

## Sosialisasi Mengenai Standarisasi Internasional Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Kota Samarinda



**Aji Titin Roswitha Nursanthy<sup>1\*</sup>, Maria Ana Liwa<sup>2</sup>, Iva Yulia Munawarah<sup>3</sup>**

<sup>1</sup>Prodi Ilmu Hukum, STIH Awang Long Samarinda, Indonesia

<sup>2</sup>Prodi Ilmu Hukum, STIH Awang Long Samarinda, Indonesia

<sup>3</sup>Prodi Ilmu Hukum, STIH Awang Long Samarinda, Indonesia

E-mail: [ajititin@stih-awanglong.ac.id](mailto:ajititin@stih-awanglong.ac.id)<sup>1</sup>, [mariaana@stih-awanglong.ac.id](mailto:mariaana@stih-awanglong.ac.id)<sup>2</sup>, [iva@stih-awanglong.ac.id](mailto:iva@stih-awanglong.ac.id)<sup>3</sup>

Submission	2018-04-10
Review	2018-05-20
Publication	2018-06-27

### ABSTRAK

Negara Indonesia sangat tergantung pada angkutan kapal lewat laut, utamanya perdagangan keluar negeri, oleh karenanya keamanan dan keselamatan kapal serta pelabuhan dimana kapal tersebut berlabuh, mutlak diperlukan. Oleh karena itu pengabdian masyarakat ini bertujuan agar staff Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Samarinda sebagai target sasaran dalam pengabdian masyarakat ini memahami gambaran kondisi pelabuhan di Indonesia dan keharusan bagi pelabuhan yang telah berstandara internasional untuk mengikuti aturan yang telah ada. Pengabdian Masyarakat ini diwujudkan melalui penyelenggaraan sosialisasi mengenai “Standarisasi Internasional Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan di Kota Samarinda”. Kegiatan ini dilakukan dengan menggunakan metode ceramah, dan diskusi antara peserta sosialisasi. Hasilnya sosialisasi “Standarisasi Internasional Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan di Kota Samarinda” telah berjalan dengan baik dan seluruh peserta sosialisasi antusias dengan adanya kegiatan pengabdian masyarakat ini.

**Kata Kunci:** *Pengamanan Kapal, Fasilitas Pelabuhan, Kota Samarinda.*

## Pendahuluan

Pelabuhan Samarinda merupakan pelabuhan yang terdapat di Kota Samarinda, Kalimantan Timur yang terletak di tepi sungai Mahakam, 30 mill laut dari Muara Pegah. Pelabuhan ini penting keberadaannya, karena dari sini kebutuhan pokok untuk masyarakat di Kota Samarinda dan sekitarnya disuplai. Dizaman era globalisasi pelabuhan Kota Samarinda dianggap tidak bisa dikembangkan lagi sehingga perlu adanya fasilitas yang mampu memenuhi kebutuhan kapal-kapal besar untuk kegiatan bongkar muat dan juga terminal khusus untuk penampungan kontainer. Hal ini menjadi permasalahan yang cukup krusial bagi Pemerintah Kota Samarinda, khususnya kelengkapan pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan yang tidak sesuai dengan standar internasional atau *The International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, terlebih lagi keseimbangan penataan ruang dan adaptibilitas perubahan lingkungan hidup yang berjalan lamban, serta penegakan hukum yang kurang optimal, sehingga menjadikan pelabuhan di Kota Samarinda rawan akan tindak kejahatan.

Alasan lainnya adalah lokasi pelabuhan Kota Samarinda merupakan pelabuhan besar yang menjadi sampel bagi pelabuhan-pelabuhan yang ada di Provinsi Kalimantan Timur, dengan dilengkapi beberapa fasilitas diantaranya:

1. Dermaga sepanjang 876 meter dengan kedalaman air 15 meter
2. Kapal pandu untuk mengantar pandu ke kapal
3. Kapal bantu/assit tug untuk membantu menyandarkan kapal
4. Pandu, yang memandu kapal untuk sandar di dermaga.
5. Pengisian air bersih dari darat.

Oleh karenanya sangat relevan bila melakukan kegiatan pengabdian masyarakat terkait standarisasi internasional pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan tersebut ketika mengacu pada titik strategis lokasi pelabuhan Kota Samarinda, serta beberapa polemik pelabuhan Kota Samarinda. Tujuan diadakannya kegiatan pengabdian masyarakat ini untuk memahami kesiapan pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan yang ada di Kota Samarinda terhadap kesesuaian standar pengaturan internasional yang berlaku, karena selama ini fasilitas yang ada di pelabuhan kurang memadai serta tidak sesuai dengan standar internasional atau *The International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*. Target sasaran sendiri dalam kegiatan pengabdian masyarakat ini adalah staff Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Samarinda.

Kegiatan pengabdian masyarakat ini diharapkan mampu menjadi solusi bagi permasalahan yang ada pada pelabuhan Kota Samarinda, melalui pemberian pemahaman kepada *stakeholder* terkait diantaranya perusahaan perkapalan (*shipping company*), personel diatas kapal (*shipboard personel*) maupun personel pelabuhan dan fasilitasnya (*port/facility personnel*), serta hasil akhir yang didapat adalah target sasaran dalam kegiatan pengabdian masyarakat ini mampu mengurus sertifikasi ISPS Code, bila memang ada pelabuhan di Samarinda belum bersertifikasi, dan mendorong kapal berbendera Indonesia yang dimiliki masyarakat Samarinda yang berukuran 500 GT keatas agar dapat lebih mengusahakan memperoleh sertifikasi ISPS Code, sehingga aturan terkait standarisasi internasional terhadap pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan di Kota Samarinda dapat terealisasi dengan baik.

## Metode

Dalam kegiatan pengabdian ini, analisis dan pengkajian data menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Informasi dan data diperoleh dengan melakukan pengamatan langsung melalui pemberian ceramah, dan sesi diskusi, serta wawancara dengan target sasaran yang di selenggarakan melalui pelaksanaan

sosialisasi yang dilaksanakan di Kantor Pelabuhan Kota Samarinda, dengan tema “Standarisasi Internasional Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan di Kota Samarinda”. Target sasaran dalam pengabdian masyarakat ini adalah staff Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Samarinda sebagai peserta dalam kegiatan pengabdian masyarakat ini, dengan luaran peserta yang mendukung kegiatan pengabdian masyarakat ini yaitu masyarakat sekitar, Pemerintah Daerah Kota Samarinda, perusahaan perkapalan (shipping company), personel diatas kapal (shipboard personel) maupun personel pelabuhan dan fasilitasnya (port/facility personnel).

Metode yang digunakan dalam pelaksanaan kegiatan pengabdian masyarakat terhadap luaran peserta yang mendukung kegiatan pengabdian masyarakat ini melalui metode ceramah, dan diskusi interaktif kepada masing-masing peserta terkait pemahaman peserta terhadap “Sosialisasi Standarisasi Internasional Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan di Kota Samarinda” yang diberikan oleh pihak Tim Pengabdian dari LPPM STIH Awang Long, Samarinda.

## Hasil dan Pembahasan

### *The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*

Keberadaan *The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* sangat dibutuhkan bagi kemaritiman Indonesia. *The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah yang meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan internasional ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi pada kapal dan fasilitas pelabuhan pasca serangan 11 September di Amerika Serikat. Peristiwa serangan teroris pada tanggal 11 September 2001 di Amerika Serikat memicu kesadaran masyarakat maritim internasional akan bahaya serangan teroris yang dapat diarahkan kepada maritime secara meluas. Pembajakan kapal dagang di Columbia Eagle perairan Thailand tahun 1970, serta serentetan peristiwa lainnya terkait perairan menjadikan kalangan internasional khususnya negara-negara anggota Organisasi Maritim Internasional (IMO) menjadi waspada terhadap segala ancaman keamanan pelayaran yang harus segera diantisipasi, sehingga IMO melalui konferensi Desember 2002 menetapkan amandemen SOLAS 1974, mengenai SOLAS yang pada hakekatnya adalah keselamatan jiwa di laut, tetapi dengan amandemen ini maka SOLAS juga mencakup keamanan kapal dan pelabuhan darat. Hal ini berarti keamanan kapal dan pelabuhan menjadi bagian integral dari keselamatan laut.

*The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* terdiri dari dua bagian. Bab A berisi segala ketentuan wajib dilaksanakan (*mandatory*) oleh pemerintah, kapal atau perusahaan dan fasilitas pelabuhan, menyangkut aturan-aturan yang tercantum dalam Bab XI-2 seperti telah diubah dalam Annex Solas 1974, sedangkan bagian B berisi petunjuk atau pedoman (*guidance*) tentang pelaksanaan dari Bab A. Tujuan *The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* sendiri salah satunya untuk menetapkan peranan dan tanggungjawab masing-masing Negara anggota, instansi pemerintah, pemerintah lokal, serta industry kapal, dan pelabuhan, pada tingkat nasional, dan internasional, untuk menjamin keamanan maritim. Mengingat pentingnya aturan ini menjadi bahan pertama untuk pengantar ceramah

sosialisasi sebagai bentuk kegiatan pengabdian masyarakat ini yang disampaikan kepada target sasaran yang hadir sebagai peserta.

### **Tanggung Jawab Negara Peserta**

Salah satu tanggung jawab negara peserta yaitu menetapkan tingkat keamanan dan menyiapkan petunjuk-petunjuk dalam rangka upaya perlindungan terhadap kemungkinan terjadinya insiden keamanan, sehingga diperlukan pula menetapkan kapan suatu pernyataan keamanan (*Declaration of Security*) diperlukan, setelah melakukan penilaian terhadap resiko yang mungkin dapat timbul pada kegiatan kapal, dengan pelabuhan, antara kapal dengan kapal, orang, harta benda serta lingkungan kerja. Surat pernyataan keamanan dapat diajukan oleh kapal kepada Negara peserta ketika memasuki suatu pelabuhan apabila ada ancaman keamanan nyata atau telah terjadi insiden keamanan terhadap kapal atau fasilitas pelabuhan. Kewajiban perusahaan pemilik kapal sendiri salah satunya adalah berkewajiban memberikan dukungan yang memadai kepada nahkoda, perwira kapal, agar dapat menjalankan tugas dengan baik, serta keamanan kapal juga wajib diperhatikan dengan bertindak sesuai dengan tingkat keamanan yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

Penilaian terhadap keamanan kapal (*ship security assessment*) juga diperlukan untuk mengetahui seberapa aman kapal tersebut, sehingga penilaian terhadap keamanan menjadi bagian integral sangat penting dari proses pengembangan dan pemutakhiran dari rencana keamanan kapal. Oleh karenanya penilaian keamanan kapal perlu di dokumentasikan, tinjau ulang, dan disimpan oleh pemilik kapal atau perusahaan kapal. Rencana keamanan fasilitas pelabuhan juga menjadi hal utama yang harus diperhatikan. Rencana keamanan sendiri dibuat dan dikembangkan berdasarkan penilaian keamanan bagi pelabuhan yang memadai untuk kegiatan antar kapal-pelabuhan, dan harus mencakup ketiga tingkat keamanan.

Selain itu keamanan fasilitas pelabuhan perlu diharuskan untuk bertindak sesuai dengan tingkat keamanan yang telah ditetapkan oleh pemerintah yang mencakup wilayah pelabuhan itu terletak. Setelah itu penilaian keamanan fasilitas pelabuhan juga sangat penting karena itu penilaian atau pengukuran keamanan dilakukan oleh Pemerintah Daerah setempat dimana fasilitas pelabuhan itu terletak. Tujuan adanya penilaian keamanan ini adalah merupakan suatu bagian yang tak terpisahkan dari proses pengembangan dan pemutakhiran rencana keamanan fasilitas pelabuhan. Selanjutnya, adanya pemeriksaan yang bertujuan untuk memastikan keamanan termasuk peralatan yang sesuai dengan aturan tersebut. Terakhir, penerbitan dan pengesahan sertifikat yang akan dikeluarkan dan disahkan oleh pejabat pemerintah terkait, sesudah dilakukan verifikasi awal ataupun pembaharuan sesuai dengan ketentuan. Sertifikat Internasional Keamanan Kapal berlaku paling lama 5 (lima) tahun. Berdasarkan penjelasan tersebut, maka materi ini juga telah disampaikan kepada para peserta sosialisasi dalam kegiatan pengabdian masyarakat tersebut.



Gambar Pemateri dan Peserta Kegiatan Pengabdian Masyarakat

### Implementasi di Indonesia

Indonesia disebut sebagai salah satu *Contracting Government* karena telah menandatangani dan meratifikasi aturan tersebut, yang tertuang pada Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Ratifikasi SOLAS 1974, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 mengenai Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan di Wilayah Indonesia. Oleh karena itu Indonesia seharusnya tunduk dan patuh pada aturan *The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* secara konsisten. Ada tiga elemen yang perlu dilakukan peninjauan Pemerintah Negara Anggota, Pelabuhan Laut, dan Fasilitas Pelabuhannya. Tanggung jawab tersebut diberikan kepada Kementerian Perhubungan yaitu menyangkut wilayah pelabuhan aparatnya adalah Administratur Pelabuhan (ADPEL), yang menjadi satu-satunya pejabat yang bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan dalam pelabuhan sesuai *The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*. PT Pelindo telah membagi pelabuhan di Indonesia menjadi beberapa wilayah, namun perusahaan ini juga tidak memiliki kewenangan dalam hal manajemen keamanan, sehingga hanya terbatas pada kegiatan perekonomian. Akibatnya menimbulkan dualisme kepemimpinan terhadap perusahaan PT Pelindo dan Administratur Pelabuhan (ADPEL) sehingga sulit untuk menerapkan *The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* secara menyeluruh. Misalnya belum adanya kesediaan perwira keamanan fasilitas pelabuhan yang ditunjuk, keberadaan KP3 yang juga sebagai anggota POLRI dalam melaksanakan fungsi keamanan sehingga menimbulkan kerancuan wewenang, serta antara perwira keamanan pelabuhan, perwira keamanan perusahaan, dan perwira keamanan kapal apakah sudah memiliki sinergitas yang baik terjalin antar sesamanya. Belum lagi kurangnya tenaga ahli dalam keamanan maritim. Pelabuhan lautpun juga mengalami polemik berkepanjangan karena sulit membedakan mana pelabuhan domestik, dan pelabuhan internasional karena pelabuhan di Indonesia dapat melayani keduanya dan berada dalam satu wilayah domestik nasional dan internasional, yang memisahkan hanya daerah sandar dermaga. Demikian pula dengan pelabuhan khusus dan umum, hanya da beberapa pelabuhan khusus sehingga menyulitkan penerapan ketentuan *The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* secara terintegritas, serta banyaknya kejahatan yang terjadi di maritim Indonesia, menuntut untuk lebih waspada dan memperbaiki pengelolaan manajemen keamanan yang lebih baik lagi. Gambaran serupa tersebut dipaparkan oleh tim pengabdian masyarakat kepada para peserta sosialisasi tersebut. Berdasarkan pemaparan materi tersebut tanggapan dari target sasaran utama sebagai peserta serta luaran target pendukung sangat antusias dalam mempelajari pengetahuan

terkait pemaparan sosialisasi “*Standarisasi Internasional Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan di Kota Samarinda*”. Harapan kedepannya agar ada pendampingan terkait pengurusan sertifikasi kapal dan dilakukannya kembali sosialisasi serupa seperti ini yang lebih difokuskan kepada perusahaan kapal.

### **Kesimpulan**

Ancaman terhadap keamanan kapal sering terjadi yang sudah tentu mengalami kerugian besar bagi kapal maupun perusahaan, sehingga harus diakui bahwa penerapan ketentuan *The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* harus dilakukan secara menyeluruh dan terintegritas dengan baik khususnya pada pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan di Kota Samarinda sebagai salah satu wilayah yang ikut menyokong Indonesia sebagai negara maritim dimata dunia. Kondisi fisik, letak, dan keadaan lingkungan umumnya pelabuhan di Indonesia khususnya Kota Samarinda ikut memberi andil dalam hambatan penerapan ketentuan *The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*, oleh karenanya sosialisasi seperti ini perlu dilakukan kembali sehingga ada aturan yang dapat tercipta khususnya terkait pengawasan dalam penerapan aturan ketentuan *The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* baik dipelabuhan maupun dikapal.

### **Pengakuan**

Program Kegiatan Pengabdian Kepada Masyarakat (PKM) yang dilakukan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Hukum Awang Long, Samarinda merupakan implementasi dan sinergitas lembaga perguruan tinggi bersama masyarakat. Diharapkan hasil dari kegiatan ini mampu memberikan kontribusi kepada masyarakat untuk menjadi acuan bagi para pihak yang berkepentingan terkait “*Sosialisasi Standarisasi Internasional Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan di Kota Samarinda*”. Ucapan terimakasih kami sampaikan kepada Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Hukum Awang Long, Samarinda yang telah memfasilitasi dan memberikan dukungan pada kegiatan pengabdian ini, serta *stakeholder* terlibat didalamnya baik akademisi, aparat pemerintah daerah setempat, serta mahasiswa/i Sekolah Tinggi Ilmu Hukum Awang Long, Samarinda, dan semua pihak yang telah banyak membantu dan memberi kontribusi dalam kegiatan pengabdian masyarakat ini.

### **Daftar Referensi**

- Churchill, E. B. (1989). *The UN Convention on The Law of The Sea: Impact and Implementation*, Hawaii: Honohulu, The Law of The Sea Institute. *American Journal of International Law*, Volume 83, Issue 1, 211-214.
- Dina Sunyowati, E. N. (2013). *Buku Ajar Hukum Laut*. Surabaya: Airlangga University Press.
- Hendrapati, M. (2013). *Bunga Rampai Hukum Laut Internasional*. Makassar: Makassar: Pustaka Pena Press.
- Ray, D. (2008). *Reformasi Sektor Pelabuhan Indonesia dan UU Pelayaran Tahun 2008*. Jakarta: US AID.
- Sodik, D. M. (2014). *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*. Bandung: Refika Aditama.