2020.
- MONITA, CHRISTYA GITA. *Penerapan International Ship and Port Facility Security Code Di Mv. Sinar Papua Pada Saat Kapal Sandar*, 2020.
- Mulyadi, Lilik. “Teori Hukum Pembangunan.” *Jurnal Hukum Indonesia* 8, no. 2 (2009): 1–29. https://badilum.mahkamahagung.go.id/upload_file/img/article/doc/kajian_deskriptif_analitis_teor_i_hukum_pembangunan.pdf.
- Nurafandi, Ahmad, and P N Henny. “Analisis Penerapan INTERNATIONAL SHIP AND PORT SECURITY (ISPS Code) Di MT. AU LEO.” *Jurnal Karya Ilmiah Taruna Andromeda* 3, no. 8 (2019): 1–14.
- Premadi, Ageng, Nurfadhlin, and Erika Safira Oktaviani. “Proses Penerapan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code Di Terminal Khusus Fsrh Hua Xiang 8.” *E-Journal Marine Inside* 4, no. July (2022): 65–77. <https://doi.org/10.56943/ejmi.v4i1.40>.
- Prima, Sri Cempaka, Andri Octavianus Purba, I Wayan Yuliarta, and Panji Suwarno. “Perubahan Tata Kelola Maritim Di Wilayah Kalimantan Timur Sebagai Ibukota Baru.” *Nusantara: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial* 7, no. 2 (2020): 408–20.
- Rahayu, Sri Lestari. “Peraturan Menteri Perhubungan No. 134 Tahun 2016 Tentang Manajemen Keamanan Kapal Dan Fasilitas Pelabuhan,” n.d.
- Victor Vikki Subroto. “Indonesia Implementasikan ISPS Code Secara Konsisten Terhadap Kapal Dan Fasilitas Pelabuhan,” n.d. <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4659/indonesia-implementasikan-isps-code-secara-konsisten-terhadap-kapal-dan-fasilitas-pelabuhan>.