



ISSN. 2716-2656 (Print)

E-Journal Marine Inside

<https://ejournal.poltekpel-banten.ac.id/index.php/ejmi/>

Vol. 4, Issue. 1, July 2022

doi.org/10.56943/ejmi.v4i1.40

Proses Penerapan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code di Terminal Khusus FsrU Hua Xiang 8

Ageng Premadi¹, Nurfadhлина², Erika Safira Oktaviani

¹ageng@poltekpel-banten.ac.id, ²nurfadhлина@poltekpel-banten.ac.id

Politeknik Pelayaran Banten

ABSTRAK

Semakin pesatnya perkembangan ilmu dan teknologi modern saat ini, berpengaruh juga pada berkembangnya dunia kemaritiman. Banyak penyedia jasa yang berlomba-lomba untuk memberikan pelayanan terbaik untuk para pelanggannya. Namun, semakin canggihnya ilmu dan teknologi modern ini dapat menyebabkan beberapa masalah terutama masalah ancaman keamanan pelayaran. Maka dari itu International Maritime Organization (IMO) yang merupakan organisasi tertinggi pelayaran dunia menerbitkan peraturan ISPS Code untuk mencegah terjadinya ancaman keselamatan yang ada terutama di wilayah kapal dan fasilitas pelabuhan. Karena penting dan masih jarang yang melakukan penelitian tentang penerapan ISPS Code di Terminal Khusus maka penelitian ini bertujuan untuk meneliti proses dan evaluasi dalam proses penerapan ISPS Code di Terminal Khusus FSRU Hua Xiang 8. Metode penelitian yang digunakan dalam penyusunan Karya Ilmiah Terapan ini adalah metode penelitian deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data yaitu dengan cara mengamati objek yang diteliti (observasi), wawancara dengan beberapa responden pengurus Terminal Khusus, dan studi pustaka pada beberapa referensi yang sesuai dengan objek yang diteliti. PT Sulawesi Regas Satu sudah melakukan proses penerapan ISPS Code di Terminal Khusus FSRU Hua Xiang 8 dengan baik dan benar sesuai dengan peraturan yang ada. Namun, di dalam evaluasi proses penerapan ISPS Code tersebut masih ditemukan beberapa kendala yang dialami seperti belum adanya lokasi dan kapal FSRU permanen yang menghambat proses penerapan ISPS Code ini sehingga masih panjang proses penerapan yang belum bisa dilaksanakan.

Kata Kunci: *ISPS Code, Proses, Terminal Khusus*

PENDAHULUAN

Semakin pesatnya perkembangan ilmu dan teknologi modern saat ini, berpengaruh juga pada berkembangnya dunia kemaritiman. Kemajuan ini pun yang membuat moda transportasi laut menjadi salah satu moda yang dinilai paling berpengaruh dalam proses perekonomian di dunia, karena lebih efektif dan efisien dalam proses pengangkutan muatan (barang maupun penumpang) dari suatu tempat asal ke tempat tujuan dengan biaya yang lebih ekonomis dan jumlah yang lebih besar. Seiring dengan meningkatnya pengguna moda transportasi ini, baik pelayaran domestik maupun internasional membuat para penyedia jasa semakin berlomba-lomba untuk meningkatkan pelayanan terbaiknya dari segi pelayanan di pelabuhannya maupun pelayanan di saat kapal itu berlayar mengarungi samudra, seperti kelaik-lautan kapal untuk berlayar, keselamatan kapal, bahkan lingkungan yang dilalui serta keamanan kapal itu sendiri.

Namun, semakin canggihnya ilmu dan teknologi modern ini juga dapat menimbulkan masalah baru dalam dunia kemaritiman, salah satu contohnya ialah banyak bermunculan ancaman keamanan dan keselamatan dalam moda transportasi laut. Padahal keselamatan dan keamanan merupakan penunjang paling penting dalam kelancaran kegiatan pengangkutan muatan dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan ini. Seperti yang dijelaskan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tentang Pelayaran (2008) Pasal 1 Ayat 32 tentang pelayaran yang menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritim. Meskipun telah ada payung hukumnya, gangguan keamanan dan kecelakaan ini tetap terjadi dan tidak bisa dihindari.

Maka dari itu, *International Maritime Organization (IMO)* yang merupakan sebuah organisasi pelayaran dunia, membuat sebuah aturan yang dinamakan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, dikarenakan terdapat beberapa peristiwa kelam yang membuat orang menjadi waspada dan takut untuk memakai jasa transportasi yang ada, seperti terjadinya serangkaian gangguan keamanan yang terjadi, terutama ketika pesawat yang dibajak oleh suatu kelompok pada tanggal 11 September 2001 menabrak menara kembar *World Trade Center (WTC)* dan menghancurkan sebagian Pentagon dan jatuh di sebuah lapangan Pennsylvania, yang digunakan untuk melakukan serangan bunuh diri yang menargetkan warga di Amerika Serikat. Tidak hanya itu dalam dunia maritim pembajakan kapal juga kerap kali terjadi seperti MV. *Achille Lauro*, kapal pesiar yang dibajak di Laut Tengah oleh sekelompok teroris yang mengatasnamakan *Front Pembebasan Palestina* pada 28 September 1985. Kemudian ada kapal *USS Cole* tahun 2000 dan *MT Limburg* tahun 2002 yang harus mengalami peristiwa pengeboman yang dilakukan oleh teroris. Peristiwa pembajakan ini juga pernah dialami oleh PT Samudera Indonesia dimana kapal *MV. Sinar Kudus* pada tanggal 16 Maret 2011, telah dibajak oleh pembajak asal Somalia di perairan sekitar Somalia.

Serangkaian kejadian tersebut membuktikan bahwa serangan keamanan seperti serangan terorisme yang menggemparkan dunia ini dapat terjadi dimanapun tanpa mengenal waktu. *ISPS Code* ini pun membahas tentang aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan dari tindak kejahatan. Oleh karena itu upaya penanganan sangat diperlukan untuk dapat mencegah maupun meminimalisir tindak kejahatan yang mungkin terjadi khususnya di wilayah *Ship and Port Facility*.

Waktu demi waktu, peraturan ini pun mulai diadopsi oleh semua Negara didunia, bahkan apabila aturan *ISPS Code* ini tidak diterapkendengan baik, Pelabuhan atau kapal terkait akan mendapatkan dampak yang sangat merugikan. Sama hal nya dengan Terminal Khusus ini, apabila terdapat ancaman keselamatan dan keamanan maka akan menghambat proses regasifikasi sehingga kapal LNG yang difungsikanhanya untuk meregasifikasi LNG ini tidak dapat mendistribusikan gas LNG yang cukup untuk Pembangkit Listrik Tenaga Gas di wilayah pedalaman Indonesia dan dapat berdampak pada melambatnya pertumbuhan perekonomian negara.

Maka dari itu, proses penerapan aturan *ISPS Code* ini tidak bisa dianggap remeh dengan melihat dampak yang dihasilkan sehingga perlu diadakannya evaluasi dalam pelaksanaan aturan *ISPS Code* di Terminal Khusus *FSRU Hua Xiang 8* sebagai bentuk upaya represif maupun prefentif dalam menangani gangguan keamanan yang bisa saja terjadi sewaktu-waktu. Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini mengambil judul “Proses Penerapan *International Ship And Port Facility Security (ISPS) Code di Terminal Khusus FSRU HuaXiang 8*”. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui proses yang dilakukan oleh terminal khusus Hua Xiang 8 dalam menerapkan ISPS (International Ship and Port Facility Security) code dan untuk mengetahui hasil evaluasi dalam proses penerapan ISPS (International Ship and Port Facility Security) code di terminal khusus Hua Xiang 8.

METODE PENELITIAN

Pada penelitian ini peneliti memilih jenis penelitian deskriptif kualitatif karena tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengungkapkan kejadian atau fakta, keadaan, fenomena, variabel dan keadaan yang terjadi saat penelitian berlangsung dengan menyuguhkan apa yang sebenarnya terjadi (Indrawan & Yaniawati, 2016). Penelitian ini menafsirkan dan menguraikan data yang bersangkutan dengan situasi yang sedang terjadi, sikap serta pandangan yang terjadi di dalam suatu masyarakat, pertentangan antara dua keadaan atau lebih, hubungan antar variabel yang timbul, perbedaan antar fakta yang ada serta pengaruhnya terhadap suatu kondisi, dan sebagainya.

Menurut Amos (2014), metode diskriptif merupakan metode penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan secara sistematis fakta dan karakteristik objek dan subjek yang diteliti secaratepat. Data deskriptif yang dimiliki berupa teks karena untuk menangkap arti yang terdalam terhadap sesuatu makna tidak mungkin diperoleh hanya dalam bentuk angka, sebab angka itu hanya berupa simbol belaka. Menurut Sugiyono (2019), metode pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Dapat disimpulkan bahwa pengumpulan data merupakan metode yang digunakan oleh peneliti untuk mendapatkan data yang diperlukan dari narasumber dengan menggunakan banyak waktu. Pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti sangat diperlukandalam suatu penelitian ilmiah. Teknik atau cara pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut

1. Studi pustaka

Studi pustaka adalah teknik pengumpulan data dari berbagai bahan pustaka (referensi) yang relevan dengan masalah yang akan dibahas. Data yang diperoleh melalui studi kepustakaan adalah sumber informasi yang telah ditemukan oleh para ahli yang kompeten di bidangnya masing-masing sehingga relevan dengan pembahasan (Sujarweni, 2014). Peneliti berusaha mengumpulkan data dari beberapa referensi, baik berupa buku-buku, jurnal penelitian, peraturan perundang-undangan yang berlaku, maupun konvensi internasional.

2. Observasi

Menurut Sugiyono (2019), Observasi merupakan teknik pengumpulan data dengan penelitian yang berkenaan dengan perilaku manusia, proses kerja, gejala-gejala alam, dan bila responden yang diamati tidak terlalu besar. Pada dasarnya teknik observasi digunakan untuk melihat dan mengamati perubahan fenomena-fenomena sosial yang tumbuh dan berkembang yang kemudian dapat dilakukan perubahan atas penilaian tersebut. Bagi pelaksana atau observer, untuk melihat objek momen tertentu sehingga mampu memisahkan antara yang diperlukan dengan yang tidak diperlukan. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah dengan mengadakan observasi pada Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang 8 sehingga data-data yang dikumpulkan sesuai dengan kenyataan yang ada.

3. Wawancara (Interview)

Menurut Sugiyono (2019), wawancara merupakan teknik pengumpulan data dimana peneliti melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti, dan juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam dan jumlah respondennya sedikit/kecil. Wawancara yang digunakan dalam penelitian ini dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan terstruktur karena peneliti menggunakan pedoman wawancara yang disusun secara sistematis dan lengkap untuk mengumpulkan data yang dicari. Peneliti lebih dahulu menentukan individu - individu yang akan dijadikan sebagai informan. Informan penelitian ini adalah pegawai dan pimpinan di PT Sulawesi Regas Satu dan di Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang 8.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data

PT Sulawesi Regas Satu

PT Sulawesi Regas Satu merupakan perusahaan yang bergerak di bidang Jasa dan Industri yang memiliki kegiatan usaha di aktivitas pelayanan kepelabuhan laut, penanganan kargo, dan industri bangunan lepas pantai dan bangunan terapung. PT Sulawesi Regas Satu adalah anak perusahaan dari PT Anoa Sulawesi Regas yang merupakan bagian dari PT GTS International tbk (setelah rekonstruksi bagan perusahaan dimana dulu nya PT Sulawesi Regas Satu merupakan anak perusahaan PT Humpuss Transportasi Kimia) yang berdiri pada akhir tahun 2019.

PT Sulawesi Regas Satu berlokasi di Gedung Mangkuluhur City Tower One Lantai 26, Jalan Gatot Subroto Kav. 1-3, Setiabudi, Jakarta Selatan. PT Sulawesi Regas Satu dimana dapat disingkat menjadi PT SRGS ini didirikan khusus untuk menangani proyek pemerintah *FSRU* Klaster Sulawesi sesuai Keputusan Menteri Perhubungan No. 13 Tahun 2020 bekerja sama dengan PT. PLN Gas & Geothermal.

Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang 8

Pada tahun 2018, PT Perusahaan Listrik Negara (Persero) menunjuk anak perusahaannya yaitu PT PLN Gas & Geothermal untuk menangani Proyek Gasifikasi *Liquefied Natural Gas* (LNG), dimana pada tahun 2018 itu juga PT PLN Gas & Geothermal mengambil langkah untuk membuka tender perusahaan penyedia jasa untuk proyek tersebut. Dan pada pengumuman hasil tender, September 2019 PT Humpuss Transportasi Kimia (Persero) diumumkan memenangkan tender untuk melaksanakan proyek tersebut sehingga pada akhir tahun PT Humpuss Transportasi Kimia (Persero) pun membentuk anak perusahaan bernama PT Sulawesi Regas Satu yang dibentuk khusus untuk menangani proyek Gasifikasi *Liquefied Natural Gas* (LNG) tersebut.

Ditambah dengan adanya Keputusan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral No. 13 Tahun 2020 tentang Penugasan Pelaksanaan Penyediaan Pasokan dan Pembangunan Infrastruktur *Liquefied Natural Gas* (LNG) dalam Penyediaan Tenaga Listrik, memutuskan untuk menugaskan PT Pertamina (Persero) untuk menyediakan pasokan dan pembangunan infrastruktur *Liquefied Natural Gas* (LNG) dalam penyediaan tenaga listrik oleh PT Perusahaan Listrik Negara (Persero) dan menugaskan PT Perusahaan Listrik Negara (Persero) untuk melaksanakan kegiatan gasifikasi pembangkit tenaga listrik dan pembelian *Liquefied Natural Gas* (LNG) dari PT Pertamina (Persero) dalam rangka mengkonversi penggunaan Bahan Bakar Minyak jenis *High Speed Diesel* dengan *Liquefied Natural Gas* (LNG) dimana penugasan ini harus diselesaikan di daerah-daerah yang telah ditetapkan di dalam lampiran dalam jangkawaktu paling lambat 2 tahun sejak Keputusan Menteri tersebut ditetapkan.

B. Analisis Data

Di dalam bagian pembahasan hasil penelitian ini peneliti menjelaskan tentang proses dan evaluasi proses dalam penerapan *ISPS Code* di Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang 8. Yang pertama kali penulis bahas yaitu tentang hasil penelitian yang bertujuan untuk memberikan jawaban dari rumusan masalah yang telah disusun oleh penulis, yaitu tentang bagaimana proses dalam penerapan *ISPS Code* di Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang 8 dan bagaimana proses evaluasi penerapan *ISPS Code* di Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang 8.

Berdasarkan analisis hasil studi pustaka yang dilakukan penulis tentang proses penerapan *ISPS Code* di Terminal Khusus ditemukan bahwa Fasilitas Pelabuhan diwajibkan untuk bertindak sesuai dengan tingkatan keamanan yang telah ditetapkan oleh negara-negara peserta di wilayah pelabuhan tersebut berada. Tindakan dan prosedur keamanan harus diterapkan di dalam fasilitas pelabuhan sedemikian rupa agar meminimalkan gangguan terhadap para penumpang, kapal, pengunjung dan crew kapal, serta barang-barang dan jasa. Dalam pelaksanaannya, *Port Facility Security* memiliki beberapa hal penunjang, yaitu (Bhanda et al., 2019):

1. *Port Facility Security Plan (PFSP)*

Port Facility Security Plan merupakan rancangan keamanan pada fasilitas pelabuhan untuk melindungi kapal, fasilitas pelabuhan, orang-orang yang berkepentingan di area pelabuhan, muatan, unit pengangkut muatan dan gudang di dalam area fasilitas pelabuhan dari suatu resiko gangguan keamanan.

2. *Port Facility Security Assessment*

Keamanan fasilitas suatu pelabuhan akan diakui apabila telah memenuhi standar yang ditetapkan pada aturan *ISPS Code* bagian A terkait penilaian keamanan fasilitas pelabuhan (*Port Facility Security Assessment*).

Tahapan yang harus dilalui oleh suatu pelabuhan/fasilitas pelabuhan sampai diterbitkannya *Statement of Compliance of Port Facility (SOCPF)* atau Pernyataan Pemenuhan Fasilitas Pelabuhan, yaitu (Mazaheri, 2008):

- 1) Menetapkan/menunjuk Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan atau *Port Facility Security Officer (PFSO)*.
- 2) Melakukan Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan atau *Port Facility Security Assessment (PFSA)*, oleh *RSO*.
- 3) Melakukan kaji ulang (*review*) dan persetujuan (*approval*) *PFSA*, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- 4) Membuat Perencanaan Keamanan Fasilitas Pelabuhan atau *Port Facility Security (PFSP)* oleh *PFSO* dan diasistensi oleh *RSO*.
- 5) Melakukan kaji ulang (*review*) dan persetujuan (*approval*) *PFSP*, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- 6) Melakukan implementasi/penerapan *SSP*, oleh seluruh pihak terkait (*PSC*, *PSO*, *PFSO*, dan pihak terkait lain).

- 7) Melakukan verifikasi dan sertifikasi, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan penulis tentang proses penerapan *ISPS Code* di Terminal Khusus ditemukan bahwa PT SRGS sudah mulai untuk memproses penerapan *ISPS Code* di Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang 8. Dimulai dengan pengurusan izin Terminal khusus seperti izin PPKA agar kapal asing *FSRU* Hua Xiang 8 dapat beroperasi di Indonesia, mengurus Izin Pengoperasian Tersus sehingga wilayah kerja Terminal Khusus menjadi jelas dimana koordinat DLKR dan DLKP perairannya, pengurusan izin lingkungan Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup (UKL-UPL), Izin Lokasi, Izin Tangki Terapung, Izin Tangki Ukur, Izin Timbun, dan Izin Penyimpanan Migas. Sedangkan untuk proses penerapan *ISPS Code* sendiri sudah mulai dijalankan dengan menunjukan *PFSO* oleh PT SRGS sebagai penanggung jawab Terminal Khusus ini. Dengan ditunjuknya seorang *PFSO* ini maka tugas *PFSO* yaitu melakukan Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan atau *Port Facility Security Assessment (PFSA)* dengan pihak *RSO*. Dan *PFSA* ini akan dijadikan bahan untuk membuat Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan atau *Port Facility Security Plan (PFSP)*. Memang bukan hal yang mudah untuk menerapkan *ISPS Code* ini sendiri, maka dari itu proses yang berlangsung di Terminal Khusus ini masih belum lengkap dan masih akan terus diperjuangkan dan dikerjakan.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan penulis tentang proses penerapan *ISPS Code* di Terminal Khusus ditemukan bahwa *ISPS Code* di Terminal Khusus masih dalam proses pengerjaan. Menurut bapak Fajar untuk proses penerapan *ISPS Code* sendiri lumayan panjang, dari penunjukan *PFSO*, analisis *PFSA* dan penyusunan *PFSP*. Kemudian akan diajukan permohonan pembuatan *SoCPF*. Tidak hanya sampai disitu, proses pembuatan sertifikat ini pun diharuskan untuk menjalankan dulu SSP dan dilakukan Interim Survey oleh DJPL dan kemudian dilakukan Initial Survey sehingga bisa terbit sertifikat *SoCPF* dan Terminal Khusus dapat menerapkan *ISPS Code* secara maksimal. Berdasarkan analisis hasil studi pustaka yang dilakukan penulis dengan *thesis* Arsham Mazaheri (Mazaheri, 2008), dengan judul *How the ISPS Code affects port and port activities* tentang evaluasi proses penerapan *ISPS Code* di Terminal Khusus, ditemukan bahwa *The ISPS Code implementation had and has some difficulties for the parties who are engaged; some problems like expenditures, time, different perspectives, etc.* Berdasarkan kutipan tersebut dapat dijelaskan bahwa ada beberapa kendala dalam menerapkan *ISPS Code* di Pelabuhan (dalam konteks penelitian ini adalah Terminal Khusus):

1. Biaya Awal

Pelabuhan yang lebih besar sebelumnya memiliki lebih banyak masalah tentang masalah keamanan, karena mereka menangani lebih banyak kargo dan menangani lebih banyak kapal. Oleh karena itu, mereka menyiapkan lebih banyak peralatan keamanan dan

melatih lebih banyak personel mengenai masalah keamanan, untuk mengatasi kemungkinan masalah. Akibatnya, mereka lebih kompatibel dengan persyaratan kode sebelum diadopsi. Ini juga menunjukkan bahwa pelabuhan yang lebih kecil harus menyelidiki dan berbuat lebih banyak untuk menerapkan *ISPS Code*, sementara itu mereka melayani lebih sedikit kapal dan menangani lebih sedikit kargo daripada apa yang dilakukan pelabuhan yang lebih besar. Oleh karena itu, biaya unit mereka (biaya per unit kargo) akan lebih tinggi daripada yang dimiliki pelabuhan yang lebih besar. Akibatnya, pelabuhan yang lebih kecil akan lebih menderita untuk mengatasi biaya awal penerapan *ISPS Code* ini.

2. Biaya lainnya

Tingkat keamanan fasilitas kapal dan pelabuhan diharuskan berada pada tingkat yang sama dengan kapal yang ingin berlabuh di pelabuhan. Jika tingkat keamanan fasilitas kapal atau pelabuhan lebih tinggi dari yang dimiliki orang lain, pihak yang memiliki tingkat keamanan yang lebih rendah harus meningkatkan levelnya. Karena meningkatkan tingkat keamanan mahal untuk pelabuhan maka tanggung jawab atas biayanya benar-benar menjadi masalah bagi fasilitas pelabuhan.

3. Jendela waktu

Kemungkinan masalah lain yang diminta pelabuhan mengenai penerapan *ISPS Code* adalah tentang waktu yang mereka miliki (dalam konteks ini adalah pemilik Terminal Khusus), untuk memenuhi persyaratan penerapan *ISPS Code* ini.

4. HAM

Salah satu kekhawatiran utama tentang *ISPS Code* adalah tentang dampaknya terhadap kehidupan pelaut dan beberapa tindakan terhadap hak asasi manusia, seperti mencegah cuti di pantai apabila Pelabuhan sedang menerapkan level 2.

5. Interpretasi yang berbeda

Interpretasi yang berbeda dari *ISPS Code* di berbagai wilayah di dunia bisa menjadi masalah utama penerapan *ISPS Code* ini. Misalnya, di Denmark perbatasan kawasan lindung oleh *ISPS Code* didefinisikan hanya dengan garis kuning, sedangkan di tetangganya, Swedia, itu didefinisikan oleh pagar.

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan penulis tentang evaluasi proses penerapan *ISPS Code* di Terminal Khusus ditemukan bahwa di dalam proses penerapan *ISPS Code* ini sendiri ditemui beberapa kendala diantaranya yaitu karena posisi Terminal Khusus ini sendiri yang masih sering berpindah-pindah dan masih memungkinkan untuk pindah lokasi lagi maka menjadi tantangan tersendiri untuk pemrosesannya. Kemudian belum ada nya Terminal Khusus permanen seperti

yang dijelaskan pada bagian Gambaran Umum Lokasi Penelitian bahwa masih akan dibangun Terminal Khusus permanen berbendera Indonesia yang lokasi penempatannya masih belum diketahui pasti. Dan karena belum diterapkannya *ISPS Code* ini secara maksimal maka sementara untuk keamanan masih menggunakan SSP Kapal Hua Xiang 8.

Kemudian berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan penulis tentang evaluasi proses penerapan *ISPS Code* di Terminal Khusus ditemukan bahwa *ISPS Code* di Terminal Khusus masih mengalami beberapa kendala yaitu yang pertama belum adanya *FSRU* Permanen sehingga belum bisa mengajukan sertifikat *SoCPF* ke Kementerian Perhubungan dimana status hukum *FSRU* Hua Xiang yang masih merupakan kapal asing hal ini dapat dikaitkan dengan perizinan PPKA dimana tidak bisa terus menerus menggunakan kapal asing dan diwajibkan membangun kapal berbendera Indonesia yang memenuhi spesifikasi yang dibutuhkan. Dan lokasi terminal khusus yang sekarang masih sering berpindah-pindah sesuai dengan kebutuhan dari Pemilik Pekerjaan. Untuk pengaplikasian *ISPS Code* di atas kapal sendiri masih banyak kendala yang dialami, diantaranya keterbatasan dan mahal nya harga dalam peralatan keamanannya, kurang familiar nya *crew* dengan Bahasa Inggris sehingga kesulitan untuk berkomunikasi sehingga evaluasi oleh Chief Officer kurang disosialisasikan. Dan tentunya kurangnya kesadaran *crew* tentang peraturan *ISPS Code* ini.

Dari hasil studi pustaka, observasi dan wawancara peneliti dapat melakukan analisis data secara deskriptif kualitatif dan sesuai analisis data tersebut dapat dibahas bahwa. Proses penerapan *ISPS Code* di Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang 8 sudah mulai dijalankan oleh PT Sulawesi Regas Satu sebagai penanggungjawab proyek Terminal Khusus ini. Mulai dari pengurusan awal Terminal Khusus dimana mengurus izin PPKA, Izin Pembangunan Tersus, pengurusan izin lingkungan Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup (UKL-UPL), Izin Lokasi, Izin Tangki Terapung, Izin Tangki Ukur, Izin Timbun, dan Izin Penyimpanan Migas. Kemudian untuk proses penerapan yang telah dilakukan PT Sulawesi Regas Satu adalah dengan menunjuk *PFSO* sebagai perwakilan PT SRGS di *site* Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang 8 yang mengatur tentang keamanan yang ada di *site*. Kemudian diadakannya Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan atau *Port Facility Security Assessment (PFSA)* dengan pihak *RSO* yang ditunjuk untuk melakukan penilaian tentang keamanan di wilayah-wilayah yang telah ditandai di Terminal Khusus dimana hasil *PFSA* ini dijadikan bahan untuk membuat *PFSP* (Kusumaningrum et al., 2019). Tujuan utama yang mau dicapai dari proses penerapan *ISPS Code* ini adalah penerbitan sertifikat *SoCPF* oleh Kementerian perhubungan dimana prosesnya ialah :

- a) Menetapkan / menunjuk Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan atau *Port Facility Security Officer (PFSO)* oleh Penanggungjawab Terminal Khusus.
- b) Melakukan Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan atau *Port Facility Security Assessment (PFSA)*, oleh *RSO* yang ditunjuk.

- c) Melakukan kaji ulang (*review*) dan persetujuan (*approval*) *PFSA*, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- d) Membuat Perencanaan Keamanan Fasilitas Pelabuhan atau *Port facility Security (PFSP)* oleh *PFSP* dan diasistensi oleh *RSO*.
- e) Melakukan kaji ulang (*review*) dan persetujuan (*approval*) *PFSP*, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- f) Melakukan implementasi/penerapan *SSP*, oleh seluruh pihak terkait (*PSC*, *PSO*, *PFSP*, dan pihak terkait lain).
- g) Melakukan *Interim Survey* oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- h) Mengajukan verifikasi dan sertifikasi, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
- i) Melakukan *Initial Survey* oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- j) Diterbitkannya sertifikat *Statement of Compliance of Port Facility (SOCPF)*

Dan berikut ini peran dari *PFSP* Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang 8, yaitu:

- a) Pihak *PFSP* melaksanakan *survey* awal keamanan menyeluruh terhadap fasilitas pelabuhan sesuai dengan penilaian keamanan fasilitas di Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang 8.
- b) Pihak *PFSP* melakukan pemeliharaan dan pengembangan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan sesuai dengan *Port facility Security Plan (PFSP)* Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang 8
- c) Pihak *PFSP* mengimplementasikan dan melaksanakan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dengan baik.
- d) Pihak *PFSP* melakukan pemeriksaan keamanan terhadap fasilitas pelabuhan secara regular untuk memastikan tindakan-tindakan keamanan yang sesuai secara berkelanjutan.
- e) Pihak *PFSP* mengajukan rekomendasi dan menyelaraskan modifikasi-modifikasi terhadap rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dalam rangka mengoreksi kekurangan-kekurangan dan untuk memperbaharui rancangan keamanan fasilitas pelabuhan untuk menyesuaikan dengan perubahan fasilitas pelabuhan yang terkait.
- f) Pihak *PFSP* melakukan sosialisasi atau *training* untuk meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan keamanan perSONil fasilitas Pelabuhan.
- g) Pihak *PFSP* memberikan pelatihan yang cukup kepada perSONil yang bertanggung jawab untuk keamanan fasilitas pelabuhan. Pelatihan dalam bentuk *training*, *drill* dan *exercise* yang semua telah dilaksanakan oleh pihak *PFSP* dan pihak-pihak terkait.
- h) Pihak *PFSP* melakukan pelaporan kepada otoritas yang terkait dan memelihara catatan-catatan insiden yang mengancam keamanan fasilitas pelabuhan.
- i) Pihak *PFSP* mengimplementasikan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dengan para petugas keamanan perusahaan dan kapal terkait.

- Dokumen penilaian terkait *Port Facility Security Plan (PFSP)* terlampir.
- j) Pihak *PFSO* Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang 8 melakukan koordinasi dengan penyedia jasa keamanan terkait tindakan yang harus diambil sebagaimana mestinya. Hal ini disesuaikan dengan kenaikan level keamanan yang ada di area Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang 8
 - k) Pihak *PFSO* telah memastikan bahwa *standard* personil yang bertanggung jawab untuk keamanan fasilitas pelabuhan telah dipenuhi. Dilakukan dengan pemberian materi *training*, *drill* dan *exercise* kepada seluruh petugas keamanan yang ada di pelabuhan. Dokumen pelaksanaan *training*, *drill* dan *exercise* terlampir.
 - l) Pihak *PFSO* Pelabuhan Tanjung Emas Semarang melakukan perawatan fasilitas keamanan yang ada di pelabuhan. Dokumen terkait pemeriksaan fasilitas keamanan terlampir.
 - m) Pihak *PFSO* memberikan bantuan kepada para petugas keamanan kapal di dalam pencarian bahan barang yang dicurigai, ketika diminta.

Untuk evaluasi proses penerapan *ISPS Code* di Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang 8 adalah ditemukannya beberapa kendala yang dialami yaitu biaya dan waktu yang dikeluarkan dalam menerapkan *ISPS Code* ini yang tentunya tidak sedikit, dimulai dari proses awalnya seperti mengadakan penilaian *PFSA* dengan *RSO*, pembuatan *PFSP*, *survey* dan pengajuan sertifikat *SoCPF*. Tidak hanya berhenti sampai disitu, untuk investasi pada peralatan pendukung penerapannya pun juga membutuhkan biaya yang mahal karena instalasi system keamanan seperti pos pengamanan, pagar pembatas atau pagar berduri, penjaga keamanan, pembatas laut dan tentunya kelengkapan peralatan keamanan di atas kapal. Interpretasi yang berbeda dari beberapa proyek Terminal Khusus, meskipun Terminal Khusus masuk dalam kategori Pelabuhan tetapi dalam pelaksanaannya Terminal Khusus tidak perlu menerapkan *ISPS Code* sedetail Pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia. Wilayah yang diatur dalam *ISPS Code* di Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang ini pun hanya di wilayah kapal dan dari jalan desa ke pinggir pantai.

Hal yang paling krusial dalam evaluasi proses penerapannya yaitu belum adanya *FSRU* Permanen dan lokasi Terminal Khusus yang masih berpindah-pindah sehingga belum pastinya cakupan wilayah terminal khusus ini, ditambah saat ini masih menggunakan kapal *FSRU* kapal asing yang tidak memungkinkan untuk membuat sertifikat *SoCPF* namun PT Sulawesi Regas Satu masih terus mengusahakan diberlakukannya *ISPS Code* ini dengan tetap menjalankan proses penerapan *ISPS Code* ini dan sementara untuk keamanan kapal *FSRU* menggunakan system SSP dan tetap adanya penjagaan oleh petugas keamanan yaitu TNI AL yang setiap hari berpatroli disekitar wilayah Terminal Khusus ini.

Untuk penerapan SSP diatas kapal Hua Xiang 8 sendiri masih mengalami beberapa kendala seperti tidak adanya *Visitor Logbook* pada awal kedatangan di Indonesia yang kemudian diperbaiki sehingga sudah ada *Visitor Logbook* saat ini. Dan juga keterbatasan penggunaan Bahasa Indonesia dan Bahasa Inggris oleh *crew*

kapal Hua Xiang 8 yang dapat menghambat penerapan *ISPS Code* ini yang berpengaruh juga pada kurangnya kesadaran dan sosialisasi SSP ini sendiri.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai proses penerapan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* di Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang 8 maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Proses penerapan *ISPS Code* yang dilakukan oleh PT Sulawesi Regas Satu sudah berjalan baik sesuai ketentuan yang ada. Dan optimalisasi penerapan *ISPS Code* di Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang 8 harus dilaksanakan.
2. Pencapaian dalam proses penerapan *ISPS Code* di Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang 8 adalah diterbitkannya sertifikat *Statement of Compliance of Port Facility (SOCPF)* oleh Kementerian Perhubungan. Dimana syarat pengajuannya harus menunjuk *PFSO*, melaksanakan *PFSA* untuk menyusun *PFSP* kemudian menerapkan *PFSP* dan diadakannya Interim Survey dan Initial Survey.
3. Berdasarkan evaluasi proses penerapan *ISPS Code* di Terminal Khusus *FSRU* Hua Xiang 8 masih banyak ditemukan kendala dalam penerapannya, yang utama yaitu belum adanya Terminal Khusus dan lokasi yang permanen sehingga menghambat proses penerapan

Saran

Berdasarkan dari penelitian yang telah disimpulkan diatas, maka saran yang dapat penulis sampaikan adalah :

1. Penelitian ini akan diteruskan sampai diterapkannya *ISPS Code* di Terminal Khusus Permanen dan dioptimalisasikan penerapannya.
2. Perlu diadakannya pembangunan Terminal Khusus Permanen dan penentuan lokasi permanen sebagai upaya proses penerapan *ISPS Code* ini dapat berjalan dengan maksimal. Karena dengan diterapkannya *ISPS Code* ini diharapkan perusahaan pelayaran dapat memberikan pelayanan yang terbaik kepada pelanggan proyek ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Bhanda, V. S., Basuki, M., & Beu, M. M. Z. (2019). Study Perencanaan Penerapan ISPS (International Ship And Port Facility Security) Code pada Pelabuhan IPPI Ende. *PROSIDING SEMINAKEL XIV*.
- Indrawan, R., & Yaniawati, R. P. (2016). *Metodologi Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif dan Campuran untuk Manajemen, Pembangunan, dan Pendidikan*. Refika Aditama.
- Kusumaningrum, D., Widodo, B. . H., Wahyuni, E. T., & Yuristiawan, G. (2019). Optimalisasi Penerapan International Ship and Port Facility Security Code di MV CTP Fortune, PT Caraka Tirta Perkasa Jakarta. *Prosiding Seminar Nasional, 1*(1).
- Mazaheri, A. (2008). *How the ISPS code affects port and port activities*. University College of Borås.
- Neolaka, A. (2014). *Metode penelitian dan statistik* (Cetakan pe). Remaja Rosdakarya.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D (2th Edition)*. CV. Alfabeta.
- Sujarweni, V. W. (2014). *Metodologi penelitian : lengkap, praktis, dan mudah dipahami* (Cetakan pe). Pustaka Baru Press.