



STUDY IMPLEMENTASI ISPS CODE PADA PELABUHAN DILI TIMOR-LESTE

Agosto Taequi ^[1], Minto Basuki ^[1]

^[1] Jurusan Teknik Perkapalan, FTMK-ITATS
Jl. Arief Rachman Hakim No. 100, Surabaya

email: agostotaequi@gmail.com

ABSTRAK

Keamanan dan keselamatan pada kapal dan fasilitas di pelabuhan Dili, Timor-Leste merupakan hal yang sangat penting bagi kunjungan kapal-kapal maupun proses bongkar muat barang. Tujuan penelitian ini mengetahui penerapan *ISPS (The International Ship and Port Facility Security Code)* untuk mengurangi risiko-risiko terhadap keamanan dan keselamatan pelabuhan. Data untuk analisis berdasarkan data lapangan yang berkaitan dengan penerapan *ISPS* di pelabuhan Dili Timor-Leste. Metode yang dipakai dalam penelitian ini adalah menggunakan pendekatan metode *FMEA (Failure Mode and Effect Analysis)*. Hasil analisis di dapatkan bahwa langkah-langkah perlindungan keamanan dan keselamatan fasilitas di pelabuhan Dili Timor-Leste masih minimum yang harus di tingkatkan dengan menggunakan kartu pengenalan berupa Id card dan proses keluar masuk sesuai prosedur di pelabuhan Dili Timor-Leste. Semakin ramainya di pelabuhan Dili Timor-Leste maka harus di tambahkan dengan pos-pos penjaga keamanan.

Kata Kunci : *FMEA, ISPS*, Kunjungan Kapal, Pelabuhan Dili Timor-Leste

PENDAHULUAN

Internatoinal Maritime Organizatoin (IMO) atau Organisasi Maritim Internatoinal dikirakan pada tahun 1948 melalui PBB untuk mengkoordinasikan keselamatan maritim Internatoinal. IMO memiliki kantor pusat di london Inggris mempromosikan kerja sama antar pemerintah dan antar industri pelayaran untuk meningkatkan keselamatanmaritim serta mencegah polusi air laut.

Oleh sebab itu maka kepentingan maritim yang ada di Timor-Leste, terutama pada kementerian perhubungan bertanggungjawab untuk menciptakan suatu kondisi keamanan yang kondusif dikarenakan perekonomian di negara Timor-Leste ditopang dari perdagangan melauai jalur transportasi laut dari aspek ekspor maupun import juga sama halnya dengan transportasi laut yang mengangkut penumpang baik yang bersifat domestik maupun internasional, termasuk kunjungan kapal pesiar yang membawa turis asing ke Timor-Leste, saat ini menunjukkan tren peningkatan dari tahun ke tahun.

Konsep IMO muncul setelah bencana kapal Titanic dengan dasar standar modem dengan rancangan yang rapuh. Sekat-sekat kedap airnya tidak dipasang hingga atas lambung kapal karena para insinyur perancangannya menghitung bahwa air laut tidak akan mampu masuk ke atas kapal apabila kapal bermuatan wajar. Ketika Titanic menabrak gunung es, perhitungan ini terbukti salah, ketika para penumpang mulai meninggalkan kapal, terlihat jelas bahwa sekoci-sekoci penyelamatan tidak cukup tersedia hingga banyak nyawa dan materi hilang dalam tragedi.

Pemerintah Timor-Leste saat ini telah mengikuti aturan Internasional Ship and Port Facility Security code (*ISPS CODE*) sebagai Konvensi Organisasi Maritim Internasional berupa pelembagaan komite fasilitas dan amandemen terhadap Konvensi Organisasi Maritim Internasional pada sidang assembly dari IMO ke 17 dan ke 18 di London Inggris, yang seperti referensi pada Bab XI-2 tentang sistem keamanan kapal dan perlengkapan kapal (Suyono, 2015).

Sistem keamanan internasional terhadap kapal dan pelabuhan (*ISPS*) merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan dari tindak kejahatan. Berdasarkan dari uraian tersebut diatas, maka perlu kiranya di ketahui lebih jauh sarana dan prasarana dalam pencegahan tindakan kejahatan pelabuhan. Perlunya implementasi *ISPS Code* secara terintegrasi untuk perlindungan fasilitas pelabuhan, kapal dari gangguan keamanan (Bhanda dkk, 2019).

Menurut Kurniawan (2009), *ISPS* 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 sistem 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.

Menurut Kusuma (2011) 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.

Menurut Kardiman (2006), 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.

Dalam perkembangan ilmu dan teknologi modern serta semakin pesatnya dunia kemaritiman baik pelayaran nasional dan internasional banyak hal yang harus diperhatikan didalam dunia maritim, baik dalam masalah kelaikan kapal untuk berlayar, keselamatan kapal itu sendiri dan lingkungan yang dilayarnya serta keamanan kapal itu sendiri terhadap lingkungan dimana kapal itu berada. Didalam perkembangan faktor 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 internasional kemaritiman mengeluarkan ketentuan internasional yang mana ketentuan ini berlatar belakang pada peristiwa pemboman 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 sektor maritim.

(*International Maritime Organization*) yang secara khusus mengatur tentang kegiatan-kegiatan dan langkah-langkah yang harus diambil oleh setiap negara dalam menanggulangi ancaman terorisme di laut. Setelah melalui penandatanganan secara resmi oleh negara-negara anggota IMO, ISPS CODE akhirnya berlaku efektif sejak 1 juli 2004. Penyusunan ISPS CODE dimulai sejak tahun 2001,

dalam hal ini oleh Maririme Safety Committee (MSC) bekerja sama dengan Maritime Safety Working Group (MSCG). Kedua badan tersebut dalam suatu sidang majelis pada november tahun 2001, mengadopsi resolusi A.924(22). Isi dari resolusi tersebut adalah melakukan tinjauan ulang terhadap segala tindakan dan prosedur dalam mencegah kemungkinan aksi teroris yang mengancam keamanan maritim, khususnya terhadap penumpang kapal dan awak kapal, serta keselamatan kapal pada umumnya.

TUJUAN PUSTAKA

Regulasi

ISPS CODE (*International Ship and Port Facility Security Code*) merupakan regulasi IMO (*International Maritime Organization*) yang secara khusus mengatur tentang kegiatan-kegiatan dan langkah-langkah yang harus diambil oleh setiap negara dalam menanggulangi ancaman terorisme di laut. Setelah melalui penandatanganan secara resmi oleh negara-negara anggota IMO, ISPS CODE akhirnya berlaku efektif sejak 1 juli 2004. Penyusunan ISPS CODE dimulai sejak tahun 2001, dalam hal ini oleh Maririme Safety Committee (MSC) bekerja sama dengan Maritime Safety Working Group (MSCG). Kedua badan tersebut dalam suatu sidang majelis pada november tahun 2001, mengadopsi resolusi A.924(22). Isi dari resolusi tersebut adalah melakukan tinjauan ulang terhadap segala tindakan dan prosedur dalam mencegah kemungkinan aksi teroris yang mengancam keamanan maritim, khususnya terhadap penumpang kapal dan awak kapal, serta keselamatan kapal pada umumnya.

Pengertian

ISPS (*Internasional Ship and Port Facility Security*) Code merupakan penganturan internasional tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, ataurun ini di kembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap dan fasilitas pelabuhan pasca seragam 11 november di Amerika Serikat. Aturan ini terdiri atas dua bagian, yaitu:

1. Bagian A berisi tentang persyaratan wajib untuk pemerintah, kapal perusahaan, dan fasilitas pelabuhan.
2. Sedangkan bagian B berisi pedoman. Pemberlakuan ISPS CODE mulai 1 Juli 2004 sesuai ketetapan diplomatic comfrence yang diselenggarakan IMO, mencakup jenis kapal yang melakukan kegiatan pelayaran internasional

METODE

Proses Penjelasan dari Alur Diagram

Dari diagram di atas dapat disimpulkan beberapa tahapan dalam proses pengerjaan Skripsi di atas, adalah sebagai berikut:

1. Mulai
Mulai proses yang di rencanakan sesuai alur yang telah di buat dalam proses pengerjaan Skripsi.
2. 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. Data primer diperoleh dari responden melalui *interview* (wawancara) dan observasi secara langsung di lapangan/ lokasi penelitian. 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 Aportil.
 - b) Inventarisasi penyelenggaraan jasa kepelabuhanan di Aportil.
 - 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).
3. Data Survey
Data survey yang perlu dilakukan dalam menunjang proses pengerjaan penelitian ini antara lain.
 - a. Survey Tempat (Lokasi) yaitu penelitian ini dilaksanakan selama 2 Minggu yaitu dari Tanggal 18 Februari sampai dengan tanggal 3 Maret 2020. Kajian ini dilakukan di kantor *Direção Nacional Transportes Maritimos* (DNTM) dan Pelabuhan Aportil Dili.
 - b. Survey Lapangan yaitu mengamati secara langsung kondisi pelabuhan Aportil Dili lebih lengkap dengan mengambil gambar (dokumentasi).
4. Analisa Data
Analisa teknis yang di lakukan dalam proses penerapan ISPS Code adalah sebagai berikut:
 - a. Pemilihan Tempat (Lokasi) yaitu di kantor *Direção Nacional Transportes Maritimos* (DNTM) dan Pelabuhan Aportil Dili.
 - b. Analisa menggunakan metode FMEA
 - c. Proses penerapan adalah sesuai dengan isi peraturan *ISPS Code* yang berlaku sekarang ini.

HASIL

Fasilitas di pelabuhan khususnya di Kabupaten Dili Timor-Leste pada saat ini adalah masih sangat kurang

atau minim dan kantor pelabuhan Administracao Dos Portos De Timor-Leste (APORTIL) berada di pelabuhan Dili Timor-Leste sedang pelindung I berada di pelabuhan *Direção Nacional Transportes Maritimos* (DNTM) berada dekat APORTIL. Pada dasarnya pelabuhan tersebut adalah satu yang menjadi perbedaan adalah DNTM milik Pemerintah sedangkan APORTIL adalah kantor swasta. Luas wilayah Kabupaten Dili Timor-Leste adalah 48,27 Km², batas wilayah utara berbatasan dengan Australia, Timur berbatasan dengan NTT. Lokasi Pelabuhan Dili Timor-Leste terletak di Dili yang menghadap ke Laut Flores. Lebih jelas lagi lihat pada Gambar 1. di bawah ini.



Gambar 1: Pelabuhan Dili Timor-Leste (Data Pribadi)

Pelabuhan Dili Timor-Leste

Kondisi keamanan Pelabuhan Dili Timor-Leste adalah tempat (lokasi) penelitian Skripsi dimana gambarnya dan kondisinya terlihat seperti gambar 2. di bawah ini, posisi gambar (lay out) dilihat dari tampak depan.



Gambar 2: Pelabuhan Dili Timor-Leste (Data Pribadi)

Terminal Penumpang Pelabuhan Dili Timor-Leste

Kondisi Terminal Pelabuhan Dili Timor-Leste, sampai saat ini masih di rencanakan oleh pemerintah untuk membangun tahun depan, Luas terminal di pelabuhan Dili Timor-Leste yaitu 350 meter persegi dengan kapasitas 300-500 orang. Pada tahap perencanaan pelabuhan akan dilengkapi dengan Ruang General Manager, kantor, tiket, informasi, ruang tunggu penumpang dan toilet. Untuk Keamanan di area terminal tersebut belum terjamin tertib, tertib dan keamanan belum terjaga karena masih dalam pembangunan untuk lebih jelasnya mengetahui kondisi fasilitas keamanan terminal

pelabuhan Dili Timor-Leste dapat melihat pada gambar 3. pada halaman berikutnya.



Gambar 3: Terminal Penumpang Dili Timor-Leste (Data Pribadi)

Pintu Masuk (Gate)

Untuk kondisi keamanan dan fasilitas di pintu gerbang utama (Gate) prosedur keluar masuk ke dalam pelabuhan Dili Timor-Leste pada saat ini yaitu masih menggunakan sistem keamanan secara manual untuk buka tutup. Untuk keamanannya masih terjaga ataupun terkontrol setiap saat. Untuk kondisi keamanan sedikit terjaga dan kontrol di pelabuhan tersebut berlakunya hanya saat kapal-kapal sandar dan itupun tidak seberapa ketat. Untuk lebih jelas melihat dan mengetahui kondisi keamanan dan fasilitas pintu gerbang utama pelabuhan Dili Timor-Leste seperti pada gambar 4.



Gambar 4: Pintu Masuk pelabuhan Dili Timor-Leste (Data Pribadi)

Lapangan Penumpukan Konteiner Year

Kondisi Keamanan dan Fasilitas lapangan konteiner di pelabuhan Dili Timor-Leste pada saat ini hanya di pagar dengan tembok yang tinggi kurang lebih setengah meteran dengan jarak sekitar 1 meter, dengan kondisi seperti ini, sehingga masyarakat dengan mudahnya keluar masuk ke daerah atau area tersebut. Dalam hal ini artinya lapangan penumpukan Peti Kemas masih sangat terbuka dalam arti belum di batasi pagar Area atau Restricted Area. Kondisi keamanannya belum terpantau sama sekali. Untuk mengetahui lebih jelas lagi dapat dilihat pada gambar 5. di bawah ini.



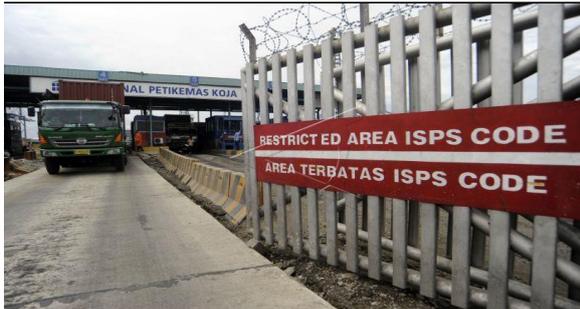
Gambar 5: Kondisi dan Fasilitas Lapangan Penumpukan peti kemas (Kontainer Yead) pada saat ini (Data Pribadi)

Daerah Terbatas (Restric Area)

Daerah terbatas adalah wilayah, akses yang dibatasi oleh pembuat lisensi dengan tujuan untuk melindungi keamanan fasilitas daerah tersebut terhadap risiko tindak semestinya dari paparan radiasi atau bahan radioaktif. Terbatas daerah tidak termasuk daerah yang digunakan sebagai kediaman, kantor, dan lain-lain. Daerah terbatas di dalam area pelabuhan adalah tidak sembarang orang yang boleh memasuki area tersebut atau daerah yang selalu di kawasi oleh petugas. Pelabuhan di sarankan harus menyediakan kartu kunjungan yang di siapkan oleh otoritas pelabuhan di pintu masuk pelabuhan dengan membedakan berdasarkan kepentingan kunjungan ke kapal, ke pelabuhan dengan mengecek surat identitas atau surat kepentingan yang dibawa oleh pengunjung, tanpa kecuali termasuk buruh pelabuhan atau personil pelabuhan.

Tingkat keamanan 1 yang dilakukan PFSP melakukan tindakan pengamanan dengan menerapkan area terlarang yang harus dibatasi dengan pagar antara daerah embarkasi/debarkasi penumpang dengan kegiatan bongkar muat kapal barang. Memisahkan antara penumpang danpengantar dengan harapan lebih mudah pengawasan akses keamanan. Memeriksa identitas semua orang yang ingin masuk ke fasilitas pelabuhan dalam kaitan dengan kapal, termasuk penumpang, personil kapal dan pengunjung dan menegaskan alasannya untuk masuk pelabuhan dengan memeriksa seperti memeriksa karcis penumpang, surat kerja dan lain-lain. Memeriksa kendaraan yang akan masuk ke fasilitas pelabuhan dalam kaitan dengan kapal.

Membatasi akses bagi mereka yang tidak dipekerjakan oleh fasilitas pelabuhan atau bekerja di dalamnya, jika mereka tidak dapat menunjukkan identitasnya. Melakukan penggeledahan orang, barang-barang pribadi dan kendaraannya. Identifikasi setiap titik akses yang tidak biasa digunakan, yang selamanya harus ditutup dan dikunci. Contoh gambar Daerah Terbatas dapat terlihat pada gambar 6. Di bawah ini:



Gambar 6: ini Area Terbatas Pelabuhan Dili Timor-Leste (Internet)

Jika terjadi ada orang yang masuk ke dalam area tersebut hal yang dilakukan oleh petugas setempat adalah:

1. Periksa dan kunci pintu yang tidak digunakan 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.

KESIMPULAN

Dari penelitian yang telah dilakukan dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Untuk kondisi keamanan belum terkontrol dengan tertib dan fasilitas pelabuhan Dili Timor-Leste pada saat ini masih sangat minimum dalam artinya belum memadai dan masih sangat kurang. Kurangnya pemahaman dari semua pihak dalam rencana penerapan ISPS Code di pelabuhan Dili Timor-Leste dimana sumber daya manusia baik penyedia Fasilitas jasa (swasta) dan pihak keamanan pemerintah dalam hal ini di bawah naungan Kementerian Perhubungan yang belum menerapkan ISPS Code secara benar. Masalah Peralatan komunikasi yang merupakan aspek terpenting yang harus segera dibenahi karena ISPS Code pada dasarnya adalah suatu sistem komunikasi keamanan.
2. Langkah pertama yang sangat mendesak dalam Perencanaan Penerapan ISPS Code di Pelabuhan Dili Timor-Leste adalah tanda pengenalan berupa ID Card dan prosedur administrasi baik perorangan maupun instansi yang keluar masuk di pelabuhan Dili Timor-Leste yang selama ini belum dilakukan secara benar. *Port Facility Security Assessment (PFSA)* Penilaian keamanan Terhadap Fasilitas Pelabuhan. Untuk menetapkan setiap tingkat keamanan sarana atau alat pengenalan berupa ID Card, KTP, SIM, serta tiket yang dipersyaratkan untuk mendapatkan ijin masuk ke fasilitas pelabuhan, Pengenalan

kemungkinan ancaman terhadap aset dan infrastruktur agar selalu ditingkatkan dalam pengawasan Otoritas Pelabuhan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam Menyelesaikan Paper Ini, ucapan terima kasih kami sampaikan kepada pihak PT. APORTIL dan DNTM (Direcção Nacional Transportes Marítimos) yang telah membantu penulis dan mendapatkan data-data yang saya ambil.

DAFTAR PUSTAKA

- Bhanda, V., S., Basuki, M., dan Margareta, M., Z., B., 2019, *Study Perencanaan Penerapan ISPS Code Di Pelabuhan Ippi, Ende* Surabaya, Prosiding SEMINAKEL 2019, FTIK, UHT Surabaya.
- Biro Klasifikasi Indonesia, *Persyaratan ISPS Code Kardiman*, 2006, *Barang dan jasa akan lebih berguna dan lebih bermanfaat bila telah sampai pada konsumen dan dapat dinikmati.*
- Kusuma A. C., 2011, *Penerapan ISPS Code di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Jawa Tengah* Skripsi, Bahari Jogja, Semarang.
- Mangkunegara, A., P., 2003, *Perencanaan dan Pengembangan Sumberdaya Manusia, PT. Refika Aditama.*
- Moleong, L., J., 2000, *Metode Penelitian Kualitatif, Remaja Rusdakarya.* Bandung.
- Kurniawan, R., I., 2009, *Pengaruh Pelatihan Terhadap Kesiapan Ancaman Keamanan Di Atas Kapal Tanker MT Balongan PT. Pertamina (Persero)* Jakarta: Perkapalan Jakarta.
- Suyono. 2007, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut, Edisi Keempat, PPM, Jakarta.*
- _____, 2000, Peraturan Pemerintah No.81 Tahun 2000, tentang Kenavigasian.
- _____, 2003, Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 33 Tahun 2003, tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974
- _____, 2003, Keputusan Dirjen Perhubungan Laut No.UM 48/18/19.03 tentang Pembentukan Tim Penkajian Awal Impemementasi ISPS Code di Indonesia.
- _____, 2002, Keputusan Menhub No. 62 Tahun 2002, tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Administrator Pelabuhan.
- _____, 2008, *Undang-Undang Republik Indonesia nomor 17 tahun 2008, Tentang Pelayaran*, Jakarta
- _____, 2011, Opini Koran., 29 September 2011, *Harian Suara Merdeka*, Semarang.