



**IMPLEMENTASI
INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE
DALAM MENCEGAH PETTY THEFT DAN
ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS DI INDONESIA TAHUN 2009-2013**

Aska Putratama Rindarto

Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Diponegoro
Jalan Prof. H. Soedarto, SH, Tembalang, Semarang, Kotak Pos 1269
Website: <http://www.fisip.undip.ac.id> Email: fisip@undip.ac.id

ABSTRACT

Shipping has been the most reliable system and important in the interstate commerce for its ease and efficiency. But it will not come without any risk, numerous maritime crime that threaten the vessels and ports such as petty theft and armed robbery against ships made the international community agreed to implement the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code for the urge of security of shipping activity in their own territory. Indonesia as one of the country that implementing the ISPS Code have failed to lower the crime rate in its area from 2009 to 2013. As for the failure was caused by the less maximum coverage of the ISPS Code as an international rules and human resources factor beside the insufficient facilities in the ports of Indonesia, all of which were analyzed using the concept of Order of Hedley Bull.

Keywords: *maritime crime, petty theft, armed robbery against ships, ISPS Code*

PENDAHULUAN

Aktivitas perdagangan dengan menggunakan jalur laut yang jauh lebih efisien daripada jalur lain seperti pesawat telah menjadi pilihan utama bagi banyak pelaku bisnis untuk melakukan pengiriman barang dari satu negara ke negara lain. Globalisasi dan tren pasar bebas dalam perdagangan dunia membuat jalur pelayaran semakin padat dengan kapal-kapal laut dagang dari berbagai negara. Adanya dukungan institusional dari organisasi-organisasi seperti *General Agreement on Tariffs and Trade (GATT)*, *World Trade Organization (WTO)*, *World Bank*, *International Monetary Fund (IMF)*, *North American Free Trade Agreement*, dan *ASEAN-China Free Trade Area (ACFTA)* tak ayal juga mendukung perkembangan dan liberalisasi geliat perdagangan dunia, baik dari segi kebijakan maupun keuangan (Sgro, 2001). Hal ini ditunjukkan dengan penggunaan kapal kontainer sebagai sarana angkut muatan barang yang meningkat pada tahun 2004 hingga tahun 2013 dari 800 juta ton sampai di angka 1.280 juta ton (tradeinservices.mofcom.gov.cn, 2014).

Angka perompakan dan *armed robbery against ships* di Indonesia merupakan yang tertinggi dibanding negara-negara jalur lintasan kapal lain di wilayah Asia Tenggara lainnya (*ICC-International Maritime Bureau*, 2014). Indonesia sebagai salah satu jalur utama peredaran minyak mentah dunia memberikan peluang besar bagi para pelaku perampokan dan pencurian terhadap kapal serta pelabuhan (www.washingtonpost.com,

2015). Meningkatnya jumlah perompakan di Indonesia dari tahun 2009 hingga tahun 2013 dari 15 kasus ke 106 kasus per tahunnya menunjukkan bahwa bahaya tindak kejahatan ini terhadap pelayaran sangatlah nyata (*ICC International Maritime Bureau*, 2014).

Setelah peristiwa pembajakan pesawat terbang yang meruntuhkan gedung *World Trade Center* pada tahun 2001, digelarlah Konferensi Diplomatik antar negara yang membahas tentang undang-undang untuk memperkuat kerjasama, mencegah, dan menekan segala tindakan terorisme terhadap kapal. Atas konferensi itu lahirlah kode yang mengadopsi amandemen-amandemen *Safety of Life at the Sea* (SOLAS) tahun 1974 yang bernama *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code), yang merupakan salah satu instrumen yang berkaitan dengan *International Convention for the Safety of Life at Sea* dalam bentuk undang-undang pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan terbagi menjadi dua bagian; dengan bagian A yang bersifat mandat, sedangkan bagian B bersifat rekomendasi dengan implementasinya melalui undang-undang spesial dalam *Chapter XI-2 SOLAS 1974* mulai 1 Juli 2004 di seluruh dunia.

Indonesia yang juga sebagai negara pihak Konvensi SOLAS 1974 termasuk negara yang mengimplementasikan ISPS Code, namun jumlah perompakan dan pencurian di atas kapal di Indonesia yang mengalami penurunan dari awal implementasi ISPS Code di tahun 2004 hingga tahun 2009, kembali menanjak dari tahun tersebut hingga tahun 2013 walaupun pengimplementasian ISPS Code terus berjalan sejak tahun 2004.

Berdasarkan uraian diatas, permasalahan yang akan dibahas adalah apa sajakah faktor-faktor yang menghambat implementasi ISPS Code dalam mencegah terjadinya kejahatan *armed robbery against ships* dan *petty theft* di Indonesia pada tahun 2009 hingga tahun 2013

Adapun teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Order Theory* dari Hedley Bull yang merupakan seorang tokoh *English School*. Teori ini menitikberatkan tentang bagaimana sebuah rezim dapat bekerja dengan mengunggulkan '*institutions of international society*', lalu untuk menelaah lebih jauh tentang implementasi ISPS Code sebagai sebuah produk masyarakat internasional untuk mencegah terjadinya *armed robbery against ships* dan *petty theft*, digunakanlah tiga tingkatan yaitu *common interests*, *rules*, dan *institutions* (Bull, 1977: 64-69).

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah tipe eksplanatif karena mencoba untuk menghubungkan beberapa variabel untuk menemukan jawaban atas masalah penelitian ini, yang mana akan menjawab dan menjelaskan secara komprehensif hambatan implementasi ISPS Code terhadap pencegahan terjadinya tindak *armed robbery against ships* dan *petty theft* di Indonesia dari tahun 2009 hingga tahun 2013. Sedangkan pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini selain menggunakan studi kepustakaan yaitu dengan mengumpulkan data-data dari jurnal, buku, artikel internet, dan surat kabar; juga menggunakan metode wawancara terkait dengan informasi dari sumber valid dan berkaitan dengan judul penelitian ini.

PEMBAHASAN

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) di Indonesia

Setelah dunia internasional sepakat, semua negara anggota IMO mulai mengimplementasikan ISPS Code secara serentak pada 1 Juli 2004. ISPS Code terdiri dari dua bagian dengan Bagian A yang memiliki ikatan bersifat wajib yang disetujui oleh semua anggota dari Organisasi maupun Konvensi (Michel, 2013: 752) yang berisi tentang persyaratan wajib mengenai ketentuan BAB XI-2 dalam SOLAS 1974 untuk perusahaan pelayaran, kapal milik individu, dan fasilitas pelabuhan yang mana didalamnya termasuk hal-hal terkait keamanan yang harus tersebut didalam rencana keamanan untuk kapal dan fasilitas pelabuhan, dan Bagian B tentang pedoman serta rekomendasi untuk

mempersiapkan rencana keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (www.infrastructure.gov.au, 2015).

Tujuan ISPS Code dilaksanakan adalah sebagai sebuah kerangka kerjasama internasional terbatas pada masalah keamanan maritim yang prinsipnya adalah sebagai wadah untuk bertukar informasi dan data-data apapun yang menyangkut tentang potensi ancaman terhadap keamanan maritim disemua negara.

Indonesia sebagai salah satu negara peratifikasi SOLAS 1974 memberlakukan ISPS Code dengan Direktur Jendral Perhubungan Laut dibantu Kesyahbandaran setempat sebagai pelaksana di setiap kapal dan pelabuhan di wilayah Indonesia. Meskipun ISPS Code dilaksanakan sejak tahun 2004, namun angka *petty theft* dan *armed robbery against ships* di Pelabuhan Tanjung Emas, Tanjung Priok, dan Tanjung Perak masih tetap ada setiap tahunnya. Jumlah tindakan *petty theft* dari tahun 2009 sebanyak 8 aksi naik drastis secara terus menerus hingga tahun 2013 yang mencapai 80 aksi dalam satu tahun. Adanya tindak kejahatan maritim tersebut merupakan sebuah ancaman yang tergolong rendah, namun dampaknya terhadap infrastruktur serta personil secara global dapat berupa materil maupun imateril dan menimbulkan dampak terhadap pelabuhan-pelabuhan di Indonesia serta ekonomi lokal yang terkait dari industri kepelabuhanan tersebut.

Implementasi dan Hambatan ISPS Code di Tiga Pelabuhan Utama Pulau Jawa

Indonesia sebagai salah satu negara peratifikasi SOLAS 1974 memberlakukan ISPS Code dengan Direktur Jendral Perhubungan Laut dibantu Kesyahbandaran setempat sebagai pelaksana di setiap kapal dan pelabuhan di wilayah Indonesia. Meskipun ISPS Code dilaksanakan sejak tahun 2004, namun angka *petty theft* dan *armed robbery against ships* di Pelabuhan Tanjung Emas, Tanjung Priok, dan Tanjung Perak masih tetap ada setiap tahunnya. Jumlah tindakan *petty theft* dari tahun 2009 sebanyak 8 aksi naik drastis secara terus menerus hingga tahun 2013 yang mencapai 80 aksi dalam satu tahun.

Adanya tindak kejahatan maritim tersebut merupakan sebuah ancaman yang tergolong rendah, namun dampaknya terhadap infrastruktur serta personil secara global dapat berupa materil maupun imateril dan menimbulkan dampak terhadap pelabuhan-pelabuhan di Indonesia serta ekonomi lokal yang terkait dari industri kepelabuhanan tersebut.

Implementasi ISPS Code di Pelabuhan Tanjung Emas, Tanjung Priok, dan Tanjung Perak yang telah dilaksanakan oleh masing-masing unsur dengan Verifikator ISPS Code di masing-masing pelabuhan sebagai wakil regulator, terbukti tidak dapat menurunkan angka *petty theft* dan *armed robbery against ships*, hal ini disebabkan oleh adanya hambatan yang terjadi baik secara sistematis maupun praktis di lapangan. Hambatan-hambatan tersebut terdiri dari dua faktor. Pertama, adalah faktor internal. Faktor ini terdiri dari dua variabel penyebab kegagalan yaitu kualitas sumber daya manusia dan minimnya kelengkapan fasilitas serta peralatan di kapal dan pelabuhan. Masih banyaknya penduduk yang tinggal di sekitar wilayah pelabuhan masih kurang memahami pentingnya keamanan serta keselamatan di area tersebut, banyaknya pelanggaran-pelanggaran oleh penduduk cenderung sulit untuk diatasi karena kurangnya tenaga dari pihak implementator ISPS Code terhadap mereka, sekalipun mereka sudah dan akan terus mendapatkan pengetahuan berbentuk sosialisasi dari pemerintah, pelanggaran-pelanggaran tersebut penting untuk dijadikan perhatian karena kebanyakan terkait dengan akses keluar masuk area pelabuhan dan juga kesejahteraan mereka yang berimplikasi pada tindak pencurian serta *armed robbery against ships*.

Ditambah lagi, terdapat bercampurnya aktifitas pelayaran dan pelabuhan dengan pihak lain seperti TNI AL serta Polairud kadang membuat kesulitan dalam penegakkan aturan ISPS Code di pelabuhan, lalu adanya inkonsistensi dari masing-masing faspel

dalam menggalakkan aturan ketat terhadap pekerja mereka juga dapat membuat implementasi ISPS Code adalah implementasi tidak berjalan secara berkesinambungan dan malah kadang mengalami kekenduran diakibatkan kesadaran yang kurang dari elemen sumber daya manusia terkait.

Selain itu, tidak adanya aturan baku mengenai apa saja yang harus dimiliki sebuah faspel atau kapal dalam bentuk fisik untuk menunjang implementasi ISPS Code membuat adanya ketimpangan antara satu kapal atau faspel dengan yang lainnya, tentunya hal ini berkaitan erat dengan sumber daya keuangan pihak terkait untuk pengadaan peralatan-peralatan tersebut. Sesuai hasil wawancara dengan Verifikator ISPS Code Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak, setiap faspel tidak diberi kewajiban untuk memasang peralatan tertentu, namun disisi lain, kapal diwajibkan memasang dua peralatan yang bersifat mandatory dari ISPS Code yaitu *Automatic Identification System (AIS)* dan *Ship Security Alert System (SSAS)*.

Faktor kedua adalah faktor eksternal. Keterbatasan peran dan kekuatan IMO memberikan celah bagi adanya inkonsistensi dan pelaksanaan yang cenderung naik turun kualitasnya dari negara. Melihat beberapa temuan data dari hasil wawancara dengan para Verifikator ISPS Code, implementasi ISPS Code sangat fleksibel dan tergantung dari kemampuan pelaksananya, sekalipun ada beberapa hal yang sangat wajib seperti pembuatan plan, pemasangan peralatan di kapal, dan adanya drill and exercise sebagai contohnya. Namun hal-hal tersebut masih kembali lagi kepada *compliance* terkait intensitas, keseriusan, dan substansi dari aplikasi hal-hal wajib dari ISPS Code, karena prinsip yang digunakan IMO adalah hanya membiarkan 'pemain' yang tidak mengikuti aturan Kode tersingkir dengan sendirinya karena dorongan kekuatan pasar serta laju ekonomi, yang pastinya sudah termonopoli oleh sistem ini.

Bentuk ISPS Code sebagai hukum internasional membuat IMO tidak bisa bertindak sebagai penghukum apabila ada negara anggotanya yang berbuat kesalahan karena permasalahan kedaulatan organisasi internasional atas negara, hal ini yang menyebabkan interpretasi masing-masing negara akan implementasi ISPS Code akhirnya berbeda-beda tergantung kemampuan mereka di bidang-bidang yang tergolong faktor internal sekalipun mereka disatukan oleh semangat yang sama yaitu menciptakan atmosfer keamanan dan keselamatan atas dorongan ekonomi negara.

PENUTUP

ISPS Code yang telah dilaksanakan secara baik di ketiga pelabuhan utama pulau Jawa yaitu Tanjung Emas di Semarang, Tanjung Perak di Surabaya, dan Tanjung Priok di Jakarta masih tidak dapat mencegah kejahatan *petty theft* dan *armed robbery against ships*. Faktor kegagalan tersebut, setelah ditinjau dengan *Order Theory*, hasilnya adalah kode memiliki tumpang tindih dengan aturan Pemerintah Indonesia yang menyebabkan ambiguitas pelaksanaannya, tidak maksimalnya peran institusi IMO dalam pengawasan ISPS Code, kurangnya kualitas serta kuantitas SDM yang berperan sebagai unsur dalam ISPS Code, dan minimnya pendanaan yang berimbas kepada kekurangan infrastruktur serta fasilitas pengamanan pelabuhan dan kapal.

Selain beberapa faktor utama tersebut, beberapa Verifikator ISPS Code memiliki pengetahuan serta penafsiran yang berbeda-beda antara satu dengan lainnya akan ISPS Code, padahal merekalah yang menjadi ujung tombak dari pemerintah, dalam hal ini Kesyahbandaran selaku regulator, untuk memantau dan memastikan bahwa semua PFSO dan SSO melaksanakan ISPS Code sesuai *plan* masing-masing.

Setelah pengumpulan data di lapangan, dapat dilihat bahwa tidak semua unsur sumber daya manusia baik dari pemerintah, swasta, apalagi umum telah mafhum tentang pentingnya menjaga konsistensi pengamanan sesuai ISPS Code, ditambah lagi dengan

masyarakat umum yang tinggal ataupun beraktifitas di sekitar dan dalam pelabuhan, yang mana sangat membutuhkan sosialisasi dari pemerintah dan unsur terkait demi terlaksananya ISPS *Code* secara utuh di semua lapisan.

Referensi

- Bull, Hedley. 1977. "The Anarchical Society: A Study of Order in World Politics."
- Clarkson Research Services, Shipping Review Database, Spring 2007, p. 101.
- ICC International Maritime Bureau: Piracy and Armed Robbery Against Ships Report for the period 1 January - 31 December 2013, 2014.
- ICC International Maritime Bureau: Piracy and Armed Robbery Against Ships Report for the period 1 January - 31 December 2006 dan 2011, 2014.
- Michel, Keith. 2013. 'War, Terror, and Carriage by Sea.', Taylor & Francis; Inggris.
- Number of actual and attempted piracy attacks in Indonesia from 2008 to 2015. <http://www.statista.com/statistics/250866/number-of-actual-and-attempted-piracy-attacks-in-indonesia/>. Diakses pada 10 Januari 2016.
- Sgro, P. M, 2001. 'Trends in International Trade Institutions', International Economics, Finance, and Trade-Vol. II, Encyclopedia of Life Support System. Dalam www.eolss.net. Diakses pada 14 Oktober 2014 pukul 14.50 WIB.
- Transport Security. Dalam <https://infrastructure.gov.au/transport/security/maritime/isps/> Diakses pada 1 Desember 2015 pukul 22.30 WIB.