



PORT OF TANJUNG PRIOK

ISPS Code di Indonesia: Berjalan di Jalur Lambat

BADAN MARITIM Internasional (IMO) yang bermarkas di London pada 12 Desember 2002 telah menetapkan suatu amandemen SOLAS-1974 (*Safety Of Life At Sea*) Chapter XI dengan menghasilkan apa yang disebut ISPS Code (*International Ship and Port Security Code*). ISPS Code harus diberlakukan oleh seluruh negara anggota IMO pada 1 Juli 2004. Isinya antara lain semua kapal di atas 500 gross ton, dan unit pengeboran lepas pantai diwajibkan memasang perangkat *ship security alert system*. Pelabuhan bersertifikat ISPS (*International Ship and Port Facility Security*) menjadi persyaratan IMO (*International Maritime Organization*) untuk menjaga keselamatan dan keamanan maritim, sehingga keraguan sejumlah kapal asing terhadap sistem keamanan pelabuhan berkurang yang akhirnya aktivitas ekspor-impor bisa lebih ditingkatkan.

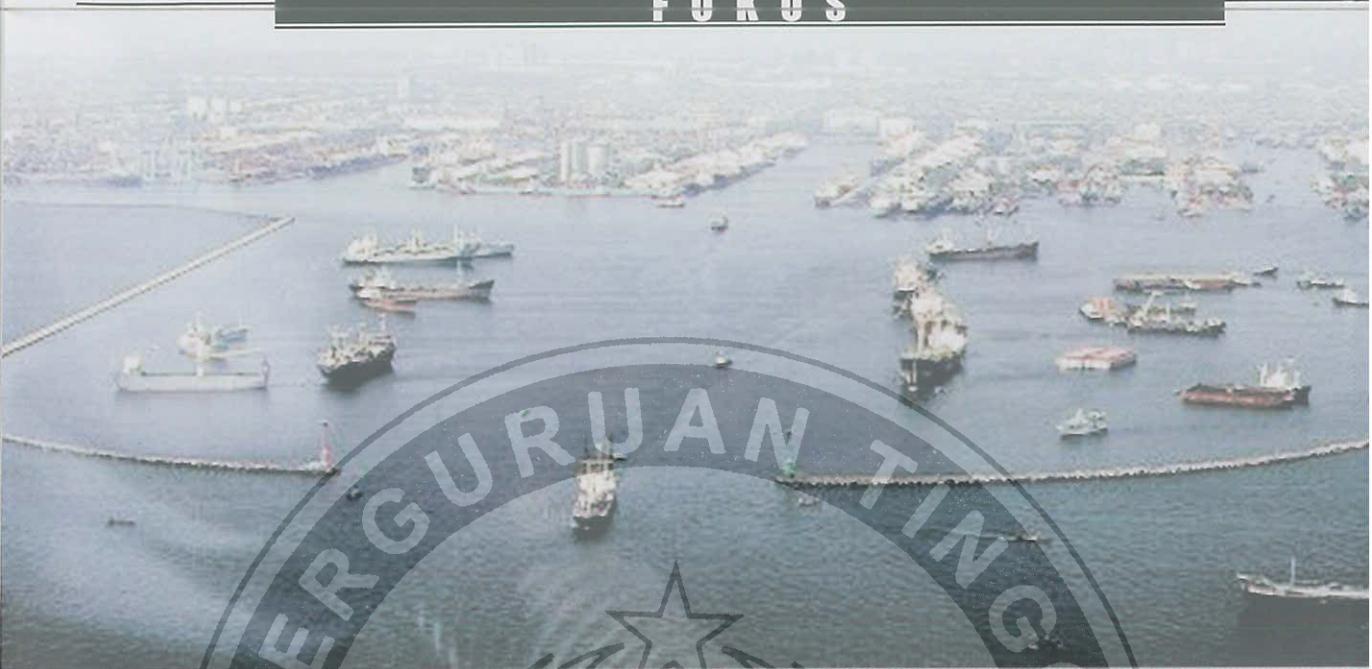
Dalam ketentuan ISPS Code, bagi negara yang belum meratifikasi ketentuan tersebut, maka pelabuhannya tidak boleh

disinggahi. Sementara kapal-kapalnya juga tidak boleh menyinggahi pelabuhan-pelabuhan di negara anggota IMO yang sudah meratifikasi ketentuan tersebut. Namun, syarat-syarat yang harus dipenuhi sebuah kapal tentu bukan sekadar penambahan alat keamanan, melainkan segala aspek pengamanan termasuk kapten dan perwira kapal yang harus memiliki lisensi *Ship Security Officer Certificate* dengan semacam kursus dan pelatihan.

Berdasarkan data yang diperoleh *Security Journal*, hingga pertengahan tahun 2005 diperkirakan 178 pelabuhan umum dan khusus di seluruh Indonesia telah memiliki sertifikat ISPS Code. Dari sekitar 2.500 pelabuhan di Indonesia, 141 pelabuhan melayani jalur perdagangan luar negeri. Jumlah itu terdiri atas 100 pelabuhan khusus dan 41 pelabuhan umum. Pelabuhan yang telah memiliki sertifikat ISPS Code mewajibkan pengelola pelabuhan untuk memperbaiki sistem keamanan pelabuhannya. Pihak

pelabuhan juga diharuskan membentuk komite pengamanan pelabuhan bertugas langsung dalam pengaman seluruh fasilitas pelabuhan. Berdasar Surat Direktur Penjagaan Penyelamatan, Nomor : 933/2/1/DV.05 tanggal 7 April 2005 diperkuat dengan Surat Direktur Perhubungan Laut Nomor : KL 93/05 tanggal 26 Juli 2005, maka pelabuhan yang sudah memenuhi Code (sudah memiliki SoCPF) diharuskan melaksanakan kewajiban sesuai ISPS Code Part A 18 dan F 18 untuk melakukan *Drill* setiap 3 bulan sekali dan *Exercise* setiap 18 bulan.

IMO mewajibkan *contract government*, dalam hal ini diwakili Dirjen Perhubungan Laut, untuk melakukan evaluasi sistem pengamanan pelabuhan setiap lima tahun sekali. Jika pelabuhan yang tidak melaksanakan perbaikan, maka sanksinya adalah pencabutan sertifikat ISPS Code. Pertanyaan utama kenapa IMO mendesak diterapkannya ISPS Code di pelab-



pelabuhan yang disinggahi kapal-kapal internasional adalah untuk mencegah serangan-serangan teroris. Setidaknya ada dua serangan teroris terhadap kapal laut yang pernah terjadi di wilayah perairan Yaman. Serangan pertama adalah terhadap kapal perang Amerika Serikat, USS Cole, pada bulan Oktober 2000. 17 pelaut tewas dan 38 mengalami luka-luka dalam peristiwa tersebut. Serangan kedua adalah terhadap kapal tanker Perancis, MT Limburg, yang menewaskan seorang pelaut berkebangsaan Bulgaria.

Sejauh ini pelabuhan-pelabuhan di Indonesia belum pernah memperoleh ancaman serangan terorisme. Akan tetapi, serangkaian aktivitas yang berkaitan dengan terorisme kerap terjadi di pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia. Aksi penyelundupan senjata dan bahan peledak dari Filipina dan Malaysia kerap terjadi di pelabuhan Nunukan, Kalimantan Timur. Imam Samudra, tersangka kasus bom Bali I, tertangkap di pelabuhan Merak ketika akan melarikan diri ke Sumatra. Para pelaku aksi teroris di Indonesia umumnya memanfaatkan jalur laut untuk bersembunyi dari satu kota ke kota lainnya.

Membangun sistem keamanan pelabuhan-pelabuhan di Indonesia akan memerlukan waktu yang lama. Menurut

Mulyadi Iskandar, PFSO Tanjung Priok, pelabuhan-pelabuhan di Indonesia berkembang dari aktivitas masyarakat tradisional. Oleh karena itu banyak sekali aktivitas masyarakat di pelabuhan yang harus dihentikan ketika sebuah pelabuhan akan diperketat keamanannya sesuai dengan ISPS Code. Ini tentunya bukan pekerjaan mudah karena pengelola keamanan di pelabuhan menghindari lahirnya konflik dengan masyarakat yang sudah sejak lama mencari nafkah di pelabuhan. Hal tersebut dialaminya sendiri ketika menertibkan lini pertama pelabuhan konvensional Tanjung Priok. Ada banyak warung dan bengkel yang harus ditertibkan, sementara Pelabuhan Tanjung Priok sudah memiliki sertifikat ISPS Code sejak tahun 2004. "Tahun pertama ini adalah ujicoba. Saya tidak berani bilang ini adalah kondisi terbaik, namun kami terus berusaha," tambahnya.

Akan tetapi menurut Walpon Silitonga, *Manager of Marine and Insurance PT. Superintending Company of Indonesia (Sucofindo)*, ada atau tidak adanya perubahan keamanan di pelabuhan sangat bergantung pada pelaksanaannya. Mereka melaksanakan atau tidak prosedur pengamanan yang dibuat bersama-sama dengan RSO sebagai konsultan. Jika masih ada Satpam pelabuhan yang takut kepada orang-orang yang keluar masuk fasilitas pelabuhan, maka ada regulasi yang tidak

secara benar diterapkan. "Seharusnya pelabuhan tersebut malu, kalau pelabuhan semua orang dapat masuk sesukanya. Satpam pasti takut diancam sama petinggi atau orang-berduit di pelabuhan," tamba

Recognized Security Organization (RSO) adalah konsultan yang berurusan melakukan *assessment* di pelabuhan atas permintaan pengelola pelabuhan. Saat ini diperkirakan ada 22 hingga 28 RSO yang memperoleh izin dari Dirjen Perhubungan Laut. Menurut Max Kasengkang, Direktur RSO PROTECOM, ada sekitar 100 perusahaan BUJPP yang ikut terjun sebagai RSO, yakni PROTECOM, Nawakag, dan 911. Tantangan serius yang dihadapi para RSO adalah ketika harus melakukan *assessment* terhadap pelabuhan-pelabuhan umum yang ramai oleh aktivitas penumpang dan bongkar muat b

Pelabuhan umum adalah pelabuhan terbuka yang dikelola oleh pemerintah dan diperuntukkan bagi aktivitas transportasi orang dan barang. Pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang dikelola secara terbatas, baik oleh pemerintah ataupun swasta, dengan fungsi-fungsi terbatas. Ada kalanya pelabuhan khusus juga difungsikan sebagai pelabuhan umum sepanjang pihak swasta dan pemerintah bertanggung jawab dalam pengelolaan sebagaimana banyak terjadi di ka



Kalimantan.

Pelabuhan-pelabuhan umum di Indonesia dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara, PT. Pelabuhan Indonesia. Perusahaan ini terbagi ke dalam empat wilayah pelayanan. PT. Pelindo I di Sumatra, PT. Pelindo II di Jawa Bagian barat dan tengah, PT. Pelindo III di Jawa bagian timur dan Kalimantan, dan PT. Pelindo IV yang bertugas di Sulawesi dan Indonesia bagian Timur.

Berdasarkan pengalaman *assessment* yang dilakukan oleh Sucofindo, Walpon Silitonga menjelaskan bahwa, tantangan terbesar melakukan *assessment* di pelabuhan umum adalah tingginya arus keluar masuk orang dan barang. Sucofindo sendiri pernah melakukan *assessment* di pelabuhan Tanjung Mas dan Cilacap. "Itu pelabuhan-pelabuhan kecil. Jumlah orang yang keluar-masuk pelabuhan ini masih sangat sedikit," ungkapnya. Ia menilai lebih mudah melakukan *assessment* di pelabuhan-pelabuhan khusus karena jumlah orang yang keluar-masuk sangat sedikit dan standar keamanannya dapat diterapkan jauh lebih tinggi dari ISPS Code. Lintas batas wilayah kerja tidak boleh dilakukan secara bebas sekalipun masih dalam satu perusahaan. "Lagipula ada pelabuhan khusus yang letaknya di tengah hutan. Tidak akan ada orang yang

lewat dan hampir tidak ada ancaman. RSO akan lebih mudah bekerja di sana," tambahnya.

Max Kasengkang menambahkan bahwa pelabuhan-pelabuhan umum yang memperoleh *assessment* adalah pelabuhan-pelabuhan yang akan dibuka bagi pelayaran internasional. Sekalipun nilai kontrak pelabuhan umum lebih besar dari pelabuhan khusus, akan tetapi tantangan yang harus dihadapi ke depannya jauh lebih besar dan rumit.

Pelabuhan Tanjung Priok dapat dijadikan contoh rumitnya mengelola sistem pengamanan di pelabuhan agar sesuai dengan ISPS Code. Ketua Gabungan Pengusaha Forwarding dan Ekspedisi Indonesia (Gafeksi) Anwar Sata, telah berulang kali meminta pemerintah untuk memperhatikan kondisi infrastruktur jalan menuju Pelabuhan Tanjung Priok yang kurang memadai dan sempit. Kemacetan truk-truk kontainer pengangkut barang sering terjadi pada setiap akhir minggu, dan ini menyebabkan bengkaknya biaya operasional perusahaan. Persoalan kemacetan ini diakui oleh Mulyadi Iskandar sebagai sebuah persoalan yang sulit karena terbatasnya lahan di sekitar pelabuhan Tanjung Priok. Saat ini diperkirakan sekitar 32.000 kendaraan

dari seluruh penjuror Jabotabek Jawa Barat bergerak menuju pelabuhan. Berdasarkan pengamatan *Security Journal* truk peti kemas umumnya terhambat di daerah Cakung ke volume kendaraan di ruas jalan arah Cakung ke Tanjung Priok sudah sangat padat. Menurut PT. Pelabuhan Indonesia II, barang melalui dermaga konvensional Pelabuhan Tanjung Priok selama triwulan I tahun sebesar 9,08 juta ton.

Persoalan kemacetan, tingginya aktivitas bongkar muat barang, ancaman penyusup yang marak hingga ke lini pertama merupakan tantangan tersendiri dalam mengimplementasikan sistem pengamanan di Pelabuhan Tanjung Priok. *Security Journal* sendiri merasa betapa mudahnya memasuki lini pertama pelabuhan Tanjung Priok dengan mengendarai ojek motor yang tidak memiliki kelengkapan identitas yang seragam. Para pengojek itu dikenakan pungutan sebesar Rp. 2.000 oleh petugas pelabuhan untuk mengantarkan penumpang keluar-masuk pelabuhan.

Kebijakan pengamanan yang diterapkan oleh pengelola pelabuhan Tanjung Priok adalah sistem pengamanan visual di dermaga 2 dan hanya menerapkan pengamanan ketat di lini 1. Pilihan ini diambil agar arus keluar-masuk barang di pelabuhan tidak terhambat. "Setiap sore jalan depan kantor saya ini pasti macet. Saya tidak membayangkan kemacetan seperti apa kalau pengamanan ketat juga diterapkan di lini 2," ungkap Mulyadi.

Sistem pengamanan di pelabuhan pelabuhan umumnya dilakukan secara bersama mulai dari Satpam, Kesatuan Pelaksana Pengamanan Pelabuhan (KPP), Polairud, Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP), dan TNI Angkatan Laut. Satpam dan KP3 secara umum bertugas mengamankan pelabuhan di darat, KP

dan Polairud secara garis besar bertugas menjaga wilayah perairan di pelabuhan hingga wilayah jangkar, dan TNI Angkatan Laut bertugas menjaga wilayah perairan lepas.

Walpon Silitonga menambahkan bahwa sebenarnya pihak imigrasi dan bea cukai juga ikut bertugas di wilayah pelabuhan, khususnya yang rawan aksi penyelundupan. "Akan tetapi kelimanya tumpang-tindih tugasnya. Tidak ada batas yang jelas dalam pembagian wilayah penjagaan," ungkapnya. Mulyadi Iskandar juga mengungkapkan bahwa, sebenarnya tidak mungkin menyerahkan sepenuhnya keamanan pelabuhan ke Satpam. Keberadaan aparat pemerintahan di pelabuhan tetap penting walaupun tidak mungkin memberi garis batas di perairan sebagai wilayah tugas setiap instansi. Jika ada kapal nelayan yang menerobos masuk ke perairan pelabuhan, maka petugas KP3,

Polairud, atau KPLP akan menertibkan nelayan-nelayan yang ada di sekitar perairan Tanjung Priok.

Kendala umum yang dihadapi oleh para petugas pemerintah di pelabuhan-pelabuhan adalah minimnya sarana dan prasarana. Walpon Silitonga mengaku kerap bertemu aparat-aparat keamanan di daerah yang tidak memiliki cukup bahan bakar atau peralatan untuk melakukan patroli keamanan di perairan sekitar pelabuhan. "Jangan heran kalau ada berita kapal tenggelam 700 meter dari pelabuhan tetapi tidak ada kapal yang datang untuk menolong," tambahnya. Alternatif yang disarankan oleh Walpon adalah melibatkan pelabuhan-pelabuhan khusus di daerah-daerah untuk membantu penyediaan sarana dan prasarana aparat keamanan agar mereka dapat beroperasi walaupun seharusnya itu menjadi tanggung jawab negara.

Jika sistem pengamanan pelabuhan di Indonesia masih berjalan perlahan, maka proses audit dua setengah tahun yang ditetapkan oleh Dirjen HPT terhadap pelabuhan-pelabuhan di Indonesia akan menarik untuk dicek ke depannya. Untuk mengantisipasi perkembangan ancaman kejahatan yang mencegah dimasukkannya Indonesia dalam daftar hitam karena sistem pengamanan yang buruk di wilayah perairan dan pelabuhan, maka ancaman eksternal ditetapkan satu kali setiap setengah tahun. Sekalipun tahun periksa aplikasi ISPS Code di Indonesia dikategorikan sebagai tahun uji coba perkembangannya sejauh ini menunjukkan bahwa aplikasi ISPS Code masih lambat. (SJ)



PT. Satria Cendekia Utama

Menyelenggarakan

Pendidikan Dan Pelatihan Security

<p>Pendidikan Dasar 232 jam pengajaran (1 bulan)</p>	<p>MANAGEMENT SECURITY (2) hari :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Investigasi dan Interogasi - Proteksi eksekutif perusahaan - Ancaman bom/ Teroris - Manajemen tenaga keamanan - Manajemen program keamanan fisik - Pengantar pengamanan fisik - Aplikasi dan teknologi pengamanan fisik - Manajemen krisis 	<p>PELATIHAN MANAJERIAL (2) hari :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kepemimpinan - Dasar Manajemen - Pelatihan untuk pelatih - Manajemen proyek - Supevisi dll.
<p>Pendidikan Lajutan I (Komandan Regu) 232 jam pengajaran (1 bulan)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Manajemen tenaga keamanan - Praktek bisnis keamanan 	
<p>Pendidikan Lanjutan II (Security Manager) 232 jam pengajaran (1 bulan)</p>		
<p>Pelatihan Penyegaran (Training Center & In House Training)</p>		

Untuk Informasi lebih lanjut :
PT. Satria Cendekia Utama

Menara Kadin Lt. 30
Jl. H.R. Rasuna Said Blok X-5 Kav. 2-3
Jakarta 12950 – Indonesia
Phone : (021) 5289 - 1903