

Evaluasi Penerapan ISPS Code di Pelabuhan Bitung *Evaluation Implementation ISPS Code in Port Bitung*

Khafendi

Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan Badan Litbang Perhubungan
Jl. Merdeka Timur NO. 5 Jakarta Pusat
e-mail: khafendi@dephub.go.id

Naskah diterima 05 Februari 2016, diedit 17 Februari 2016, dan disetujui terbit 22 Maret 2016

ABSTRAK

Pemberlakuan *International Ships and Port Facility Security (ISPS)* Code 1 Juli 2004 sesuai ketentuan International Maritime Organization (IMO), mutlak dilaksanakan di seluruh pelabuhan secara Internasional, demikian juga di pelabuhan Bitung telah dinyatakan sebagai pelabuhan yang telah comply oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut melalui "Short Term Statement of Comphance of a Port Facility (SoCPF)" nomor KL.94/93/ISPS/DV/ST-04 tanggal 01 Juli 2004 di Jakarta, tetap harus melakukan ISPS Code secara penuh bila tidak sertifikat Comply akan dicabut kembali. Hal ini berdasarkan ketentuan IMO (*International Maritime Organization*), dan bila melewati batas waktu pelabuhan bersangkutan belum diratifikasi maka kapal Indonesia tidak akan diterima / ditolak di pelabuhan asing dan selanjutnya pelabuhan Bitung dilarang dimasuki oleh kapal asing. Pendekatan analisa SWOT pelabuhan Bitung berada pada kwadran I artinya pelabuhan Bitung belum sepenuhnya menerapkan ISPS code yang harus segera dibenahi, dengan demikian pelabuhan Bitung, dari aspek keamanan pelabuhan berkembang dan diharapkan memberikan kenyamanan, keamanan bagi kapal yang berkunjung.

Kata kunci : Evaluasi, Penerapan, ISPS Code, Bitung

ABSTRACT

The enforcement of International Ships and Port Facility Security (ISPS) Code on July 1, 2004 in accordance with the International Maritime Organization (IMO), which implemented throughout the port internationally, as well as in Bitung port has been declared as a port that has been complied by the Director General of Sea Transportation through "Short Term Statement of Comphance of a Port Facility (SoCPF)" number KL.94 / 93 / ISPS / DV / ST-04 dated July 1, 2004 in Jakarta, still have to do the ISPS Code in full if not Comply certificate will be revoked. It is based on the provisions of the IMO (International Maritime Organization), and when the deadline passes the port has not yet ratified the Indonesian ship will not be accepted / rejected in foreign ports and subsequently Bitung port can't visited by foreign vessels. By using the SWOT analysis, Bitung port located on the first quadrant that means Bitung port yet fully implement the ISPS code, thus Bitung port from the port security aspects is growing and expected to provide comfort and security of ships.

Keywords: Evaluation, Implementation, ISPS Code, Bitung

PENDAHULUAN

Penerapan sistem kode pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan internasional atau International Ships and Port facility Security (ISPS) Code harus dilaksanakan sebelum batas waktu 1 Juli 2004. Hal ini dilakukan karena berdasarkan ketentuan Organisasi Maritim Internasional (IMO), jika sampai melewati batas waktu tersebut kapal dan pelabuhan internasional di Indonesia belum disertifikasi, kapal Indonesia tidak akan diterima di Pelabuhan Asing. Sementara itu pelabuhan Indonesia juga tidak bisa dimasuki kapal asing.

ISPS Code diberlakukan untuk kapal dan fasilitas pelabuhan meliputi kapal penumpang, kapal barang, unit pengeboran minyak lepas pantai dan pelabuhan/fasilitas pelabuhan yang melayani kapal-kapal internasional. Salah satu hasil penerapan ISPS Code yang telah dapat direalisasikan di Indonesia adalah terdapat 196 pelabuhan atau fasilitas pelabuhan yang telah memenuhi ketentuan ISPS Code (Port/Port Facility Comply) dan terhadap semua total pelabuhan/fasilitas pelabuhan tersebut telah diberikan Statement of Compliance of Port Facility (SoCPF). Namun beberapa fasilitas pelabuhan belum memiliki sertifikat keamanan permanen dengan masa berlaku 5 (lima) tahun. (maritimedia.com/artikel/isps_code.(2014)) Sejak diberlakukannya ISPS Code, masih ditemui permasalahan yang dirasakan sebagian masyarakat, bahwa sertifikat comply yang telah diterima beberapa pelabuhan, baru sebatas pernyataan formal dan kenyataan di lapangan masih belum demikian.

Berkaitan dengan hal tersebut diatas, kajian ini ditujukan untuk mengevaluasi sejauh mana pelaksanaan ISPS Code di pelabuhan yang telah memperoleh sertifikat comply khususnya pelabuhan Bitung. Yang mana tujuan penelitian, untuk mengevaluasi sampai sejauhmana ISPS Code telah diterapkan pada pelabuhan yang telah comply (memiliki sertifikat keamanan) khususnya pelabuhan Bitung. Sedangkan maksud dari penelitian ini adalah agar pelabuhan dapat meningkatkan sistem keamanan terkendali sesuai standar International Maritime Organization (IMO). Dengan demikian pelabuhan Bitung yang telah comply dapat menerapkan ISPS Code sesuai dengan ketentuan yang berlaku, sehingga terwujud pengamanan di pelabuhan.

METODE

Berawal dari peristiwa serangan teroris pada tanggal 11 September 2001 di Amerika Serikat, telah memicu kesadaran masyarakat maritime internasional akan adanya bahaya serangan teroris

yang mungkin saja diarahkan kepada sasaran-sasaran maritime secara luas. Pada bulan November tahun 2001, *Maritime Safety Committee* (MSC) dari IMO bersama dengan Maritime Security Working Group sejak sesi ke 22 dari Assembly (Majelis) mengadopsi resolusi A.924(22). Resolusi tersebut tidak lain adalah melakukan tinjauan ulang segala tindakan dan prosedur untuk mencegah kemungkinan aksi teroris yang mengancam keamanan para penumpang dan awak kapal dan keselamatan kapal pada umumnya. Kemudian dalam Konferensi Negara Anggota yang berlangsung di London pada tanggal 9-13 Desember 2002 (kemudian dikenal dengan nama Konferensi Diplomatik masalah Keamanan Maritim), menyepakati dengan suara bulat untuk mengadopsi salah satu resolusi untuk memasukkan ISPS Code kedalam Konvensi Internasional Untuk Keselamatan Dilaut 1974 (SOLAS 1974). Resolusi yang lain juga termasuk perlunya amandemen terhadap Bab V dan Bab XI dari SOLAS dalam mana sejalan dengan Kode baru, diharapkan akan berlaku efektif sejak 1 Juli 2004. Pada dasarnya ISPS Code ini terdiri dari 2 (dua) bagian besar yaitu yang disebut Bagian A (Part A) dan Bagian B (Part B). Bagian A berisikan segala ketentuan yang Wajib dilaksanakan (mandatory) oleh Pemerintah, kapal/perusahaan dan fasilitas pelabuhan, menyangkut aturan-aturan yang tercantum dalam Bab XI-2 sebagaimana setelah diadakan perubahan dalam Annex Solas 1974. Sedangkan bagian B berisikan Petunjuk-petunjuk/pedoman (guidance) tentang pelaksanaan dari Bab XI-2 dari apa yang tercantum dalam Bagian A.

Poros Maritim suatu komitmen pemerintah Indonesia yang implementasi operasionalnya membutuhkan perbaikan infrastruktur dibidang pelayaran tidak dapat ditunda-tunda lagi. Ekonomi perdagangan Negara kita 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. Ancaman terhadap keamanan kapal sudah sering terjadi yang sudah barang tentu membawa kerugian besar bagi kapal maupun perusahaan. Harus diakui bahwa penerapan ketentuan-ketentuan dalam ISPS Code di Indonesia belum sepenuhnya dilaksanakan, karena itu masih membutuhkan upaya keras dan sungguh-sungguh dari semua pihak terkait khususnya dalam upaya mewujudkan "Poros Maritim" di Indonesia. Kondisi fisik, letak, maupun keadaan lingkungan umumnya pelabuhan di Indonesia ikut memberi andil dalam hambatan penerapan ISPS Code. Pemerintah Indonesia sebagai Contracting Government, lewat Ditjen Perla perlu selalu melakukan pengawasan

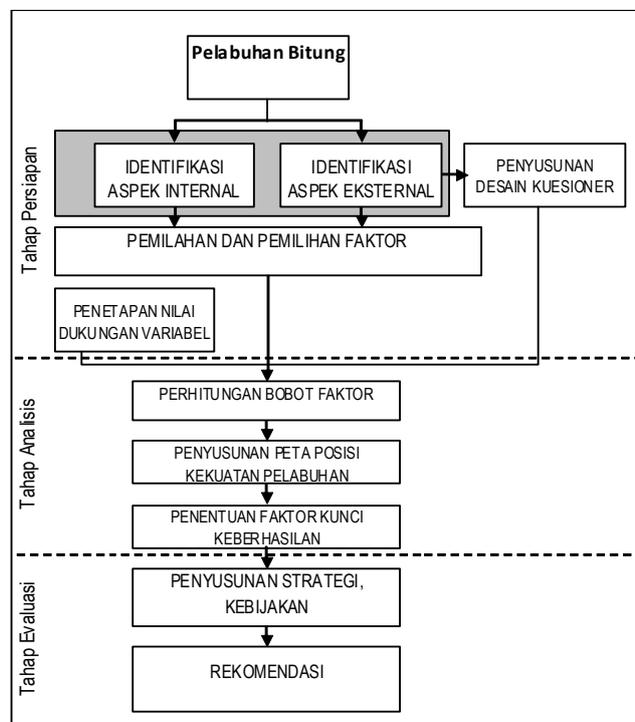
dalam penerapan aturan ini baik dipelabuhan maupun dikapal-kapal..(Willy.F. Sumakul Forum Kajian Pertahanan dan Maritim (2014)

Studi mengenai ISPS Code sudah pernah dilakukan sebelumnya oleh Pusat Penelitian dan Pengembangan Pehubungan laut tahun (2006), dengan Judul Kajian Evaluasi Pelaksanaan ISPS Code Pada Pelabuhan Yang Telah Comply (sertifikat). Dari hasil kajian tersebut secara umum, sertifikasi comply yang dimiliki pelabuhan di Indonesia belum memberikan jaminan keamanan bagi kapal maupun pengguna jasa pelabuhan. Pelaksanaan ISPS Code di Indonesia belum berjalan secara penuh karena masih banyak ditemui berbagai permasalahan dan hambatan di beberapa pelabuhan diantaranya struktur organisasi keamanan di pelabuhan yang tidak jelas, ketidakdisiplinan pengguna jasa di pelabuhan, dan belum tersedianya peralatan keamanan yang memadai di pelabuhan. Struktur organisasi keamanan di pelabuhan masih menggunakan pola lama dengan banyaknya instansi yang terlibat dalam pengamanan di pelabuhan. Pengamanan di pelabuhan belum didukung oleh system dan perangkat keamanan yang berteknologi tinggi seperti Xray, VTIC, dan CCTV yang disebabkan karena tidak tersedianya dana atau anggaran yang memadai di pelabuhan, serta kurangnya dukungan finansial dari pemerintah.

Studi terkait dengan ISPS Code pernah disampaikan oleh DA Lasse tahun (2009) dengan Kajian Perspektif ISPScode Pasca Undang Undang No.17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Dari hasil kajian tersebut dan berdasarkan analisis development dengan metode menggambarkan system security di pelabuhan laut Indonesia apa adanya (das sain)dengan Internasional security network yang harus diimplementasikan (*das Sollen*) bahwa Pelabuhan Laut sebagai mata rantai perdagangan melayani lalu lintas kapal dan barang domestik maupun ekspor/impor harus dilindungi dari gangguan keamanan. Dan pengorganisasian unsur pengamanan pelabuhan laut terkait dengan system pertahanan keamanan nasional perlu diperbaiki sehingga menjawab konvensi internasional secara positif dan hendaknya pengorganisasian unsur pengamanan pelabuhan laut di Indonesia ditata ulang sesuai dengan kedudukan dan fungsi serta tanggung jawab yang dimantaka Undang Undang 17 tahun 2008.

Metodologi penelitian dalam kajian ini menggunakan pendekatan evaluasi, dengan model alat anlisis SWOT, Sedangkan proses penyelesaian masalah diawali dari identifikasi aspek internal dan eksternal yang mempengaruhi pelaksanaan ISPS Code pelabuhan yang telah comply. Selanjutnya, berdasarkan aspek internal dan eksternal tersebut,

disusun desain kuesioner untuk mengetahui seberapa besar bobot kepentingan faktor-faktor yang terdapat dalam aspek internal dan eksternal dalam upaya memperbaiki pelaksanaan ISPS Code pada pelabuhan yang telah memiliki sertifikat keamanan agar sesuai dengan peraturan yang berlaku.(Darmawiredja, Ramli,. Jakarta, (1989;)Aspek internal dan eksternal, (peluang, ancaman) (kelemahan, kekuatan)opini stakeholder atas tingkat kepentingan dan penetapan nilai dukungan variabel terhadap keberhasilan pelaksanaan ISPS Codedi pelabuhan Bitung yang telah complied, an. Selanjutnya,ditetapkan peta kekuatan dapat diketahui faktor-faktor dominan kunci keberhasilan upaya pelaksanaannya. Dengan demikian, dapat disusun strategi dan kebijakan yang pengimplementasian ISPS Code, sebagai rekomendasi upaya pembenahan pelaksanaan ISPS Code di pelabuhan yang telah comply.



Gambar 1 . Alur Pikir Penelitian

HASIL PEMBAHASAN

Kebijakan PenerapanISPS Code

ISPS Code merupakan peraturan internasional mengenai keamanan kapal dan pelabuhan/fasilitas pelabuhan. Bagian dari Koda Internasional ini, berisi ketentuan wajib yang acuannya telah dibuat dalam Chapter XI-2 Konvensi Internasional tentang Keselamatan jiwa di laut, peraturan tersebut antara lain sebagai berikut : (1) Regulasi 3Chapter XI-2 tentang Kewajiban Negara Peserta terhadap Keamanan,(2) Regulasi 10 Chapter XI-2 tentang Persyaratan-persyaratan untuk fasilitas pelabuhan,(3) *Recognized Security Organizations* (RSO):

Organisasi Keamanan yang Diakui, (4) Penilaian keamanan fasilitas pelabuhan (Port Facility Security) (IMO, Safety of life at sea (SOLAS) Convention London, (1974) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah mengupayakan secara maksimal dalam menetapkan berbagai kebijakan untuk mensukseskan pemberlakuan ISPS Code yang dimulai sejak 1 Juli 2004, sebagai berikut:

- a. Keputusan Menteri Perhubungan KM 3/2004 tentang Penunjukan Direktur Jenderal Perhubungan laut sebagai Designated Penerbitan Keputusan Menteri Perhubungan KM 33 Tahun 2003 mengenai Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (ISPS Code) di wilayah Indonesia.
- b. Penerbitan Keputusan Authority Pelaksanaan ISPS Code.
- c. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KL. 93/I/3-04 tanggal 12 Februari 2004 tentang Pedoman Penetapan Organisasi yang diakui (RSO).
- d. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KL.93/2/I-04 tanggal 14 Mei 2004 tentang Penunjukan Direktur Penjagaan dan Penyelamatan Sebagai Penanggung Jawab Implementasi ISPS Code. Kemajuan penerapan ISPS Code di Indonesia dapat dikemukakan sebagai berikut:
 - a. Penyampaian kontak point untuk penerapan ISPS Code dengan rincian Direktur Jenderal Perhubungan Laut (Dirjen Hubla) sebagai Nasional Kontak Point, Direktur Penjagaan dan Penyelamatan (Dit. Gamat), Ditjen Hubla, sebagai Kontak Point untuk masalah keamanan pelabuhan dan kapal, Direktur Navigasi, Ditjen Hubla sebagai kontak point untuk penerimaan tanda bahaya pada kapal (Ship Security Alert System), Kasubdit Patroli dan Penanggulangan musibah Dit. Gamat, Ditjen Hubla, sebagai kontak point untuk asistensi masalah keamanan dan komunikasi dengan negara lain.
 - b. Menetapkan 23 Recognized Security Organization (RSO), diantaranya adalah PT. Amas Pratama Mandiri, PT. Surveyor Indonesia, PT. Sucofindo, Biro Klasifikasi Indonesia, PT. Bureau Veritas Indonesia.
 - c. Total pelabuhan atau fasilitas pelabuhan yang telah memenuhi ketentuan ISPS Code sebanyak 198 pelabuhan/fasilitas pelabuhan, dan kepada mereka telah diberikan Short Term Statement of Compliance of Port Facility (SoCPF) atau Pernyataan sementara.
- d. Total jumlah kapal yang telah diberikan Sertifikat Keamanan sementara atau International Ship Security Certificate (ISSC), baik yang diterbitkan Ditjen Hubla atau RSO (BKI) sebanyak 175 kapal. (<http://www.klasifikasiindonesia.com/ajax/dokumen/PFSO>). (2008).

Mekanisme kegiatan pengamanan dapat ditinjau dari sisi :

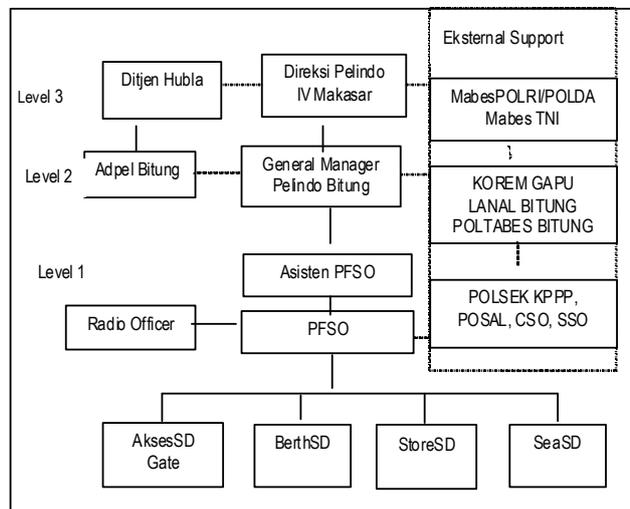
 - a. Pada perusahaan pelayaran dan kapaldiarahkan pada : (a) Kegiatan keamanan kapal dapat dilaksanakan atau ditugaskan pada satu perwira kapal yang bertanggung jawab atas keamanan kapal atau dapat juga pada perusahaan jasa pengamanan untuk membuat suatu penilaian keamanan kapal. Untuk selanjutnya dibuat suatu laporan yang mengindikasikan tingkat keamanan di kapal (security level 1, 2, atau 3) (b) Dokumen ini harus ada di kapal dan dibuat oleh suatu perusahaan jasa pengamanan yang profesional, yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran atau pemilik kapal, (c) Catatan-catatan (tentang keamanan kapal), (d) Ditunjuk oleh perusahaan pelayaran atau pemilik kapal, dapat dirangkap oleh salah satu perwira kapal (yang membidangi keselamatan atau safety), atau mempekerjakan seseorang dari perusahaan jasa pengamanan yang khusus bertugas untuk itu, (e) Pelatihan, gladi, dan berlatih, (f) Petugas atau perwira kapal yang ditunjuk bertanggung jawab atas penyelenggaraan kegiatan ini dan perlu ada pendamping dari perusahaan jasa pengamanan yang profesional atau di petugas keamanan (Polri).
 - b. Pada fasilitas pelabuhan Diarahkan pada : (a) Penilaian suatu tingkat keamanan diselenggarakan oleh KPPP atau koordinasi dengan institusi lainnya dan disahkan oleh Administrasi Pelabuhan, yang isinya perihal tingkat keamanan suatu pelabuhan (level 1, 2, atau 3), (b) penyelenggaraan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan adalah KPPP. Institusi terkait memberikan saran dan masukan. Koordinator penyelenggaraan adalah Administrasi Pelabuhan, (c) Petugas keamanan yang bertanggung jawab atas ancaman dan gangguan keamanan berupa tindak pidana adalah KPPP dan atau Satpam pelabuhan. Untuk ancaman dan gangguan berupa bencana alam adalah KPLP., (d) KPPP menjadi lembaga yang bertanggung jawab menyelenggarakan pelatihan, gladi, dan berlatih. Administrator menjadi koordinator pelatihan, gladi, dan berlatih, yang pelaksanaannya terdiri dari KPPP, KPLP, dan satuan Pengamanan.

Pelaksanaan ISPS Code Pelabuhan BitungPelabuhan Bitung, terus meningkatkan pelayanan dari waktu ke waktu. Salah satu wujud pelayanan yang bersifat internasional adalah implementasi ISPS Code yang memberikan jaminan keamanan bagi kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan Bitung. Beberapa penerapan ISPS Codeyang dipenuhipeabuhan Bitung sebagai berikut :

- a. Fasilitas pelabuhan yang telah memenuhi ketentuan ISPS Codeadalah dermaga dan gudang
- b. Kegiatan pelabuhan yang telah memenuhi ketentuan ISPS Code adalah kegiatan bongkar muat barang baik di dermaga maupun gudang.
- c. Sistem pengamanan di Pelabuhan Bitung
 - 1) Di wilayah perairan : (melakukan patroli laut secara rutin, melakukan pengawalan terhadap kapal kapal asing yang akan masuk ke pelabuhan)
 - 2) Di wilayah daratan : (Penjagaan di pintu pintu masuk, memeriksa dan memberikan tanda pengenal kepada setiap orang yang akan memasuki daerah terbatas, memeriksa dan memberikan tanda pengenal kendaraan yang akan memasuki daerah terbatas (restricted area),Memeriksa barang/muatan di pintu gerbang menggunakan metal detector, senter dan scanner;Melakukan pengawasan dan patroli di area dermaga;Melakukan patroli di dalam dan sekitar area gudang;Penjagaan di pintu keluar.
- 3) Kegiatan pengamanan yang telah dilakukan antara lain:Melakukan pengawasan dan penjagaan terhadap akses menuju pelabuhan dan restricted area;Memeriksa dan memberikan tanda pengenal atau ID Card kepada pengunjung;Memeriksa dan memberikantanda pengenal kendaraan/kartu pass masuk ke pelabuhan dan restricted area;Melakukan patroli di sekitar area dermaga dan gudang setiap 30-60 menit sekali, khususnya pada malam hari;Melakukan pengawasan terhadap daerah security office dan sekitarnya dari menara pengawas, khususnya pada malam hari;Pemeriksaan dilakukan dengan metal detector, scanner, senter, kaca (mirror); Melakukan patroli laut secara rutin; Melakukan komunikasi dan koordinasi antar petugas keamanan pada saat menerima kedatangan kapal asing maupun kapal yang melakukan bongkar muat.
- 4) Tindakan pengamanan khusus/tambahan:Apabila terjadi hal-hal yang mencurigakan terhadap keamanan (ancaman bom dll), maka tindakan

yang diambil lebih lanjut, yaitu:Mengamankan orang atau barang yang dicurigai;Menghubungi komandan jaga yang bertugas untuk penanganan lebih lanjut;Menutup akses masuk ke lokasi.

- 5) Peralatan penunjang ISPS Code di Pelabuhan Bitung, disediakan untuk menunjang kelancaran pelaksanaan ISPS Code, yaitu,Xray Bagage, Metal Detector,Scanner, Kaca/mirror, Senter, Handy Talky, Tongkat Karet, Binocular,Lampu Sorot.
- 6) Pengawasan juga dilakukan di atas menara pengawas, terutama pada malam hari untuk mengawasi akses masuk/keluar pelabuhan, dermaga, gudang dan restricted area lainnya
- d. Struktur Organisasi Pengamanan di Pelabuhan Bitung.Organisasi pengamanan di pelabuhan Bitung didukung oleh kekuatan eksternal, yaitu dari Mabes POLRI/POLDA dan TNI. Pelabuhan Bitung juga telah membentuk PFSO yang bertugas menjaga keamanan pelabuhan dengan senantiasa berkoordinasi dengan instansi lainnya di pelabuhan, seperti KPLP dan SSO. Pada kondisi tingkat keamanan level 1, 2 atau 3 telah ditetapkan siapa penanggung jawab untuk mengambil tindak lanjut yang perlu diambil jika terjadi gangguan keamanan di pelabuhan. Untuk lebih jelasnya, secara rinci disajikan pada gambar 2.



Gambar 2. Struktur Organisasi Pengamanan Pelabuhan Bitung

- e. Jaringan Komunikasi

Untuk pendukung tugas operasional PFSO dalam rangka komunikasi dan koordinasi dengan semua pihak yang termasuk dalam Komite Keamanan Pelabuhan atau *Port Security Committee* (PSC), telah dibentuk suatu jaringan komunikasi yang terdiri dari semua keanggotaan PSC.Susunan keanggotaan PSC antara lain : KSOP Bitung sebagai Pimpinan PSC,.

Data-data yang ada pada jaringan komunikasi harus diperbaharui setiap saat oleh PFSO jika ada perubahan pada susunan PSC. (PT.Pelindo IV (Pesero) Cabang Bitung Bab VII (2011)

Kendala pelaksanaan ISPS Code

Dalam pelaksanaan ISPS Code masih ditemui beberapa kendala maupun hambatan sebagai berikut :

- a. Kurangnya pemahaman dalam mengimplementasikan ISPS Code di lapangan. Masalah yang paling banyak disoroti adalah Deklarasi Keamanan (*Declaration of Security-DoS*). Sebagian pelabuhan/fasilitas pelabuhan meminta pemberlakuan DoS kepada kapal, dan hal ini bertentangan dengan ketentuan ISPS Code, karena yang berhak meminta DoS adalah pihak kapal dengan kondisi tertentu.
- b. Penerapan pemeriksaan kapal asing (*Port State Control*).
Pada pelabuhan tertentu diterjemahkan bahwa ada 2 kategori petugas pemeriksa kapal asing, PSCO (*Port State Control Officer*), yaitu petugas keselamatan (*safety*) dan Keamanan (*security*). Hal ini tidak demikian, karena PSCO

tetap berfungsi seperti biasanya, hanya ditambahkan dengan materi baru yaitu ISPS Code.

- c. Masalah Sumber Daya Manusia.
Kelemahan SDM bukan hanya pada pihak pengguna jasa (swasta), tetapi juga pada pihak pemerintah (regulator) yang berhubungan langsung dengan pengguna di lapangan.
- d. Masalah komunikasi.
Masalah ini merupakan aspek terpenting yang harus segera dibenahi, karena ISPS Code pada dasarnya adalah suatu Sistem Manajemen Komunikasi Keamanan. Beberapa alat keamanan mandatory (wajib) dalam ISPS Code seperti *Automatic Identification System* (AIS) dan *Ship Security Alert System* (SSAS) yang telah terpasang di kapal-kapal tidak akan berarti banyak jika penerima tidak dipasang pada pelabuhan-pelabuhan
Upaya mengatasi kendala penerapan ISPS Code Melalui analisis SWOT(Rangkuti,F.Analisis SWOT. Teknik Membedah Kasus (2003)dapat diketahui dan ditentukan faktor yang termasuk dalam kategori kekuatan (strenghts) kelemahan (*weakness*), peluang (*opportunities*) dan ancaman (*threats*).

Tabel 1. Penilaian Faktor Internal dan Eksternal Penerapan *ISPS Code* Pelabuhan Bitung

No.	Faktor	Frekuensi Penilaian Responden		
		Ya	Tidak	Total
Faktor Internal				
1	Kep Men No. 33 Tahun 2003 tentang pemberlakuan <i>ISPS Code</i> di Indonesia	20	5	25
2	Keberadaan Organisasi Keamanan yang diakui (RSO) sebagai penilai keamanan fasilitas pelabuhan	13	10	23
3	Keberadaan <i>Port Security Committee</i> di pelabuhan	18	7	25
4	Keberadaan petugas keamanan yang dimiliki perusahaan pelayaran maupun pelabuhan	9	16	25
5	Sertifikat Keamanan Kapal atau pelabuhan	25	0	25
6	Rancangan Keamanan Kapal dan Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan	16	8	24
7	Penetapan tingkat keamanan pada kapal atau pelabuhan	23	1	24
8	Standar pelaksanaan tugas pokok dan fungsi petugas keamanan di pelabuhan	16	9	25
9	Profesionalisme sumber daya manusia	8	17	25
10	Ketersediaan jumlah kapal patroli pantai dan kapal patroli cepat	5	20	25
11	Frekuensi patroli pengamanan perairan (KPLP)	7	18	25
12	Sistem dan perangkat komunikasi maupun peralatan keamanan yang dimiliki pelabuhan	3	22	25
13	Koordinasi dan komunikasi antara petugas keamanan kapal dan pelabuhan	17	8	25
14	Instansi pemerintah penanggung jawab keamanan di pelabuhan	14	10	24
Faktor Eksternal				
15	Ketersediaan dana/anggaran untuk penyediaan fasilitas keamanan di pelabuhan	1	23	24
16	Pesatnya kemajuan teknologi informasi dan komunikasi	21	3	24
17	Pengembangan ilmu melalui training atau kursus bagi petugas keamanan	18	6	24
18	Kerjasama dan koordinasi pelabuhan dengan perusahaan pelayaran serta pihak terkait di pelabuhan	19	5	24
19	Upaya penegakan hukum di laut	19	5	24
20	Bantuan luar negeri untuk pengadaan sistem dan perangkat komunikasi	5	18	23
21	Pelabuhan bukan lagi sebagai tempat usaha/ berjualan	7	17	24
22	Dukungan finansial dari pemerintah	6	17	23
23	Alur masuk terpisah bagi kapal luar negeri dan kapal dalam negeri	4	20	24
24	Tingkat kepatuhan dan kedisiplinan pengguna jasa di pelabuhan	11	13	24

Banyak faktor yang mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan ISPS Code di Indonesia, namun karena keterbatasan dana, waktu maupun sumber daya lainnya, maka perlu adanya prioritas. Berdasarkan metode penilaian, maka diketahui sejauhmana tingkat kepentingan atau urgensi suatu faktor, dukungan faktor, serta keterkaitan antar faktor, dari faktor-faktor yang diduga berpengaruh terhadap pelaksanaan ISPS Code. (Singarimbun, Masri, dkk., (1989) Secara ringkas tertuang pada tabel .2.

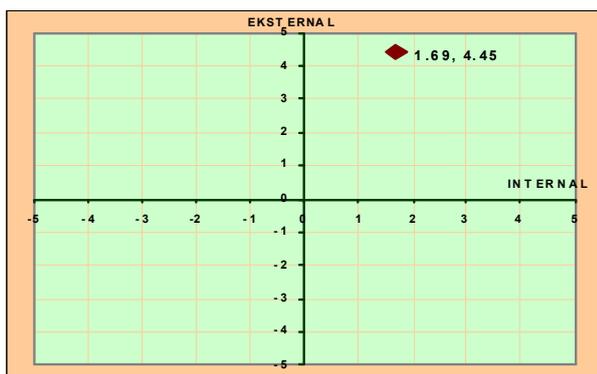
terbiasa memasuki pelabuhan. Masih ada peralatan yang tidak difungsikan karena keterbatasan dana (Xray Bagage) serta kurangnya petugas keamanan yang menjaga restricted area sehingga akan menimbulkan ancaman terhadap keamanan di pelabuhan. Analisis SWOT, kekuatan pelaksanaan ISPS Code di Pelabuhan Bitung terletak di kuadran I, yang berarti pelabuhan Bitung memiliki banyak kekuatan dan peluang untuk mensukseskan pelaksanaan ISPS Code. Strategi yang dapat diambil Strategi Strength

Tabel 2. Faktor-Faktor Kunci Keberhasilan Pelaksanaan ISPS Code di Pelabuhan Bitung

Faktor Internal	
No	Kekuatan (<i>Strengths</i>)
1	KepMen No. 33 Tahun 2003 tentang pemberlakuan ISPS Code di Indonesia
2	Rancangan Keamanan Kapal dan Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan
Faktor Eksternal	
Peluang (<i>Opportunities</i>)	
1	Upaya penegakan hukum di laut
2	Tingkat kepatuhan dan kedisiplinan pengguna jasa di pelabuhan, sangat atau cukup patuh
Ancaman (<i>Threats</i>)	
Ketersediaan dana/anggaran untuk penyediaan fasilitas keamanan di pelabuhan, tidak ada	
Alur masuk terpisah bagi kapal luar negeri dan kapal dalam negeri masih menjadi satu	

Sumber : Stakeholder Pelabuhan Bitung

Perbandingan TNB kekuatan sebesar 4.80 dan TNB kelemahan sebesar 3.10 serta TNB peluang 6.01 dan TNB ancaman sebesar 1.56, maka bila dipetakan kekuatan pelaksanaan ISPS Code di Pelabuhan Bitung terletak pada Kuadran I. Dalam bentuk diagram, disajikan pada gambar 3.



Gambar 3. Peta Kekuatan Posisi Pelaksanaan ISPS Code di Pelabuhan Bitung

Hasil pengamatan pelaksanaan ISPS Code di pelabuhan Bitung, secara umum ISPS Code belum dilaksanakan sepenuhnya. Masih banyak terdapat hambatan dan permasalahan dalam implementasi ISPS Code, diantaranya pemeriksaan tidak dilakukan pada setiap orang atau kendaraan yang memasuki area pelabuhan dikarenakan pengguna jasa sudah

Opportunity (SO), yaitu strategi memanfaatkan seluruh kekuatan untuk merebut dan memanfaatkan peluang sebesar-besarnya. Perumusan alternatif strategi keberhasilan pelaksanaan ISPS Code di pelabuhan Bitung disajikan pada tabel 3.

Tabel 3. Perumusan Alternatif Strategi Keberhasilan Pelaksanaan ISPS Code di Pelabuhan Bitung

No.	Faktor Kunci Keberhasilan	Strategi	
	KS (Kunci Strengths)	KO (Kunci Opportunij)	
1	KepMen No. 33 Tahun 2003 tentang pemberlakuan ISPS Code di Indonesia	Upaya penegakan hukum di laut	Pelaksanaan Kepmen No. 33/2003 tentang pemberlakuan untuk mendukung upaya penegakan hukum di laut melalui sosialisasi pentingnya ISPS Code kepada semua pengguna jasa serta petugas keamanan pelabuhan.
2	Rancangan Keamanan Kapal dan Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan	Tingkat kepatuhan dan kedisiplinan pengguna jasa di pelabuhan, sangat atau cukup patuh	Tingkat kedisiplinan dan kepatuhan pengguna jasa pelabuhan terus ditingkatkan melalui pemeriksaan keamanan pada setiap orang atau kendaraan seperti yang tercantum dalam rancangan keamanan kapal maupun fasilitas pelabuhan.

Implementasi ISPS Code di Pelabuhan Bitung akan berhasil bila ISPS Code dilaksanakan sepenuhnya di pelabuhan untuk mendukung upaya penegakan hukum di laut serta meningkatkan

keamanan yang efektif dan efisien. Pelaksanaan ISPS Code di pelabuhan Bitung harus didukung oleh dana atau anggaran dari pihak manajemen pelabuhan untuk menyediakan fasilitas keamanan yang berteknologi. Pemeriksaan keamanan harus tetap dilakukan pada setiap pos penjagaan dengan menggunakan alat pendeteksi keamanan yang sudah tersedia melalui penegasan kembali standar tugas pokok dan fungsi.

KESIMPULAN

Secara umum, sertifikat comply yang dimiliki Pelabuhan Bitung belum memberikan jaminan keamanan bagi kapal maupun pengguna jasa pelabuhan. Pelaksanaan ISPS Code di Indonesia belum berjalan secara sepenuhnya karena masih banyak ditemui berbagai permasalahan dan hambatan di beberapa pelabuhan diantaranya struktur organisasi keamanan di pelabuhan yang belum terkoordinasi, ketidakdisiplinan pengguna jasa di pelabuhan, dan belum tersedianya peralatan keamanan yang memadai di pelabuhan. Banyaknya instansi yang terlibat dalam pengamanan di pelabuhan, seperti polisi, KPLP, satpam, bea cukai dan aparat lainnya. Pengamanan di pelabuhan belum didukung oleh sistem dan perangkat keamanan yang berteknologi tinggi seperti Xray Bagage, VTIS yang disebabkan karena tidak tersedianya dana atau anggaran yang memadai di pelabuhan serta kurangnya dukungan finansial dari pemerintah.

Diharapkan pemerintah bersama pihak manajemen pelabuhan perlu menyediakan dana/ anggaran untuk pengadaan sistem perangkat komunikasi maupun peralatan keamanan seperti Xray Bagage dan VTIS untuk mewujudkan pengamanan yang efektif dan efisien di pelabuhan yang telah comply. Xray Bagage perlu difungsikan karena untuk mengetahui isi barang bawaan penumpang

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih penulis ucapkan kepada Bapak Theo Tangka, Manager Operasional PT. (pesero) Pelindo IV Cabang Bitung beserta anggotanya dan KSOP Bitung yang telah membantu data dan informasi yang diperlukan untuk kajian ini serta atas pendampingan dalam survei lapangan di Pelabuhan Bitung.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Darmawiredja, Ramli,. Bahan Presentase Materi Angkutan Laut dan Keselamatan Maritim. Puslitbang Perhubungan Laut, 1989 Jakarta;
- [2] DA.Lasse 2009 Perspektif ISPS Code Pasca Undang undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Jakarta;
- [3] IMO, Safety of life at sea (SOLAS) Convention London, 1974
- [4] PT.Pelindo IV (Pesero) Cabang Bitung "Port Facility Security Plan" Bab IV (2011) <http://www.klasifikasiindonesia.com/ajax/dokumen/PFSO.pdf> (diunduh tanggal 18 Maret 2015 Jam 7.20)
- [5] <http://www.fkpmaritim.org/poros-maritim-dan-isps-code-di-indonesia/> (Willy F Sumakul diunduh tanggal 26 Maret 2015 jam 1.31) Langkah khusus Peningkatan Keamanan Pelayaran http://www.maritimedia.com/artikel/isps_code.pdf
- [6] Buku Panduan Gelar Dialog Nasional Penerapan Sistem Keamanan Sesuai ISPS Code SOLAS 1974, Jakarta;
- [7] Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2003. Koda Internasional Tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan ISPS Code. Humas dan Kerjasama Luar Negeri, Jakarta;
- [8] Singarimbun, Masri, dkk., 1989. Metode Penelitian Survei, Edisi kedua. Jakarta;
- [9] Soeharto, Ir, 2004. Kebijakan dan Kemajuan Implementasi Sistem Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Sesuai ISPS Code. Proceeding Panel Diskusi Implementasi Keamanan Kapal dan Pelabuhan Pasca Pemberlakuan ISPS Code 1 Juli 2004. Jakarta, 2 September 2004. Puslitbang Perhubungan Laut. Jakarta;
- [10] Rangkuti, F. Analisis SWOT. Teknik Membedah Kasus Bisnis. PT. Gramedia Pustaka Utama. 2003, Jakarta;
- [11] Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Laut, 2006 Kajian Evaluasi Pelaksanaan ISPS Code Pada Pelabuhan Yang Telah Comply (Sertifikat), Jakarta.

