

**PENERAPAN STANDAR KOMPETENSI BIDANG PORT SECURITY
UNTUK PENINGKATAN PELAYANAN PELABUHAN
(STUDI KASUS PELABUHAN TANJUNG PERAK)**
**IMPLEMENTATION OF COMPETENCY STANDARD OF PORT SECURITY
IN ORDER TO INCREASE PORT SERVICES
(CASE STUDY PORT OF TANJUNG PERAK)**

Johny Malisan

Badan Litbang Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110
[email: joylisann@gmail.com](mailto:joylisann@gmail.com)

Diterima: 3 Oktober 2014, Revisi 1: 30 Oktober 2014, Revisi 2: 14 November 2014, Disetujui: 24 November 2014

ABSTRAK

UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 261 menekankan penyelenggaraan dan pengembangan sumber daya manusia di bidang pelayaran bertujuan untuk menyediakan sumber daya manusia yang profesional, kompeten, disiplin, dan bertanggung jawab serta memenuhi standar nasional dan internasional. Terkait dengan hal tersebut, penelitian ini menyangkut standar kompetensi bidang *Port Security* yang dilaksanakan Februari-April 2014, di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Standar kompetensi adalah kemampuan menyelesaikan suatu tugas yang dilandasi oleh pengetahuan, keterampilan, dan perilaku yang seharusnya dimiliki dan dikuasai sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya sebagai tenaga profesional. Oleh karena itu, standar kompetensi kerja nasional diperlukan untuk memberikan jaminan kemampuan SDM Indonesia untuk mampu bersaing dengan negara lain. Untuk mendukung penerapan standar kompetensi dibidang *port security*, penulis menggunakan metode *scenario planning* dalam rangka meningkatkan pelayanan Pelabuhan Tanjung Perak. Dengan metode ini, dapat diketahui bahwa *driving force* sebagai pemicu perlunya penerapan standar kompetensi adalah peningkatan pembinaan SDM yang diperlukan untuk mewujudkan profesionalisme pelaksanaan tugas sesuai peraturan internasional bidang keamanan (*International ship and port-facility/ISPS COde*) dan standar khusus yang diperlukan sebagai konsekuensi peningkatan kompetensi kerja sesuai tuntutan pengguna jasa.

Kata kunci: Standar kompetensi , *port securit*, *ISPS Code*

ABSTRACT

Article 261 of Shipping Law No. 17/2008 emphasized to provide professional, competent, disciplined, and responsible human resources as well as to meet national and international standards. Accordingly, this research concerned the competency standard of port security which was conducted from February to April 2014, at the Port of Tanjung Perak. Competency standard is the ability to accomplish jobs based on knowledge, skill, and behavior that should be owned and controlled in accordance with the duties and functions as professionals. Therefore, national standard of work competence is needed to guarantee the ability of Indonesian human resources in order to be able to compete with other countries. To support the implementation of competency standard of port security, the author applied method of scenario planning to improve services of Tg. Perak port. With this method, it was obtained that driving force as a trigger of the application of competency standard was the increased of human resources development that required to realize professionalism of job exercises according to international regulations (International ship and port facility/ISPS Code) as well as specific standard to increase job competence appropriate to the port user.

Keywords: *Competency standard, port security, ISPS Code*

PENDAHULUAN

Kondisi geografis Indonesia adalah negara kepulauan, sehingga tidak dapat dipungkiri bahwa lautnya berfungsi sebagai sumber kekayaan bagi bangsa di wilayah nusantara. Suatu hal yang telah berlangsung selama ribuan tahun. Begitu pula nyaring disuarakan tentang gemuruh kejayaan sejarah bangsa yang menghuni nusantara adalah bangsa pelaut, bangsa yang hidupnya bergantung pada laut beserta isinya. Dengan kekayaan sumber daya laut demikian besarnya, sudah seharusnya bangsa Indonesia memiliki komitmen kuat untuk membangun ekonomi maritim yang berdaya saing, mampu menciptakan pasaran dalam negeri yang luas, dan meraih peluang dalam ekonomi global. Arah strategi *blue print* pembangunan transportasi laut 2005-2024 terkait dengan peningkatan keselamatan dan keamanan adalah penyelenggaraan transportasi laut harus memenuhi persyaratan kelaikan, keselamatan, keamanan dan tata tertib lalu lintas dengan memperhatikan peraturan perundangan dan konvensi-konvensi internasional yang berlaku dan yang telah diratifikasi berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UK.11/15/15/DJPL-06. Terkait dengan hal tersebut, maka syahbandar (*harbor master*) sebagai representasi pemerintah wajib mengambil langkah yang sesuai untuk memberi jaminan bagi kegiatan navigasi pelayaran tidak beresiko terhadap nyawa dan harta benda (*Maritime and Coastguard Agency*. 2013).

Sarwono Kusumaatmadja (2005) menyatakan pemahaman maritim adalah merupakan kegiatan ekonomi yang terkait dengan perkapalan, dan kepelabuhanan maupun industri maritim lainnya. Dengan demikian maka potensi maritim Indonesia sudah saatnya dikuasai oleh bangsa Indonesia sendiri sejalan dengan misi pemerintah melalui asas *cabotage*. Asas *cabotage* yang telah diamanatkan dalam UU 17/2008 tentang Pelayaran pada prinsipnya menganut paham bahwa angkutan dalam negeri hanya dapat diangkut oleh kapal yang berbendera Indonesia. Hal ini dimaksudkan agar peran armada nasional dapat lebih dominan sehingga dengan mudah dapat

mengontrol gangguan/ ancaman terhadap keselamatan dan keamanan kapal dan pelabuhan maupun awak kapal dan muatannya. Ancaman keamanan tradisional maupun non tradisional di era globalisasi saat ini mengharuskan Indonesia untuk selalu waspada menjaga keamanan wilayah lautnya, bila tidak ingin kelemahan Indonesia tersebut dimanfaatkan pihak lain (Adirini Pujayanti, 2013).

Kejahatan dan kegiatan terorisme yang terjadi di laut membuat negara-negara anggota *IMO* menyepakati adanya perubahan/amandemen pada konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut atau *safety of life at sea (SOLAS)* 1974. Amandemen tersebut terutama pada Bab V mengenai keselamatan pelayaran (*safety of navigation*) dan penambahan pada Bab XI menjadi Bab XI-1 mengenai langkah-langkah khusus peningkatan keselamatan pelayaran (*special measures to enhance maritime safety*) dan Bab XII-2 langkah-langkah khusus peningkatan keamanan pelayaran (*special measures to enhance maritime safety*) yang kemudian dikenal sebagai *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* atau koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. *Code* ini merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan pasca serangan 11 september 2001 di amerika Serikat. Ancaman dan kerentanan yang terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan merupakan konsekuensi logis dari dampak globalisasi yang secara tidak langsung akan membentuk persaingan ketat antar negara dalam kaitan dengan penyediaan jasa kepelabuhanan. Setiap negara akan melakukan berbagai upaya agar dapat memenangkan persaingan global dan dalam menarik banyak kapal masuk ke wilayahnya. Oleh karena itu, Indonesia terus menerus berbenah diri melalui berbagai upaya untuk mempersiapkan pengembangan sumber daya manusia dan salah satu diantaranya adalah kompetensi kerja dibidang *port security*.

Penyiapan standar kompetensi SDM sejak dini sangat diperlukan untuk bersaing memenangkan kesempatan kerja yang terbuka di berbagai bidang pekerjaan dan profesi. Perkembangan yang sangat cepat dewasa ini, menuntut kesiapan SDM berkualitas dan diiringi dengan penyediaan infrastruktur yang lebih baik. Indonesia saat ini kekurangan tenaga terampil yang diperkirakan terus berlanjut hingga diterapkan *Asean Economic Community*, dan daya saing Indonesia dikhawatirkan semakin menurun karena kondisi tersebut (Dwi Bayu Radius, 2013). Oleh sebab itu, standar kompetensi kerja nasional bidang *port security* perlu dimiliki Indonesia dan sudah saatnya untuk dirumuskan mengingat kompleksnya kegiatan kepelabuhanan yang memerlukan dukungan sistem pengamanan yang akurat.

Indonesia telah memberlakukan secara efektif *International Ship & Portfacility Security (ISPS) Code* sejak 1 Juli 2004, akan tetapi saat ini masih banyak pelabuhan di Indonesia yang mengalami masalah dalam menerapkan peraturan tersebut. Oleh karena itu, permasalahan yang akan diselesaikan dibatasi upaya mewujudkan penerapan standar kompetensi kerja sebagai acuan pelaksanaan sistem keamanan pelabuhan di Indonesia, yang perlu dibangun untuk menciptakan kondisi pelabuhan yang mampu memberi jaminan keamanan yang setara bagi kapal yang masuk ke suatu pelabuhan.

TINJAUAN PUSTAKA

1. *System thinking*

Era globalisasi saat ini berdampak pada perlunya peningkatan kewaspadaan dalam operasi pelabuhan di Indonesia yang termasuk rentan terhadap eksploitasi potensial oleh oknum yang tidak menginginkan kelancaran bongkar muat di pelabuhan, melakukan penyelundupan, narkoba, dan unsur pidana lainnya. Penelitian ini fokus pada penerapan *system thinking* untuk mengembangkan keamanan pelabuhan dan strategi perwujudan standar kompetensi kerja bidang *port security* melalui *scenario planning* (Kearney A.T, 2013; Edward

E. Ward. 3003). Pencapaian keberhasilan dari setiap skenario membutuhkan kemampuan untuk memproyeksikan kekuatan dalam medan operasi. Buruknya perencanaan dan tidak sempurnanya *port assessment* menghasilkan langkah-langkah penerapan *port security* yang tidak efisien. Sebuah pendekatan sistem dalam melakukan penilaian keamanan pelabuhan dibedakan menjadi tiga komponen: analisis ancaman, penilaian kerentanan, dan analisis risiko. Ancaman dan kerentanan adalah dua hal yang berbeda dibandingkan dengan keamanan yang membutuhkan analisis individu. Analisis ancaman adalah memeriksa musuh potensial, dan kemampuannya mengganggu operasi pelabuhan serta kemungkinan tindakan bermusuhan. Penilaian kerentanan menentukan fungsi-fungsi penting yang diperlukan untuk mencapai misi pelabuhan, mengidentifikasi aset yang dibutuhkan untuk menyelesaikan fungsi kritis, dan kemudian menentukan kerentanan setiap aset kritis. Analisis risiko adalah komponen penilaian keamanan pelabuhan yang mengikat proses bersama-sama. Analisis risiko berdasarkan analisis ancaman dan penilaian kerentanan untuk menentukan tingkat minimum keamanan terhadap aset. Pendekatan ini memberikan informasi yang berguna kepada para otoritas pelabuhan dan memungkinkan mereka untuk mengalokasikan sumber daya yang terbatas sekalipun untuk menjaga fungsi kritis sehingga dapat mencapai misi pelabuhan sebagai *transshipment of cargo* atau kelancaran operasional bongkar muat barang.

Saat ini Indonesia telah meratifikasi peraturan internasional tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 33 tahun 2002 tentang pemberlakuan *ISPS Code* di Indonesia. Menteri kemudian menunjuk Direktur Jenderal Perhubungan Laut untuk menerapkannya dengan maksud agar pemakai jasa dan operator kapal, serta pengelola pelabuhan dapat mematuhi apa

yang diatur dalam code tersebut. Di lingkungan pelabuhan, tanggung jawab sistem keamanan fasilitas pelabuhan dipegang oleh petugas keamanan pelabuhan (*Port Facility Security Officer/PFSO*). PFSO dianjurkan membuat penilaian (*assessment*) dan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan. Penilaian keamanan fasilitas pelabuhan adalah suatu bagian penting dan integral dalam proses pengembangan dan pembaharuan rancangan fasilitas keamanan. Meskipun demikian dibutuhkan pola penyelesaian yang terstruktur dan dilakukan oleh SDM yang kompeten. Oleh karena itu, perlu sistematisa penyelesaian permasalahan keamanan pelabuhan yang sistemik karena melibatkan banyak pihak. Dengan demikian, dibutuhkan sebuah paradigma baru mengenai cara pandang persoalan ini yang akan menentukan langkah-langkah penyelesaian yang akan diambil. Hal itu dapat terjadi jika segenap pihak terkait saling bekerjasama ke arah perubahan yang lebih baik. Cara berpikir sistem adalah salah satu pendekatan yang diperlukan agar manusia dapat memandang persoalan-persoalan dunia ini dengan lebih menyeluruh dan dengan demikian pengambilan keputusan dan pilihan aksi dapat dibuat lebih terarah kepada sumber-sumber persoalan yang akan mengubah sistem secara efektif. Cara berpikir sistemik merupakan *resultante* dari begitu kompleksnya persoalan yang dihadapi. Dunia kita sekarang ini hampir semua terangkai dalam situasi *dynamic complexity* (Gede Manggala, 2011). Kompleksitas demikian dari sudut pandang "*system thinking*", merupakan upaya pemerintah menyelamatkan aktivitas perekonomian di pelabuhan dengan pemilihan metode yang logis dan *simplisistik*. Masyarakat memerlukan pendekatan kesisteman dan integratif dalam penyelesaian masalah termasuk dalam kaitan dengan penelitian ini.

Kondisi angkutan laut Indonesia tidak hanya dipengaruhi oleh kondisi internal domestik tetapi juga oleh lingkungan eksternal global

akibat *borderless* yang memudahkan setiap orang untuk saling berkomunikasi. Oleh karena itu strategi dan kebijakan pengembangan angkutan laut/pelayaran harus memperhatikan berbagai macam faktor. Pendekatan untuk melihat suatu masalah mengalami perkembangan. Pendekatan lama dalam melihat suatu masalah dipengaruhi oleh pendekatan linear yaitu pendekatan yang berdasarkan sudut pandang model rasional dalam menyelesaikan suatu masalah (Direktorat Jenderal Kerjasama ASEAN, 2009). Menurut pendekatan linear suatu masalah disebabkan oleh suatu sebab yang mempengaruhinya, karena itu penyelesaian masalah sangat tergantung pada kemampuan seseorang mempengaruhi faktor penyebab masalah. Sedangkan pendekatan baru dipengaruhi oleh *systems thinking* yakni pendekatan yang melihat suatu masalah secara menyeluruh (holistik). Menurut pendekatan ini masalah dianggap bersikap terbuka yaitu berinteraksi dengan lingkungannya baik internal maupun eksternal. Karena itu pendekatan ini dapat menjelaskan hubungan timbal balik antara berbagai variabel permasalahan sehingga dapat diketahui pola perubahan yang terjadi (Dwi Bayu Radius, 2013) misalnya masalah kelautan tidak hanya karena kurang infrastruktur tetapi juga dipengaruhi lingkungan global, regional, kondisi ekonomi, sosial masyarakat dan budaya masyarakat. Analisis yang mendalam terhadap *systems thinking* akan menghasilkan suatu variabel yang menjadi pengungkit. Variabel pengungkit adalah variabel yang paling berperan dalam memperbaiki kinerja organisasi. Variabel pengungkit didapatkan melalui *scenario planning* berdasarkan opini responden terhadap variabel yang telah ditentukan sebelumnya. *Scenario planning* (Kahane Adam, 2012; Te Potgieter, RP Van Dermerwe. 2002) diambil untuk mensimulasikan kondisi nyata yang diterapkan berdasarkan pendekatan pola pikir sistemik untuk melihat hubungan di antara sub-sub sistem secara integratif holistik dan sekaligus menghilangkan

pengambilan keputusan hanya atas dasar kepentingan sektoral. Secara substansial ada dua alasan yang mendasari pentingnya perspektif berpikir sistemik. Pertama adalah pendekatan sistem dengan metode sistem dinamis yaitu proses berpikir menyeluruh dan terpadu yang mampu menyederhanakan kerumitan tanpa kehilangan esensi atau unsur utama dari objek yang menjadi perhatian. Kedua adalah metode sistem dinamis yang cocok untuk menganalisis mekanisme, pola, dan kecenderungan sistem serta analisis dan perilaku sistem yang rumit, berubah cepat dan mengandung ketidakpastian (Senge Peter M, 1994; Erman Aminullah. 2004).

2. *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*

Setelah peristiwa 11 September, Dewan Keamanan Perserikatan Bangsa-Bangsa meminta kepada setiap negara untuk mengambil tindakan pencegahan dan menurunkan tingkat terorisme, termasuk meminta untuk melaksanakan perjanjian anti-terorisme sepenuhnya sesuai dengan Resolusi No.1373 (2001) yang diambil pada tanggal 28 September 2001. Dengan demikian selain keselamatan dan perlindungan lingkungan, aspek keselamatan juga ditambahkan kedalam Konvensi SOLAS (*Safety Of Life At Sea*) setelah diperoleh amandemen yang dikenal dengan nama *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*. *ISPS Code* merupakan aturan mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan. Aturan ini dikembangkan untuk melakukan perubahan/amandemen SOLAS-74 pada Bab V tentang keselamatan pelayaran (*safety of navigation*) dan penambahan pada Bab XI menjadi Bab XI-1 mengenai Langkah-Langkah Khusus Peningkatan Keselamatan Pelayaran (*Special measures to enhance maritime safety*) dan Bab XI-2 tentang Langkah-Langkah Khusus Peningkatan Keamanan Pelayaran (*Special measures to enhance maritime security*).

Indonesia telah meratifikasi *ISPS Code* melalui Keputusan Menteri Perhubungan KM. No. 33 tahun 2002, diterapkan khusus bagi pelabuhan yang dikunjungi oleh kapal berbendera asing atau kapal berbendera Indonesia yang berlayar ke luar negeri. Tujuan *code* 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. Tingkat keamanan (*security level*) digolongkan kedalam:

- a. *Security level 1*: berarti normal, tingkat di mana kapal atau fasilitas pelabuhan biasanya beroperasi. Langkah-langkah perlindungan keamanan minimum yang sesuai dan harus dipelihara setiap saat.
- b. *Security level 2*: berarti meningkat, tingkat keamanan 2 diterapkan selama ada peningkatan risiko terjadinya insiden keamanan. Pada level ini diambil langkah-langkah perlindungan keamanan tambahan yang sesuai dan harus dipertahankan untuk jangka waktu tertentu.
- c. *Security level 3*: berarti luar biasa, penerapan tingkat keamanan untuk periode waktu ketika ada risiko yang mungkin atau segera terjadinya insiden keamanan. Dalam hal ini langkah-langkah perlindungan keamanan yang diambil lebih spesifik untuk jangka waktu yang terbatas yakni ketika insiden keamanan yang mungkin atau segera terjadi, meskipun tidak mungkin untuk mengidentifikasi target secara spesifik.

Ide pokok dari *ISPS Code* adalah untuk mengurangi kerentanan serangan terhadap industri pelayaran. Hal ini akan menjamin keberlangsungan industri pelayaran dan menghindari terjadinya gangguan keamanan terhadap pelabuhan. Jenis-jenis gangguan atau ancaman yang ditetapkan *ISPS Code* adalah:

- a. Kerusakan atau penghancuran terhadap fasilitas pelabuhan atau kapal, misalnya oleh bahan peledak, pembakaran, sabotase atau vandalisme.
- b. Pembajakan atau perampasan terhadap kapal dan orang-orang di kapal.
- c. Perusakan muatan, peralatan kapal yang penting atau sistem-sistem dalam kapal atau bahan persediaan kapal.
- d. Penggunaan akses oleh orang-orang yang tidak berwenang termasuk adanya penumpang gelap.
- e. Penyelundupan persenjataan atau peralatan termasuk persenjataan pemusnah masal.
- f. Penggunaan kapal untuk pengangkutan yang dimaksudkan membuat insiden keamanan dan insiden terhadap peralatan keamanan.
- g. Penggunaan kapal sebagai senjata atau sebagai alat pembuat kerusakan atau penghancuran.
- h. Serangan senjata nuklir, biologi dan kimia.
- i. Penutupan akses jalan ke pelabuhan, penguncian alur masuk pelabuhan dsb.

METODOLOGI PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah studi kasus dengan menggunakan pendekatan deskriptif evaluatif melalui *scenario planning*. Lokasi penelitian adalah pengembangan pengamanan fasilitas Pelabuhan Tanjung Perak. Alat bantu yang digunakan untuk analisis lebih lanjut adalah peraturan terkait dengan standar kompetensi kerja serta pemetaan sumberdaya manusia yang ada saat ini di bidang pengamanan pelabuhan. Data primer seperti disebutkan di atas diperoleh dengan metode wawancara kepada operator pelabuhan dan pelayaran di lapangan serta data sekunder dikumpulkan dari instansi terkait.

.....

.....

.....

kerja bidang pengamanan pelabuhan. Responden adalah *stakeholder* bidang kepelabuhanan dan pelaku usaha. Data sekunder meliputi data yang terkait dengan peraturan yang terkait dengan pengamanan pelabuhan, jumlah SDM bidang pengamanan pelabuhan, kebijakan yang dikeluarkan pemerintah terkait dengan pengamanan pelabuhan, pedoman penyusunan standar kompetensi kerja bidang pengamanan pelabuhan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Aspek Regulasi

Untuk mempertahankan/meningkatkan eksistensi Tanjung Perak sebagai pelabuhan utama untuk wilayah Jawa Timur dan sekitarnya, perlu didukung berbagai sarana dan berbagai infrastruktur lainnya dan yang dioperasikan dengan memperhatikan faktor keamanan, kenyamanan dan keselamatan. Tanjung Perak harus menunjukkan kepada negara lain bahwa pelabuhan ini aman dari segala gangguan keamanan. Untuk menjamin keadaan yang demikian wajib diterapkan prosedur keamanan pada fasilitas-fasilitas pelabuhan, yakni meminimalkan gangguan, melakukan pemeriksaan intensif bagi para pengunjung, calon penumpang dan personil kapal serta barang-barang yang masuk pelabuhan.

Penilaian responden terhadap pemberian pelayanan keamanan oleh pengelola pelabuhan sebagaimana dijelaskan di atas, masih memerlukan perbaikan seperti tampak pada tabel 1. Berdasarkan penilaian yang diperoleh, ternyata masih banyak pelabuhan yang belum menerapkan peraturan tentang keamanan di pelabuhan, perlu diberikan pemahaman terhadap prosedur dan mekanisme sistem keamanan. Oleh karena itu, perlu secara terus menerus dilakukan pelatihan agar senantiasa dapat meningkatkan kompetensi pegawai yang diberi tugas untuk menangani penerapan *port security system* sesuai dengan standar dan prosedur yang telah ditetapkan.

Tabel 1. Jumlah Penilaian Responden terhadap aspek regulasi

Var	Nama Variabel	Penilaian										Nilai Bobot
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
V1	Masih banyaknya pelabuhan belum menerapkan peraturan tentang keamanan kapal dan pelabuhan (<i>ISPS Code</i>).					4		2	1	1	4	49
V18	Belum semua pelabuhan menerapkan peraturan <i>port security</i> yang sama sesuai dengan <i>ISPS Code</i> .	1	4			3	1	2	1	1		34
V19	Perlunya standar sarana dan prasarana yang baku dalam penerapan peraturan tentang <i>port security</i> .		1	1		1	3		1	1	6	54
V20	Perlunya standar khusus sebagai bentuk kompetensi kerja bidang <i>port security</i> yang sesuai dengan kebutuhan pelabuhan.	1					1	3			10	66
V15	Pemahaman terhadap prosedur dan mekanisme sistem keamanan pelabuhan.					1	1	1	1	2	8	64
V17	Evaluasi sistim manajemen keamanan fasilitas pelabuhan oleh auditor internal belum dilaksanakan sepenuhnya.	3	1	3	1	1	1	1		2	1	37

Sumber: Hasil pengolahan data, 2014

B. Aspek Sarana dan Prasarana

Tanggung jawab terhadap sistem keamanan fasilitas pelabuhan dipegang oleh seorang petugas keamanan pelabuhan selanjutnya disebut *Port Facility security Officer (PFSSO)*. Untuk memudahkan pelaksanaan di lapangan, seorang PFSSO dianjurkan untuk membuat penilaian (*assesment*) dan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan (*Port Facility Security Plan/PFSP*). *PFSC* adalah bagian penting dan integral dalam proses pengembangan dan pembaharuan rancangan fasilitas keamanan. Tanggung jawab terhadap sistem keamanan fasilitas pelabuhan dipegang oleh seorang petugas keamanan Pelabuhan (*Port Facility security Officer/PFSSO*). Dengan identifikasi kemungkinan gangguan keamanan ini, diharapkan petugas keamanan pelabuhan akan bertindak cepat dalam mengatasi setiap ada gangguan keamanan terhadap fasilitas pelabuhan. Setelah *PFSSO* berhasil membuat penilaian keamanan maka untuk mengimplementasikan di lapangan maka didokumentasikan dalam bentuk Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility*

Security Plan) yang memuat rancangan-rancangan tindakan antara lain:

1. Rencana tindakan untuk mencegah masuknya senjata atau alat/barang berbahaya lainnya yang memungkinkan dapat membahayakan orang dikapal atau digunakan merusak fasilitas pelabuhan.
2. Mencegah akses tidak resmi masuk kefasilitas pelabuhan atau ke kapal yang sedang tambat di dermaga.
3. Membuat prosedur untuk merespon ancaman, gangguan ataupun pelanggaran keamanan, termasuk ketentuan untuk memelihara operasi kritis fasilitas pelabuhan atau tempat titik temu fasilitas yang terbatas.
4. Membuat data identitas petugas/personil keamanan fasilitas pelabuhan yang bertanggung jawab terhadap masalah keamanan termasuk alamat dan nomor telepon yang dapat dihubungi 24 jam.
5. Prosedur untuk tindakan evakuasi apabila terjadi ancaman keamanan atau adanya gangguan keamanan.

6. Membuat prosedur untuk memudahkan orang berkunjung kedarat bagi awak kapal atau perubahan/pertukaran awak kapal seperti halnya operator/ *shiper/ agent* kapal yang diberi kemudahan untuk memasuki areal pelabuhan
7. Membuat prosedur untuk merespon ancaman, gangguan ataupun pelanggaran keamanan, termasuk ketentuan untuk memelihara operasi kritis fasilitas pelabuhan atau tempat titik temu fasilitas yang terbatas.
8. Membuat data identitas petugas/ personil keamanan fasilitas pelabuhan yang bertanggung jawab terhadap masalah keamanan termasuk alamat dan nomor telepon yang dapat dihubungi 24 jam.
9. Prosedur untuk tindakan evakuasi apabila terjadi ancaman keamanan atau adanya gangguan keamanan.
10. Membuat prosedur untuk memudahkan orang berkunjung kedarat bagi awak kapal atau perubahan/pertukaran awak kapal seperti halnya operator/ *shiper/ agent* kapal yang diberi kemudahan untuk memasuki areal pelabuhan.

Apabila Pelabuhan Tanjung Perak siap dengan sistem keamanan fasilitas pelabuhan sebagaimana dipersyaratkan dalam Bab XI-2 Konvensi SOLAS, maka beberapa permasalahan yang menjadi kendala yang perlu segera diselesaikan antara lain (lihat tabel 2):

1. penetapan daerah terbatas / terlarang (*restricted area*).
2. ketersediaan kapal patroli yang cukup dan prasarana pendukung lainnya.
3. Pelabuhan Tanjung Perak belum di manfaatkan sebagai tempat rekreasi.
4. konsistennya metoda verifikasi terhadap prosedur pengamanan pelabuhan.

Dengan terpenuhinya standar sarana dan prasarana untuk *port security*, kapal dan pelabuhan beserta fasilitas pendukungnya telah dapat bekerjasama mendeteksi dan mencegah tindakan yang mengancam kapal. Dengan demikian, jika terjadi ancaman keamanan di kapal dapat diinformasikan kepada petugas keamanan fasilitas pelabuhan (*PFSO*) untuk kemudian dikeluarkan deklarasi keamanan oleh organisasi, dalam hal ini Administrator Pelabuhan Tanjung Perak sebagai wakil Pemerintah.

Tabel 2. Jumlah Penilaian Responden terhadap aspek sarana dan prasarana

Var	Nama Variabel	Penilaian										Nilai Bobot
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
V2	Masih banyaknya terminal di pelabuhan dijadikan tempat berlabuh kapal yang belum <i>comply</i> dengan <i>ISPS-code</i> .					6		3	2	1	1	48
V3	Penerapan aturan keamanan sesuai standar yang ditentukan oleh <i>International Maritime Organization (IMO)</i> belum konsisten.	4	1		2	2		1		3	1	39
V4	Penggunaan sarana dan prasarana keamanan (alat monitor, penerangan area, dll) masih belum memadai yang berdampak pada belum tercapainya <i>level of security</i> yang diinginkan.	7		1	2	2			1			23
V5	Dukungan finansial untuk pengadaan fasilitas keamanan pelabuhan (<i>port facility security</i>) belum memadai.	7		1	1	2	1	1			1	29
V6	Belum konsistennya metoda verifikasi terhadap prosedur pengamanan pelabuhan terutama berkaitan dengan akses control orang, kendaraan, barang yang dan masuk keluar dari dan ke pelabuhan.	3	2	2		2	1		3		1	35

V7	Pelabuhan mengalami kesulitan memenuhi persyaratan teknis memperoleh sertifikat <i>ISPS Code</i> akibat banyaknya aktivitas masyarakat yang mengganggu kegiatan pelabuhan.	3	2	1	3	2	1	2	38	
V8	Masih banyak pelabuhan yang belum mencapai kesepakatan dengan pemerintah daerah atau stakeholder setempat dalam mengupayakan peningkatan keamanan di pelabuhan.	2	3		3	1	2	2	1	38
V11	Masih banyaknya fasilitas dan peralatan <i>handling cargo</i> yang belum memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan.	3	2	3	2	1	1	1	1	33

Sumber: Hasil pengolahan data, 2014

C. Aspek Sumber Daya Manusia

Saat ini telah terjadi kesenjangan SDM terutama dengan keluarnya peraturan yang baru yakni UU Nomor 17 tahun 2008 yang memberikan nuansa baru bagi pengelolaan pelabuhan mengingat telah dilakukan pemisahan fungsi antara *regulator* dan *operator*. Mengantisipasi terjadinya kesenjangan tersebut, Kementerian Perhubungan melalui kolaborasi antara BPSDM dan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kemenhub terus meningkatkan kualitas SDM pengelola pelabuhan (otoritas pelabuhan) melalui program pendidikan dan pelatihan termasuk didalamnya terkait dengan substansi *port safety and security*. Penyiapan SDM yang berdaya saing ini dilakukan dengan membangun sistem peningkatan kapabilitas aparatur terus menerus, penilaian kinerja berkelanjutan, serta memberi apresiasi terhadap kinerja aparatur yang berprestasi. Hal ini sejalan dengan hasil olahan data opini responden, yang didalamnya terdapat ha-hal yang masih perlu perbaikan antara lain: perlunya peningkatan pembinaan SDM sesuai ketentuan tersebut agar profesional menjalankan tugasnya saat dilakukan penerapan *ISPS Code*, perlunya solusi peningkatan terhadap masih kurangnya SDM (*Port Facility Security Officer/PFSO*)

dalam menanggapi pelaksanaan peraturan internasional tentang keamanan pelabuhan, peningkatan pemahaman terhadap tata cara *Port Facility Security Assessment (PFSA)*. Oleh karena itu diperlukan beberapa langkah strategi antara lain Direktorat Personalia dan Umum juga memperkuat kapasitas sumber daya manusia dengan peningkatan kualitas terstruktur. Sejumlah cara yang dilakukan di antaranya penjenjangan pendidikan terstruktur, sertifikasi supervisor, sertifikasi analis, sertifikasi kasi lainnya, serta pendidikan bagi level pelaksana. Pemberian pendidikan dalam rangka meningkatkan kompetensinya akan membuka kesempatan setiap karyawan selalu memiliki informasi pengembangan diri. Pemberian *coaching, mentoring* dan *counseling* yang terstruktur akan meningkatkan kualitas kerjasama dan keterikatan terhadap manajemen pengamanan pelabuhan khususnya, terlebih lagi bahwa dengan berkembangnya teknologi kepelabuhanan dan perkapalan mengakibatkan setiap orang yang terlibat dalam manajemen pengelolaan dan pengamanan pelabuhan perlu senantiasa menguasai sarana dan prasarana maupun sistem operasi pengamanan pelabuhan.

Tabel 3. Jumlah Penilaian Responden Terhadap Aspek Sumber Daya Manusia

Var	Aspek Sumber Daya Manusia	Penilaian										Nilai Bobot
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
V9	Masih kurangnya SDM (<i>Port Facility Security Officer/PFSO</i>) dalam menanggapi pelaksanaan peraturan internasional tentang keamanan pelabuhan.	5	1	2		1	2		1	1	1	33
V10	Masih banyaknya <i>PFSO</i> yang belum memahami tugas yang sesungguhnya.	3	2	4	2	1	1					23
V12	Peningkatan pembinaan SDM sesuai ketentuan tersebut agar profesional menjalankan tugasnya saat dilakukan penerapan ISPS Code.				1	1			1	2	10	69
V13	Peningkatan Pemahaman terhadap tata cara pelaksanaan <i>Port Facility Security Assessment (PFSA)</i> .					3			1	1	9	63
V14	Peningkatan Pemahaman terhadap tata cara penyusunan <i>Port Facility Security Plan (PFSP)</i> .			1		2			1	1	9	62
V16	<i>PFSO</i> belum dapat melakukan pemeriksaan yang efektif terhadap penerapan sistem manajemen keamanan di pelabuhan.	3	2	2	2	2	1	1		1		31

Sumber: Hasil pengolahan data, 2014

Pembahasan

A. Organisasi *port security*

1. Level 1

Kondisi level 1 (kondisi normal) berarti struktur organisasi *port security* berada dibawah tanggung jawab *PFSO* yang dibagi dalam *PFSO* lingkup Dermaga Samudera dan *PFSO* Terminal Penumpang. *PFSO* dibantu staf dan petugas keamanan di pelabuhan. Pada kondisi tertentu *PFSO* dapat melakukan koordinasi dengan institusi terkait. Pada level 1 tanggung jawab ada pada *PFSO* dibantu oleh staf organik sesuai kebutuhan pelabuhan. *PFSO* mengkoordinir staf atau petugas *port security* melaksanakan tugas sesuai tempat dan waktunya. Sistem komunikasi dibantu oleh petugas komunikasi radio (*radio operator*). Dukungan eksternal untuk keamanan pada level 1 belum memerlukan bantuan institusi keamanan pemerintah setempat, cukup dilaksanakan oleh personil keamanan yang ada.

2. Level 2

Dalam organisasi level 2, tanggung jawab

port security adalah *PSO* yang dibantu oleh *PFSO* dan beberapa staf keamanan. *PSO* dan *PFSO* mengkoordinir staf untuk melaksanakan tugas sesuai tempat dan kondisi pengamanan level 2. Sistem komunikasi dibantu dan dilaksanakan oleh petugas komunikasi dan radio operator pelabuhan dibantu oleh pihak eksternal. Dukungan pihak external pada level 2 dapat dilakukan dengan meminta bantuan institusi pemerintah yang lebih tinggi seperti POLRES atau Pangkalan TNI-AL setempat.

3. Level 3

Pada level 3 ini tanggung jawab keamanan pelabuhan adalah koordinator *Port Security Committee (PSC)* yang dibantu oleh *PFSO* dan beberapa staf keamanan. Koordinator *PSC* dan *PFSO* mengkoordinir staf untuk melaksanakan tugas sesuai tempat dan petugas komunikasi dan *radio officer* pelabuhan dibantu oleh pihak yang bekerja menangani kondisi level 3. Dukungan eksternal untuk level 3 dapat dilakukan dengan meminta bantuan institusi keamanan pemerintah yang lebih tinggi

dari level 3 seperti Polda setempat atau Mabes Polri.

B. *Port Security*

Hingga sepuluh tahun mendatang, globalisasi akan terus berjalan, sehingga aktivitas perekonomian antar negara semakin meningkat. Nilai perdagangan dunia akan semakin meningkat seiring spesialisasi peran yang terjadi, dengan negara-negara seperti China dan India akan berperan sebagai pusat pabrikasi produk-produk yang dikonsumsi negara maju seperti Amerika Serikat dan Uni Eropa. Hal ini akan membuat perubahan mendasar pergerakan produksi dan perdagangan dunia. Industri yang bergerak di bidang kontainer akan diuntungkan dengan perkembangan ini, demikian pula sektor distribusi. Kondisi ini memberikan kesempatan bagi pelabuhan yang mampu meningkatkan kapasitasnya dalam menangani arus produksi dan perdagangan. Namun, juga membawa tantangan dalam pengembangan ruang pelabuhan, konektivitas dengan *hinterland*, dan kualitas lingkungan serta tingkat keamanan.

Keamanan pelabuhan akan terus mengalami tekanan untuk ditingkatkan seiring desakan internasional akan kemungkinan terjadinya terorisme dan gangguan keamanan lainnya serta penyebaran wabah penyakit. Keamanan pelabuhan akan menjadi faktor utama dalam penentuan lokasi bisnis dalam kegiatan investasi multinasional. Kemampuan dalam penyediaan keamanan perairan, transportasi dan lingkungan yang kondusif bagi berjalannya bisnis akan memberikan kesempatan pelabuhan untuk dapat berkembang. Sejak September 2001, keamanan pelabuhan telah menjadi isu prioritas dalam perdagangan internasional. Rawannya suatu pelabuhan terhadap aksi terorisme telah menjadikan daya saing suatu negara berkurang. Hal ini karena posisi pelabuhan yang strategis sebagai pintu masuk dari suatu negara. Sejak Juli 2004, sistem keamanan transportasi maritim

internasional yang baru telah dicetuskan *IMO*, dengan seluruh pelabuhan dan kapal yang terlibat dalam aktivitas perdagangan internasional wajib mengikutinya. Hal ini harus diperhatikan terutama bagi pelabuhan yang ingin berkembang sebagai pelabuhan internasional.

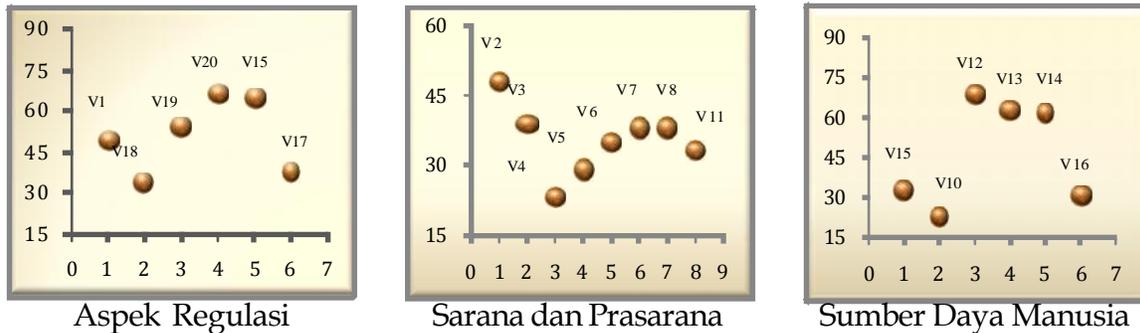
Saat ini tak hentinya berbagai aturan dan regulasi dikeluarkan oleh organisasi maritim internasional (*IMO*) yang kemudian berdampak pada pengelolaan pelabuhan yang semakin ketat. Pengelolaan pelabuhan merupakan persoalan yang cukup rumit dan membutuhkan pengaturan yang teknis dan mendetail. Kompleksnya persoalan dan besarnya potensi pelabuhan di Indonesia perlu didukung dengan pengaturan yang sistematis. Secara umum, masalah pelabuhan hanya diatur aturan pelayaran yakni Undang-Undang Nomor 17/2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah tentang Kepelabuhanan (PP No. 61 Tahun 2009). Kurangnya pengaturan di bidang pengelolaan pelabuhan, dewasa ini terasa sangat mengganggu dalam pengembangan potensi maritim yang dimiliki Indonesia. Disamping itu, minimnya pengaturan tentang pengelolaan pelabuhan mengakibatkan banyak terjadi ketidakselarasan penyelenggaraan pelabuhan.

Pelabuhan Tanjung Perak sebagai pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri dan banyak dikunjungi kapal asing, maka harus menunjukkan kepada negara-negara di dunia bahwa Pelabuhan Tanjung Perak aman dari segala gangguan keamanan, selanjutnya agar pelabuhan tetap nyaman dalam mendukung kegiatan ekonomi, perdagangan dan pariwisata, maka pelabuhan harus bebas dari segala gangguan keamanan dan untuk menjamin keadaan yang demikian wajib diterapkan prosedur keamanan pada fasilitas-fasilitas pelabuhan, yaitu dengan meminimalkan terhadap gangguan atau melakukan pemeriksaan secara inten bagi para pengunjung, calon penumpang dan personil kapal serta barang-barang yang masuk pelabuhan. Selama ini

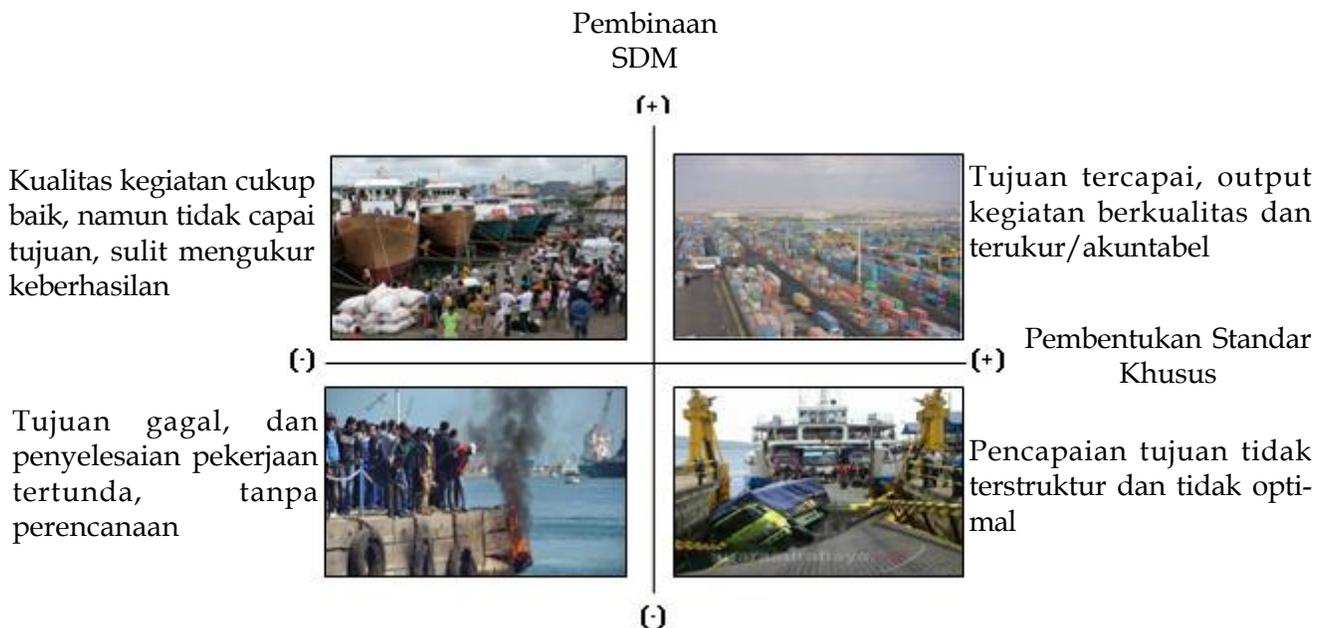
sistem pengamanan di pelabuhan, khususnya di Pelabuhan Tanjung Perak, dirasakan belum memadai terutama karena banyaknya celah yang memungkinkan terjadinya pelanggaran. Banyak keluhan dari pengguna jasa yang merasa keamanannya terganggu dan sangat tidak nyaman sehingga perlu memperhatikan beberapa hal terkait dengan aspek regulasi, SDM dan dukungan sarana prasarana seperti tampak pada gambar 1.

Dengan demikian, maka solusi terhadap pemecahan masalah berdasarkan *skenario planning* sesuai metodologi. Berdasarkan tabel dan gambar tersebut di atas, diperoleh

dua *Driving Force (DF)* utama yang diperoleh berdasarkan bobot variabel tertinggi yakni pada aspek SDM dan regulasi. DF dimaksud adalah (i) Peningkatan pembinaan SDM (V12) dengan nilai 69. Sesuai ketentuan tersebut maka dituntut agar profesional menjalankan tugasnya saat dilakukan penerapan *ISPS Code*, dan (ii) Perlunya standar khusus (V20) dengan nilai 66. Perlunya standar ini sebagai konsekuensi peningkatan kompetensi kerja bidang *Port Security* sesuai dengan keinginan pengguna jasa. Tahap selanjutnya adalah menyusun matriks skenario dengan membuat 4 kuadran berdasarkan pada dua DF paling berpengaruh yang hasilnya seperti tampak pada gambar 2.



Gambar 1. Potret opini responden tentang regulasi, sarana prasarana dan SDM



Gambar 2. Hasil Pembulatan Skenario Planning

Tahap akhir dari kuadran *scenario planning* di atas adalah menyusun narasi seperti tampak pada gambar 3. Hal ini dimaksudkan untuk mengetahui pemahaman dari gambar metafora

yang dipilih oleh penulis dengan ciri-ciri tertentu yang menggambarkan kondisi organisasi sesuai pemetaan yang ada pada gambar 2.

	<p>Peningkatan kualitas SDM <i>port security</i> yang ditunjang oleh perwujudan dan penerapan standar khusus dalam upaya menciptakan sistem pengamanan pelabuhan yang kondusif, pelaksanaan pengamanan berlangsung sesuai SOP, terjadwal dan terukur serta akuntabel. Para petugas <i>port security</i> merasa nyaman karena mengetahui apa yang harus dikerjakan sesuai kompetensinya.</p>
	<p>Standar kompetensi telah terbentuk namun belum dibarengi dengan penempatan SDM yang kompeten di bidang <i>port security</i>, sehingga <i>output</i> pekerjaan tidak memuaskan pengguna jasa. Untuk mencapai tujuan yang diinginkan, seringkali harus bekerja ekstra untuk melakukan pengawasan karena tidak profesionalnya aparat yang ditugaskan.</p>
	<p>Kualitas SDM dan kegiatannya cukup memuaskan namun belum ditunjang oleh adanya standar tertentu sebagai acuan dalam melaksanakan yang diinginkan. Pelaksanaan pengamanan <i>port security</i> hanya sebatas pemenuhan kewajiban namun hasilnya tidak akuntabel / terukur sesuai standar kompetensi yang seharusnya.</p>
	<p>Organisasi tidak memiliki standar khusus dan SDM yang profesional. Penyelesaian pekerjaan tidak sesuai harapan dan tanpa perencanaan yang terstruktur. Dalam kondisi demikian, organisasi/perusahaan harus bekerja keras untuk mewujudkan tujuan yang diinginkan dan menciptakan kepuasan bagi pengguna jasa.</p>

Gambar 3. Uraian Penjelasan Pemetaan Standar Khusus dan SDM *port security*

C. Unit-unit kompetensi kegiatan *port security*

Untuk mengantisipasi kondisi yang kondusif terhadap keamanan operasional di wilayah pelabuhan dan laut maka banyak negara

melakukan kerjasama. Saat ini ancaman keamanan terhadap zona maritim Asia Tenggara akan terus ada sejalan dengan perkembangan di bidang ekonomi dan

teknologi informasi dan komunikasi. Negara-negara anggota ASEAN, sebagai salah satu pemangku kepentingan utama, perlu merancang strategi untuk secara efektif dan kontinu mengatasi permasalahan ancaman terhadap keamanan laut. Mengingat ancaman terhadap zona maritim Asia Tenggara ini cukup tinggi, mungkin ASEAN dapat memulai dengan mengembangkan ASEAN Maritime Security Blueprint, untuk menetapkan kebijakan, prosedur dan langkah-langkah keamanan yang berfungsi untuk membentuk suatu kerangka kerja dan konsep strategi mitigasi.

Oleh karena itu, hal ini perlu dibarengi dengan kesiapan seluruh pelabuhan nasional agar terjalin sinergi dengan pelabuhan sesama negara Asean sehingga tercipta level yang sama dalam penanganan keamanan pelabuhan. Dengan demikian maka unit kompetensi dalam penanganan keamanan pelabuhan di setiap pelabuhan yang menangani kegiatan ekspor impor ke dan dari negara lain hendaknya dipersiapkan untuk menghadapi tuntutan profesionalisme penanganan port security. Unit-unit kompetensi dimaksud adalah sebagai berikut:

1. Penilaian Keamanan Kapal (*Ship Security Assessment*): Penilaian Keamanan Kapal dilakukan untuk mengidentifikasi kelemahan/kekuarangan yang mungkin terjadi pada bagian pengamanan (*security*) kapal dan kemungkinan untuk mengurangi atau mitigasi kelemahan/kekurangan dimaksud. Elemen-elemen yang menjadi substansi dari hasil penilaian keamanan kapal sebagaimana dimaksud dalam *ISPS Code Part A.8* dan *Part B.8.3*. Bagian ini mencakup kompetensi SDM yang berkaitan dengan:
 - a. *Company Security Officer (CSO)* dan atau petugas yang ditunjuk oleh perusahaan (pelabuhan).
 - b. *Recognized Security Organization (RSO)* yang telah ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

2. Rancangan Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*): Rancangan keamanan kapal merupakan rencana keamanan yang dikembangkan dari hasil penilaian keamanan untuk memastikan bahwa penerapan langkah-langkah keamanan diatas kapal yang dirancang dapat diterapkan untuk melindungi orang, muatan, peralatan angkut muatan, gudang perbekalan kapal dari resiko suatu gangguan keamanan. Elemen-elemen yang menjadi substansi dari rancangan keamanan kapal sebagaimana dimaksud dalam *ISPS Code Part A.9* dan *Part B.9*. Rancangan keamanan kapal (*SSP*) dapat dilaksanakan oleh:
 - a. *Company Security Officer (CSO)* dan atau petugas yang ditunjuk oleh perusahaan pelabuhan.
 - b. *Recognized Security Organization (RSO)* yang telah ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
3. Perwira Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer/CSO*): Petugas Keamanan Perusahaan harus ditunjuk secara resmi oleh perusahaan untuk bertanggung jawab atas semua masalah keamanan yang berhubungan dengan kapal yang ditentukan oleh Perusahaan. Setiap aspek dari permasalahan tersebut bisa dilimpahkan kepada Wakil atau Petugas Keamanan Perusahaan Pengganti (*Alternate CSO*). Tugas dan tanggung jawab CSO meliputi, tetapi tidak terbatas sebagaimana yang dimaksud dalam *ISPS Code Part A 11.2*.
4. Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officer*): Perwira keamanan fasilitas pelabuhan (*PFSO*) 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 perusahaan. Tugas dan tanggung jawab

PFSO sebagaimana dimaksud dalam *ISPS Code part A.17* dan *part B.17*.

KESIMPULAN

ISPS Code sudah lama dilaksanakan di pelabuhan Tanjung Perak. Tampaknya belum ada peristiwa menonjol yang berkaitan dengan masalah keamanan di Pelabuhan Tanjung Perak. Meskipun demikian, tidak berarti *ISPS Code* berjalan sesuai harapan. Beberapa pengguna jasa pelabuhan menilai bahwa *Port Security Committee (PSC)* kurang konsisten menerapkan sistem keamanan pelabuhan. Pada awal penerapannya, pengamanan wilayah pelabuhan tampaknya ketat, akan tetapi lama kelamaan pengetatan pengawasan keamanan mulai berkurang sehingga masih terlihat orang yang tidak berkepentingan berada di wilayah pelabuhan.

Berdasarkan opini responden, sudah saatnya pelabuhan memiliki standar khusus sebagai wujud dari standar kompetensi bagi aparat pelabuhan yang diberi tanggung jawab untuk melaksanakan tugas pengamanan pelabuhan. Standar khusus menjadi acuan bagi pelabuhan untuk menetapkan kompetensi minimal orang yang akan ditempatkan pada jabatan *port security* tertentu.

Beberapa unit kompetensi kerja yang terkait dengan *port security* untuk secara khusus diciptakan sesuai kondisi pelabuhan nasional antara lain: *Company Security Officer (CSO, Recognized Security Organization (RSO, Company Security Officer (CSO), Recognized Security Organization (RSO), Company Security Officer (CSO), Port Facility Security Officer (PFSO)*.

SARAN

Keluhan eksportir dan importir adalah besarnya premi asuransi disebabkan bukan hanya oleh perampokan di laut, tetapi juga kegiatan di pelabuhan oleh kelompok kejahatan terorganisir, pencurian umum dan pencurian kecil serta pemogokan dan penghentian kerja. Oleh karena itu, sudah saatnya pelabuhan memperbaiki sistem keamanannya untuk memenuhi persyaratan sebagaimana ditetapkan dalam *ISPS Code*.

Perlu inisiasi pemerintah untuk mendorong agar pelabuhan memiliki standar khusus yang diadopsi dari standar internasional sebagai standar kompetensi kerja tertentu yang sesuai kondisi perairan serta mengedepankan budaya keselamatan (*safety culture*).

Kondisi geografis Pelabuhan Tanjung Perak atau hampir semua pelabuhan besar Indonesia berada dekat atau di daerah perkotaan besar yang aksesnya melalui jalan-jalan raya yang padat. Selain masalah kemacetan juga masalah keamanan akibat banyaknya penumpang yang berbaur dengan arus barang keluar dan masuk pelabuhan. Oleh karena itu perlu kerja sama dengan instansi lain (Pemda dan aparat keamanan) untuk menjaga kondisi pelabuhan yang kondusif.

DAFTAR PUSTAKA

- Adirini Pujayanti, 2013. *Budaya Maritim, Geo-Politik dan Tantangan Keamanan Indonesia*. Bagian ke satu. http://berkas.dpr.go.id/pengkajian/files/buku_lintas_tim/buku_lintas-tim-3.pdf (diakses 5 februari 2014)
- Direktorat Jenderal Kerjasama ASEAN Kemlu, 2009. *Cetak Biru Komunitas Ekonomi ASEAN*, Jakarta.
- Dwi Bayu Radius, 2013. *Indonesia Tak Siap Hadapi ASEAN Economic Community*, Jakarta, <http://bisniskeuangan.kompas.com/> (diakses 17 Mei 2013)
- Edward E. Ward, 2003. *A Systems Thinking Perspective on the Transportation and Regional Growth Study*, Center for Transportation Studies, University of Minnesota, <http://www.cts.umn.edu/Publications/ResearchReports/> (diakses 18 juni 2013)
- Erman Aminullah, 2004. *Berpikir Sistemik: Untuk Pembuatan Kebijakan Publik*, Bisnis, dan Ekonomi. ISBN 9794421693. PPM. Jakarta.
- Gede Manggala, 2011. *Kasus Bank Century, kenapa berdampak sistemik*, <http://gdmanggala.wordpress.com/tag/system-thinking/> (diakses 18 juni 2013).
- Hardjolukito, 2014. *Indonesia Kehilangan*

- 4000 Pulau? <http://madeandi.com/> 2014/01/22/ (diakses 17 maret 2014)
- International Maritime Organization (IMO), *Code for International Ship and Port facility Security (ISPS Code)*.
- Kearney A.T. *Scenario Planning*. <http://www.atkearney.com/gbpc/scenario-planning> (diakses 1 juli 2013)
- Kahane Adam, 2012. *Working Together to Change the Future, Transformative Scenario Planning*. <http://reospartners.com/scenarios>. (diakses 15 Juli 2013).
- Maritime and Coastguard Agency, 2013. *A Guide to Good Practice on Port Marine Operations*, USA.
- Sarwono Kusumaatmadja, 2005. *Visi Maritim Indonesia: Apa Masalahnya?*, <http://archive.is/iwaO4#selection-941.0-1133.152> (diakses 5 Februari 2014)
- Senge Peter M, 1994. *The Fifth Discipline Fielbook*, London: Nicholas Brealey Publishing.
- Te Potgieter, RP Van Dermerwe, 2002. *Assessment in the Work Place: A competency-Based Approach*, SA Journal of Industrial Psychology, 28(1),60-66 (diakses 10 September 2014).
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UK.11/15/15/DJPL-06 tentang *Cetak Biru (Blue Print) Pembangunan Transportasi Laut 2005 – 2024*.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran*.