

STUDY PERENCANAAN PENERAPAN ISPS (INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY) CODE PADA PELABUHAN IPPI ENDE

Vinsensius Soa Bhanda¹, Minto Basuki², Maria Margareta Zau Beu²

¹⁾ Mahasiswa Jurusan Teknik Perkapalan Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya

²⁾ Dosen Jurusan Teknik Perkapalan Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya

bojhandsoabhanda@gmail.com

Abstrak: Tujuan penelitian ini mengetahui penerapan ISPS (*The International Ship and Port Facility Security Code*) untuk mengurangi risiko-risiko terhadap keamanan dan keselamatan pelabuhan. Keamanan dan keselamatan pada kapal dan fasilitas pelabuhan Ippi, Ende merupakan hal yang sangat penting bagi kunjungan kapal-kapal maupun proses bongkar muat barang pada setiap pelabuhan. Ende merupakan salah satu pelabuhan di Nusa Tenggara Timur (NTT) yang belum menerapkan ISPS (*The International Ship and Port Facility Security Code*) untuk manajerial pelabuhan. Data untuk analisis berdasarkan data kuisioner dan data wawancara lapangan yang berkaitan dengan penerapan ISPS di pelabuhan Ippi, Kabupaten Ende di tinjau dari aspek teknis. Metode yang dipakai dalam penelitian ini adalah menggunakan pendekatan metode FMEA (*Failure Mode and Effect Analysis*). Penerapan level keamanan yang di rencanakan adalah level 1 (satu). Hasil analisis di dapatkan bahwa langkah-langkah perlindungan keamanan dan keselamatan fasilitas pelabuhan Ippi Ende masih minimum yang harus di pelihara setiap saat. Dari hasil analisis dapat ditarik kesimpulannya adalah meningkatkan keamanan dan keselamatan fasilitas tambahan yang sesuai harus dipertahankan untuk jangka waktu yang panjang.

Kata kunci: *FMEA, ISPS, Kunjungan Kapal, Pelabuhan Ippi*

PENDAHULUAN

Dalam perkembangan ilmu dan teknologi modern serta semakin pesatnya dunia kemaritiman baik pelayaran nasional dan international banyak hal yang harus diperhatikan didalam dunia maritim, baik dalam masalah kelaikan kapal untuk berlayar, keselamatan kapal itu sendiri dan lingkungan yang dilayarinya serta keamanan kapal itu sendiri terhadap lingkungan dimana kapal itu berada. Didalam perkembangan factor keamanan di lingkungan laut banyak menyoroti tentang musibah terhadap ancaman keamanan kapal yang mana meliputi perampasan dan pencurian, penyelundupan obat/bahan terlarang imigran gelap dan penumpang gelap, pembajakan dan perampokan kapal, sabotase serta teroris, berdasarkan atas itulah maka dunia international kemaritiman mengeluarkan ketentuan international yang mana ketentuan ini berlatar belakang pada peristiwa pengeboman gedung (WTC) World Trade Center di Amerika Serikat 11 September 2003 lalu. Sejak serangan yang tak terduga itu, Negara-negara maju terutama Amerika Serikat berusaha membuat ketentuan baru untuk mendeteksi dan mengulangi kemungkinan terjadinya serangan teroris di segala aspek termasuk di sector maritime.

Dari penelitian terdahulu Menurut Riski Iwan Kurniawan (2009:1), Ia mengatakan bahwa ISPS sendiri adalah Suatu code yang bertujuan untuk mematikan kapal dalam kondisi yang siap dalam hal keamanan untuk mencegah terjadinya ancaman-ancaman terhadap keamanan kapal, maka dari itu sistim keamanan kapal dan pelabuhan yang disebut ISPS Code harus di berlakukan diatas setiap kapal dan pelabuhan. Banyak kasus keamanan kapal karena kekurangan pengetahuan yang berkenaan dengan keamanan kapal yang berkenaan dengan keamanan bom, bajak laut terorisme, penyelundupan narkoba, Imigran ilegal, penumpang gelap dan ancaman pencurian. Dimana SDM kurang memahami tindakan-tindakan apa yang harus dilaksanakan

untuk menghindari bahaya-bahaya tersebut, kasus yang terjadi itu menunjukkan kekurangan kedisiplinan dalam mematuhi kondisi yang diharuskan dapat menyebabkan keamanan kapal terancam baik itu pada saat kapal berada di pelabuhan maupun kapal sedang berlayar.

Ade Chandra Kusuma (2011:2) “PENERAPAN ISPS CODE DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG”. Jenis Penelitian Jenis penelitian ini merupakan studi kasus dengan melibatkan diri dalam penyelidikan yang lebih mendalam dan pemeriksaan terhadap 3 kinerja Otoritas Pelabuhan dalam penerapan ISPS Code. Ide penting penelitian lapangan adalah untuk mengadakan pengamatan tentang suatu fenomena dalam suatu keadaan alamiah. Bahwa perlu meningkatkan akses keteraturan pedagang asongan yang ada di pelabuhan apalagi ketika kapal penumpang tiba melakukan aktivitas naik turun penumpang. Walaupun sudah disediakan tempat khusus, namun masih harus ekstra pengawasan dan sosialisasi ketertiban kegiatan perdagangan di pelabuhan.

Triatmojo (2009:3), “menyatakan pelabuhan merupakan suatu pintu gerbang untuk masuk ke suatu wilayah atau negara dan sebagai prasarana penghubung antar daerah, antar pulau, atau bahkan antar negara, benua dan bangsa. Pelabuhan memiliki daerah pengaruh (*hinterland*), yaitu daerah yang memiliki kepentingan hubungan ekonomi, sosial, dan lainnya dengan pelabuhan tersebut.” Menurut Triatmojo (2009), kinerja pelabuhan dapat digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan pelabuhan kepada pengguna pelabuhan (kapal dan barang), yang tergantung pada waktu pelayanan kapal selama berada di pelabuhan. Kinerja pelabuhan yang tinggi menunjukkan bahwa pelabuhan dapat memberikan pelayanan yang baik. Waktu pelayanan kapal dapat dibedakan menjadi dua bagian yaitu pada waktu kapal berada diperairan dan ketika kapal bersandar di tambatan.

Menurut Kardiman (2006:52), barang dan jasa akan lebih berguna dan lebih bermanfaat bila telah sampai pada konsumen dan dapat dinikmati. Sebaik apa pun kualitas barang atau jasa tidak ada nilai gunanya bagi konsumen apabila tidak dapat dinikmati. Sebab barang/jasa dapat terasa manfaatnya dan semakin meningkat apabila barang/jasa tersebut telah sampai kepada konsumen dan dapat dinikmati sebagai alat pemenuh kebutuhan. Sehingga, kegiatan distribusi dapat juga diartikan sebagai usaha manusia untuk meningkatkan nilai guna barang dan jasa.

METODE PENELITIAN

Literatur

Sumber Primer : Rangkaian atau karangan yang di tulis oleh seorang yang melihat, mengalami, atau mengerjakan sendiri secara langsung. Data penunjangnya berupa; buku, artikel, laporan penelitian dan hasil wawancara. Data Primer juga dapat memalui kasat mata atau pandangan mata suatu perbandingan statistik data yang ada pada pelabuhan tersebut.

Sumber Sekunder : menulis tulisan penelitian milik orang lain, ringkasan, kritikan dan tulisan lain mengenai hal yang tidak langsung melihat atau pandangan mata sendiri oleh penulis.

Pengumpulan Data

Pengumpulan data adalah penelitian langkah awal yang di survey oleh penulis dan referensi yang di dapat di jadikan sebagai panduan. Data yang dibutuhkan dalam kajian ini terdiri dari data primer dan data sekunder :

1. Data primer diperoleh dari responden melalui *interview* (wawancara) dan observasi secara langsung di lapangan/ lokasi penelitian.
2. Data sekunder yang diperoleh melalui dokumen, tulisan, buku literatur, dan laporan yang relevan dengan kajian ini. Data sekunder dimaksud meliputi :
 - a. Inventarisasi lokasi Pelabuhan yang diusahakan oleh PT. (Persero) Pelindo I – IV.
 - b. Inventarisasi penyelenggaraan jasa kepelabuhanan di PT. (Persero) Pelindo;

Seminar Nasional Kelautan XIV

" Implementasi Hasil Riset Sumber Daya Laut dan Pesisir Dalam Peningkatan Daya Saing Indonesia"
Fakultas Teknik dan Ilmu Kelautan Universitas Hang Tuah, Surabaya 11 Juli 2019

- c. Inventarisasi produksi Pelabuhan (arus kunjungan kapal, bongkar muat barang dan naik turun penumpang).
- d. Inventarisasi produksi fasilitas pelabuhan (dermaga, gudang, lapangan penumpukan dan alat bongkar muat).



Gambar 1. Lokasi Penelitian IPPI Ende

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Keamanan Fasilitas Pelabuhan Ippi pada saat ini

Pada saat ini, kondisi fasilitas pelabuhan Ippi masih sangat minim dalam arti belum memenuhi standart karena belum mempunyai *Restricted Area* (tempat terbatas) di antara lokasi sekitar daerah Pelabuhan. Keamanan pelabuhan Ippi Ende juga pada saat ini cukup memprihatinkan, pada pintu gerbang masuk (*Gate*) ke dalam pelabuhan masih menggunakan pintu palang manual. lingkungan pelabuhan hanya dibatas oleh tembok setinggi 1 meter, dan sering keluar masuk dengan semau oleh masyarakat sekitar. Pada saat kapal penumpang (PELNI ASDP, Ro-ro, Perintis) sandar di pelabuhan, masyarakat dengan mudah lalu-lalang di area pelabuhan, bahkan masuk ke Dermaga. Petugas keamanan pelabuhan dilaksanakan oleh pegawai KSOP (Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan), yang jumlahnya juga sangat minim. Untuk itu pada saat kapal penumpang sandar, KSOP meminta bantuan pengamanan dan petugas yang bertanggung jawab Keamanan di Pelabuhan Ippi dan Ende, antara lain:

1. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP).
2. Angkatan Laut (AL), Badan Keamanan Otoritas (BKO).
3. KPPP Laut.
4. Tentara Nasional Indonesia (TNI) Angkatan Laut (AL).
5. Polisi Militer (PM).

Di bawah ini adalah gambar fasilitas Pelabuhan Ippi, Terminal penumpang dan Lapangan Penumpukan Peti kemas:

Seminar Nasional Kelautan XIV

" Implementasi Hasil Riset Sumber Daya Laut dan Pesisir Dalam Peningkatan Daya Saing Indonesia"
Fakultas Teknik dan Ilmu Kelautan Universitas Hang Tuah, Surabaya 11 Juli 2019



Gambar 2. Kondisi Fasilitas Terminal Penumpang Pelabuhan Ippi Ende.



Gambar 3. Kondisi Gate (Pintu Gerbang pelabuhan Ippi Ende)

Menentukan rencana penerapan *ISPS CODE* pada Pelabuhan Ippi Ende

Rencana penerapan ISPS Code di Pelabuhan Ippi, Ende yaitu menggunakan sistem Tingkat keamanan 1: berarti normal, tingkat ini di mana kapal atau fasilitas pelabuhan biasanya beroperasi. Tingkat keamanan 1 berarti langkah-langkah perlindungan keamanan minimum yang sesuai harus dipelihara setiap saat. Dalam hal ini semua yang bertanggung jawab untuk dewan direksi harus di cari. Pencarian semacam itu harus dilakukan dalam koordinasi dengan fasilitas pelabuhan. Suatu tingkat keadaan dimana tindakan keamanan untuk perlindungan minimum harus dilaksanakan pada setiap waktu terhadap :

1. Akses keluar masuk fasilitas pelabuhan.
2. Areal terbatas didalam fasilitas pelabuhann.
3. Penanganan muatan.
4. Pengiriman perbekalan.
5. Penanganan barang yang ditinggalkan oleh pemiliknya.
6. Pemantauan keamanan fasilitas pelabuhan.

Untuk masing – masing hal tersebut PFSO wajib mengidentifikasi lokasi yang sesuai jika pembatasan atau larangan akses yang harus diterapkan tiap-tiap tingkat keamanan dan sarana untuk memberlakukannya. PFSO harus menetapkan peralatan untuk level keamanan, identifikasi yang diperlukan untuk mengijinkan akses kepada fasilitas pelabuhan dan untuk individu yang tinggal didalam fasilitas pelabuhan tanpa rintangan, hal ini termasuk mengembangkan suatu sistem identifikasi yang memperbolehkan identifikasi permanent bagi personil fasilitas pelabuhan dan temporer untuk pengunjung.

Setiap sistem identifikasi fasilitas pelabuhan harus bisa dapat di praktekan dan mengkoordinasikan dengan kapal secara teratur. Para pengguna jasa harus bias membuktikan identitas mereka dengan ID Card yang ditetapkan, tetapi tidak di ijjinkan masuk area tertutup kecuali jika mendapat ijin PFSO sistem identifikasi ini secara teratur dikaji ulang.

Seminar Nasional Kelautan XIV

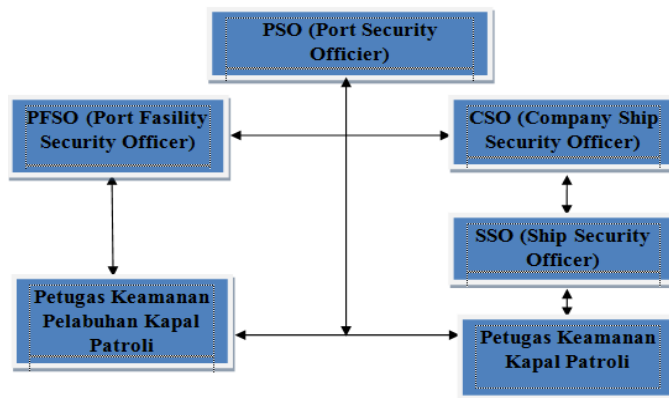
” Implementasi Hasil Riset Sumber Daya Laut dan Pesisir Dalam Peningkatan Daya Saing Indonesia”
 Fakultas Teknik dan Ilmu Kelautan Universitas Hang Tuah, Surabaya 11 Juli 2019

Penyalahgunaan prosedur itu harus dilakukan tindakan indisipliner. *MEREKA YANG MENOLAK ATAU TIDAK MAMPU* untuk menunjukan identitas mereka dan / atau untuk mengkonfirmasi tujuan kunjungan mereka ketika diminta harus *DITOLAK MASUK KE FASILITAS PELABUHAN* dan usaha mereka untuk memperoleh akses harus dilaporkan kepada PFSO dan kepada otoritas nasional atau lokal yang bertanggung jawab masalah keamanan; PFSO harus menetapkan lokasi di lakukannya pemeriksaan orang-orang, barang-barang pribadi dan kendaraan. Lokasi tersebut harus dijamin akan tetap berlangsung dalam segala kondisi cuaca.

Pengeledahan orang, barang-barang pribadi dan sarana angkut harus dilakukan secara langsung. PFSO bersama-sama dengan Komite keamanan Pelabuhan memberi Tanda Khusus atau Stiker yang masa berlakunya hanya satu tahun sekali terhadap kendaraan yang akan digunakan untuk operasional di wilayah terbatas Fasilitas Pelabuhan. Pada level 1 ini tanggung jawab keamanan Pelabuhan ada pada PFSO yang dibantu oleh beberapa petugas keamanan sesuai kebutuhan pelabuhan. PFSO mengkoordinir staff keamanan untuk melaksanakan tugas sesuai tempat dan waktunya.

Prosedur Keamanan Tingkat 1

Prosedur control akses ke Fasilitas elabuhan IPPI Ende pada Prosedur Pengamanan Alur Pelayaran (ISPS Code) seperti pada gambar 4 dan tabel 1.



Gambar 4. Prosedur Administrator ISPS Code Pelabuhan IPPI Ende

Tabel.1. Prosedur tingkat Keamanan level 1

Kondisi Keamanan	Pemimpin	PFSO Deputy PFSO personil Instalasi terkait, Port Security
	Pelaksana	
Normal	Perlengkapan	1. Petunjuk Operasional Petugas Keamanan 2. Buku Jurnal Jaga 3. Radio VHF (Rig) 4. Handy Talky 5. Lampu Senter 6. Borgol 7. Tanda Petunjuk Level keamanan 8. Portal 9. Pentungan 10. ID Card (Sesuai yang berlaku)

✓ Peralatan : Kapal Patroli

Seminar Nasional Kelautan XIV

" Implementasi Hasil Riset Sumber Daya Laut dan Pesisir Dalam Peningkatan Daya Saing Indonesia"
Fakultas Teknik dan Ilmu Kelautan Universitas Hang Tuah, Surabaya 11 Juli 2019

Penanggung Jawab : PFSO bekerjasama sama dengan Angkatan Laut (AL), Badan Keamanan Otoritas (BKO), KPPP Laut, Tentara Nasional Indonesia (TNI) Angkatan Laut (AL), Polisi Militer (PM).

- ✓ (Port Security Committee)
- ✓ Pelaksana dan Pelaksanaan : Satuan Tugas keamanan Pelabuhan (sesuai dengan jadwal Patroli yang dibuat) ;
 1. Melakukan Patroli Rutin.
 2. Malaporkan Kepada PSC/PSO dan PFSO kondisi keamanan perairan.
 3. Melakukan penertiban, pengawasan dan pengamanan alur pelayaran.
 4. Melakukan penertiban dan pengamanan terhadap kapal-kapal nelayan yang mengganggu alur pelayaran.
 5. Informasikan kepada PFSO bila ditemukan melakukan tindakan – tindakan yang membahayakan kapal – kapal yang sedang melakukan bongkar – muat.
 6. Ambil tindakan sesuai prosedur terhadap kapal – kapal yang melakukan gangguan keamanan wilayah sekitar perairan fasilitas pelabuhan.
 7. Lakukan Pemeriksaan terhadap dokumen kelengkapan kapal termasuk muatannya.

Menentukan Daerah Terbatas

Daerah terbatas adalah wilayah, akses yang dibatasi oleh pembuat lisensi dengan tujuan untuk melindungi keamanan fasilitas daerah tersebut terhadap risiko tidak semestinya dari paparan radiasi atau bahan radioaktif. Terbatas daerah tidak termasuk daerah yang digunakan sebagai kediaman, kantor, dll. Daerah terbatas di dalam area Pelabuhan adalah tidak sembarang orang yang boleh memasuki area tersebut. Jika ada orang yang masuk ke dalam area tersebut hal yang di lakukan oleh petugas setempat adalah :

1. Periksa dan kunci pintu yang tidak di gunakan dan tempatkan pada Pos Jaga utama.
2. Periksa setiap orang yang melakukan kegiatan di area tersebut.
3. Pemeriksaan, Pengawasan, Patroli pada jam-jam tertentu untuk memastikan kondisi keamanan sekitar Fasilitas Pelabuhan dan melakukan komunikasi menggunakan Radio pemantau dan segera melaporkan ke Pos pemantau dan catat semua kegiatan yang dilakukan.



Gambar 5. Gambar lokasi terbatas

Alasan menerapkan ISPS Code level 1

Dalam proses perencanaan study penerapan ISPS Code di pelabuhan Ippi ende harus ada alasannya dimana sebagai paduan utama, Alasan yang paling pertama adalah sebagai berikut :

1. Fasilitas keamanan pelabuhan Ippi yang belum mempunyai aturan tata tertib sama sekali, orang dengan seenaknya memasuki area pelabuhan tanpa di kontrol oleh petugas pelabuhan

Seminar Nasional Kelautan XIV

" Implementasi Hasil Riset Sumber Daya Laut dan Pesisir Dalam Peningkatan Daya Saing Indonesia"
Fakultas Teknik dan Ilmu Kelautan Universitas Hang Tuah, Surabaya 11 Juli 2019

tersebut. Dalam arti normal, di mana kapal atau fasilitas pelabuhan biasanya beroperasi dan tingkat keamanan 1 yang belum sama sekali menerapkan perlindungan keamanan minimum yang sesuai.

2. Apa bila terjadi ancaman atau gangguan yang dihadapi oleh Pelabuhan Ippi : Apabila keadaan sebagaimana yang diterapkan saat ini sesuai keinginan serta tuntutan dari para pengguna jasa, maka tidak tertutup kemungkinan dicabutnya *Statement of Compliance* bagi pelabuhan Ippi.
3. Kondisi keamanan fasilitas pelabuhan tetap terjaga dengan aman.

KESIMPULAN

Kesimpulan dalam Study Penerapan ISPS Code di Pelabuhan Ippi Ende masih ditemui kendala-kendala sebagai berikut:

1. Kurangnya pemahaman dari semua pihak dalam implementasi ISPS Code di pelabuhan di mana sumber daya manusia baik penyedia jasa (swasta) dan pihak pemerintah dalam hal ini di bawah naungan Kementerian Perhubungan yang belum memahami ISPS Code secara benar.
2. Masalah komunikasi terkait alat yang merupakan aspek terpenting yang harus segera dibenahi karena ISPS Code pada dasarnya adalah suatu sistem komunikasi keamanan.
3. PPFSP menetapkan untuk setiap tingkat keamanan sarana atau alat pengenalan yang dipersyaratkan untuk mendapatkan ijin masuk ke fasilitas pelabuhan.
4. Pengenalan kemungkinan ancaman terhadap aset dan infrastruktur agar selalu ditingkatkan dalam pengawasan Otoritas Pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

- Riski Iwan Kurniawan. 2009. pengaruh pelatihan terhadap kesiapan ancaman keamanan di atas kapal tanker mt balongan pt. pertamina (persero) perkapalan jakarta, Jakarta.
- Ade Chandra Kusuma. 2011. Penerapan ISPS Code di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, Jawa Tengah, Semarang.
- Kardiman. 2006. Barang dan jasa akan lebih berguna dan lebih bermanfaat bila telah sampai pada konsumen dan dapat dinikmati.
- Buku : Anwar P.M, A.A, 2003, Perencanaan dan Pengembangan Sumberdaya Manusia, PT. Refika, Bandung Moleong, L.J., 2000, Metode Penelitian Kualitatif, Bandung, Remaja Rusdakarya Suyono. (2007), Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut, Edisi Keempat, PPM.
- Jakarta Regulasi : Undang-Undang Republik Indonesia nomor 17 tahun 2008, Tentang Pelayaran, Jakarta Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 Keputusan Dirjen Perhubungan Laut No.UM 48/18/19.03 tentang Pembentukan Tim Penkajian Awal Impemementasi ISPS Code di Indonesia Keputusan Menhub No. 62 Tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Administrator Pelabuhan. Peraturan Pemerintah No.81 Tahun 2000 tentang Kenavigasian.
- Amiron, Sahdan. 2009. *Analisis Kelayakan Ukuran Panjang Dermaga, Gudang Bongkar Muat Barang, dan Sandar Kapal*. Medan: Departemen Teknik Sipil USU
- Koran : Harian Suara Merdeka, 29 September 2011, Semarang
- Internet : Achsan.staff.gunadarma.ac.id, tithagalz.wordpress.com.
///C:/Users/DELTACOM//358411084-Bahan-Menajemen-Pelabuhan.
- Buku : BKI, Persyaratan ISPS Code.