

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Indonesia Negara Maritime/ Kepulauan**

Indonesia dikenal sebagai salah satu negara kepulauan terbesar di dunia. Selain negara kepulauan, Indonesia disebut juga negara maritim. Wilayah Indonesia sendiri mencapai 1,905 juta km<sup>2</sup> dan terbentang dari Sabang hingga Merauke.

Dikutip dari buku Pengetahuan Sosial karya Tri Nur Hadiyati, Indonesia disebut sebagai negara kepulauan karena wilayahnya terdiri dari pulau-pulau. Tercatat, ada sekitar 17.500 pulau yang dimiliki Indonesia.

Pulau-pulau tersebut dihubungkan oleh laut dan selat sehingga menjadi wilayah yang dikenal juga dengan nama Nusantara. Setiap wilayahnya bahkan memiliki keanekaragaman yang berbeda-beda. Pengertian negara kepulauan tersebut juga diatur dalam artikel 46 *United Nations Convention on the Law of the Sea* atau Konvensi PBB tentang Hukum Laut.

Sementara itu, sebutan negara maritim disebut karena Indonesia sebagian besar wilayahnya adalah perairan. Menurut data dari rujukan nasional data kewilayahan Republik Indonesia yang dikerjakan oleh Badan Informasi Geospasial (BIG) dan Pusat Hidrografi dan Oseanografi (Pushidros) TNI Angkatan Laut luas total wilayah perairan mencapai 6,32 juta km<sup>2</sup> atau lebih besar dibanding luas daratan yang hanya mencapai 1,905 juta km<sup>2</sup>. Selain itu, lautan Indonesia diketahui sebagai wilayah Marine Mega Biodiversity terbesar di dunia. Sebab, laut Indonesia memiliki 8.500 spesies ikan, 555 spesies rumput laut, dan 950 spesies biota terumbu karang.

#### **2.2 Pelabuhan di Indonesia**

Pelabuhan merupakan salah satu fasilitas yang memiliki fungsi untuk bongkar muat barang pindahan antar pulau dalam dunia logistik. Akan tetapi, secara umum pelabuhan dapat digunakan sebagai tempat naik / turunnya penumpang dari suatu tempat. Indonesia

sebagai tempat yang tersusun dari beberapa pulau sudah memiliki kurang lebih sekitar 399 pelabuhan yang sudah beroperasi dan *comply* dengan *ISPS Code*. Hal ini didukung oleh pemerintah sebagai wujud bentuk kepedulian terhadap masyarakat. Tidak hanya itu, wujud dukungan pemerintah RI terhadap kelangsungan pelabuhan di Indonesia adalah didasari karena banyak pengusaha kalangan manapun sudah mulai mendistribusikan produknya ke seluruh nusantara. Adapun jenis – jenis atau status pelabuhan yang telah memenuhi dengan *ISPS Code* diseluruh provinsi Indonesia, yaitu :

### 2.2.1 Terminal Khusus (Tersus)

Terminal Khusus (Tersus) adalah terminal yang terletak diluar Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKp), yang merupakan bagian dari Pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya, dibawah ini adalah contoh daftar terminal Tersus antara lain sebagai berikut:

**Tabel 1.** Contoh daftar Pelabuhan status Tersus

No	Pelabuhan Induk	Fasilitas Pelabuhan			
	Nama	Nama Fasilitas	Alamat/Lokasi	Aktifitas	Status
1	Kuala Semboja	Senipah Terminal, Total E&P Indonesia	Senipah, Kaltim	Crude oil, Condensate (SBM)	Tersus
2	Biringkassi	Pelus Biringkassi	Desa Bingere Kecamatan Bungoro, Kabupaten pankep Sulawesi Selatan	Cement	Tersus
3	Amamapare	PT. Freeport Indonesia	Port Amamapare, East Timika Sub District Mimika, Papua	Concentrate, Coal, Gold	Tersus
4	Bula	Terminal Khusus Bula Citic Seram Energy Ltd	Bula- Pulau Seram	Crude oil, Condensate	Tersus
5	Kintap	PT. Hasnur Jaya Utama	Desa Sungai Putting, Kec. Candi Laras Utara, Kab. Tapin Kalsel	Coal Loading	Tersus

### 2.2.2 Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS)

Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) adalah terminal fasilitas pendukungnya yang berada DIDALAM Daerah Lingkungan Kerja dan/atau Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan laut yang dibangun, dioperasikan dan digunakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu, berdasarkan Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Dibawah ini adalah contoh daftar terminal TUKS antara lain sebagai berikut:

**Tabel 2.** Contoh daftar Pelabuhan status TUKS

No.	Pelabuhan	Fasilitas Pelabuhan			
	Induk	Nama Fasilitas	Alamat/Lokasi	Aktifitas	Status
1	Ambon	Wayame - PT. Pertamina (Persero)	Jl. Ir. M. Putuhena, Wayame Ambon	Bahan Bakar Minyak	TUKS
2	Bitung	PT. Multi Nabati Sulawesi	JL. Raya Madidir, Bitung - Sulawesi Utara	Palm Oil	TUKS
3	Bitung	Bitung-PT. Pertamina (Persero)	Jl. Yos Sudarso, No.1 Bitung Sulawesi Utara	Bongkar Muat BBM	TUKS
4	Bitung	TUKS PT. AKR Corporindo Tbk	Jl. Wolter Monginsidi KM. 4, Bitung Sulawesi Utara	Bongkar Muat BBM/ Chemical	TUKS
5	Belawan	PT. Lafarge Cement Indonesia / Semen Bangun Andalas	Jl. Ujung baru, Pelabuhan Belawan Medan	Cargo Curah	TUKS

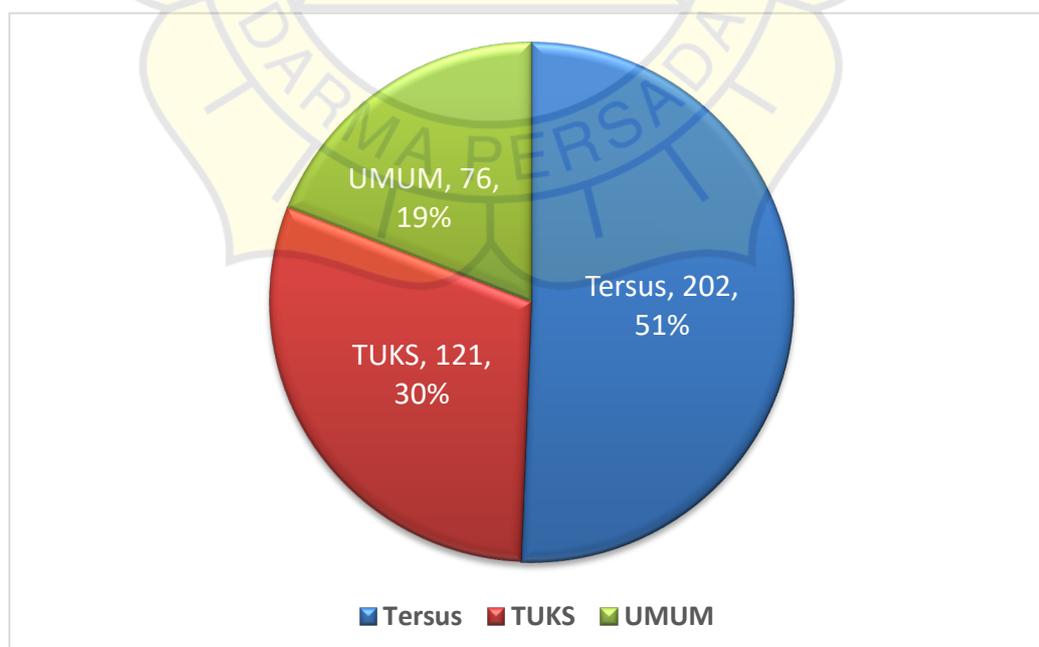
### 2.2.3 Terminal Umum

Terminal Umum adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang secara menyeluruh/umum. dibawah ini adalah contoh daftar terminal Umum antara lain sebagai berikut:

**Tabel 3.** Contoh daftar Pelabuhan status Umum

No.	Pelabuhan Induk	Fasilitas Pelabuhan			
	Nama	Nama Fasilitas	Alamat/Lokasi	Aktifitas	Status
1	Marunda	PT Pelabuhan X	Bekasi, Jabar	Terminal umum	Umum
2	Ambon	PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia IV Cabang Ambon	JL. Yos Sudarso NO. 1 Ambon	Barang Umum	Umum
3	Banjarmasin	Terminal Petikemas Banjarmasin	Jl. Raya Sesetan 91 Banjarmasin	Container Terminal	Umum
4	Biak	PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Biak	Jl. Jend Sudirman No. 51 Biak	Bongkar Muat Barang dan penumpang	Umum
5	Bitung	Dermaga 1,2 and Terminal Petikemas - Port of Bitung	Jl. DS. Sumolang No. 1 Bitung	Container, general cargo, palm oil & Fish	Umum

Dari data persebaran status Pelabuhan yang telah terverifikasi ± sebanyak 399 Pelabuhan diseluruh Indonesia. Berikut ini adalah grafik rincian Pelabuhan yang telah terverifikasi ISPS Code berdasarkan statusnya. Dari data dibawah ini dimana Pelabuhan yang berstatus **Umum** hanya 19% dari total Populasi Pelabuhan yang bersertifikasi ISPS Code.



**Gambar 2.** Grafik rincian Pelabuhan yang telah terverifikasi ISPS Code (Sumber: <https://hubla.dephub.go.id/>)

### **2.3 Issue tentang keamanan dan keselamatan di pelabuhan**

Berawal dari peristiwa serangan teroris pada tanggal 11 September 2001 di Amerika Serikat, telah memicu kesadaran masyarakat maritime Internasional akan adanya bahaya serangan teroris yang mungkin saja diarahkan kepada sasaran – sasaran maritime secara luas.

Serta kasus lainnya yang terjadi di Indonesia, kasus pembajakan kapal di perairan Indonesia terjadi pada bulan Januari 2015 yang melibatkan kapal tanker MT. Rehoboot yang memuat 1100-ton solar dibajak di perairan Sulawesi Utara. Kapal tersebut diduga dibajak sekelompok orang bersenjata tajam dan memaksa seluruh kru kapal itu untuk turun menggunakan sekoci di sekitar Pulau Nain, Minahasa Utara (sumber: manadonline.com).

Pada bulan November tahun 2001, Maritime Safety Committee (MSC) dari IMO bersama dengan Maritime Security Working Group sejak sesi ke 22 dari Assembly (Majelis) mengadopsi resolusi A.924 (22). Resolusi tersebut tidak lain adalah melakukan tinjauan ulang segala tindakan dan prosedur untuk mencegah kemungkinan aksi teroris yang mengancam keamanan para penumpang dan awak kapal dan keselamatan kapal pada umumnya. Kemudian dalam Konferensi Negara Anggota yang berlangsung di London pada tanggal 9-13 Desember 2002 (kemudian dikenal dengan nama Konferensi Diplomatik masalah Keamanan Maritim), menyepakati dengan suara bulat untuk mengadopsi salah satu resolusi untuk memasukkan ISPS Code kedalam Konvensi Internasional Untuk Keselamatan Dilaut 1974 (SOLAS 1974).

Resolusi yang lain juga termasuk perlunya amandemen terhadap Bab V dan Bab XI dari SOLAS dalam mana sejalan dengan Kode baru, diharapkan akan berlaku efektif sejak 1 Juli 2004. Pada dasarnya ISPS Code ini terdiri dari 2 (dua) bagian besar yaitu yang disebut Bagian A (Part A) dan Bagian B (Part B). Bagian A berisikan segala ketentuan yang Wajib dilaksanakan (mandatory) oleh Pemerintah, kapal/ perusahaan dan fasilitas pelabuhan, menyangkut aturan –aturan yang tercantum dalam Bab XI-2 sebagaimana setelah diadakan perubahan dalam Annex Solas 1974. Sedangkan bagian B berisikan Petunjuk-petunjuk/pedoman (guidance) tentang pelaksanaan dari Bab XI-2 dari apa yang tercantum dalam Bagian A.

Poros Maritim suatu komitmen pemerintah Indonesia yang implementasi operasionalnya membutuhkan perbaikan infrastruktur dibidang pelayaran tidak dapat ditunda-tunda lagi. Ekonomi perdagangan Negara kita sangat tergantung pada angkutan kapal lewat laut, utamanya perdagangan keluar negeri, oleh karenanya keamanan dan keselamatan kapal serta pelabuhan dimana kapal tersebut berlabuh, mutlak diperlukan. Ancaman terhadap keamanan kapal sudah sering terjadi yang sudah barang tentu membawa kerugian besar bagi kapal maupun perusahaan.

Harus diakui bahwa penerapan ketentuan-ketentuan dalam ISPS Code di Indonesia belum sepenuhnya dilaksanakan, karena itu masih membutuhkan upaya keras dan sungguh – sungguh dari semua pihak terkait khususnya dalam upaya mewujudkan “Poros Maritim” di Indonesia. Kondisi fisik, letak, maupun keadaan lingkungan umumnya pelabuhan di Indonesia ikut memberi andil dalam hambatan penerapan ISPS Code. Pemerintah Indonesia sebagai Contracting Government, lewat Ditjen Perla perlu selalu melakukan pengawasan dalam penerapan aturan ini baik dipelabuhan maupun dikapal-kapal. (Willy.F. Sumakul Forum Kajian Pertahanan dan Maritim (2014).

#### **2.4 Ancaman Keselamatan saat ini**

Kota pelabuhan dan area disekitarnya merupakan daerah yang dapat menjadi target ancaman berbagai macam bentuk kejahatan. Kejahatan ini biasanya dilakukan oleh oknum yang sangat terorganisir dan canggih serta dengan kemampuan untuk mengeksploitasi pelayaran perdagangan komersil internasional. Pihak keamanan pelabuhan harus bersiap dalam menangani berbagai ancaman dan masalah keamanan internasional seperti ini.

Menurut panduan The National Strategy for Maritime Security (2005) yang diterbitkan oleh Departemen Transportasi Amerika Serikat, secara garis besar terdapat lima jenis maritime threat yang dapat mengancam keamanan pelabuhan: ancaman keamanan lokal, ancaman teroris, kriminalitas antar negara dan ancaman pembajakan, perusakan lingkungan, dan imigrasi ilegal. Namun dari kelima jenis kejahatan tersebut, berikut adalah kejahatan yang dapat terjadi di daerah sekitar pelabuhan dan cara penanggulangannya.

a. Terorisme

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), terorisme (n) adalah penggunaan kekerasan untuk menimbulkan ketakutan dalam usaha mencapai tujuan (terutama tujuan politik); praktik tindakan terror.

Informasi potensi terjadinya terorisme biasanya berasal dari badan keamanan setempat atau internasional dan badan intelejen. Pelabuhan harus memiliki komponen anti terorisme untuk menanggulangi serangan teroris yang ditujukan langsung pada fasilitas pelabuhan dan kapal yang berada di dalam area yurisdiksi pelabuhan ataupun wilayah perairan teritorial pelabuhan.

Contoh kasus yang pernah terjadi; 15 Desember 2020 sekelompok teroris yang menggunakan kapal kecil bermuatan bahan peledak menyerang sebuah kapal tanker saat menurunkan bahan bakar di pelabuhan Jeddah. Serangan itu menyebabkan ledakan dan kebakaran di atas kapal BW Rhine yang berbendera Singapura. Kapal yang dioperasikan perusahaan Hafnia itu dilaporkan membawa 60.000-ton bahan bakar jenis bensin. Awak kapal segera memadamkan api dan tidak ada korban jiwa, tapi bagian lambung kapal mengalami kerusakan. "BW Rhine diserang dari sumber eksternal saat diberhentikan di Jeddah, Arab Saudi sekitar pukul 00:40 waktu setempat pada 14 Desember 2020 sehingga menyebabkan ledakan dan kebakaran berikutnya," (Sumber; [kabar24.bisnis.com/read](http://kabar24.bisnis.com/read))



**Gambar 3.** Terorisme

(Sumber; Slide Presentasi Workshop ISPS Code)

b. Perampok Laut

Perampokan laut adalah penyerangan kapal komersil di pelabuhan dan perairan teritorial. Secara hukum internasional penyerangan ini tidak termasuk dalam pembajakan tapi hanya sekedar perampokan bersenjata. Para perampok menyerang kapal dan kru kapal serta pengendara truk di sekitar area pelabuhan. Metode yang digunakan bermacam – macam, mulai dari penyerangan langsung dengan senjata berat hingga pemalsuan identitas perampok sebagai penjaga pantai melalui radio VHF.

Penanganan yang efektif adalah mencegah para pelaku untuk mengakses pelabuhan serta kapal, dan respon yang cepat serta efektif terkait pelanggaran keamanan.

Contoh kasus yang terjadi; 16 April 2016 Kapal tunda TB Henry dan kapal tongkang Cristi dibajak oleh sekelompok orang ketika hendak kembali dari Cebu, Filipina, menuju Tarakan, Kalimantan, Indonesia. “Kapal itu membawa sepuluh ABK (anak buah kapal) warga negara Indonesia,” Seorang ABK terluka tembak di bawah ketiak, sementara lima lainnya selamat dan empat disandera. (Sumber: [kabar24.bisnis.com](http://kabar24.bisnis.com))



**Gambar 4.** Perampokan Laut

(Sumber; Slide Presentasi Workshop ISPS Code)

c. Pencurian Cargo

Pencurian kargo meningkat seiring tingginya aktivitas penyelundupan obat terlarang maupun pencucian uang. Akibat masalah ini, aliran perdagangan menjadi terancam.

Untuk menanggulangnya, petugas keamanan pelabuhan harus mengenali fasilitas pelabuhan yang ada dan operasi dari setiap terminal itu sendiri. Mereka harus waspada terkait jadwal cargo handling dalam satu hari, termasuk tempat berlabuh, kapal dan waktunya. Selain itu database dari kargo yang hilang harus tergabung melalui sistem analisa dan pelaporan yang formal. Data ini nantinya digunakan untuk membuat penilaian masalah tersebut secara menyeluruh.

Contoh kasus yang terjadi di Pelabuhan Makassar, Direktorat Polisi Perairan (Polair) Polda Sulsel membongkar sindikat pencurian bahan bakar minyak (BBM) bersubsidi di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar. Tidak tanggung-tanggung, barang bukti yang disita polisi sebanyak 35 kiloliter atau 35 ribu liter BBM jenis solar. (Sumber: oceanweek.co.id)



**Gambar 5.** Pencurian Kapal

(Sumber; Tribun Network)

d. Penumpang gelap

Penumpang gelap dapat membahayakan perdagangan internasional. Risiko pelabuhan serta kapal kargo semakin tinggi seiring tingginya penggunaan kontainer untuk menyelundupkan imigran dari negara lain. Port security officer harus mampu mencegah penumpang gelap dengan cara pemeriksaan akses di area pelabuhan seperti fasilitas terminal, kapal, dan gudang penyimpanan.

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. (Sumber; [www.tribunnews.com/nasional](http://www.tribunnews.com/nasional))



**Gambar 6.** Penumpang Gelap

(Sumber; Slide Presentasi Workshop ISPS Code)

e. Penyelundupan Obat Terlarang

Pelabuhan sangat rentan terhadap penyelundupan obat – obatan terlarang di dalam kontainernya. Penyelundup biasa mendapat bantuan dari perusahaan pelayaran ataupun mengeksploitasi pengirim kargo dalam prosesnya.

Untuk menanggulanginya, pemeriksaan keamanan di semua akses pelabuhan harus dilakukan, termasuk patroli di pelabuhan itu sendiri. Selain itu, pelabuhan harus melakukan koordinasi dengan perusahaan pelayaran untuk melaksanakan pemeriksaan berkala terkait obat – obatan terlarang yang mungkin disimpan di salah satu kargo mereka.

Seperti Contoh kasus yang baru – baru ini terjadi di Pelabuhan Tanjung Priuk, Polres Pelabuhan Tanjung Priok kembali mengungkap kasus narkoba. Kali ini ada 2 orang yang diringkus karena kedapatan membawa barang bukti berupa sabu di wilayah Pelabuhan sebanyak 2 Kilogram. Kasus ini terungkap pada Jumat (12/3/21) lalu. Saat itu Unit I Satresnarkoba Polres Pelabuhan Tanjung Priok mendapat informasi dari anggota Pospol Peln yang sedang melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang yang turun dari kapal. Ada 2 orang pemuda yang barang

bawaannya dicurigai. Polisi dipimpin AKP Rezha Rahandhi lantas mengamankan kedua pemuda tersebut. Setelah dilakukan pengeledahan, ternyata dari keduanya ditemukan narkotika jenis sabu. (Sumber; <https://news.detik.com/>)



**Gambar 7.** Penyelundupan Obat Terlarang  
(Sumbe; Sapa Indonesia)

f. Penyelundupan Uang

Penyelundupan uang termasuk bentuk proses pencucian uang dan akumulasi dari kekayaan yang tidak sah. Hasil penyelundupan ini biasa digunakan untuk melakukan monopoli, pembelian hukum, ataupun melakukan sogokan terhadap badan tertentu.

Penyelundupan uang terjadi melalui kargo ekspor dibantu oleh kontainer kargo itu sendiri, memungkinkan penyelundupan dalam jumlah besar dalam sekali pengiriman. Koordinasi dengan industri maritim harus dilakukan untuk mengurangi kemungkinan terjadinya eksploitasi kargo oleh penyelundup dan para pencuci uang.



**Gambar 8.** Penyelundupan Uang  
(Sumber; Viva.co.id)

## 2.5 ISPS CODE

### 2.5.1 Pengertian ISPS

*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 sejak tahun 2001, dalam hal ini oleh *Maritime Safety Committee* (MSC) bekerja sama dengan *Maritime Security Working Group* (MSWG). Kedua badan tersebut dalam suatu sidang Majelis pada November tahun 2001, mengadopsi resolusi A.924(22). Isi dari resolusi tersebut adalah melakukan tinjauan ulang terhadap segala tindakan dan prosedur dalam mencegah kemungkinan aksi teroris yang mengancam keamanan maritim, khususnya terhadap penumpang kapal dan awak kapal, serta keselamatan kapal pada umumnya.

Kemudian dalam Konferensi Negara Anggota di London pada 9-13 Desember 2002 (kemudian dikenal dengan nama Konferensi Diplomatik masalah Keamanan Maritim), disepakati secara bulat untuk memasukkan ISPS Code ke dalam Konvensi Internasional Untuk Keselamatan Di laut 1974 (SOLAS 1974). Konferensi juga menyetujui amandemen terhadap Bab V dan Bab XI dari SOLAS, agar sesuai dengan adopsi ISPS Code.

Satu hal yang perlu dicatat, bahwa perluasan SOLAS 74 juga mencakup pada Pelabuhan dan Fasilitasnya. Sesuatu yang sebelumnya belum pernah ada, walaupun hanya terbatas pada pelabuhan yang memiliki interface dengan kapal laut.

### 2.5.2 Bagian atau hal yang harus di penuhi oleh Pelabuhan agar sesuai ISPS Code

Berikut ini beberapa bagian atau hal yang harus di penuhi oleh pelabuhan agar sesuai dengan ISPS Code:

### 1. *Port Facility Security Assessment (PFSA)*

Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Assessment*) dilakukan untuk mengidentifikasi kelemahan/kekurangan yang mungkin terjadi pada bagian pengamanan (*Security*) Fasilitas Pelabuhan dan kemungkinan untuk mengurangi atau mitigasi kelemahan/kekurangan dimaksud. Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh IMO sebagaimana yang dipersyaratkan dalam ISPS Code Part.A.15. Elemen – elemen yang harus dinilai pada saat pelaksanaan PFSA sebagai berikut :

- a. Pengamanan Fisik
- b. Integritas Struktural
- c. Sistem perlindungan personil
- d. Kebijakan dan prosedur – prosedur pengamanan
- e. Radio dan system komunikasi
- f. Infrastruktur transportasi yang relevan
- g. Kegunaan (*Utility*); dan
- h. Area atau lokasi yang apabila dirusak atau digunakan untuk hal – hal yang terlarang akan menimbulkan resiko terhadap orang, barang, dan pengoperasian kapal kapal atau fasilitas Pelabuhan.

### 2. *Port Facility Security Officer (PFSO)*

*Port Facility Security Officer (PFSO)* atau Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan adalah personil yang ditugaskan sebagai penanggung jawab untuk pengembangan, penerapan, perubahan dan pemeliharaan dari rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dan untuk berhubungan dengan petugas keamanan kapal dan petugas keamanan perusahaan. Adapun persyaratan untuk menjadi Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan antara lain :

- a. Memiliki bukti penunjukkan dari Badan Usaha Pelabuhan/pengelola terminal khusus/pengelola terminal untuk kepentingan sendiri
- b. Memiliki sertifikat pengetahuan dan keterampilan sebagai seorang PFSO; dan
- c. Melaksanakan pemutakhiran (*Update*) terhadap sertifikat PFSO setiap 3 (tiga) tahun.

### 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*.

Masing – masing security plan pun memiliki langkah – langkah penanganan keamanan yang berbeda berdasarkan security level-nya. Selain itu, security level ini digunakan sebagai bagian dari *Declaration of security* atau identifikasi keamanan antara kapal dengan port yang akan disinggahi.

### 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 latihan 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 angkah n atau kapal yang lainnya dengan yang mana ia berinteraksi, menetapkan angkah keamanan yang masing-masing akan menerapkannya.

#### 2.5.3 Istilah-istilah yang perlu diketahui dalam isps code

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

1. DA singkatan dari Designated Authority ialah orang yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan selaku Contracting Government untuk melaksanakan ISPS CODE diseluruh wilayah Indonesia, pengimplementasiannya serta mensosialisasikan kepada semua yang berkepentingan dalam rangka mengkoordinasikannya sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku.
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 petuga 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 level3
  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. PELABUHAN X 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.

#### 2.5.4 Persyaratan ISPS CODE

ISPS Code mensyaratkan penilain keamanan untuk mengetahui ancaman-ancaman, menentukan sifat-sifat kerentanan dan paparan risiko terhadap aset-aset, infrastruktur dan operasi-operasi. Pendekatan ini ditujukan untuk administrator pelabuhan dan operator agar menentukan sifat-sifat kerentanan aset-aset mereka, infrastruktur dan operasi-operasi, mengidentifikasi secara tepat tindakan-tindakan pencegahan dan membuat rencana-rencana keamanan yang memadai

##### 1. Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan

Penilaian keamanan fasilitas pelabuhan sebagai dasar untuk menyusun rancangan keamanan fasilitas pelabuhan (PFSP), untuk menemukan dan pengembangan tindakan-tindakan pencegahan keamanan yang konsisten, dan untuk perlakuan terhadap kelemahan sistemik dalam pengaturan keamanan terhadap masyarakat dalam pelabuhan dan sekitarnya. Penilaian ini akan menentukan risiko tingkat tinggi untuk aset-aset, operasi-operasi dan kegiatan-kegiatan dalam pelabuhan dan dapat dipergunakan oleh operator-operator fasilitas pelabuhan sebagai dasar penyusunan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan

##### 2. Syarat-syarat untuk Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan

Ketentuan penilaian keamanan:

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

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).