

# IMPLEMENTASI INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE DI PELABUHAN PENUMPANG TANJUNG PERAK SURABAYA

## IMPLEMENTATION OF INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE IN PORT OF PASSENGER TANJUNG PERAK SURABAYA

Niko Herdiyanto<sup>1</sup>, Siswo Hadi S.<sup>2</sup>, Panji Suwarno<sup>3</sup>

Universitas Pertahanan  
([nikoherdiyanto@gmail.com](mailto:nikoherdiyanto@gmail.com))

**Abstrak** - Keamanan pelabuhan merupakan salah satu faktor penting atau bagian integral dari keamanan maritim yang sangat menunjang kelancaran kegiatan perekonomian di laut khususnya transportasi laut yaitu angkutan personel, barang dan jasa. Peristiwa serangan teroris tanggal 11 September 2001 (9/11) yang menghancurkan menara kembar *World Trade Center* (WTC) di New York Amerika Serikat merupakan isu yang menjadi dasar bagi diterapkannya *Internasional Ships And Port Facility Security Code* (ISPS Code) pada semua fasilitas pelabuhan. Pelabuhan Tanjung Perak sebagai pelabuhan terbesar dan tersibuk kedua di Indonesia setelah pelabuhan Tanjung Priok Jakarta merupakan pusat transportasi, perdagangan, perekonomian maupun logistik menuju wilayah Indonesia bagian timur. Terjadinya aksi terorisme, penyelundupan narkoba atau obat-obatan terlarang, perompakan dan pencurian diharapkan tidak terjadi di pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya. Tujuan penelitian ini untuk menganalisis implementasi kebijakan sistem pengamanan, pemenuhan sarana dan prasarana fasilitas pelabuhan, serta upaya yang tepat untuk mengatur dan memenuhi sarana dan prasarana tersebut, sehingga dapat meminimalisir dan mencegah potensi terjadinya ancaman keamanan fasilitas pelabuhan. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Data diperoleh dengan wawancara, observasi, dokumentasi dan triangulasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Syahbandar Pelabuhan Tanjung Perak selaku *Port Security Committee* (PSC) dan PFSO PT. Pelindo III (Persero) Surabaya belum sepenuhnya menerapkan prosedur keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan sesuai standar ISPS Code. Upaya yang dilakukan oleh pihak keamanan kapal dan otoritas pelabuhan yaitu meningkatkan kinerja PFSO, memenuhi sarana dan prasarana serta menerapkan aturan sesuai standar ISPS Code. Dunia Internasional tidak khawatir sebab keamanan fasilitas pelabuhan terjamin, sehingga banyak kunjungan kapal asing ke pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya, perekonomian dan perdagangan meningkat serta dapat mendukung penyelenggaraan Sistem Pertahanan Negara.

**Kata Kunci** : Keamanan Maritim, ISPS Code, Syahbandar, PFSO dan Pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya

**Abstract** - Port security is one of the important factors or an integral part of maritime security which greatly supports the smooth operation of the economy at sea, especially sea transportation, namely the transportation of personnel, goods and services. The terrorist attack on September 11, 2001 (9/11) that destroyed the twin towers of the World Trade Center (WTC) in New York, United States of America was an issue that became the basis for the implementation of the International Ships and Port Facility Security Code (ISPS Code) on all port facilities. Tanjung Perak Port as the second largest and busiest port in Indonesia after Jakarta's Tanjung Priok port is the center of transportation,

---

<sup>1</sup> Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan.

<sup>2</sup> Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan.

<sup>3</sup> Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan.

trade, economy and logistics towards eastern Indonesia. Acts of terrorism, smuggling of narcotics or illegal drugs, piracy and theft are expected not to occur at the Tanjung Perak passenger port of Surabaya. The purpose of this study is to analyze the implementation of the security system policy, the fulfillment of facilities and infrastructure of port facilities, as well as appropriate efforts to regulate and fulfill these facilities and infrastructure, so as to minimize and prevent the potential threat of port facility security. This study used descriptive qualitative method. Data obtained by interview, observation, documentation and triangulation. The results showed that the Tanjung Perak Port Syahbandar as the Port Security Committee (PSC) and PFSO PT. Pelindo III (Persero) Surabaya has not yet fully implemented the ship safety procedures and port facilities according to the ISPS Code standard. Efforts made by the ship's security and port authorities are to improve the performance of the PFSO, meet facilities and infrastructure and apply the rules according to the ISPS Code standard. The international world is not worried because the security of port facilities is guaranteed, so that many foreign ship visits to the Tanjung Perak passenger port of Surabaya, the economy and trade increase and can support the implementation of the National Defense System.

**Keywords :** Maritime Security, ISPS Code, Syahbandar, PFSO, and Tanjung Perak Passenger Port.

## Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan dan memiliki wilayah laut paling luas di dunia. Di era pemerintahan Presiden Joko Widodo saat ini, telah mencanangkan Indonesia sebagai Poros Maritim dunia<sup>4</sup>, dengan berupaya meningkatkan konektivitas dan keterjangkauan antar pulau di Indonesia. Konektivitas ini bertujuan untuk pemerataan pembangunan ekonomi dan terciptanya keamanan maritim di Indonesia. Pelabuhan sebagai salah satu bentuk infrastruktur dalam elemen keamanan maritim memiliki arti penting guna mendukung pelayaran kapal di Indonesia. Perdagangan dunia sampai saat ini masih sangat tergantung pada angkutan lewat laut. Pengiriman barang-

barang ekspor impor sebagian besar diangkut melalui jalur laut menggunakan kapal yang berarti membutuhkan pelabuhan atau tempat untuk bertambat, meskipun rute perjalanan yang dituju dapat dilalui oleh alat transportasi lain.

Ketentuan atau persyaratan yang mengatur tentang langkah-langkah guna menciptakan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan diatur dalam Kode Keamanan Internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan (*International Ship and Port Facility Security Code-ISPS Code*). Ancaman keamanan yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan pasca serangan 11 September 2001 di Amerika Serikat merupakan tanggapan terhadap perkembangan aturan ini. Peristiwa lain yang disebabkan oleh

---

<sup>4</sup> Yayan. M. Yani, & Montratama, "Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia: Suatu Tinjauan Geopolitik". *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, Vol. 5, No. 2, 2018.

kegiatan terorisme adalah serangan terhadap kapal perusak angkatan laut USS The Sullivans dan USS Cole saat sandar di Pelabuhan Aden Yaman pada tahun 2000, dan Tanker minyak Limburg Perancis pada tahun 2002 yang menimbulkan kerugian sangat besar dan berdampak pada stabilitas keamanan negara. Kejadian tersebut diatas mengakibatkan kecemasan global akan kerentanan terorisme terhadap keamanan maritim dunia.

Meningkatnya aksi kejahatan dan kegiatan terorisme yang terjadi di lautan dan sekitarnya, memberikan motivasi, ide, dan gagasan beberapa negara anggota *International Maritime Organization* (IMO), untuk melakukan perubahan pada konvensi internasional mengenai keselamatan jiwa di laut atau *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) 1974, pada sidang pertemuan yang dilaksanakan tanggal 9 s/d 13 Desember 2002 di London. Pada Bab V. yang mengatur tentang Keselamatan Pelayaran (*Safety of Navigation*) dan penambahan pada Bab XI menjadi Bab XI-1 yang membahas mengenai Langkah-Langkah Khusus yang diambil untuk meningkatkan Keselamatan Pelayaran (*Special Measures To Enhance Maritime Safety*) serta Bab XI-2 yang membahas tentang Langkah-

Langkah Khusus Peningkatan Keamanan Pelayaran (*Special Measures To Enhance Maritime Security*), merupakan bagian yang diubah dan di amandemen dalam SOLAS 1974 yang dikenal dengan istilah *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) atau koda internasional terhadap keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Hal ini juga dijelaskan dan dioperasikan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 33 Tahun 2003, tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (ISPS Code) di Indonesia<sup>5</sup>.

Implementasi ISPS Code di Pelabuhan diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 3 Tahun 2004 tentang penunjukan Dirjen Perhubungan Laut sebagai *Designated Authority* pelaksanaan pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (ISPS Code). Pendekatan manajemen risiko digunakan dalam penerapan aturan ISPS Code guna memberikan jaminan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan serta guna memutuskan langkah-langkah keamanan yang tepat. Risiko selalu mengikuti dalam setiap aktivitas

---

<sup>5</sup> Ayu Kusuma Wardani, *Pengaturan Keamanan Maritim Berkaitan Dengan Standar Keamanan Kapal Dan Fasilitas Pelabuhan Berdasarkan International Ship And Port Facility Security Code 2002 Dan Implementasinya Di Indonesia*, (2019).

pelayaran kapal, sehingga diperlukan manajemen dalam hal pengelolaan keamanan pelayaran. Pelaksanaan aturan ISPS Code berlaku untuk memberikan layanan keamanan terhadap semua kapal yang berlayar melintasi perairan nasional maupun internasional, meliputi kapal penumpang yang memiliki kecepatan tinggi, atau *High Speed Passenger Craft*, *Cargo Ship*, sampai kapal cepat atau *High Speed Craft* yang mempunyai berat/ tonase > 500 GT dan *Mobile Offshore Drilling Unit (MODU)* serta fasilitas pelabuhan<sup>6</sup>.

Untuk menjamin keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan diperlukan ketentuan tentang pengamanan kapal (*ship security*) yaitu langkah-langkah/tindakan di atas kapal yang dirancang untuk melindungi orang, muatan, peralatan angkut muatan, gudang perbekalan kapal, atau kapal terhadap risiko gangguan keamanan. Sedangkan Pengamanan fasilitas pelabuhan (*port facility security*) yaitu tindakan yang dirancang untuk melindungi kapal dan infrastruktur pelabuhan, orang-orang, muatan,

peralatan angkut muatan, gudang perbekalan di dalam fasilitas pelabuhan, dari risiko suatu gangguan keamanan. Gangguan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan adalah tindakan spionase, sabotase, terorisme, dan kerusakan, kehilangan atau penyekapan oleh orang lain yang tidak berwenang, masuknya barang curian dan pencuri, pencurian, penyelundupan narkoba, dan barang-barang terlarang, imigran gelap, penumpang gelap, pembajakan dan perompakan<sup>7</sup>.

Menurut Direktur Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP), Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Ditjen Hubla) pada tahun 2016 dilaksanakan kaji ulang tentang penerapan ISPS Code yang mengacu 5 (lima) hal yang harus diperhatikan dalam menjalin kerja sama Internasional, yaitu pertama kerja sama Internasional yang dilaksanakan berkaitan tentang keamanan di kawasan. Kedua, pemerintah selaku administrator memiliki peran dan bertanggungjawab dalam bidang pelayaran. Ketiga, saling menukar informasi dan mengumpulkan

---

<sup>6</sup> International Maritime Organization (ISPS Code), *International Ship and Port Facility Security Code and SOLAS Amendments adopted on 12 December 2002*, (London: International Maritime Organization, 2003).

---

<sup>7</sup> Johny Malisan, "Penerapan Standar Kompetensi Bidang Port Security Untuk Peningkatan Pelayanan Pelabuhan (Studi Kasus Pelabuhan Tanjung Perak)". *Warta Penelitian Perhubungan*, Vol. 26, No. 12, 2014.

data tentang keamanan. Keempat, memiliki cara atau metode yang efektif tetap menjaga keamanan. Dan kelima, menerangkan dan membagi informasi tentang penerapan keamanan sesuai standar operasional ISPS Code secara jelas dan profesional<sup>8</sup>. Pada tahun 2003, Organisasi Maritim Internasional (IMO) dan Organisasi Perburuhan Internasional (ILO) telah memperkenalkan dan menyampaikan praktik Kode keamanan pelabuhan kepada negara-negara anggotanya, yang dalam dokumen ini menguraikan persyaratan keamanan ditempatkan pada pelabuhan<sup>9</sup>.

Bentuk ISPS Code sebagai hukum internasional membuat IMO tidak dapat bertindak sebagai penghukum apabila ada negara anggotanya yang berbuat kesalahan<sup>10</sup> karena permasalahan kedaulatan organisasi internasional atas negara tersebut. Hal ini yang menyebabkan interpretasi masing-

---

<sup>8</sup> Dermaga, "Auditor ISPS Code Harus Faham Syarat Pelabuhan Ideal", dalam <http://beritatrans.com/2016/08/29/auditor-isps-code-harus-faham-syarat-pelabuhan-ideal/>, diakses pada 16 September 2018.

<sup>9</sup> Dr. Angela Carpenter, "Analysing Threats, Policies And Solutions In Port Security, University of Leeds, United Kingdom," (*Port Technology International*, 2013) Edition 59.

<sup>10</sup> A. P. Rindarto & Windiani, R., "Implementasi International Ship and Port Facility Security (Isps) Code Dalam Mencegah Petty Theft Dan Armed Robbery Against Ships Di Indonesia Tahun 2009-2013". *Journal of International Relations*, Vol. 2, No. 3, 2016.

masing negara akan implementasi ISPS Code akhirnya berbeda-beda tergantung kemampuan mereka di bidang-bidang yang tergolong faktor internal yaitu kualitas sumber daya manusia dan minimnya kelengkapan fasilitas serta peralatan di kapal dan pelabuhan, sekalipun beberapa negara telah disatukan oleh semangat yang sama yaitu menciptakan atmosfer keamanan dan keselamatan atas dorongan ekonomi negara.

Pelabuhan penumpang yang berada di wilayah Perak Surabaya merupakan salah satu pusat perekonomian dan perdagangan yang paling sibuk dan terbesar nomor dua di Indonesia setelah pelabuhan yang berada di wilayah Priok Jakarta. Sebagai pusat berlabuh dan pelayaran kapal menuju kawasan Indonesia wilayah Timur, menempatkan keamanan fasilitas tempat sandar dan berlabuhnya kapal sebagai prioritas utama dalam menyelenggarakan aktivitas di pelabuhan. Adanya berbagai aksi kejahatan seperti perompakan, pencurian, penyelundupan narkoba dan obat-obat terlarang, satwa langka yang dilindungi, serta terjadinya aksi bom bunuh diri, seperti terjadinya bom bali yang peralatan bomnya diangkut kapal

penyeberangan melalui pelabuhan Ketapang dan pelabuhan Gilimanuk, terjadinya ledakan bom bunuh diri di tiga gereja secara bersamaan, kemudian berlanjut ke Polrestabes Surabaya. Walaupun letaknya jauh dari pelabuhan, akan tetapi menimbulkan sikap antisipasi dan kewaspadaan tinggi agar peristiwa tersebut tidak terjadi atau menimpa kapal dan fasilitas pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya. Berdasarkan latar belakang tersebut maka peneliti tertarik mengambil judul penelitian “Implementasi *International Ship and Port Facility Security Code* di pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya.”

Penelitian ini bertujuan untuk Menilai dan menganalisis sistem kebijakan pengamanan fasilitas pelabuhan, ketersediaan sarana dan prasarana pengamanan fasilitas pelabuhan dan menganalisis upaya Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak dan PT. Pelindo III (Persero) Surabaya dalam mengatur sistem pengamanan dan memenuhi sarana dan prasarana keamanan fasilitas pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya.

### **Metode Penelitian**

Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan metode kualitatif

dengan menggunakan desain penelitian studi kasus. Rekomendasi sejumlah proses yang harus dilakukan dalam melaksanakan penelitian studi kasus<sup>11</sup>. Studi kasus adalah rancangan penelitian yang banyak ditemukan di seluruh bidang, terutama evaluasi yang mana peneliti mengembangkan analisis mendalam terhadap suatu kasus atau masalah yang sering kali aktivitas, peristiwa, proses, program terkait dengan satu individu atau lebih. Kasus-kasus dibatasi oleh waktu dan aktivitas peneliti dalam mengumpulkan informasi secara lengkap dengan menggunakan berbagai prosedur pengumpulan data berdasarkan waktu yang telah ditentukan. Data penelitian kualitatif bersifat deskriptif, dan data yang disajikan dalam bentuk kata-kata (terutama kata-kata partisipan) atau gambar ketimbang angka<sup>12</sup>.

Penelitian ini dilaksanakan pada *stakeholder* yang berperan dalam kegiatan penelitian yaitu Direktur PT. Pelindo III (Persero) Surabaya yang diwakili oleh Kepala Keamanan Pelabuhan atau *Port Facility Security Officer* (PFSO), Syahbandar (KSOP)

---

<sup>11</sup>John W. Creswell, *Research Design; Qualitative, Quantitative and Mixed methods Approaches*, (Jakarta: Pustaka Pelajar, 2016).

<sup>12</sup>John W. Creswell, *Ibid*.

Pelabuhan Tanjung Perak, Organisasi yang dikuasakan untuk melaksanakan penilaian keamanan pelabuhan atau *Recognized of Security Organization* (RSO), Kapolres Pelabuhan Tanjung Perak, Direktur Polairud dan Komandan Lantamal V Surabaya, yang memiliki keterkaitan dengan Implementasi ISPS Code di Pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya.

Teknik pengumpulan data dapat dilakukan melalui empat cara yaitu wawancara (*interview*), pengamatan (*observasi*), dokumentasi dan gabungan/*triangulasi*. Dalam penelitian, pemeriksaan keabsahan data sering ditekankan pada pemeriksaan validitas dan reliabilitas<sup>13</sup>. Data atau temuan dalam penelitian kualitatif dapat dinyatakan valid bila tidak ada perbedaan antara apa yang sesungguhnya terjadi pada obyek yang diteliti dengan obyek yang dilaporkan oleh peneliti<sup>14</sup>. Menurut penelitian kualitatif dinyatakan bahwa kebenaran realitas tidak bersifat tunggal, tetapi jamak dan tergantung pada konstruksi manusia, dibentuk dalam diri seseorang dengan berbagai latar

belakang, sebagai hasil proses mental tiap individu<sup>15</sup>.

## Hasil dan Pembahasan

### Implementasi kebijakan sistem pengamanan fasilitas pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya.

Dalam mewujudkan keamanan pelayaran, diperlukan penetapan tanggung jawab dan sinergitas antara otoritas negara/lokal dan operator. Regulator melaksanakan pengawasan pemenuhan regulasi dan penindakan atas pengabaianya, sedangkan operator/industri pelayaran bertanggungjawab untuk memenuhi semua ketentuan dengan menetapkan dan menerapkan sistem yang sesuai dan berperan serta dalam kegiatan pelayaran. Sesuai dengan teori Implementasi Kebijakan bahwa sebuah performansi atau abstraksi terhadap suatu pengejawantahan kebijakan, secara sengaja merupakan proses implementasi guna memperoleh kinerja kebijakan yang tinggi<sup>16</sup>, dalam hal keamanan pelayaran, risiko ancaman keamanan selalu mengikuti setiap aktivitasnya, sehingga memerlukan manajemen dalam pengelolaannya. Teori

---

<sup>13</sup> Sugiyono, *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, (Bandung: Alfabeta, 2018).

<sup>14</sup> Ibid.

---

<sup>15</sup> John W. Creswell, *op. cit.*

<sup>16</sup> Kertya Witaradya, "Implementasi kebijakan publik model Van Meter Van Horn: The Policy Implementasi Process" dalam <https://kertyawitaradya.wordpress.com>, diakses pada 7 agustus 2018.

ini menyatakan bahwa keberhasilan implementasi dipengaruhi oleh enam variabel sebagai berikut:

Standar/ukuran dan sasaran kebijakan yang jelas dan terukur, harus dimiliki oleh setiap kebijakan publik. Penerapan Peraturan menteri perhubungan Republik Indonesia No. PM 134 Tahun 2016 sangat diperlukan bagi keamanan dan keselamatan kapal dan fasilitas pelabuhan. Pada pasal 121 UU No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran juga dijelaskan bahwa keselamatan dan keamanan pelabuhan adalah terpenuhinya manajemen keselamatan dan sistem pengamanan fasilitas pelabuhan pada semua tingkat keamanan (*security level*) yaitu sarana dan prasarana pengamanan fasilitas pelabuhan meliputi pagar pengaman, pos penjagaan, peralatan monitor, peralatan detektor, peralatan penerangan, sistem komunikasi atau tata cara berhubungan internal fasilitas pelabuhan, antara koordinator keamanan pelabuhan dengan fasilitas pelabuhan dan dengan instansi terkait, serta personel keamanan yaitu orang yang memiliki pengetahuan, kemampuan dan keterampilan untuk melakukan

pengamanan sesuai manajemen pengamanan atau ketentuan ISPS Code.

Hal ini sesuai dengan Teori Kebutuhan akan rasa aman (*Safety/Security Needs*) yang disampaikan bahwa setiap manusia mempunyai lima kebutuhan dasar atau kebutuhan penting yang salah satunya adalah kebutuhan rasa aman yang mendasari pemikiran bagaimana aktivitas manusia di wilayah perairan itu bebas dari berbagai macam ancaman dan gangguan<sup>17</sup>. ISPS Code mulai efektif diberlakukan di Indonesia pada tanggal 1 Juli 2004. Tujuan penerapan ISPS Code adalah:

- a. Menetapkan kerangka kerja (*framework*) secara Internasional antar pemerintah, pelayaran, dan pelabuhan untuk mendeteksi ancaman keamanan (*security*) dan mengambil langkah-langkah pencegahan (*preventif*) terhadap ancaman keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan yang beroperasi secara nasional maupun internasional.
- b. Menetapkan peran dan tanggung jawab antara pemerintah, pelayaran dan pelabuhan pada level nasional

---

<sup>17</sup> Ibid.

dan internasional untuk menjamin keamanan sektor maritim.

Sedangkan sasaran penerapan ISPS Code sebagai berikut:

- a. Menjamin pengumpulan dan pertukaran informasi yang berkaitan dengan aspek keamanan secara dini dan efisien.
- b. Memberikan metodologi pemeriksaan keamanan sedemikian rupa, hingga memiliki rencana dan prosedur untuk bereaksi terhadap perubahan level keamanan.
- c. Menjamin tersedianya kepercayaan yang memadai dan proporsional terhadap keamanan maritim.

Pada dasarnya ketentuan dalam ISPS Code menyangkut tentang ketentuan-ketentuan baru yang tercantum dalam Bab XI-2 SOLAS 1974 terdiri dari dua bagian besar yaitu bagian A (*Part A*) dan bagian B (*Part B*). Pada bagian A berisi tentang segala ketentuan yang wajib dilaksanakan (*Mandatory*) oleh pemerintah negara anggota, kapal atau perusahaan dan fasilitas pelabuhan, sedangkan pada bagian B berisi tentang petunjuk-petunjuk/pedoman (*Guidance*) tentang pelaksanaan dari Bab XI-2, seperti yang tercantum dalam bagian A. Penerapan ketentuan ISPS Code ditujukan pada kapal yang beroperasi

untuk pelayaran Internasional (*International Voyage*)<sup>18</sup> yaitu:

- a. Kapal penumpang (bermuatan lebih dari 12 orang), termasuk yang berkecepatan tinggi.
- b. Kapal barang, termasuk kapal pengangkut berkecepatan tinggi, lebih dari 500 GT.
- c. Unit pengeboran lepas pantai yang bergerak/berpindah, *Mobile Offshore Drilling Units (MODU)*
- d. Fasilitas pelabuhan yang melayani kapal pelayaran internasional, meliputi terminal yang dikelola oleh Badan Usaha Pelabuhan (UPP), terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri.

Sedangkan ketentuan-ketentuan dalam ISPS Code tidak berlaku bagi kapal perang, kapal bantu Angkatan Laut, maupun kapal-kapal lain dengan tujuan non komersial. Ketua Umum DPP INSA Carmelita Hartoto sangat mendukung penerapan sistem keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan atau ISPS Code terhadap pelayaran di Indonesia, baik pelayaran Internasional maupun domestik. Penerapan ISPS Code saat ini masih terbatas bagi pelayaran domestik, yakni dilakukan oleh perusahaan

---

<sup>18</sup> International Maritime Organization (ISPS Code), *op.cit.*

pelayaran yang kapalnya telah tersertifikasi dengan *International Safety Management (ISM) Code* dan sudah memiliki *Document of Compliance (DoC)*. ISM Code adalah standart sistem manajemen keselamatan yang digunakan untuk pengoperasian kapal secara aman, menghindari risiko kecelakaan, dan pencegahan pencemaran dilaut.

Sementara saat ini masih ditemukan pelayaran domestik yang terdiri dari berbagai jenis dan ukuran kapal, seperti kapal ikan, Perahu Layar Motor (PLM), kapal perintis, hingga kapal niaga besar dan pelabuhan nusantara yang disinggahi belum menerapkan sistem manajemen keamanan kapal sesuai *Declaration of Security (DoS)* atau ketentuan ISPS Code. Carmelita Hartoto sebagai ketua *Indonesian National Shipowners Association (INSA)* mengatakan mungkin diperlukan roadmap secara bertahap dan terukur untuk mendukung penerapan sistem keamanan sesuai ketentuan ISPS Code di pelabuhan Domestik untuk menjamin kelancaran suatu proses transportasi dan logistik melalui jalur laut<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup>Rio Sandy Pradana, "ISPS Code Sangat Mungkin Diterapkan pada Pelayaran Domestik", dalam <https://ekonomi.bisnis.com/read/20180815/98/82>

### **Contracting Government/Pemerintah**

Pemerintah Indonesia telah menandatangani dan meratifikasi ketentuan ISPS Code melalui Kepres No. 65/1980 tentang ratifikasi SOLAS 1974, kemudian Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33/2003 mengenai pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan di wilayah Indonesia. Oleh sebab itu Pemerintah Indonesia seharusnya tunduk dan melaksanakan ketentuan ISPS Code secara konsisten dan konsekuen. Kementerian Perhubungan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 3 Tahun 2004 telah menetapkan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai *Designated Authority (DA)* yaitu Institusi atau badan penyelenggara pemerintahan yang menandatangani perjanjian/konvensi Internasional tentang *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*, dan sesuai Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor KL 93/2/1-04 menunjuk Direktur Penjagaan dan Keselamatan sebagai pihak yang bertanggungjawab seharusnya memberikan perhatian khusus terhadap

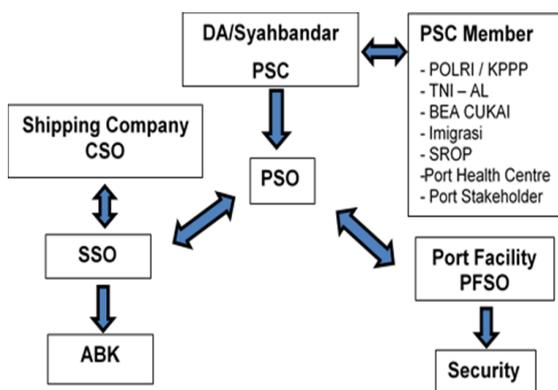
---

8439/isps-code-sangat-mungkin-diterapkan-pada-pelayaran-domestik, diakses pada 8 agustus 2018.

pemenuhan sarana dan prasarana keamanan fasilitas pelabuhan dan hubungan antara kapal atau pelabuhan dari sudut pandang fasilitas pelabuhan di Indonesia, serta memastikan pelaksanaan atau penerapan ketentuan dalam pasal-pasal konvensi ini.

Dirjen Perhubungan Laut (DA) juga menunjuk Kepala Syahbandar Utama/KSOP/Kakanpel/KUPP untuk membentuk Komite Keamanan Pelabuhan/*Port Security Committee* (PSC), dengan Kepala Syahbandar Utama/KSOP/Kakanpel/Ka. KUPP sebagai koordinator sesuai dengan UU No.17 Tahun 2008 pasal 212 dan menunjuk Kabid/Kasi/Petugas KPLP Ka. Syahbandar Utama/KSOP/Kanpel/KUPP sebagai pelaksana keamanan pelabuhan atau *Port Security Officer* (PSO) yang melaksanakan patroli, pengawasan dan pengamanan rutin terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan.

Struktur organisasi Syahbandar sebagai *Port Security Committee* sbb:



**Gambar 1.** Struktur organisasi Syahbandar sebagai *Port Security Committee*.

Sumber: Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), (2019).

### Tanggung jawab Perusahaan Perkapalan

Perusahaan perkapalan sesuai ketentuan ISPS A/6 bertugas menyiapkan SSA dan SSP, serta menunjuk CSO dan SSO untuk melakukan *Ship Security Assessment* (SSA) dan menyiapkan *Ship Security Plan* (SSP). CSO meyakinkan bahwa tugas harus dilakukan oleh orang yang berkompeten. RSO boleh mengetahui sepanjang tidak terlibat dalam kegiatan verifikasi dan sertifikasi. Selanjutnya ADM atau RSO mengulas (*review*) dan menyetujui SSP. Menurut pasal 40 Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dijelaskan perusahaan pelayaran atau angkutan di perairan pada dasarnya bertanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.

### Tanggung jawab Kapal

Tanggung jawab Kapal selama melaksanakan pelayaran sesuai ketentuan ISPS A/12, dilakukan oleh *Ship Security Officer* (SSO) yang berkoordinasi dengan Nahkoda dan *Company Security Officer* (CSO) dengan menerapkan dan

mengendalikan *Ship Security Plan* (SSP). Kemudian sesuai ketentuan ISPS A/19, ADM atau RSO melakukan verifikasi dan sertifikasi ISSC (kapal), akan tetapi RSO tidak terlibat dalam menyiapkan SSA dan SSP. Setelah itu SSO menyiapkan DoS untuk kapal yang ditujukan PF yang diterima oleh PFSO. DoS harus dapat mengikuti Tingkat Keamanan yang telah ditetapkan oleh Otoritas Pelabuhan setempat.

#### **Tanggung jawab Fasilitas Pelabuhan**

Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility*)

dalam pelaksanaan keamanan bertanggung jawab mengikuti Tingkat Keamanan yang telah ditetapkan oleh Otoritas pelabuhan setempat sebagai berikut:

a. Pada Tingkat Keamanan 1, langkah-langkah yang dilakukan antara lain: Pengawasan dan penjagaan akses masuk ke fasilitas pelabuhan, area terbatas di dalam fasilitas pelabuhan, Pengawasan dan penanganan terhadap barang muatan, perbekalan kapal (*Ship Store*), barang-barang yang tidak dibawa sendiri serta pemantauan keamanan seluruh fasilitas pelabuhan, termasuk daerah labuh jangkar dan daerah sandar kapal.

- b. Pada Tingkat Keamanan 2, langkah-langkah yang dilakukan adalah tindakan perlindungan yang ditetapkan dalam rancangan keamanan fasilitas pelabuhan (PFSP) yang harus dilaksanakan untuk setiap rincian kegiatan pada Tingkat Keamanan 1 di atas.
- c. Pada Tingkat Keamanan 3, langkah-langkah yang dilakukan adalah tindakan perlindungan yang lebih spesifik yang ditetapkan dalam rancangan keamanan fasilitas pelabuhan (PFSP) yang harus dilaksanakan untuk setiap rincian kegiatan pada Tingkat Keamanan 1 di atas.
- d. Apabila Otoritas setempat menetapkan Tingkat Keamanan 2 atau 3, maka fasilitas pelabuhan harus menerima dan melaksanakan perintah tersebut.

#### **Tugas dan tanggung jawab SSO**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Laut Nomor PM. 134 Tahun 2016 pasal 20 menyatakan perusahaan angkutan laut berkewajiban menunjuk SSO yang ditempatkan di setiap kapal yang menerapkan ketentuan ISPS Code. Syarat yang harus dipenuhi untuk menjadi SSO adalah mempunyai bukti

penunjukan dari Perusahaan angkutan laut dan bukti keterampilan SSO yang dapat diakses melalui situs resmi (*online*) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

#### **Tugas dan tanggung jawab CSO**

Berdasarkan pasal 18 Peraturan Menteri Perhubungan Laut Nomor PM.134 Tahun 2016, Perusahaan harus menetapkan dan mengangkat seorang CSO, jika perlu dengan Deputinya, sebagai penanggung jawab keamanan terhadap kapal-kapal yang dimiliki oleh perusahaan tersebut. Seorang CSO dapat menangani satu atau lebih kapal-kapal yang dimiliki oleh perusahaan tersebut. Jika perlu mengingat jumlah yang dimiliki, perusahaan dapat menunjuk lebih dari satu orang CSO, dengan syarat yang jelas, di mana masing-masing CSO bertanggung jawab untuk kapal-kapal sesuai dengan kebijakan manajemen perusahaan kapal.

#### **Tugas dan tanggung jawab PFSO**

Berdasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Laut pasal 22 Nomor PM. 134 Tahun 2016 masing-masing fasilitas pelabuhan harus menunjuk PFSO. Kinerja PFSO pelabuhan penumpang Tanjung Perak harus sesuai dengan tugas dan tanggung jawab sebagai berikut:

- a. Melaksanakan pengamatan (*survey*) keamanan awal secara menyeluruh terhadap fasilitas pelabuhannya untuk diperhitungkan dalam melaksanakan penilaian keamanan fasilitas pelabuhannya.
- b. Memastikan pengembangan dan pemeliharaan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan (PFSP).
- c. Melaksanakan dan mempraktikkan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan (PFSP).
- d. Melaksanakan inspeksi atau pemeriksaan keamanan secara berkala terhadap fasilitas pelabuhannya untuk memastikan dijalankannya langkah keamanan secara berkelanjutan yang tepat atau sesuai.
- e. Mengajukan dan menggabungkan secara tepat, modifikasi rancangan keamanan fasilitas pelabuhan (PFSP) untuk tujuan memperbaiki kekurangan efisien, dengan memperbaharui rancangan untuk menjaga kemutakhirannya, untuk menyesuaikan terhadap perubahan fasilitas pelabuhan.
- f. Meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan keamanan seluruh personel fasilitas pelabuhan. (lihat

edaran Dirjen Perhubungan No. UM. 003/17/14/djpl-16)

- g. Menjamin pelatihan yang cukup untuk personel yang bertanggung jawab terhadap keamanan di dalam fasilitas pelabuhan.
- h. Melaporkan kepada pihak-pihak yang berwenang atau terkait dan memelihara rekaman/catatan/dokumentasi penting tentang ancaman yang terjadi terhadap keamanan fasilitas pelabuhannya.
- i. Mengkoordinasikan pelaksanaan penerapan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan (PFSP) dengan perusahaan-perusahaan yang terkait dan perwira keamanan kapal (SSO).
- j. Berkoordinasi dengan institusi keamanan yang ada.
- k. Memastikan bahwa persyaratan mendasar untuk personel keamanan fasilitas pelabuhan telah memenuhi syarat.
- l. Memastikan bahwa peralatan keamanan telah dioperasikan dengan baik, diuji, dikalibrasi dan dipelihara dengan baik.
- m. Membantu SSO yang memerlukan informasi tentang identitas orang-

orang yang akan naik kapal jika diperlukan.

### **Tugas dan tanggung jawab Petugas Keamanan Khusus pada Fasilitas Pelabuhan.**

Petugas keamanan fasilitas pelabuhan saat ini, sebagian harus ditunjuk sebagai petugas dalam tim khusus agar dapat melaksanakan tugas-tugas khusus sesuai yang ditetapkan dalam PFSP. Petugas ini harus mendapat pelatihan terlebih dahulu sesuai spesifikasinya. Seperti halnya dengan kapal, fasilitas pelabuhan seharusnya juga terdapat personel yang dapat ditunjuk untuk mengemban tugas-tugas khusus di luar tugas kesehariannya. Misalnya: petugas keamanan pelabuhan yang dapat ditunjuk sebagai Tim Pencari Bom, apabila di fasilitas pelabuhan tersebut telah terjadi ancaman bom. Petugas ini yang akan melakukan pemeriksaan dan penyisiran di area atau wilayah fasilitas pelabuhan yang dicurigai. Petugas keamanan ini sebelumnya telah dilatih dan diberikan arahan bahwa tugas dan tanggung jawabnya hanya sekedar menemukan, mengisolasi, dan mengamankan area atau wilayah tersebut agar tidak didekati oleh orang-orang yang berada di area fasilitas pelabuhan.

### **Sarana dan prasarana keamanan fasilitas pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya.**

*International Ship and Port Security Code* (ISPS Code) merupakan regulasi IMO (*International Maritime Organization*) yang secara khusus mengatur tentang kegiatan dan langkah-langkah yang harus diambil oleh setiap negara dalam mencegah, dan menanggulangi ancaman terorisme di laut dan pelabuhan. Selain itu ISPS Code dirancang sebagai persyaratan atau ketentuan baru guna membentuk kerangka kerja Internasional di mana kapal dan fasilitas pelabuhan dapat bekerja sama untuk mendeteksi dan mencegah tindakan yang dapat mengancam keamanan dan keselamatan di sektor transportasi laut. Pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya sebagai obyek vital nasional atau pelabuhan yang melayani pelayaran jalur/jalur domestik dan Internasional wajib memenuhi sarana dan prasarana keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan sesuai standar ISPS Code.

### **Sarana dan prasarana keamanan pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya saat ini.**

PT. Pelindo III (Persero) Surabaya selaku BUMN pengelola (operator) di pelabuhan penumpang Tanjung Perak

Surabaya atau terminal Gapura Surya Nusantara memiliki kewajiban menerapkan standar pengamanan kerja dan fasilitas pelabuhan sesuai regulasi Internasional, yaitu *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code). Saat ini sarana dan prasarana yang berada di pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya, khususnya untuk pelayanan jalur penumpang sudah cukup bagus dan sesuai standar ISPS Code. Pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya memberlakukan *boarding pass* penumpang, *baggage tag*, dan informasi jadwal pemberangkatan/tiba kapal, pengamanan dan pengaturan kargo penumpang dan muatan, ruang bagasi, TKBM pengangkut dan petugas pengawas serta pengangkut bagasi. Terdapat fasilitas embarkasi dan debarkasi, *Counter check-in*, *metal detector*, mesin X-Ray dan timbangan barang penumpang, Sedangkan sarana dan prasarana keamanan di jalur keluar/masuk kendaraan atau truk ke atau dari kapal di pelabuhan penumpang Tanjung Perak saat ini masih kurang memenuhi standar penerapan ISPS Code meliputi:

- a. Kurangnya perlengkapan dan peralatan pos pengamanan atau

- pemeriksaan, menyebabkan ketidaknyamanan petugas keamanan dalam melaksanakan pemeriksaan kendaraan beserta muatannya.
- b. Kamera atau CCTV yang letaknya cukup jauh menyebabkan kontrol atau pengawasan kurang jelas terhadap obyek yang dituju atau dicurigai oleh petugas keamanan pelabuhan.
  - c. Tidak adanya alat scanner kendaraan, atau *High Energy X-Ray Gentry System* menyebabkan kesulitan dalam mengetahui isi dalam kendaraan atau muatan barang yang diangkut oleh truk, saat masuk/keluar kapal.
  - d. serta kurangnya alat komunikasi berupa *Handy Talky* (HT) menyebabkan koordinasi antar petugas keamanan kurang maksimal dalam melaksanakan tugasnya.

**Sarana dan prasarana keamanan pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya yang diharapkan.**

Sarana dan prasarana keamanan fasilitas pelabuhan yang diharapkan dan harus tersedia di area pelabuhan penumpang Tanjung perak Surabaya khususnya yang berada di jalur masuk/keluar kendaraan atau truk ke/dari kapal sesuai dengan *Port facility security assessment* (PFSA) yang menilai elemen-elemen sebagai berikut:

pengamanan fisik, integritas struktural, sistem perlindungan personel, penggunaan radio dan sistem komunikasi, infrastruktur transportasi yang relevan, kegunaan, area atau lokasi bahaya yang meliputi:

- a. Pos penjagaan dan pemeriksaan kendaraan beserta muatannya yang dilengkapi dengan atap (*canopy*) untuk mempermudah pemeriksaan, saat cuaca panas maupun hujan lebat.
- b. Camera atau CCTV pengawas jarak dekat sebagai upaya deteksi dini terhadap segala bentuk ancaman keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.
- c. Alat scanner kendaraan, atau *High Energy X-Ray Gentry System* untuk mempermudah mendeteksi dan memeriksa barang yang dimuat dalam kendaraan atau truk.
- d. Alat komunikasi berupa *Handy Talky* (HT) untuk mempermudah dan memperlancar hubungan guna mendukung tugas menjaga keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

**Upaya yang dilakukan oleh Otoritas pelabuhan dalam mengatur sistem pengamanan dan memenuhi sarana dan prasarana sesuai standar ISPS Code.**

Dalam rangka percepatan pelaksanaan Amandemen SOLAS 1974,

Menteri Perhubungan Laut telah mengeluarkan Surat Keputusan Nomor KM. 34 Tahun 2003 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (ISPS Code) di Indonesia. Tanggung jawab negara penandatanganan (*Contracting government*) di bidang *Maritime Safety* dan *Maritime Environment Protection* telah diperluas sebagai *Designated Authority* di bidang *Maritime Security* melalui Amandemen SOLAS 1974 Bab XI tentang peningkatan keselamatan maritim. Oleh sebab itu Direktur Jenderal Perhubungan Laut sebagai *Designated Authority* dalam menjalankan tugasnya berupaya melakukan sosialisasi kepada instansi terkait dan mengkoordinasikannya sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pada dasarnya, ketentuan tentang ISPS Code, menggunakan pendekatan manajemen risiko guna menjamin keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan serta, untuk menentukan langkah-langkah keamanan yang tepat, terhadap penilaian risiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu. Kode ini bertujuan menyediakan standar, kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi risiko, yang memungkinkan tindakan pemerintah untuk mengimbangi apabila

terjadi perubahan ancaman dengan merubah nilai kerentanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan melalui penentuan tingkat keamanan dan langkah-langkah keamanan yang sesuai. Oleh sebab itu dibutuhkan tindakan pada tingkat keamanan yang berbeda.

### **Mengamankan akses masuk/keluar fasilitas pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya**

Dalam rangka mengamankan fasilitas pelabuhan PT. Peln (Persero) Surabaya selaku pengelola pelabuhan menunjuk Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSO) untuk membuat dan merancang sistem pengamanan fasilitas pelabuhan berupa *Port Facility Security Plan* (PFSP) sebagaimana dimaksud dalam ISPS Code *Part A.16* dan *Part B.16* yang dikembangkan dari hasil penilaian keamanan dan memastikan bahwa langkah-langkah keamanan fasilitas pelabuhan yang dirancang telah diterapkan untuk melindungi orang, muatan, peralatan angkut muatan dan gudang perbekalan dari risiko gangguan keamanan. PFSO bekerja sama dengan para SSO, CSO dan RSO yang asistensi pengelola fasilitas pelabuhan telah ditetapkan oleh *Designated Authority* (DA) untuk menerapkan tingkat keamanan.

**Membuat Jaring Komunikasi untuk perencanaan dan pencegahan ancaman kapal dan fasilitas pelabuhan.**

Dalam rangka mempermudah komunikasi dan koordinasi kepada seluruh pihak yang terkait atau terlibat dalam penanganan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, *Port Security Committe* (PSC) pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya membuat jaring komunikasi untuk menghadapi segala ancaman dan gangguan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan.

**Menjaga Kesiagaan Kondisi Darurat (*Emergency Preparedness*), *Training, Drill dan Exercises*.**

Perencanaan darurat (*Contingency planning*) adalah perencanaan tindakan yang dilakukan guna menghadapi kejadian yang mungkin terjadi sewaktu-waktu atau kejadian yang tidak terduga. *Contingency planning* dirancang oleh perwira keamanan fasilitas pelabuhan (PFSO) untuk menghadapi peningkatan ancaman dan untuk mencegah tindakan-tindakan yang melawan hukum.

**Membuat dokumen dan catatan pemenuhan sarana dan prasarana keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.**

Dokumen yang harus selalu ada dan siap untuk dilihat setiap saat yaitu *Port Facility Security Assessment* (PFSA), *Port Facility Plan* (PFSP) dan *Statement of Compliance of Port Facility* (SoCPF).

Dalam memenuhi sarana dan prasarana pelabuhan, upaya yang dilaksanakan oleh Perwira keamanan fasilitas pelabuhan (PFSO) PT. Pelindo III (Persero) Surabaya adalah membuat dokumen atau catatan yang tercantum dalam *Port Facility Security Plan* (PFSP) dengan mengajukan anggaran untuk pembangunan fasilitas keamanan maupun penyediaan alat berupa scanner kendaraan atau *High Energy X-Ray Genry System* kepada Kementerian Perhubungan dan Kementerian Keuangan mengingat harga peralatan yang sangat mahal, pengadaan tambahan alat komunikasi baru berupa HT, pemasangan CCTV jarak dekat, pemasangan *canopy* pos pemeriksaan Kendaraan beserta muatannya. Pentingnya pemenuhan sarana dan prasarana keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan sesuai standar ISPS Code adalah:

- a. Mencegah terjadinya ancaman dan gangguan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan..
- b. Mempermudah pelaksanaan *Drill*, internal audit, dan *exercise*.
- c. Mempermudah mendapatkan informasi-informasi keamanan dari

unsur fasilitas pelabuhan lain maupun pemerintah.

### **Kesimpulan Rekomendasi dan Pembatasan**

Kesimpulan, rekomendasi dan pembatasan yang diambil dari hasil penelitian ini sebagai berikut :

1. Saat ini Implementasi kebijakan pengamanan fasilitas pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya masih belum sesuai dengan penerapan ISPS Code yaitu masih ditemukan beberapa Verifikator ISPS Code memiliki penafsiran yang berbeda-beda tentang standar penerapan ISPS Code dalam menetapkan suatu maklumat keamanan atau *Declaration of Security* (DoS), tentang kebijakan dan prosedur pengamanan misalnya penjagaan keamanan fasilitas pelabuhan kurang ketat, serta ditemukan pelayaran domestik yang terdiri dari berbagai jenis dan ukuran kapal, seperti kapal ikan, Perahu Layar Motor (PLM), kapal perintis, hingga kapal niaga besar dan pelabuhan nusantara yang disinggahi belum menerapkan sistem manajemen keamanan kapal. Seharusnya Verifikator ISPS Code memiliki penafsiran yang sama tentang standar

penerapan ISPS Code dalam menetapkan suatu maklumat keamanan atau *Declaration of Security* (DoS), seperti yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan sebagai acuan kerja bagi semua pemangku kepentingan (*stake holders*).

2. Kondisi sarana dan prasarana keamanan fasilitas pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya saat ini masih belum sesuai standar ISPS Code yang disebabkan minimnya pendanaan yang berimbas kepada kekurangan infrastruktur serta fasilitas pengamanan kapal dan pelabuhan yaitu pengamanan fisik, integritas struktural, sistem perlindungan personel, radio dan sistem komunikasi, infrastruktur transportasi yang relevan, kegunaan, area dan lokasi bahaya khususnya melalui pintu masuk/keluar kendaraan atau truk yang bermuatan barang ke/dari kapal Pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya sehingga rawan terhadap terjadinya penyelundupan narkoba/obat-obatan terlarang, bahan-bahan yang mudah meledak atau terbakar, bom,

dan tindak kejahatan lainnya. Oleh sebab itu Dirjen Perhubungan Laut selaku *Designated Authority* (DA) harus memberikan perhatian khusus terhadap pentingnya pemenuhan sarana dan prasana keamanan fasilitas pelabuhan, terutama pengadaan dan penyediaan alat berupa scanner kendaraan atau High Energy X-Ray Genry System, tambahan peralatan CCTV atau alat sensor kendaraan, alat komunikasi HT untuk mendeteksi dan mencegah barang-barang terlarang atau berbahaya masuk ke dalam kapal dan fasilitas pelabuhan.

3. Upaya yang dilakukan oleh otoritas pelabuhan dan PFSO PT. Pelindo III (Persero) Surabaya selaku pengelola (operator) pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya dalam mengatur sistem pengamanan dan memenuhi sarana dan prasarana saat penyusunan *Ship security assessment* (SSA) dan *Port facility security assessment* (PFSA) oleh Koordinator PSC dibantu RSO ini masih kurang optimal, contohnya Perwira keamanan fasilitas pelabuhan (PFSO) belum menetapkan ketentuan atau aturan tentang larangan orang yang tidak berkepentingan atau tanpa ada

identitas keluar/masuk ke area pelabuhan, kurangnya peralatan CCTV atau alat sensor kendaraan, alat komunikasi HT dan tidak tersedia alat scanner kendaraan meski sudah diajukan saat rapat bersama dengan alasan harga alat tersebut terlalu mahal. Hal ini tidak sesuai dengan pasal 121 UU No. 17 Tahun 2018 tentang pelayaran yang menjelaskan bahwa keselamatan dan keamanan pelabuhan merupakan syarat bagi terpenuhinya manajemen keselamatan dan sistem pengamanan fasilitas pelabuhan pada semua tingkat keamanan (*security level*). *Port Facility Security Officer* (PFSO) PT. Pelindo III (Persero) selaku operator harus membuat dan memberikan kartu identitas (ID Card) kepada personel atau orang yang akan masuk ke area pelabuhan, melarang orang yang tidak berkepentingan maupun pedagang asongan keluar/masuk area pelabuhan, serta segera memenuhi sarana dan prasarana keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, agar tidak terjadi penundaan atau bahkan pencabutan *Statement of Compliance of Port Facility* (SoCPF) fasilitas pelabuhan dan *International Ship*

Security Certificate (ISSC) Kapal, yang diterbitkan maupun dapat dicabut oleh *Designated Authority* (DA).

## Daftar Pustaka

### Buku

Creswell, John W. 2016. *Research Design; Qualitative, Quantitative and Mixed methods Approaches*. Jakarta: Pustaka Pelajar

International Maritim Organization (ISPS Code). 2003. *International Ship and Port Facility Security Code and SOLAS Amendments adopted on 12 December 2002*, London: International Maritim Organization.

Sugiyono. 2018. *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Wardani, Ayu Kusuma. 2019. *Pengaturan Keamanan Maritim Berkaitan Dengan Standar Keamanan Kapal Dan Fasilitas Pelabuhan Berdasarkan International Ship And Port Facility Security Code 2002 Dan Implementasinya Di Indonesia*.

### Artikel dari sebuah jurnal/majalah ilmiah

Carpenter, Dr. Angela. 2013. "Analysing Threats, Policies And Solutions In Port Security, University of Leeds, United Kingdom". *Port Technology International*. Vol. 59.

Malisan, Johny. 2014. "Penerapan Standar Kompetensi Bidang Port Security Untuk Peningkatan Pelayanan Pelabuhan (Studi Kasus Pelabuhan Tanjung Perak)". *Warta Penelitian Perhubungan*. Vol. 26. No. 12.

Rindarto, A. P., & Windiani, R. 2016. "Implementasi International Ship and Port Facility Security (Isps) Code Dalam Mencegah Petty Theft Dan Armed Robbery Against Ships Di Indonesia Tahun 2009-2013". *Journal of International Relations*. Vol. 2. No. 3.

Yani, Y. M., & Montratama, I. 2018. "Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia: Suatu Tinjauan Geopolitik". *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*. Vol. 5. No. 2.

### Website

Dermaga. "Auditor ISPS Code Harus Faham Syarat Pelabuhan Ideal", dalam <http://beritatrans.com/2016/08/29/auditor-isps-code-harus-faham-syarat-pelabuhan-ideal/>, diakses pada 16 September 2018.

Pradana, Rio Sandy. "ISPS Code Sangat Mungkin Diterapkan pada Pelayaran Domestik", dalam <https://ekonomi.bisnis.com//isps-code-sangat-mungkin-diterapkan-pada-pelayaran-domestik>, diakses pada 8 agustus 2018.

Witaradya, Kertya. "Implementasi kebijakan publik model Van Meter Van Horn: The Policy Implementasi Process" dalam <https://kertyawitaradya.wordpress.com>, diakses pada 7 agustus 2018.