

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR PM 134 TAHUN 2016 TENTANG MANAJEMEN KEAMANAN KAPAL
DAN FASILITAS PELABUHAN PADA TERMINAL PETI KEMAS KARIANGAU
BALIKPAPAN**

**IMPLEMENTATION OF THE POLICY OF THE MINISTER OF TRANSPORTATION
REGULATION NUMBER PM 134 OF 2016 ON MANAGEMENT OF SHIP SECURITY
AND PORT FACILITIES AT THE KARIANGAU CONTAINER TERMINAL
BALIKPAPAN**

Tumount Fride¹, M. Adnan Madjid², Christine Sri Marnani³

KEAMANAN MARITIM, KEAMANAN NASIONAL, UNIVERSITAS PERTAHANAN RI
(deje.tumount@gmail.com, madjnun_8788@yahoo.com, christinemarnani@yahoo.com)

Abstrak-Keamanan pelabuhan adalah salah satu elemen dari keamanan maritim yang menjadi isu memprihatinkan setelah peristiwa serangan teroris pada tanggal 11 September 2001 (9/11) yang menghancurkan menara kembar *World Trade Center* (WTC) di New York Amerika Serikat. Keadaan tersebut menjadi dasar bagi diterapkannya *Internasional Ships And Port Facility Security* (ISPS) Code pada semua fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk perdagangan internasional untuk mencegah serangan teroris di pelabuhan. Pelabuhan merupakan pintu gerbang perekonomian dan merupakan bagian dari mata rantai dari sistem transportasi maupun logistik. Implementasi ISPS Code di Pelabuhan diatur dalam Permenhub Nomor 134 Tahun 2016 Tentang Manajemen Keamanan Kapal Dan Fasilitas Pelabuhan. Terminal Peti Kemas Kariangau Balikpapan berada di perairan Balikpapan termasuk kawasan yang padat lalu lintas kapal-kapal asing jenis kapal *container*, kapal *Tanker*, pengangkut Batubara dan kapal penumpang sehingga dibutuhkan peningkatan pengawasan dan pengamanan yang lebih. Tujuan penelitian ini untuk menganalisis implementasi kebijakan keamanan dan menganalisis ketersediaan sarana dan prasarana fasilitas pelabuhan, serta menganalisis komunikasi para pihak yang berkepentingan di dalam keamanan pelabuhan sehingga dapat meminimalisir dan mencegah potensi terjadinya ancaman keamanan fasilitas pelabuhan. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Data diperoleh dengan wawancara, observasi dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa PFSO Terminal Peti Kemas Kariangau sudah sepenuhnya menerapkan prosedur keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan sesuai standart ISPS Code walaupun dengan keterbatasan sarana yang ada dan telah membuat jaring komunikasi untuk mempermudah komunikasi dan koordinasi kepada seluruh pihak yang berwenang pada keamanan fasilitas pelabuhan. Dunia Internasional tidak khawatir karena keamanan fasilitas pelabuhan terjamin, sehingga banyak kunjungan kapal asing ke Terminal Peti Kemas Balikpapan, perekonomian dan perdagangan meningkat serta dapat mendukung penyelenggaraan Sistem Pertahanan Negara.

Kata Kunci : implementasi Kebijakan, Keamanan Maritim, Keamanan Fasilitas Pelabuhan, TPK Kariangau, peraturan menteri perhubungan

Abstract-Port security is one of the maritime security elements, which has become an issue of concern after the terrorist attacks on September 11, 2001 (9/11) that destroyed the *World Trade Center* (WTC) in New York, United States. This situation forms the basis for implementing the *International Ships And Port Facility Security* (ISPS) Code on all port facilities used for international trade to prevent terrorist attacks at ports. Ports are gateways to the economy and are part of the chain of

transportation and logistics systems. Implementation of the ISPS Code at the Port is regulated in Ministry of Transportation Regulations Number 134 of 2016 concerning Management of Ship Security and Port Facilities. The Kariangau Balikpapan Container Terminal is located in Balikpapan waters, including heavy traffic for foreign vessels, container ships, tanker ships, coal carriers, and passenger ships to ensure more supervision and security are needed. The purpose of this study is to analyze the implementation of security policies and analyze the availability of port facilities and infrastructure and analyze the communication of the parties with interest in port security to minimize and prevent potential threats to port facilities security. This study used the descriptive qualitative method—data obtained by interview, observation, and documentation. The results showed that the PFSO Kariangau Container Terminal has fully implemented ship security procedures and port facilities according to the ISPS Code standard even though the limited existing facilities have created a communication network to facilitate communication and coordination authorized parties on port facility security. The international community is not worried because the security of port facilities is guaranteed. Many foreign ship visits to the Balikpapan Container Terminal increase the economy and trade and support the State Defense System's implementation.

Keywords : implementation of Policy, Maritime Security, Port Facility Security, container terminal Kariangau, policy of the minister of transportation regulation

Pendahuluan

Peran strategis dari perairan Indonesia sebagai jalur pelayaran dan jalur perdagangan dunia kedepan akan semakin penting seiring dengan meningkatnya permintaan energi, sumber daya alam (SDA) lainnya serta kebutuhan pokok. Secara umum, kawasan regional Asia Tenggara dinilai berharga bagi negara-negara di dunia sebagai jalur *Sea lines of Communication (SLOC)* dan *Sea Lines of Trade (SLOT)*. Laut Indonesia sangat memiliki arti bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yaitu, laut sebagai media pemersatu bangsa, laut sebagai media perhubungan, laut sebagai media sumber daya, laut sebagai media pertahanan dan keamanan, serta laut sebagai media

diplomasi. Konsep pemikiran tersebut sangat diperlukan bangsa Indonesia agar tidak menganggap dan menjadikan laut sebagai sebuah rintangan, kendala atau hambatan sebagaimana dihembuskan oleh pihak-pihak asing yang tidak menginginkan kemajuan bagi bangsa dan Negara Indonesia. Bagi bangsa Indonesia yang merupakan negara kepulauan yang diakui dunia melalui *The United Nations Convention on The Law of The Sea (UNCLOS)* 1982, laut merupakan bagian integral dari wilayah negara yang tidak dapat dipisahkan, namun dapat dibedakan menurut rezim hukum yang mengaturnya. Laut yang luasnya dua pertiga (2/3) dari seluruh bagian Negara Kesatuan Republik Indonesia sudah seharusnya dapat dimanfaatkan sebesar

besarnya untuk kesejahteraan dan keamanan bangsa Indonesia, meskipun negara lain juga masih memiliki hak pemanfaatan sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982.

Pelabuhan merupakan pintu gerbang arus kegiatan perekonomian, baik pengiriman barang maupun manusia yang berasal dari satu tempat ke tempat lain. Keamanan merupakan salah satu faktor yang penting dalam kegiatan kepelabuhanan, sehingga ancaman terhadap keamanan kapal maupun pelabuhan harus segera diantisipasi. Keamanan pelabuhan menjadi isu yang memprihatinkan setelah peristiwa serangan teroris pada tanggal 11 September 2001 (9/11) dimana sarana transportasi udara digunakan sebagai senjata untuk menghancurkan menara kembar World Trade Center (WTC) di New York Amerika Serikat, serangan terhadap kapal perusak angkatan laut USS The Sullivans dan USS Cole saat sandar di Pelabuhan Aden di Yaman pada tahun 2000, dan tanker minyak Limburg Perancis pada tahun 2002. Sebelum serangan ini, fokus utama keamanan pelabuhan cenderung diarahkan pada ancaman di area darat seperti pencurian kargo dari kontainer dan gudang saat

kapal sandar di pelabuhan (International Maritim Organization, 2010).

Semakin meningkatnya ancaman keamanan maritim, membuat negara-negara anggota International Maritime Organization (IMO) mengadakan konferensi pada tanggal 9 s/d 13 Desember 2002 di London, menghasilkan suatu amandemen pada konvensi internasional mengenai keselamatan jiwa di laut atau Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 (International Maritim Organization, 2005). Amandemen SOLAS 74 ini dilakukan pada Bab V mengenai Keselamatan Pelayaran (Safety Of Navigation) dan penambahan pada Bab XI menjadi Bab XI-1 mengenai langkah-langkah khusus peningkatan keselamatan pelayaran (Special Measures To Enhance Maritime Safety) dan Bab XII-2 langkah-langkah khusus peningkatan keamanan maritim yang dikenal dengan nama International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code atau koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

Koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan pada dasarnya merupakan suatu sistem Manajemen Komunikasi Keamanan yang merupakan ketentuan internasional tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan

yang telah diterbitkan oleh Organisasi Maritim Internasional atau International Maritime Organization (IMO) pada tanggal 12 Desember 2002. Indonesia sebagai anggota IMO, telah meratifikasi dan mentaati ketentuan tersebut (Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 Tahun 2003). Implementasi koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan di Pelabuhan diatur dalam (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 Tahun 2016 Tentang Manajemen Keamanan Kapal Dan Fasilitas Pelabuhan). Pelaksanaan aturan koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan berlaku untuk memberikan layanan keamanan terhadap semua kapal yang berlayar melintasi perairan nasional maupun internasional, meliputi kapal penumpang yang memiliki kecepatan tinggi, atau High Speed Passenger Craft, Cargo Ship, sampai kapal cepat atau High Speed Craft yang mempunyai berat/tonase > 500 GT dan Mobile Offshore Drilling Unit (MODU) serta fasilitas Pelabuhan yang memberi layanan terhadap kapal-kapal yang melayari perairan internasional (International Maritime Organization, 2003).

Pengamanan fasilitas pelabuhan (port facility security) yaitu tindakan yang

dirancang untuk melindungi kapal dan infrastruktur pelabuhan, orang-orang, muatan, peralatan angkut muatan, gudang perbekalan di dalam fasilitas pelabuhan, dari resiko suatu gangguan keamanan. Gangguan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan adalah tindakan spionase, sabotase, terorisme, dan kerusakan, kehilangan atau penyekapan oleh orang lain yang tidak berwenang, masuknya barang curian dan pencuri, pencurian, penyelundupan narkoba, dan barang-barang terlarang, imigran gelap, penumpang gelap, pembajakan dan perompakan.

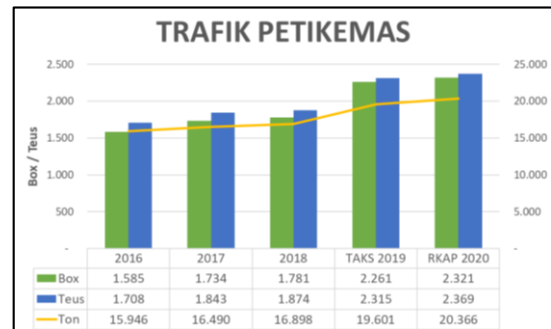
Pada akhir periode kepemimpinannya yang pertama, presiden Joko Widodo merancang sebuah konsep pemindahan ibukota yang memunculkan pro dan kontra. Kawasan calon ibukota baru dilewati oleh ALKI II, dan merupakan kawasan yang rentan dengan ancaman keamanan maritim. Tidak dapat dipungkiri bahwa dengan hadirnya ibukota baru, akan dapat memicu peningkatan potensi ancaman keamanan maritim. Perairan Balikpapan termasuk dalam Danger Spot Area karena tingkat kejahatan sudah hampir menyamai selat Malaka dengan kejahatan di laut berupa pembajakan, pencurian

dan kemungkinan sabotase, hal ini di karenakan di perairan Teluk Balikpapan dan sekitarnya banyak sekali di jumpai Platform-platform lepas pantai yang tersebar dan sangat mudah di jangkau.

Terminal Peti Kemas (TPK) Kariangau berada di Kawasan Industri Kariangau (KIK) yang berlokasi di kota Balikpapan menempati area seluas 2,721 hektare. Terminal Peti Kemas (TPK) Kariangau merupakan pelabuhan kontainer Internasional yang berada di kawasan strategis yang berada di teluk Balikpapan yang berhadapan langsung dengan selat Makassar yang merupakan bagian dari Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II. Posisi strategis tersebut memudahkan mobilisasi barang untuk tujuan domestik maupun mancanegara (ekspor - impor). Hal ini ditunjang dengan kedalaman laut teluk Balikpapan yang dapat dilalui kapal berkapasitas 50.000 ton dan selanjutnya melakukan bongkar muat peti kemas, general cargo, termasuk batu bara dengan luas areal sekitar 57,5 hektare. Terminal Peti Kemas (TPK) Kariangau memiliki pelayanan jasa seperti ; jasa labuh, jasa pandu, jasa tunda dan kepil, jasa tambat, dan jasa pelayanan air bersih.

PT. Kaltim Kariangau Terminal merupakan anak perusahaan dari PT.

Pelindo IV Cabang Balikpapan. PT. Kaltim Kariangau Terminal bergerak dibidang jalur peti kemas yang ada di Provinsi Kalimantan Timur. Berikut ini gambar grafik trafik petikemas selama 5 tahun terakhir ditunjukkan pada gambar 1



Gambar 1 Trafik Peti Kemas PT. Kaltim Kariangau Terminal

Sumber : PT. Pelindo IV Cabang Balikpapan Tahun 2020

Di TPK Kariangau masih terlihat banyaknya aktifitas warga yang memancing ikan di dekat dermaga menggunakan perahu-perahu kecil yang sangat membahayakan dan mengganggu proses olah gerak kapal untuk lepas sandar serta mengganggu kegiatan bongkar muat di dermaga. Seharusnya kawasan atau area pelabuhan tersebut merupakan daerah terbatas (*Restricted Area*) dimana semua orang yang tidak berkepentingan atau tidak memiliki ID Card akan dihentikan dan dilarang memasuki area pelabuhan. Selain itu ada beberapa kejadian berupa pencurian besi-besi bekas material pembangunan

dermaga di area TPK Kariangau menggunakan perahu yang kemudian dilarikan melalui akses laut serta ada pula yang disembunyikan di dalam truk-truk trailer dan berhasil lolos hingga keluar lokasi pelabuhan. Hal ini diakibatkan kurangnya fungsi kontrol dari personel keamanan pelabuhan terhadap barang dan orang yang keluar masuk area TPK Kariangau.

Sesuai dengan Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran pada Pasal 121 ayat b yang menyebutkan bahwa keselamatan dan keamanan pelabuhan yaitu kondisi terpenuhinya manajemen keselamatan dan sistem pengamanan fasilitas pelabuhan meliputi sarana dan prasarana pengamanan fasilitas Pelabuhan meliputi pagar pengaman, pos penjagaan, peralatan monitor, peralatan detektor, peralatan komunikasi dan penerangan. Adanya fasilitas-fasilitas pendukung yang dapat dipakai untuk melakukan kegiatan pengamanan fasilitas pelabuhan berupa sarana prasarana keamanan sangat mempengaruhi pelaksanaan implementasi koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan.

Komunikasi dan koordinasi antar pihak yang berkepentingan pada keamanan maritim dalam rangka

Implementasi koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan pada fasilitas pelabuhan merupakan hal yang penting dalam menangani keadaan darurat yang mengindikasikan adanya ancaman keamanan. Sebagai fungsi kontrol pemerintah dalam implementasi koda Internasional Keamanan Fasilitas Pelabuhan di TPK Kariangau Balikpapan, diwajibkan untuk melaksanakan latihan tindakan keamanan sesuai dengan apa yang tercantum dalam rancangan keamanan fasilitas pelabuhan, juga untuk melatih koordinasi dan komunikasi antar pihak yang berkepentingan dalam keamanan pelabuhan.

Peneliti melihat pentingnya masalah ini untuk diteliti karena implementasi koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan akan mempengaruhi stabilitas keamanan dan perekonomian suatu negara. Suatu pelabuhan di suatu negara akan terkena dampak atau sanksi bagi pelabuhan apabila tidak mengikuti aturan pemberlakuan koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, dan berakibat tidak akan ada kapal-kapal asing yang akan memasuki pelabuhan. Dengan kondisi seperti ini akan mengakibatkan terpuruknya perekonomian perusahaan pelayaran,

pengelola pelabuhan dan bahkan secara umum mengakibatkan terpuruknya perekonomian suatu Negara.

Berdasarkan permasalahan di atas maka diajukan pertanyaan penelitian sebagai berikut :

- a. Bagaimana implementasi kebijakan koda internasional tentang keamanan fasilitas pelabuhan di Terminal Peti Kemas Kariangau?
- b. Bagaimana ketersediaan Sarana dan prasarana dalam sistem pengamanan fasilitas pelabuhan dalam rangka penerapan koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan di Terminal Peti Kemas Kariangau?
- c. Bagaimana komunikasi para pihak dalam sistem pengamanan fasilitas pelabuhan dalam rangka penerapan koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan di Terminal Peti Kemas Kariangau?
- d. Berdasarkan rumusan masalah yang diuraikan di atas maka tujuan dari penelitian ini yaitu :
- e. Meneliti dan menganalisis implementasi kebijakan koda internasional tentang keamanan fasilitas pelabuhan di Terminal Peti Kemas Kariangau?
- f. Meneliti dan menganalisis ketersediaan Sarana dan prasarana

dalam sistem pengamanan fasilitas pelabuhan dalam rangka penerapan koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan di Terminal Peti Kemas Kariangau?

- g. Meneliti dan menganalisis komunikasi para pihak dalam sistem pengamanan fasilitas pelabuhan dalam rangka penerapan koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan di Terminal Peti Kemas Kariangau?

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif atau naturalistic karena melakukan pada kondisi yang alamiah. (Sugiyono, 2016) mengemukakan bahwa metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian pada kondisi objek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara wawancara, observasi dan dokumentasi. Pada penelitian ini, teknik analisis data yang digunakan peneliti menggunakan model Miles and Huberman, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi. Dalam proses penelitian, alur yang perlu dilakukan peneliti sebagai pedoman

penelitian yaitu merumuskan masalah, mengumpulkan data, memeriksa keabsahan data, menganalisis data dan menyimpulkan hasil penelitian untuk menjawab dan mengatasi permasalahan (Arikunto, 2013).

Penelitian deskriptif yang dilakukan pada penelitian ini fokus pada Implementasi Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan No PM 134 tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan pada Terminal Peti Kemas Kariangau Balikpapan.

Hasil dan Pembahasan Implementasi kebijakan pengamanan fasilitas pelabuhan TPK Kariangau Balikpapan.

Bila sebuah pelabuhan sudah mengimplementasikan koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan berarti sudah memiliki kepercayaan dunia internasional berkaitan dengan keamanan fasilitas pelabuhannya. Dengan demikian bila pada suatu saat pada masa perang dimana militer sebagai komponen utama didukung dengan komponen lainnya dalam hal ini pelabuhan komersil bisa dilaksanakan. Kapal perang yang memerlukan fasilitas pelabuhan tersebut dapat menggunakannya tanpa rasa

khawatir tentang keamanannya sehingga kapal perang dapat melaksanakan kegiatan pengisian bahan bakar dan kebutuhan lainnya seperti makanan dan air tawar dan pengisian amunisi pada sistem persenjataan dengan aman dan lancar.

Hal tersebut diatas dikuatkan oleh Profesor Geoffrey Till (1982) dalam teorinya yaitu teori kekuatan laut (sea power) yang mengelompokkan kekuatan laut menjadi dua bagian, yaitu sumber-sumber kekuatan (sources) yang terdiri dari geografi, sumber daya, komunitas maritim dan gaya pemerintahan dan unsur-unsur kekuatan (elements) yang terdiri dari armada kapal sipil, pangkalan/pelabuhan dan instrumen pertempuran. Geoffrey Till (1982) menyatakan bahwa, terdapat hubungan antara sumber-sumber kekuatan dan unsur-unsur kekuatan secara geometris yang nantinya akan menentukan kekuatan laut dari suatu negara.

Dengan memiliki pelabuhan/pangkalan yang telah memiliki standard keamanan internasional dalam hal ini yang menerapkan koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan khususnya pada keamanan fasilitas pelabuhan TPK Kariangau berarti membangun kekuatan laut yang

ditujukan untuk menjaga dan melindungi kepentingan nasional dilaut. Kekuatan laut yang baik parameternya mengarah pada tiga elemen operasional yaitu armada kapal sipil (Merchant Shipping), pangkalan/pelabuhan (bases) dan instrumen pertempuran (fighting shipping).

Menurut Geoffrey Till (1982) bahwa pangkalan/pelabuhan bukan berfungsi sebagai pangkalan/pelabuhan saja tetapi semua sarana dan prasarana pendukung, dalam hal ini sarana prasarana yang direkomendasikan dalam implementasi koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan guna mendukung kinerja armada kapal sipil (Merchant Shipping) dan instrumen pertempuran (fighting shipping) sehingga dari sinergitas ini akan dihasilkan kekuatan-kekuatan yang dapat digunakan dalam kegiatan pertahanan keamanan negara di laut.

Dalam perlindungan terhadap pelabuhan, secara mandatori, seperti tertuang dalam pasal 1.3 Bagian A koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan, disebutkan bahwa persyaratan minimal yang harus dimiliki oleh pelabuhan yaitu menyediakan rancangan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan berdasarkan pada penilaian keamanan kapal dan fasilitas Pelabuhan.

Fasilitas pelabuhan TPK Kariangau Balikpapan sudah dapat digunakan menjadi pangkalan bagi kapal perang TNI Angkatan laut dalam masa perang karena telah memiliki standar keamanan internasional dengan menerapkan koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan. Pada fasilitas pelabuhan yang sudah menerapkan koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan dibuktikan dengan diberikannya sertifikat dari pemerintah dalam hal ini Direktur Jenderal Perhubungan Laut sebagai Contracting Government kepada pengelola fasilitas pelabuhan TPK Kariangau Balikpapan.

Sistem pengamanan fasilitas pelabuhan untuk mencegah masuknya ancaman ke dalam fasilitas pelabuhan TPK Kariangau Balikpapan sehingga mendukung terciptanya situasi yang aman sesuai dengan apa yang diharapkan. penerapan prosedur keamanan yang tepat dapat menimbulkan efek penangkalan bagi kemungkinan masuknya ancaman ke dalam fasilitas pelabuhan TPK Kariangau Balikpapan yang berasal dari luar fasilitas pelabuhan TPK Kariangau Balikpapan. Kemampuan melaksanakan prosedur rancangan keamanan fasilitas pelabuhan TPK Kariangau Balikpapan dapat

menjamin terpeliharanya situasi keamanan yang baik sehingga bisa dipastikan bahwa fasilitas pelabuhan TPK Kariangau Balikpapan dapat mendukung kapal niaga yang digunakan untuk perdagangan Internasional dan mendukung operasional kapal-kapal TNI Angkatan Laut baik dalam operasi perang maupun operasi selain perang.

Salah satu tugas dari pemerintah (Contracting Government) adalah menetapkan tingkat keamanan (Security Level). Pada kondisi keamanan level 1 atau kondisi normal, struktur organisasi keamanan pelabuhan berada dibawah tanggung jawab PFSO. PFSO dibantu staf dan petugas keamanan di pelabuhan. Pada kondisi tertentu PFSO dapat melakukan koordinasi dengan institusi terkait. Pada level 1 ini tanggung jawab keamanan pelabuhan ada pada PFSO yang dibantu oleh staf organik dan keamanan pelabuhan sesuai kebutuhan pelabuhan. PFSO mengkoordinir staf/ Port Security (Petugas Pengamanan Pelabuhan) untuk melaksanakan tugas sesuai tempat dan waktunya. Sistem komunikasi keamanan dibantu oleh petugas komunikasi (Radio Operator) pelabuhan. Dukungan dari eksternal untuk keamanan pada level 1 belum diperlukan meminta bantuan institusi

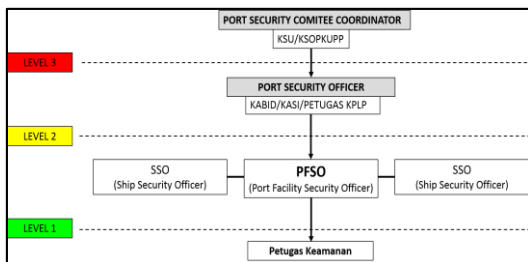
keamanan pemerintah setempat dan cukup dilaksanakan oleh personil keamanan yang ada.

Pada level 2 tanggung jawab keamanan pelabuhan adalah pada PSO yang dibantu oleh PFSO dan beberapa staf keamanan. PSO dan PFSO mengkoordinir staf untuk melaksanakan tugas sesuai tempat dan kondisi pada level 2. Sistem komunikasi keamanan dibantu dan dilaksanakan oleh petugas komunikasi dan Radio Operator Pelabuhan yang dibantu dengan pihak eksternal. Dukungan dari eksternal untuk keamanan pada level 2 dapat dilakukan dengan meminta bantuan institusi keamanan pemerintah yang lebih tinggi seperti Polri atau TNI Angkatan Laut setempat.

Pada level 3 tanggung jawab keamanan pelabuhan adalah pada Coordinator Port Security Committee yang dibantu oleh PFSO dan beberapa staf keamanan. Coordinator Port Security Committee dan PFSO mengkoordinir staf untuk melaksanakan tugas sesuai tempat dan petugas komunikasi dan radio. Sistem komunikasi keamanan dibantu oleh eksternal. Dukungan dari eksternal untuk keamanan pada level 3 dapat dilakukan dengan meminta bantuan institusi keamanan pemerintah yang lebih tinggi

dari level 2 seperti Polda setempat atau Mabes Polri dan Komando Armada TNI Angkatan Laut.

Struktur organisasi koordinator Komite Keamanan Pelabuhan berdasarkan tanggungjawabnya sesuai dengan tingkat keamanan terhadap pelabuhan ditunjukkan oleh gambar 2



Gambar 2 Struktur organisasi *Port Security Committee Coordinator*

Sumber : Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) Tahun 2019

Kebijakan adalah keputusan yang dibuat oleh pemerintah atau lembaga yang berwenang untuk memecahkan masalah atau mewujudkan tujuan yang diinginkan masyarakat (Abidin, 2012). Menurut (Mazmanian dan Sabatier,1983) Implementasi kebijakan adalah pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan peradilan. Lazimnya, keputusan tersebut mengidentifikasi masalah-masalah yang ingin diatasi, menyebutkan

secara tegas tujuan dan sasaran yang ingin dicapai, dan berbagai cara untuk menstrukturkan atau mengatur proses implementasinya (Agustino,2008). Menurut George Edward III (1983) dalam Widodo (2010) terdapat 4 faktor yang mempengaruhi keberhasilan atau kegagalan implementasi kebijakan antara lain yaitu komunikasi, sumberdaya, disposisi dan struktur birokrasi. Kebijakan dalam hal ini yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan.

a. Komunikasi

Komunikasi antar lembaga/instansi yang berhubungan dengan terjaminnya keamanan Pelabuhan di Balikpapan dalam menjaga keamanan pelabuhan berjalan dengan baik dimana setiap lembaga/instansi selalu melakukan kerjasama dan koordinasi secara rutin baik di lapangan saat melakukan kegiatan pengamanan maupun di luar lapangan. AKP Retno Ariani, S.H.,S.I.K. Kapolsek Kawasan Pelabuhan Semayang mengatakan bahwa Sangat baik koordinasinya, selalu diadakan apel gabungan semua instansi kemaritiman yang dipimpin oleh kepala KSOP terutama menjelang hari raya guna mengantisipasi arus mudi penumpang

(komunikasi personal, 17 november 2020).

Kemudian komunikasi selalu dilakukan dengan melakukan kerja sama dan melakukan pertemuan rutin dalam rangka menjamin keamanan Pelabuhan. Syafruddin A.K Manager Transformasi Bisnis PT Pelindo IV Balikpapan mengatakan bahwa Salah satu kegiatan untuk menjalin sinergitas yaitu mengadakan Kerjasama mitra kerja sebagai pembina security keamanan pelabuhan (komunikasi personal, 13 november 2020).

Komunikasi antara lembaga/Instansi yang berada dalam lingkungnya juga sangat baik dimana selalu diadakannya pengawasan dan evaluasi dan juga melakukan pengecekan langsung di lapangan sehingga bisa mengetahui setiap kekurangan dan kendala yang dihadapi. Implementasi akan berjalan efektif bila ukuran-ukuran dan tujuan-tujuan dipahami oleh individu-individu yang bertanggung jawab dalam kinerja kebijakan. Dengan demikian, sangat penting untuk memberi perhatian yang besar kepada kejelasan ukuran-ukuran dasar dan tujuan-tujuan implementasi, ketepatan komunikasinya dengan para pelaksana, dan konsistensi atau keseragaman dari ukuran dasar dan

tujuan-tujuan yang dikomunikasikan dengan berbagai sumber informasi. Ukuran-ukuran dasar dan tujuan-tujuan tidak dapat dilaksanakan kecuali jika ukuran-ukuran dasar dan tujuan-tujuan itu dinyatakan dengan cukup jelas, sehingga para pelaksana dapat mengetahui apa yang diharapkan dari ukuran-ukuran dasar dan tujuan-tujuan itu (Masriani, 2017).

b. Sumberdaya

Walaupun isi kebijakan sudah dikomunikasikan secara jelas dan konsistensi, tetapi apabila pelaksana kebijakan kekurangan sumber daya untuk melaksanakan, implementasi tidak akan berjalan efektif. Sumber daya tersebut dapat berwujud sumber daya manusia, yakni kompetensi dari pelaksana kebijakan, dan sumber daya financial. Sumber daya adalah faktor penting untuk implementasi kebijakan agar efektif.

Komponen sumberdaya ini meliputi jumlah staf, keahlian dari para pelaksana, informasi yang relevan dan cukup untuk mengimplementasikan kebijakan dan pemenuhan sumber-sumber terkait dalam pelaksanaan kebijakan, adanya kewenangan yang menjamin bahwa program dapat diarahkan kepada sebagaimana yang diharapkan, serta adanya fasilitas-fasilitas pendukung yang

dapat dipakai untuk melakukan kegiatan dari implementasi kebijakan seperti dana dan sarana prasarana.

Sumberdaya manusia yang tidak memadai (jumlah dan kemampuan) berakibat tidak dapat dilaksanakannya kebijakan secara sempurna karena mereka tidak bisa melakukan pengawasan dengan baik. Jika jumlah staf pelaksana kebijakan terbatas maka hal yang harus dilakukan meningkatkan skill/ kemampuan para pelaksana untuk melaksanakan kebijakan. Untuk itu perlu adanya manajemen Sumberdaya Manusia yang baik agar dapat meningkatkan kinerja (Mulyono, 2009).

Salah satu kendala terbesar yang dihadapi oleh lembaga/instansi terkait dalam menjaga keamanan pelabuhan adalah kekurangan sumberdaya manusia baik dari jumlahnya maupun dari sumberdaya yang memiliki keahlian khusus. Dalam proses pelaksanaannya pengamanan TPK Kariangau Balikpapan dirasa belum maksimal akibat dari kekurangan sumberdaya tersebut. Pelaksana Pengamanan dan ISPS Code PT Kaltim kariangau Terminal, Zulkifli Rahmat sebagai Deputy ISPS Code mengatakan bahwa Regulasi yang diberikan pemerintah dalam mengatur

pengamanan TPK kariangau sudah cukup baik hanya saja terkendala dari kurangnya personil pengamanan atau security untuk menjalankan regulasi tersebut, masalah personil di lapangan kami kekurangan personil dan saat ini hanya 30 orang yang diatur sedemikian rupa pergantian waktu penjagaannya akan tetapi kami tetap berusaha untuk bekerja maksimal (komunikasi personal, 23 November 2020)

Sarana dan prasarana keamanan fasilitas pelabuhan TPK Kariangau secara garis besar telah sesuai dengan Kode Internasional Keamanan Fasilitas Pelabuhan walaupun masih terdapat kekurangan. Dengan kondisi sarana prasarana yang ada pada saat ini, TPK Kariangau tetap bekerja secara maksimal dalam upaya menjamin keamanan fasilitas pelabuhan. Pemenuhan sarana dan prasarana sesuai yang telah diatur, TPK Kariangau telah menyusun dan tertuang dalam Port Facility Security Plan (PFSP) dengan kode dokumen : L.5/01/PFSP/KKT/V-13. Pelaksana Pengamanan dan ISPS Code PT Kaltim kariangau Terminal, Zulkifli Rahmat sebagai Deputy ISPS Code mengatakan bahwa pengadaan kekurangan peralatan sebenarnya sangat penting dalam mendukung penerapan ISPS Code, dan

sudah pernah diusulkan ke pihak manajemen, tetapi jawaban yang diperoleh adalah pengadaan berdasarkan skala prioritas disebabkan oleh harga peralatan yang sangat mahal (komunikasi personal, 23 November 2020).

Sumber daya financial sangat erat hubungannya dengan ketersediaan sarana dan prasarana. TPK Kariangau sudah berupaya untuk memenuhi sarana dan prasaran sesuai ketentuan dengan menyesuaikan kondisi financial sehingga pengadaan berdasarkan skala prioritas. Di dalam pelaksanaannya TPK Kariangau tetap bekerja secara maksimal dengan kondisi sarana dan prasarana saat ini dengan mengoptimalkan sumber daya manusia yang ada.

c. Disposisi

Disposisi, diartikan sebagai watak dan karakteristik atau sikap yang dimiliki oleh seorang pelaksana kebijakan seperti komitmen, kejujuran, sifat demokratis. Apabila seorang pelaksana kebijakan memiliki disposisi yang baik, maka dia akan dapat menjalankan kebijakan dengan baik seperti apa yang diinginkan oleh pembuat kebijakan. Ketika seorang pelaksana kebijakan memiliki sifat atau perspekti yang berbeda dengan pembuat kebijakan, maka proses implementasi

kebijakan juga menjadi tidak efektif (Hakim, 2018).

Ada tiga bentuk sikap/respon pelaksana kebijakan terhadap kebijakan; kesadaran pelaksana, petunjuk/arahan pelaksana untuk merespon program kearah penerimaan atau penolakan, dan intensitas dari respon tersebut. Para pelaksana kebijakan mungkin memahami maksud dan sasaran program namun seringkali mengalami kegagalan dalam melaksanakan program secara tepat karena mereka menolak tujuan yang ada didalamnya sehingga secara sembunyi mengalihkan dan menghindari implementasi program. Disamping itu dukungan dari para pejabat pelaksana sangat dibutuhkan dalam mencapai sasaran program.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2016 telah secara jelas mengatur tentang tata cara penerapan, pelaksanaan dan pengawasan terhadap aturan koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan. Hal tersebut merupakan bentuk tanggungjawab semua pihak yang terlibat dalam implementasi koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan. Permenhub ini merupakan produk hukum yang dikeluarkan oleh pemerintah penandatanganan (*contracting*

government) sebagai pedoman bagi para personel pelaksana di lapangan, pengawas pada tingkat PSC dan tingkat pusat sebagai *Designated Authority*. Keberhasilan implementasi koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan membutuhkan kesamaan cara pandang dan kerjasama antara pihak-pihak yang terkait, sehingga tujuan untuk terciptanya kondisi yang aman bagi operasional fasilitas pelabuhan akan dapat tercapai, dan terakhir berdampak positif bagi dunia usaha dan perekonomian Indonesia secara keseluruhan, khususnya dunia kelautan Indonesia.

Dalam proses pelaksanaannya pengamanan TPK Kariangau Balikpapan, peneliti menilai belum maksimal akibat dari kekurangan sumberdaya tersebut baik personel maupun sarana dan prasarana pengamanan. Pelaksana Pengamanan dan *ISPS Code* PT Kaltim kariangau Terminal, Zulkifli Rahmat sebagai *Deputy ISPS Code* mengatakan bahwa pengadaan kekurangan peralatan sebenarnya sangat penting dalam mendukung penerapan *ISPS Code*, dan sudah pernah diusulkan ke pihak manajemen, tetapi jawaban yang diperoleh adalah pengadaan berdasarkan skala prioritas disebabkan oleh harga

peralatan yang sangat mahal (komunikasi personal, 23 November 2020).

Dukungan dari pimpinan sangat mempengaruhi pelaksanaan program dapat mencapai tujuan secara efektif dan efisien. Wujud dari dukungan pimpinan ini adalah Menempatkan kebijakan menjadi prioritas program, penempatan pelaksana dengan orang-orang yang mendukung program, memperhatikan keseimbangan daerah, agama, suku, jenis kelamin dan karakteristik demografi yang lain. Disamping itu penyediaan dana yang cukup guna memberikan insentif bagi para pelaksana program agar mereka mendukung dan bekerja secara total dalam melaksanakan kebijakan/program (Mulyono, 2009).

d. Struktur Birokrasi

Setiap lembaga/Instansi terkait sebagai pelaksana kebijakan memiliki struktur organisasi masing-masing sesuai dengan tugas pokok dari lembaga/Instansi tersebut. Kemudian dalam mekanisme implementasinya juga setiap lembaga/Instansi terkait memiliki *standar operating procedure (SOP)* masing-masing sesuai dengan kewenangan dan tugas pokok lembaga/instansi tersebut dalam melaksanakan pengamanan pelabuhan

begitu juga dalam operasi gabungan antar lembaga/ instansi sebagai contoh yaitu operasi gabungan yang melibatkan instansi yang berhubungan dengan pengamanan Pelabuhan pada saat pengamanan arus mudik dan arus bulik hari besar agama di lingkungan pelabuhan.

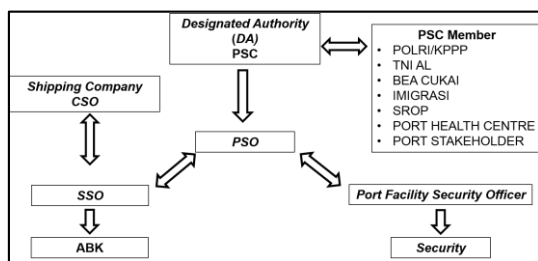
Syafruddin A.K Manager Transformasi Bisnis PT Pelindo IV Balikpapan menjelaskan regulasi dan peraturan yang mengatur dalam pengamanan fasilitas pelabuhan mengatakan bahwa Regulasi yang diberikan pemerintah dalam mengatur pengamanan fasilitas pelabuhan sudah cukup baik hanya saja terkendala dari kurangnya personil untuk menjalankan regulasi tersebut (komunikasi personal, 13 November 2020).

Menurut Mulyadi (2015) struktur birokrasi menekankan bahwa struktur birokrasi menjadi penting dalam implementasi kebijakan. Aspek struktur birokrasi ini mencakup dua hal penting; pertama mekanisme, dan struktur organisasi pelaksana sendiri. Mekanisme implementasi program biasanya sudah ditetapkan melalui *standar operating procedure* (SOP) yang dicantumkan dalam *guideline* program kebijakan.

Dirjen Perhubungan Laut (DA) juga menunjuk Kepala Syahbandar Utama/KSOP/Kakanpel/KUPP untuk membentuk Komite Keamanan Pelabuhan/*Port Security Committee* (PSC), dengan Kepala Syahbandar Utama/KSOP/Kakanpel/Ka. KUPP sebagai koordinator sesuai dengan UU No.17 Tahun 2008 pasal 212 dan menunjuk Kabid/Kasi/Petugas KPLP Ka. Syahbandar Utama/KSOP/Kanpel/KUPP sebagai pelaksana keamanan pelabuhan atau *Port Security Officer* (PSO) yang melaksanakan patroli, pengawasan dan pengamanan rutin terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan.

Selain itu Direktur Jenderal Perhubungan Laut sebagai DA melalui Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor KL.93/1/4-04 juga menunjuk *Recognized Security Organization* (RSO) yaitu suatu organisasi atau perusahaan yang memiliki kemampuan atau keahlian khusus untuk suatu penilaian keamanan terhadap fasilitas pelabuhan dan telah mendapatkan ijin dari pemerintah untuk membantu penyusunan rancangan keamanan kapal/fasilitas pelabuhan. Asistensi pelaksanaan ketentuan koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan diperoleh setelah

mendapatkan penunjukan dari Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Badan Usaha yang ditunjuk sebagai RSO harus memenuhi persyaratan meliputi Badan Usaha yang berbadan hukum (PT), NPWP dan minimal memiliki satu orang tenaga ahli yang mengerti dan mempunyai pengetahuan keamanan, intelijen, manajemen resiko, perkapalan, dan kepelabuhan. Penunjukan RSO berlaku dua tahun dan selanjutnya dapat diperpanjang. Unit Pelaksana Teknis (UPT) yang melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran dapat ditunjuk sebagai RSO di bidang fasilitas Pelabuhan. Struktur organisasi Syahbandar sebagai Port Security Committee



Gambar 3 Struktur organisasi Syahbandar sebagai Port Security Committee
Sumber: Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) Tahun 2019

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Balikpapan melakukan tugas pokok melaksanakan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi

kegiatan pemerintahan di pelabuhan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan DLKr dan DLKp pelabuhan Balikpapan. Dalam melaksanakan tugas pokok tersebut, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Balikpapan menyelenggarakan fungsi yaitu pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. Pernyataan telah dikonfirmasi langsung dengan Kepala seksi Penjagaan, Patroli dan penyidikan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas I Balikpapan (Pantas Sihombing, S.E., M.Si. Komunikasi Personal, 16 november 2020).

Setiap lembaga/Instansi terkait sebagai pelaksana kebijakan memiliki struktur organisasi masing-masing sesuai dengan tugas pokok dari lembaga/Instansi tersebut. Kemudian

dalam mekanisme implementasinya juga setiap lembaga/Instansi terkait memiliki *standar operating procedure (SOP)* masing-masing sesuai dengan kewenangan dan tugas pokok lembaga/instansi tersebut dalam implementasi koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan begitu juga dalam operasi gabungan antar lembaga/instansi.

Analisis ketersediaan sarana dan prasarana pengamanan fasilitas pelabuhan TPK Kariangau

Salah satu kendala terbesar yang dihadapi oleh penyelenggara pelabuhan terkait dalam menjaga keamanan pelabuhan adalah kekurangan sumberdaya manusia baik dari jumlahnya maupun dari sumberdaya yang memiliki keahlian khusus serta sumberdaya berupa sarana prasarana yang menjamin terciptanya situasi kondisi yang aman dari ancaman. Sarana prasarana yang wajib disediakan oleh Fasilitas pelabuhan sesuai regulasi koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan *chapter 15* antara lain :

1. *Access control system*, termasuk sistem identifikasi
2. Sistem dan prosedur komunikasi keamanan

3. Lampu keamanan, barrier, pintu keamanan

4. Sistem dan peralatan surveillance

Sarana dan prasarana keamanan fasilitas pelabuhan TPK Kariangau secara garis besar telah sesuai dengan koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan yang dipersyaratkan dan Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran pada Pasal 121 ayat b yang menyebutkan bahwa keselamatan dan keamanan pelabuhan yaitu kondisi terpenuhinya manajemen keselamatan dan sistem pengamanan fasilitas pelabuhan meliputi sarana dan prasarana pengamanan fasilitas pelabuhan meliputi pagar pengaman, pos penjagaan, peralatan monitor, peralatan detektor, peralatan komunikasi dan penerangan. Pemenuhan sarana dan prasarana sesuai yang diatur, TPK Kariangau telah menyusun dan tertuang dalam *Port Facility Security Plan (PFSP)* dengan Kode Dokumen : L.5/01/PFSP/KKT/V-13.

Dalam proses pelaksanaannya pengamanan TPK Kariangau Balikpapan peneliti menilai belum maksimal akibat dari kekurangan sumberdaya tersebut baik personel maupun sarana dan prasarana pengamanan. Pelaksana Pengamanan dan *ISPS Code* PT Kaltim

kariangau Terminal, Zulkifli Rahmat sebagai *Deputy ISPS Code* mengatakan bahwa dalam mengatur pengamanan TPK kariangau sudah cukup baik hanya saja terkendala dari kurangnya personil pengamanan atau security untuk menjalankan regulasi tersebut, masalah personil di lapangan kami kekurangan personil dan saat ini hanya 30 orang yang diatur sedemikian rupa pergantian waktu penjagaannya akan tetapi kami tetap berusaha untuk bekerja maksimal (komunikasi personal, 23 November 2020).

Walaupun isi kebijakan sudah dikomunikasikan secara jelas dan konsistensi, tetapi apabila pelaksana kebijakan kekurangan sumber daya untuk melaksanakan, implementasi tidak akan berjalan efektif. Sumber daya tersebut dapat berwujud sumber daya manusia, yakni kompetensi dari pelaksana kebijakan, dan sumber daya *financial*. Sumber daya adalah faktor penting untuk implementasi kebijakan agar efektif. (Hakim, 2018).

Komponen sumberdaya ini meliputi jumlah staf, keahlian dari para pelaksana, informasi yang relevan dan cukup untuk mengimplementasikan kebijakan dan pemenuhan sumber-sumber terkait dalam pelaksanaan kebijakan, adanya

kewenangan yang menjamin bahwa program dapat diarahkan kepada sebagaimana yang diharapkan, serta adanya fasilitas-fasilitas pendukung yang dapat dipakai untuk melakukan kegiatan dari implementasi kebijakan seperti dana dan sarana prasarana.

Sumberdaya manusia yang tidak memadai (jumlah dan kemampuan) berakibat tidak dapat dilaksanakannya kebijakan secara sempurna karena mereka tidak bisa melakukan pengawasan dengan baik. Jika jumlah staf pelaksana kebijakan terbatas maka hal yang harus dilakukan meningkatkan *skill/* kemampuan para pelaksana untuk melaksanakan kebijakan. Untuk itu perlu adanya manajemen Sumberdaya Manusia yang baik agar dapat meningkatkan kinerja (Mulyono, 2009).

Pelaksana kebijakan yang berkaitan dengan keamanan pelabuhan di TPK Kariangau dalam hal ini *PFSO* sudah sangat memahami apa yg menjadi tanggungjawabnya. Dengan kondisi masih terdapatnya kekurangan dalam hal sarana dan prasarana yang ada tetapi tetap melaksanakan kebijakan yang telah dibuat oleh pembuat kebijakan. Zulkifli Rahmat sebagai *Deputy ISPS Code* mengatakan dengan keterbatasan peralatan yang ada dan personil security

sekarang ini membuat personil security harus benar-benar melaksanakan patroli keliling lokasi secara rutin (komunikasi personal, 23 November 2020).

Ada tiga bentuk sikap/respon pelaksana kebijakan terhadap kebijakan; kesadaran pelaksana, petunjuk/arahan pelaksana untuk merespon program kearah penerimaan atau penolakan, dan intensitas dari respon tersebut. Para pelaksana kebijakan mungkin memahami maksud dan sasaran program namun seringkali mengalami kegagalan dalam melaksanakan program secara tepat karena mereka menolak tujuan yang ada didalamnya sehingga secara sembunyi mengalihkan dan menghindari implementasi program. Disamping itu dukungan dari para pejabat pelaksana sangat dibutuhkan dalam mencapai sasaran program. Dukungan dari pimpinan sangat mempengaruhi pelaksanaan program dapat mencapai tujuan secara efektif dan efisien. Wujud dari dukungan pimpinan ini adalah Menempatkan kebijakan menjadi prioritas program, penempatan pelaksana dengan orang-orang yang mendukung program, memperhatikan keseimbangan daerah, agama, suku, jenis kelamin dan karakteristik demografi yang lain. Disamping itu penyediaan dana yang

cukup guna memberikan insentif bagi para pelaksana program agar mereka mendukung dan bekerja secara total dalam melaksanakan kebijakan/program (Mulyono, 2009).

Sarana dan prasarana keamanan fasilitas pelabuhan yang diharapkan atau yang seharusnya dimiliki dan tersedia di area TPK Kariangau Balikpapan khususnya yang berada di jalur masuk/keluar kendaraan atau truck ke/dari kapal sesuai dengan ketentuan koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan adalah :

- a. Pos penjagaan utama dan pemeriksaan kendaraan atau truk beserta muatannya serta pemeriksaan orang keluar masuk area TPK Kariangau dilengkapi dengan atap atau penutup seperti halnya pada pintu *gate in* dan *gate out* ke Area Terbatas (*restricted area*) untuk mempermudah pemeriksaan saat cuaca panas maupun hujan lebat
- b. Kamera atau CCTV pengawas yang ditempatkan pada jarak dekat sebagai upaya deteksi dini terhadap segala bentuk ancaman keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan
- c. Alat scanner kendaraan, atau High Energy X-Ray Gentry System untuk mempermudah melihat dan

- memeriksa barang yang dimuat dalam kendaraan atau truck,
- d. Penambahan alat komunikasi berupa Handy Talky (HT) untuk mempermudah dan memperlancar tugas menjaga keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan
 - e. Pengamanan di daerah olah gerak kapal menjadi kurang dan pelaksanaannya perlu dilakukan secara rutin diperlukan patrol boat untuk mencegah nelayan beraktifitas di area dermaga agar implementasi koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan dapat sesuai dengan standard

Analisis komunikasi para pihak dalam sistem pengamanan fasilitas pelabuhan TPK Kariangau.

Menurut Geoffrey Till (1982), bahwa pangkalan/pelabuhan bukan berfungsi sebagai pangkalan/pelabuhan saja tetapi semua sarana dan prasarana pendukung, dalam hal ini sarana prasarana yang direkomendasikan dalam implementasi koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan guna mendukung kinerja armada kapal sipil (*Merchant Shipping*) dan instrumen pertempuran (*fighting shipping*) sehingga dari sinergitas ini akan dihasilkan kekuatan-kekuatan yang dapat digunakan dalam

kegiatan pertahanan keamanan negara di laut.

Dalam perlindungan terhadap pelabuhan, secara mandatori, seperti termaktub dalam pasal 1.3 Bagian A koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, disebutkan bahwa persyaratan minimal yang harus dimiliki oleh pelabuhan yaitu menyediakan rancangan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan berdasarkan pada penilaian keamanan kapal dan fasilitas Pelabuhan. Fasilitas pelabuhan TPK Kariangau Balikpapan sudah dapat digunakan menjadi pangkalan bagi kapal perang TNI Angkatan laut dalam masa perang karena telah memiliki standar keamanan internasional dengan menerapkan koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

Menurut George Edward III (1983) dalam Widodo (2010) terdapat 4 faktor yang mempengaruhi keberhasilan atau kegagalan implementasi kebijakan antara lain yaitu komunikasi, sumberdaya, disposisi dan struktur birokrasi. Kebijakan dalam hal ini yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan.

Dalam rangka mempermudah komunikasi dan koordinasi kepada

seluruh pihak yang terkait atau terlibat dalam penanganan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, TPK Kariangau Balikpapan telah membuat jaring komunikasi agar memudahkan koordinasi dengan pihak eksternal. Tindakan keamanan pada fasilitas pelabuhan merupakan hal yang penting dalam menangani keadaan darurat yang mengindikasikan adanya ancaman keamanan. Segala sesuatu yang terkait dengan prosedur keamanan pada segala tingkat keamanan sudah tercantum dalam rancangan keamanan fasilitas pelabuhan TPK Kariangau Balikpapan sesuai dengan kondisi pelabuhan. Sebagai fungsi kontrol pemerintah dalam implementasi koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan di TPK Kariangau Balikpapan, diwajibkan untuk melaksanakan latihan tindakan keamanan sesuai dengan apa yang tercantum dalam rancangan keamanan fasilitas pelabuhan, juga untuk melatih koordinasi dan komunikasi antar pihak yang berkepentingan dalam keamanan pelabuhan.

TPK Kariangau telah memperoleh persetujuan pemenuhan terhadap koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, diharuskan untuk memelihara tingkat keamanan yang

dimiliki dengan melaksanakan pelatihan (*Training*), praktek latihan (*drill*) dan pelaksanaan latihan (*exercise*) secara periodik dan berkesinambungan dengan ketentuan pelatihan (*Training*) harus diikuti oleh PFSO dan berkewajiban untuk mensosialisasikan kepada pihak manajemen dan seluruh karyawan. Praktek Latihan (*Drill*) dilaksanakan minimal 1 (satu) kali dalam kurun waktu 3 (tiga) bulan. Pelaksanaan latihan (*Exercise*) dilaksanakan minimal 1 (satu) kali dalam kurun waktu 18 (delapan belas) bulan.

Exercises yang meliputi keikutsertaan para petugas keamanan fasilitas pelabuhan, bersama dengan otoritas negara peserta, para petugas keamanan perusahaan, atau para petugas keamanan kapal jika tersedia, Permintaan untuk keikutsertaan para petugas keamanan pelabuhan atau para petugas keamanan kapal didalam uji coba bersama harus dilakukan mengingat keamanan dan pekerjaan yang berimplikasi pada kapal. Uji coba harus menguji komunikasi, koordinasi ketersediaan sumber daya dan respon bisa dilakukan dengan *Table Top Drill* atau Simulasi diatas meja atau seminar atau kombinasi dengan uji coba lain seperti

respon terhadap keadaan darurat atau uji coba otoritas negara pelabuhan.

Tindakan keamanan pada fasilitas pelabuhan merupakan hal yang penting dalam menangani keadaan darurat yang mengindikasikan adanya ancaman keamanan. Segala sesuatu yang terkait dengan prosedur keamanan pada segala tingkat keamanan sudah tercantum dalam rancangan keamanan fasilitas pelabuhan TPK Kariangau Balikpapan sesuai dengan kondisi pelabuhan. Sebagai fungsi kontrol pemerintah dalam implementasi koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan di TPK Kariangau Balikpapan, diwajibkan untuk melaksanakan latihan tindakan keamanan sesuai dengan apa yang tercantum dalam rancangan keamanan fasilitas pelabuhan, juga untuk melatih koordinasi dan komunikasi antar pihak yang berkepentingan dalam keamanan pelabuhan.

Komunikasi dan koordinasi antar pihak yang berkepentingan pada keamanan maritime dalam rangka Implementasi koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, dibentuklah Komite Keamanan Pelabuhan/ PSC. Tugas Komite Keamanan Pelabuhan adalah :

1. Mengadakan pertemuan rutin bulanan Komite Keamanan Pelabuhan untuk mengevaluasi sistem keamanan di wilayah kerjanya.
2. Menyusun secara lengkap diagram Jaring Komunikasi dan Koordinasi.
3. Mengingatkan PFSO tentang kewajibannya mengadakan *Drill* setiap 3 (tiga) bulan sekali dan *Exercise* tidak melebihi 18 (delapan belas) bulan sekali.

Dalam implementasi koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, Peranan Syahbandar adalah menunjuk koordinator pelaksana keamanan pelabuhan (*Port Security Officer*). PSO bertugas untuk mengkoordinir dan memberikan pengarahan teknis pelaksanaan rapat komite keamanan pelabuhan/ PSC, seperti :

1. Menyusun prosedur-prosedur komunikasi keamanan dalam kondisi normal/rutin maupun darurat di pelabuhan.
2. Menyusun Prosedur pelaporan dan evaluasi informasi ancaman keamanan pelabuhan dan menetapkan tingkat gangguan keamanan pelabuhan/*Security Level*, serta menyebarluaskan tingkat gangguan keamanan tersebut.

3. Menginventarisir ancaman/gangguan keamanan yang terjadi selama ini serta mengidentifikasi kemungkinan ancaman/gangguan keamanan pelabuhan yang akan datang.
4. Mengkoordinir dan memberikan pengarahan teknis pelaksanaan tugas-tugas komite keamanan pelabuhan (PSC).
5. Penyusunan Lay-Out Pelabuhan, batas-batas darat, area perairan, dan prasarana pelabuhan.
6. Mengidentifikasi lokasi-lokasi sarana dan prasarana pelabuhan yang perlu dilindungi dari ancaman keamanan.
7. Mengidentifikasi lokasi-lokasi sarana dan prasarana pelabuhan yang akan ditetapkan sebagai daerah terlarang.
8. Mengidentifikasi kondisi pengamanan fisik pelabuhan antara lain: pagar, lampu, peralatan detektor, alarm, *surveillance*, dan komunikasi.
9. Mengidentifikasi kebijakan, sistem dan prosedur pengamanan pelabuhan yang dilaksanakan oleh petugas keamanan pelabuhan selama ini.

KSOP kelas 1 Balikpapan selaku PSC sudah melaksanakan komunikasi dan sudah berusaha merangkul seluruh instansi yang berkepentingan dalam keamanan maritim serta sudah berjalan dengan baik. Syafruddin A.K Manager

Transformasi Bisnis PT Pelindo IV Balikpapan mengatakan bahwa Salah satu kegiatan untuk menjalin sinergitas yaitu mengadakan Kerjasama mitra kerja sebagai pembina security keamanan pelabuhan (komunikasi personal, 13 November 2020). Di dalam pelaksanaannya sudah berjalan dengan baik namun peneliti menilai, KSOP Kelas 1 Balikpapan perlu membuat suatu nota kesepahaman atau perjanjian kerjasama sebagai upaya pelibatan bantuan dari petugas keamanan dari Kepolisian atau TNI Angkatan Laut setempat dalam sistem pengamanan pelabuhan.

Upaya PT. Kaltim Kariangau Terminal dalam menerapkan sistem keamanan Terminal Peti Kemas Kariangau Balikpapan perlu didukung oleh pihak manajemen yang benar-benar paham dan mengerti tentang pentingnya keamanan fasilitas pelabuhan. seperti yang dikatakan Pelaksana Pengamanan dan *ISPS Code* PT Kaltim Kariangau Terminal, Zulkifli Rahmat sebagai *Deputy ISPS Code* TPK Kariangau Balikpapan mengatakan Melaksanakan training, drill dan exercise *ISPS Code* secara terjadwal dan berkala bertujuan untuk melatih seluruh elemen keamanan Pelabuhan termasuk koordinasi dengan instansi

keamanan yang lain (komunikasi personal, 23 November 2020).

Dalam menjaga kemampuan petugas keamanan fasilitas pelabuhannya, TPK Kariangau Balikpapan sudah melaksanakan sesuai dengan apa yang dipersyaratkan ISPS Code yaitu kegiatan-kegiatan *training*, *drill* dan *exercise*. Di dalam penerapan *ISPS Code* di TPK Kariangau, pembuat kebijakan atau dari pihak pemerintah dalam hal ini KSOP Kelas 1 Balikpapan melakukan pengawasan terhadap pelaksanaannya di lapangan.

Kesimpulan Rekomendasi dan Pembatasan

Berdasarkan hasil Penelitian dan pembahasan yang telah dijelaskan maka dapat ditarik kesimpulan yang menjawab pertanyaan penelitian yaitu sebagai berikut :

a. Implementasi Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan No PM 134 tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan pada Terminal Peti Kemas Kariangau Balikpapan sangat bergantung terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan yaitu, komunikasi, sumberdaya, disposisi dan struktur birokrasi. Kebijakan Manajemen

Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan tersebut sebagai pedoman bagi instansi/lembaga terkait dalam pengamanan fasilitas pelabuhan. TPK Kariangau Balikpapan telah mengimplementasikan koda internasional keamanan fasilitas Pelabuhan berdasarkan sertifikat pernyataan pemenuhan keamanan fasilitas Pelabuhan (*Statement of Compliance of a Port Facility*) dengan Nomor: 02-0286-DN dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan pada tanggal 29 Mei 2019 di Jakarta.

b. Sarana dan prasarana keamanan fasilitas pelabuhan TPK Kariangau Balikpapan saat ini secara garis besar telah sesuai yang dipersyaratkan koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan namun ada beberapa hal yang dinilai masih kurang dapat dilihat dari kondisi pagar pembatas yang ada di TPK Kariangau Balikpapan yang kurang menjamin keamanan karena dari bentuk dan bahan yang digunakan serta ketinggiannya sangat memungkinkan orang dari luar dapat dengan mudah melewati pagar pembatas tersebut dengan cara memanjat, tidak adanya atap penutup (*canopy*)/ pelindung pos jaga sekuriti pintu masuk utama yang menjadi

akses utama masuk ke area TPK Kariangau Balikpapan, menyebabkan ketidaknyamanan petugas keamanan dalam melaksanakan pemeriksaan kendaraan atau truck beserta muatan barangnya di saat kondisi cuaca panas atau hujan lebat, pada pintu gerbang *get in* dan *get out area container yard (CY)* yang merupakan area terbatas atau *restricted area* tidak terdapat portal. Selain itu terdapat sarana dan prasarana yang belum sesuai antara lain : kamera pemantau atau CCTV yang letaknya cukup jauh menyebabkan control atau pengawasan kurang jelas terhadap obyek yang dituju atau dicurigai oleh petugas keamanan pelabuhan, tidak adanya alat *scanner* kendaraan atau *High Energy X-Ray Gentry System* menyebabkan kesulitan dalam mengetahui isi dalam kendaraan atau muatan barang yang diangkut oleh truk saat masuk/keluar serta kurangnya alat komunikasi berupa *Handy Talky (HT)* menyebabkan koordinasi antar petugas keamanan kurang maksimal dalam melaksanakan tugasnya, serta ketersediaan kapal patroli untuk pemantauan keamanan di perairan Pelabuhan sehingga pelaksanaan keamanan di perairan belum dapat berjalan dengan optimal.

c. Komunikasi antar pihak atau antar instansi yang berkepentingan dalam sistem pengamanan fasilitas pelabuhan dalam rangka penerapan *ISPS Code* telah berjalan dengan baik. TPK Kariangau Balikpapan telah membuat jaring komunikasi dalam rangka mempermudah komunikasi dan koordinasi kepada seluruh pihak yang terkait atau terlibat dalam penanganan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Untuk menjaga sinergitas antar instansi terhadap suatu ancaman dalam menjaga keamanan Pelabuhan, TPK kariangau mengundang instansi terkait dalam melaksanakan *exercise ISPS Code*. Berdasarkan data-data latihan yang dilaksanakan TPK Kariangau dalam memelihara keterampilan atau kemampuan dan koordinasi maupun komunikasi antar pihak yang berkepentingan dalam keamanan pelabuhan telah berjalan dan terjadwal dengan baik sehingga dapat menentukan perlu tidaknya pelibatan bantuan dari petugas keamanan dari pihak Kepolisian atau TNI Angkatan Laut.

Peneliti memberikan rekomendasi yang diajukan sesuai dengan masalah yang muncul pada latar belakang penelitian dengan harapan isu yang diangkat dalam penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan oleh

pengambil kebijakan ataupun pada dunia akademik. Adapun rekomendasi tersebut adalah sebagai berikut:

a. Dirjen Perhubungan Laut selaku *Designated Authority (DA)* harus memberikan perhatian khusus terhadap pelaksanaan implementasi koda internasional keamanan fasilitas pelabuhan agar dapat berjalan optimal untuk memberikan kepercayaan kepada dunia luar bahwa pelabuhan-pelabuhan yang telah *comply* koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan sudah terjamin keamanannya dan layak untuk dikunjungi oleh kapal-kapal internasional.

b. *PFSO* TPK Kariangau Balikpapan agar segera memenuhi sarana dan prasarana keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, supaya tidak terjadi penundaan atau bahkan pencabutan *Statement of Compliance of Port Facility (SoCPF)* fasilitas pelabuhan. Bekerja secara maksimal dengan kondisi sarana dan prasarana yang ada saat ini serta memberikan sanksi/ tindakan tegas berupa peringatan maupun sanksi administrasi apabila masih ditemukan petugas keamanan pelabuhan yang tidak memeriksa secara teliti masuknya muatan atau barang ke kapal dan fasilitas pelabuhan, melarang orang yang tidak

berkepentingan keluar/masuk area pelabuhan sehingga implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan dapat berjalan dengan optimal.

c. Pihak-pihak keamanan yang terkait dalam sistem pengamanan pelabuhan yaitu Kepolisian atau TNI Angkatan Laut setempat dalam hal ini Polres, Polsek dan Lanal Balikpapan perlu meningkatkan patroli, komunikasi dan koordinasi sehingga mampu melaksanakan deteksi dini terhadap sebuah ancaman, mengatasi situasi darurat dan kemampuan melaksanakan prosedur rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dalam menjamin terpeliharanya situasi keamanan. *KSOP* Kelas 1 Balikpapan selaku *Port Security Comitee (PSC)* perlu membuat sebuah nota kesepahaman berupa akta perjanjian kerjasama sebagai upaya pelibatan bantuan dari petugas keamanan dari Kepolisian atau TNI Angkatan Laut setempat dalam sistem pengamanan pelabuhan.

Daftar Pustaka

Abidin, Said Zainal. (2012). Kebijakan Publik, Jakarta: Salemba Humanika

- Agustino, Leo. (2008). *Dasar-dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Arikunto, S. (2013). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik* (15th ed.). Rineka Cipta.
- Edward III, George C. (1983). *Public Policy Implementation*, New York: JAI Press, 1983
- Hakim, A., & Herlina, N. H. (2018). Manajemen Kurikulum Terpadu Di Pondok Pesantren Modern Daarul Huda Banjar. *Jurnal Penelitian Pendidikan Islam*, [SL], 6(1), 111-132.
- International Maritim Organization. (2003). *ISPS CODE: International Ship & Port Facility Security Code and SOLAS Amendments 2002*. London: International Maritim Organization.
- International Maritim Organization. (2005). *SOLAS (Safety Of Live at Sea) Amandement 2003, 2004, 2005*, London: International Maritim Organization.
- International Maritim Organization. (2010). *United Nation Convention Of The Law Of The Sea (UNCLOS) 1982*. Jakarta: Dewan Kelautan Indonesia.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.33 Tahun 2003 tentang pemberlakuan amandemen SOLAS 1974 tentang pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (*International Ships And Port Facility Security/ISPS code*) di wilayah Indonesia
- Masriani. (2017). "Implementasi Kebijakan Tentang Perlindungan Anak" *JOM FISIP* Vol. 4 No. 2 Oktober 2017
- Mazmanian, Daniel H., & Paul A. Sabatier (1983). *Implementation and Public Policy*, New York: Harper Collins.
- Mulyadi, M. (2015). Perubahan sosial masyarakat agraris ke masyarakat industri dalam pembangunan masyarakat di Kecamatan Tamalate Kota Makassar. *Jurnal Bina Praja: Journal of Home Affairs Governance*, 7(4), 311-322.
- Mulyono. (2009). Model Implementasi Kebijakan George Edward III. Retrieved from <https://mulyono.staff.uns.ac.id/2009/05/28/model-implementasi-kebijakan-george-edward-iii/>
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabet
- Till, Geoffrey. (1982), "*Maritime Strsttegy And The Nuclear Age*". St.Martin's, Press, New York
- Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran
- Widodo, Joko. (2010). *Analisis Kebijakan Publik*. Malang: Bayumedia