

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tujuan Penerapan *ISPS Code* Di Kapal

Menurut **Suwiyadi**, 2010: *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.

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 sistem 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*).

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.

Menurut *IMO* dalam *ISPS Code 2003* : 6, tujuan daripada *ISPS Code* adalah :

1. Untuk menetapkan suatu kerangka kerja internasional yang meliputi kerjasama antara Negara-Negara peserta, badan-badan pemerintah, administrasi lokal dan industri pelayaran dan pelabuhan untuk mendeteksi ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan yang mempengaruhi kapal atau fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk perdagangan internasional;
2. Untuk menetapkan tanggung jawab dan peran dari masing-masing Negara-Negara peserta, Badan-badan pemerintah, administrasi lokal dan industri pelayaran dan pelabuhan, pada tingkatan nasional dan internasional untuk meningkatkan keamanan maritim;
3. Untuk memastikan pengumpulan dan pertukaran informasi yang efektif yang terkait dengan keamanan lebih awal;

4. Untuk menyediakan suatu metodologi untuk penilaian keamanan agar supaya ditempatnya memiliki rancangan dan prosedur untuk mengambil langkah-langkah perubahan tingkatan keamanan
5. Untuk memastikan kepercayaan bahwa tindakan keamanan maritim cukup dan proporsional berada pada tempatnya.

Dalam rangka mencapai sasaran dan hasilnya, dimasukkan sejumlah persyaratan fungsional. Persyaratan tersebut meliputi, namun tidak terbatas pada :

1. Pengumpulan dan pemeriksaan informasi berkenaan dengan ancaman keamanan dan pertukaran informasi tersebut antara Negara-negara peserta
2. Mewajibkan pemeliharaan protokol komunikasi untuk kapal dan fasilitas pelabuhan
3. Pencegahan akses yang tidak berkepentingan ke kapal, fasilitas pelabuhan dan area terlarang untuk umum
4. Mencegah pembawaan senjata yang tidak memiliki izin, alat pembakar atau bahan peledak ke kapal atau fasilitas pelabuhan
5. Menyediakan peralatan untuk membunyikan *alarm* sebagai reaksi terhadap ancaman keamanan atau insiden keamanan
6. Mewajibkan rancangan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan berdasarkan pada hasil penilaian keamanan
7. Mewajibkan pelatihan, gladi dan latihan untuk memastikan agar terbiasa dengan rancangan dan prosedur pengamanan

2.2 *Ship Security Plan (SSP)*

Menurut **Suwiyadi**, 2010 : Rancangan Keamanan Kapal (*Ship Security Plan / SSP*)

Berarti suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan aplikasi tata cara di atas kapal yang dirancang untuk melindungi orang-orang di atas kapal, muatan, unit pengangkut muatan, gudang kapal atau kapal dari resiko suatu insiden keamanan.

SSP dibuat berdasarkan hasil *SSP* dan dianjurkan dibuat oleh pihak berwenang dengan pertimbangan kesinambungan dan kerahasiaan.

SSP memuat harus 18 item sebagaimana disebut dalam *ISPS Code Part.A* dan memuat keterangan-keterangan.

1. Rincian sutruktur organisasi pengamanan
2. Rincian hubungan antara kapal dengan perusahaan, fasilitas pelabuhan dan kapal-kapal lainnya serta instansi-instansi terkait yang bertanggung jawab dibidang pengamanan
3. Rincian sistim komunikasi
4. Rincian langkah-langah pengamanan untuk tingkat siaga 1
5. Rincian langkah-langkah pengamanan tingkat siaga 2 dan 3
6. Menyiapkan kajian ulang atau audit secara teratur terhadap *SSP*
7. Rincian prosedur pelaporan kepada *PSC*

Disamping itu, *SSP* juga harus memuat kebijakan berkaitan dengan tindakan keamanan yang dapat diambil untuk setiap tingkat keamanan yang mencakup :

- a. Keluar masuk kapal oleh awak kapal, penumpang, pengunjung dan lain-lain.
- b. Areal terbatas di kapal.
- c. Penanganan muatan
- d. Pengiriman perbekalan kapal.
- e. Penanganan barang barang yang ditinggalkan pemiliknya.

f. Pemantauan keamanan kapal

Format laporan akhir (*final report*) SSP sekurang-kurangnya memuat hal sebagai berikut :

- a. Pengantar dan tujuan
- b. Defenisi-defenisi
- c. Detail data Kapal dan operator kapal
- d. Kebijakan-kebijakan keamanan
- e. Titik-titik atau area akses ke dan di kapal
- f. Identifikasi personel, kontrol tamu dan rekrutmen *crew*
- g. Peralatan keamanan
- h. Komunikasi
- i. Daerah terbatas/terlarang
- j. Laporan pelanggaran peraturan (*unlawful act*)
- k. Pelaksanaan tindakan keamanan khusus berdasarkan pada *Security Level*
- l. *Skrening* senjata dan bahan peledak
- m. Kontrol *gangway*
- n. Prosedur darurat.

2.3 Port Facility Security Plan (PFSP)

Menurut **Suwiyadi**, 2010 : *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 di dalam fasilitas pelabuhan terhadap risiko insiden keamanan

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.
4. Tugas dan tanggung jawab *PFSO* sebagai berikut:
5. Melaksanakan permulaan peninjauan ulang keamanan yang meliputi banyak hal terhadap fasilitas pelabuhan, mempertimbangkan penilaian keamanan fasilitas pelabuhan terkait;
6. Memastikan pengembangan dan pemeliharaan *PFSP*;
7. Penerapan dan pelaksanaan *PFSP*;
8. Pelaksanaan pemeriksaan keamanan secara berkala terhadap fasilitas pelabuhan untuk memastikan tindakan keamanan yang tepat/sesuai berkelanjutan;
9. Mengajukan dan menggabungkan secara tepat, modifikasi terhadap *PFSP* sehingga dapat memperbaiki kekurangan dan memperbaharui rancangan serta memperhitungkan perubahan yang terkait terhadap fasilitas pelabuhan;
10. Meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan keamanan personel fasilitas pelabuhan;
11. Menjamin pelatihan yang cukup bagi petugas keamanan fasilitas pelabuhan;
12. Melaporkan kepada pihak yang berwenang jika terjadi ancaman keamanan dan mencatatnya;
13. Koordinasi dengan *CSO* dan *SSO* untuk penerapan *PFSP*;
14. Koordinasi dengan institusi keamanan terkait;

15. Memastikan bahwa petugas keamanan fasilitas pelabuhan telah memiliki pengetahuan dan keterampilan yang standar;
16. Memastikan peralatan keamanan dioperasikan dengan baik, diuji, dikalibrasi dan dipelihara.

2.4 *Ship Security Officer (SSO)*

Menurut **Suwiyadi**, 2010 : *Ship security officer* adalah orang yang berada diatas 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.

Menurut *IMO* dalam *Ship Security Officer (SSO)* adalah :

1. Terjadinya kerusakan atau perusakan terhadap fasilitas pelabuhan atau kapal dengan alat peledak, pembakaran, *sabotage* atau *vandalisme*.
2. Pembajakan kapal atau penyanderaan orang di kapal.
3. Memalsu (menyusupkan sesuatu pada) muatan, peralatan kapal esensial atau sistem, atau perlengkapan kapal.
4. Akses atau pemakaian sesuatu tanpa izin, termasuk adanya penumpang gelap.
5. Menyelundupkan senjata atau peralatan, termasuk senjata pemusnah massal.
6. Memakai kapal untuk keperluan membawa sarana penyebab *inside* keamanan.
7. Menjadikan kapal sebagai senjata atau sebagai alat penyebab kerusakan.
8. Memblokade pintu masuk pelabuhan, perairan dan lain-lain. Serangan nuklir, senjata biologi dan kimia.

2.5 *Company Security Officer (CSO)*

Menurut **Suwiyadi**, 2010 : Petugas Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer / CSO*)

Berarti seseorang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan bahwa suatu penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan; bahwa suatu rancangan keamanan kapal dikembangkan, disampaikan untuk persetujuan, dan sesudah itu diterapkan dan dipelihara, serta untuk koordinasi dengan para petugas keamanan fasilitas pelabuhan dan petugas keamanan kapal.

2.6 *Port Facility Security Officer (PFSO)*

Menurut **Suwiyadi**, 2010 : *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

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.
4. Tugas dan tanggung jawab *PFSO*

5. Melaksanakan permulaan peninjauan ulang keamanan yang meliputi banyak hal terhadap fasilitas pelabuhan, mempertimbangkan penilaian keamanan fasilitas pelabuhan terkait.
6. Memastikan pengembangan dan pemeliharaan *PFSP*.
7. Penerapan dan pelaksanaan *PFSP*.
8. Pelaksanaan pemeriksaan keamanan secara berkala terhadap fasilitas pelabuhan untuk memastikan tindakan keamanan yang tepat/sesuai berkelanjutan.
9. Mengajukan dan menggabungkan secara tepat, modifikasi terhadap *PFSP* sehingga dapat memperbaiki kekurangan dan memperbaharui rancangan serta memperhitungkan perubahan yang terkait terhadap fasilitas pelabuhan.
10. Meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan keamanan personel fasilitas pelabuhan.
11. Menjamin pelatihan yang cukup bagi petugas keamanan fasilitas pelabuhan.
12. Melaporkan kepada pihak yang berwenang jika terjadi ancaman keamanan dan mencatatnya.
13. Koordinasi dengan *CSO* dan *SSO* untuk penerapan *PFSP*.
14. Koordinasi dengan institusi keamanan terkait.
15. Memastikan bahwa petugas keamanan fasilitas pelabuhan telah memiliki pengetahuan dan keterampilan yang standar.
16. Memastikan peralatan keamanan dioperasikan dengan baik, diuji, dikalibrasi dan dipelihara Membantu *SSO* untuk memastikan bahwa orang yang akan naik ke atas kapal telah teridentifikasi.

2.7 Security Level

Menurut **Suwiyadi**, 2010 : *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

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

Level 1 = 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.

Level 2 = Adanya Ancaman

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

Level 3 = 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.