



**KEBIJAKAN NON PENAL PENERAPAN ISPS CODE DALAM
PENCEGAHAN TINDAK KEJAHATAN DI PELABUHAN TANJUNG
PRIOK**

Eko Septian Tirta Wibawa*, R. B. Sularto, A. M. Endah Sri Astuti
Program Studi S1 Ilmu Hukum Pidana, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
E-mail : ekoseptiantirta@gmail.com

ABSTRAK

International Ship and Port Facilities Security (ISPS) Code merupakan hasil konferensi internasional, diselenggarakan oleh Komite Keamanan Maritim yaitu *International Maritime Organization* pada tanggal 9-13 Desember 2002 di London. Indonesia sebagai anggota IMO telah meratifikasi SOLAS 1974 pada tahun 1980 melalui Keputusan Presiden Nomor 47 Tahun 1980. Permasalahan dalam penelitian yaitu, bagaimana kebijakan non penal penerapan ISPS Code dalam pencegahan tindak kejahatan di Pelabuhan Tanjung Priok saat ini dan masa yang akan datang. Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan hukum yaitu metode pendekatan yuridis empiris yang bersifat deksriptif analitis. Penelitian juga diikuti dengan pendekatan yuridis normatif. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah studi kepustakaan. Data yang diperoleh dianalisis secara kualitatif. Kebijakan non penal penerapan ISPS Code dalam pencegahan tindak kejahatan di Pelabuhan Tanjung Priok saat ini, mengenai langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritim. Penerapan kebijakan ISPS code yang dilakukan di pelabuhan Tanjung Priok adalah pengamanan fasilitas pelabuhan, pengamanan di pintu masuk Lini I, pemeriksaan terhadap orang dan barang serta kendaraan yang keluar masuk pelabuhan. Sedangkan di masa yang akan datang sudah termuat pada Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan yang berkaitan dengan tugas keamanan sesuai ISPS Code Part B. 16.8 dan rancangan keamanan kapal dimuat dalam ISPS Code Part A.9 dan Part B.9.

Kata Kunci : Kebijakan Non Penal, ISPS Code, Pelabuhan

ABSTRACT

International Ship and Port Facilities Security (ISPS) Code is the result of an international conference, organized by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization on December 9 to 13, 2002 in London. Indonesia has ratified as a member of the IMO SOLAS 1974 in 1980 through Presidential Decree No. 47 of 1980. The research problem is, how non penal policy implementation of the ISPS Code in the prevention of crime in the Port of Tanjung Priok present and future. The method used in the writing of the law is the empirical juridical approach are descriptive analytical. The study also followed with normative juridical approach. Data collection method used was a literature study. Data were analyzed qualitatively. Non penal policy ISPS Code implementation of crime prevention at Tanjung Priok port today, concerning special measures to enhance maritime security. ISPS code implementation of policies conducted in the port of Tanjung Priok port facilities is security, security at the entrance Line I, inspection of persons and goods and vehicles in and out of the harbor. While in the future is already contained in the Port Facility Security Plan relating to security duties in accordance ISPS Code Part B. 16.8 and ship security plans contained in ISPS Code Part A.9 and Part B.9.

Key Words : Non Penal Policy, ISPS Code, Port



I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud referensi menimbang huruf a Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah Negara kepulauan yang berciri Nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan Undang-Undang. Bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, untuk mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional sebagaimana dimaksud huruf b Undang-Undang ini, diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan memperkuat kedaulatan Negara.

Keamanan dan Keselamatan Pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan dimana penetapan alur pelayaran dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran melalui pemberian koridor bagi kapal-kapal berlayar melintasi perairan yang diikuti dengan penandaan bagi bahaya kenavigasian. Sebuah dasar hukum telah menaungi jaminan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran, yakni UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang

Pelayaran yang menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Meskipun telah ada dasar hukum, berbagai kecelakaan di laut tetap tak bisa di hindari dan semakin marak terjadi.

Pelabuhan Tanjung Priok merupakan salah satu dari pelabuhan utama di Indonesia yang terletak di Jakarta yang digunakan sebagai suatu sarana lalu lintas bongkar muat barang, transportasi penumpang dengan cakupan kegiatan yang sangat padat setiap harinya baik dalam negeri ataupun luar negeri,¹ selain itu juga sebagai pelabuhan yang terdapat barang-barang yang menjadi idaman/berharga dikemas dalam petikemas. Disamping intensitas keluar masuknya penumpang dan/atau barang dari luar pelabuhan ke dalam pelabuhan sangat tinggi, sehingga rawan gangguan-gangguan keamanan dan tindakan kejahatan yang terjadi juga sangat tinggi.

Pelabuhan-pelabuhan utama yang terlibat dalam ekspor-impor sekarang harus memperbaiki keamanannya untuk memenuhi persyaratan keamanan internasional baru, dan

¹ M. Farid Ananda, Analisis Strategi Pencegahan Kejahatan Situasional dalam Kasus Penyelundupan Barang di Pelabuhan Tanjung Priok, (<http://www.lib.ui.ac.id>, diakses 25 Juni 2015).



berdasarkan atas itulah maka dunia internasional kemaritiman mengeluarkan ketentuan internasional yang mana ketentuan ini berlatar belakang pada peristiwa pengeboman gedung (WTC) *World Trade Center* di Amerika Serikat 11 September 2011. Salah satu ketentuan baru itu adalah ISPS Code (*International Ships and Port Facility Security Code*).

Sistem Keamanan Internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan (*ISPS Code*) merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan dari tindak kejahatan. Menurut Mustofa, Kejahatan adalah pola tingkah laku yang dilakukan oleh seorang individu atau sekelompok individu maupun suatu organisasi yang merugikan masyarakat.²

Pencegahan kejahatan pelabuhan tidak bisa hanya menggunakan sarana penal tetapi juga menggunakan sarana non penal. Namun, apabila dilihat dari perspektif politik kriminal secara makro maka kebijakan penanggulangan kejahatan dengan menggunakan sarana di luar hukum pidana atau *non penal policy* merupakan kebijakan yang paling strategis. Hal ini disebabkan karena *non penal policy* lebih bersifat sebagai tindakan pencegahan terhadap terjadinya kejahatan.

Sasaran utama *non penal policy* adalah menangani dan menghapuskan faktor-faktor kondusif penyebab terjadinya kejahatan.

Berdasarkan dari uraian tersebut di atas, maka perlu kiranya diketahui lebih jauh pelaksanaan kebijakan non penal dalam pencegahan tindak kejahatan pelabuhan, sehingga penulis tertarik untuk membuat skripsi dengan judul “**Kebijakan Non Penal Penerapan ISPS Code Dalam Pencegahan Tindak Kejahatan di Pelabuhan Tanjung Priok**”.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah kebijakan non penal penerapan ISPS Code dalam pencegahan tindak kejahatan di Pelabuhan Tanjung Priok saat ini ?
2. Bagaimanakah penerapan kebijakan non penal penerapan ISPS Code dalam pencegahan tindak kejahatan di Pelabuhan Tanjung Priok di masa yang akan datang ?

II. METODE PENELITIAN

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode yuridis empiris. Metode pendekatan yuridis empiris adalah cara atau prosedur yang digunakan untuk memecahkan masalah penelitian dengan meneliti data sekunder terlebih dahulu untuk kemudian dilanjutkan dengan meneliti data primer di lapangan atau terhadap masyarakat.

Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris karena data yang

² Mustofa, *Kriminologi: Kajian Sosiologi Terhadap Kriminalitas, Prilaku Menyimpang, dan Pelanggaran Hukum*, (Jakarta: Fisip UI Press, 2005), 2007, hlm 16



dibutuhkan harus diperoleh secara langsung dari Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta.

Jenis data dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari narasumber di lapangan yang mengambil lokasi di Pelabuhan Tanjung Priok dengan para pihak terkait untuk memberikan keterangan-keterangan yang dibutuhkan sesuai permasalahan dalam penelitian ini, yakni *Port Facilities Security Officer* (PFSO) Pelabuhan Tanjung Priok, sedangkan data sekunder adalah data yang diperoleh melalui bahan kepustakaan,³ antara lain meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan data sekunder yang bersifat publik.⁴

Metode analisis data yang dipergunakan adalah analisis kualitatif. Data yang diperoleh akan dipilih dan disusun secara sistematis, untuk kemudian dianalisis secara kualitatif untuk menggambarkan hasil penelitian, selanjutnya disusun dalam karya ilmiah.

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Kebijakan Non Penal Penerapan ISPS Code Dalam Pencegahan Tindak Kejahatan

³ Soekanto Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*. (Jakarta: UI Press 2001), hlm 51

⁴ Soekanto Soerjono dan Mamudji Sri, *Penelitian Hukum Normatif, Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2001), hlm 13

di Pelabuhan Tanjung Priok Saat Ini

ISPS (*International Ship and Port Facility Security*) Code, adalah Suatu Kode International yang mengatur tentang keamanan kapal dan fasilitas (Amandemen SOLAS Chapter XI-2). Kode Keamanan Internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan (*The International Ship and Port Facility Security Code*-ISPS Code) merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan pasca serangan 11 September di Amerika Serikat.

ISPS Code diimplementasikan melalui Bab XI-2 mengenai Langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritim dalam Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS). Kode ini memiliki dua bagian, yang satu wajib dan yang satu saran/petunjuk. Untuk melindungi penyelenggaraan pelayanan kepelabuhanan dan keamanan kapal-kapal, dalam kebijakan *International Code for Ship and Port Facility Security* (ISPS-Code) merupakan Bab XI-2 SOLAS (*Safety of Life at Sea*) yang mengatur tentang Keamanan Kapal-kapal dan Fasilitas Pelabuhan. ISPS-Code mulai diberlakukan di Indonesia yang telah meratifikasi melalui Keputusan Menteri Perhubungan



KM. No. 33 Tahun 2003 tentang pemberlakuan ISPS Code pada tanggal 1 Juli 2004 dengan menunjuk Direktur Jenderal Perhubungan Laut buntut mengimplementasikan dengan maksud agar pemakai jasa angkutan laut dan operator kapal, serta para pengelola pelabuhan umum dan operator pelabuhan khusus untuk mematuhi apa yang menjadi ketentuan Negara maritime yang tergabung dalam Organisasi Maritim Internasional (IMO).

Pemerintah melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah menetapkan beberapa kebijakan untuk pemberlakuan ISPS Code yang dimulai sejak 1 Juli 2004, antara lain :

- 1). Keputusan Menteri Perhubungan KM 33 Tahun 2003 mengenai Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (ISPS Code) di wilayah Indonesia.
- 2). Keputusan Menteri Perhubungan KM 3/2004 tentang Penunjukan Direktur Jenderal Perhubungan laut sebagai *Designated Authority* Pelaksanaan ISPS Code.
- 3). Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KL. 93/I/3-04 tanggal 12 Februari 2004 tentang Pedoman Penetapan Organisasi yang diakui *Recognized Safety Organization* (RSO).
- 4). Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KL.93/2/I-04 tanggal

14 Mei 2004 tentang Penunjukan Direktur Penjagaan dan Penyelamatan Sebagai Penanggung Jawab Implementasi ISPS Code.

- 5). Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM. 480/12/3/D.V-04 tanggal 1 Juli 2004 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penerapan Keamanan Kapal dan Pelabuhan/Fasilitas Pelabuhan (*International Ship And Port Facility Security Code – ISPS CODE*).

ISPS Code telah diberlakukan sejak tanggal 1 Juli 2004 di pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri, namun dalam pelaksanaannya bila dinilai secara jujur belum ada satu pelabuhanpun yang telah memenuhi persyaratan ISPS Code secara optimal. Contohnya di dermaga Pelabuhan Utama Tanjung Priok masih ada pedagang asongan, tukang jamu, ojek serta pengunjung tanpa tanda pengenal yang masih bebas masuk, dimana daerah tersebut merupakan daerah terlarang (*restricted area*). Apalagi di pelabuhan-pelabuhan lainnya.⁵

1.1.Keamanan Fasilitas Kapal

Penilaian/Asesmen

keamanan fasilitas pelabuhan meliputi :

- 1) Mengidentifikasi dan mengevaluasi tentang infrastruktur dan aset penting yang harus dilindungi.

⁵ Wawancara dengan Ali Mulyono, selaku Deputy Port Facility Security Officer Pelabuhan Tanjung Priok, pada tanggal 21 September 2015



- 2) Mengidentifikasi tentang ancaman yang mungkin terjadi terhadap infrastruktur dan asset.
- 3) Mengidentifikasi pemilihan prioritas tindakan balik/pertahanan procedural dan tingkat efektifitas dalam mengurangi sifat rentan terhadap serangan.
- 4) Mengidentifikasi kelemahan termasuk factor manusia, infrastruktur atau kebijakan prosedur.

Identifikasi kemungkinan gangguan keamanan ini, diharapkan petugas keamanan Pelabuhan akan bertindak cepat dalam mengatasi setiap ada gangguan keamanan terhadap fasilitas pelabuhan. Setelah PFSO berhasil membuat penilaian keamanan maka untuk mengimplementasikan di lapangan didokumentasikan dalam bentuk Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan/*Port Facility Security Plan* yang memuat rancangan-rancangan tindakan antara lain sebagai berikut:

- 1) Rencana tindakan untuk mencegah masuknya senjata atau alat/barang berbahaya lainnya yang memungkinkan dapat membahayakan orang dikapal atau digunakan merusak fasilitas pelabuhan.
- 2) Mencegah akses tidak resmi masuk ke fasilitas pelabuhan atau ke kapal yang sedang tambat di dermaga.
- 3) Membuat prosedur untuk merespon ancaman, gangguan ataupun pelanggaran keamanan,

termasuk ketentuan untuk memelihara operasi kritis fasilitas pelabuhan atau tempat titik temu fasilitas yang terbatas.

- 4) Membuat data identitas petugas/personil keamanan fasilitas pelabuhan yang bertanggung jawab terhadap masalah keamanan termasuk alamat dan nomor telepon yang dapat dihubungi 24 jam.
- 5) Prosedur untuk tindakan evakuasi apabila terjadi ancaman keamanan atau adanya gangguan keamanan.
- 6) Membuat prosedur untuk memudahkan orang berkunjung ke darat bagi awak kapal atau perubahan/pertukaran awak kapal seperti halnya operator/ shiper/ agent kapal yang diberi kemudahan untuk memasuki areal pelabuhan.

PFSP yang sudah ditetapkan oleh Pelabuhan Tanjung priok yang sudah siap dengan sistem keamanan Fasilitas Pelabuhan sebagaimana dipersyaratkan dalam BAB XI-2 Konvensi International tentang Keselamatan Jiwa di Laut-1974 hasil amandemen bulan Desember Tahun 2002 yang lebih dikenal dengan ISPS-Code, maka beberapa permasalahan yang menjadi kendala di Pelabuhan Tanjung priok tidak ditemukan lagi antara lain dengan ditetapkannya daerah terbatas / terlarang (*restricted area*) dan tersedianya kapal patroli yang cukup dan prasarana pendukung sehingga pelabuhan Tanjung



Priok tidak di manfaatkan sebagai tempat rekreasi.

1.2.Keamanan Fasilitas Kapal

Kapal dan Pelabuhan tidak dapat dipisahkan karena pelabuhan tanpa kapal tidak ada artinya demikian juga kapal tanpa pelabuhan tidak dapat melakukan aktifitas bongkar muat, naik-turun penumpang dan kegiatan ekonomi lainnya.

- 1) Pelabuhan menjamin keamanan sistem keamanan fasilitas pelabuhan maka kapal sebagai mata rantai dari aktifitas pelabuhan juga dituntut untuk menjamin sistem keamanan kapal, adalah sebagai berikut : Kapal penumpang, termasuk kapal penumpang berkecepatan tinggi.
- 2) Kapal kargo, termasuk kapal kargo kecepatan tinggi ukuran 500 Gross Tonnage dan atau lebih.
- 3) Unit pengeboran lepas pantai berpindah.

Kapal yang diakui memiliki sistem keamanan kapal harus dilengkapi dengan prosedur-prosedur penanganan keamanan yang disahkan oleh pemerintah atau organisasi yang diberi wewenang oleh Negara bendera untuk mengeluarkan sertifikat Sistem Keamanan Kapal.⁶

Prosedur Sistem Keamanan Kapal merupakan dokumen tata cara menangani

setiap gangguan keamanan di atas kapal antara lain :

- 1) *Ships Security Assessment*, dokumen ini memuat :
 - a. identifikasi tindakan keamanan, prosedur dan operasional
 - b. identifikasi dan evaluasi atas kegiatan diatas kapal
 - c. identifikasi bahaya-bahaya yang mungkin dan sejenisnya
 - d. identifikasi kelemahan, termasuk faktor manusia, kebijakan dan prosedur.
- 2) *Ships Security Plan* memuat antara lain :
 - a. melindungi kapal dari senjata gelap
 - b. Kapal dijadikan *restricted area* dari orang-orang diluar awak kapal
 - c. Tatacara mengatasi bahaya keamanan
 - d. Tatacara evakuasi bila ada bahaya keamanan
 - e. Tugas dan tanggung jawab masing-masing awak kapal dalam menangani keamanan
 - f. Pengecekan peralatan keamanan diatas kapal
 - g. Menunjuk tempat pengendalian system kewaspadaan keamanan kapal.

2. Kebijakan Non Penal Penerapan ISPS Code Dalam Pencegahan Tindak Kejahatan di Pelabuhan Tanjung Priok di Masa Yang Akan Datang

Konvensi Internasional (*Safety Of Life At Sea*) SOLAS, Chapter III, jumlah alat-alat penolong yang harus ada di kapal yaitu : *Life Boat* (sekoci

⁶ Wawancara dengan Ali Mulyono, selaku Deputy Port Facility Security Officer Pelabuhan Tanjung Priok, pada tanggal 21 September 2015



penolong) yang harus cukup untuk 50% dari jumlah pelayar pada setiap sisi, *Life Raft* (Rakit Penolong) untuk kapal penumpang sejumlah yang cukup untuk 25% dari jumlah pelayar pada setiap sisi, *Life Buoy* (Pelampung Penolong) untuk kapal penumpang tergantung dari panjang kapal, *Life Jacket* (Rompi Penolong) satu buah untuk tiap pelayar ditambah untuk anak-anak, suatu jumlah yang cukup oleh Administrator, *Buoyant Apparatus* (alat-alat apung lainnya) untuk kapal penumpang adalah sejumlah yang dapat menampung 3% dari jumlah pelayar.⁷

Diperlukannya standarisasi dalam peraturan perundang-undangan dalam hal ini UU Nomor 17 Tahun 2008 untuk disediakan alat-alat penunjang keselamatan lain. Hal tersebut mengacu pada ketentuan dalam konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut *Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974, yang disepakati pada tanggal 1 November 1974 dan berlaku sejak 25 Mei 1980 melalui Keputusan Presiden Republik Indonesia nomor 65 tahun 1980 tentang mengesahkan “*international convention for the safety of life at sea, 1974*” sebagai hasil konferensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut 1974.

Berdasarkan uraian di atas, maka upaya penanggulangan penerapan ISPS Code dalam

pencegahan tindak kejahatan di Pelabuhan Tanjung Priok di masa mendatang dapat dilihat pada Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Plan*) dan rancangan keamanan kapal.

2.1. Keamanan Fasilitas Pelabuhan

2.1.1. Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan

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.

Penilaian keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSA) dapat dilaksanakan oleh *Recognized Security Organization* (RSO) yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut, dengan mengembangkan methodology yang dapat dipertanggungjawabkan serta melakukan penilaian kritis terhadap asset yang penting sesuai dengan ISPS Code Part B 15.7 dan melakukan

⁷ Konvensi Internasional (Safety Of Life At Sea) SOLAS, Chapter III



penilaian ancaman sesuai ISPS Code Part B 15.11.

2.1.2. Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan

Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSP) ini dikembangkan untuk memastikan pelaksanaan langkah-langkah yang dirancang dan dilaksanakan sesuai dengan SOLAS Bab XI-2 yang terkait dengan Langkah-langkah Khusus untuk Meningkatkan Keamanan Maritim, Kode Keamanan Internasional untuk Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (ISPS Code) Bagian A dan B dan Sistem Manajemen Perusahaan atas Keamanan Kapal.

Keterlibatan RSO dalam pembuatan PFSP hanya sebagai konsultan jika diminta oleh operator/pengelola pelabuhan dan atau oleh pemerintah. Dengan demikian, Rancangan Keamanan fasilitas pelabuhan (PFSP) dapat dilaksanakan oleh Port Facility Security Officer (PFSO) bersama PSC dan dapat diberikan asistansi oleh *Recognized Security Organization* (RSO) yang telah ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan harus memuat penjelasan-penjelasan sebagaimana dimaksud dalam ISPS Code

Part. A. 16 dan Part. B. 16 serta menerangkan substansi PFSP yang ada kaitan dengan tugas-tugas keamanan sesuai ISPS Code Part B. 16.8.

PFSP harus menggambarkan hal-hal sebagaimana disebut dalam ISPS Code Part. A 16, yaitu suatu rancangan keamanan fasilitas pelabuhan semestinya dibangun dan dipelihara, berdasarkan suatu penilaian keamanan fasilitas pelabuhan, untuk setiap fasilitas pelabuhan, mencukupi untuk pertemuan kegiatan kapal/pelabuhan. Rancangan itu semestinya membuat ketetapan untuk tiga tingkat keamanan, seperti didefinisikan dalam bagian dari Peraturan ini. (ISPS Code Part.A.16.1).

Berkaitan dengan tugas-tugas keamanan di fasilitas pelabuhan, berdasarkan ISPS Code Part. B. 16.8, PFSP selain memuat hal-hal sebagaimana dimaksud pada A.2. juga menetapkan hal-hal sebagai berikut yang berkaitan dengan seluruh tingkat keamanan:

- 1). Peran dan struktur organisasi keamanan fasilitas pelabuhan;
- 2). Tugas-tugas, tanggung jawab dan persyaratan pelatihan untuk seluruh personil fasilitas pelabuhan dengan peran keamanannya dan pelaksanaan tindakan diperlukan untuk dapat



- menilai keberhasilan masing-masing personilnya;
- 3). Organisasi keamanan fasilitas pelabuhan hubungannya dengan pihak berwenang lainnya dengan tanggung jawab keamanan Nasional ataupun lokal.
 - 4). Disediaknya sistem/jaring komunikasi untuk keberhasilan komunikasi secara terus-menerus antara persnial keamanan fasilitas pelabuhan dengan kapal di pelabuhan serta dengan pihak-pihak berwenang baik Nasional maupun lokal dengan tanggung jawab.
 - 5.) Tata cara atau usaha perlindungan yang perlu untuk dapat berkomunikasi secara terus-menerus tetap dipelihara setiap waktu.
 - 6). Tata cara dan pelaksanaan untuk melindungi informasi keamanan yang peka diselenggarakan dalam bentuk lembaran dokumen atau format elektronik;
 - 7). Tata cara untuk menilai keberhasilan langkah keamanan secara terus-menerus, tata cara penggunaan peralatannya termasuk pengenalan dan tanggapannya, gagalnya fungsi peralatan, serta gagalnya dalam pengoprasian;
 - 8). Tata cara untuk penyampaian, dan penilaian dari laporan yang berhubungan dengan kemungkinan pelanggaran keamanan atau yang menjadi perhatian keamanan;
 - 9). Tata cara yang berkaitan dengan penanganan muatan;
 - 10).Tata cara yang mencakup pengiriman perbekalan kapal;
 - 11).Tata cara untuk tetap memelihara dan memperbaharui, catatan barang-barang berbahaya dan bahan kimia berbahaya dan lokasinya didalam fasilitas pelabuhan;
 - 12).Sarana / alat untuk menyiapkan atau pengisian pelayanan patroli sisi perairan dan pemeriksaannya termasuk pemeriksaan ancaman bom dan bawa air;
 - 13).Tata cara untuk membantu petugas keamanan kapal dalam memastikan identifikasi dari semua yang akan naik ke atas kapal ketika diminta;
 - 14).Tata cara untuk memfasilitasi awak kapal atau penggantian awak kapal turun ke fasilitas juga akses



untuk pengunjung ke kapal termasuk perwakilannya atau agen kapal dan organisasi buruh.

2.1.3. Pelatihan (*Training*), Praktek Latihan (*Drill*) dan Pelaksanaan Latihan (*Exercise*)

Pelabuhan yang telah memperoleh persetujuan pemenuhan terhadap ISPS Code, diharuskan untuk memelihara tingkat keamanan yang dimiliki dengan meleksanakan pelatihan (*Training*), praktek latihan (*drill*) dan pelaksanaan latihan (*exercise*) secara periodik dan berkesinambungan dengan ketentuan, sebagai berikut :

- 1). Pelatihan (*Training*) ISPS Code harus diikuti oleh PFSO dan berkewajiban untuk mensosialisasikan kepada pihak manajemen dan seluruh karyawan.
- 2). Praktek Latihan (*Drill*) dilaksanakan minimal 1 (satu) kali dalm kurun waktu 3 (tiga bulan) Pihak-pihak yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan drill adalah PFSO. Pelaksanaan drill disesuaikan dengan ketentuan dan prosedur yang tercantum dalam Rancangan keamanan

Fasilitas Pelabuhan (PFSP).

- 3). Pelaksanaan Latihan (*Exercise*) dilaksanakan minimal 1 (satu) kali dalam kurun waktu 18 (delapan belas) bulan. Pihak-pihak yang bertanggung jawab dan terlibat langsung dalam pelaksanaan exercise adalah PFSO dan PSC serta pihak-pihak terkait lainnya.

2.2. Keamanan Fasilitas Kapal

2.2.1. Penilaian Keamanan Kapal (SSA)

Penilaian Keamanan Kapal (*Ship Security Assessment*) dilakukan untuk mengidentifikasi kelemahan/ kekurangan yang mungkin terjadi pada bagian pengamanan (*Security*) kapal dan kemungkinan untuk mengurangi atau mitigasi kelemahan/kekurangan dimaksud. Penilaian keamanan kapal (SSA) dapat dilaksanakan oleh :

- 1). *Company Security Officer* (CSO) dan atau petugas yang ditunjuk oleh Perusahaan.
- 2). *Recognized Security Organization* (RSO) yang telah di tetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

Elemen-elemen yang terjadi substansi dari hasil penilaian keamanan kapal sebagaimana dimaksud



dalam ISPS Code Part A.8 dan Part B. 8.3.

2.2.2. Rancangan

Keamanan Kapal

Rancangan keamanan kapal (*Ship Security Plan*) merupakan rencana keamanan yang dikembangkan dari hasil penilaian keamanan untuk memastikan bahwa penerapan langkah-langkah keamanan diatas kapal yang di rancang dapat di terapkan untuk melindungi orang, muatan, peralatan angkut muatan, gudang perbekalan kapal dari resiko suatu gangguan keamanan.

2.2.3. Company Security Officer (CSO)

Company Security Officer (CSO) Petugas Keamanan Perusahaan harus ditunjuk secara resmi oleh perusahaan untuk bertanggung jawab atas semua masalah keamanan yang berhubungan dengan kapal-kapal yang ditentukan oleh Perusahaan. Setiap aspek dari permasalahan tersebut bisa dilimpahkan kepada Wakil atau Petugas Keamanan Perusahaan Pengganti (Alternate CSO). Tugas dan tanggung jawab CSO meliputi, tetapi tidak terbatas sebagaimana yang dimaksud dalam ISPS Code Part A 11.2.

2.2.4. Pelatihan (Training), Praktek Latihan (Drill), dan Pelaksanaan Latihan (Exercise)

Kapal yang telah memperoleh persetujuan pemenuhan terhadap ISPS Code, diharuskan untuk memelihara tingkat keamanan yang dimiliki dengan melaksanakan Pelatihan (*Training*), Praktek Latihan (*Drill*) dan Pelaksanaan Latihan (*Exercise*) secara periodik dan berkesinambungan dengan ketentuan sebagai berikut :

- 1). Pelatihan (*Training*) dilaksanakan oleh CSO dan SSO untuk seluruh Crew.
- 2). Praktek Latihan (*Drill*) dilaksanakan minimal 1 (satu) kali dalam kurun waktu 3 (tiga) bulan.
- 3). Pelaksanaan pelatihan (*Exercise*) dilaksanakan minimal 1 (satu) kali dalam kurun waktu 18 (delapan belas) bulan. Pihak pihak yang bertanggung jawab dan terlibat langsung dalam pelaksanaan *Exercise* adalah CSO dan pihak-pihak terkait jika dipandang perlu.

Tidak hanya menitik beratkan pada upaya yang bersifat preventif, maka upaya manajemen dalam hal penanganan kasus kejahatan juga harus diperhatikan, sehingga tidak menutup kemungkinan hasil kedepannya nanti dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam menentukan upaya pencegahan tindak kejahatan.



Dengan demikian sistem terpadu upaya pencegahan dan manajemen penanganan kasus tindak kejahatan khususnya pada keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan diharapkan dapat mengurangi angka kejahatan yang ada serta dampaknya terhadap morbiditas dan mortalitas.

IV. KESIMPULAN

1. Kebijakan non penal penerapan ISPS Code dalam pencegahan tindak kejahatan di Pelabuhan Tanjung Priok saat ini, didasarkan pada *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974* melalui Bab XI-2 mengenai Langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritim dalam Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) dan Keputusan Menteri perhubungan No. KM. 33 Tahun 2003 pemberlakuan amandemen SOLAS 1974 di Indonesia. Bentuk dari pengamanan yang terdapat dalam ISPS Code diantaranya pengamanan fasilitas pelabuhan, pengamanan kapal, pemenuhan ISPS code dan pengawasan. Penerapan kebijakan ISPS code yang dilakukan di pelabuhan Tanjung Priok adalah pengamanan fasilitas pelabuhan, pengamanan di pintu masuk Lini I, pemeriksaan terhadap orang dan barang serta kendaraan

yang keluar masuk pelabuhan. pengamanan kapal.

2. Kebijakan non penal penerapan ISPS Code dalam pencegahan tindak kejahatan di Pelabuhan Tanjung Priok di masa yang akan datang sudah termuat secara khusus pada Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Plan*) dan rancangan keamanan kapal.

Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan harus memuat penjelasan-penjelasan sebagaimana dimaksud dalam ISPS Code Part. A. 16 dan Part. B. 16 serta menerangkan substansi PFSP yang ada kaitan dengan tugas-tugas keamanan sesuai ISPS Code Part B. 16.8. PFSP juga harus menetapkan atau memuat kebijakan-kebijakan ISPS code yang dilakukan di pelabuhan Tanjung Priok berkaitan dengan tindakan keamanan yang dapat diambil untuk setiap tingkat keamanan yang mencakup : Akses Keluar masuk fasilitas sebelumnya; Areal terbatas dalam fasilitas pelabuhan; Penanganan muatan; Pengiriman perbekalan; Penanganan barang yang ditinggalkan oleh pemiliknya; dan Pemantauan keamanan fasilitas pelabuhan.

Rancangan keamanan kapal (*Ship Security Plan*) merupakan rencana keamanan yang di kembangkan dari hasil penilaian keamanan



untuk memastikan bahwa penerapan langkah-langkah keamanan di atas kapal yang di rancang dapat di terapkan ISPS code yang dilakukan di pelabuhan Tanjung Priok untuk melindungi orang, muatan, peralatan angkut muatan, gudang perbekalan kapal dari resiko suatu gangguan keamanan. Elemen-elemen yang menjadi substansi dari rancangan keamanan kapal sebagaimana di maksud dalam ISPS Code Part A.9 dan Part B.9. Rancangan keamanan kapal (SSP) dapat dilaksanakan oleh : *Company Security Officer* (CSO) dan atau petugas yang di tunjuk oleh Perusahaan; dan *Recognized Security Organization* (RSO) yang telah di tetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

V. DAFTAR PUSTAKA

Buku-Buku :

- Arief, Barda Nawawi, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Semarang : PT. Citra Aditya Bakti, 1996.
- Arief, Barda Nawawi dan Muladi, *Teori-teori dan Kebijakan Pidana (cetakan ketiga)*, Bandung : Alumni, 2005.
- Bonger. W.A, *Pengantar Tentang Kriminologi*, Jakarta : PT. Ghalia Indonesia, 1982
- Hanitijo Soemitro Ronny, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta : Ghalia Indonesia, 1988
- Hamzah, Andi, *Terminologi Hukum Pidana*, Jakarta : Sinar Grafika, 2008.
- , *Hukum Pidana Ekonomi*, Jakarta : Kencana, 2008.
- Hatta Mohammad, *Kebijakan Politik Kriminal: Penegakan Hukum dalam rangka Penanggulangan Kejahatan*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010
- Mustofa, *Kriminologi: Kajian Sosiologi Terhadap Kriminalitas, Prilaku Menyimpang, dan Pelanggaran Hukum*, Jakarta: Fisip UI Press, 2005
- Nikson Wilem, *Studi Kasus Penyelesaian Konflik Kewenangan di Laut dalam Penegakan Hukum, Keselamatan dan Keamanan serta Perlindungan Laut/Maritim*, Badan Koordinasi Keamanan Laut. Jakarta, 2009.
- Ridwan dan Ediwarman. *Azas-Azas Kriminologi*, Medan : USU Press, 1994
- Rumadan Ismail, *Kriminologi Studi tentang Sebab-sebab Terjadinya Kejahatan*, Yogyakarta : Graha Guru, 2007
- Soedarsono, *Kamus Hukum*, Jakarta : Rhineka Cipta, 1992.
- Santoso Topo dan Achajani Zulfa Eva, *Kriminologi*, Jakarta : Rajawali Pers, 2001
- Soekanto, Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta : Penerbit Universitas Indonesia, 1986.
- Soekanto, Soerjono dan Sri Pamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta : Radjawali, 1985.



- Sudarto, *Hukum Pidana I*, Semarang : Yayasan Sudarto, 1990.
- , *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Bandung : Alumni, 2010.
- Susanto. I.S., *Kriminologi*. (Semarang : Universitas Diponegoro, 1995)
- Wahyono, *Indonesia Negara Maritim*, Jakarta: Teraju, 2009
- Peraturan Perundang-Undangan**
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Peraturan Pemerintah No. 21 tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim
- International Maritime Organization, London 2003
- International Ship and Port Facility Security Code and Solas Amendments Adopted on 12 December 2002.*
- Lain-Lain :**
- Website :**
- <http://obatkistaovarium.net/bahaya-narkoba/>
- Anonim. 2012. *Keselamatan pelayaran Penyebab kecelakaan pelayaran*. Dalam http://id.wikipedia.org/wiki/Keselamatan_pelayaran#Penyebab_kecelakaan_pelayaran, diakses pada tanggal 11 Juni 2015
- <http://maritimeneews.id/lima-pelabuhan-utama-paling-produktif/>, diakses pada tanggal 20 Juli 2015
- <https://ispscode.wordpress.com>, diakses pada tanggal 12 Agustus 2015
- Irawan Henrikus Galih Irawan, *Manajemen Transportasi Pelabuhan di Indonesia*, dalam <https://henrikusgalih.files.wordpress.com>, diakses pada tanggal 12 Agustus 2015
- IMO, “*What are the different security levels referred to in the ISPS Code,*” dalam http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=897#levels, diakses pada tanggal 5 September 2015
- ISPS Code*, (<http://www.imo.org>, diakses 30 Juni 2015).
- M. Farid Ananda, Analisis Strategi Pencegahan Kejahatan Situasional dalam Kasus Penyelundupan Barang di Pelabuhan Tanjung Priok, (<http://www.lib.ui.ac.id>, diakses 25 Juni 2015).
- Reformasi Sektor Pelabuhan Indonesia dan UU Pelayaran Tahun 2008, dalam http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/Pnadm189.pdf, diakses pada tanggal 12 Agustus 2015
- TEMPO Interaktif, Puluhan Pengusaha Kapal Tongkang Keluhkan Pungli, dalam http://setitike.blogspot.com/2010_10_01_archive.html, diakses pada tanggal 12 Agustus 2015
- Upaya Non Penal dalam Menaggulangi Kejahatan, (<http://kilometer25.blogspot.com>, diakses 30 Juni 2015).