4-30-2005

ISPS Code Diterapkan di Pelabuhan Perikanan Samudera Jakarta, Mungkinkah?

Chandra Motik Yusuf Djemat

Follow this and additional works at: <https://scholarhub.ui.ac.id/ijil>

Recommended Citation

Djemat, Chandra Motik Yusuf (2005) "ISPS Code Diterapkan di Pelabuhan Perikanan Samudera Jakarta, Mungkinkah?," *Indonesian Journal of International Law*: Vol. 2 : No. 3 , Article 6.

DOI: 10.17304/ijil.vol2.3.6

Available at: <https://scholarhub.ui.ac.id/ijil/vol2/iss3/6>

This Article is brought to you for free and open access by the Faculty of Law at UI Scholars Hub. It has been accepted for inclusion in Indonesian Journal of International Law by an authorized editor of UI Scholars Hub.

ISPS Code Diterapkan di Pelabuhan Perikanan Samudera Jakarta, Mungkinkah? (Sebuah Wacana)

Chandra Motik Yusuf Djemat*

Port is one the important places in transportation and economic activities. Port is also become the center of attention since so many crimes happens and most of the crimes are cross border crimes. Because of that, international society is very concerned with that problem by making a regulation called International Ships and Port Facility Security (ISPS) Code. This regulation must be implemented in all ports that considered as international port. This article will discuss how this regulation is implemented and the implementation possibility in the Jakarta Ocean Fisheries Port (pelabuhan perikanan samudera Jakarta) that is not considered yet as international port.

Latar Belakang ISPS Code

Pasca serangan bom di WTC New York pada 11 September 2001, negara-negara maju terutama Amerika Serikat gencar melaksanakan kampanye untuk memerangi tindakan teroris dan segala aspeknya. Hal inipun dilakukan di bidang maritim. Kejahatan lintas negara yang memiliki delapan kategori, lima diantaranya terjadi dan dilakukan melalui laut seperti peredaran

* Penulis kelahiran Jakarta tahun 1954 ini adalah seorang ahli hukum maritim dan pengajar di Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Beliau mendapatkan Sarjana Hukum pada tahun 1977 di Universitas Indonesia (Jakarta), Master of Science tahun 1993 dan Ph.D tahun 1995 di Western University (Amerika Serikat). Beliau sangat aktif sebagai pembicara dalam berbagai seminar dan lokakarya serta aktif menghasilkan buku yang sebagian besar berhubungan dengan permasalahan tentang kemaritiman. Selain itu beliau dipercaya sebagai staf ahli Kepala Staf TNI Angkatan Laut bidang hukum maritim.

obat terlarang, penyelundupan/perdagangan manusia, perompakan, penyelundupan senjata dan terorisme.

International Maritime Organization (IMO), Desember 2002, telah menerapkan *International Ships and Port Facility Security (ISPS) Code* atau Kode Internasional yang mengatur tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Peraturan baru ini bertujuan mendeteksi ancaman keamanan, sekaligus mencegah insiden keamanan di laut dan pelabuhan.

Ketentuan internasional tersebut telah disepakati oleh 62 negara anggota IMO, termasuk Indonesia. Indonesia sendiri telah meratifikasinya dan Departemen Perhubungan selaku administrator harus mengumumkan pelaksanaan *ISPS Code* secara Nasional. Juklaknya sendiri telah dikeluarkan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 tahun 2003 tanggal 14 Agustus 2003 tentang pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang Pengamanan kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*International Ships and Port Facility Security/ISPS Code*) di wilayah Indonesia.

Mengenai ISPS Code

Menurut IMO (*International Maritime Organization*), perusahaan pelayaran mempunyai kewajiban untuk menyiapkan sertifikat keamanan dari badan khusus yang ditunjuk pemerintah. Perusahaan pelayaran juga harus segera menetapkan pejabat yang bertanggungjawab soal keamanan di perusahaan (*Company Security Officer/CSO*) lalu membuat rencana pengamanan kapal (*Ship Security Plan/SSP*). Kemudian melakukan pengkajian (*Ship Security Assesment/SSA*), dan selanjutnya menunjuk seorang perwira yang bertanggung jawab atas keamanan di atas kapal (*Ship Security Officer/SSO*)

Kapal, harus mendapat sertifikat keamanan internasional (*Internasional Ship Security Certificate/ISSC*) dari IMO. Selain itu, kapal juga harus dilengkapi dengan sistem identifikasi otomatis (*Automatic Identification System/AIS*), dan sistem sinyal pengamanan (*Ship Security Alert System/SSAS*). AIS merupakan peralatan modern di kapal yang harganya sangat mahal. Alat ini

dalam keadaan bahaya tertentu akan terhubung dengan sentral stasiun pemancar yang ada di pelabuhan internasional, sehingga aparat keamanan segera datang memberi bantuan.

Sedangkan bagi pelabuhan, harus mempunyai sistem pengamanan yang bagus, disertai dengan perencanaan dan petugas keamanan yang handal. Pelabuhan-pelabuhan yang dipersiapkan adalah Tanjung Priok, Jambi, Teluk Bayur, Palembang, Pontianak, Cirebon, Banten, JICT, Tanjung Perak, dan PT. Terminal Peti Kemas Surabaya.

Secara ringkas, persiapan untuk ISPS Code adalah sebagai berikut:

Bagi perusahaan pelayaran, harus melakukan:

1. *Company Security Officer (CSO).*
2. *Ship Security Assessment (SSA).*
3. *Ship Security Plan (SSP).*
4. *Training.*

Kelengkapan kapal:

1. *International Ship Security Certificate (ISSC).*
2. *Automatic Identification System (AIS).*
3. *Ship Security Alert System (SSAS).*
4. *Declaration of Security (DOS).*

Persiapan Pelabuhan:

1. *Port Facility Security Assessment (PPSA).*
2. *Port Facility Security Officer (PFCO).*
3. *Port Facility Security Plan (PFSP).*
4. *Operational and Physical Security Measures.*
5. *Training.*
6. *Declaration of Security.*

Konsekuensi Pelaksanaan ISPS Code bagi Pemerintah.

Konsekuensi dari pelaksanaan peraturan ini cukup besar bagi pemerintah, terutama harus menambah anggaran biaya negara

dalam mempersiapkan pelabuhan/terminal dan kapal yang memberikan pelayanan dalam perdagangan internasional dan mempersiapkan peralatan minimum sebagaimana dipersyaratkan dalam ISPS Code 2002, untuk pemeriksaan orang, barang dan muatan/kontainer.

Mengenai lingkup dan tanggung jawab dari penerapan ISPS Code, pemerintah harus menetapkan *Designated Authority* dan menunjuk *Recognized Security Organization (RSO)*, menetapkan *Security Level*, *Port State Control*, *Additional Control Measures*, *Port Facility Security Assessment*, *Approval Ship Security Plan*, *Communication of Information*, *Verification and Certification for Ship*, *International Ship Security Certificate* dan *Statement of Compliance of Port Facility*.

Adalah tugas berat bagi Pemerintah dengan berbagai kewenangan sektoral yang ada untuk melakukan pembenahan berkenaan dengan pemberlakuan peraturan ini. Dengan terus dilakukannya upaya-upaya pembenahan, diharapkan di masa mendatang, pengelolaan keamanan di pelabuhan dapat menumbuhkan kondisi pelabuhan yang lebih kondusif dan tidak menimbulkan ekonomi biaya tinggi.

Tujuan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*

- Menyusun kerangka kerja sama internasional menyangkut kerja sama antara *contracting government*, *government agencies*, *local administration* dan *shipping* serta *port industries* untuk mendeteksi adanya ancaman keamanan dan mengambil tindakan-tindakan preventif terhadap insiden yang melibatkan kapal atau fasilitas pelabuhan yang digunakan dalam *international trade*.
- Membentuk peran dan tanggung jawab antara *contracting government*, *government agencies*, *local administration* dan *shipping* serta *port industries* pada tingkat nasional dan internasional untuk menjamin keamanan maritim.

- Menciptakan sistem pengumpulan data dan informasi yang cepat dan efisien serta pertukaran informasi berkaitan dengan keamanan.
- Menyiapkan metode untuk melakukan penyelidikan awal tentang keamanan agar dapat disusun rencana dan prosedur yang tepat untuk menanggulangi setiap tingkat perubahan situasi keamanan.
- Untuk memastikan bahwa tindakan-tindakan *maritime security* yang diambil sudah tepat dan proporsional.

Sanksi

Bila pelabuhan-pelabuhan Indonesia (dan kapal-kapal berbendera Indonesia) tidak menerapkan *ISPS Code*, maka sanksi internasional yang akan dijatuhkan sangat berat, yakni pelabuhan tersebut tidak akan disinggahi kapal dari luar negeri dan kapal-kapal (berbendera Indonesia) tidak akan diperkenankan masuk pelabuhan di luar negeri.

Penerapan ISPS Code di Pelabuhan Tanjung Priok

Berkenaan dengan implementasi *ISPS Code* dimaksud, Manajemen PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II, telah menunjuk PT. Berau Veritas Indonesia sebagai *Recognized Security Organization (RSO)* untuk melakukan *Assessment* terhadap Pengamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSA) dan membuat Rancangan Pengamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSP) untuk diserahkan dan disetujui oleh Pemerintah Republik Indonesia, dalam hal ini Departemen Perhubungan sebagai *Designated Authority (DA)*.

Dari aspek kesisteman manajemen, Cabang Tanjung Priok sedang melakukan inventarisasi pendataan dan penataan ulang terhadap seluruh kapal-kapal domestik (dalam negeri) dan *ocean going* (international).

Berdasarkan hasil *Assessment* Pengamanan Fasilitas Pelabuhan, Pelabuhan Tanjung Priok dibagi menjadi 7 wilayah pengamanan yang terdiri atas Terminal Konvensional Pelabuhan Tanjung Priok,

PT JICT, PT TPK Koja, PT. Pertamina Unit Pemasaran III, PT. Indofood Sukses Makmur Bogasari Flour Mills, PT. DOK dan Perkapalan Kodja dan PT. Dharma Karya Perdana.

Hasil *Assessment* Pengamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSA) di Terminal Konvensional Pelabuhan Tanjung Priok, pada tahap awal dititikberatkan di area Pelabuhan Nusantara, Pelabuhan I, Pelabuhan II, Pelabuhan III dan gedung PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II yang kemudian akan diperluas ke area Lini II dengan sistem dan prosedur pengamanan yang sama dengan area Lini I.

Ketentuan yang diatur di dalam Rancangan Pengamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSP) antara lain memuat sistem dan prosedur pengamanan yang meliputi prosedur pengamanan masuk Lini II, prosedur masuk Lini I, prosedur penanganan barang muat, prosedur penanganan barang tanpa pemilik, prosedur pengiriman kebutuhan barang kapal, prosedur pengawasan keamanan fasilitas pelabuhan dan prosedur masuk gedung PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II.

Untuk penerapan Rancangan Pengamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSP) dimaksud, manajemen Tanjung Priok telah melakukan pembenahan pos-pos dan pagar area (dilakukan pemagar area dengan ketinggian minimal 2,5 meter, sesuai persyaratan dalam *ISPS Code*) yang panjangnya 3 km lebih (catatan sementara pagar yang ada saat ini ketinggiannya baru sekitar 2 meter) Lini I maupun Lini II, pemberian rambu warna merah (sebagai tanda *restricted area*) di pagar area Lini I, pemasangan tanda peringatan "area terbatas" di seluruh pintu masuk area Lini I, pengadaan *pass* orang (berupa *pass* tamu sebanyak 500 buah), perlengkapan pengamanan (berupa *metal detector*, *handheld search mirror*, rompi petugas pengamanan), serta alat komunikasi (*handy talky*, *mega phone* dan transmitter radio VHF).

Sesuai persyaratan *ISPS Code*, kondisi pengamanan di Pelabuhan Tanjung Priok terbagi dalam 3 (tiga) tingkatan keamanan yakni Level I keadaan normal, Level II ada ancaman keamanan dan Level III kondisi keamanan yang sangat membahayakan. Penetapan tingkatan keamanan menjadi kewenangan DA (pemerintah).

Prosedur Akses Masuk

Prosedur akses masuk ke fasilitas pelabuhan di daerah Lini I mengatur tentang lalu lintas barang, kendaraan, dan orang. Petugas pengamanan akan memeriksa barang, kendaraan, dan orang yang memasuki wilayah kerja pelabuhan sesuai dengan tingkatan keamanan, sehingga lalu lintas barang, kendaraan, dan orang akan dapat teridentifikasi dengan jelas terkendali.

Bagi orang yang memasuki area Lini I (*restricted area*) harus memiliki *pass* pelabuhan yang masih berlaku, sedangkan yang tidak memiliki *pass* pelabuhan, yang bersangkutan akan dicatat jati dirinya (nama, alamat, nomor identitas (KTP/SIM/Passport)), nama perusahaan, tujuan kunjungan, waktu masuk dan keluarnya serta meninggalkan kartu identitas dan kepadanya diberikan *pass* tamu (*pass visitor*).

Untuk kendaraan truk yang masuk, harus dilengkapi dengan dokumen pendukung barang, antara lain: surat jalan, *delivery order* dan SP2/PEB/PE identitas pengemudi dan pembantu pengemudi. Bagi para pengemudi dan pembantu pengemudi yang tidak dilengkapi dengan *pass* pelabuhan akan dicatat jati dirinya (nama, nomor identitas (KTP/SIM)), nomor kendaraan, tujuan serta waktu tiba dan keluar serta meninggalkan kartu identitas dan kepadanya diberikan *pass* tamu (*pass visitor*).

Di samping pengawasan dan pengamanan, di area Lini I juga dilakukan patroli rutin keamanan baik daerah area daratan (sisi darat) dan perairan (sisi laut), serta fasilitas penting (*vital*) yang berada di area pelabuhan Tanjung Priok dan unsur keamanan terkait di pelabuhan.

Guna menunjang kelancaran penerapan *ISPS Code*, manajemen Pelabuhan Tanjung Priok telah menyiapkan saluran *hotline service* sementara di nomor 4301080 ext 2020 atau fax 4359222 untuk melayani apabila terjadi kendala/hambatan atas pelaksanaan *ISPS Code* ini.

Alat Bantu Pengamanan

Di samping pengawasan keamanan yang dilaksanakan secara rutin oleh petugas keamanan pelabuhan, manajemen juga menyiapkan peralatan bantu pengawasan berupa CCTV (*Circuit Close Television*) dan VTIS (*Vessel Traffic Information*). CCTV digunakan untuk memonitor kegiatan bongkar muat di dermaga, gudang dan lapangan penumpukan sedangkan VTIS digunakan untuk memonitor lalu lintas kapal di perairan pelabuhan.

Penempatan 26 unit CCTV (bantuan dari Jepang) tersebut rencananya akan dipasang di pos-pos pintu masuk (pos 1, 3, 8 dan 9), 5 pos pintu masuk pos Lini I sepanjang dermaga kolam Pelabuhan I, II dan III serta Dermaga 009 dan lapangan penumpukan. Kamera-kamera ini dilengkapi dengan infra merah yang mempunyai kemampuan memonitor di waktu malam.

CCTV tersebut memiliki keunggulan daripada monitor biasa yang telah ada antara lain, pergerakan atau manuvernya bisa berputar hingga 340 derajat. Selain itu, juga dilengkapi dengan sinar "infra red", sehingga tetap dapat memonitor dalam suasana gelap sekalipun. (catatan: saat ini, fasilitas monitor yang dimiliki Pelabuhan Tanjung Priok baru 9 unit, dengan kemampuan putar hanya 180 derajat).

ISPS *Code* diberlakukan secara penuh pada 1 Juli 2004 terhadap kapal penumpang termasuk kapal berkecepatan tinggi (*high-speed craft*) yang melakukan pelayaran internasional. Begitu juga terhadap kapal barang di atas GT 500 yang melakukan pelayaran internasional, *mobile offshore drilling unit*, fasilitas pelabuhan dan pelabuhan yang melayani kapal-kapal yang melakukan pelayaran internasional.

Peranan Pelabuhan Secara Ekonomis

Peranan pelabuhan tidak saja sebagai *terminal point* kegiatan perdagangan tetapi telah meningkat dan berfungsi sebagai sentra-sentra produksi, area pelayanan transportasi dan sentra kegiatan ekonomi.

Pelabuhan (menurut Undang-undang No. 21 Tahun 1992 jo Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan) adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan sekitarnya, dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Kesimpulan sementara

Dari uraian di atas, dapatlah disimpulkan (meskipun sementara) bahwa merupakan suatu pekerjaan yang besar untuk dapat mewujudkan diterapkannya *ISPS Code* (di pelabuhan), terutama di bidang dana (yang sangat tidak sedikit) untuk membeli sarana-sarana dan peralatan yang canggih, belum lagi harus menyiapkan petugas-petugas pengamanan yang terlatih. Sebagai informasi honorarium FSO/konsultan di Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya adalah Rp 1 M. Meskipun Tanjung Priok yang menjadi pelabuhan terdepan di negara ini, namun masih mempunyai banyak sekali kelemahan-kelemahan yang harus ditiadakan bila mematuhi ketentuan internasional mengenai *ISPS Code*.

Tentang Pelabuhan Perikanan Samudera Jakarta (PPSJ).

Catatan: berdasarkan Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 10 Tahun 2004, pelabuhan perikanan dibagi menjadi 4 kategori, yakni Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS), Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN), Pelabuhan Perikanan Pantai, dan Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI).

Pelabuhan Perikanan Samudera Jakarta (PPSJ) merupakan salah satu dari dua pelabuhan perikanan tipe Samudera yang dibangun oleh pemerintah. PPSJ diresmikan pada 17 Juli 1984. Pada tahun 1992, dibentuklah Perusahaan Umum (PERUM) Prasarana Perikanan Samudera yang mempunyai wewenang dan tanggung jawab melaksanakan pelayanan kepada masyarakat

dengan mengusahakan fasilitas Pelabuhan Perikanan Samudera Jakarta (sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1990 jo Peraturan Pemerintah No. 23 Tahun 2000). Di lain pihak, Unit Pelaksana Teknis (UPT) PPSJ, mempunyai wewenang dan tanggung jawab melaksanakan tugas-tugas umum pemerintah di pelabuhan.

Untuk meningkatkan kelancaran pelayanan kepada masyarakat perikanan dan menghindari terjadinya tumpang tindih tugas di lapangan maka melalui SK Menteri Pertanian No. 1082/KPTS/OT.210/10/99 ditetapkan Tata Hubungan Kerja antara UPT Pelabuhan Perikanan dengan Perum Prasarana Perikanan Samudera dan Instansi Terkait di Pelabuhan Perikanan.

Tujuan Pembangunan PPSJ

Penataan dan peningkatan kinerja pelabuhan sehingga diharapkan dapat menarik minat para eksportir maupun *buyer* dari luar negeri untuk datang dan berusaha di PPSJ dan dapat bersaing dengan pelabuhan perikanan lain di dunia terutama di ASEAN. Upaya yang dilakukan guna mencapai tujuan tersebut adalah sebagai berikut:

- Menciptakan kondisi lingkungan pelabuhan yang bersih dan sehat.
- Memberikan pelayanan yang cepat dan tepat waktu sesuai keinginan pengguna jasa.
- Memberikan kesempatan yang sama kepada pengguna jasa pelabuhan di dalam memperoleh fasilitas pelayanan.
- Melakukan pengaturan terhadap kapal-kapal perikanan serta pemakai jasa lainnya di dalam kawasan pelabuhan sesuai dengan lahan peruntukannya.

Fungsi dan Peranan PPSJ

Pelabuhan perikanan sebagai prasarana perikanan mempunyai fungsi dan peranan sebagai:

- Pusat pengembangan masyarakat nelayan.
- Tempat berlabuh kapal perikanan.
- Tempat pendaratan ikan hasil tangkapan.
- Tempat untuk memperlancar kegiatan-kegiatan kapal perikanan.
- Pusat penanganan dan pengolahan hasil perikanan.
- Pusat pemasaran dan distribusi ikan hasil tangkapan.
- Pusat pelaksana pembinaan mutu hasil perikanan.

Operasional Pelabuhan Perikanan

Operasional pelabuhan perikanan merupakan indikator utama yang dapat dijadikan parameter keberhasilan pembangunan pelabuhan perikanan yang diindikasikan dengan:

- jumlah kapal yang keluar-masuk pelabuhan;
- jumlah ikan yang didaratkan di pelabuhan;
- jumlah nelayan yang memanfaatkan pelabuhan perikanan;
- jumlah peyaluran bahan bakar;
- jumlah es yang disalurkan;
- harga ikan di pelabuhan perikanan;
- jumlah tenaga kerja yang diserap;
- jumlah pendapatan/penerimaan pelabuhan perikanan; dan
- jumlah perusahaan/swasta di pelabuhan perikanan.

Kegiatan operasional pelabuhan perikanan berdampak positif terhadap usaha perikanan karena dengan terpusatnya aktifitas, maka biaya operasional diharapkan menjadi murah sehingga harga tiap-tiap jenis kebutuhan melaut menjadi lebih murah.

I. Fasilitas di PPS Jakarta

No.	Fasilitas	Volume	Satuan	Keterangan Baik/Rusak
1	2	3	4	5
I.	Fasilitas Pokok			
	1. Areal Pelabuhan	111	Ha	Baik
	2. Dermaga	1.924	M ²	Baik
	3. Jetty	300	M ²	Baik
	4. Kolam Pelabuhan	40	Ha	Baik
	5. Kedalam Kolam	-4 m sd. -7 m		

No.	Fasilitas	Volume	Satuan	Keterangan Baik/Rusak
1	2	3	4	5
	6. Breakwater	1.041	M ³	Baik
	7. Revetment	3.259	M ³	Baik
	8. Jalan Komplek	53.258	M ³	Baik
II.	Fasilitas Fungsional			
	1. TPI	3.367	M ²	Baik
	2. Pasar Ikan	6.431	M ²	Baik
	3. Pabrik Es	200	Ton/hari	Baik
	4. Tangki BBM dan Instalasi	1.250		Baik
	5. Tangki BBM dan Instalasi	2.000		Baik
	6. Listrik dan Instalasi	5.377		Baik
	7. Genset dan Instalasi	2.600		Baik
	8. Slipway	50 & 500		Baik
	9. Winch House	64		Baik
	10. Bengkel	450		Baik
	11. Gedung Pertemuan Nelayan			
	12. Kantor Syahbandar	40		Baik
	13. Kantor Adminstrasi	1.207,3		Baik
	14. Kantor MCK	15	Unit	Baik
	15. Areal Parkir	7.670		Baik
	16. Fork Lift	8		Baik
	17. IPAL	1		Baik
	18. Rumah Genset	161,2		
	19. Pagar	2.784		Baik
	20. Pos Satpam	150	M ²	Baik
	21. SSB	2		Baik
	22. Cold Storage	1.000		Baik
III.	Fasilitas Penunjang			
	1. Guest House	480		Baik
	2. Toko BAP	1.102		Baik

II. Data Operasional PPS Jakarta

Tahun	Nelayan	Alat Tangkap	Penyaluran		
			Es	BBM	Air
	(Orang)	(Unit)	(Ton)	(Ton)	(Ton)
1996	80.494	6,770	183.607	69,148	350,083
1997	66,211	5,986	183,509	133,438	454,230
1998	63,751	5,670	195,537	101,277	435,775
1999	73,392	6,198	188,661	112,885	691,877

Tahun	Nelayan	Alat Tangkap	Penyaluran		
			Es	BBM	Air
	(Orang)	(Unit)	(Ton)	(Ton)	(Ton)
2000	73,706	6,503	209,035	144,440	733,533
2001	78,279	6,752	199,464	144,835	506,508
2002	69,039	5,966	177,658	138,052	682,033

Tahun	Kunjungan Kapal	I k a n		Produksi Per Hari
		Produksi	Nilai	
	(Buah)	(Ton)	(Rp. 1.000,-)	(Ton)
1996	6,852	52,833,79	41,502,024	144,750
1997	5,983	43,724,47	41,081,726	119,793
1998	5,699	44,291,68	30,947,309	121,347
1999	6,235	53,879,87	57,742,202	147,616
2000	6,579	53,470,50	51,158,580	147,616
2001	6,800	35,760,60	23,204,918	97,974
2002	5,950	32,925,71	16,637,379	90,207

III. Lahan Industri Perikanan (dengan luas 400.000 M²)

Lahan seluas itu disewa oleh perusahaan-perusahaan yang bergerak dalam bidang:

- property;
- industri penanganan, pengolahan dan pengalengan ikan;
- industri pembuatan, perbaikan/perawatan dan galangan kapal.

IV. Kapal yang berdomisili di PPS Jakarta

Thn	Perahu tanpa motor	Motor Tempel							
			< 10 GT	10 – 20 GT	20 – 30 GT	30 – 50 GT	50 – 100 GT	100 – 200 GT	>200 GT
	(Unit)	(Unit)	(Unit)	(Unit)	(Unit)	(Unit)	(Unit)	(Unit)	(Unit)
1996	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1997	-	-	-	-	-	-	-	-	-

1998	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1999	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2000	-	-	132	102	288	175	327	486	40
2001	-	-	105	69	219	118	314	559	59
2002	-	-	75	70	2411	97	341	601	53

V. Logistik

Suply	Kebutuhan Ton/Hari	Terpenuhi Ton/Hari	Kekurangan Ton/Hari
- BBM	500	352	148
- Air	2,5	1.868	632
- Es	500	432	68
- Garam	2	1,7	0,3
- Minyak Tanah	3	2,8	0,2

Ada sebuah pertanyaan yang menjadi wacana, apakah di PPSJ bisa diterapkan ISPS Code? Jawabnya bisa, hanya saja Pelabuhan Perikanan Samudera (Jakarta) harus menjadi sebuah pelabuhan umum dan ditetapkan menjadi satu dan pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri sebagaimana dimaksud oleh Pasal 67 jo 68 PP No. 69 Tahun 2001 jo SKB Menteri Perdagangan, Menteri Keuangan dan Menteri Perhubungan No. 144/Kpb/VI/69, No. Kep 408/MK/4/6/1969, No.10/3/18 Mphb., tanggal 18 Juni 1969.

Yang menetapkan pelabuhan-pelabuhan tertera dalam lampiran-lampiran surat keputusan tersebut sebagai berikut:

1. Pelabuhan-pelabuhan laut yang terbuka untuk perdagangan umum luar negeri (yakni antara lain: Tanjung Priok, Jakarta)
2. Pelabuhan-pelabuhan pantai yang terbuka untuk ekspor khusus barang-barang tertentu.
3. Pelabuhan-pelabuhan laut yang terbuka untuk perdagangan umum luar negeri.

(Catatan: selama ini kegiatan ekspor kebanyakan melalui Bandara Soekarno-Hatta atau Pelabuhan Tanjung Priok).

Untuk menjadi pelabuhan umum, sebuah PPS harus mematuhi ketentuan dalam Undang-undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran jo Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan.

Pembangunan dan pengoperasian pelabuhan umum, wajib berpedoman pada:

- a. rencana induk pelabuhan;
- b. standar desain bangunan, alur, kolam dan peralatan pelabuhan;
- c. standar kehandalan fasilitas dan peralatan pelabuhan;
- d. standar pelayanan operasional pelabuhan;
- e. keselamatan pelayaran; dan
- f. kelestarian lingkungan.

Pembangunan pelabuhan umum dilaksanakan setelah memenuhi persyaratan:

- a. administrasi.
- b. bukti penguasaan tanah dan perairan.
- c. memiliki penetapan lokasi pelabuhan.
- d. memiliki rencana induk pelabuhan.
- e. disain teknis pelabuhan meliputi kondisi tanah, konstruksi, kondisi hidro-oseanografi, topografi, penempatan dan konstruksi sarana bantu navigasi, alur pelayaran dan kolam pelabuhan serta tata letak dan kapasitas peralatan di pelabuhan.
- f. studi kelayakan yang sekurang-kurangnya memuat:
 - 1) kelayakan teknis yang meliputi:
 - a) hasil survei pelabuhan yang meliputi kondisi hidro-oceanografi dan kondisi geoteknik.
 - b) hasil studi keselamatan pelayaran meliputi jumlah, ukuran dan frekuensi lalu-lintas kapal, rencana penempatan sarana bantu navigasi pelayaran, alur pelayaran dan kolam pelabuhan serta perairan pandu.
 - 2) kelayakan ekonomis dan atau finansial.
 - 3) kelayakan/kajian lingkungan.
- g. pertimbangan teknis dan menteri yang bertanggung jawab di bidang pengairan, untuk pembangunan pelabuhan sungai dan danau.

(Pasal 23 jo Pasal 25 dan Pasal 67 jo 68):

Pelabuhan umum dan pelabuhan khusus dapat ditetapkan sebagai pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri. Kegiatan pada pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri meliputi kegiatan lalu lintas kapal, penumpang, barang dan/ atau hewan. Pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dapat disinggahi kapal-kapal berbendera Indonesia dan/atau bendera asing yang berlayar dan/atau ke luar negeri.

Penetapan pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dilakukan dengan mempertimbangkan:

- a. Tatanan kepelabuhanan nasional.
- b. Pertumbuhan dan perkembangan ekonomi daerah yang mengakibatkan meningkatnya mobilitas orang, barang dan kendaraan dari dan ke luar negeri.
- c. Kepentingan pengembangan kemampuan angkutan laut nasional yaitu dengan meningkatnya kerja sama antara perusahaan pelayaran nasional dengan perusahaan pelayaran asing dalam rangka melayani permintaan angkutan laut dari dan ke luar negeri.
- d. Pengembangan ekonomi nasional yang telah meningkatkan peran serta swasta dan masyarakat dalam pembangunan nasional, sehingga menuntut pengembangan pelayanan angkutan laut yang memiliki jangkauan pelayanan yang lebih luar dengan kualitas yang makin baik.
- e. Kepentingan nasional lainnya yang mendorong serta pembangunan lainnya.

Persyaratan penetapan pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri:

- a. Aspek administrasi yang terdiri dari:
- b. Aspek ekonomi yang terdiri dari:
 - 1) menunjang industri tertentu
 - 2) arus barang umum minimal 10.000 ton/tahun
 - 3) arus barang ekspor minimal 50.000 ton/tahun
- c. Aspek keselamatan pelayaran yang terdiri dari:
 - 1) kedalaman perairan di muka dermaga minimal - 6 M L WS

- 2) luas kolam cukup untuk olah gerak minimal 3 (tiga) buah kapal
 - 3) sarana bantu navigasi pelayaran
 - 4) stasiun radio operasi pantai
 - 5) prasarana, sarana, dan sumber daya manusia pandu
 - 6) kapal patroli
- d. Aspek teknis fasilitas kepelabuhanan terdiri dari:
- 1) dermaga beton permanen minimal 1 (satu) tambatan
 - 2) gudang tertutup
 - 3) peralatan bongkar muat
 - 4) PMK 1 (satu) unit
 - 5) Fasilitas *bunker*
 - 6) Fasilitas pencegahan pencemaran
- e. Fasilitas kantor dan peralatan penunjang bagi instansi Bea dan Cukai, Imigrasi, dan Karantina.

Kami memahami jika terdapat keinginan dari Pelabuhan Perikanan Samudera untuk menjadi sebuah pelabuhan umum, karena “besarnya Kue ditempat tersebut”, apalagi menurut JICA (*Japan Indonesia Cooperation Agency*) yang pada tahun 1998 telah melakukan study mengenai *origin – destination* dan pertumbuhan muatan angkutan laut Indonesia. Secara singkat pertumbuhan volume kargo tahun 1996-2008 di Indonesia digambarkan sebagai berikut:

Volume Kargo	1996	2003	2008
Domestik (juta ton)	170	273	775
Ekspor dan Impor (juta ton)	207	374	612

Dimana arus barang yang masuk Tanjung Priok adalah 11,32%:

ARUS BARANG TANJUNG PRIOK						
Year	International Trade		Sub Total	Inter Island Trade		Total
	Import	Export		Unloading	Loading	
1996	17.302.693	6.847.220	24.149.913	5.183.364	3.880.976	9.064.340
1997	13.800.606	4.912.100	18.712.706	4.032.188	2.595.537	6.627.725

(Jan – Sep)

Data dari Forum Komunikasi Terminal Operator Tanjung Priok

Namun perlu direnungkan lagi, bagaimana dengan fungsi dan peranan PPS (terutama PPS menjadi pusat pengembangan masyarakat nelayan). Jika benar PPS akan diubah menjadi sebuah pelabuhan umum, maka tentunya fungsi tersebut tidak akan terlaksana.

Diakhir tulisan ini dapat disimpulkan bahwa ISPS Code akan diberlakukan di pelabuhan umum yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan ISPS Code tentu akan diterapkan di Pelabuhan Samudera (PPS), jika PPS tersebut menjadi pelabuhan umum yang terbuka bagi perdagangan luar negeri tentunya kalau PPS tersebut telah memenuhi persyaratan sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan.