

LAMPIRAN

Lampiran 1. Surat Perintah Penelitian

Lampiran 2. Surat Keterangan Penelitian



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DISTRIK NAVIGASI KELAS I TANJUNG PRIOK**

Jl. Raya Ancol Baru, Tanjung Priok
Jakarta Utara, 14310

TELP. 021 4393 0070
FAX. 021 4393 0534

EMAIL: disnavtanjungpriok@dephub.go.id

Nomor : Kp 114 / 3 / 4 / DNG TPK / 2021
Klasifikasi :
Lampiran :
Hal : Izin penelitian pada VTS Merak

Jakarta, 29 Desember 2021

Yth. Direktur Kenavigasian Ditjen Hubla

Menindaklanjuti Surat dari Direktur Kenavigasian Ditjen Hubla nomor: SM.113/02/17/DV-21 tanggal 16 Desember 2021 perihal Izin Penelitian.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, pada prinsipnya kami mendukung kegiatan penelitian yang akan dilaksanakan mahasiswa Universitas Pertahanan RI tersebut dibawah ini untuk mengunjungi dan melakukan penelitian pada VTS Merak atas nama sebagai berikut :

Nama : Achmad Muhammad Mirza
NIM : 120200302001
Nomor HP : 085373945108
Email : mirzasarah94@gmail.com

Demikian disampaikan dan diucapkan terima kasih.



Kepala Distrik Navigasi Kelas I Tanjung Priok

Raymond Ivan H.A.S, ST
NIP. 19671213 199603 1 001

Tembusan:

1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
2. Kabag. Tata Usaha Disnav Kelas I Tanjung Priok
3. Plt. Kabid. Operasi Disnav Kelas I Tanjung Priok



DEWAN PENGURUS PUSAT (DPP)
 PERSATUAN PENGUSAHA PELAYARAN NIAGA NASIONAL INDONESIA
INDONESIAN NATIONAL SHIPOWNERS' ASSOCIATION
 Head Office : 10. Jalan Tanah Abang III, Jakarta Pusat - 10160, Indonesia
 Phone : (62-21) 3447149, 3842307 – Cable : DPPINSA Jakarta
 Fax. : (62-21) 3849522 - Website: www.insa.or.id – E-mail: info@insa.or.id

SURAT KETERANGAN

NO.030/KET-INSA/II/2022

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Estu Prabowo
 Jabatan : Direktur Eksekutif INSA
 Instansi : *Indonesian National Shipowners' Association (INSA)*

Dengan ini menerangkan bahwa:

Nama : Achmad M Mirza
 NIM : 120200302001
 Program Studi : Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional
 Universitas Pertahanan RI TA 2020/2021

Telah selesai melaksanakan wawancara dan pengambilan data dalam rangka penyusunan tesis dengan judul " Manajemen Digitalisasi Keselamatan dan Keamanan Kapal di *Traffic Separation Sceme* Selat Sunda " dengan keterangan Informan sebagai berikut :

Nama : Estu Prabowo
 Jabatan : Direktur Eksekutif INSA

Nama : Capt. Zaenal A Hasibuan
 Jabatan : Ketua Bidang Organisasi dan Keanggotaan

Nama : Hutakemri Ali Samad
 Jabatan : Sekretaris II

Demikian surat ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Jakarta, 08 Februari 2022
 Direktur Eksekutif INSA



Estu Prabowo



Lampiran 3. Pedoman Wawancara

PEDOMAN WAWANCARA PENELITIAN TESIS

Peneliti : Achmad M. Mirza
(Mahasiswa Prodi Kemanan Maritim, UNHAN)

Judul : **Manajemen Digitalisasi Keselamatan dan Keamanan Kapal di *Traffic Separation Scheme* Selat Sunda**

Instrumen : Pedoman Wawancara Terbuka (tidak terstruktur)

Nama Informan :

Jabatan Informan :

Waktu Wawancara :

Pertanyaan Wawancara :

Teori/ Konsep	Indikator	Pertanyaan Wawancara
Teori Keamanan dan Keselamatan Kapal	Syarat kelaiklautan	1. Adakah peraturan yang sudah ditetapkan oleh pihak berwenang untuk menjaga stabilitas keamanan dan keselamatan kapal?
		2. Jenis pelanggaran apa saja yang sering terjadi di TSS Selat Sunda? Apakah semuanya sudah dimonitor secara digital? Bagaimana proses penindakannya?
	Pelayaran bebas gangguan	1. Apakah pernah terjadi kecelakaan kapal sejak Juli 2020 sampai dengan saat ini?
2. Jika ditinjau dari penyebabnya, faktor apakah yang biasanya menyebabkan kecelakaan kapal di TSS Selat Sunda?		
	Perlindungan lingkungan maritim	1. Bagaimana perlindungan lingkungan maritim diperharikan dalam pelayaran di TSS Selat Sunda ?

Teori/ Konsep	Indikator	Pertanyaan Wawancara
Teori Manajemen Digitalisasi	Perencanaan	1. Komponen apa saja yang mendukung manajemen digitalisasi dalam keamanan dan keselamatan kapal di TSS Selat Sunda?
		2. Siapa yang bertugas untuk melakukan perencanaan manajemen digitalisasi di TSS Selat Sunda?
		3. Bagaimana skema pembiayaan manajemen digitalisasi di TSS Selat Sunda guna mendukung keamanan dan keselamatan kapal?
	Pengorganisasian	1. Instansi mana saja yang bertanggung jawab penuh terhadap manajemen digitalisasi di TSS Selat Sunda?
	Pengarahan	1. Bagaimana dan siapa yang melakukan pengarahan dalam implementasi manajemen digitalisasi di TSS Selat Sunda?
Pengendalian	1. Bagaimana pengawasan dan pengendalian terhadap manajemen digitalisasi di TSS Selat Sunda dilaksanakan?	
Upaya Pemerintah	TSS Selat Sunda	1. Bagaimana pandangan Bapak/Ibu terkait kondisi exiting dalam sistem digitalisasi di TSS Selat Sunda?
		2. Bagaimana perbedaan pelayanan dan kewajiban kapal yang melintas di Selat Sunda dibandingkan dengan Selat Singapura?
	Keuntungan digitalisasi	1. Keuntungan apa yang diharapkan atau yang telah diperoleh dari diterapkannya digitalisasi VTS di TSS Selat Sunda?
	Kekurangan/ Kendala digitalisasi	1. Bagaimana kekurangan/ kendala digitalisasi pada sistem keamanan dan keselamatan kapal di TSS Selat Sunda?
	Evaluasi	1. Bagaimana evaluasi dari penerapan VTS yang diresmikan sejak 1 Juli 2020? Apakah sudah efektif dan efisien dalam upaya keselamatan pelayaran?
2. Apakah teknologi yang diterapkan di TSS Selat Sunda sudah memadai?		

Teori/ Konsep	Indikator	Pertanyaan Wawancara
MEH	Upaya Manajemen	1. Bagaimana upaya Kemenhub dalam menerapkan manajemen digitalisasi di TSS Selat Sunda?
		2. Teknologi apa saja yang digunakan untuk menyokong manajemen digitalisasi di TSS Selat Sunda dalam keamanan dan keselamatan kapal?
	Teknologi digital inovatif	1. Apakah Bapak/Ibu mengetahui tentang <i>Marine Electronic Highway</i> (MEH) yang saat ini diterapkan di Selat Malaka?
		2. Bagaimana pendapat Bapak/Ibu apabila MEH ini diterapkan di TSS Selat Sunda?
	Solusi digital maritim	1. Untuk memberi pelayanan dan jaminan keselamatan kepada kapal-kapal yang melintas, Bagaimana teknologi digitalisasi VTS dimasa mendatang?
		2. Manajemen digitalisasi apa yang diharapkan oleh Bapak/Ibu dalam mendukung keamanan dan keselamatan kapal di TSS Selat Sunda?

Lampiran 4. Transkrip Wawancara

TRANSKRIP WAWANCARA

Informasi Kegiatan Penelitian

Hari, tanggal : Senin, 13 Desember 2021
Tempat : Kantor Kementerian Perhubungan

Informasi Partisipan Kegiatan Penelitian

Partisipan : 2 orang
Nama : 1. Moh Arianto Wibowo, S.E
2. Nanditya Darma Wardhana, S.H.,MM.,M.Sc
Jenis Kelamin : Laki-Laki
Jabatan : 1. Kasi Peralatan Telekomunikasi Pelayaran
2. Kasi Operasi dan Survey Telekomunikasi Pelayaran
Instansi : Direktorat Navigasi- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia

Transkrip Wawancara

[Mulai Transkrip 00:00:00]

Pewawancara : Bagaimana manajemen pemantauan keselamatan pelayaran yang dilakukan kementerian perhubungan di TSS Selat Sunda?

Narasumber 1 : Di pusat ada direktorat jenderal perhubungan laut, dibawahnya ada direktorat-direktorat, seperti direktorat kenavigasian, direktorat KPLP, direktorat kelaiklautan dan angkutan laut, kepelabuhanan. Selain itu ada UPT-UPT. Di direktorat navigasi, ada UPT Distrik Navigasi sebanyak 25 Distrik Navigasi di seluruh Indonesia. Terkait dengan monitoring keselamatan pelayaran, layanan telekomunikasi pelayaran ada 23 Vessels Traffic Station (VTS) dan 153 titik Stasiun Radio Pantai (SROP). Untuk di TSS Selat Sunda ada VTS Merak dibawah Distrik Navigasi Tanjung Priok.

Pewawancara : Untuk komando pengendalian di TSS Selat Sunda bagaimana, Pak?

Narasumber 1 : Kalau untuk monitoringnya, secara operasional untuk pelayanan telekomunikasi pelayaran memang dilakukan langsung oleh VTS Merak yang bertanggungjawab kepada Kepala Distrik Navigasi. Tapi untuk pembinaan teknisnya dari segi kebijakannya di Direktorat Kenavigasian.

Pewawancara : Secara regulasi, menteri kan sudah mengeluarkan kebijakan tentang TSS itu sendiri, tanggal 1 juli kalau tidak salah. Sebagai bentuk tanggungjawab kita sebagai negara pantai, kan dibuatlah VTS. Tugas pokoknya manajemen traffic. Selama ini yang ada di VTS Merak perangkat yang ada apa saja ?

Narasumber 1: Di Selat Sunda, adanya VTS Merak. Perangkatnya disitu ada radio VHF, ada AIS Base Station, ada RADAR juga, ada CCTV juga disitu.

Pewawancara : Selain ini, ada lagi tidak pak dari Juli 2020 hingga sekarang, ada penambahan perangkat tidak Pak?

Narasumber 1 : Kalau penambahan perangkat sih belum ada, Pak. Kita sifatnya lebih ke maintenance dan upgrade sistem saja, Pak.

Narasumber 2 : Sebenarnya, kalau dilihat dari sejarahnya, sebenarnya VTS Merak itu sudah ada sebelum pelaksanaan TSS di Merak. Tahun 2013/2014 itu kita sudah membangun VTS di Selat Sunda. Yang tujuannya memang kita ingin memantau traffic di Selat Sunda dan terutama di daerah Merak begitu, Pak. Di pelabuhan-pelabuhan kita laksanakan karena kan daerah industri ya Pak disitu. Kemudian sebenarnya terkait dengan TSS ini kita sudah dari tahun 2002 melakukan kajian-kajiannya. Kemudian tahun 2012 itu kita sebenarnya membuat suatu VTS meskipun belum memantau TSS, karena belum ada TSS nya, Pak. Karena disitu cukup strategik, bagian dari choke point sehingga kita buatlah VTS itu untuk melakukan pengawasan. Kemudian, di tahun 2015 kita melakukan kajian dibantu dengan Pushidrosal, Kemenkomarves, dan K/L terkait. 2017 kita Proposal Information Paper ke IMO. 2018 kita masukkan secara resmi ke IMO. 2019 diputuskan di IMO bahwa itu bisa berlaku. Kita mendapatkan waktu satu tahun untuk persiapan, lalu 1 Juli 2020 ditetapkan. Pada saat penetapan TSS itu pak, adalah akhirnya terbentuk produk hukum namanya KM 130 tahun 2020 tentang Penetapan TSS Selat Sunda. Disitu ada tata cara berlalu lintas, kewajiban peraturan kapal, kewajiban misalnya kapal kalau masuk ke suatu wilayah reporting, apa yang harus dilaporkan? Itu cukup lengkap. Salah satu fungsinya disitu adalah terkait dengan Strait Reporting System, itu fungsinya VTS juga. Kalau disana kapal-kapal berbendera asing disarankan untuk melapor, untuk berpartisipasi pada Sundarep dan kapal-kapal Indonesia wajib melapor pada Sundarep. Disitu bentuk pengawasannya terkait dengan pengaturan itu dan juga terkait dengan pelaporan dan juga terkait ketentuan-ketentuan di KM 130. Terkait dengan peralatan, sebenarnya peralatan kita sudah cukup lengkap di tahun 2012-2014. Cuma kita belum mempunyai instrument hukumnya secara internasional yang memperbolehkan kita menetapkan TSS di Alur Laut Kepulauan. Yang kita lakukan sekarang adalah maintenance dan penguatan SDM-nya. Namun, dari segi peralatan, sebenarnya sudah lengkap nih, Pak.

Pewawancara : Selama dari Juli 2020, setelah di launching TSS Selat Sunda kira-kira ada permasalahan tidak pak? Mungkin dari alat-nya, kekurangan SDM atau ada kendala apa?

Narasumber : Kalau secara general kita tidak memiliki masalah terkait dari segi peralatan, terkait dengan SDM masalah klise dimana-mana. Sekarang, kita dituntut untuk melakukan pengawasan 24 jam di suatu wilayah dengan VTS operator yang ada. Sekarang VTS operator kita mewajibkan yang ada background IT. Sekarang, kita mau attract orang yang punya background IT itu untuk jadi VTS operator itu sangat sulit pak. Karena VTS operator, gajinya gaji PNS ya pak, sedangkan tanggung jawab sebesar itu. Sekarang kita kesulitan gimana caranya menarik orang-orang yang qualified untuk kemudian kita sekolahkan, karena kita ada standardnya pak untuk operator VTS ini, jadi ada pelatihannya. Menurut saya sekarang orang-orang yang memiliki kemampuan itu, masih dirasa kurang. Untuk operasional sudah bisa berjalan, Pak. Dan untuk supaya lebih efektif lagi kita butuh tambahan orang yang expert dengan peralatannya. Orang-orangnya sebenarnya kualifikasinya sudah oke. Untuk peralatan tidak ada masalah karena sudah ada standar maintenance-nya, jadi tinggal ikuti standar itu.

- Pewawancara : *Dari pelayanan kapal lalu lintas lewat Selat Sunda ini, kita memberikan pelayanan supaya dengan adanya TSS ini sesuai misinya IMO itu lebih aman bernavigasi begitu ya pak kira-kira?*
- Narasumber : *Jadi sebenarnya semua VTS itu ada 3 layanan, yang pertama information service terkait dengan maritime safety information, selanjutnya navigation system, jadi memberikan pendampingan asistensi apabila dibutuhkan misalnya dan yang paling atas, traffic organization service, kita mengatur di dalam SOP dari VTS itu sendiri. Itu kita jelaskan, kapan kita ber navigational system, kapan kita bisa traffic organization. Tapi yang paling mendasar adalah information service tadi, nah itu layanan mendasarnya. Terus tambahannya untuk VTS Merak mereka harus mengatur komunikasi untuk kapal-kapal yang melapor tadi pak. Kan kita wajib melapor, itu ada 4 item yang harus dilaporkan ya pak, ada nama kapal, IMO Number, tipe cargo sama deficiency dan sailing news. Empat itu yang utama, tapi kalau misalnya ada informasi yang lain-lain yang diharuskan komunikasi itu masuk ke 3 layanan tadi kapan dibutuhkan.*
- Pewawancara : *Dari 2013, lalu di 2020, sekarang personel yang ada di VTS Merak itu berapa jumlahnya pak?*
- Narasumber : *20-an , ada PNS dan PPNPN (kontrak), dari segi kemampuan mereka bagus, dari lulusan sekolah pelayaran.*
- Pewawancara : *Shift untuk 24 jamnya itu bagaimana mekanisme-nya, Pak?*
- Narasumber : *Ada dibagi 3 shift, jamnya di jam 07.00, jam 15.00, jam 22.00. Karena terbatas 20-an orang.*
- Pewawancara : *Sebenarnya setelah TSS itu ada sampai sekarang, ada perencanaan peningkatan untuk pelayanan keamanan keselamatan kapal terkait sistem digitalnya? Kalau kami bandingkan sedikit dengan MEH yang ada di Selat Singapura, mungkin kita agak tertinggal, kalau disana kan sudah masalah lingkungan, keamanan, sistem digitalnya pun didukung banyak negara Jepang, IMO dan 3 negara. Dari sistem mereka ketika lupa melaporkan, mereka akan langsung memberikan alarm, kontak lalu voice. Kalau di kita kan ada AIS ada RADAR, ketika masuk atau keluar kita hanya bisa monitor, tetapi bagaimana kita memberikan peringatan bahwa kapal tersebut lupa melapor, kira-kira kalau dari pantauan kita AIS dan RADAR kita itu bagaimana kerjanya?*
- Narasumber : *Kita bicara MEH dulu ya pak. Sebenarnya, MEH itu bagian dari E-navigation. Embrionya ini E-navigation sebenarnya MEH itu. Memang dulunya kita mendapatkan dana dari world bank, dari segi industry, dari IMO, WHO dsb dari organisasi internasional ini untuk perlindungan lingkungan maritim. Ini memang dulunya didanai oleh mereka tapi sekarang operasionalnya di pegang langsung oleh Indonesia sendiri. Intinya adalah menyediakan informasi terkait current, tide, dan wind. Kalau dulu tahun 2011, informasi terkait dengan current, tide, wind ini kan sangat susah, Pak. Gak segampang sekarang, toh gak mau klik INAWIS juga mungkin bisa. Dulu itu belum ada, Pak. Jadi kita yang menyediakannya, berdasarkan fungsi information tadi, Pak. Ini yang sampai sekarang ada Pak. Tapi secara sistem sebenarnya tidak updated, semua orang sudah bisa mengakses current, tide and wind. Tapi karena ini didanai oleh IMO kita tetap menjalankan meskipun dari BMKG juga sudah punya data yang hampir sama. Sebenarnya ini juga bukan terkait dengan tadi yang alarm, voice, sebagainya pak, tapi bagaimana kita menginformasikan data-data terkait parameter tadi. Terkait dengan*

peralatannya kita, yang tadi bapak sampaikan kalo kita masuk ke suatu wilayah ada alarm terus diperingati begitu juga call sign, itu sebenarnya VTS kita juga bisa pak. Semua VTS bisa, tinggal dipake ring guard, setiap kapal yang masuk kesana secara otomatis VTS operator akan mengetahuinya, Pak. Jadi di Selat Sunda pun itu sebenarnya sudah dilaksanakan reporting pointnya, Pak. Kalau tidak laporan, maka operator VTS akan memanggil. Sebenarnya ini sudah berjalan, Pak. Kalau soal peralatan, saya rasa peralatan kita dengan VTS Singapura dan VTS Klang Malaysia itu tidak kalah sih, Pak. Cuma kalau terkait penyediaan MEH, kan ada 3 data utama pak, current, tide, wind. Tiga-tiganya tanpa MEH sebenarnya sudah bisa kita lihat di portalnya BMKG namanya INA-WIS (Indonesian Weather Information for Shipping). Itu dari Indonesia, ada semua disitu. Dahulu yang susah, sekarang sudah dibukakan jalannya sama BMKG. Sekarangpun, kalau kita mau menerapkan MEH di Selat Sunda, sudah ada sebenarnya, tidak berbayar.

Pewawancara : Kalau yang MEH itu kan semuanya hampir berbayar ya pak, kita mau minta data termasuk di ENC nya itu ya.

Narasumber : Sebenarnya ada yang data gratis , Pak Tapi kalau by request tambah lagi.

Pewawancara : Pak bagaimana kalau dengan ECDIS yang sekarang sudah berjalan, Pak?

Narasumber : ECDIS kan sekarang pakai S67 ya. Saya rasa sangat bagus ya, Pushidrosal melakukan update terutama di TSS Selat Sunda Selat Lombok sama di TSS Selat Makasar dan Selat Singapura. Yang di Selat Singapura mereka ada kerja sama dengan Singapura dan Malaysia. Terkait dengan ECDIS-nya secara ketentuan IMO masih belum terlalu banyak perubahannya, ECDIS sekarang hampir sama dengan ketentuan di 10 tahun yang lalu. Cuma, IMO dalam kerangka E-Navigation ini mereka mengembangkan ECDIS itu sebagai salah satu core nya, semua informasi kan disimpan di ECDIS. Namun, belum ada standar yang berubah, tapi kedepan dalam S-100, pastinya ECDIS akan berubah, tapi biasanya kalau merubah peralatan di kapal, kan harus merubah SOLAS itu pak, petisi . Itu biasanya membutuhkan waktu karena merubah kewajiban peralatan ECDIS itu ratusan ribu kapal akan terdampak jika kita merubah, untuk AIS kan butuh waktu 10 tahun di IMO itu, Pak. Pelaksanaannya yang benar-benar berlaku efektifnya. Dan ECDIS ini sekarang belum, tapi dengan berlakunya S-100 suatu saat IMO akan merubah SOLASnya, Pak.

Pewawancara : Karena ini menyangkut dana yang akan dikeluarkan oleh perusahaan kapal, ya Pak.

Narasumber : Betul. Kalau TSS sistem pak, sekarang kita arahnya ke integrasi data, karena kan untuk monitoring sendiri tidak mungkin dibebankan ke pelabuhan saja. Karena kan sebenarnya sudah punya sistem, dari TNI AL, BAKAMLA sudah punya sistem. Yang kami harapkan sekarang itu kita adanya integrasi data, jadi dengan adanya sistem yang terintegrasi itu monitoring wilayah kelautan jadi lebih maksimal, Pak. Karena memang bicara tentang sistem kan pasti ada kekurangan dan kelemahannya, paling tidak disitu ada data yang bisa membantu kita untuk monitoring. Misalkan terkait dengan anomali kapal. Kalau di sistem kami kan memang masih terbatas terkait dengan anomali pergerakan kapal, tapi kan kemarin pada saat kita sempat ada FGD dari Puskodal TNI AL, itu kan punya aplikasi SPARTAN yang punya kemampuan untuk mengidentifikasi pergerakan anomali kapal, diharapkan data dari aplikasi SPARTAN dapat diintegrasikan ke VTS kami pak, sehingga kita tahu, " oh ini ternyata ada kapal A ternyata pergerakannya kurang normal ada anomali, jadi VTS operator dapat

memonitor ataupun memanggil kapal tersebut.

Pewawancara : Kalau langkah-langkah yang mungkin sedang atau akan dilakukan oleh Kementerian Perhubungan dalam hal ini mungkin perhubungan laut untuk memperkuat TSS di Selat Sunda. Kira-kira instansi mana saja yang akan digandeng atau yang nanti juga akan berwenang terhadap digitalisasi untuk keamanan dan keselamatan kapal?

Narasumber : Kalau sekarang kan kita sedang ada MoU dengan 7 K/L, Kemenhub, Polairud, Bakamla, TNI AL, Basarnas, LAPAN, BMKG. Kedepannya akan ada kerja sama dengan BSSN. Kemarin kebetulan kita mengadakan simposium terkait dengan sinergi dibidang pengawasan laut. Disitu narasumbernya dari beacukai, lapan, KKP, TNI AL dan kita sendiri, jadi semua lembaga yang berkecimpung 'di laut' pasti memiliki sistem sesuatu ya pak. Kita harapannya kedepannya kita saling terintegrasi termasuk dengan BAKAMLA.

Pewawancara : Kalau sistem pelaporan yang didapatkan oleh VTS Merak itu bagaimana, Pak?Apakah ada evaluasi dan bagaimana bentuk evaluasinya?

Narasumber : Kalau pelaporan harian ada, mingguan, bulanan dan tahunan. Alurnya VTS Merak-> Distrik Navigasi-> Dirjen Hubla: Direktorat Navigasi. Evaluasi dilakukan juga dari data di VTS itu. Jadi, kita punya data kapal itu yang pertama, kedua kita punya data contravention kita kan punya ketentuan bagaimana cara berlalu lintas yang disarankan KM 130 dijelaskan disana yang dilarang apa, kalau melanggar itu kita masukkan sebagai data kapal contravention. Untuk kapal-kapal contravention ini tindak lanjutnya ke KSOP untuk melakukan penindakan di lapangan. Bentuk evaluasi kami, biasanya mendapatkan informasi, kapal-kapal contraventionnya sekian, tindak lanjutnya seperti ini. Kita beberapa kali undang kesini untuk evaluasi, mereka mengembangkan seperti di Benoa. Suatu sistem yang kalau mau dilihat bisa, di ECDIS. Sering kali dilakukan untuk menanyakan kendala atau tidak.

Pewawancara : Kalau kasus pelanggaran kapal yang lewat melintas ada, Pak?

Narasumber : Ada, Pak. Jadi mereka juga laporan seperti pelanggaran di TSS itu ada di laporan distrik navigasi. Soal VTS masih dalam tahap pengembangan, rencana Desember ini jadi untuk sistemnya. Kita punya Marine Command Centre, kita sedang mengembangkan sistem yang bisa mengintegrasikan data dari 23 VTS itu. Untuk saat ini, karena sistemnya masih belum selesai, laporan-laporan itu masih secara manual, melalui surat atau hard copy.

Pewawancara : Kami ingin tahu, apakah langkah-langkah kebijakan yang dilakukan Kemenhub terkait digitalisasi kedepannya?

Narasumber : Secara sistem digitaliasi, kita mengharapkan integrasi data, saling sinergi K/L, untuk menyampaikan data sehingga pengawasan itu bisa lebih maksimal. Karena memang kalau pengawasan maritim diserahkan ke dirjen hubla sendiri tidak mungkin juga ya,Pak. Intinya kita butuh saling bersinergi karena masing-masing sistem kan punya ciri khasnya masing-masing, jadi semakin bersinergi semakin kuat.

Pewawancara : Apakah sudah dilakukan MoU ? Bentuk pokok kerjasama dalam rangka apa pak?

Narasumber : Sudah MoU, kerja sama terkait integrasi data. Kalau kita di Dirjen Hubla kewajibannya menyampaikan data AIS. Kalau Beacukai nanti data apa gitu, jadi masing-masing

disesuaikan dengan tupoksinya masing-masing. Beacukai itu ada kewajiban menyampaikan laporan terkait dengan misalkan angkutan barang.

Pewawancara : Bagaimana pandangan kementerian perhubungan terkait peta digital yang disediakan oleh Pushidrosal itu real time atau secara berkala di update? Bagaimana mekanismenya selama ini ?

Narasumber : Kalau kita terkait dengan peta, kebetulan kita sering penetapan-penetapan alur kerja sama dengan Pushidrosal. Kita saling bersinergi terkait dengan update data. Karena masing-masing distrik navigasi memiliki bagian kelompok pengamatan laut tugasnya itu untuk melakukan survei bathimetri. Setiap survei batimetri kita laporka ke hidros, kemudian dari hidros mereka juga punya biasanya pada saat kita survei didampingi technical supervisor dari hidros, sehingga hasil survei kita juga digunakan untuk update peta hidros.

Pewawancara : Kembali ke instansi yang bertanggung jawab penuh terhadap manajemen digital di TSS ? Dari mulai perencanaannya, pelaksanaan, pengawasan dan evaluasi, dimana pak ?

Narasumber : Perhubungan Laut. Jadi kalau untuk sistem penganggarannya, usulannya dari masing-masing distrik navigasi. Misalnya, distrik navigasi mengajukan untuk mengupdate sistem. Di kami akan dievaluasi, jika disetujui nanti mereka akan memprosesnya sampai ke bagian perencanaan dirjen hubla, Pak. Jadi nanti dari situ, setelah persetujuan dari dirjen hubla baru disampaikan ke biro perencanaan yang ada di sekjen, nanti akan turun DIPA diteruskan ke distrik navigasi tersebut.

Pewawancara : Jadi penganggarannya tetap melalui prosedur normal sampai DIPA turun ya, Pak. Tapi pak, kalau dari perjalanan waktu, mungkin ada diluar perencanaan, ada kegiatan yang sangat dibutuhkan untuk TSS, kira-kira ada yang sifatnya inisiatif tidak, Pak?

Narasumber : Pernah ada, Pak. Tapi untuk keperluan TSS belum, Pak. Karena dari sisi peralatan TSS itu masih cukup, paling yang kita butuhkan lebih ke kebutuhan integrasi data itu.

Pewawancara : Kalau kita melihat perbandingan antara VTS dengan MEH, kira-kira ada tidak keinginan, wacana atau kebijakan dari kementerian perhubungan untuk memanfaatkan secara ekonomi? Kira-kira bisa tidak pak? Dan arahnya kemana ? Sepertinya kita hanya gratis saja ya pak? Sementara kita juga mengeluarkan SDM dan ada biaya SDMnya, biaya pengadaan, maintainance.

Narasumber : Sebenarnya, kalau dari segi legal memang untuk penarikan secara langsung kapal-kapal yang melintas mungkin belum ada dasarnya ya, Pak. Sebenarnya, aspek pedomannya tidak berdampak langsung, jadi paling lebih ke kalau kualitas pelayaran aman dan lancar, pasti akan ada dampak secara ekonomis tapi tidak langsung. Kami pun pernah menanyakan dari kemenhub yang lebih memahami aspek legal terkait dengan secara internasional "boleh tidak kita melakukan penarikan secara langsung?" Kemudian, mereka mengatakan ini belum ada aspek legalnya. Karena itu kan sebenarnya masuknya ke ALKI. ALKI adalah kewajiban kita sebagai negara kepulauan sebagai alur lintas damai. Jadi sebenarnya kita tidak boleh membebaskan biaya untuk kapal-kapal yang melintas di ALKI.

Pewawancara : Artinya kalau boleh kami asumsikan, jadi MEH itu di tempat yang strategis dilapak yang bagus dia bikin. Dibandingkan dengan kita kita malah bukan strategis dan kita punya kewajiban dan kita juga tidak bisa memaksakan mereka membayar. Kalau di sana kalau kami

perhatikan di literatur, kapal yang mau melintas baik dari Eropa atau Jazaira arab mau ke sekitaran Jepang, mereka lebih memilih lewat Selat Malaka dari pada manuver Selat Sunda. Karena lebih pendek lintasannya, walaupun sebenarnya di Selat Singapura yang sempit itu sebenarnya banyak hal yang menghambat, tapi karena mungkin Singapura memberikan layanan yang sangat baik dibandingkan dengan kita, sehingga mereka cenderung lewat sana dibandingkan dengan manuver jauh, begitu kira-kira ya, Pak?

Narasumber : Sebenarnya kalau TSS kan lebih ke pelayanan keselamatan pelayaran, memang yang kita perlukan adalah bagaimana kita memberikan pelayanan bagi kapal-kapal itu. Misalkan untuk TSS Selat Sunda kita dari perhubungan menyediakan TSS-nya, nanti ditinjau dari kementerian/lembaga lain untuk menyediakan fasilitas lain misalnya Pertamina menyediakan area bunker untuk kapal-kapal yang lewat disitu, atau misalkan dari Pemda yang menyediakan sarana bagi kapal-kapal yang lewat disitu, jadi tidak bisa sendiri ya Pak.

Pewawancara : Kira-kira kalau asumsi saya tadi, misalnya ini jalan sudah disediakan. Kalau orang mau tertarik lewat di jalan itu kan ada warung, kalau dia butuh makan, kalau di tol itu ada rest area dan pombensin, sehingga merasa dari pada lewat arteri yang sumpek padat mending lewat tol. Di Selat Sunda sendiri kira-kira dengan Pemda, Pertamina sudah ada kah Pak supaya ada akses manfaatnya misal mengambil BBM disitu, kan lebih tertarik ya, apa sudah ada arah kesana Pak?

Narasumber : Kita sering mengadakan sosialisasi kepada K/L terkait dan Pemda. Kita sampaikan, kita sudah ada TSS disini, jadi tinggal pemanfaatan peluang saja nantinya. Sebenarnya begini, Pak. Dulu, kenapa kita menetapkan TSS di Selat Sunda, Pak. Pertama adalah terkait dengan sering adanya kecelakaan kapal Pak disana, karena kan ada perlintasan kapal dari merak-bakaheuni, makanya kan kita menerapkan adanya TSS disitu. Jadi kita atur bagaimana kapal-kapal ini melintas, kan begitu ya, Pak. Karena selama ini dulu sebelum ada TSS kan tidak ada peraturan terkait aturan berlalu lintas disitu Pak, kami terapkan TSS kemudian kami harapkan dengan adanya TSS itu, kapal-kapal jadi lebih aman untuk melintas. Jadi memang kewajiban kita kan untuk menyediakan alur pelayaran yang aman makanya kita membuat TSS ini, Pak.

Pewawancara : Di 2019, ada data 53 ribu kapal yang melintas, lalu di 2020 Kemenhub menyampaikan sekitar 51 atau 52 ribu, itu kan ada sedikit pengurangan. Setelah 2021 ini apakah ada data jumlah perlintasan di TSS Selat Sunda?

Narasumber : Datanya ada di VTS Merak, bisa diminta detailnya disana.

[Transkrip Akhir 00:49:09]

TRANSKRIP WAWANCARA

Informasi Kegiatan Penelitian

Hari, tanggal :
Tempat : PUSHIDROSAL

Informasi Partisipan Kegiatan Penelitian

Partisipan : 1
Nama : Letkol Laut (KH) Dr. Gentio Harsono S.T., M.Si.
Jenis Kelamin : Laki-Laki
Jabatan : Kepala Sub Dinas Penerapan Lingkungan Laut, Dinas Oseanografi Meteorologi / Dosen Tetap Prodi Teknologi Penginderaan FTP UNHAN
Instansi : Pusat Hidrografi dan Oceanografi TNI Angkatan Laut

Transkrip Wawancara

[Mulai Transkrip 00:00:00]

Pewawancara : Kira-kira selama ini dari Bulan Juli Tahun 2020 TSS (Traffic Separation Scheme) itu diluncurkan sampai sekarang ini, kira-kira ada hambatan apa yang pernah dialami atau ada informasi mengenai hambatan adanya TSS ini?

Narasumber : Sejak ada TSS itu kan kecelakaan sudah mulai berkurang ya, artinya bahwa memang bermanfaat TSS itu. Yang menjadi masalah adalah masalah informasi. Informasi terutama eksplorasi oseanografinya ya pasang surut, ya disitu arus itu kita masih manual pak, masih manual

Pewawancara : Bentuknya laporan-laporan?

Narasumber : Dia (kapal) kan kalau mau lewat harus baca buku prediksi pasut, prediksi arus itu ya jadi masih manual, bukan otomatis. Kalau di MEH (Marine Electronic Highway) itu karena dia bayar pak. Kalau orang lewat MEH kan selat singapore selat ini kan bayar. Lah kalau kita kan gratis mereka.

Pewawancara : Kalau bagaimana dengan teknologi yang ada ECDIS, kan ECDIS juga memberikan pelayanan itu? Kapal-kapal sekarang sudah diwajibkan dengan ECDIS. Nah bagaimana pelayanan ECDIS yang disajikan di Selat Sunda?

Narasumber : Ya, kalau ECDIS kan apa namanya barangkali informasinya kurang lengkap ya. Kan kapal itu butuh butuh informasi yang lain ya, ya informasi yang lain yang real-time disitu pak. Tapi kalau ECDIS kan tidak, ECDIS itu dasar dari kantor pusat, kantor hidrografinya itu jadi memang kantor hidrografi didasarkan pada prediksi pasut, aa prediksi prediksi aa ramal-ramalan ya gitu. Tapi kalau apa di saya kira di MEH yaa di jalur singapore sama Selat Singapore sama selat ini, dia real-time pak

Pewawancara : Dia sudah terintegrasi

Narasumber : Sudah terintegrasi dengan yang lainnya

Pewawancara : Kalau contohnya kalau MEH yang di Selat Singapore itu, itu kan mungkin di sana ada kayak disini kita ada pushidrosal, ada perhubungan laut. Nah kalau di kita gini bagaimana dengan VTS (Vessel Traffic Service) ini? Dia tidak memberikan

Narasumber : VTS? Iya kalau sudah TSS kan sudah domainnya hubla (perhubungan laut) disana, jadi kita hanya menyediakan kalau pushidrosal kan hanya menyediakan data-data terutama peta laut ya, apa namanya peta laut, kemudian informasi-informasi oseanografi ya yang tadi yaa, aa ini pak yang tadi apa namanya kalau apa aa istilahnya kalau gini kalau sistim orang dagang, ya kan saya mending apa aa apa namanya melewati melewati selat-selat yang memang lebih saya bayar, tapi keamanannya terjamin dan informasinya lengkap. Misalnya keamanan harus terjamin lah kita sudah yakin ya dari pada kita lewat Indonesia kenapa mereka lebih memilih kesana ya itu ya karena salah satunya kita kurang menarik lah, dalam kita ini kan seperti jualan, kalau barangnya tidak menarik kan si pembeli kan tidak ke kita pak, mereka lebih kesana. Yang pertama itu yang pertama pak masalah daya tarik itu lebih. Yang kedua, apa namanya aa di MEH itu bayar, jadi bayar masalahnya kan mereka lewat kan bayar disitu. Kemudian itu rutanya lebih dekat, dibandingkan lebih kita. Kalau lewat kita kan dia melambung ya, lebih melambung jadi apa Selat Sunda ini dipakai digunakan apabila Traffic, Stuck, Trouble, ada mungkin pencemaran minyak ada kapal yang ini baru mereka lewat kita

Pewawancara : Tapi bagaimana dengan data yang pernah kami dapat satu tahun itu ada 50.000 (lima puluh ribu) kapal yang melintas dari Utara ke Selatan?

Narasumber : Ya itu pak, jadi aa apa jadi rute-rute itu biasanya mereka rute rute yang sudah kapal apa namanya nahkoda-nahkodanya senang istilahnya aa saya lewat sini ada pertimbangan-pertimbangan kenapa mereka lebih senang lewat, lewat MEH ya Selat Malaka Selat Singapore dan ada juga yang senang lewat, biasanya lewat Selat Sunda dia mau ke ini pak maunya ke Perth, ke Australia gitu, yaa mau ke Australia gitu yaa dia lewat kita. Tapi kalau misalkan dari apa Jepang ataupun dari Taiwan ehh dari Korea, dia mau ke Asia Tengah banyak lewat situ terutama kapal Jepang Korea itu lewatnya, Jepang terutama ya lewatnya Selat Sunda ehh Selat ini Selat Malaka karena lebih efisien, aman juga.

Pewawancara : Bayar gak apa-apa?

Narasumber : Bayar, enggak dia memang sejak dulu ini apa dia apa bayar disitu, jadi sampai dia membangun, mengutus, apa namanya JICA (Japan International Cooperation Agency), melalui JICA itu ya mengopeni (mengurusi) kedalamannya Selat Singapore sama Selat Malaysia/Selat Malaka itu supaya itu pak, supaya apa kedalamannya cukup.

Pewawancara : Pengalaman bapak atau informasi yang bapak dapatkan ketika TSS itu dilaunching Tahun 2020 Bulan Juli sampai sekarang itu kan kalau dilihat dari kontur dasarnya itu, itu kan selalu apa namanya terjadi pendangkalan pendangkalan pendangkalan, ada gak usaha dari kemenhub dalam hal ini kan kemenhub ya untuk mengeruk alur-alur yang memang harus dilewati? (Pernah pernah dapat informasi itu?) (Belum?)

Narasumber : Iya, jadi saya lihat (tidak tidak) jadi itukan memang penyempitan ya antar samudera dengan ee lewat selat antar Laut Jawa dan Samudera Hindia ya penyempitan itu. Artinya disitu arusnya memang kuat pak, sangat kuat. Arus yang kuat itu dia malah justru tidak terjadi sedimentasi disitu, iya karena arusnya kuat, arus pasang surutnya kuat ya akhirnya disitu

memang saya lihat hasil dari pengambilan contoh sedimen disitu batu (gravel) jadi bukan pasir halus atau mungkin lumpur. Artinya disitu bahwa arusnya sangat kuat. Kalau mereka apa dasar lautnya lumpur pasti sudah terbawa sama arus yang kuat itu. Justru tapi sedimentasinya dia dipinggir-pinggir itu di seperti di Anyer

Pewawancara : Sehingga tidak ada pendangkalan ya?

Narasumber : Iya tidak ada

Pewawancara : Oke tidak ada pendangkalan, jadi kedepan kira-kira kalau TSS Selat Sunda ini sebaiknya arahnya teknologinya seperti apa manajemennya itu nanti?

Narasumber : Yaa seperti punya Singapore (punya MEH itu) dan dipajakin pak, karena seperti apa Mesir, Mesir dia punya apa namanya Terusan Suez, yaa hidunya negara ya dari itu, dari Terusan Suez itu. Coba bayangin kita punya 4 (empat) ya choke point (Titik Sempit) ya 5 apa 4 choke point, 5 lah yaa ee 4 lah 5 kan yang 1 nya kan di Singapore itu, tinggal 4, Selat Sunda, Selat Lombok, kemudian ada Ombaik (Ombai) ada apalagi ya disitu ada 4 lah ya. Itu kalau kita bisa mengambil uang dari situ, mepajakin mereka yang lewat aa itu kita bisa kaya dari situ. Singapore siapa namanya Malaysia itu kan benar-benar konsen disitu supaya dia bisa narik uang dari situ. Mangkanya diopeni bener lautnya karena tempat lewat, jalannya dirapiin kemudian apa traffic lightnya istilahnya traffic light ininya faktor keamanan transportasinya dibagusin.

Pewawancara : Kedepan kalau misalnya MEH itu dibuat bukan dibuatnya tapi seperti MEH teknologinya, manajemen digitalisasainya juga ditingkatkanlah seperti MEH, untuk menarik kapal-kapal itu bisa lewat, mungkin tidak kalau kita depo depo minyak kita dengan harga mungkin dibawah untuk apa namanya ya pak, kayak di darat kan ada subsidi ya. Mungkin itu lebih menarik kali ya? (salah satu minyaknya)

Narasumber : Tidak pak, jadi kan mereka memang negara sudah kaya, yang penting fasilitas . Fasilitasnya bagus, pelayanannya bagus, kunci dari Singapore kan gitu ya, fasilitasnya ada

Pewawancara : Fasilitas yang dicontohkan apa pak?

Narasumber : Yaa sarana prasarananya yaa istilahnya ada bengkel disitu, kemudian tempat depul ya pelayanannya tidak nunggu (ya delaying time) kadang-kadang kita mau ini aja sampai nunggu 10 jam aa waktunya sudah berapa yaa kita mau ngantri-ngantrinya itu loh pak pada saat kita mau sandar mau berlabuh itu antrinya seperti apa lah itu yang menjadi masalah. Kalau di Singapore kita pesan sudah ada pak sekarang sudah dapat dermaga, lah kalau kita kan enggak pak, nunggu selama 10 jam gitu baru dapat. Itu yang bikin hitung-hitungan

Pewawancara : Itu yang kemarin di Tanjung Priok salah satunya di gebrak sama Pak Jokowi itu ya?

Narasumber : Iya delaying time, mental-mental gitu ya jadi harus apa reformasi mental ya, kerjanya juga harus profesional gitu, Cuma prasarananya juga bagus itu, otomatis, istilahnya kan kita mempercantik diri ya biar seperti Singapore. Singapore kan untungnya dari situ, mangkanya dia benar-benar pak, kita pesan kita apa datang kapal itu langsung begitu kita pesan wes saya nyandar gitu 1 jam jadi itu. Cepat dapat, yaa pelayanannya cepat, nggak kayak kita "waahh pak, bisanya baru besok pak atau 2 hari lagi pak baru bisa" itu delaying time. Ya itu kemudian ya itu pak apa sarana prasarananya ya memang

- Pewawancara : *Saya kemarin dapat informasi sepintas saja itu untuk TSS itu laporannya juga kadang masih pakai WA (Whatsapp), dia masih pakai radio, radio juga kontak radio manual, artinya radio-radio yang masih tidak otomatis digital (belum digital)?*
- Narasumber : *Iyaa Betul, iya itu kan, ini kan gini pak jadi TSS ini kan Singapore juga tidak ujug-ujug (tiba-tiba) seperti itu kan dulu, jadi ada tahapannya gitu, mungkin sekarang itu yang penting ini saja dahulu memenuhi kewajiban sebagai UNCLOS (United Nation Convention of Law of the Sea) ya untuk ratifikasi UNCLOS kewajiban kita yaa sekedar itu saja dulu, nanti kan bertahap ya kayak gitu ya, enggak ujug-ujug. Karena mungkin infrastrukturnya juga dananya belum cukup, itukan perlu modal besar pak.*
- Pewawancara : *Iya betul, karena kan MEH dibantu sama Jepang dan Bank Dunia dulu*
- Narasumber : *Iya betul, karena dia IMO (International Maritime Organization) juga itu karena dia kan apa ya nomor 2 ya setelah Hormuz ya (Selat Hormuz), jadi memang sebagai vital pak*
- Pewawancara : *Dan mereka diuntungkan dari posisi*
- Narasumber : *Iya betul, Soalnya Indonesia bisa ngambil pak disitu, ngambil ngambil dari apa ngambil dari, contohnya kalau VTS di MEH itu kan yang memegang siapa pak? Kan Singapore dan Malaysia. Loh padahal kan separuhnya Indonesia, kenapa Indonesia VTSnya tidak Indonesia? Ya kan? Itu loh kenapa VTSnya tidak Indonesia, tidak Indonesia.*
- Pewawancara : *Tapi kan itu kerja sama 3 negara itu?*
- Narasumber : *Iya 3 negara, tapi Indonesia tidak dikasih VTSnya*
- Pewawancara : *OK*
- Narasumber : *Akhirnya nanti mangkanya sekarang itu sedang diproses, saya lihat itu kalau perhubungan laut sedang diplomasi untuk mengambil sebagiannya itu kita yang ngatur, di wilayah kita terutama ini yang ngatur kita. Selama ini kan wilayah kita yang ngatur Malaysia pak, Iya ikutnya VTS sana*
- Pewawancara : *Iyaa, Padahal ada bebera pulau kita yang memang bisa dimanfaatkan di situ ya, kayak Batam, yang terdekat lah Batam Balai Karimun*
- Narasumber : *Iya, itu yang di Balai Karimun, Pulau Hiu, kemudian Pulau Jemur, Pulau Jemur itu yang didekatnya Medan, di Utaranya Medan, cuman ya masalahnya pertama disitu cenderung kendala energi ya, karena apa ya bisa bikin pembangkit listrik tapi harus pakai solar. Energi ini energii ini saja tidak cukup, energi matahari tidak cukup*
- Pewawancara : *Baik Baik Baik, terima kasih*

[Transkrip Akhir 00:13:14]

TRANSKRIP WAWANCARA

Informasi Kegiatan Penelitian

Hari, tanggal : Jum'at, 3 Desember 2021
Tempat : Kantor Pushidrosal

Informasi Partisipan Kegiatan Penelitian

Partisipan : 1
Nama : Letkol Laut (KH) Qisty Amarona
Jenis Kelamin : Laki-Laki
Jabatan : Kepala Sub Dinas Peta, Dinas Peta
Instansi : PUSHIDROSAL

Transkrip Wawancara

[Mulai Transkrip 00:00:00]

- Narasumber : MEH itu sudah terintegrasi keseluruhannya, ideal begitu, ada data pasang surut, makanya kapal-kapal senang lewat sana, karena ya jaminan keamanan itu ya salah satunya ada data pasang surut. Sebenarnya MEH itu anggaran dari IMO untuk litoral state di Selat Malaka-Selat Singapura. Tujuannya untuk meningkatkan efektifitas efisiensi keselamatan dari Selat Malaka-Selat Singapura jadi kapal-kapal itu sudah lebih efisien dalam manuver di situ passing di situ kan kalau salatnya sempit kapal-kapalnya besar untuk mengaturnya kan susah. Dengan MEH itu kapal dapat memperoleh informasi tentang oseanografi, cuaca dan sebagainya secara realtime. MEH itu sudah terintegrasi keseluruhannya, ideal begitu, ada data pasang surut, makanya kapal-kapal senang lewat sana, karena ya jaminan keamanan itu ya salah satunya ada data pasang surut. Kalau TSS Selat Sunda tidak terlalu, cukup pakai VTS. Tapi jika ingin diberikan informasi yang lebih boleh juga.*
- Pewawancara : Kalau misalnya ke depan ditingkatkan TSS Selat Sunda dengan teknologi VTS yang ada, karena saya dapat informasi dari hubla mereka masih menggunakan radio sistem pelaporan saja hanya monitor, artinya TSS kita ini masih setengah-setengah. Karena kita kan punya kewajiban sebagai negara pantai dan unclos, kita punya kewajiban memberikan akses untuk melintas, dengan anggaran yang sedikit itu kita cukup dengan vts-vts yang ada saja itu ya berarti sementara ini ? Seharusnya kan tidak ya?*
- Narasumber : Sebenarnya tidak juga, syaratnya TSS itu kan logika sederhananya kan TSS itu adopsi dari IMO, artinya IMO akan memaksa kapal-kapalnya untuk harus melewati TSS. Sehingga harus ada jaminan bahwa melewati TSS itu aman. Sehingga VTS itu merupakan salah satu bentuk services atas jaminan itu, jadi VTS ini memantau kapal-kapal yang lewat. Sebenarnya tujuannya melakukan panduan untuk kapal-kapal itu. Walaupun sebenarnya, dia bisa berkomunikasi dengan kapal pada saat kapal itu akan masuk ke TSS dan bisa men-guide atau bahkan memperingatkan kapal itu kalau dia menyalahi aturan pada saat melewati TSS. Jadi teknologinya kalau VTS standar dia punya Radar, ada AIS, kemudian punya alat komunikasi yang menjangkau seluruh area dari situ. Itu saja. Jadi tidak harus, mungkin kalau teknologi sekarang, VTS ini bisa lebih maju lagi, tapi saya kira dengan yang ada itu sudah cukup sih.*

- Pewawancara : *Bagaimana kalau di kapal-kapal yang sekarang kan, khususnya kapal cargo, kapal-kapal internasional semua kan dia punya ECDIS. Itu apa sudah terintegrasi dengan informasi VTS-VTS kita itu?*
- Narasumber : *Jadi kalau ECDIS itu, ECDIS kan petanya ya. Itu kan bisa integrasi peta, radar, seluruh sensor di kapal. Kemudian disitu jelas ada gambar TSS, nah TSS adalah salah satu objek yang penting sehingga ada awarness yang cukuplah di sisi luar memberi tahu bahwa disitu ada alarm, indication, masuk alarm di TSS itu. nah disitu ada Radio Reporting Point, jadi sebelum masuk TSS itu kapal harus melapor.*
- Pewawancara : *Sudah ada aturannya ya sebelum masuk TSS itu ?*
- Narasumber : *Iya, dari Kementerian Perhubungan, KM No. 130 tahun 2020. Dan itu di ECDIS itu sendiri secara otomatis mengingatkan Capten-nya.*
- Pewawancara : *Bagaimana dengan ancaman yang sekarang di Selat Sunda itu kan ada pulau kecil, ada yang melintas dari Barat ke Timur, ada kapal-kapal nelayan, di Selat Sunda ada seperti di Lombok semacam konservasi laut begitu?*
- Narasumber : *Kalau konservasi itu KKP yang menetapkan. Kalau pulau Sangiang di Selat Sunda itu masih masuk daerah lokal, masuk area perlindungan di laut tetapi belum diadopsi oleh internasional sebagai Marine Protected Area, kalau diadopsi internasional maka akan masuk di IMO sebagai daerah yang dihindari kapal. Tapi Sangiang masih bersifat lokal.*
- Pewawancara : *Kalau dari sisi PUSHIDROSAL melihat Selat Sunda ini, kira-kira apa yang membuat kapal besar internasional mau tertarik lewat situ apa kira-kira? Karena kan kalau dari Utara misalnya dari Jepang, Taiwan mau ke Asia Tengah misalnya kan cenderung mungkin lewat Selat Singapura walaupun bayar tapi mungkin lebih singkat, fasilitas disana macam-macam lengkap. Kira-kira kalau supaya dia tertarik lewat Selat Sunda itu apa yang bikin tertarik?*
- Narasumber : *Kalau kita ingin membuat kapal-kapal itu tertarik lewat situ ya mungkin tidak hanya di Selat Sunda nya ya harus sampai ke utaranya. Jadi sepanjang ALKI 1 itu kita harus bisa menjamin keamanan dan keselamatan dan memang juga secara tradisional istilahnya kan kapal-kapal lewat situ aman-aman saja. Tapi mungkin diantara pulau Bangka Belitung itu kan ada Selat Gaspar yang secara jarak lebih pendek kalau ditarik lurus dari Laut Jawa-Selat Sunda langsung Selat Gaspar,~~*
- Pewawancara : *~~lebih efisien efisien dari sisi BBMP dari sisi waktu. Paling kita yang mau memanfaatkan paling yang dari utara ke selatan yang mau ke Perth~~*
- Narasumber : *Iyaa. Tapi mungkin kira-kira bisa dihitung lah, bisa dihitung jarak kalau lewat TSS, orang kalau tidak punya kepentingan ke Singapura. Disini saya kurang tau ya kalau masalah bagaimana menarik, urusannya dengan kegiatan ekonominya sendiri. Singapura sebagai hub untuk Malaysia ke Indonesia. Kalau kaitannya dengan jalur pelayaran ya satu itu saja.*
- Pewawancara : *Tapi kalau dari sisi hidrografi artinya Selat Sunda ini aman ya bernavigasi selama ini, walaupun ada penyempitan-penyempitan di beberapa tempat, sehingga memang itulah perlunya TSS itu sehingga dapat bermanuver dengan lebih aman lagi kan?*
- Narasumber : *Beberapa kecelakaan kan antara Feri dengan kapal yang melintas. Sama kapal-kapal yang nyangkut di Karang Koliot , utaranya Sangiang. Jadi kalau untuk mempertajam ya saya kira perlu di dalam lagi data-data terkait arus permukaan di sekitar Karang Koliot itu, dan itu tidak mudah harus pakai alat modern, at least sepanjang tahun kita sudah tau periode-periode arus bagaimana kondisi arus laut informasi itu bisa disamping untuk kapalnya, bisa juga untuk VTS –nya situasi alur Selat Sunda itu.*

[Transkrip Akhir 00:13:40]

TRANSKRIP WAWANCARA

Informasi Kegiatan Penelitian

Hari, tanggal : Jum'at, 13 Desember 2021
Tempat : Zoom Meeting

Informasi Partisipan Kegiatan Penelitian

Partisipan : 3
: 1. Laksda TNI (Purn) Estu Prabowo
Nama : 2. Capt. Zaenal Hasibuan
: 3. Ali Samad
Jenis Kelamin : Laki-Laki
: 1.
Jabatan : 2.
: 3.
Instansi : Indonesian National Shipowners' Association (INSA)

Transkrip Wawancara

[Mulai Transkrip 00:00:00]

Pewawancara : Kami ingin bertanya bagaimana pandangan INSA selaku perwakilan dari para pemilik perusahaan pelayaran terkait dengan sistem manajemen digitalisasi yang ada di TSS Selat Sunda. Mungkin ada gambaran yang bisa kami dapatkan kepada bapak-bapak selaku perwakilan atau operator yang ada di lapangan?

Narasumber : Jadi TSS Selat Sunda itu murni unsur Indonesia, kalau di Selat Malaka kita tahu ada littoral state ada Indonesia, Malaysia, Singapura yang punya kepentingan terhadap terjaminnya keselamatan bernavigasi. Jadi dua hal yang membedakan adalah di Selat Sunda Kita sendirian, di sana bertiga dan di sana ada stakeholder utama yaitu Far East utamanya Jepang. Mereka sangat berkepentingan terhadap lancarnya terjaminnya keselamatan pelayaran karena mereka adalah salah satu yang menggunakan lintasan Selat Malaka, Strait of Singapura dari Timur Tengah ke Jepang membawa minyak. Draft terdalam setahu saya itu sekitar 22 m yang mereka bisa layani menggunakan deep pilot. Nah, kapal-kapal yang datang ke Selat Sunda itu umumnya datangnya dari Selatan karena kalau dari timur jauh-kita sebut Asia- Kalau dia mau ke timur tengah itu kebanyakan kosong. Jadi tidak ada isu mereka melewati Selat Malaka atau Strait of Singapura. Karena draft itu tidak ada masalah, dan kalau mereka mau lewat Selat Sunda itu menjadi jauh lebih panjang. Jadi umumnya kapal-kapal yang lewat Selat Sunda adalah kapal-kapal yang datang dari selatan, dari South Africa atau kapal tanker yang memang memilih tidak melewati Selat Malaka tapi lewat Selat Sunda. Tidak ada kapal kontainer interkontinental lewat Selat Sunda, tidak ada. Karena mereka bisa dilayani di Selat Malaka. Artinya in terms of Economic, Selat Sunda itu hanya economics untuk kapal-kapal yang datang dari South Africa kalo dia datang dari Gulf of Aden, dari Socotra atau dari timur tengah mereka menjadi tidak ekonomis karena jauh. Itu hal yang mendasar.

Sehingga kita tidak bisa membandingkan jumlah traffic di Selat Sunda dengan di Selat Malaka atau Strait of Singapura, jauh sekali. Satu hal yang kita mesti catat, di Selat Malaka, sebegitu ramainya mereka di sana pemanduan itu masih sifatnya volunteer, tidak wajib. Jadi

waktu pembuatan TSS di Selat Sunda pemerintah Indonesia berharap ada unsur ekonomisnya, kami dari INSA mengatakan *it will not happen*. Kenapa seperti itu, karena TSS Selat Sunda itu panjangnya mungkin hanya 9 mil. Jadi kalau dia mengadakan kegiatan menaikkan Pandu sebelum TSS lalu menurunkan Pandu setelah TSS itu akan jauh lebih lama ketimbang mereka melewatinya. Jadi kalau mereka hanya lewat, airnya pun sangat dalam, tidak sama dengan Selat Singapura yang terbatas dan tidak lebar. Jadi isu mengenai itu membuat Selat Sunda akan seperti ini. Jadi praktek yang paling banyak adalah praktek crossing Merak-Bakauheni.

Lalu kalau kita lihat, perhatikan traffic dari utara Jawa kalau dia mau ke selatan Jawa, dia tidak akan lewat TSS. Dia akan menyusur dari Merak lalu dekat Pelabuhan ke selatan ke Tanjung Ujung Kulon lalu mereka kembali ke timur. Sementara yang ke arah Sumatera Barat mereka tidak memotong di TSS tapi di selatannya TSS. Artinya karena memotong di selatan TSS, mereka tidak ada kewajiban memotongnya itu tegak lurus. Nah, TSS ini pendek sekali sehingga perlintasan itu hanya terjadi antara kapal-kapal asing yang berlayar dari South Africa dengan kapal feri di TSS, tepat di mukanya Bakauheni, antara Bakauheni sama Merak. Jadi kebutuhannya tidak akan sama dengan di Selat Malaka. Jadi pemerintah Indonesia melihat bahwa dengan penetapan TSS tidak harus memiliki peralatan monitoring yang canggih. Karena dulu awalnya TSS misalnya dibuat itu sebatas reporting point di darat mereka memonitor menggunakan RADAR, ARPA dengan Radio, masih sistemnya plotting point, belum ada AIS, belum tahu nama kapal, makanya kapal ada Reporting Point. Kalau sekarang report tidak report, namanya terbaca. Jadi karena semua kapal sekarang memiliki AIS apalagi kapal-kapal besar, ya. Jadi waktu mereka datang pun sudah terdeteksi di receiver AIS di Stasiun Pantai dan juga disistem ECDIS mereka dan juga di Radar mereka. Nah, peralatan/equipment elektronik yang ada di Selat Sunda sejauh ini menurut kami lumayan sufficient, karena memang fungsi ekonomisnya tidak ada, hanya fungsi monitoring. Karena kapal-kapal asing itu umumnya one way traffic mereka ke utara dan mereka hanya ber-crossing dengan kapal-kapal Feri. Jadi sejauh yang dilakukan adalah mereka report memasuki TSS area, di dalam TSS ada kewajiban cara-cara bernavigasi, tentu setiap pelaut tau. Dan setelah mereka 9 mil, jadi kalau kita bilang 9 mil itu kurang dari 1 jam mereka sudah meninggalkan TSS dan mereka akan lanjut.

Jadi request pembuatan TSS sebenarnya adalah inisiasi Indonesia dan dengan di approved-nya TSS, Indonesia berkewajiban menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran di tempat tersebut tidak serta-merta Indonesia bisa menerapkan biaya pada kapal-kapal yang lewat. Jadi biaya itu hanya bisa diberikan apabila ada servis yang nyata seperti pemanduan.

Lalu kalau berharap bahwa Selat Sunda akan lebih ramai dari sekarang misalnya yang dulu ramai dibicarakan masalah crew change, ship changer, *it will not happen*. Kenapa seperti itu? Karena melakukan crew change di tengah laut biayanya sangat mahal sekali jadi mereka tidak akan melepas krunya disana, menaikkan krunya disana, krunya mungkin dari Amerika Selatan, dari Eropa, terbang ke Singapura dari Singapura ke Jakarta, dari Jakarta ke Merak, di Merak mereka harus lagi naik boat. Mereka tidak akan melakukan hal itu. Sama juga dengan provision, karena alat mereka berjalan tidak mungkin bisa dilayani oleh jasa provision di Indonesia jadi mereka harus ada anchorage area. Nah, Anchorage area, masalahnya adalah mereka akan masuk ke sebuah negara, ada clearance in, ada biaya ada agency lalu nanti clearance out lalu hal-hal yang berkaitan dengan kepabeaan untuk makanan saja, *it will not happen*. Karena dalam waktu seminggu kemudian mereka sudah sampai di Jepang

dan Saya jamin kapal-kapal seperti itu punya storage yang sangat besar. Saya sendiri karena pernah berlayar 44 hari dari Surabaya lewat Afrika Selatan terus ke Denmark tanpa ada isu dengan makanan. Jadi kapal yang lebih besar lagi tentu tidak ada isu. Nah apa yang kita harapkan bahwa Selat Sunda akan lebih ramai lagi tentu itu adalah apabila terjadi conjunction di Selat Malaka.

Tadi Pak Ali sama dengan cermat bertanya apakah ada parameter tingkat kecelakaan di di Selat Malaka?

Sampai hari ini kapal kontainer Syahnaz yang kandas di Batu Berhenti. Itu baru dalam proses mau bebas setelah setahun. Sebelum dia Kandas sudah ada kapal Bulk carrier yang kandas. Sebelum itu ada lagi kapal Indonesia yang menabrak kapal Dredging. Jadi sebenarnya karena sifatnya Marine Electronic Highway, TSS, atau apapun juga hanya memonitoring ratusan kapal di dalam screennya mereka, tetap pemegang kunci dari pada keselamatan dan keamanan pelayaran adalah si nahkoda di atas kapal.

Kalau berharap Selat Sunda akan seramai Singapore Strait, Batam saja sampai sekarang tidak kebagian apa-apa. Jadi saya tidak tahu kapan Merak sampai Bakauheni kebagian daripada perlintasan kapal yang lewat maksudnya pembagian nilai ekonomis.

Pewawancara : Izin Bapak, dari yang kami tangkap sejak TSS diresmikan sampai hari ini memang kapal-kapal yang melintas di sana memang tidak terlalu banyak karena memang alasan tadi seperti jarak tempuh yang cukup jauh dan TSS ini juga hanya sekitar 9 mil mungkin sekitar 1 jam dengan kecepatan 10 knot lebih. Mungkin kesimpulan sementara kami berarti TSS ini tidak harus dengan alat-alat yang canggih, demikian?

Narasumber : Kalau saya menjawab secara jujur "iya, Pak". Karena memang pendek sekali, jadi kapal itu sekejap saja sudah hilang dari TSS.

Pewawancara : Kalau dengan adanya sistem yang sudah disajikan di VTS yang ada di Merak itu, apakah pernah ada dari kapal yang merasa tidak terlayani atau merasa kurang menurut mereka, Bapak?

Narasumber : Oke, jadi ini kita pisahkan ya, antara kapal-kapal Feri yang crossing yang memang tiap hari mereka lewat dengan kapal-kapal yang kita sebut mengikuti traffic lane. Traffic lane itu jalur kiri kanannya. Jadi disini saya ingat tulisan saya "TSS Selat Sunda memiliki panjang 9 Mil, lebar dari pulau Sangiang ke pulau didepan Bakauheni sekitar 3 mil". Jadi 3 mil itu lebar sekali, kalau kita tahu lebar dibuat Batu Berhenti itu tidak sampai selebar ini.

Narasumber : Nah jadi layanan yang mereka dapatkan adalah umumnya bersifat yes we acknowledge and report. Jadi kewajiban mereka hanya mereport. Memasuki TSS tiap kapal harus report meninggalkan TSS mereka harus report. Nah disitu di tengah-tengah di depan bakauheni itu ada Junction tempat kapal-kapal Merak-Bakauheni lewat. Jadi sepanjang sebuah kapal memahami bagaimana cara bernavigasi di dalam TSS, tidak ada isu.

Jadi ini adalah navigator yang datang ke TSS sisi kanan berarti dia harus memperhatikan kapal yang dari Merak di kanannya. Sementara kapal-kapal dari Bakauheni dari kiri itu harus memberi jalan karena kapal-kapal yang menyeberang ke Utara. Kalau yang ke Selatan, seperti tadi saya bilang, itu tidak banyak. Karena ke Selatan itu, dia tidak mungkin dari Singapura berputar ke Selat Sunda lalu ke Timur Tengah, tidak mungkin, terlalu banyak

faktornya. Jadi kalau kapal ke Selatan itu hanya mungkin kapal dari Jepang langsung ke Afrika Selatan. Dan Jepang ke Afrika Selatan itu hampir pasti bukan kapal Tanker, hanya kapal kontainer. Sementara kapal kontainer dari Asia jauh, Timur Jauh, ke Eropa hampir pasti lewat Suez Canal. Jadi tidak lewat sini, mereka lewat Singapura, Selat Malaka, lewat Selatan Sri Lanka, masuk ke Gulf of Aden, Laut Merah lalu ke terusan Suez. Jadi saya bisa bilang bahwa kapal yang datang dari Selatan itu umumnya kapal dari Afrika Selatan yang menuju bisa ke Jepang, Korea atau kemanapun juga. Dari Afrika Selatan kapal tidak membawa minyak. Karena Afrika Selatan bukan tempat minyak, minyak datangnya dari Timur Tengah. Jadi memang tidak banyak praktik cleanes sehingga kita tidak mendengar apa-apa dari mereka, tidak juga mendengar ada berita yang signifikan. Apakah mereka terlayani? Sebenarnya mereka hanya lapor di dalam monitornya TSS Merak ataupun Bakauheni setelah itu ya acknowledge saja. Paling mereka kalau dulu kita masih bertanya itu kapal yang dikanan kapal Feri apa? Kalau sekarang memang tidak lagi kan tinggal baca namanya, mereka bicara dengan kapal untuk menjaga jarak dan kecepatan supaya tidak ada bahaya.

Pewawancara : Siap, izin Bapak. Bagaimana dengan kapal-kapal yang dari Selatan artinya dari Australia begitu yang akan menuju ke Singapura atau Thailand begitu?

Narasumber : Itu iya, dari Australia iya. Dia pakai 2 traffic ya, tapi kapal-kapal bulk carrier mereka pilih lewat Selat Lombok. Karena langsung ke Utara dan dan mereka langsung di dalam Archipelago. Pelaut lebih senang bisa lebih cepat masuk kedalam Archipelago ketimbang ada di Samudera Hindia, misalnya dari Dampier yang banyak pelabuhan curah menyusur selatan Jawa masuk di Selat Sunda, mereka pasti pilih Selat Lombok. Jadi kalau kapal-kapal besar, saya sendiri langsung mengamati di Selat Lombok lebih banyak kapal-kapal curah ketimbang di Selat Sunda.

Jadi kalau sistem elektronik, yang tadi disebutkan Maritime Electronic Highway. Kita kan tau pak Selat Singapura, selain Dover dialah yang paling sibuk di dunia. Artinya sibuk itu dahsyat sibuknya, disamping disitu ada Anchorage yang banyak ya, ada juga Batam, ada juga Karimun Jawa. Jadi memang disana saya pun bisa bilang 'the bussiest traffic lane in the world' karena kalau di Dover itu, walaupun ada kapal-kapal yang menyeberang dari Calais ke Dover, size-nya tidak sebesar di Singapura. Karena Singapura itu jalurnya Jepang dengan Timur Tengah, besar sekali kapalnya.

Pewawancara : Artinya, memang Jepang punya kepentingan sehingga dia dulu mau betul-betul membantu untuk proyek MEH itu ya, Pak?

Narasumber : Jepang bahkan punya Revolving Fund untuk Malaysia, Indonesia dan Singapura. Silahkan digunakan revolving fund itu untuk menjaga lingkungan hidup. Makanya Malaysia dan Singapura itu bisa menikmati lebih banyak revolving fund karena mereka bisa membuktikan mereka punya kapal yang menjaga disana. Indonesia belum memiliki watchdog vessel yang bisa kombat Oil spill dalam waktu cepat at anytime. Jadi kita masih sifatnya pasif, menunggu kejadian. Dulu INSA pernah menerima perwakilan dari Jepang mereka menawarkan untuk supaya INSA bisa membantu pemerintah Indonesia menyediakan kapal yang standby at anytime di saat revolving fundnya itu ada di Indonesia. Silahkan pakai uangnya, kapalnya taruh at anytime dengan kriteria yang mereka tentukan. Jadi selain di support oleh Jepang, mungkin juga Korea untuk MEH juga uang tahunannya ada.

Pewawancara : Artinya kalau kami mengambil kesimpulan sementara dengan kondisi VTS yang ada disiapkan oleh pemerintah dalam hal ini kementerian perhubungan sebenarnya kan fungsinya hanya sebagai report, pada umumnya hanya report saja, sehingga kedepan yang saya kira karena situasinya demikian tidak memerlukan teknologi yang lebih canggih karena memakan biaya yang cukup besar ya pak ya.

Narasumber : Iya, jadi yang membedakan. Kalau kita perhatikan Selat Malaka, Pak. Di Selat Malaka itu hanya ada bisnisnya itu cuma East Down vessel, kapal yang arah ke Timur. Dia datang dari Sabang lalu mendekati ke Port Klang di depannya itu ada namanya Batu Berhenti, di situ Pandu naik. Tapi tadi saya bilang, Pandu itu sistemnya voluntary, siapa yang mau, silahkan minta, tidak wajib. Tapi umumnya kapal-kapal VLCC akan meminta. Nah disana ada pemanduan. Jadi kenapa MEH menjadi penting, ada kapal yang reduce speed, ada kapal yang menunggu pandu, ada kapal yang dari arah Timur ke arah Barat. Kapal-kapal kontainer yang dengan kecepatan 25 Knot, 30 Knot yang raksasa semuanya kan semua ke Singapura sama ke Tanjung Lepas. Lalu mereka ke Eropa. Nah sementara kapal-kapal seperti itu tidak ada di Selat Sunda. Tidak ada kapal-kapal kontainer yang di Selat Sunda. Mereka pasti adanya di Sana. Itu sudah nature nya, naturenya dari pada bisnis Jepang, pasti menggunakan Suez Canal dan pasti memilih Singapura.

Pewawancara : Ini kami mendapat masukan yang cukup berharga, Pak. Karena bayangan kami informasi yang ada, kan 2020 itu ada sekitar 53.000 yang melintas baik yang crossing maupun yang passing, sehingga bayangan Kami memang cukup padat sebenarnya. Apalagi informasi yang kita dapatkan ketika TSS ini akan diusulkan untuk disetujui oleh IMO kan memang salah satu faktor yang kuat itu adalah banyaknya kapal yang lalu-lalang disana sehingga dikhawatirkan antara yang passing dengan crossing dan juga kewajiban kita sebagai negara pantai harus juga memberikan akses kepada kapal-kapal sehingga peralatan yang disiapkan itu memang juga harus serba digital serba terkoneksi semuanya. Karena kami sempat mendapatkan informasi dari teman-teman di distrik navigasi memang sampai sekarang boleh dikatakan manual, sistem pelaporan masih pakai radio dari VTS ke distrik navigasi. Jadi mereka setelah memantau itu hasilnya dilaporkan begitu bahkan ada yang pakai WA.

Narasumber : Jadi sebenarnya kapal-kapal dilengkapi dengan AIS tipe A, itu selain spesifikasi kapal juga ada last port, next port, draft over the ground, semuanya ada. Kalau kapal-kapal yang pakai AIS tipe B, itu memang datanya tidak lengkap. Jadi, tanpa dia melapor pun orang disnav seharusnya sudah mampu melihat, ini kapal namanya apa, call sign nya apa, MMSI number berapa, last port mana tujuan mana draft yang mana, jadi kalau dulu semua harus lewat suara, sekarang tanpa dia melapor juga sudah terbaca sebenarnya dimudahkan dengan AIS. Kalau dulu tidak ada, dapat titik kita plotting, lalu kita panggil "vessel on position berapa lintang, berapa bujur, kita tanya nama kamu apa" dia melapor. Itu kan dulu, sekarang jadi kalau orang disnav mengatakan mereka masih pakai radio, ya mereka nya tidak memahami tugasnya, tidak memiliki dasar yang cukup kuat untuk menjadi VTS Controller.

VTS Controller yang benar itu minimum memiliki ijazah ANT III. Jadi saya, mohon maaf, saya mengoperasikan yang namanya LPS. LPS adalah sama dengan VTS tapi dimiliki bukan oleh pemerintah. Dulu kami mengoperasikan LPS pertama itu di Balikpapan, Pak. Perusahaan milik kapal ENT. Jadi disana walaupun peralatan itu mati, si controller hanya dengan sebuah radar bisa berkomunikasi. Karena apa? Karena dasarnya dia punya ilmu plotting yang hanya menggunakan kertas, tanpa ARPA, hanya ada radio dan peta mereka bisa dapat semuanya.

Mereka bisa plotting di radarnya, apakah mereka kapal-kapal itu ada potensi saling tubrukan. Nah itu dia, Pak. Karena memang requirement asalnya adalah mereka harus menjadi navigator sebelum menjadi VTS Controller. Nah saya tidak tahu apakah VTS Controller yang ada sekarang apakah memiliki dasar atau pendidikan sebagai navigator.

Pewawancara : Kami mendapatkan informasi memang VTS yang ada ini ternyata peralatan dan personilnya memang masih menggunakan peralatan dan SDM yang ada sebelum TSS itu. Sekarang sejak ada beberapa kali evaluasi dari Kemenkomarves, Kemenhub juga, baru beberapa waktu yang lalu itu ada penambahan personil yang diambilkan dari P3B dan lembaga yang memang sudah disiapkan SDMnya.

Narasumber : Kalau saya mengatakan, itu adalah mandatory. Jadi begini, dalam dunia pelayaran kita mengatakan 'it is better to have an iron seaman on wooden boat' jadi dia seorang controller yang tiba-tiba peralatannya mati, dengan radio dan peta pun dia cukup bisa hidup, Pak. Dia tinggal plotting-plotting semuanya. Jadi kalau dia benar-benar hanya bergantung pada peralatan canggih dan sebuah kursus singkat, begitu ada masalah dengan posisi GPS tidak akurat, semua menjadi kacau. Jadi memang benar, kalau saya menyarankan bahwa seorang navigator yang membawa seorang kapalnya saja harus mempunyai pendidikan yang baik apalagi seorang VTS controller yang memonitor banyak kapal di sebuah lokasi yang sempit tentu dia bisa lebih hebat lagi jadi kita melihat ke arah sana.

Pewawancara : Artinya memang ini kan kita bisa dapatkan informasi, masukan juga sehingga nanti kami ke VTS juga akan mengecek berapa jumlah personilnya, kualifikasinya apa saja, begitu Pak. Karena memang selama ini kan kami juga mendapatkannya dari informasi yang belum valid karena memang belum terjun ke lapangan. Jadi ya kami sangat berterima kasih informasinya dari Bapak ini. Karena saya yakin ini juga dari pengalaman yang luar biasa dari sekian tahun di laut ini ya Pak. Kami sebenarnya juga angkatan laut, Bapak. Tapi kami banyak di darat. Kami hanya tugas-tugas saja kalau ikut ke kapal. Yang namanya ECDIS itu kami pernah lihat tapi tidak sebagai operator. Jadi alhamdulillah terima kasih masukan yang membuka wacana ini, Bapak. Memang kalau kami lihat semuanya harus melalui jenjang pendidikan yang memang dibutuhkan untuk menjadi seorang operator di kapal maupun di VTS.

Narasumber : Kalau saya menyebutnya, Pak. Sertifikasi, Kualifikasi, Kompetensi, dan Pengalaman harus tepat sehingga semua jadi mudah buat dia. Dia duduk di ruangan VTS itu dia sudah seperti duduk di kapal, dia tahu kapal yang kanan mana, terekam dikepalanya mana yang Utara mana yang Selatan, haluan kemana terekam sekali. Nah, khusus Selat Sunda, Pak. Memang kita tahu disana itu pernah terjadi kecelakaan. Jadi kecelakaan antara kapal feri dengan kapal yang lewat Selat Sunda. Tapi begini, Pak. Satu adalah kapal internasional yang berbahasa internasional lalu dapat orang Inggris atau orang Skotlandia itu celaka, kita mesti tempelkan VHF ditelinga kita sebelum kita mengerti. Sementara yang crossing adalah, mohon maaf, bukan kapal-kapal Niaga Indonesia yang kualitas bagus, mereka kapal-kapal Feri yang semuanya by habit tapi begitu mereka harus berinteraksi dengan Kapal asing menjadi masalah. Jadi sebagus apapun VTS controller di buat peralatannya kalau terjadi kesalahpahaman di jalanan di tengah laut maka kecelakaan tidak bisa dihindari. VTS hanya sebatas berteriak suruh kapal ke kanan atau ke kiri tapi VTS tidak bisa menghentikan kapal, karena warning atau reminder by voice.

Pewawancara : Ke depan kira-kira mungkin ada masukan atau harapan INSA terhadap manajemen yang sudah ada ini, Pak?

Narasumber : Tadi Bapak ada bicara tentang environment. Mungkin belum lama ini ada viral juga ya di Merak itu kapal Feri kehantam ombak. Jadi mestinya hal itu tidak terjadi kalau sudah ada syahbandar di kedua sisi, ada lagi VTS Controller, ada lagi kerjasama dengan BMKG, semuanya ada. Jadi environment itu bukan cuma tumpahan minyak, tapi kapal yang tenggelam juga akan tetap ada oil spill. Jadi sangat sampai oil spill terjadi di depan dermaga karena kapalnya tenggelam bukan karena kecelakaan tapi karena menghantam dermaga berkali-kali. Jadi kemampuan dia untuk mengatakan ini statenya adalah 3 meter, we have to stop the Feri. Jadi musti ada, kalau dia punya background sebagai navigator, dia juga punya awarness tentang hal itu, minimal dia bisa mengusulkan kepada Syahbandar kita musti stop ini kapal Feri selama 6 jam karena bahaya sekali. Kelihatannya di Selat Sunda, tidak ada yang bisa mengalahkan bisnis, itu kan tidak baik. Jadi bisnis is above everything itu tidak baik. Jadi kapal yang menghantam-hantam dermaga pun tetap ada di dermaga, kenapa tidak ditengah jarak 500 meter lego jangkar biar tidak merusak dermaga. Karena bukan cuma dermaga yang rusak tapi kapalnya juga bisa tenggelam. Jadi itu sebenarnya kalau ditempat yang sudah well managed tidak ada lagi seperti itu, kapal viral di dermaga kehantam ombak. Jadi itulah usulan dan harapan dari kami, karena kita semua aware terhadap perlindungan lingkungan maritim. Kita saksikan sendiri, ada beberapa kali ada kapal yang tenggelam di depan dermaga, di tempat paling simpel dan aman, karena itu tadi karena cuaca tidak mendukung tapi tidak ada yang memperingatkan untuk stop.

Pewawancara : Iya, Pak. Selat Sunda kalau kami lihat cuacanya kalau ekstrim, ekstrim betul.

Narasumber (3): Satu hal yang ingin saya perkuat dari apa yang disampaikan oleh Capt. Zainal. Betul, bahwa pertimbangan faktor ekonomis dan jumlah kapal yang melakukan kegiatan passing maupun crossing di TSS Selat Sunda itu kan kapal berbendera asing hanya 0,01% dari jumlah kapal 85.929 menurut data yang bapak sampaikan. Artinya, benar kapal-kapal yang melewati itu adalah kapal-kapal yang dari arah Afrika Selatan menuju naik ke atas ke Jepang dan lain sebagainya. Kedua, saya juga sependapat dengan Capt. Zainal ini luar biasa, karena beliau Capten. Jadi keselamatan pelayaran itu fokus utamanya ada di capten. Selama dia memahami aturan kenavigasian maka dijamin keselamatan pelayaran itu akan terjadi, apalagi kita tahu bahwa semua kapal-kapal penumpang, kapal tanker minimal 150, dan sebagainya kemudian kapal-kapal lain itu kan wajib menggunakan ISPS Code dan itu sudah pasti semua capten jago. Saya meyakini bahwa jarak hanya 9 mil TSS Selat Sunda dan waktu tempuh 1 jam, setuju bahwa tidak diperlukan peralatan canggih sebagaimana yang dipasang di Selat Malaka. Karena data yang tadi saya sampaikan bahwa hanya 0,01% dari jumlah kapal yang melakukan passing dan crossing yang melewati TSS Selat Sunda. Itu sedikit dari saya sebagai kesimpulan.

Narasumber (1): Jadi sebelum saya pamit, sudah ada beberapa hal yang disampaikan oleh Capt. Zainal ya. Capt. Zainal ini master of master mariner. Beliau nulis banyak jadi bisa minta bahan-bahan sebagai referensi. Nah, untuk pak Mirza tadi sudah disampaikan,

1. Perlu data lalu lintas yang ada di Selat Malaka-Selat Singapura bandingkan dengan yang ada di Selat Sunda. Dibandingkan, jadi kalau dengan data yang ada itu nanti, bisa diambil kesimpulan bahwa Selat Sunda itu tidak bisa disandingkan dengan Selat Malaka-Selat Singapura untuk meng adopt MEH, urgency-nya berbeda. Selat Malaka Selat Singapura satu hari berapa ribu kapal lewat situ, Selat Sunda berapa. Nah ini yang perlu Pak Mirza cari

datanya nanti untuk mengambil kesimpulan bahwa meng adopt MEH untuk Selat Sunda itu hanya membuang-buang uang dan tenaga.

2. Cari latar belakang kenapa Indonesia mengusulkan TSS Selat Sunda dan Selat Lombok. Itu perlu dicari dulu argumennya apa, yang jelas salah satu kewajiban Indonesia sebagai negara kepulauan yang alur lintas kepulauan disetujui kewajibannya adalah menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran jalur ALKI. Selat Lombok dan Selat Sunda itu terletak di jalur ALKI, jadi kewajiban kita itu untuk mengajukan TSS. Jadi latar belakangnya ini perlu didalami dan dipelajari. Apa itu TSS juga harus di pahami dan apa itu MEH dipahami. Jangan kemudian hanya mendengar katanya-katanya wah supaya keren kita harus mengapply MEH. Tapi kajian akademis adalah merupakan pemikiran akademis bukan pemikiran rekayasa ataupun ngarang-ngarang. Jadi kalau kesimpulannya bahwa MEH tidak perlu diterapkan di Selat Sunda. Katakan tidak bisa, pertimbangannya apa? Ini ini ini. Saya kira itu, Pak. Saya izin undur diri, silahkan dilanjutkan dengan master of master. Selamat berdiskusi.

Pewawancara : Siap, Bapak. Terima kasih. Mungkin kami mohon izin minta referensi atau buku yang pernah bapak tulis. Demi terlaksananya tugas pokok kami sebagai mahasiswa. Bapak.

Narasumber : Dari 7 pertanyaan, saya melihatnya bahwa apa yang dijelaskan oleh Capt. Zainal dan kemudian pertanyaan lanjutan yang tadi bapak sampaikan. Saya pikir beliau bisa merangkum ketujuh pertanyaan itu karena simpel sekali untuk menjawab itu ya. Tadi kita menangkap bahwa pertimbangan ekonomi menjadi aspek utama saya pikir itu sudah bisa merangkum seluruh pertanyaan dari sudut pandangan INSA yang disampaikan Capten. Malah tadi saya ingin menanyakan bapak kenapa mengambil digitalisasi, karena itu simpel banget. Karena yang paling menarik itu sebenarnya problematika penegakan aturan di TSS itu yang justru masih ramai sampai sekarang. Saya lihat di dalam UNCLOS 1982, itu menjadi menarik tapi karena sudah ditentukan oleh lembaga ya it's OK. Jadi silahkan bapak summary dulu, kalau timbul pertanyaan baru silahkan kontak dengan Capten atau saya dan Pak Estu. Karena kita ingin hasil yang maksimal. Tulisan ini juga bisa mengangkat atau menempatkan INSA pada posisi yang strategis, baik di UNHAN maupun universitas lain yang diperlukan. Karena memang di INSA ini ada pakar-pakar dari berbagai sudut.

Pewawancara : Siap, Bapak. Kami mengucapkan terima kasih atas informasi berharga ini. Mungkin kami untuk sementara pertanyaan kami sampai disini Bapak. Mohon izin, kami mengucapkan terima kasih sekali bantuannya, Bapak.

[Transkrip Akhir 01:08:41]

TRANSKRIP WAWANCARA

Informasi Kegiatan Penelitian

Hari, tanggal :
Tempat : VTS Merak, Banten

Informasi Partisipan Kegiatan Penelitian

Partisipan : 1
Nama : 1. M. Darsoni
Jenis Kelamin : Laki-Laki
Jabatan : 1. Kepala VTS Merak
Instansi : VTS Merak

Transkrip Wawancara

[Mulai Transkrip 00:00:00]

Pewawancara : Mohon izin, Bapak Darsoni. Bapak jabatannya apa ya, Pak?

Narasumber : Saya disini Kepala VTS Merak, Distrik Navigasi Kelas I Tanjung Priok. Cuma karena instalasi ini kan instalasi internasional. Jadi VTS ada di seluruh dunia di pelabuhan-pelabuhan besar, jadi kalau mengikuti aturan IMO nya , bukan kepala tapi Manajer. Manajer VTS Merak , gitu. Strukturnya juga kayak struktur swasta ya, Manajer> Supervisor>Operator, kalau kita di Indonesia kan, Kepala> Staf.

Pewawancara : Kalau VTS Merak ini dibangun tahun berapa ya, Pak?

Narasumber : Kalau mulai pembangunan gedungnya, sekitar 2000-an ya, tapi yang jelas operasionalnya mulai melayani kapal di tahun 2016 sejak ada SOP. Nanti soft copynya saya kasih ke Pak Mirza, ya.

Pewawancara : Jadi, 2016 ya, Pak?

Narasumber : 2016. 2016 awal operasionalnya, kalau untuk pembangunan gedungnya dan perangkatnya jelas dibawah ini kan, mungkin mulai di tahun 2011.

Pewawancara : Kan kalau terkait dengan TSS sendiri, kan diresmikan 1 Juli 2020, artinya VTS Merak ini sudah ada, sudah dipersiapkan jauh-jauh hari ya, Pak. Cikal bakalnya malah sekarang jadi lebih kuat lagi karena dengan adanya TSS itu ya, Pak.

Narasumber : Betul, jadi yang pertama, di dorongnya VTS di Merak kan memang untuk melayani traffic kapal, baik yang masuk keluar pelabuhan Banten, ya. Seluruh pelabuhan di Banten, termasuk kapal penyeberangan Merak-Bakauheni, kemudian dengan adanya TSS ya itu juga bagian dari tugas VTS Merak. Jadi bukan hanya semata-mata untuk melayani di TSS. Ya itu tadi kapal keluar masuk pelabuhan Banten, penyeberangan sama TSS.

Pewawancara : Jadi itu salah satu bagian dari tupoksi kerja ya, Pak. Kalau cangkupan wilayah kerjanya bagaimana, Pak?

- Narasumber : *Kayaknya lebih enak sambil lihat profile ya, sambil ngobrol kita sambil lihat ini saja.*
- Pewawancara : *Tapi sebentar, nanti kami akan kesana arahnya. Kalau personil pengawaknya sekarang ada berapa, Pak?*
- Narasumber : *Kami disini total itu ada 26 , itu sudah semua tim pencatat. 10 orang operator, 5 orang supervisor, ditambah petugas pendamping, admin dan keuangan. Ditambah ada 3 orang petugas PNB, untuk pelaporan penerimaan negara bukan pajak. Kami kan diamanahkan untuk mungut PNB itu PNB VTS , ada 3 orang, termasuk juga tenaga security dan tenaga kebersihan. Jadi, kalau tenaga VTS nya sih sebenarnya hanya 15 plus saya.*
- Pewawancara : *Pengawaknya untuk setingkat superviser terus operator itu sumber penerimaan darimana pak untuk itu?*
- Narasumber : *Jadi kalau VTS di Indonesia ini, saya cerita sedikit ya, sejarahnya VTS di Indonesia ini kalau untuk SDM-nya memang, awalnya semua dari tenaga-tenaga kawan-kawan Stasiun Radio Pantai. Kalau Stasiun Radio Pantai itu berarti jabatan mereka itu rata-rata Markonis ya. Jadi, Markonis tidak ada di kapal. Dan orang-orang itulah yang kemudian dipekerjakan, tugas double lah sebenarnya kalau saya bilang menjadi sebagai operator, sebagai supervisor, tapi sambil di diklat, dikasih training, dikasih bimtek, seperti itu. Nah sekarang mereka berkamufase dari jabatan sebagai petugas SROP, SROP di Indonesia kan kalau di beberapa pelabuhan sudah tidak aktif, ketika sudah disitu SROPnya ada VTS, SROP nya sudah tidak aktif, aktif gak aktif kalau saya bilang tapi lebih banyak bekerja sebagai operator VTS. Nah rekrutmentnya awalnya dari situ kan, tetapi karena memang SDM nya kurang, kurang banyak lah. Ditambah lagi banyak yang pensiun, 10 tahun belakangan ini, jadi pimpinan merekrut dari umum, tapi umum itu umum plus sebenarnya, umum plus ini minimal mereka berijazah bersertifikat, paling tidak pernah memegang radio. Tapi kami di tanjung priok kalau di VTS lebih banyak ngambil dari kawan-kawan pelaut, daei P3B, kalau sekarang berturut-turut pengambilannya dari PIP Semarang. VTS Merak sendiri ini kalau yang dari pelaut ANT III meraka, ada 6 orang. Tapi yang lainnya umum yang sudah bersertifikasi.*
- Pewawancara : *Ini kan VTS itu memantau 24 jam, artinya kalau di kapal, kami dulu di kapal itu dibagi 4 shift, karena kita harus siaga 24 jam, kalau di VTS ini bagaimana?*
- Narasumber : *Nah kalau di VTS ini sesuai dengan IALA bahwa seorang operator yang bekerja sebagai operator VTS yang memantau terus-menerus melalui monitor maksimal antara 9 sampai 10 jam. Jadi kita mengikuti aturan itu dan kita tuangkan dalam SOP, kita bagi 24 jam itu menjadi 3 shift. Tapi tidak sama jamnya itu dari jam 8.00 sampai jam 15.00, ganti shift berikutnya 15.00 ke jam 22.00, lalu jam 22.00 ke jam 08.00. Jadi 7 jam, 7 jam, 10 jam. Kenapa begitu? Kita juga mengikuti aturan Menpan sama lihat kondisi juga jadi kan beberapa anggota kita ini, operatornya perempuan, jadi kebijakan atasan yang perempuan tidak masuk shift malam. Tapi yang pasti kita tetap ikuti aturan.*
- Pewawancara : *Kalau perangkat, Pak. Perangkat yang ada sekarang ini sebenarnya sudah ada sejak kapan, Pak?*
- Narasumber : *Semenjak didirikan ini sudah ada, jadi kita sudah mengikuti aturan IMO dan IALA, bahwa perangkat utama VTS itu radar, AIS, sama tentunya perangkat radio pantai, itu yang utama. Termasuk perangkat-perangkat pendukung yang lainnya seperti RDF, CCTV juga termasuk. CCTV dipasang satu di Bukit Sitala, diatas sana bersama dengan radar namanya AIS Radar*

Base Station, satu lagi perangkat CCTV kita dipasang di pulau Murung pas di Selat Sunda, tapi sekarang yang di Pulau Murung sedang tidak bisa bekerja optimal. Satu lagi perangkat yang harus dimiliki AWS, saat ini kita di VTS Merak ini AWS nya lagi kendala juga, cuma karena kita ada data AWS sangat bisa dipercaya dari BMKG jadi kita ambil dari itu, karena memang kerja sama juga dengan BMKG maritim yang Serang. Jadi data dari mereka diberikan ke kami untuk kami sampaikan sebagai data cuaca.

Pewawancara : Kalau kedepan VTS ini nanti perangkatnya itu kira-kira ada perencanaan kedepan mau polanya seperti apa, Pak? Karena kan kita kedepannya sudah mainnya digital semua, karena semuanya akan tergilas dengan industri 5.0. karena baik untuk pelayanan, keamanan dan keselamatan kapal dan sebagainya itu kan akan kesana arahnya, kira-kira perencanaannya kalau dari kementerian perhubungan kira-kira apa, Pak?

Narasumber : Kemarin kebetulan mengikuti beberapa kali rapat zoom ya terkait E-Pilotage, E-Digital, E-Navigation itu. Memang pastilah VTS-VTS termasuk Merak mengikuti perkembangan teknologi. Yang pertama ini sudah dilakukan, karena VTS Merak kan dibawah Navigasi Priok nih, ada 3 VTS yang operasi Tanjung Priok, Merak Panjang, dan satu lagi Cirebon belum operasi.

Pewawancara : Kalau tadi Bapak bicarakan ada E-Digital itu maksudnya bagaimana, Pak?

Narasumber : Iya, E-Navigation dan E-Pilotage. Jadi kita kan juga merencanakan mau e-pilotagedi beberapa pelabuhan di Indonesia. Tentunya ketika itu benar-benar jadi diimplementasikan, sekarang kan baru tes-tes saja, kita jadi diimplementasikan memang salah satu syaratnya adalah perangkat –perangkat di VTS memang harus optimal dan didigitalisasi memang sementara memang ya sudah digitalisasi tapi belum bisa untuk e-pilotage. Nah kalau perangkat tentu pasti ngikutin ya, saya belum paham banget, ada perangkat apalagi nih kedepan yang buat VTS, tapi yang saya tahu baru ada satu yang baru dipasang di Tanjung Priok itu saya lupa namanya, cuma dia lebih ke benar-benar digital itu untuk mengetahui CPA secara digital, sedangkan kalau kita mau mengetahui jarak kapal, jarak pertemuan antar kapal, CPA itu sudah bisa diukur sih tapi belum secara by sistem yang punya kita ini dia belum bisa ngasih tau advice nya seperti apa, nah kalau yang sudah terpasang itu sudah ngasih tau langsung advice nya kapalnya harus begini harus begitu. Terus kemudian kan di Eropa sendiri beberapa kapal sudah autonomous ya, baru pengujian lah ya di Norway kalau tidak salah, jadi kapal sudah tidak ada awaknya lagi. Berarti kan kita yang di darat juga harus siap untuk mengantisipasi itu. Tapi masih lama kali ya, untuk seperti itu. Yang jelas kalau kita sih, sehemat saya, sepengetahuan saya kita baru menyiapkan e-pilotage itu, tapi itu juga hanya di beberapa pelabuhan. Dan kalau tidak salah kemarin baru diutamakan kalau memang benar diimplementasikan di pelabuhan-pelabuhan yang sungai seperti Palembang.

Pewawancara : Kalau e-pilotage itu sendiri, teknologinya kayak apa sih, Pak? Mengatur apa saja itu?

Narasumber : Jadi itu sebenarnya lebih ke membantu mengurangi kawan-kawan pilot naik diatas kapal. Intinya seperti itu, jadi ketika kawan-kawan pandu tidak naik diatas kapal dan kapal tersebut harus dipandu, nah yang mandu siapa, VTS. Contohnya kan ada beberapa pelabuhan yang alurnya sangat panjang sehingga pilot harus naik diatas kapal berjam-jam kayak di Samarinda dan di Palembang. Memang Palembang kan kapal yang di pandu dari muara sampai ke dalam itu kurang lebih 50 mil, jadi kemungkinan besar seperti itulah untuk e-pilotage itu.

- Pewawancara : *Baik, itu kalau di Eropa sudah di adopt begitu ya pak ya?*
- Narasumber : *Di Eropa sudah cuman beberapa pelabuhan saja. Kita paling tidak menyiapkan juga.*
- Pewawancara : *Kalau selama ini, Pak. Dengan instansi yang lain diluar perhubungan kita sudah berjalan kerjasama dengan siapa saja, Pak terkait dengan TSS Selat Sunda?*
- Narasumber : *Kalau VTS Merak itu kerjasamanya memang bukan hanya ada tidaknya TSS ya. Jadi VTS itu salah satu tupoksinya, supaya bisa bekerja berfungsi secara optimal dia memang harus bekerja sama dan saling terkait dengan instansi terkait seperti AL tentunya ya, syahbandar, terus BMKG, kantor kesehatan pelabuhan, imigrasi, beacukai, termasuk juga polairud dan badan SAR.*
- Pewawancara : *Kalau selama TSS ini sudah berdiri, kami mohon maaf kenapa selalu mengkait-kaitkan dengan TSS karena memang judul kami sebenarnya manajemen digitalisasi keamanan dan keselamatan kapal di TSS Selat Sunda, sehingga kadang-kadang kami masih harus kesana mencari datanya, walaupun secara umum ini yang ingin kami cari. Mungkin selama 2020 Juli sampai sekarang ini kan mungkin ada beberapa kejadian yang melintas di Selat Sunda , pernah tidak pak mengalami kesulitan komunikasi atau koordinasi apakah itu ke KPLP, apakah ke Bakamla, atau ke AL, atau ke Polairud untuk mungkin kita memberikan satu respon, apakah itu pertolongan atau pengejaran atau apa begitu?*
- Narasumber : *Iya, kalau di TSS sendiri, kalau dibilang kendala, alhamdulillah karena sampai saat ini sudah hampir dua tahun ya TSS, satu setengah lah ya, tidak ada accident di TSS, tapi kalau kendala-kendala kecil yang lainnya sih ada sebenarnya. Kalau untuk keamanan di TSS itu kan sesuai dengan regulasi yang sudah dikeluarkan oleh kementerian bahwa koordinasinya dilakukan sama PLP Tanjung Priok. PLP Tanjung Priok lah yang mengkomando, tapi selain itu yang terlibat juga kadang-kadang sama AL sma Polisi kalau untuk keamanan ya. Kalau ada pelanggaran-pelanggaran sesuai dengan aturan yang sudah dituangkan, sudah ditetapkan, kami kan koordinasi melaporkannya ke PLP Tanjung Priok karena kapalnya kan ada yang standby disini, kapal-kapal patroli kita itu. Selama ini sih, kalau kejadian tidak ada, seingat saya Cuma ada satu kapal trouble waktu di TSS, itu pun hanya beberapa menit sebenarnya ketika dia mau keluar. Yang lebih banyak itu sebenarnya pelanggaran kapal-kapal yang masuk ITZ (Inshore Traffic Zone). Yang kita tau ITZ itu tidak boleh di lalui oleh kapal diatas 30 GT. Tapi kenyataannya masih banyak kapal-kapal yang lewat situ. Kenapa? Karena pertama adalah faktor kebiasaan terus kalau dia mau lewat TSS ada faktor juga, kenapa dia tidak mau, dia harus motong itu, gamau lewat jalur yang benar, ini kan ITZ kita yang sering dilanggar itu ITZ yang di TSS Sebelah Selatan. Sebelah Selatan itu kapal-kapal dari berbendera Indonesia. Karena kapal-kapal taksi sebenarnya yang menarik dari hampir 90% itu kapal-kapal yang melanggar itu tugboat yang menarik tongkang bawa batu bara atau bawa CPO, itu yang dari pelabuhan Panjang sebenarnya. Alasan mereka pertama, pas di pintu masuk TSS Selatan itu, ada salah satu waktu itu bilang arus sangat kencang, memang pas saya buka data arus memang kencang banget disana, tapi kadang kalau kita amati ketika mereka masuk di pintu itu, ini kapal speednya kok malah nol. Gimana nih? Yasudahlah selama tidak membahayakan kapal lain di operasional ITZ sesuai arahan pimpinan yang penting mereka lapor ke VTS dan VTS melihat kondisi traffic juga memungkinkan mereka lewat itu, yaudah it's ok. Kecuali kalau tidak memungkinkan, paling kita sarankan mereka untuk tidak lewat TSS saja, jadi langsung turun ke bawah lewat Sangiang biar tidak mengganggu kapal lain.*

- Pewawancara : *Kalau kemarin ada satu kasus kapal penelitian china itu pak yang sempat mematikan AIS, kan Bakamla yang kejar itu, Pak. Itu respon dari temen-temen yang lain? Yang menemukan pertama kali siapa pak?*
- Narasumber : *Itu kita, tapi saya ga bisa bilang posisi kita ya, bisa saja mungkin orang lain gitu. Tapi yang jelas kita monitor, dan memang setiap ada kapal asing akan lewat di Selat Sunda ini, itu kawan-kawan Lanal Banten pasti ikut naik ke off stasion kita ikut dampingi gitu. Dan satu hari dua hari sebelumnya, biasanya kita dikasih tau juga sama Mabes untuk monitor. Nah kalau kejadian dimatikan itu, kalau VTS tidak bisa menjudge kenapa dimatikan, kita hanya nanya saja.*
- Pewawancara : *Kalau dengan sistem yang ada sekarang, perangkat, peralatan, sistem, manajemennya di VTS ini untuk sistem digitalisasi yang kami sampaikan tadi dengan kondisi yang sekarang dengan dihadapkan kondisi Selat Sunda khususnya TSS, kira-kira apa kekurangan dan kelebihannya pak?*
- Narasumber : *Jadi kalau digitalisasinya, kekurangannya mungkin kalau saya bilang bukan kekurangan tapi belum dilengkapi, pertama adalah link data digital antara VTS dengan instansi terkait yang saya bilang tadi AL, pilot company, imigrasi dan segala macamnya, karena link data itu kita butuhkan untuk si operatornya ini ketika bekerja dia tau apa yang harus dia kerjakan, sekarang ini link data baru dari BMKG, jadi itu yang belum. Tapi saat ini pimpinan sedang proposed untuk membuat aplikasi itu, Bapak Kadisnav Tanjung Priok, Pak Reymond sedang menggarap itu, namanya Navdata, tapi itu lagi proses. Mudah-mudahan kalau memang terealisasi dan sudah jadi, aplikasi itu bisa dimanfaatkan oleh kita. Pimpinan targetnya 2022. Yang kedua, jujur memang di VTS Merak ada beberapa perangkat yang harus di tambah ya, seperti CCTV. CCTV kita kan sebenarnya ada dua tapi satunya rusak, kalau bisa ditambahlah CCTV lah agar bisa monitoring lebih optimal, termasuk yang tadi saya bilang digitalisasi yang sudah terpasang di Priok itu juga bisa dipasang disini.*
- Pewawancara : *Tadi sistem pelaporan kita, kalau ke Disnav sendiri bagaimana, Pak? Recordnya harian, mingguan, bulanan begitu?*
- Narasumber : *Masih manual, harusnya kan sudah by sistem ya. Sebenarnya semua perangkat VTS kan harusnya sudah by sistem cuma kami ada trouble di sektor, jadi by sistemnya belum bisa dilakukan, ya masih manual.*
- Pewawancara : *Dengan WA, Telegram, laporan ke radio, begitu ya pa? Kalau kami kemarin dari Prof. Marsetio, beliau kebetulan juga sebagai komisaris Pelindo II, sehingga beliau juga konsen dengan Benoa dan Lombok. Kemarin kami dikasih data, pak. 'Coba ini untuk sama-sama VTS, Benoa itu sedikit saya lebih senang, saya selaku orang laut itu lihat laporan bulanan sudah terprogram begitu, saya minta kapanpun dia kasih, begitu. Coba nanti informasikan supaya ada dorongan lah". Jadi kalau bapak berkenan kami juga berbagi datanya paling tidak kedepan kita bikin link seperti itu.*
- Narasumber : *Boleh, Bapak. Saya juga butuh itu, karena saya belum tau Benoa bagaimana?*
- Pewawancara : *Kalau kami lihat kemarin kan, Pak Supartana dengan staf teknisi mencoba membuat dengan google drive tapi kan menginput satu-satu laporan. Kalau ini kan tidak, disini membuat sudah link langsung, kalau perlu langsung ke Kementerian Perhubungan sehingga ada evaluasi. Kami kan kemarin berharap supaya ada evaluasi apa sih kedepannya paling tidak VTS yang*

ada di Merak ini juga cukup maju, karena ini kan merupakan sorotan dunia juga salah satunya ini jalur kita. Kalau tadi ya Pak mekanisme dan SOP pelaporan masih seperti itu ya, Pak ke Disnav. Kalau tadi tidak ada masalah kecelakaan khususnya di TSS ya, Pak ? Tapi kalau di Selat Sunda kan sudah ada beberapa kali kita dengar itu.

Narasumber : Sebelum ada TSS memang ada beberapa kecelakaan termasuk yang korban jiwa ya, tapi setelah ada TSS tidak ada lagi kecelakaan di TSS yang korban jiwa, tapi kalau kecelakaan kecil seperti MoB, senggol-senggolan antar kapal di area labuh, Karena cuaca itu ada, yang jelas kejadian besar tidak ada.

Pewawancara : Izin, Bapak. Kalau melihat skema pembiayaan, operasionalnya VTS ini sumbernya dari mana, Pak?

Narasumber : Kami dari Distrik Navigasi Tanjung Priok, tentunya yang mengelola semua biaya operasional, baik itu listrik, telepon, internet, termasuk biaya gaji dan salary kawan-kawan disini semua dari distrik navigasi Tanjung Priok. Ya kalau PNS ya biaya gajinya pasti dari negara, untuk anggota yang tenaga kontrak dari Distrik Navigasi Tj Priok.

Pewawancara : Karena disana UPT ya Pak ya?

Narasumber : Iya, kalau disini kan instalasinya.

Pewawancara : Ini termasuk yang ada di Bengkulu, di Panjang, di Cirebon?

Narasumber : Iya semua anggarannya masuk disitu, DIPA nya pun turun disitu.

Pewawancara : Bapak sementara mungkin itu ya, Pak. Kalau diijinkan kami juga minta data.

[Transkrip Akhir 00:36:24]

TRANSKRIP WAWANCARA

Informasi Kegiatan Penelitian

Hari, tanggal : 27 Desember 2021
Tempat : Distrik Navigasi Kelas I Tanjung Priok

Informasi Partisipan Kegiatan Penelitian

Partisipan : 5
: 1. Supartana
: 2. Paldani
Nama : 3. Cap. Zaldi
: 4. Yudi
: 5. Ida
Jenis Kelamin : Laki-Laki dan Perempuan
: 1. Kepala Kelompok Telkompel
: 2. Kasi Logistik
Jabatan : 3. Kasi Sarana Prasarana
: 4. Staf Teknisi Telkompel
: 5. Kasi Program
Instansi : Distrik Navigasi Tanjung Priok

Transkrip Wawancara

[Mulai Transkrip 00:00:00]

Pewawancara : Izin, kami bertemu dengan Bapak siapa ya, Pak? Jabatan Bapak apa ya?

Narasumber : Pak Supartana, Kepala Kelompok Telkompel, Disnav Tanjung Priok.

Pewawancara : Kalau Pak Yudi?

Narasumber : Staf Teknisi Telkompel

Pewawancara : Izin, Pak. Terkait dengan judul kami itu manajemen digitalisasi keamanan dan keselamatan kapal di TSS. Kalau boleh kami tahu, kondisi VTS kita sekarang disana itu bagaimana, Pak? Kondisi eksistingnya, mungkin dari manajemennya, dari personel, SDM nya , jumlahnya berapa, bagaimana Pak?

Narasumber : Mungkin dari SDM dulu ya, Pak. Kalau SDM itu disana yang ASN itu cuma ada 7 pak. Kemudian dibantu sama PPNPN. Secara operasional, cukup, Pak ya dengan dibantu PPNPN itu, termasuk security, OB, dan lain-lain totalnya mungkin 19, tapi lengkapnya konfirmasi ke Pak Darsoni ya pak ya. Kalau secara perangkat mungkin Pak Yudi ya.

Narasumber : Sedikit mungkin gambaran, Pak. TSS ini kan pengaturan aja ya pak ya. Pengaturan alur kapal yang melintas di Selat Sunda, pada prinsipnya adalah ingin meningkatkan keselamatan, ketertiban di Selat Sunda terkait kapal-kapal yang melintas disitu, nah ini dari banyak aspek, Pak. Aspek keamanan, keselamatan dan lingkungan hidup. Karena di Selat Sunda itu ada dari lembaga dan kementerian lain yang berkepentingan disitu, Pak. Seperti dari Lingkungan Hidup mereka punya spot di area Pulau Sangiang, lalu dari KKP ada wilayah tangkapan ikan nelayan, jadi supaya kapal itu tidak sembarangan melintas yang mengganggu lingkungan hidup dan tadi katakanlah zona ekonominya KKP begitu, Pak. Yang

kedua adalah pengawasan, Pak. Pengawasan terhadap kapal-kapal yang melintas disitu terutama yang berbendera asing kebanyakan. Seringkali dari pengawasan itu, mereka awalnya tidak melapor dari mana mau kemana, lalu sering kali mematikan AIS mereka. Nah begitu diterapkan TSS, SOP telah diterapkan, peraturan diterapkan, mereka wajib lapor wajib bagi yang melintas disitu, nah jadi pada saat masuk dari arah Utara ke arah Selatan gitu. Yang diperoleh saat ini, Pak Alhamdulillah ada kemajuan untuk daerah Selat Sundaitu lebih tertib lebih terpantau, begitu. Bahkan mungkin, sekarang memang hubungannya dengan AL, sering kapal-kapal perang itu yang kurang termonitor saat-saat lalu, kalau sekarang Alhamdulillah ada kapal perang dari manapun sudah terpantau dan bisa komunikasi. Itu yang dari aspek keamanan itu tadi. Untuk alatnya sendiri pak sebetulnya dia hanya di Petanya saja, di Petanya kita cantumkan di ENC nya dari perangkatnya AL, nah ENCnya sudah sesuai dengan apa yang dipetakan oleh Perhubungan Laut dan di plot oleh AL dari Pushhidrosal. Itu sudah berjalan bagus maksudnya dalam artian berfungsi dari alat yang kita beli terus instal di perangkat kami dan ditatakan kembali, dan di merekapun ada ECDISnya yang sudah terbaru peta Selat Sunda yang dilengkapi TSS. Dan mereka wajib mematuhi itu, tidak ada lagi alasan, walaupun ada waktu pertama kita terapkan, itu banyak pak kita monitor dan kita panggil mereka ternyata belum update petanya, tapi hari ini sudah banyak kapal yang update ENC mereka.

Pewawancara : Kami dapat informasi apa betul panjangnya TSS kita ini hanya 9 Nautical Mile sebenarnya ya, Pak? Sedangkan lebarnya yang paling lebar sekitar 3 Nautical Mile, ya?

Narasumber : Iya betul sekitar segitu.

Pewawancara : Artinya perjalanan kalau kapal tanker masuk situ dari utara atau dari selatan itu paling kalau kecepatan 10 Knot sampai 12 Knot mungkin sekitar 1 jam sudah lewat ya, Pak ya?

Narasumber : Mungkin, cuman karena padat di situ Pak crossing passing Jadi mereka zigzag lagi Pak, kalau sudah ada jalurnya dan pada ada titik crossing itu, namanya precaution area, mereka tinggal bet to break aja pak komunikasi.

Pewawancara : Izin Pak tadi kami sudah sempat berdiskusi sedikit terkait kondisi eksisting VTS merak di sana ada 19 personil 7 PNS sisanya PPNPN ini yang 7 PNS ini sumber penerimaannya Apakah memang PNS yang sudah ada atau bagaimana? dan untuk Operator, dan pengawas radio, pengawak peta elektronik siapa Pak?

Narasumber : PNS yang sudah ada. Yang mengawak personil itu Pak, kebetulan yang PPNPN ini kan kita rekrut dari nautika, dari basic nautika. Jadi mereka paham mengenai permasalahan peta kemudian baca posisi dan sebagainya, kemudian mereka untuk mengenai itu mereka dasarnya sudah ada. Kalau dari ASN kita kan basic-nya dari GMDSS, Pak, operator radio dulunya cuman dilarikan ke VTS kemudian mereka diikutkan diklat yang berkaitan dengan VTS.

Narasumber : Sebelumnya ini kan VTS ini kan Stasiun Radio Pantai, jadi namanya kan dulu Cigading ya, kita gabungkan di situ jadi VTS. Operator-operator kita itu bersertifikat IALA semua juga untuk SROP-nya itu. Nah sekarang kan karena sudah jadi VTS butuh orang nautika jadi kita merekrut PPNPN yang nautika dari pelayaran koordinasi mereka sesama operator itu.

Pewawancara : Sistem dinasnya pakai shift? Karena kan 24 jam ya, Pak?

- Narasumber : *Tiga shift, jadi pengaturannya nanti lebih bisa ditanya disana. Ada schedulanya juga.*
- Pewawancara : *Izin Pak, terkait dengan peralatan yang ada di sana ada apa saja ?*
- Narasumber : *VTS di sana namanya VTS Merak, untuk mengawasi sekitar Selat Sunda ini. Di VTS ini ada namanya stasion, itu tempat operator bekerja memonitor dan meng advice kapal. Ada dua watch station monitornya banyak itu dilengkapi dengan sensor- sensor: Radar, AIS Base Station, Radio VHF, Weather sensor dan radio dari fiber, serta CCTV, CCTV ada dua, ada yang long range, ada yang medium range, idealnya seperti itu. Kondisi seperti itu sebetulnya sudah memenuhi untuk pengawasan, namun seiring jalan ada gangguan ada kerusakan tapi tetap kita maintaince, kita perbaiki, bahkan kita ganti yang rusak itu. Pada intinya untuk sensor sudah cukup. Cuma untuk wilayahnya tetap kita masih ekspan, mengembangkan. Peralatan itu sudah cukup memenuhi, cuma terkait high rate kita masih berkembang terus pak, beberapa yang masih obstacle bagi negara, Cuma untuk TSS aman. Tahun depan kalau ada dapat anggaran kita perkuat lagi di Bakauheni sebagai backup sensor, terkait perangkat. Terkait perangkat kurang lebih seperti itu.*
- Pewawancara : *Izin, kalau terkait dengan sistem pelaporan, VTS memantau kegiatan 24 jam. Kan di record itu, Pak. Hari ini ada kapal sekian dari Utara ke Selatan dari Selatan ke Utara yang crossing berapa, yang passing berapa, itu kan di record. Itu sistem pelaporannya per hari, per minggu atau per bulan, atau bagaimana, Pak?*
- Narasumber : *Per hari kalau untuk laporan, sehari dua kali. Jam 12 siang dan jam 12 malam. Selanjutnya laporan sudah direkap dari VTS dikirim kemari melalui Whatsapp atau melalui email. Nanti kita rekap disini. Kalau sekarang mungkin sedang dikembangkan satu sistem ya terkait operasional VTS secara langsung, jadi sistem digital kita berbasis web, itu sedang dikembangkan sehingga nanti semua komunikasi, data sudah langsung terecord kedalam database dan langsung bisa kita akses disini. Itu sedang dalam pengembangan. Tapi untuk sementara sistem pelaporan yang berjalan sekarang kita kembangkan melalui Google Form, jadi mereka menginput ke google form, sehingga kita bisa langsung lihat hasil outputnya disini, tidak perlu menunggu pelaporan secara whatsappnya itu.*
- Pewawancara : *Memang itu informasi yang saya dapatkan ketika di Pusat, ya Pak. Memang katanya masih pakai whatsapp, radio, telegram. Kira-kira launchingnya itu kapan ya, Pak?*
- Narasumber : *Kalau launching itu direncanakan tahun depan ya, Pak. Sebenarnya secara soft launching, sudah di soft launching kemarin, Cuma karena masih banyak perbaikan fitur karena memang belum seluruhnya tercakup kebutuhan baik di manajemen maupun operasional sehingga kita menggunakan perubahan perbaikan fitur, mudah-mudahan awal tahun depan itu sudah bisa diluncurkan ulang untuk yang sudah fixed nya.*
- Pewawancara : *Kalau terkait anggaran, Pak. Kalau anggaran untuk sistemnya, peralatannya, maintainancenya, itu semua kan dari Perhubungan ya, Pak ya?*
- Narasumber : *Betul, kalau peralatan yang menyangkut sensor ya.*
- Pewawancara : *Yang sistem pelaporan yang baru dibangun tadi juga dari Kementerian Perhubungan juga, Pak?*
- Narasumber : *Iya, menggunakan DIPA kantor.*

- Pewawancara : *Kalau instansi yang bergerak di TSS ini kira-kira siapa saja yang berwenang, Pak?*
- Narasumber : *Kalau berwenang, kita sebenarnya hanya pengawasan. Untuk penegakan terhadap pelanggaran itu di KPLP, mungkin misalnya yang ALKI berhubungan dengan militer ya AL atau Bakamla. Karena yang kita kesulitan itu mungkin yang di militer itu, ketika di ALKI itu kapal selam itu harus muncul ya, Pak. Di VTS itu kemarin menjadi pertanyaan, kalau kapal selam diwajibkan harus muncul, kita bagaimana bisa tahu kalau ada kapal selam. Kita ga punya data, kita lihat permukaan, kapal selam ada dibawah aja, kita tidak akan tahu ada kapal selam atau tidak. Tapi kalau misalnya kapal-kapal perang, apa istilahnya kapal induk ya? Kapal induk, mungkin yang pesawat tidak boleh terbang itu masih bisa dikomunikasikan ya, Pak. Karena kelihatan dan mereka tidak punya kewajiban AIS sebenarnya tapi selama ini ketika melewati TSS, AIS nya dinyalakan. Jadi masih tertib.*
- Pewawancara : *Kalau koordinasi dengan puskodalnya armada I bagaimana, Pak? Kan armada I punya puskodal sebenarnya, baik di Merak maupun yang ada di pusat.*
- Narasumber : *Izin, Bapak terkait tadi yang sektor yang terlibat disana, memang kita sudah ada pelatihan penegakan hukum disana, terlibat semua, Pak. Ada KPLP, angkatan laut, bea cukai, semua terlibat. Jadi yang untuk pengawasan itu semua terlibat yang berhubungan dengan pelayaran. Jadi VTS itu kalau kita ibaratkan sebagai mata dan telinga, kita lihat ada pelanggaran, arahnya kemana? pelanggaran terkait jalur misalnya, di alur TSS dia bergerak menyimpang kita direct ke KPLP, tapi kalau tadi dengan Puskodal kalau tidak salah pak Darsoni sudah ada komunikasi intens dengan Puskodal disana untuk tindak lanjut terkait kapal militer. Kalau ada kapal mencurigakan yang tidak mau komunikasi, AIS tidak dinyalakan itu kita ke KPLP dan ke Syahbandar untuk di cek surat-suratnya, termasuk perangkat komunikasinya. Jadi banyak turunan-turunan yang kita harus aware dan kita sampaikan ke stakeholder tertentu, terkait pelanggaran apa. Jadi hampir semua pokoknya yang berkewajiban memantau di pelayaran.*
- Pewawancara : *Itu sudah ada ya kerjasamanya, praktiknya kalau dilapangan menurut Bapak bagaimana?*
- Narasumber : *Berjalan sedikit, kedepannya kan harus ada kerja sama ya, Pak.*
- Pewawancara : *Kan kami mengambil data, TSS ini kan diresmikan 1 juli 2020. Sejak diresmikan sampai sekarang ada laporan pelanggaran, Pak?*
- Narasumber : *Ada, Pak. Datanya ada disana semua, pelanggaran, kemudian keterlambatan.*
- Pewawancara : *Yang dilaporkan kesini, Pak?*
- Narasumber : *Iya di report ke kita. Jadi mereka melaporkam setiap hari. Dari sejak TSS itu berlaku sampai sekarang ada semua.*
- Pewawancara : *Pernah tidak ada kejadian kapal kargo, kapal kontainer, kapal asing lewat dan mempunyai indikasi yang tidak kooperatif, lalu kita kontak ke KPLP atau angkatan laut begitu? Itu responnya kira-kira berapa lama itu, Pak? Maksud kami begini, Pak. Kan kalau di VTS itu kan mereka punya kendala seperti itu, kan mereka kalau tidak bisa ditangani, artinya kan ada di laporan-laporan?*
- Narasumber : *Ada disana semua di laporan harian, misalnya kapal melanggar alur, mereka peringatkan, ada laporannya, kapal ini. Ada di buku jurnal yang model log.*

Pewawancara : *Mungkin yang lain, Pak. Kami dengar peralatan yang ada di VTS, katanya sebelum 1 juli itu sudah ada, ya Pak?*

Narasumber : *Sudah, sudah lama.*

Pewawancara : *Peralatan yang ada di VTS pak, katanya sebelum 1 juli itu sudah ada, ya Pak?*

Narasumber : *Iya, tinggal penambahan-penambahan saja, upgrade, kemudian rencana tahun depan penambahan lagi sensor-sensor supaya bisa lebih di cover di Bakauheni sebagai jalan untuk memaksimalkan TSS itu, Pak.*

Pewawancara : *Kira-kira kalau manajemen digitalnya yang mau kita tingkatkan itu apa, Pak?*

Narasumber : *Kalau dari sisi itu, Alhamdulillah peralatan kita kan semua sudah berbasis digital ya, termasuk sensor pun, radar, AIS itu semua masuk ke watch stasion yang semua bisa terecord dan memang kita bisa melihat playbacknya. Semua ada.*

Pewawancara : *Radar yang dipake radar apa pak?*

Narasumber : *Radar yang dipakai Solistate di frekuensi 93, itu memang sudah digital output, semua sudah digital dan AIS pun sudah digital. Cuma kalau radar itu hanya image, kalau AIS itu kita bisa dapatkan by raw data maupun langsung data kapalnya. Itu langsung terecord kedalam datanya, cuma yang disayangkan mungkin kita tidak bisa langsung dari peralatan yang kita punya, kita belum bisa menghasilkan satu output laporan. Makanya yang kita kembangkan juga mekanisme yang baru yang sekarang ini berbasis web itu kita melakukan rekap kembali kedepan terkait semua komunikasi maupun penerimaan dari AIS pun nanti kita masukkan kedalam sistem kami sehingga bisa secara otomatis terecord di dalam database langsung. Integrasi antara komunikasi radio dan AIS-nya. Kedepannya kalau bisa CCTV pun, tapi agak berat ya.*

Izin menambahkan informasi, Pak. Arahan dari pimpinan memang untuk Distrik Navigasi Kelas I Tanjung Priok ini memang mindset kedepan itu harus dirubah. Disnav ini tidak boleh untuk kepentingan internal saja, tapi untuk kepentingan eksternal, seluruh masyarakat pelayaran. Jadi yang sedang dikembangkan tadi maksudnya adalah aplikasi yang berbasis web itu bisa nanti diakses oleh siapapun dimanapun dengan permit dari kita. Tentu ada hirarkinya, tidak semua lepas datanya, ada boundary/batasan-batasan misalnya agen pelayaran apa, angkatan laut apa yang dibutuhkan. Ada tiga : Insac, pelayaran, asdep. Nanti bahkan kalau instansi Bapak nanti perlu koneksi langsung data, itu kita ada di Mesin. Itu kita lagi dibangun terkait topologi, tatacaranya begitu. Jadi nanti sering tukar data begitu, Pak. Yang sekarang kita lagi kerjasama dengan BMKG. BMKG sudah intens untuk pertukaran data. Mereka mengirimkan data cuaca untuk di perairan untuk di kapal. Nah kalau di kapal pun ada reposision melaporkan data cuaca di laut, kita sampaikan ke BMKG untuk diolah lagi sebagai satu data input. Nah itu mindset yang Navigasi sedang bangun supaya lebih bermanfaat keluar. Semua yang bapak tanya manajemen digitalisasi semua terkait keselamatan.

Pewawancara : *Ini kita sifatnya hanya pelayanan terhadap kapal-kapal yang melintas supaya mereka tidak melanggar aturan, tidak melanggar jalur, tidak tabrakan, tidak juga melanggar tempat-tempat yang misalnya ada perlindungan lingkungan hidup. Kira-kira kedepan ini, kapal-kapal ini bisa*

tidak kita manfaatkan untuk negara ini, yang lewat ini mau diapain? Ada tidak perencanaannya?

Narasumber : Informasi disekitar mereka, informasi cuaca tadi, informasi tentang keselamatan, membantu kami untuk memonitor aset kami seperti rambu ada yang ditabrak kah, lalu lintas laut lagi padat atau tidak. Mereka harusnya mengikut kami supaya kamipun melakukan yang terbaik bagi mereka. Kami hanya sebatas informasi, Pak.

Pewawancara : Mungkin Bapak pernah dengar yang di Selat Singapura ya, disana menggunakan MEH. Di Batam juga ada di Malaysia. Kelihatannya di dua negara itu terutama Singapura itu bisa memanfaatkan MEH nya itu untuk kepentingan ekonomi. Kira-kira kalau TSS ini bisa tidak pak kalau dimanfaatkan untuk kepentingan ekonomi kita?

Narasumber : Sepertinya tidak. Selat Sunda sama Benoa kan kita cuma jadikan tempat transit, lewat saja lintas damai. Karena disitu kan ada penyeberangan itu saja yang kita antisipasi mencegah tubrukan disitu, persilangan-persilangan. Kalau untuk kesitu belum kali ya.

Pewawancara : Jadi untuk kesitu arah strategisnya belum ya, Bapak?

Narasumber : Umm mimpi sudah ada, Pak. Kita jadi sorotan di laut, apapun yang dibutuhkan kapal-kapal yang melintas disitu, entah itu kesehatan, entah itu logistik, entah itu advice, kekurangan kru, atau kerusakan peralatan, info ke VTS. Nanti kita tanya, pelabuhan tujuan anda kemana? Misalnya Tanjung Priok, kita siapkan apa yang menjadi kebutuhan mereka tadi. Sudah seperti Tokopedia nya marine lah di laut mimpinya begitu.

Pewawancara : Artinya energi yang dikeluarkan oleh negara khususnya yang ditangani oleh Kementerian Perhubungan, karena kami mendapat informasi itu kan TSS itu dibuat karena salah satunya kewajiban kita karena mengadopt UNCLOS. Jadi kita punya jalur-jalur yang boleh dilewati oleh negara manapun, sehingga dengan dasar itu kita melihat ada yang crossing ada yang passing, ada nelayan juga disitu, itulah kenapa TSS itu dibuat. Nah setelah TSS itu dibuat dengan perjuangan yang berat ke IMO, sampai itu disetujui, menteri perhubungan membuat peraturan-peraturan serta turunannya, alatnya dipersiapkan, personilnya disiapkan. Itu nilai lebihnya itu kira-kira apa ya Pak nantinya? Atau sekarang dirasakan apa, Pak? Baik oleh operator atau mungkin dari pengguna laut? Ya dari sisi kementerian perhubungan dalam hal ini negara lah.

Narasumber : Kalau kemarin dari Diktata ya di kepulauan itu kan TSS itu sebagai pengakuan IMO kepada kita jadi anggota White List, Dewan Keamanan Perairan itu. Salah satunya itu, yang hampir dua tahun dipilih kita kan menjadi anggota dewan. Itu saja sih, dampaknya pengakuan dari IMO itu, pelaut-pelaut kita, kita sudah punya kemaritiman seperti itu.

Pewawancara : Kalau dari INSA ada masukan atau keluhan dengan kondisi TSS yang ada di Selat Sunda, Pak?

Narasumber : Izin, saya mengadopt bahasa dari Kemenlu, Pak. Jadi untungnya bagi pemerintah adalah it start to report, it start to be watch, bagian mana yang harus diawasi, tidak seluas selat sunda ini yang kita awasi tapi cukup di TSS. Petugas operator lebih fokus. Untuk keuntungan dari mereka saya rasa belum tau jadi terlalu lambung mereka.

Pewawancara : Pak kalau setahun ini, Pak. Di 2020 dari Juli sampai Desember, lalu sekarang Januari 2021-Desember 2021. Kira-kira ada tidak data kapal yang melintas?

Narasumber : *Ada, Pak. Komplitnya di VTS Merak.*

Pewawancara : *Terakhir, kalau pernah terjadi kecelakaan atau pelanggaran kapal kira-kira faktor apa saja yang pernah dimonitor?*

Narasumber : *Selama jalan belum ada pak di TSS, kalau kecelakaan terjadi diluar TSS. Seperti yang dilaporkan VTS Merak. Jadi kalau di TSS sendiri belum ada, Kalau pelanggaran mungkin ada, tapi data kongkritnya kembali ke VTS Merak.*

Kalau menurut saya itu secara tidak langsung dampak adanya TSS, potensi kecelakaan jadi berkurang. Walaupun daerah yang diawasi lebih menyempit sih, walaupun akan konsentrasi di Precaution Area tersebut untuk yang crossing dan passing. Itu salah satu dampaknya yang mungkin tidak secara langsung. Dengan adanya menghindari potensi kecelakaan berarti kan menghindari adanya tumpahan minyak, secara ekonomi kan sebenarnya itu tidak bisa dihitung begitu, Pak.

Sebenarnya, di laut itu kesalahan itu pasti meneror, karena egonya. Apalagi dia di TSS ini kan sebenarnya belum diwajibkan. Lagi transisi ini, sosialisasinya harus keras TSS ini. Seperti yang di Singapura, orang kalau masuk singapura saja mulai dari Selat Malaka sudah ikut TSS itu, wajib mereka. Kita akan seperti itu juga. Cuma ya di Indonesia pelaut-pelaut kita kadang-kadang susah, karena kita harus lama sosialisasinya. Karena mereka merasa ego. Dan perusahaannya pun juga menuntut, kalau mereka lewat TSS budgetingnya jadi besar, jadi mereka crossing disini aja. Nah itu kadang-kadang itu mungkin ego itu yang bisa jadi kecelakaan. Padahal kalau kecelakaan kerugiannya lebih besar.

Pewawancara : *Kalau kita lihat dari peta yang ada ya pak yang dari Jepang dan sekitarnya mau menuju Eropa atau Jazirah arab untuk mengambil minyak, itu mereka lebih memilih lewat Selat Malaka ya, Pak? Dari pada melambung ke bawah?*

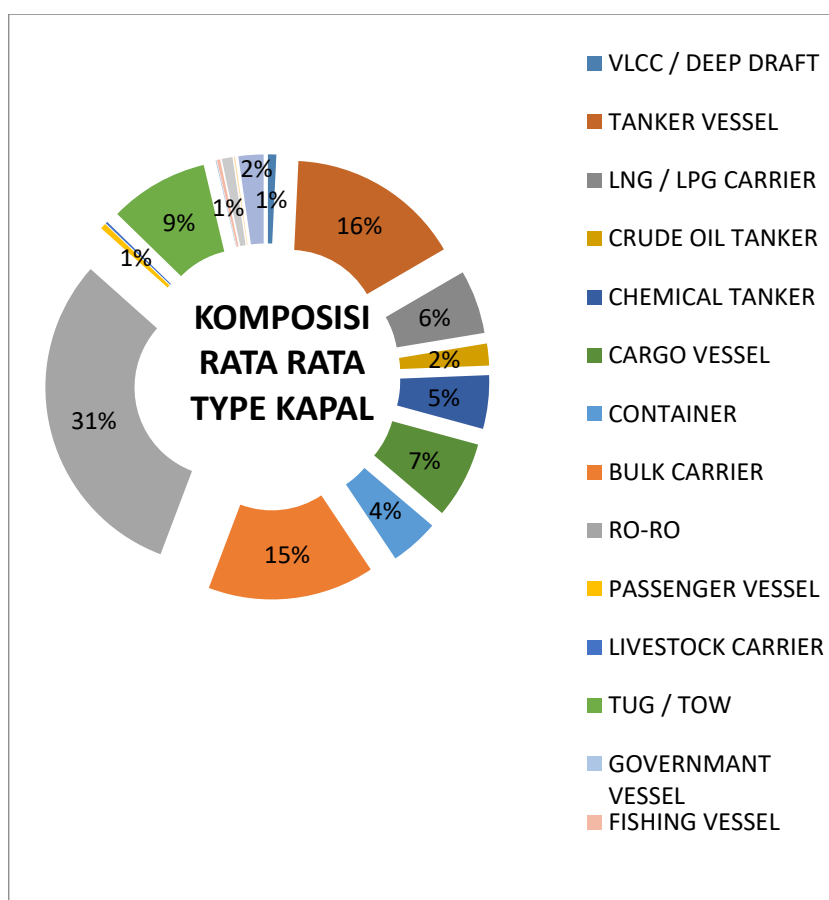
Narasumber : *Karena ombaknya besar sekali, kalau selat malaka itu jaraknya pendek, jalur pelayaran kolam susu, dlebih santai. Begitu*

Pewawancara : *Baik, terima kasih, informasinya.*

[Transkrip Akhir 00:42:22]

Lampiran 5. Data Kapal Yang Melintasi TSS Selat Sunda sampai November 2021

KAPAL PARTISIPASI PADA VTS MERAK 2021													
TYPE OF SHIP	2021												TOTAL
	JAN	PEB	MAR	APR	MEI	JUN	JUL	AGT	SEP	OKT	NOV	DES	
VLCC / DEEP DRAFT	17	16	19	17	21	15	28	20	17	25	8		203
TANKER VESSEL	263	250	439	452	484	530	385	367	423	426	219		4238
LNG / LPG CARRIER	135	93	122	133	191	146	174	153	147	152	99		1545
CRUDE OIL TANKER	118	86	41	36	47	42	35	34	41	26	26		532
CHEMICAL TANKER	131	103	103	66	77	64	178	191	134	159	92		1298
CARGO VESSEL	178	135	153	172	176	210	192	184	191	169	104		1864
CONTAINER	117	96	112	111	103	109	112	116	119	118	71		1184
BULK CARRIER	356	349	417	348	398	454	394	377	378	389	185		4045
RO-RO	791	774	827	726	769	792	826	736	759	763	481		8244
PASSENGER VESSEL	8	10	4	6	10	20	16	12	21	21	10		138
LIVESTOCK CARRIER	8	6	6	3	3	6	5	3	3	6	0		49
TUG / TOW	100	55	83	165	224	320	378	370	251	288	172		2406
GOVERNMENT VESSEL	0	1	0	7	0	0	5	8	0	0	0		21
FISHING VESSEL	0	1	2	10	10	13	6	7	1	16	11		77
CEMENT CARRIER	15	17	27	26	15	13	27	34	28	37	19		258
DREDGER	2	2	1	8	3	1	3	1	4	2	1		28
OTHER	44	41	48	40	42	44	81	87	73	76	32		608
TOTAL	2283	2035	2404	2326	2573	2779	2845	2700	2590	2673	1530	0	26738
JUMLAH TRIP KAPAL FERRY RORO MERAK-BAKAUHENI													
RO-RO	2475	2257	2787	2573	2136	2459	2267	2332	2272	1303			22861



Lampiran 6. Dokumentasi Penelitian



Wawancara dengan Laksamana TNI (Purn) Prof. DR Marsetio selaku Staf Ahli Kemenko Marves dan Guru Besar Universitas Pertahanan RI



Wawancara dengan Letkol Laut (KH) DR Gentio dari Pushidrosal



Wawancara dengan Letkol Laut (KH) Qisty Amarona Pushidrosal



Wawancara dengan Nanditya Darma Wardhana, S.H., MM., M.Sc dan Moh. Arianto Wibowo, S.E dari Direktorat Kenavigasian, Kemenhub



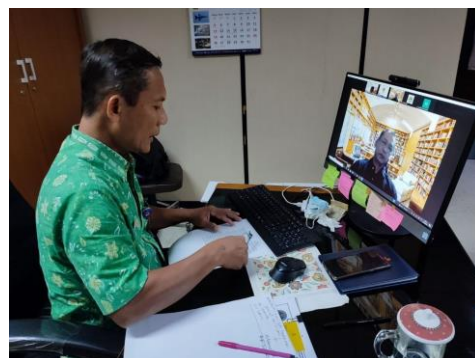
Wawancara dengan Padlani Kasi Logistik Disnav Tanjung Priok



Wawancara dengan M. Darsoni Kepala VTS Merak dan Wahyu Damayanti Operator VTS Merak



Wawancara dengan informan Capt. Zaldi, Supartana, Ida, Yudi dari Distrik Navigasi Kelas I Tj. Priok



Wawancara online dengan informan Laksda TNI (Purn) Estu Prabowo, Direktur Eksekutif, Hutakemri Ali Samad, Sekretaris Umum II dan Capt. Zaenal Arifin Hasibuan, Kabid Organisasi dan Keanggotaan INSA

RIWAYAT HIDUP PENELITI



Nama **Achmad Muhammad Mirza**, saya adalah seorang militer aktif berpangkat Letnan Kolonel Laut dengan Korps Khusus TNI AL, lahir di Yogyakarta pada tanggal 13 Februari 1967 dari pasangan Sudariyah dan Syahri. Peneliti mengawali pendidikan SD Taman Siswa di Binjai (1974-1980), SMPN 16 Medan (1980-1983), SMA Muhammadiyah Temanggung (1983-1986), Pendidikan Sarjana di Program Studi Administrasi Negara, Universitas Tidar Magelang tahun 1991. Peneliti mengikuti Sekolah Perwira Prajurit Karier (SEPA PK ABRI ANGKATAN-3 Tahun 1996) di Akademi Militer Magelang dan dilantik sebagai Perwira berpangkat Letnan Dua pada tahun 1996.

Tugas pertama di Lanal Bengkulu Koarmabar, Pernah di Satuan Kapal Patroli Koarmabar dan di GugusTempur Laut Koarmabar. Peneliti sudah berkeluarga dengan istri bernama Rosyani Dewi dan dikaruniai dua orang putri yang bernama Ajeng Eka Putri dan Sarah Aulia Mirza dan tiga orang putra yang bernama Muhamamad Akbar P, Muhaammad Abror dan Muhammad Faqih, yang saat ini tinggal di Jl.Gadang No. 26 A Tanjung Priok Jakarta Utara.

Sebagai seorang Prajurit, Peneliti sudah pernah berdinasi baik di Staf maupun di Kapal TNI AL. Dengan pengalaman penugasan tersebut Peneliti mempunyai minat yang besar untuk melanjutkan pendidikan Pasca Sarjana di UNHAN dengan mengambil Program studi Keamanan Maritim, harapannya semoga dapat memberikan manfaat bagi instansi dan pendidikan Kemaritiman yang saya ikuti dalam mengaplikasikan ilmu Kemaritiman didalam penugasan.