

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pelabuhan

Pelabuhan merupakan tempat yang strukturnya terdiri dari daratan dan atau perairan dengan pembatasan tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan.

Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan fungsi pelabuhan untuk mendukung kelancaran, keamanan dan ketertiban pergerakan kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan navigasi, titik transit antarmoda dan antarmoda serta insentif ekonomi nasional dan daerah dengan tetap membayar. Berdasarkan pengertian di atas, dinyatakan dengan jelas kegiatan apa saja yang berlangsung di pelabuhan, fasilitas apa saja yang mendukung kegiatan tersebut dan apa tujuan yang ingin dicapai dari bagian kegiatan tersebut.

1. Faktor yang paling penting adalah tujuan dari pelaksanaan, yaitu :
 - a. Mendukung keselamatan, keamanan dan kualitas pelayanan kapal, arus barang dan penumpang.
 - b. Mendorong pembangunan ekonomi nasional di daerah.
2. Faktor terpenting kedua adalah kegiatan meliputi :
 - a. Prosedur yang disertai tindakan hukum di bawah peraturan pelayaran dan perkapalan oleh institusi pemerintahan.
 - b. Mendorong dinamisme bisnis atau roda gigi perusahaan.
3. Faktor terpenting ketiga menyangkut fasilitas pelayanan operasional pelabuhan, yaitu :
 - a. Fasilitas Utama.
 - b. Dukungan fasilitas didarat maupun dilaut.

2.1.1 Tugas Pelabuhan

Tugas pelabuhan sebagai subsistem pelayaran, mengingat pelayaran itu sendiri sebagai kapal yang mengibarkan bendera kapal yang mengikuti model komersial, pelabuhan menjadi salah satu faktor penentu kegiatan komersial. Kemudian, peran pelabuhan yang dikelola dengan baik akan mendorong perkembangan perdagangan, bahkan industri pedalaman akan berkembang dengan sendirinya. Pelabuhan merupakan motor penggerak pembangunan jaringan jalan, jaringan kereta api dan gudang untuk distribusi atau pengumpulan barang kebutuhan pokok. Jaringan infrastruktur dan transportasi jalan menjadikan pelabuhan sebagai titik simpul untuk transportasi jalan dan persimpangan jalan-laut (D.A Lasse 2016).

2.1.2 Kegiatan Pelabuhan

1. *Gateway*

Pelabuhan berfungsi sebagai penghubung antara orang dan barang yang masuk maupun keluar pelabuhan. Disebut gerbang karena pelabuhan merupakan jalur resmi atau jalan untuk peredaran barang dagangan.

2. *Link*

Dalam batasan definisi yang telah diuraikan, keberadaan pelabuhan pada hakekatnya memudahkan pergerakan barang antara moda darat, jalan raya, dan angkutan barang, kepabeanan, dengan mendistribusikan barang masuk dan keluar secara cepat dan seaman mungkin. Versi UNCTAD tentang pelabuhan berfungsi sebagai penghubung jaringan transport. Dalam fungsi link ini, setidaknya ada tiga faktor penting, yaitu: distribusi atau pergerakan barang dari kapal ke truk, pergerakan operasi yang cepat, yang berarti efisiensi biaya dan *minimum delay*.

3. *Interface*

Barang yang diangkut melalui laut melewati daerah pelabuhan sekurang-kurangnya dua kali, satu kali di pelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar. Di pelabuhan muat maupun pelabuhan bongkar, dipindahkan ke atau dari kendaraan

dengan menggunakan berbagai peralatan mekanis dan non-mekanis. Peralatan untuk memindahkan barang ke kapal dengan truk atau kereta api atau dengan truk atau kereta api dengan kapal.

4. *Industrial Entity*

Fungsi pelabuhan yang tertata dengan baik akan mengembangkan dan memperkaya kawasan bisnis lainnya sehingga kawasan pelabuhan menjadi kawasan industri yang ada keterkaitan dengan kepelabuhanan.

2.2 **Pelayanan Pelabuhan Merak**

Dalam praktiknya pelayanan tiket terpadu di Pelabuhan Merak terbagi menjadi dua bagian pelayanan, yaitu pelayanan tiket terpadu bagi penumpang yang tidak membawa kendaraan atau dalam hal ini pejalan kaki, dan pelayanan tiket terpadu bagi penumpang yang membawa kendaraan. atau penumpang di dalam kendaraan. Kedua layanan pemesanan tiket tersebut memiliki kesamaan dalam hal mekanisme pendataan yaitu ketika calon penumpang akan membeli tiket secara online dengan memindai tiket menggunakan aplikasi bernama Ferizy dengan akses penuh pada pemesanan tiket mulai dari waktu keberangkatan dan kategori layanan Eksekutif maupun Reguler. Itu salah satu upaya PT. ASDP Pelabuhan Merak untuk mencegah penyebaran virus yang saat ini mewabah di dunia. Setelah calon melakukan *payment* secara *online*, mereka akan menerima tiket berupa selebar kertas dengan *barcode* sebagai bukti pembelian tiket yang sah.

Sesudah proses pembelian tiket secara online, calon penumpang akan melewati mesin tiket elektronik dimana fungsi mesin tersebut adalah sebagai pembatas calon penumpang, mekanismenya sesudah tiket yang berisi barcode akan ditempelkan sensor pada mesin tiket elektronik bagian pembatas akan terbuka agar penumpang dapat melanjutkan perjalanan berikutnya. Setelah melewati mesin tiket elektronik, pejalan kaki menaiki tangga dan tidak jauh dari tangga atas adalah ruang tunggu yang cukup besar. Saat menaiki kapal yang tersedia sesuai jadwal, penumpang akan melintasi

koridor menuju *gangway* yang akan mengarahkan penumpang menuju ke kapal yang sudah bersandar di dermaga sesuai jadwal. Untuk kursi penumpang masih menggunakan kursi plastik/kayu tanpa bantalan pada tempat duduknya serta tersedia juga karpet sebagai tempat duduknya sesuai dengan fasilitas masing-masing kapal yang tersedia. Jika kita ingin masuk ke kelas VIP dengan tempat duduk yang lebih nyaman, akan dikenakan biayanya Rp 15.000 sesuai dengan fasilitas masing-masing kapal yang tersedia. Interior ruangan ini sangat nyaman karena terdapat AC untuk membantu sirkulasi udara di dalam deck penumpang lebih sejuk, tersedia juga TV untuk penumpang agar penumpang tidak merasa bosan dan juga membuat perjalanan lebih nyaman.



(Sumber; Pribadi)

Gambar 2.1 Barcode Ticket

Sebanyak 8 loket di pintu Gate masuk pelabuhan menjadi jalur yang diperuntukkan bagi penumpang yang membawa kendaraan. Jarak antara Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni sekitar 30 km dan dapat ditempuh dengan Kapal Ferry Ro-Ro dalam waktu sekitar 3 jam (180 menit) termasuk 7,5 menit persiapan sandar, 45 menit waktu untuk bongkar muat, 7,5 menit persiapan untuk berlayar dan 120 menit untuk waktu perjalanan pelayaran. Jadwal dapat berubah karena adanya factor cuaca buruk atau kepadatan yang terjadi di dermaga. Setiap hari di Pelabuhan Merak melakukan kegiatan bongkar muat kapal mencapai 80 sampai 100 trip/hari, rata-rata jumlah penumpang per hari sekitar 5.000 orang, rata-rata kendaraan per hari sekitar 6.000 unit.

Untuk jenis kapal yang masuk dan berlabuh di Pelabuhan Merak umumnya adalah kapal Ferry (Ro-Ro), karena Pelabuhan Merak merupakan pelabuhan lintas pulau khususnya Pulau Jawa dan Pulau Sumatera. Kapal Ferry banyak digunakan di pelabuhan ini karena kapal Ferry di desain untuk mengangkut muatan berupa mobil, bus, truk maupun motor dan kapal jenis ini juga dapat mengangkut penumpang dalam jumlah besar dalam satu trayek. Berikut adalah tarif dermaga Reguler dan Eksekutif sebelumnya dan sekarang.

Tabel 2.1 Tarif Terminal/Dermaga Reguler

Golongan Penumpang	Tarif Sebelumnya	Tarif Sekarang
Dewasa	Rp15.000	Rp19.500
Anak-Anak	Rp8.000	Rp2.535 (bayi)
Sepeda	Rp22.000	Rp23.500
Sepeda Motor (< 500cc)	Rp51.000	Rp54.500
Sepeda Motor (>= 500cc)	Rp114.000	Rp116.000
Mobil Sedan (<= 5 m)	Rp374.000	Rp419.000
Mobil Barang (<= 5 m)	Rp326.095	Rp388.000
Bus Sedang (<= 7 m)	Rp774.000	Rp539.000
Truk Sedang (<= 7 m)	Rp644.227	Rp724.000
Bus Besar (<= 10 m)	Rp1.301.000	Rp1.385.500

Truk Besar (<= 10 m)	Rp998.000	Rp1.113.000
Truk Trailer (<= 12 m)	Rp1.406.000	Rp1.615.000
Truk Trailer (<= 16 m)	Rp2.080.000	Rp2.161.000
Truk Trailer (> 16 m)	Rp3.251.200	Rp3.361.000

Tabel 2.2 Tarif Terminal/Dermaga Eksekuitf

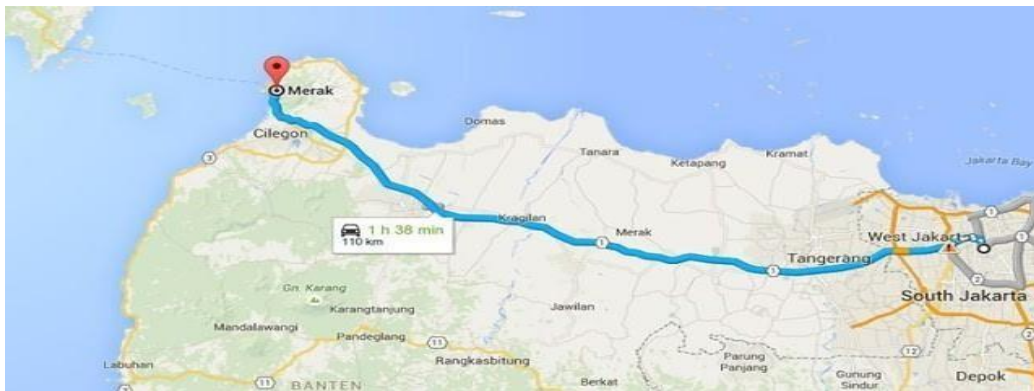
Golongan Penumpang	Tarif Sebelumnya	Tarif Sekarang
Dewasa	Rp50.000	Rp65.000
Anak-Anak	Rp34.000	Rp4.000 (bayi) / anak Rp65.000
Kendaraan Golongan I	Rp62.000	Rp67.000
Kendaraan Golongan II	Rp88.000	Rp95.000
Kendaraan Golongan III	Rp147.000	Rp150.000
Kendaraan Golongan IV Penumpang	Rp579.000	Rp588.000
Kendaraan Golongan IV Barang	Rp385.000	Rp416.000
Kendaraan Golongan VA (mobil, bus sedang <7 meter)	-	Rp1.040.000

Kendaraan Golongan VB (mobil, bus besar <10 meter)	-	Rp756.000
Kendaraan Golongan VI Penumpang	Rp1.716.000	Rp1.734.000
Kendaraan Golongan VI Barang	Rp1.108.000	Rp1.153.000
Kendaraan Golongan VII	Rp1.479.000	Rp1.642.000
Kendaraan Golongan VIII	Rp2.181.000	Rp2.203.000
Kendaraan Golongan IX	Rp3.394.000	Rp3.415.000

2.2.1 Kondisi Wilayah Pelabuhan Merak

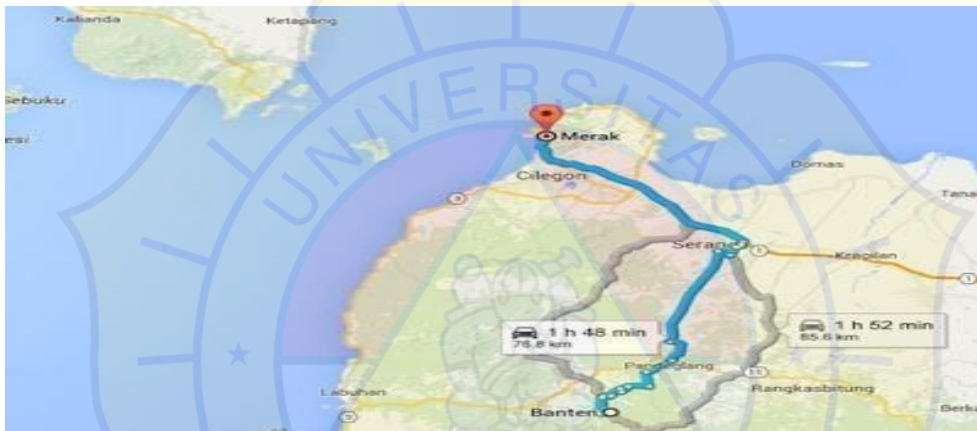
Merak adalah pelabuhan kota Cilegon, Banten, yang menghubungkan pulau Jawa dengan pulau Sumatera melalui jalur laut (Selat Sunda). Terletak pada koordinat 5 55'51" Lintang Selatan - 105° 59'43" Bujur Timur. Luas pelabuhan Merak sekitar 150.615 m². Menurut nomor sertifikat 10.01.19.05.4,00019. Wilayah Laut Banten merupakan salah satu jalur laut yang potensial.

Selat Sunda merupakan salah satu jalur lalu lintas maritim yang strategis karena dapat digunakan oleh kapal-kapal besar yang menghubungkan Australia dan Selandia Baru dengan Asia Tenggara, seperti Thailand, Malaysia, dan Singapura. Selain itu, Banten merupakan jalan penghubung Jawa dan Sumatera. Dari segi geografi dan pemerintahan, wilayah Banten khususnya wilayah Tangerang Raya (Kota Tangerang, Kabupaten Tangerang dan Kota Tangerang Selatan).



(Sumber; Google Maps)

Gambar 2.2 Peta Pelabuhan Merak dari Jakarta



(Sumber; Google Maps)

Gambar 2.3 Peta Pelabuhan Merak dari Banten

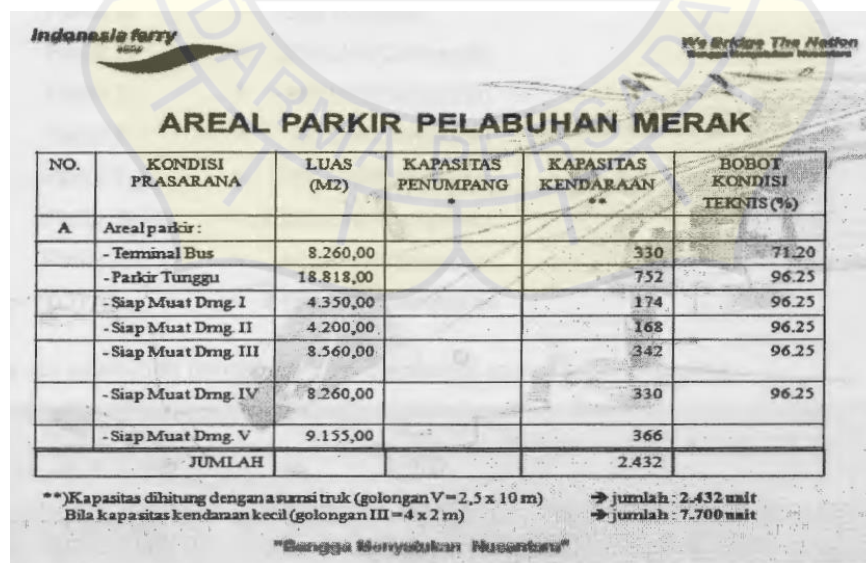


(Sumber; Google Maps)

Gambar 2.4 Peta Pelabuhan Merak

2.2.2 Fasilitas Pelabuhan Merak

1. Terminal penumpang untuk menunggu kapal bersandar dan berangkat, perpindahan transportasi antara angkutan laut dengan angkutan darat. Terminal juga harus mengatur kedatangan dan keberangkatan angkutan umum (angkutan darat lanjutan).
2. Penimbangan kendaraan yang bermuatan, untuk mengontrol muatan dan mengetahui jumlah barang muatan yang diangkut agar terkendali dan tidak melebihi kapasitas. Hal ini penting untuk menjaga keselamatan saat pelayaran.
3. Akses untuk penumpang yang akan keluar dan masuk kapal (*gangway*).
4. Kegiatan perkantoran untuk terlaksananya layanan pemerintahan dan jasa.
5. Instalasi listrik, internet dan air dari instansi terkait.
6. Fasilitas stasiun pengisian bahan bakar khusus Pelabuhan Merak untuk keperluan kapal.
7. Fasilitas keselamatan *fire fighting* di setiap dermaga.
8. Jalur khusus yang terhubung langsung ke stasiun kereta api.
9. Dermaga tempat kapal ditambat dan berlabuh.
10. Area *yard* untuk penumpang yang membawa kendaraan menunggu, sebelum naik ke kapal.



AREAL PARKIR PELABUHAN MERAK

NO.	KONDISI PRASARANA	LUAS (M2)	KAPASITAS PENUMPANG *	KAPASITAS KENDARAAN **	BOBOT KONDISI TEKNIS (%)
A	Areal parkir:				
	- Terminal Bus	8.260,00		330	71.20
	- Parkir Tunggu	18.818,00		752	96.25
	- Siap Muat Drng. I	4.350,00		174	96.25
	- Siap Muat Drng. II	4.200,00		168	96.25
	- Siap Muat Drng. III	8.560,00		342	96.25
	- Siap Muat Drng. IV	8.260,00		330	96.25
	- Siap Muat Drng. V	9.155,00		366	
JUMLAH				2.432	

***)Kapasitas dihitung dengan asumsi truk (golongan V=2,5 x 10 m) → jumlah : 2.432 unit
Bila kapasitas kendaraan kecil (golongan III=4 x 2 m) → jumlah : 7.700 unit

"Bangga Menyajikan Nusantara"

(Sumber; PT. ASDP Pelabuhan Merak)

Gambar 2.5 Fasilitas Areal Parkir Di Pelabuhan Merak

2.3 Dokumen Pelayanan Pelabuhan

Sesuai prosedur jasa angkutan penyeberangan kapal PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) seluruh perusahaan pelayaran wajib memiliki surat-surat untuk mengelola kapal. Dokumen-dokumen ini meliputi :

1. Surat Laut adalah salah satu bentuk kepemilikan kapal yang menunjukkan identitas kapal. Hal yang perlu tercantum dalam surat laut adalah nama kapal, identitas panggilan, tempat pendaftaran, tanda terdaftar, ukuran kapal, tonase kotor, tonase bersih, tahun pembuatan kapal, mesin induk kapal, merek TK/KW, bahan utama kapal serta jumlah baling-baling.
2. Surat Ukur, yaitu keterangan kapal atau spesifikasinya termasuk dimensi kapal. Hal-hal yang tercantum dalam surat ukur ialah nama kapal, identitas panggilan, tempat pendaftaran, panjang kapal, lebar kapal.
3. *Load Line Certificate* adalah pernyataan yang menunjukkan batas minimum dan maksimum lambung kapal dan keberadaan kapal di atas permukaan laut di perairan tertentu. Hal ini akan mengetahui kapasitas muatan kapal sehingga kapal dalam keadaan utuh dan rusak. Isi sertifikat lambung kapal adalah nama kapal, pemilik, bendera, tempat pembangunan, tempat pendaftaran, tonase kotor, tonase bersih.
4. Surat Persetujuan Berlayar (SPB) atau *Port Clearance* merupakan dokumen yang diterbitkan pihak syahbandar kepada setiap kapal yang akan meninggalkan pelabuhan setelah kapal tersebut memenuhi persyaratan laik laut kapal. Surat dan dokumen kapal wajib dicatat pada saat pemeriksaan kelengkapan dan keabsahan surat dan dokumen kapal yang berkaitan dengan penerbitan surat tersebut, misalnya *letter of measure*, *marine certificate*, *radio safety certificate*, sertifikat keselamatan untuk penumpang dan banyak sertifikat lainnya tergantung pada jenis kapal.
5. Sertifikat Mesin ialah pernyataan yang menunjukkan mesin kapal, bahan bakar yang digunakan, jumlah energi yang dapat dihasilkan. Isi dari sertifikat mesin adalah nama kapal, perakitan mesin, mesin induk, kapasitas efektif, lokasi konstruksi, nomor mesin, mesin bantu, dan lokasi konstruksi.

6. Sertifikat Radio ini adalah pernyataan bahwa sistem radio kapal memenuhi standar yang ditetapkan. Isi *radio certificate* adalah nama kapal, identitas, pelabuhan pendaftaran.
7. Sertifikat Bebas Tikus / *Derrating Certificate*. Surat keterangan yang dikeluarkan oleh dinas kesehatan mengenai kesehatan kapal yang menyatakan bahwa kapal bebas dari serangan hama tikus maupun kapal ditemukan dalam keadaan bersih dan sehat sehingga tidak mengganggu kesehatan awak kapal.
8. *Liferaft Certificate* ialah surat keterangan bahwa fasilitas *liferaft* di atas kapal memenuhi persyaratan, yang diperuntukan jika terjadi sesuatu yang tidak diharapkan, agar siap sesuai fungsi untuk menyelamatkan korban dari bahaya.
9. *Fire Fighting Certificate* ini adalah pernyataan bahwa terdapat fasilitas pemadam kebakaran di kapal yang memenuhi persyaratan. Hal ini dimaksudkan agar apabila terjadi kebakaran di dalam kapal yang dapat segera ditanggulangi, perlu diketahui bahwa umur simpan alat pemadam kebakaran harus diperhatikan karena jika tidak maka akan membahayakan pengguna alat pemadam kebakaran tersebut. itu harus diperiksa dan diganti. *Maintenance* alat pemadam kebakaran harus dilakukan secara teratur bahkan ketika alat pemadam dalam kondisi baik.
10. SMC (*Safety Management Certificate*) adalah deskripsi manajemen di atas kapal yang sudah mematuhi ISM Code (*International Safety Management Code*).
11. *Document Of Compliance* atau yang disingkat DOC ialah pernyataan yang menunjukkan perusahaan yang mengoperasikan kapal dan spesifikasi penggunaan kapal tersebut.
12. Buku Hijau atau *Health Book* digunakan untuk perantara koordinasi antar kantor kesehatan pelabuhan dengan nakhoda.
13. *Crew List* yang meliputi daftar nama, jabatan, nomor buku pelaut, nomor ijazah dari seluruh awak kapal.

2.3.1 Bentuk Penanganan Kapal

1. Perencanaan Pelayanan Jasa Kapal

Dalam praktiknya, pelabuhan komersial berusaha untuk menjadwalkan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) atau pemberitahuan kedatangan oleh operator atau agen kapal setidaknya dua puluh empat jam sebelum kedatangan kapal. RKSP dapat dikirimkan melalui gelombang radio. Hal ini menjadi pondasi bagi penyelenggara pelabuhan untuk menyiapkan pelayanan.

2. Pelaksanaan Operasi Pelayanan Kapal

Operasi pelayanan kapal dimulai pada saat Otoritas Pelabuhan (OP) sebagai operator pelabuhan menerima Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) atau Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) yang diterbitkan oleh perusahaan pelayaran atau operator atau agen kapal, untuk mempersiapkan penyediaan penjangkaran, tambat, navigator, kapal, sipil dan personel CIQ (bea cukai, imigrasi, karantina).

3. Pemanduan, Penundaan, dan Pengepilan

Pelayanan jasa pandu kapal terjadi selama operasi ketika kapal mulai meninggalkan area tambat, petugas meluncur dengan kapal pandu. Pandu memberikan bantuan dan informasi prosedur pelabuhan kepada nakhoda kapal. Jika diinstruksikan oleh nakhoda untuk mengomandoi kapal, pelayaran akan menuruti ketentuan bahwa semua perintah yang diberikan oleh pelayaran tetap menjadi tanggung jawab nakhoda.

4. *Port Administrator*

Lembaga Administrasi Pelabuhan (*Port Administration*) di bentuk pertama kali ketika penyelenggara di pelabuhan dilaksanakan Badan Pengusaha Pelabuhan (BPP). Kata Administrasi berasal dari kata *Administrare* (Latin) yang berarti melayani (*to serve*). Administrasi yang berasal dari *Admistratie* (Belanda) bersifat teknis ketatausahaan yang meliputi catat-mencatat, surat-menyurat, pembukuan ringan, mengetik, agenda, dan sebagainya. Administrasi mempunyai cangkupan luas sebagai proses atau kegiatan sehingga dapat berarti Administrasi Negara atau Pemerintahan. Jadi, kiranya jelas *Port Administration* adalah pelayanan yang

menjadi bagian dari pemerintahan di lingkungan kerja pelabuhan. *Port Administration* sebagai proses adalah rangkaian kegiatan yang wujudnya merencanakan, mengatur, mengurus, menyusun, membimbing, memimpin, memutuskan, mengendalikan atau mengawasi.

5. *Harbour Master* (Syahbandar)

Berlainan dengan lembaga *Port Administration* yang telah dipaparkan terdahulu, bagi masyarakat maritim Syahbandar baik dengan kantor maupun sebagai pejabat dikenal semenjak zaman Hindia Belanda. Ketika itu Syahbandar adalah orang nomor satu di pelabuhan.

6. *Bea Cukai* (*Customs*)

Inisiatif dari perusahaan pelayaran, importer dan eksportir. Perusahaan pelayaran menyampaikan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) beserta dengan Daftar Muatan (*Manifest*). Di pihak lain Importir menyampaikan Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dan Eksportir menyampaikan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB). Penyampaian pemberitahuan pabean RKSP, Manifest, PIB, PEB, dan dokumen jenis lainnya dapat dilakukan secara elektronik. Semenjak di undangkannya Undang-Undang No. 10 Tahun 1995 dokumen-dokumen pabean dapat dikirimkan dengan sistem Pertukaran Data Elektronik (PDE) atau *Electronic Data Interchange* (EDI).

7. *Port Health*

Departemen Kesehatan Pelabuhan (DKP) ditetapkan sebagai Unit Teknis Pelaksana (UPT) Kementerian Kesehatan yang memiliki peran penting dan strategis dalam pelaksanaan fungsi pencegahan dan pengendalian epidemi serta karantina, potensi penyakit menular, meminimalkan risiko yang terkait dengan pelaksanaan kegiatan karantina dan surveilans epidemiologi.

8. *Agriculture Quarantine*

Kegiatan pelayanan karantina di bidang pertanian di tempat kerja pelabuhan. Nakhoda atau operator kapal membawa dokumen kapal (*health certificate*) dan *cargo list* ke kantor atau pusat atau unit pelaksana atau pusat karantina.

2.3.2 Hambatan Kedatangan Kapal

1. Perambuan

Perusahaan pengelola pelabuhan wajib menyediakan dan memelihara *Marine Support Navigation* sebagai sinyal dan rambu lalu lintas kapal di lingkungan kerja pelabuhan. *Marine Support Navigation* meliputi lampu suar, bui pelampung dengan atau tanpa lampu, struktur terapung.



(Sumber; Alam Ikan.com)

Gambar 2.6 Perambuan

2. Papan Peringatan

Pengamanan di area dermaga dan sekitarnya di lokasi-lokasi strategis. Hal ini penting untuk mendukung aspek keselamatan jiwa di kawasan dermaga, sekitarnya dan perairan strategis. Selain aspek keselamatan penumpang/jiwa dan muatan/harta benda, rambu peringatan juga bertujuan untuk melindungi lingkungan perairan. Hal ini sangat penting dilakukan untuk menjaga kelestarian lingkungan kawasan dermaga dan sekitarnya.



(Sumber; istockphoto.com)

Gambar 2.7 Papan Peringatan

3. Pasang Surut dan Integritas

Kedalaman air dipengaruhi oleh kondisi pasang surut, ialah perubahan atau pergerakan air secara vertikal. Alur pelayaran yang surut merupakan hambatan sementara. Menghadapi hambatan pasang surut, dan untuk menghindari masalah yang tidak terduga, kapal harus menunggu beberapa waktu hingga ketinggian air tercapai, agar tingkat under keel clearance dipantau aman. Aksesibilitas menentukan ukuran kapal yang dapat masuk ke alur atau cekungan pelabuhan.

4. Bentuk Alur Perairan atau Terusan

Ukuran dan lebar alur, termasuk belokan, misalnya untuk melayani sungai berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran. Kecukupan rambu navigasi pada alur perairan dan kanal, sebagaimana dinyatakan pada perambuan menentukan jaminan keselamatan.

5. Gelombang, Angin, dan Arus

Ketepatan arah dan kecepatan kapal yang dilayani oleh pandu sangat dipengaruhi oleh gelombang, angin, dan arus, terutama oleh kombinasi arus angin, turbulensi, atau kombinasi ketiganya. Ketiga faktor lingkungan ini dapat mengikuti arah gerak kapal, misalnya maju, dan juga dapat saling mundur atau bersilangan membentuk sudut tertentu.

6. Cuaca, Siang dan Malam

Cuaca hujan, udara berkabut, dan udara berdebu menghalangi pemandangan dalam arti memperpendek jarak pandang, baik pada waktu siang dan terlebu pada malam hari. Periran Indonesia perairan tropis yang tidak mengenal adanya musim salju dan laut beku menjasi es. Sehingga gangguan terhadap keselamatan navigasi meliputi hanya keterbatasan jarak pandangan karena hujan, kabut dan kegelapan malam.

2.3.3 Prosedur Sandar Kapal Ke Pelabuhan

Menurut Budi Sitorus (2016), ketika membahas tata cara penanganan kapal atau jasa, kita sedang membahas aturan, peraturan yang menjelaskan tata cara pelayanan inapornet yang dituangkan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut: HK.103/3/II/DJPL-15 tentang Prosedur Kapal dan Layanan Kargo:

1. Agent Pelayaran atau Perusahaan Pelayaran (AP).
2. Perusahaan Bongkar Muat (PBM).
3. Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha (PMKU).
4. Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) yakni laporan perkiraan kedatangan kapal yang diinformasikan oleh pihak angkutan laut nasional, penyelenggara operasi angkutan laut khusus dan perusahaan angkutan laut rakyat kepada penyelenggara pelabuhan.
5. Surat Persetujuan Masuk Kapal adalah surat persetujuan syahbandar yang berbentuk dokumen elektronik untuk menunjukkan bahwa kapal secara teknis telah memenuhi persyaratan kelaikan laut kapal dan persyaratan wajib lainnya untuk masuk pelabuhan.
6. Rencana Kegiatan Bongkar Muat (RKBM) adalah laporan yang dikirimkan oleh Perusahaan Pemuatan kepada Penyelenggara Pelabuhan yang memuat Rencana Operasi Pemuatan.
7. Permintaan Pelayana Kapal dan Barang (PKKB) adalah *request service* jasa dipelabuhan (Labuh, Pandu, Tunda, Kepil, Tambat dan jasa lainnya) dan jenis barang serta jumlah barang yang akan di bongkar atau muat leh agen pelayaran yang diterbitkan Badan Usaha Pelabuhan (BUP).
8. Rencana Penambaran Kapal dan Rencana Operasi (RPK-RO) adalah surat lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang yang diusulkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) kepada penyelenggara pelabuhan.
9. Peraturan Penyandaran Kapal atau disingkat (PPK) adalah dokumen yang menunjukkan posisi tambat kapal dan bongkar muat barang yang ditetapkan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan dan Kantor Kesyahbadaran serta Otoritas Pelabuhan.

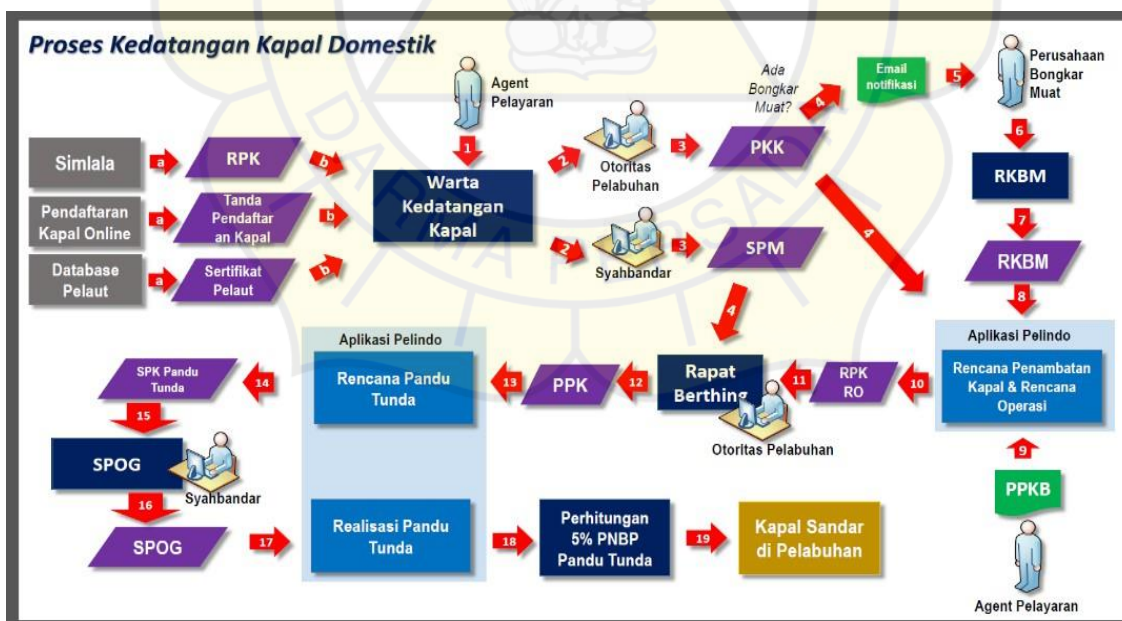
10. Surat Perintah Kerja atau disingkat (SPK) adalah dokumen yang berisi perintah pelaksanaan pelayanan kapal yang diterbitkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP), termasuk operasi pemanduan, penundaan, dan penambatan.
11. Surat Perintah Bergerak kepanjangan dari (SPOG) adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh KSOP dalam bentuk dokumen elektronik yang menunjukkan bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan navigasi untuk melakukan tindakan operasi pelabuhan.
12. Laporan Keberangkatan Kapal disingkat (LKK) adalah dokumen rencana keberangkatan kapal yang dikoordinasikan oleh perusahaan penyedia kapal kepada otoritas pelabuhan.
13. Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal atau disingkat (LK3) adalah laporan yang dikirimkan dari perusahaan pelayaran kepada otoritas pelabuhan atas kinerja operasi kapal, meliputi tanggal kedatangan dan keberangkatan kapal, pelabuhan pemberangkatan, dan pelabuhan tujuan. serta data muatan kapal (bongkar atau muat).
14. Surat Persetujuan Berlayar (SPB) ialah surat persetujuan yang diterbitkan oleh syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi syarat kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya untuk berlayar.
15. Laporan Angkutan Barang (LAB) adalah surat yang berisi langkah prosedur penanganan kargo yang dikirimkan dari perusahaan jasa yang berkaitan (JPT atau EMKL) kepada otoritas pelabuhan.
16. Jasa Pengurusan Transportasi (JPT) adalah prosedural yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, perkeretaapian, laut dan udara yang mencakup kegiatan pengiriman, penerimaan, bongkar muat, penyimpanan, sortasi, pengepakan, penandaan, pengukuran, penimbangan, pengurusan penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen angkutan, pemesanan ruangan pengangkut, pengelola

pendistribusian, perhitungan biaya angkutan, klaim asuransi atas pengiriman barang, penyelesaian tagihan dan biaya-biaya lainnya yang diperlukan dan penyediaan sistem informasi dan komunikasi serta layanan logistik.

17. *Shipping Instruction* (SI) adalah perintah pengiriman atau instruksi yang dibuat oleh eksportir atau pengirim barang yang dimaksud ialah perusahaan pelayaran.

18. Berita Kapal adalah bentuk dokumen atau laporan elektronik yang dikirimkan kepada Penyelenggara dan Syahbandar Pelabuhan oleh Perusahaan Pelayaran Nasional, Operator Angkutan Khusus, Agen Umum dan Sub Agen, kondisi umum kapal dan muatannya sebelum kapal masuk ke pelabuhan (PKK dan SPM) atau sebelum kapal masuk pelabuhan, kapal meninggalkan pelabuhan (LKK, LK3 dan SPB).

19. Payment Center merupakan pusat pendistribusian PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak) dan *tracking invoice* dari semua aplikasi online Departemen Perhubungan untuk pembayaran PNBP dan setoran ke kas negara yang terhubung melalui SIMPONI (Sistem Informasi PNBP Online).



(Sumber; williampratamidi.blogspot.com)

Gambar 2.8 Flow Kedatangan Kapal

2.4 Keselamatan Transportasi Laut

Di Indonesia, kebijakan tentang keamanan transportasi laut diatur dalam UU No. 17/2008 tentang Pelayaran. Dalam undang-undang ini walaupun tidak secara eksplisit mengatur tentang *maritime security*, sebenarnya sudah secara komprehensif mengatur tentang keamanan dan keselamatan transportasi laut yang secara spesifik mengacu pada ISM dan ISPS *Code*. Hal ini bisa dilihat pada ketentuan-ketentuan UU 17/2008 yang mengatur secara rinci tentang keselamatan kapal serta keamanan pelabuhan. Sebagaimana diuraikan di atas bahwa *maritime security* lebih menekankan kepada upaya untuk melindungi lingkungan maritim dari ancaman perbuatan-perbuatan yang melanggar hukum, dengan demikian keselamatan kapal dan keamanan pelabuhan menjadi rangkaian yang sangat penting dalam mewujudkan *maritime security*. Dalam undang-undang ini, *maritime security* dianggap sebagai bagian dari proses pelayaran itu sendiri, sebagaimana yang tertuang pada definisi pelayaran di Pasal 1 (1) sebagai berikut: “[p]elayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta Perlindungan Lingkungan Maritim;” Akan tetapi sayangnya, yang dimaksud dengan perlindungan lingkungan laut dalam undang-undang ini hanya terbatas pada perlindungan terhadap pencemaran laut saja, tidak termasuk perlindungan lingkungan laut terhadap ancaman-ancaman tindakan melanggar hukum.

Penerapan ISM dan ISPS *Code* selanjutnya dapat dilihat dari empat bidang pengaturan yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan transportasi laut sebagaimana diatur dalam UU No. 17/2008 yang meliputi: (i) angkutan di perairan; (ii) kepelabuhanan; (iii) keselamatan dan keamanan serta penegakan hukum serta (iv) ketentuan pidana. Dalam pengaturan tentang angkutan di perairan, UU No. 17/2008 pada pasal 8 menegaskan kembali azas cabotage dimana kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia, dalam hal ini kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia. Untuk kapal berbendera asing di beri waktu untuk tetap dapat melakukan kegiatannya

di wilayah Indonesia dalam waktu tiga tahun setelah diundangkannya UU No. 17/2008.30 Permbrelakuan azas cabotage ini tentu saja berimplikasi pada penambahan kapal berbendera Indonesia yang harus dilakukan pemerintah Indonesia secara bertahap. Ketentuan tentang kepelabuhanan sudah mengarah pada sistem manajemen kepelabuhanan yang terpadu. Sedangkan untuk keamanan dan keselamatan sudah diatur lebih rinci baik tentang kelaiklautan kapal maupun standarisasi awak kapal sesuai ketentuan internasional. Di samping itu fungsi syahbandar ditingkatkan sebagai Port State Control dan bukan semata administratif saja.

Adapun kebijakan keamanan transportasi laut di Indonesia tidak dapat dipisahkan dari jiwa Pancasila dan UUD 1945 serta ketentuan-ketentuan internasional yang sudah disepakati oleh Indonesia. Meskipun secara umum standarisasi keselamatan kapal mengacu pada ISM dan ISPS Code tentunya setiap jenis kapal khususnya status hukum dari suatu kapal akan sedikit berbeda perlakuannya. Seperti misalnya terdapat perbedaan ketentuan antara kapal niaga, kapal pemerintah serta kapal perang juga berkaitan dengan fungsi kapal tersebut, terutama kapal pemerintah dan kapal perang sebagai sarana penegak hukum di laut. Sebagaimana diuraikan di atas walaupun ada perbedaan antara kelautan dan kemaritiman, namun dalam mewujudkan maritime security dan secara spesifik dalam mewujudkan keamanan transportasi laut, kelautan dan kemaritiman harus berjalan bersandingan. Kapal menurut type dan fungsinya dalam beberapa hal tunduk pada ketentuan kelautan dan dalam beberapa hal tunduk pada ketentuan kemaritiman. Sebagai contoh, untuk kapal perang, dalam menjalankan kapal/berkaitan dengan operasional kapal tentunya kapal jenis ini tunduk pada ketentuan- ketentuan standarisasi kelaiklautan kapal sebagaimana ditentukan oleh IMO. Namun dalam melaksanakan fungsinya dan status hukumnya, kapal perang tunduk juga pada ketentuan-ketentuan kelautan sebagaimana ditentukan oleh PBB. Selanjutnya, secara global di bawah ini ilustrasi bagan tentang kebijakan keamanan transportasi laut di Indonesia

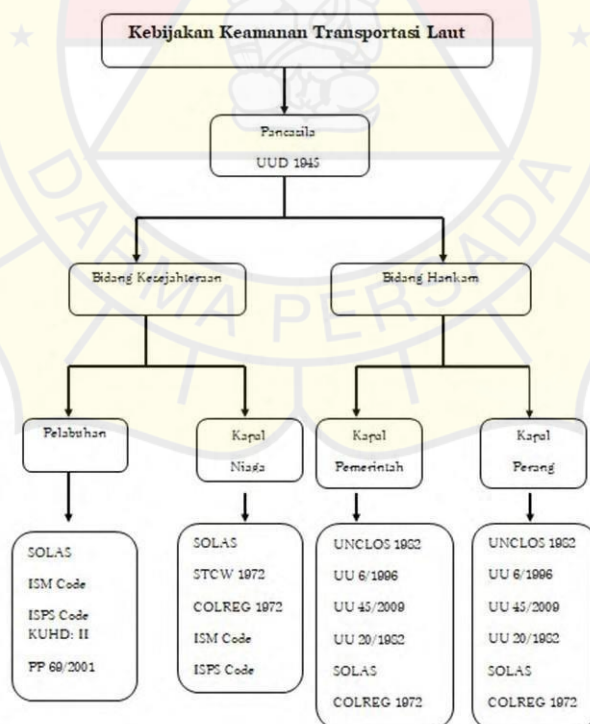
Keselamatan Transportasi Laut didefinisikan sebagai kondisi terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan maritim untuk transportasi air dan fasilitas pelabuhan. Ada banyak penyebab kecelakaan kapal karena ketidakpatuhan terhadap peraturan di atas kapal. Keselamatan Transportasi Laut pada dasarnya ditentukan oleh umur kapal). Keselamatan transportasi juga menjadi tanggung jawab operator kapal dan semua pihak yang terlibat dalam pelayaran. Selain operator, pemangku kepentingan adalah pengelola pelabuhan atau pengangkut sebagai regulator, pelabuhan sebagai fasilitator dan pengguna layanan. “(Saut Gurning, 2005)”.

Faktor yang tidak kalah pentingnya adalah universitas maritim dan lembaga pendidikan dan pelatihan maritim, industri galangan kapal, pemasok peralatan keselamatan, biro klasifikasi kapal dan Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika (BMKG). Keselamatan transportasi laut juga harus didukung oleh Badan SAR sebagai penyelamat, keselamatan maritim tidak hanya dilihat dari keadaan kapal, karena banyak faktor lain yang mempengaruhinya.

Operator kapal juga membutuhkan sumber daya manusia yang berkualitas dari lembaga pendidikan, baik itu lembaga pelatihan maritim atau universitas teknik kelautan dan teknik kelautan. Kualitas keluaran lembaga pendidikan tersebut akan mempengaruhi kehandalan sumber daya manusia selama pengoperasian kereta api. Sama pentingnya adalah pemeliharaan peralatan keselamatan oleh produsen dan perusahaan layanan peralatan keselamatan yang disetujui pemerintah. Komitmen perusahaan terhadap sistem keselamatan kapal tercermin dalam kajian tahunan oleh lembaga independen pemerintah, BKI dalam bentuk *International Safety Management Code* (ISM Code). Berkat sistem manajemen keselamatan, HR dapat mengoperasikan kapal dengan aman dan dapat mengambil tindakan penyelamatan jika terjadi kecelakaan.

Prosedur pengendalian keselamatan transportasi laut di tingkat internasional diatur dengan ketentuan International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 yang telah difinalisasi. Aturan internasional ini mengatur ketentuan sebagai berikut:

1. Konstruksi (struktural, stabilisasi, mesin dan instalasi listrik, proteksi kebakaran, detektor kebakaran dan pemadam kebakaran).
2. Komunikasi elektronik melalui radio serta keselamatan navigasi.
3. Alat keselamatan, seperti pelampung, *liferaft* dan sekoci.
4. Menerapkan ketentuan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk penerapan *International Security Management Code* (ISM Code) dan *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code).
5. Konvensi internasional tentang pencarian dan penyelamatan (*International Convention on Maritime Search and Rescue*, 1979).
6. *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual* (IAMSAR) dalam 3 jilid.



(Sumber; sippn.menpan.go.id)

Gambar 2.9 Bagan Kebijakan Keamanan Transportasi Laut

2.4.1 Ancaman Terhadap Keselamatan dan Keamanan Pelabuhan

Pada dasarnya ancaman terhadap keselamatan dan keamanan kapal dapat datang dari berbagai sumber, seperti :

1. Bahaya alam dapat berupa gelombang pasang (tsunami), angin topan (hurricane), gempa bumi, dan suhu ekstrim. Kebakaran dan polusi juga dapat dianggap sebagai bencana alam meskipun sebagian besar adalah akibat dari perbuatan manusia.
2. Bahaya yang timbul atas perilaku kejahatan manusia datang dalam berbagai bentuk seperti pembajakan atau hacking, terorisme, vandalisme, perusakan, pembunuhan dan lain-lain. Ancaman tersebut bisa diantisipasi dengan meningkatkan kesadaran nakhoda dan seluruh awak kapal pada saat kapal berlayar di perairan yang rentan/berbahaya seperti selat, sungai dan perairan sempit serta pada saat kapal berlabuh atau berlabuh di pelabuhan.
3. Bahaya akibat karakteristik beberapa barang yang memerlukan penanganan khusus untuk melindungi barang tersebut dari pengaruh luar yang dapat menimbulkan reaksi kimia yang membahayakan keselamatan manusia dan aset.

Dimulai dari serangan teroris 11 September 2001 di Amerika Serikat, Negara tersebut telah meningkatkan kesadaran di antara komunitas maritim internasional tentang bahaya serangan teroris yang mungkin ditujukan terhadap sasaran maritim secara umum. Pada Januari 2015, sebuah kapal tanker MT. Rehoboot dibajak di perairan Indonesia. Sebuah kapal yang membawa 1.100 ton solar dibajak di perairan Sulawesi Utara. Kapal tersebut diduga dibajak oleh sekelompok orang bersenjata berat, sehingga memaksa seluruh awak kapal untuk turun dengan sekoci di sekitar Pulau Nain di Minahasa Utara.

Di bulan November 2001, *Maritime Safety Commite* (MSC) dan *International Maritime Organization* (IMO) sejak Sidang ke-22 mengadopsi Resolusi A.924 (22). Resolusi tersebut tidak lebih dari peninjauan kembali terhadap semua tindakan dan prosedur yang bertujuan untuk mencegah kemungkinan tindakan terorisme yang

mengancam keselamatan penumpang dan awak kapal serta keselamatan kapal. Selanjutnya, pada Konferensi Negara Anggota yang diadakan di London dari tanggal 9 sampai 13 Desember 2002 (kemudian dikenal sebagai Konferensi Diplomatik Keamanan Maritim), sebuah resolusi diadopsi dengan suara bulat memutuskan untuk memasukkan ISPS Code dalam *Safety Of Life At Sea 1974* (SOLAS 1974).

Resolusi lain juga mencakup perlunya perubahan amandemen Bab V dan Bab XI SOLAS, di bawah kode baru yang akan mulai berlaku pada tanggal 1 Juli 2004. Pada dasarnya ISPS Code ini terdiri dari 2 (dua) bagian utama, yaitu Bagian A (Part A) dan Bagian B (Part B). Bagian A mencakup semua ketentuan yang harus dibuat (wajib) oleh pemerintah, kapal/perusahaan dan fasilitas pelabuhan, mengenai aturan yang tercantum dalam Bab XI-2 setelah amandemen Lampiran Solas tahun 1974. Bagian B berisi petunjuk pelaksanaan Bab XI - 2 apa yang dijabarkan di Bagian A.

Poros Maritim merupakan komitmen pemerintah Indonesia yang penggelaran operasionalnya membutuhkan perbaikan infrastruktur di sektor maritim. Perekonomian komersial negara kita sangat bergantung pada pelayaran, terutama perdagangan luar negeri, sehingga menjamin keselamatan dan keamanan kapal dan pelabuhan tempat kapal berlabuh.

Patut diakui bahwa implementasi ketentuan ISPS Code di Indonesia belum sepenuhnya diproyeksikan dengan baik, karena masih memerlukan upaya yang serius dari seluruh pemangku kepentingan, terutama dalam upaya mewujudkan “Poros Maritim” di Indonesia. Kondisi fisik, lokasi dan kondisi lingkungan umum pelabuhan Indonesia juga menghambat penerapan ISPS Code. Pemerintah Indonesia, sebagai Pemerintah Penandatangan, melalui pengelolaan bersama peraturan daerah, harus selalu memantau pelaksanaannya, baik di pelabuhan maupun di atas kapal. (Forum Studi Pertahanan dan Maritim) (Willy.F. Sumakul 2014).

2.4.2 Ancaman Keselamatan Maritim

Kawasan sekitar kota pelabuhan merupakan kawasan yang dapat terancam dengan berbagai bentuk kejahatan. Kejahatan ini sering dilakukan oleh individu yang sangat terorganisir dan canggih yang mampu mengeksploitasi pelayaran komersial internasional.

Menurut pedoman Strategi Keamanan Maritim Nasional (2005) yang diterbitkan oleh Departemen Perhubungan Amerika Serikat, gambaran umum ada lima jenis ancaman maritim yang berpotensi mengancam keamanan pelabuhan: ancaman keamanan geografis, terorisme, kejahatan antarnegara dan ancaman pembajakan, perusakan lingkungan dan imigrasi ilegal. Tetapi, dari kelima jenis kejahatan tersebut, berikut adalah jenis kejahatan yang dapat terjadi di kawasan sekitar pelabuhan dan cara penanggulangannya.

A. Aksi Terorisme

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), aksi terorisme adalah penggunaan kekerasan untuk menimbulkan ketakutan dengan tujuan mencapai tujuan (terutama tujuan politik); tindakan teroris. Informasi tentang potensi terorisme sering kali datang dari badan intelijen dan keamanan lokal atau internasional. Pelabuhan memerlukan komponen kontra-terorisme untuk menangani serangan teroris langsung terhadap fasilitas pelabuhan dan kapal yang berada di dalam yurisdiksi pelabuhan atau laut teritorialnya.

Contoh kejadiannya pada tanggal 15 Desember 2020, sekelompok teroris menggunakan perahu kecil sarat bahan peledak untuk menyerang sebuah kapal tanker yang sedang membongkar bahan bakar di pelabuhan Jeddah. Serangan itu menyebabkan ledakan dan kebakaran di kapal BW Rhine berbendera Singapura. Kapal yang dioperasikan Hafnia itu dikabarkan membawa 60.000 ton bensin. Para kru dengan cepat memadamkan api dan tidak ada korban jiwa, tetapi lambung kapal rusak.



(Sumber; Tribun Medan)

Gambar 2.10 Terorisme

B. Pembajakan

Pembajakan adalah tindakan menyerang kapal dagang di pelabuhan dan wilayah perairan. Di bawah hukum internasional, serangan-serangan ini bukan merupakan pembajakan tetapi hanya perampokan bersenjata. Pencuri menyerang kapal dan awaknya serta sopir truk di sekitar area pelabuhan. Metode yang digunakan berkisar dari serangan langsung dengan senjata berat hingga memalsukan identitas perampok sebagai penjaga pantai melalui radio VHF. Penanganan yang efektif mencegah pelanggar mengakses pelabuhan dan kapal, dan merespon dengan cepat dan efektif terhadap pelanggaran keamanan.

Contoh kasus Perampok Laut bersenjata menyerang kapal TB Legasea I di Sungai Kapuas Pontianak, Kabupaten Mempawah, Kalimantan Barat (Kalbar), Rabu (11/5/2022) pukul 04.00 WIB. Peristiwa tersebut mengakibatkan seorang anak buah kapal (ABK) mengalami luka tembak di bagian lengan kanan. Pelakunya diduga menggunakan senjata jenis airgun. Pelaku diketahui berjumlah tiga orang menggunakan sampan kato dan mereka membuntuti kapal TB Legasea di bagian buritan.



(Sumber; Kompasiana.com)

Gambar 2.11 Perampokan Laut

C. Pencurian Cargo

Pencurian Cargo meningkat dengan tingginya tingkat perdagangan narkoba dan pencucian uang. Karena masalah ini, arus perdagangan terancam. Untuk mengatasi masalah ini, personel keamanan pelabuhan harus mengidentifikasi fasilitas pelabuhan yang ada dan operasi setiap terminal. Mereka perlu mengetahui jadwal pengiriman untuk hari itu, termasuk dermaga, kapal, dan waktu. Selain itu, database barang hilang perlu diintegrasikan ke dalam sistem pelaporan dan analisis resmi. Data ini akan digunakan untuk penilaian masalah yang komprehensif.

Contoh kasus yang terjadi di Pelabuhan Bangka Belitung, Direktorat Polisi Perairan (Polair) Polda Sumsel membongkar sindikat pencurian bahan bakar minyak (BBM) bersubsidi di Pelabuhan Tanjung Ru, Bangka Belitung. Tidak tanggung-tanggung, barang bukti yang disita polisi sebanyak 25 kiloliter atau 46 ribu liter BBM jenis solar. Dalam aksi pencurian cargo ini di mulai dari kapal MV. Faird 4 yang bersandar di Pelabuhan Ru, Bangka Belitung sekitar pukul 02:00 dini hari dan memancing 5 orang bermodalkan *Speedboat* dan senjata tajam. Pencurian dilakukan dengan cara menodong senjata tajam ke ABK kapal tersebut dan sandera Captain. (Sumber: oceanweek.co.id)



(Sumber; Kompas TV)

Gambar 2.12 Pencurian Kapal

D. Penumpang Gelap

Penumpang Gelap dapat menimbulkan bahaya diperdagangan internasional. Risiko pelabuhan dan kapal bermuatan meningkat dengan meluasnya penggunaan peti kemas untuk menyelundupkan imigran dari negara lain. Personil keamanan pelabuhan harus dapat mencegah penumpang gelap dengan memeriksa pintu masuk dan keluar ke area pelabuhan seperti tempat berlabuh, kapal dan gudang berikat.

Seperti contoh yang terjadi di Balikpapan, Kalimantan Timur, 20 orang yang merupakan penumpang gelap diturunkan oleh ABK di tengah laut sesaat kapal berlayar dari Balikpapan menuju Surabaya, Jawa Timur. Dari rekaman video amatir warga, tampak detik-detik saat penumpang gelap di kapal KM Mutiara Perindo II diturunkan oleh ABK di tengah laut untuk dibawa kembali ke Pelabuhan Semayang, Balikpapan.

(Sumber; Kompas TV)

Sebanyak 76 penumpang KMP Yunicee terdata oleh Basarnas saat tenggelam di Selat Bali. Sebanyak 19 orang tidak masuk dalam manifest kapal. Direktur Transportasi Sungai Darat dan penyeberangan (TSDP) Ditjen Perhubungan Darat Cucu Mulyana mengakui adanya penumpang gelap yang tidak masuk manifest kapal. Tak hanya itu, para pegawai TSDP biasanya juga menumpang kapal penyeberangan saat pergi atau pulang dari kerja.



(Sumber; Okezone.com)

Gambar 2.13 Penumpang Gelap

E. Penyelundupan Obat Terlarang

Pelabuhan sangat rentan terhadap penyelundupan obat-obatan terlarang dalam kontainernya. Penyelundup sering kali meminta bantuan perusahaan pelayaran atau memanfaatkan jasa ekspedisi dalam prosesnya. Untuk mengatasinya, pemeriksaan keamanan harus dilakukan di semua pintu masuk pelabuhan, termasuk patroli di pelabuhan itu sendiri. Selain itu, pelabuhan perlu berkoordinasi dengan perusahaan pelayaran untuk melakukan pemeriksaan rutin terhadap obat-obatan terlarang yang mungkin ditebar di setiap pengirimannya.

Contohnya adalah pengungkapan sabu yang bisa mencapai puluhan kilogram pada awal 2022. Jika pada 2021 126 kg, awal tahun ini sudah mencapai 30.721 gram atau 30,72 kg. Saat mengumumkan kasus narkoba, cara yang digunakan oleh 2 kurir Malaysia, MH dan A cukup berbeda dilakukan di laut, Namun, ditemukan adanya kegiatan ilegal berupa peredaran narkoba. Narkoba yang didatangkan dari Tawau akan terus dipantau, karena memang kedua belah pihak memiliki celah untuk menyelundupkan sabu. (Sumber; tribatanews.kaltara.polri.go.id)



(Sumber; Okezone Indonesia)

Gambar 2.14 Penyelundupan Obat Terlarang

F. Penyelundupan Uang / Barang Bernilai

Penyelundupan uang adalah kegiatan pencucian uang dan akumulasi kekayaan ilegal. Tujuan dari selundupan sering digunakan untuk mendapatkan monopoli, perdagangan legal atau untuk menyuap entitas terkait. Penyelundupan perak terjadi melalui jalur ekspor yang didukung oleh kontainer pengiriman itu sendiri, memungkinkan penyelundupan massal dalam satu kali pengiriman. Koordinasi dengan industri pelayaran sangat penting untuk mengurangi risiko yang ditimbulkan oleh penyelundup dan pencuci uang yang mengeksploitasi barang-barang mereka.

Contoh kasus penyelundupan barang bernilai yaitu upaya penyelundupan 53 ton solar melalui Pelabuhan. Kapal Along Jaya VIII yang mengangkut solar ilegal itu 6 orang ABK yang mengaku solar itu didapat dari sebuah kapal tanker di perairan Singaraja pada tanggal 5 Desember lalu. Kapal yang sebenarnya dari Semarang menuju Kupang, NTT lalu dibelokkan ke Benoa setelah menyedot solar dari kapal tanker. 6 ABK Itu menjual solar ke nelayan di Benoa dengan harga Rp 4.300/liter, padahal mereka membeli solar itu dengan harga Rp 3.500 liter.



(Sumber; Viva.co.id)

Gambar 2.15 Penyelundupan Uang

2.5 Tentang ISPS CODE

International Ship and Port Security Code (ISPS Code) adalah regulasi IMO (*International Maritime Organization*) yang secara khusus mengatur tentang kegiatan-kegiatan dan langkah-langkah yang harus diambil oleh setiap negara dalam menanggulangi ancaman Terorisme di laut. Setelah melalui penandatanganan secara resmi oleh negara-negara anggota IMO, ISPS CODE akhirnya berlaku efektif sejak 1 Juli 2004.

Penyusunan ISPS CODE dimulai pada tahun 2001, dalam hal ini oleh *Maritime Security Committee* (MSC) bekerjasama dengan *Maritime Security Working Group* (MSWG). Kedua badan tersebut, pada sidang Majelis Nasional pada bulan November 2001, mengadopsi resolusi A.924 (22). Isi dari resolusi tersebut adalah untuk mempertimbangkan semua tindakan dan prosedur untuk mencegah tindakan terorisme yang dapat mengancam keamanan maritim, khususnya bagi penumpang dan awak kapal, serta keamanan kapal pada umumnya. Selanjutnya, pada Konferensi Negara-negara Anggota di London dari tanggal 9 sampai 13 Desember 2002 (kemudian dikenal sebagai Konferensi Diplomatik Keamanan Maritim), disepakati untuk memasukkan ISPS Code ke dalam Konvensi Internasional untuk keselamatan laut 1974 (SOLAS 1974). Konferensi juga mengadopsi amandemen SOLAS Bab V dan XI, untuk menyelaraskan dengan adopsi ISPS Code.

Hal yang perlu menjadi perhatian adalah ekspansi SOLAS 74 mencakup pelabuhan dan fasilitasnya. Prosedur yang belum pernah ada sebelumnya, meski hanya sebatas pelabuhan yang menghambat pelayaran. Bagian atau hal yang harus dilakukan pelabuhan untuk mematuhi ISPS Code Berikut adalah beberapa bagian atau hal yang harus dilakukan pelabuhan untuk mematuhi ISPS Code:

1. *Port Facility Security Assessment* (PFSA)

Penilaian keamanan fasilitas pelabuhan dilakukan untuk mengidentifikasi kemungkinan kelemahan/kekurangan di departemen keamanan fasilitas

pelabuhan dan kemampuan untuk memitigasi atau memitigasi kelemahan/kekurangan tersebut. Penilaian keamanan fasilitas pelabuhan harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh IMO berdasarkan bagian A.15 dari ISPS Code. Faktor-faktor yang perlu dinilai saat menerapkan PFSA adalah:

- a. Keamanan Fisik
- b. Integritas Struktural
- c. Sistem perlindungan personel
- d. Kebijakan serta prosedur pengamanan
- e. Sistem radio dan komunikasi
- f. Infrastruktur transportasi terkait
- g. Utility dan Area atau lokasi, yang jika dirusak atau digunakan untuk tujuan yang dilarang akan menimbulkan risiko bagi orang, harta benda, dan pengoperasian kapal atau fasilitas pelabuhan.

2. *Port Facility Security Officer (PFSO)*

Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan adalah orang yang bertanggung jawab untuk mengembangkan, menerapkan, merevisi dan memelihara desain Keamanan Fasilitas dan berhubungan dengan Petugas Keamanan Kapal dan Petugas Keamanan Perusahaan. Persyaratan untuk menjadi Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan meliputi:

- a. Ada bukti penunjukan Operator Pelabuhan/Pengelola Terminal Khusus/Pengelola Dermaga untuk kepentingannya.
- b. Memiliki sertifikat pengetahuan dan keterampilan sebagai seorang PFSO.
- c. Melakukan pemutakhiran sertifikat PFSO setiap 3 (tiga) tahun sekali.

3. *Port Facility Security Plan (PFSP)*

Port Facility Security Plan (PFSP) atau Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan adalah suatu rancangan yang dibangun untuk memastikan penerapannya terhadap langkah/tindakan yang dirancang bangun untuk

melindungi fasilitas pelabuhan dan kapal-kapal, manusia, muatannya, unit transportasi muatan dan perbekalan kapal didalam fasilitas pelabuhan dari resiko peristiwa/kejadian keamanan. Adapun hal – hal yang harus dimuat pada perancangan tersebut tercantum pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 Tahun 2016 pada pasal 16 ayat 1 dan 2. Kelengkapan dari PFSP harus mencakup poin-poin sebagai berikut:

1. Akses ke dalam area pelabuhan dan standar pengamanan untuk setiap *security level*.
 2. Identifikasi dan pengondisian keamanan area-area terbatas di dalam pelabuhan untuk setiap *security level*.
 3. Penanganan kargo maupun barang selain kargo dan standar pengamanan untuk setiap *security level*.
 4. aktivitas pemantauan keamanan pelabuhan dan standar keamanan untuk setiap *security level*.
4. *Operational and Physical Security Measures*
- Operational and physical security measures* atau petugas operasional yang bertugas menjaga dan mengontrol keamanan dan integritas Fasilitas Pelabuhan, seperti : Data centers ataupun peralatan yang sangat penting untuk melindungi data pribadi.
5. *Training (Drill and Exercise on Port Facility)*
- a. Training adalah pelatihan tentang ISPS Code oleh SSO terhadap awak kapal dan oleh PFSO terhadap pihak terkait di manajemen fasilitas pelabuhannya
 - b. Drill adalah pelatihan atau praktek tentang uji prosedur yang ada didalam SSP (*Ship security plan*) dan PFSP dengan hanya melibatkan pihak internal kapal atau fasilitas Pelabuhan.
 - c. *Exercise* adalah latih komunikasi, praktek dan/atau table top tentang

ancaman keamanan yang melibatkan pihak fasilitas Pelabuhan dengan instansi lain yang bergabung dalam PSC (*Port Security Committee*) guna menguji koordinasi ketersediaan dan kemampuan sumber daya.

6. *Declaration of Security*

Declaration of Security atau Maklumat Keamanan maksudnya suatu persetujuan yang dicapai antar suatu kapal dan bisa juga suatu fasilitas angkatan atau kapal yang lainnya dengan yang mana ia berinteraksi, menetapkan angka keamanan yang masing-masing akan menerapkannya.

Setiap Security Plan juga memiliki langkah manajemen keamanan yang berbeda tergantung pada tingkat keamanannya. Selain itu, tingkat keamanan ini digunakan sebagai bagian dari pernyataan keamanan atau identifikasi keamanan antara kapal dan pelabuhan yang akan dikunjungi.

2.5.1 Istilah Dalam ISPS Code:

Dalam penilaian keamanan fasilitas pelabuhan istilah atau definisi yang sering digunakan adalah sebagai berikut :

1. DA adalah singkatan dari Designated Authority, adalah orang yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan sebagai pemerintah penandatangan untuk melaksanakan ISPS Code di seluruh wilayah Indonesia, pelaksanaannya dan sosialisasinya kepada semua pihak terkait untuk berkoordinasi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, hukum dan regulasi.
2. Kanpel adalah personil Direktorat Jenderal Perhubungan laut yang ditunjuk dan diangkat oleh Menteri Perhubungan selaku Kanpel sebagai wakil pemerintah wilayah pelabuhan sesuai dengan kewenangannya, dalam hal ini adalah Kanpel Batam.

3. *Port Security Committee (PSC)*: adalah Suatu badan yang ditunjuk oleh Dirjen Hubla yang diketuai oleh Kanpel untuk mengkoordinasikan instansi pemerintah yang ada di suatu pelabuhan serta instansi keamanan dan perusahaan-perusahaan pelayaran guna pelaksanaan ISPS Code.
4. PFSA singkatan dari *Port Facility Security Assessment* ialah analisa yang mempelajari dan mengevaluasi kemungkinan ancaman, kelemahan-kelemahan, dan tindakan-tindakan protektif yang sudah ada, prosedur dan operasi.
5. PFSP singkatan dari *Port Facility Security Plan* ialah suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan aplikasi tata cara untuk melindungi kapal dan fasilitas pelabuhan ,orang –orang,muatan,unit pengangkut muatan dan gudang kapal (ship store) dalam fasilitas pelabuhan dari suatu risiko insiden keamanan.
6. PFSO singkatan dari *Port Facility Security Officer* ialah seseorang yang ditunjuk untuk bertanggung jawab dalam pengembangan, implementasi, revisi dan pemeliharaan rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan dan koordinasi/komunikasi dengan para petugas keamanan kapal dan para petugas keamanan Perusahaan.
7. Risiko ialah keadaan yang tidak diharapkan yang akan terjadi atau mungkin terjadi dari suatu keadaan tertentu atau akibat dari suatu keputusan
8. Kerentanan ialah kemudahan sesuatu untuk mendapat serangan atau tindakan yang tidak diharapkan
9. Kemungkinan ialah tingkat kecenderungan sesuatu risiko akan terjadi.
10. Dampak ialah akibat yang diderita /ditanggung jika risiko benar benar terjadi.
11. Mitigasi ialah tindakan yang diambil untuk mencegah, mengurangi atau menghindari resiko dengan mengurangi kerentanan, kemungkinan dan dampak.

12. Ancaman adalah potensi munculnya kejadian yang tidak diinginkan (insiden keamanan).
13. Tindakan Keamanan (Security Measures) adalah tindakan yang dilakukan dengan tujuan untuk melindungi pelabuhan atau kapal dari resiko gangguan keamanan pada kondisi tertentu seperti pada security level 1, level 2 dan level 3
14. Keamanan Level 1 adalah tingkat keamanan dimana tindakan pencegahan keamanan minimum harus dilaksanakan secara terus menerus.
15. Keamanan Level 2 adalah tingkat keamanan dimana tindakan tambahan dari tingkatan keamanan minimum yang harus dilaksanakan pada waktu tertentu sebagai resiko meningkatnya suatu gangguan keamanan.
16. Keamanan Level 3 Adalah tingkatan dimana tindakan pencegahan keamanan yang bersifat spesifik lebih lanjut yang dilaksanakan dalam kurun waktu yang terbatas ketika suatu gangguan keamanan segera terjadi atau mungkin, walaupun tidak memungkinkan untuk mengidentifikasi target yang spesifik.
17. Penyimpangan adalah ketidaksesuaian terhadap persyaratan atau prosedur yang telah ditetapkan dan dipandang sebagai suatu kesalahan yang berpotensi membahayakan keamanan atau mengundang terjadinya peristiwa keamanan bagi kapal dan crew kapal serta Fasilitas Pelabuhan lainnya.
18. Situasi Rawan adalah keadaan atau kejadian yang dapat menimbulkan peristiwa keamanan bila terus dibiarkan berkembang lebih jauh.
19. Verifikasi adalah dimaksudkan sebagai suatu tindakan untuk menentukan sesuai tidaknya suatu aturan / kejadian atau sesuai-tidaknya suatu proses operasional terhadap persyaratan yang telah ditetapkan.
20. Prosedur adalah aturan yang menjelaskan bagaimana, siapa, dan tujuannya apa suatu kegiatan spesifik harus dilakukan.

21. Karyawan adalah Karyawan PT. ASDP Pelabuhan Merak yang telah ditetapkan dan mendapat ijin bekerja di area Fasilitas Pelabuhan.
22. Tamu/Visitor ialah orang-orang luar yang akan memasuki Fasilitas Pelabuhan untuk mengadakan aktifitas di Fasilitas Pelabuhan atau di kapal. Yang termasuk sebagai tamu adalah Agen, Surveyor, Supplier, Imigrasi, Karantina, Bea Cukai, Petugas Adpel, Mooring Crew, dan pengunjung lain selain itu.
23. Crew Kapal ialah semua orang yang bekerja sebagai Anak Buah Kapal (ABK) yang kapalnya sedang bersandar di Fasilitas Pelabuhan.
24. Barang Berbahaya adalah semua barang yang dapat menimbulkan ancaman keselamatan dan/atau harta benda. Dalam kondisi keamanan, adalah barang yang dapat menimbulkan ledakan, atau kehancuran/kerusakan.
25. Dermaga/Jetty adalah setiap bangunan yang dipakai untuk bersandar kapal/tongkang.
26. Galangan kapal adalah sebuah tempat yang dirancang untuk memperbaiki dan membuat kapal.
27. Yard adalah area yang digunakan untuk kegiatan proses fabrikasi yang meliputi merangkai, memproses, loading /unloading produk ke kapal atau tongkang. Hal itu termasuk kade/jembatan, gudang-gudang dan bangunan bengkel (workshop) dan, daratan yang ada air dibawahnya, atau diantara yang hampir seperti itu, gedung dan peralatan serta material diatasnya.
28. *Port Security Officer* (PSO) adalah pejabat Kantor Kanpel yang ditunjuk oleh Kanpel Batam sebagai penanggung jawab keamanan pelabuhan termasuk penerapan Port Facility Security Plan serta berkoordinasi dengan CSO, SSO dan PFSO.

2.5.2 Persyaratan ISPS CODE

ISPS Code memerlukan penilaian keamanan untuk mengidentifikasi ancaman, menentukan sifat kerentanan, dan mengekspos risiko terhadap aset, infrastruktur, dan operasi. Pendekatan ini dimaksudkan untuk membantu administrator dan operator pelabuhan mengidentifikasi sifat kerentanan terhadap aset, infrastruktur, dan operasi mereka, dan mengidentifikasi tindakan pencegahan yang tepat, serta mengembangkan rencana keamanan yang memadai terhadap Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan.

Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan menjadi dasar untuk pengembangan Desain Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSP), mengidentifikasi dan mengembangkan tindakan pencegahan keamanan yang konsisten, dan mengatasi kelemahan sistemik dalam pengaturan keamanan bagi masyarakat di dalam dan di sekitar pelabuhan. Penilaian ini akan mengidentifikasi tingkat risiko yang tinggi terhadap aset, operasi dan operasi pelabuhan dan dapat digunakan oleh operator fasilitas pelabuhan sebagai dasar untuk mengembangkan rencana keamanan fasilitas pelabuhan. Syarat-syarat untuk Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan Ketentuan penilaian keamanan :

1. Penilaian keamanan yang telah selesai akan disampaikan kepada Designated Authority dengan Rancangan Keamanan fasilitas pelabuhan (*Port Facility Security Plan* atau PFSP). Penilaian keamanan harus berisi risiko-risiko dan / atau ancaman- ancaman yang telah teridentifikasi secara memadai, dianalisis dan dievaluasi dengan tepat, dan strategi-strategi pencegahan /pengurangan telah ditentukan untuk tindakan terhadap risiko-risiko
2. *Facility Security Assessment* yang telah disetujui harus merupakan suatu lampiran dari Port Facility Security Plan. Penilaian keamanan harus dilindungi dari akses yang tidak sah dengan penanganan informasi keamanan yang sensitif dan ini merupakan salah satu tugas perusahaan.

3. *Port Facility Security Assessment* yang disampaikan kepada *Designated Authority* akan mencakup hal berikut ini :
 - a. Tanggal waktu penilaian keamanan telah diselesaikan;
 - b. Rincian yang spesifik lokasi kawasan seluruhnya atau lingkup penilaian dilakukan atas fasilitas pelabuhan
 - c. Ringkasan pendek bagaimana penilaian dilaksanakan, termasuk detail-detail proses manajemen risiko diadopsi.
 - d. Keterampilan sesuai dan pengalaman orang-orang yang terlibat dalam menyelesaikan penilaian.
 - e. Pernyataan singkat menguraikan konteks risiko (situasi ancaman) berkenaan dengan fasilitas pelabuhan, termasuk daftar aset utama, infrastruktur dan operasi-operasi.
4. *Port Facility Security Assessment* harus memasukkan berikut ini :
 - a. Identifikasi dan evaluasi aset penting, infrastruktur dan operasi-operasi yang penting untuk dilindungi;
 - b. Identifikasi kelemahan-kelemahan, termasuk faktor manusia, dalam infrastruktur, kebijakan, dan prosedur;
 - c. Identifikasi risiko yang mungkin dan / atau ancaman-ancaman untuk aset-aset, infrastruktur, dan operasi-operasi, dan kemungkinan dan konsekuensi- konsekuensi kejadian, dan
 - d. Identifikasi, pilihan, dan prioritasasi, perlakuan-perlakuan risiko (langkah- langkah pertahanan / balik dan perubahan-perubahan prosedural) dan tingkat keberhasilan dalam tingkat-tingkat mengurangi risiko (termasuk sifat-sifat kerentanan).