

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

Dalam bab ini penulis memaparkan tentang istilah-istilah, dan teori-teori yang mendukung, dan berhubungan dengan pembahasan Karya Tulis ini, yang bersumber dari referensi buku-buku dan juga observasi selama penulis melaksanakan praktek darat (prada). Berikut merupakan penjelasan dari beberapa istilah yang berkaitan dengan peranan syahbandar batam dalam pengawasan *International Ship and Port Facility Code* terhadap kapal-kapal angkutan laut batam..

1. Pengertian Peranan

Definisi lain menurut yaitu peranan merupakan aspek dinamis kedudukan (status) apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya maka ia menjalankan suatu peranan. (Soerjono Soekanto, 2012)

Berdasarkan beberapa pengertian diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa peranan merupakan tindakan atau pola tingkah laku yang dilakukan oleh seseorang, sekelompok orang, organisasi ataupun suatu manajemen karena memiliki tugas dan fungsi yang melekat pada masing-masing karakteristik tersebut dalam rangka mengatasi suatu hal maupun permasalahan yang sedang terjadi.

2. Pengertian Syahbandar

Kata syahbandar menurut etimologisnya terdiri dari kata Syah dan Bandar. Syah berarti penguasa dan kata Bandar berarti pelabuhan-pelabuhan dan sungai-sungai yang digunakan sebagai tempat kapal atau tempat labuh, tempat-tempat kapal pada jembatan punggah dan jembatan muat, dermaga-dermaga dan cerocok-cerocok, dan tempat-tempat kapal lain yang lazim digunakan oleh kapal-kapal, juga daerah laut yang dimaksudkan sebagai tempat-tempat kapal-kapal yang

karena saratnya atau sebab lain, tidak dapat masuk dalam batas-batas tempat-tempat kepil yang lazim digunakan. (DJPL, 2014)

Kantor Kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintah dipelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Dalam melaksanakan tugas tersebut, kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan menyelenggarakan fungsi :

- a. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikat kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal
- b. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal
- c . Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan surat persetujuan berlayar
- d. Pelaksanaan pemeriksaan kecelekaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran diperairan pelabuhan, penanganan musibah dilaut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritime dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran
- e. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan dipelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran

- f. Pelaksanaan penyusunan rencana induk pelabuhan, daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan menteri
- g. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan serta saran bantu navigasi pelayaran
- h. Pelaksanaan penjamin dan pemeliharaan kelestarian lingkungan dipelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang dipelabuhan
- i. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan pelayanan jasa kepelabuhan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan
- j. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan kepelabuhanan dan
- k. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

3. Pengertian Pengawasan

Pengawasan sebagai mendeterminasi apa yang telah dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi kerja dan apabila perlu, menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. (George R. Terry, 2013:395)

Jadi pengawasan adalah sebagai suatu sistematis oleh manajemen untuk membandingkan kinerja standar, rencana, atau tujuan yang telah ditentukan terlebih dahulu untuk menentukan apakah kinerja sejalan dengan standar tersebut dan untuk mengambil tindakan penyembuhan yang diperlukan untuk melihat bahwa sumber daya manusia digunakan dengan seefektif dan seefisien mungkin didalam mencapai tujuan.

4. Pengertian *International Ship and Port Facility Code*

International Ship and Port Security Code (ISPS Code) adalah regulasi yang 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. Kode Keamanan Internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan (*The International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code*) merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan pasca serangan 11 september di amerika Serikat.

Satu hal yang perlu dicatat, bahwa perluasan SOLAS 74 juga mencakup pada Pelabuhan dan Fasilitasnya. Sesuatu yang sebelumnya belum pernah ada, walaupun hanya terbatas pada pelabuhan yang memiliki interface dengan kapal laut.

Pada dasarnya ISPS Code ini terdiri dari 2 (dua) bagian besar, yang disebut Bagian A (Part A) dan Bagian B (Part B). Bagian A berisi segala ketentuan yang Wajib dilaksanakan (mandatory) oleh Pemerintah negara anggota, kapal/ perusahaan dan fasilitas pelabuhan, menyangkut aturan-aturan yang tercantum dalam Bab XI-2 SOLAS 1974 hasil amandemen. Sedangkan bagian B berisikan petunjuk-petunjuk / pedoman (guidance) tentang pelaksanaan dari Bab XI-2 dari apa yang tercantum dalam Bagian A.

Pada dasarnya, Kode tersebut menggunakan pendekatan manajemen resiko untuk menjamin keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dan, untuk menentukan langkah-langkah keamanan apa yang tepat, penilaian risiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu

Tujuan dari Kode ini adalah menyediakan standar, kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi risiko, memungkinkan Pemerintah untuk mengimbangi apabila terjadi perubahan ancaman dengan merubah nilai

kerentanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan melalui penentuan tingkat keamanan yang sesuai dan langkah-langkah keamanan yang sesuai.

Karena ISPS Code berlaku secara internasional dan menuntut kerjasama yang baik, saling pengertian, dan bahasa yang sama antar Negara peserta, maka ada beberapa istilah yang digunakan memerlukan pemahaman yang sama pula. Beberapa istilah penting adalah:

- a. *Ship Security Plan* (Rencana Keamanan Kapal), yaitu suatu rencana tertulis yang disusun dan dikembangkan untuk menjamin pelaksanaan setiap tindakan yang diambil diatas kapal, dirancang sedemikian rupa untuk melindungi orang diatas kapal, muatan, peralatan angkutan muatan, gudang penyimpanan/ perbekalan dsb terhadap risiko insiden keamanan.
- b. *Port facility Security Plan* (Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan), yaitu suatu rencana tertulis yang disusun dan dikembangkan untuk menjamin pelaksanaan setiap tindakan yang diambil untuk melindungi segala macam fasilitas pelabuhan dan kapal, orang, muatan, peralatan angkut muatan, tempat-tempat penyimpanan barang didalam fasilitas pelabuhan terhadap risiko insiden keamanan sebagai berikut :
 - 1) Melakukan pemeriksaan dan membuat PFSA
 - 2) Membuat dan mempertahankan PFSP
 - 3) Menerapkan dan melatih PFSP
 - 4) Pemeriksaan pengamanan secara regular
 - 5) Melakukan perubahan yang diperlukan thd PFSP
 - 6) Melakukan kampanye kesadaran keamanan terhadap personil PF
 - 7) Menjamin training yang memadai terhadap personil terkait
 - 8) Melaporkan kepada otoritas terhadap aspek keamanan
 - 9) Koordinasi pelaksanaan PFSP dengan SSO dan CSO
- 10) Koordinasi dengan jasa pengamanan
- 11) Menjamin dipenuhi standar kompetensi personil security
- 12) Menjamin peralatan keamanan dioperasikan, diuji, dikalibrasidan dirawat.

13) Membantu SSO dalam identifikasi faktor ancaman, jika diminta



Gambar 1 Prosedur menjalankan ISPS Code

Sumber.ISPS Code.html

5. *Ship Security Officer* (Perwira Keamanan kapal), adalah orang yang berada di atas kapal yang bertanggung jawab kepada nakhoda kapal, ditunjuk oleh Perusahaan Perkapalan, yang bertanggung jawab atas keamanan kapal termasuk pelaksanaan dan pemeliharaan Rencana Keamanan Kapal, dan sekaligus bertindak sebagai penghubung antara Perwira Keamanan Perusahaan dan Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan. Tanggung jawab SSO
- Melaksanakan pemeriksaan keamanan kapal secara reguler untuk menjamin tindakan keamanan dikendalikan menjamin tindakan keamanan dikendalikan
 - Mengendalikan dan mengawasi penerapan SSP termasuk perubahannya
 - Koordinasi aspek keamanan terhadap penanganan cargo dan perbekalan kapal dengan personil kapal lainnya dan PFSO
 - Mengusulkan perubahan SSP
 - Melaporkan kepada CSO setiap kekurangan dan ketidak-sesuaian yang teridentifikasi melalui internal audit, review periodik, inspeksi dan verifikasi

- f. Meningkatkan kepedulian dan kewaspadaan keamanan diatas kapal
- g. Menjamin pelatihan yang cukup telah diberikan terhadap personil diatas kapal
- h. Melaporkan semua insiden keamanan
- i. Koordinasi dengan CSO dan PFSO dalam hal penerapan SSP
- j. Menjamin peralatan keamanan dioperasikan, diuji-coba, dikalibrasi dan dirawat dengan baik (jika ada) :

- 1) *Company Security Officer* (Perwira Keamanan Perusahaan), adalah orang yang ditunjuk oleh Perusahaan yang bertugas menjamin penilaian keamanan (assessment) kapal dilaksanakan, dan bahwa rencana keamanan kapal dikembangkan, diserahkan kepada pejabat untuk mendapatkan persetujuan, dan sesudahnya diimplementasikan dan dipelihara, serta menjadi penghubung antara Perwira keamanan Pelabuhan dan Perwira keamanan Kapal.
- 2) *Port Facility Security Officer* (Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan), adalah orang yang ditunjuk untuk bertanggung jawab atas pengembangan, pelaksanaan, perubahan dan pemeliharaan dari Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan dan juga menjadi penghubung (*liaison officer*) antara perwira keamanan kapal dan perwira keamanan perusahaan.
- 3) *Security level* (Tingkat Keamanan), adalah klasifikasi dari keamanan Kapal dan Pelabuhan, menurut intensitas atau kecenderungan yang dapat terjadi setelah melalui proses pengamatan dan pengumpulan data. Security level dibagi dalam 3 tingkatan, dengan level 3 yang tertinggi.

6. Tanggung Jawab ISPS Code

- a. Menetapkan Tingkat Keamanan dan menyiapkan petunjuk-petunjuk dalam rangka upaya perlindungan terhadap kemungkinan terjadinya insiden keamanan. Tingkat keamanan yang lebih tinggi menunjukkan kecenderungan yang lebih besar terjadinya insiden keamanan .
- b. Mempertimbangkan berbagai factor yang mempengaruhi misalnya tingkat keterpercayaan informasi ancaman, adanya fakta-fakta yang mendukung, informasi ancaman itu spesifik dan segera (*imminent*), dan potensi akibat yang dapat ditimbulkan.
- c. Bila Negara menetapkan keamanan pada tingkat 3 (tertinggi), maka negara harus mengeluarkan instruksi yang memadai sesegera mungkin serta menyediakan informasi keamanan yang diperlukan oleh kapal dan fasilitas pelabuhan.
- d. Menetapkan dan menunjuk suatu organisasi yang disebut (Organisasi Keamanan yang diakui) atau *Recognized Security Organization* (RSO), dan dapat mendelegasikan berbagai tugas-tugas keamanan tertentu sesuai Bab X1-2 dari aturan ini. Jadi pada dasarnya RSO bertugas membantu Pemerintah / Negara dengan beberapa tugas pengecualian yaitu: menetapkan tingkat Keamanan pelabuhan , persetujuan atas hasil penilaian keamanan fasilitas pelabuhan serta perubahannya, menyetujui rencana keamanan fasilitas pelabuhan, menunjuk perwira keamanan fasilitas pelabuhan dan menetapkan *Declaration of Security* (Pernyataan Keamanan).
- e. Melakukan pengujian terhadap efektifitas rencana keamanan kapal, rencana keamanan pelabuhan dan kemungkinan perubahannya , serta mengecek apakah rencana-rencana keamanan tersebut sudah disetujui.
- f. Menetapkan kapan suatu Pernyataan Keamanan diperlukan, setelah melakukan penilaian terhadap risiko yang mungkin timbul dalam kegiatan

kapal dengan pelabuhan, antara kapal dengan kapal, orang, harta benda serta lingkungan kerja.

7. Wilayah yang diwajibkan ISPS Code

Sertifikat ISPS code yang diterima TPKDB ini menambah daftar pelabuhan di bawah pengelolaan Pelindo 1 yang telah memiliki sertifikat ISPS Code. Hingga saat ini, pelabuhan yang telah memiliki ISPS Code adalah Belawan International *Container Terminal* (BICT), Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Dumai, Terminal Petikemas Perawang, Pelabuhan Tanjung Pinang, Pelabuhan Tanjung Balai Karimun, Pelabuhan Malahayati, Pelabuhan Lhokseumawe, Pelabuhan Tanjung Balai Asahan, Pelabuhan Kuala Tanjung, dan Pelabuhan Sungai Pakning.

Wilayah yang masuk area ISPS Code ditetapkan sebagai area yang steril (*Restricted Area*) dalam operasi pelayanan kapal maupun pelayanan barang. Setiap orang yang akan beraktivitas di TPKDB diberi Pass ISPS Code, rompi keselamatan (*Safety Vest Reflective*) dan helm oleh Security termasuk kendaraan semua diperiksa guna meningkatkan tingkat keamanan, TPKDB juga telah menyiapkan fasilitas pendukung berupa pengamanan double pada gate masuk. Dalam memberikan pelayanan aktivitas bongkar muat kapal, TPKDB telah dilengkapi alat bongkar muat jenis CC 4 unit, *Rubber Tyred Gantry* (RTG) 5 unit, *Harbour Mobile Crane* (HMC) 3 unit, *head truck* 18 unit, *side loader* 2 unit, *forklift* 1 unit dan *Reach Stacker* 8 unit.

8. Batasan bagi orang selain awak kapal pada ISPS Code

- a. Untuk membatasi masuknya orang yang tidak memiliki kepentingan yang jelas kedalam daerah kerja terbatas termasuk dermaga
- b. Untuk mendeteksi masuknya orang-orang yang tidak berwenang dan tidak memiliki pas pelabuhan
- c. Untuk memberikan petunjuk investigasi tertentu pada sistem keamanan
- d. Untuk mencegah terjadinya masuk dan keluar barang secara tidak sah

November 1993 lahirlah International Management Code for the Safe Operation and for Pollution Prevention. Code atau ketentuan ini kemudian diadopsi oleh SOLAS (Safety of Life At Sea) dalam satu bab sendiri yaitu pada bab IX. SOLAS salah satu konvensi internasional untuk pengoperasian kapal secara aman dan pencegahan pencemaran yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.741.

2.2 International Ship and Port Facility Code (ISPS Code)

1. Sejarah ISPS Code

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 *Maritime Safety Committee* (MSC) bekerja sama dengan *Maritime Security Working Group* (MSWG). 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.

Kemudian dalam Konferensi Negara Anggota di London pada 9-13 Desember 2002 (kemudian dikenal dengan nama Konferensi Diplomatik masalah Keamanan Maritim), disepakati secara bulat untuk memasukkan ISPS Code ke dalam Konvensi Internasional Untuk Keselamatan Di laut 1974 (SOLAS 1974). Konferensi juga menyetujui amandemen terhadap Bab V dan Bab XI dari SOLAS, agar sesuai dengan adopsi ISPS Code.

Bab V dari SOLAS yang semula hanya memuat tentang Keselamatan Navigasi Pelayaran/Kapal, ditambahkan sistim baru yaitu mempercepat pelaksanaan AIS (*Automatic Identification System*). Sedangkan Bab XI dipecah menjadi dua bagian. Bab XI-1 berisi ketentuan yang pada dasarnya mencakup upaya-upaya

khusus (yang sebenarnya merupakan praktek selama ini) untuk meningkatkan Keselamatan Maritim seperti; meningkatkan kegiatan Survei dan pemberlakuan Nomor Identifikasi Kapal, serta Dokumen Riwayat Kapal. Bab XI-2 berisi ketentuan yang sama sekali baru yaitu; Upaya-upaya Khusus untuk meningkatkan Keamanan Maritim (*Special Measures to Enhance Maritime Security*).

Penerapan ISPS Code sesuai Amandemen SOLAS 74 dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.33 Tahun 2003 pemberlakuan amandemen SOLAS 74 di Indonesia mulai tanggal 1 Juli 2004 terhadap :

- a. Kapal-kapal yang melakukan pelayaran Internasional, dengan rincian sebagai berikut :
 - 1) Kapal Penumpang termasuk kapal penumpang berkecepatan tinggi.
 - 2) Kapal Barang termasuk kapal barang berkecepatan tinggi diatas 500 GT.
 - 3) Unit Pengeboran Minyak Lepas Pantai atau Mobile Offshore Drilling Unit (MODU).
- b. Pelabuhan/Fasilitas pelabuhan yang melayani kapal-kapal pelayaran Internasional.
- c. Peraturan ini tidak diterapkan terhadap :
 - 1) Kapal perang dan kapal bantuannya.
 - 2) Kapal lain yang dimiliki atau di operasikan oleh pemerintah negara- negara penandatanganan dan digunakan hanya pada pelayanan non komersial oleh pemerintah.

Satu hal yang perlu dicatat, bahwa perluasan SOLAS 74 juga mencakup pada Pelabuhan dan Fasilitasnya. Sesuatu yang sebelumnya belum pernah ada, walaupun hanya terbatas pada pelabuhan yang memiliki interface dengan kapal laut. Pada dasarnya ISPS Code ini terdiri dari 2 (dua) bagian besar, yang disebut Bagian A (Part A) dan Bagian B (Part B). Bagian A berisi segala ketentuan yang Wajib dilaksanakan (*mandatory*) oleh Pemerintah negara anggota, kapal/ perusahaan dan fasilitas pelabuhan, menyangkut aturan–aturan yang tercantum dalam Bab XI-2 SOLAS 1974 hasil amandemen. Sedangkan bagian B berisikan

petunjuk-petunjuk / pedoman (*guidance*) tentang pelaksanaan dari Bab XI-2 dari apa yang tercantum dalam Bagian A.

ISPS Code terdiri dari 19 Bab :

- a) Umum
- b) Definisi
- c) Aplikasi
- d) Tanggungjawab Negara
- e) Deklarasi Keamanan (DOS)

Declaration of Security adalah suatu pernyataan (maklumat) Keamanan yang diminta dan diterbitkan oleh Kapal maupun Fasilitas Pelabuhan, ditujukan kepada Kapal maupun Fasilitas Pelabuhan yg saling berinteraksi dengan tujuan untuk memberitahukan dan/atau menetapkan keadaan tingkat keamanan yg berlaku dilingkungannya, agar masing-masing pihak dapat menyesuaikan dan menyetujui tindakan keamanan yang dilaksanakan, sesuai dengan rancangan keamanan masing-masing.

- f.) Kewajiban Perusahaan
- g) Keamanan Kapal
- h) Penilaian Keamanan Kapal (SSA)
- i) Rancangan Keamanan Kapal (SSP)

Ship Security Plan, yaitu suatu rencana tertulis yang disusun dan dikembangkan untuk menjamin pelaksanaan setiap tindakan yang diambil diatas kapal, dirancang sedemikian rupa untuk melindungi orang diatas kapal, muatan, peralatan angkutan muatan, gudang penyimpanan/ perbekalan dsb terhadap risiko insiden keamanan.

- j) Catatan-catatan
- k) Petugas Keamanan Perusahaan (CSO)

COMPANY SECURITY OFFICER adalah berarti seseorang yang ditunjuk oleh Perusahaan untuk menjamin bahwa suatu penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan, Suatu rancangan keamanan kapal dikembangkan, disampaikan untuk persetujuan dan selanjutnya diterapkan dan dipelihara dan untuk berkoordinasi dengan Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan dan Petugas Keamanan Kapal.

2. Petugas Keamanan Kapal (SSO)

Ship Security Officer adalah personil diatas kapal, yang bertanggung jawab kepada Nakhoda, yang ditunjuk oleh Perusahaan sebagai penanggung jawab terhadap keamanan kapal, termasuk implementasi dan pemeliharaan dari rancangan keamanan kapal dan untuk berkoordinasi dengan Petugas Keamanan Perusahaan dan Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan.

a. Pelatihan-Pelatihan dan Gladi

b. Keamanan Fasilitas Pelabuhan

c. Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSA)

Port Facility Security Assessment dilakukan untuk mengidentifikasi kelemahan/kekurangan yang mungkin terjadi pada bagian pengamanan (*Security*) Fasilitas Pelabuhan dan kemungkinan untuk mengurangi atau mitigasi kelemahan/kekurangan dimaksud. Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh IMO sebagaimana yang dipersyaratkan dalam ISPS Code Part.A.15

d. Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSP)

Port Facility Security Plan merupakan rancangan keamanan yang dikembangkan dari hasil penilaian keamanan untuk memastikan bahwa penerapan langka-langkah keamanan Fasilitas Pelabuhan yang dirancang Dapat diterapkan untuk melindungi orang, muatan, peralatan angkut muatan dan gudang perbekalan dari resiko suatu gangguan keamanan.

e. Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSO)

PORT FACILITY SECURITY OFFICER adalah seseorang yang ditunjuk sebagai penanggung jawab untuk pengembangan, implementasi, revisi, dan memelihara rancangan keamanan Fasilitas Pelabuhan dan untuk berkoordinasi dengan Petugas Keamanan Kapal dan Petugas Keamanan

2. Penerapan ISPS Code



Gambar 2 Bagan Kegiatan ISPS Code
Sumber. <https://mdpk16.wordpress.com>

Dalam kegiatannya melibatkan pihak – pihak dari pengelola pelabuhan dan pelayaran seperti : PFSO, SSO dan CSO

- P F S O (*PORT FACILITY SECURITY OFFICER*) adalah petugas yang ditunjuk oleh Pimpinan setempat, untuk bertanggung jawab dalam pengembangan implementasi, revisi dan pemeliharaan rancangan keamanan fasilitas Pelabuhan dan mampu berkoordinasi dan berkomunikasi dengan para petugas keamanan kapal (SSO / *Ship Security Officer*) dan petugas keamanan Perusahaan (CSO / *Company Security Officer*).

PFSO harus ditunjuk untuk masing-masing fasilitas pelabuhan.

Untuk ditetapkan menjadi PFSO harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- 1) memiliki bukti penunjukan dari Badan Usaha Pelabuhan/pengelola terminal khusus/pengelola terminal untuk kepentingan sendiri
- 2) memiliki sertifikat pengetahuan dan keterampilan sebagai seorang PFSO;
- 3) melaksanakan pemutakhiran (update) terhadap sertifikat PFSO setiap 3 (tiga) tahun.

Tugas dan tanggung jawab PFSO sebagai berikut:

- a) melaksanakan permulaan peninjauan ulang keamanan yang meliputi banyak hal terhadap fasilitas pelabuhan, mempertimbangkan penilaian keamanan fasilitas pelabuhan terkait.
- b) memastikan pengembangan dan pemeliharaan PFSP.
- c) penerapan dan pelaksanaan PFSP.
- d) pelaksanaan pemeriksaan keamanan secara berkala terhadap fasilitas pelabuhan untuk memastikan tindakan keamanan yang tepat/sesuai berkelanjutan.
- e) menganjurkan dan menggabungkan secara tepat, modifikasi terhadap PFSP sehingga dapat memperbaiki kekurangan dan memperbaharui rancangan serta memperhitungkan perubahan yang terkait terhadap fasilitas pelabuhan.
- f) meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan keamanan personel fasilitas pelabuhan.
- g) menjamin pelatihan yang cukup bagi petugas keamanan fasilitas pelabuhan;
- h) melaporkan kepada pihak yang berwenang jika terjadi ancaman keamanan dan mencatatnya.
- i) koordinasi dengan CSO dan SSO untuk penerapan PFSP.
- j) koordinasi dengan institusi keamanan terkait.
- k) memastikan bahwa petugas keamanan fasilitas pelabuhan telah memiliki pengetahuan dan keterampilan yang standar.
- l) memastikan peralatan keamanan dioperasikan dengan baik, diuji, dikalibrasi dan dipelihara.

- m) membantu SSO untuk memastikan bahwa orang yang akan naik ke atas kapal telah teridentifikasi.
- b. S S O (*SHIP SECURITY OFFICER*) adalah seseorang di atas kapal yang bertanggung jawab kepada Nakhoda, yang ditunjuk oleh Perusahaan sebagai penanggung jawab terhadap keamanan kapal, termasuk implementasi dan pemeliharaan dari rancangan keamanan kapal dan untuk berkoordinasi dengan Petugas Keamanan Perusahaan (CSO) dan Keamanan fasilitas Pelabuhan (PFSO)
- c. C S O (*COMPANY SECURITY OFFICER*) adalah seseorang yang ditunjuk oleh Perusahaan untuk menjamin bahwa suatu penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan, suatu rancangan keamanan kapal dikembangkan, disampaikan untuk persetujuan dan selanjutnya diterapkan dan dipelihara dan untuk berkoordinasi dengan Petugas Keamanan Pelabuhan (PFSO) dan Petugas Keamanan Kapal (SSO).

Dalam kegiatan pengamanan di Pelabuhan terdapat 3 security level yang berlaku yaitu :

1) Level 1 yaitu Dalam keadaan Aman

Security Level 1 (SL-1) atau Tingkat Keamanan Siaga 1 adalah normal, pada tingkat keamanan mana kapal atau fasilitas pelabuhan beroperasi secara normal.

2) Level 2 yaitu Adanya Ancaman

Security Level 2 (SL-2) atau Tingkat Keamanan Siaga 2 adalah tingkat keamanan yang berlaku selama terdapat peningkatan resiko terjadinya insiden keamanan.

3) Level 3 yaitu Sudah Terjadi

Security Level 3 (SL-3) atau Tingkat Keamanan Siaga 3 adalah tingkat keamanan yang berlaku selama kurun waktu terdapatnya probabilitas atau resiko atas terjadinya insiden keamanan dalam waktu yang sangat dekat.

MARSEC Level 1

Tingkat normal bahwa fasilitas kapal atau pelabuhan beroperasi setiap hari. Tingkat 1 memastikan bahwa petugas keamanan menjaga keamanan minimum yang sesuai 24/7.

Dalam hal ini, semua yang bertanggung jawab untuk dewan direksi harus dicari. Frekuensi yang sama harus ditentukan dalam SSP. Pencarian semacam itu harus dilakukan dalam koordinasi dengan fasilitas pelabuhan. Penting untuk diingat bahwa individu yang dicek barang bawaan atau tubuhnya seharusnya tidak melanggar hak asasi dan martabat mereka.

- a) Langkah keamanan minimum selalu diterapkan di kapal dan di pelabuhan
- b) Operasi kapal dan pelabuhan dilakukan sesuai rencana keamanan kapal dan pelabuhan
- c) Fasilitas pelabuhan memastikan area 'tidak boleh diakses' berada di bawah pengawasan setiap saat
- d) Otoritas kapal dan pelabuhan saling mengawasi pengoperasian bongkar muat kargo dan store, memastikan kontrol akses dan kriteria keamanan minimum lainnya.
- e) Akses minimum di kapal dipertahankan setiap saat.

MARSEC Level 2

Level yang lebih tinggi dimana tingkat resiko pada keamanan lebih besar dan terindikasi di daerah tersebut. Tindakan tambahan yang tepat akan dilakukan pada level ini.

Pada tingkat ini, SSP harus menetapkan langkah-langkah yang harus diterapkan sebagai antisipasi terhadap risiko yang meningkat. Kewaspadaan yang lebih tinggi dan kontrol yang lebih ketat berkaitan dengan keamanan kapal yang sudah ditetapkan di sini.

- 1) Menugaskan personil tambahan untuk berpatroli di area akses
- 2) Menangkal akses ke dari laut ke kapal
- 3) Membuat *restricted area* disisi kapal berlabuh

- 4) Meningkatkan frekuensi pengecekan dan detil identitas orang yang naik atau turun dari kapal
- 5) Mengawal semua pengunjung onboard sampai ketempat yang diperlukan.
- 6) Pengarahan keamanan tambahan kepada personil kapal mengenai tingkat keamanan ini
- 7) Melakukan pencarian penuh atau sebagian pada kapal

MARSEC Level 3

Akan mencakup langkah-langkah keamanan tambahan untuk sebuah insiden yang akan datang atau sudah terjadi yang telah dialami kapal atau informasi dari kapal lain atau dari port state mengenai daerah rawan keamanan berisiko tinggi. Tindakan keamanan harus diperhatikan meskipun mungkin tidak ada target spesifik yang diidentifikasi.

Sekali lagi, SSP harus dipatuhi dan dengan penghubung yang kuat dengan fasilitas pelabuhan. Langkah-langkah berikut harus dilakukan dengan tingkat kewaspadaan dan detail tertinggi:

1. Membatasi akses ke satu jalur serta dikontrol penuh.
2. Memberikan akses secara ketat kepada petugas yang berwenang atau mereka yang menanggapi insiden keamanan
3. Penangguhan embarkasi dan disembarkasi
4. Penangguhan operasi kargo dan store
5. Jika dibutuhkan, evakuasi kapal
6. Tutup pemantauan pergerakan orang-orang di atas kapal
7. Mempersiapkan pencarian kapal secara penuh atau sebagian

Daerah Terbatas

SSP harus mengidentifikasi daerah-daerah yang dibatasi di atas kapal. Tujuan dari area tersebut adalah untuk membatasi akses, melindungi personil kapal, melindungi muatan dari pencurian atau kerusakan dll. Area yang dibatasi meliputi anjungan, ruang mesin, ruang dengan peralatan keamanan, ruang ventilasi, ruang yang berisi muatan IMDG, akomodasi, area lain yang ditentukan sesuai SSP.

Sehubungan dengan area terlarang, tindakan yang akan diterapkan pada mereka adalah sebagai berikut :

MARSEC Level 1

- a) Mengunci / mengamankan jalur akses
- b) Menggunakan peralatan surveilans untuk memantau area

- c) Patroli menyeluruh
- d) Menggunakan sistem alarm untuk memberi tahu personil kapal jika ada akses yang tidak diinginkan ke area tersebut

MARSEC Level 2

- a) Membentuk restricted area di sekitar titik akses
- b) Terus memantau peralatan surveilans
- c) Petugas tambahan untuk berpatroli di daerah tersebut

MARSEC Level 3

- a) Perketat penjagaan pada satu-satunya akses masuk.
- b) Menambahkan pencarian pada area yang berpotensi sebagai akses masuk bagi penyeludup pada patroli keliling secara reguler

Penanganan Kargo

Tindakan pengamanan dilakukan terhadap operasi kargo untuk mencegah gangguan dan juga untuk mencegah pengangkutan muatan yang belum diotorisasi atau ditetapkan untuk dibawa ke kapal. Langkah-langkah berikut dapat digunakan sebagai referensi:

MARSEC Level 1

- a) Pemeriksaan rutin pada kargo, unit transportasi, ruang kargo
- b) Cocokkan kargo dengan dokumentasi
- c) Memuat kendaraan yang harus dicari dalam hubungan dengan PFSO
- d) Memeriksa segel untuk mencegah gangguan

MARSEC Level 2

- a) Detil pengecekan kargo, unit transportasi, ruang kargo
- b) Cek intensif untuk memastikan hanya barang yang dipesan saja sudah dimuat
- c) Cek berat pada kendaraan pemuatan
- d) Frekuensi pengecekan segel ditingkatkan

MARSEC Level 3

- a) Penangguhan pemuatan atau pengosongan
- b) Verifikasi persediaan bahan baku DG dan zat berbahaya

Pengiriman Store Kapal

Store harus diperiksa untuk pengemasan integritas termasuk pemeriksaan acak pada sampel. Tidak diperbolehkan menerima store tanpa pemeriksaan; periksa apakah rusak jika diterima Kecuali yang telah dipesan, store tidak boleh diterima yang lainnya. Periksa ulang dengan bukti dokumenter tentang apa yang telah dipesan dan apa yang tidak. Langkah-langkah berikut dapat digunakan sebagai referensi:

MARSEC Level 1

- a) Cocokkan perintah dengan dokumen sebelum memuat
- b) Simpan store dengan aman

MARSEC Level 2

- a) Pemeriksaan menyeluruh sebelum memuatkan store dan mengintensifkan pemeriksaan yang sama

MARSEC Level 3

- a) Pengiriman store harus diambil hanya jika terjadi keadaan darurat

Penanganan Bagasi atau Barang Mencurigakan

Bagasi harus dicek sebelum naik kapal; gunakan metode lanjutan seperti sinar X jika diperlukan.

MARSEC Level 1

- a) Bagasi dicek dan diperiksa yang mungkin termasuk pemeriksaan sinar X

MARSEC Level 2

- a) Skrinning lengkap termasuk sinar X dari semua bagasi

MARSEC Level 3

- a) Penangguhan penanganan bagasi
- b) Penolakan untuk menerima bagasi yang tidak diketahui atau mencurigakan

Pemantauan Keamanan Kapal

Aspek pemantauan harus mencakup pencahayaan, awak jaga keamanan untuk patroli, perangkat deteksi intrusi. Perangkat intrusi ini harus bisa menyalakan alarm. Dek kapal dan titik akses harus diterangi dalam kegelapan dan juga di sekitar kapal tergantung pada tingkat ancaman keamanan yang diperkirakan. Di pelabuhan yang rentan terhadap penyelundupan, cek menyelam juga harus dilakukan.

Keamanan kapal dan pelabuhan saling melengkapi satu sama lain. Seseorang tidak akan bisa aman tanpa bantuan yang lain. Komunikasi dan kerja sama SSO dan PFSO sangat penting untuk kepatuhan SSP dan pemeliharaan tingkat keamanan.

2.3 Dasar Hukum Tentang Keselamatan Pelayaran

1. Hukum Internasional

- a. *Safety Of Life at Sea* 1974 diperbaiki dengan amandemen 1978 berlaku bagi semua kapal yang melakukan pelayaran antara pelabuhan-pelabuhan didunia.

Aturan internasional ini menyangkut ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

- 1) Konstruksi (struktur, stabilitas, permesinan dan instalasi listrik, perlindungan api, detektor api dan pemadam kebakaran)
- 2) Komunikasi radio, keselamatan navigasi
- 3) Perangkat penolong, seperti pelampung, keselamatan navigasi.

- 4) Penerapan ketentuan-ketentuan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran termasuk di dalamnya penerapan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*.
 - b. *International Convention on Standards of Training, Certification dan Watchkeeping for Seafarers*, tahun 1978 dan terakhir diubah pada tahun 1995.
 - c. *International Convention on Maritime Search and Rescue*, 1979.
 - d. *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR)* dalam 3 jilid
2. Hukum Nasional
- a) Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran
 - b) Scheepen Ordonansi 1935 (SO. 1935) Scheepen Verordening 1935 (SV. 1935) dan peraturan pelaksanaan lainnya yang bersumber dari ordonansi tersebut
 - c) Peraturan lambung timbul 1935