

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Selat Malaka adalah salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia yang menghubungkan Samudra Hindia dengan Samudra Pasifik dan menjadi rute utama bagi kapal-kapal yang mengangkut barang dan komoditas antara Asia Timur dan Eropa. Selat ini menjadi pintu masuk bagi lebih dari 50.000 kapal per tahun (Titovich & Atnashev, 2021) yang membawa sekitar 25% dari komoditas perdagangan global (POONNAWATT, 2023), termasuk minyak mentah, LNG, dan berbagai komoditas lainnya. Dengan lalu lintas yang padat, Selat Malaka tidak hanya menjadi nadi perdagangan global, tetapi juga rawan terhadap ancaman non tradisional seperti pembajakan, perampokan bersenjata, dan kegiatan ilegal lainnya (Titovich & Atnashev, 2021). Keamanan maritim di wilayah ini menghadapi berbagai tantangan yang kompleks dan dinamis, salah satu ancaman utama adalah tingginya tingkat pembajakan dan perampokan bersenjata yang terjadi di wilayah ini. Sehingga fokus peneliti hanya pada ancaman non tradisional dengan mengamati masalah pembajakan dan perampokan bersenjata sebagai prioritas terhadap isu keamanan yang menjadi perhatian utama di Selat Malaka. Penelitian ini tidak mencakup isu-isu lain seperti *Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing*, penyelundupan manusia, perdagangan narkoba, atau bentuk ancaman lainnya yang sering diidentifikasi dalam kajian keamanan maritim.

Berdasarkan Laporan Pembajakan dan Perampokan Bersenjata terhadap Kapal (*International Maritime Organization, 2023*) terjadi peningkatan insiden pembajakan dan perampokan di Selat Malaka pada tahun 2023 sebanyak 15% dibandingkan tahun sebelumnya, sekitar 74% dari kejadian yang dilaporkan menargetkan kapal yang sedang berlayar di

Selat tersebut, dibandingkan dengan sekitar 47% kejadian di seluruh dunia pada tahun 2023. Jumlah insiden pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal di kawasan Selat Malaka dan Singapura meningkat setiap tahunnya dalam lima tahun terakhir. Berikut tindakan pembajakan dan perampokan bersenjata menurut laporan dari *International Maritime Organisation* (IMO) selama kurun waktu 2020-2024.

Tabel 1.1 Tindakan Pembajakan dan Perampokan Bersenjata Tahun 2020-2024 di Selat Malaka

No	Tindakan Pembajakan dan Perampokan Bersenjata	Tahun				
		2020	2021	2022	2023	*2024
1	Lokasi kejadian					
	Di perairan internasional	14	48	58	0	0
	Di perairan teritorial	25	13	11	64	17
	Di area pelabuhan	9	8	3	21	12
2	Status kapal saat diserang					
	<i>Steaming</i>	33	55	58	63	17
	Di jangkar	13	13	13	22	12
	Tidak disebutkan	2	1	1	0	
3	Senjata yang digunakan oleh penyerang					
	Senjata	1	1	2	1	7
	Pisau	15	19	22	30	12
	Granat berpeluncur roket	0	0	0	0	0
	Lainnya	3	0	1	4	0
	Tidak ada/tidak disebutkan	29	47	46	50	10
4	Bagian-bagian kapal yang digerebek					
	Akomodasi nahkoda dan kru	0	0	0	0	0
	Area kargo	0	0	0	0	0
	Ruang penyimpanan	5	4	7	3	1
	Ruang mesin	12	16	22	39	14
	Deck utama	3	1	6	23	1
	Tidak naik	0	2	2	2	0
	Tidak disebutkan	27	35	28	18	13
7	Nyawa yang hilang	0	0	0	0	0
8	Kru yang terluka	2	1	0	3	1
9	Kru yang hilang	0	0	0	0	0
10	Sandera Kru	1	0	4	13	5
11	Diserang	0	1	0	1	0

No	Tindakan Pembajakan dan Perampokan Bersenjata	Tahun				
		2020	2021	2022	2023	*2024
12	Tebusan	0	0	0	0	0
Jumlah total insiden yang dilaporkan		48	69	72	85	29

Sumber: *International Maritime Organization* (2024)

*Data Tahun 2024 dari bulan Januari-Juni 2024

Lokasi insiden pembajakan dan perampokan biasanya terjadi di perairan internasional, perairan teritorial dan di area pelabuhan dengan status pergerakan kapal di serang pada saat *steaming* atau di jangkar. Seringnya insiden pembajakan dan perampokan ini terjadi pada status pergerakan kapal saat *steaming*, terlihat pada tabel di atas menunjukkan bahwa sebanyak 63 kasus terjadi pada tahun 2023 dan mengalami peningkatan setiap tahunnya. Jumlah orang yang terlibat dalam serangan pembajakan dan perampokan di Selat Malaka rata-rata berkelompok yang terdiri kurang dari 10 orang. Dalam hal ini, akibat dari tindakan tersebut dapat menimbulkan konsekuensi terhadap awak kapal, seperti kekerasan nyata terhadap kru/awak kapal, ancaman kekerasan, kapal hilang, kapal dibajak dan lainnya. Selain itu, alat yang digunakan oleh penyerang pun bermacam-macam seperti senjata, pisau, granat berpeluncur, roket dan lainnya. Pada tahun 2023, mayoritas penyerang dalam insiden pembajakan dan perampokan menggunakan pisau, yaitu sebanyak 30 kasus dari total 85. Bagian-bagian kapal yang digerebek/dirampok seringkali di ruang mesin dan *deck* utama. Hal ini dikarenakan ruang mesin merupakan jantung kapal yang di dalamnya terdapat mesin-mesin yang vital bagi operasional kapal dan *deck* utama yang berguna untuk menampung muatan kapal. Ancaman keamanan seperti pembajakan dan perampokan bersenjata ini dapat menimbulkan beberapa kerugian yang vital bagi operasional kapal, seperti nyawa yang hilang, kru yang terluka/hilang/disandera/diserang maupun diminta tebusan.

Adanya permasalahan di atas menempatkan keamanan maritim di

Selat Malaka menjadi perhatian utama bagi negara-negara yang berbatasan langsung dengan selat ini, yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura (Binh et al., 2022). Dalam upaya menjaga keamanan di jalur strategis ini, tiga negara pantai utama—Indonesia, Malaysia, dan Singapura—bekerja sama melalui *The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia–Information Sharing Center* (ReCAAP ISC) dan *Malacca Strait Patrol* (MSP) yang bertujuan menangani isu ancaman terhadap kapal di Selat Malaka melalui empat program kerja (Oktavian, 2021): (1) *Malacca Straits Sea Patrol* (MSSP); (2) *Eyes in the Sky Combined Maritime Air Patrols* (EiS-CMAP); (3) *Malacca Straits Patrol Intelligence Exchange Group* (MSP-IEG); dan (4) *The Malacca Strait Patrol Joint Coordinating Committee* (MSP-JCC). MSSP berfokus pada patroli laut bersama, sementara EiS adalah program pengawasan udara terpadu yang memungkinkan pengawasan efektif untuk mendeteksi dan mencegah aktivitas ilegal. (Saraswati & Puspitasari, 2019).

Keamanan maritim merupakan tanggung jawab kolektif internasional dan untuk memastikan keberhasilan lingkungan maritim yang aman, sangat penting untuk menerapkan langkah-langkah keamanan yang konsisten dan terstandarisasi. Oleh karenanya, terdapat kerangka hukum internasional di mana salah satu peraturan yang paling penting adalah amandemen SOLAS Bab XI-2 yang berisi *International Ship and Port Facility Security* (ISPS) Code. ISPS Code dibagi menjadi dua bagian, Bagian A bersifat wajib sementara Bagian B bersifat rekomendasi. Perlu diperhatikan bahwa ISPS Code membutuhkan kerja sama antara pemerintah, lembaga pemerintah, administrasi lokal, industri pelayaran dan pelabuhan (Hesse & Charalambous, 2004). Sejumlah ketentuan dalam ISPS Code sebenarnya merupakan rekomendasi sebelumnya yang dibuat oleh IMO setelah pembajakan kapal Achille Lauro pada tahun 1986. Beberapa ketentuan tersebut termasuk kewajiban bagi negara anggota untuk memastikan adanya rencana keamanan dan petugas keamanan yang ditunjuk untuk kapal dan fasilitas pelabuhan mereka. Proses aktual dalam ISPS Code

untuk memastikan keamanan fasilitas pelabuhan dan kapal pada dasarnya adalah kegiatan manajemen risiko, yang dilakukan dengan menilai risiko untuk menentukan langkah-langkah keamanan yang tepat yang diperlukan (imo.org). Selain itu, di tingkat nasional, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan juga mengatur tentang standar keamanan yang harus dipenuhi oleh kapal dan fasilitas pelabuhan di Indonesia. Peraturan ini mengharuskan penerapan langkah-langkah keamanan yang sesuai dengan ISPS Code serta penilaian risiko secara berkala dan memastikan pelatihan yang memadai bagi personel untuk memastikan keamanan maritim di wilayah perairan Indonesia, termasuk di Selat Malaka.

Salah satu pelabuhan yang cukup menarik untuk diteliti adalah Pelabuhan Kuala Tanjung karena pelabuhan ini terletak di Pantai Timur Sumatera dan berhadapan langsung dengan Selat Malaka. Pelabuhan ini juga berdekatan dengan Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangke yang terletak di Provinsi Sumatera Utara, Indonesia. Pelabuhan Kuala Tanjung merupakan pelabuhan internasional dengan kegiatan ekspor-impor yang potensial karena berdekatan dengan negara tetangga seperti Malaysia, Singapura dan Thailand. Sebagai salah satu pelabuhan penting di wilayah barat Indonesia, Pelabuhan Kuala Tanjung berperan strategis dalam mengakomodasi arus barang dan jasa yang melalui Selat Malaka. Pelabuhan ini sudah melayani ekspor tanpa transit (*direct call*) ke beberapa negara di Asia, seperti Cina, Singapura, Malaysia dan India, dengan kegiatan utama, yaitu pelayanan peti kemas, curah cair, curah kering dan *general cargo*. Menurut Direktur Jenderal (Dirjen) Perhubungan Laut, Arif Toha (2022), Pelabuhan Kuala Tanjung diproyeksikan mengambil sebagian *transshipment market* yang ada di Selat Malaka, dengan *market share* sebesar 5%.

Tabel 1.2 Bobot dan Nilai Ekspor/Impor dari Pelabuhan Kuala Tanjung Tahun 2021-2023

No	Tahun	Volume (Ton)		Nilai Juta Dollars	
		Ekspor	Impor	Ekspor	Impor
1	2021	1.546.654	449.085	1.638.696	282.074
2	2022	1.785.594	447.954	2.007.813	338.121
3	2023	1.840.248	502.278	1.411.061	260.551

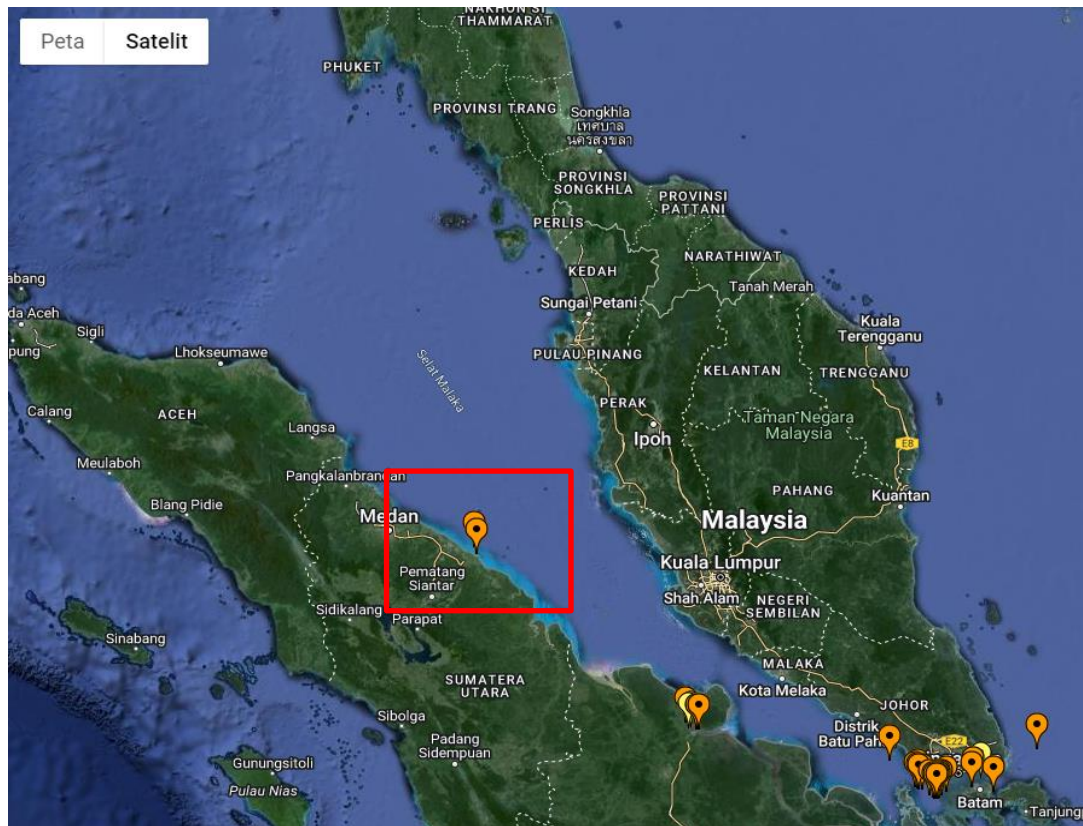
Sumber: BPS Kabupaten Batu Bara (2024)

Data dari Badan Pusat Statistik Kabupaten Batu Bara menunjukkan bahwa Pelabuhan Kuala Tanjung mengalami peningkatan kegiatan perdagangan dalam tiga tahun terakhir, hal ini didukung pada tabel di atas berdasarkan data bobot dan nilai ekspor selama kurun waktu tahun 2021-2023. Meskipun memiliki potensi besar, pelabuhan ini juga dihadapkan pada tantangan keamanan, baik dari segi fisik maupun manajerial, yang memerlukan penerapan standar keamanan yang tinggi. Pelabuhan Kuala Tanjung dinilai relatif aman karena aktivitasnya yang masih terbatas dan dalam tahap pengembangan, sehingga tingkat keramaian dan potensi gangguan keamanan lebih rendah dibanding pelabuhan yang lebih sibuk di Indonesia. Sejak mulai beroperasi pada tahun 2019, arus kapal dan barang di Pelabuhan Kuala Tanjung memang menunjukkan peningkatan, namun volumenya masih lebih kecil dibandingkan dengan Pelabuhan Belawan dikarenakan sebagian besar aktivitas pelabuhan masih terkonsentrasi di Belawan. Menurut Direktur Utama PT. Pelindo I, Bambang Eka Cahyana (2018), Pelabuhan Kuala Tanjung diperuntukkan sebagai pelabuhan internasional dimana semua layanan internasional sebanyak 30 persen yang merupakan perpindahan dari Belawan ke Kuala Tanjung sedangkan 70 persennya akan melayani kapal-kapal lokal di Pelabuhan Belawan.

Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai salah satu pelabuhan baru di Indonesia memiliki keunggulan dalam hal penerapan dan peningkatan standar keamanan internasional, termasuk *International Ship and Port*

Facility Security (ISPS) Code. Salah satu alasan utamanya adalah karena pelabuhan ini dibangun dan mulai beroperasi dalam era penerapan ISPS Code yang telah diberlakukan secara global, khususnya di kawasan Selat Malaka yang menjadi jalur pelayaran strategis dunia. Berbeda dengan pelabuhan-pelabuhan lama seperti Pelabuhan Tanjung Priok, yang harus melalui proses adaptasi untuk memenuhi standar keamanan ISPS Code, Pelabuhan Kuala Tanjung sejak awal dirancang dengan infrastruktur dan sistem operasional yang sesuai dengan ketentuan tersebut. Hal ini memungkinkan pelabuhan ini untuk lebih efisien dalam menerapkan kebijakan keamanan, termasuk integrasi teknologi modern, perencanaan keamanan, serta pelatihan petugas keamanan yang berbasis ISPS Code. Penerapan standar keamanan yang ketat diharapkan dapat memastikan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan seiring dengan pertumbuhan aktivitas bongkar muat di masa mendatang.

Pelabuhan Kuala Tanjung dengan posisinya sebagai pelabuhan strategis di kawasan Selat Malaka, yang merupakan salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia, penerapan ISPS Code secara optimal di Pelabuhan Kuala Tanjung turut mendukung keamanan maritim internasional. Namun demikian, beberapa insiden gangguan keamanan telah tercatat, yang menunjukkan adanya potensi ancaman keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan yang perlu terus diantisipasi seiring meningkatnya aktivitas pelabuhan di masa depan. Sepanjang tahun 2024 Pelabuhan Kuala Tanjung sudah 2 kali mengalami insiden pembajakan dan perampokan, yaitu pada 3 April dan terbaru pada 20 Juli 2024. Letak geografis Pelabuhan Kuala Tanjung berdasarkan titik koordinat insiden pembajakan dan perampokan tersebut dapat dilihat pada peta berikut.



Gambar 1.1 Peta Pembajakan dan Perampokan Bersenjata di Pelabuhan Kuala Tanjung Tahun 2024

Sumber: *International Maritime Bureau (2024)*

Menurut laporan IMO (2024), Kapal Shakespeare Bay berbendera Hongkong, China dengan jenis kapal *Bulk Carrier* tersebut melaporkan kejadian ke Mabas Polri (IMBKL) melalui titik kontak ReCAAP Hongkong. Tiga perampok bersenjata pisau panjang menaiki kapal pengangkut curah yang sedang berlabuh di Pelabuhan Kuala Tanjung. Mereka memasuki ruang mesin, menyandera dan mengikat awak mesin yang bertugas. Sebelum meninggalkan kapal, mereka mencuri suku cadang mesin kapal, membebaskan awak yang bertugas, dan melarikan diri. Kemudian alarm dibunyikan, awak kapal berkumpul dan insiden tersebut dilaporkan ke Fasilitas Pelabuhan melalui agen. Kondisi ini menunjukkan bahwa masih ada celah dalam sistem keamanan maritim di wilayah ini yang perlu segera

diatasi.

Meskipun penerapan ISPS Code sudah dilakukan sejak tahun 2019 di Pelabuhan Kuala Tanjung, adanya insiden pembajakan dan perampokan bersenjata tersebut mengindikasikan bahwa pelatihan keamanan terhadap personel kapal dan pelabuhan yang kurang, serta pengawasan dan pemantauan area terlarang di Pelabuhan Kuala Tanjung masih belum optimal untuk memastikan bahwa hanya orang yang berwenang yang memiliki akses di kapal dan fasilitas pelabuhan. Dalam konteks ini, status Kuala Tanjung sebagai pelabuhan hub internasional menambah dimensi strategis. Sebagai pelabuhan yang melayani kapal-kapal besar dan berfungsi sebagai titik konektivitas utama untuk perdagangan internasional, keamanan Kuala Tanjung tidak hanya berdampak pada keamanan lokal tetapi juga pada keamanan maritim Selat Malaka secara keseluruhan. Keterkaitan ini memperlihatkan bahwa keamanan pelabuhan di Kuala Tanjung harus dilihat dalam perspektif yang lebih luas, yaitu sebagai bagian dari jaringan keamanan maritim internasional yang melibatkan tiga negara utama di Selat Malaka.

Kesenjangan ini dapat menyebabkan meningkatnya risiko ancaman terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan sebagai penyumbang keamanan maritim di Selat Malaka, yang berdampak negatif pada keselamatan pelayaran dan stabilitas ekonomi regional. Kasus-kasus pembajakan dan perampokan yang masih sering terjadi, menunjukkan bahwa penerapan ISPS Code belum optimal. Dalam hal ini penerapan ISPS Code dapat mempengaruhi keamanan maritim di suatu wilayah. Meskipun penerapan ISPS Code telah diakui efektif dalam meningkatkan keamanan maritim, masih terdapat sedikit penelitian yang mengeksplorasi pengaruh ISPS Code terhadap ancaman non tradisional, dengan fokus peneliti mengenai pembajakan dan perampokan di Selat Malaka khususnya di Pelabuhan Kuala Tanjung. Pelabuhan Kuala Tanjung, dengan segala potensinya dan tantangan keamanannya, menawarkan kesempatan untuk mengisi gap penelitian ini. Oleh karena hal tersebut, menarik untuk dikaji “Pengaruh

International Ship and Port Facility Security Code terhadap Ancaman Non Tradisional Pelabuhan Kuala Tanjung di Selat Malaka”.

1.2. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah merupakan bagian penting dalam penelitian kuantitatif, karena menguraikan latar belakang dan urgensi penelitian, serta mengarahkan fokus penelitian pada penerapan ISPS Code di Pelabuhan Kuala Tanjung dan pengaruhnya terhadap ancaman non tradisional di Selat Malaka. Melihat dari uraian latar belakang yang telah dijabarkan sebelumnya, maka dapat diidentifikasi beberapa permasalahan sebagai berikut :

- a. Meningkatnya insiden pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka dalam 5 tahun terakhir.
- b. Ancaman keamanan di Pelabuhan Kuala Tanjung meningkat seiring dengan peningkatan volume kargo yang ditangani setiap tahun.
- c. Terjadi insiden pembajakan dan perampokan bersenjata di Pelabuhan Kuala Tanjung pada 20 Juli 2024.
- d. Belum optimalnya pengawasan dan pemantauan area terlarang (akses terbatas) di Pelabuhan Kuala Tanjung yang mengakibatkan gangguan pada keamanan fasilitas pelabuhan.
- e. Pelatihan keamanan bagi personel kapal masih kurang yang mengakibatkan adanya celah dalam sistem keamanan kapal.

1.3. Pembatasan Masalah

Penelitian ini memiliki beberapa pembatasan yang perlu diperhatikan. Berdasarkan identifikasi masalah penelitian yang diuraikan sebelumnya, penelitian ini akan melihat pengaruh ISPS Code terhadap ancaman non tradisional Pelabuhan Kuala Tanjung di Selat Malaka. Dari permasalahan yang telah dijelaskan pada subbab identifikasi masalah tersebut, pokok-pokok permasalahan yang menjadi batasan pembahasan ada dua variabel bebas, yaitu keamanan kapal dan keamanan fasilitas pelabuhan, dan satu

variabel terikat, yaitu ancaman non tradisional. Kemudian peneliti membatasi masalah ancaman non tradisional difokuskan pada ancaman pembajakan dan perampokan bersenjata yang relevan dengan isu keamanan maritim di Pelabuhan Kuala Tanjung dan Selat Malaka. Asumsi pembatasan ini bertujuan untuk memastikan penelitian tetap fokus pada aspek yang paling relevan dengan keamanan maritim dalam konteks pelaksanaan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* di Kuala Tanjung.

1.4. Rumusan Masalah

Dalam upaya meningkatkan keamanan maritim, terutama di kawasan strategis seperti Selat Malaka, penerapan ISPS Code menjadi sangat penting. Namun, meskipun ISPS Code telah diterapkan untuk menjaga keamanan pelabuhan dan kapal, ancaman non tradisional seperti pembajakan dan perompakan bersenjata masih menjadi perhatian serius, khususnya di Pelabuhan Kuala Tanjung. Oleh karena itu, penelitian ini dirancang untuk menjawab beberapa rumusan masalah berikut yang terkait dengan penerapan ISPS Code di Pelabuhan Kuala Tanjung dan pengaruhnya terhadap ancaman non tradisional di wilayah tersebut, yang diturunkan menjadi dua pertanyaan penelitian.

- a. Bagaimana pengaruh keamanan kapal terhadap ancaman non tradisional Pelabuhan Kuala Tanjung di Selat Malaka?
- b. Bagaimana pengaruh keamanan fasilitas pelabuhan terhadap ancaman non tradisional Pelabuhan Kuala Tanjung di Selat Malaka?

1.5. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin diperoleh dari penelitian tentang pengaruh ISPS Code terhadap ancaman non tradisional Pelabuhan Kuala Tanjung di Selat Malaka, yaitu sebagai berikut:

- a. Menganalisis pengaruh keamanan kapal terhadap ancaman non tradisional Pelabuhan Kuala Tanjung di Selat Malaka.

- b. Menganalisis pengaruh keamanan fasilitas pelabuhan terhadap ancaman non tradisional Pelabuhan Kuala Tanjung di Selat Malaka.

1.6. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian merupakan dampak positif yang dapat diperoleh dari hasil penelitian, baik untuk peneliti, institusi, masyarakat, maupun bidang ilmu yang diteliti. Berikut adalah beberapa manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian:

- a. Manfaat Teoritis

Secara teoritis penelitian ini dapat menjadi sumbangsih pemikiran dan memberikan wawasan mendalam mengenai pengaruh ISPS Code terhadap ancaman non tradisional Pelabuhan Kuala Tanjung di Selat Malaka. Penelitian ini juga memberikan kontribusi signifikan bagi literatur akademik di bidang keamanan maritim, dengan memperkaya konsep atau teori yang sudah ada, dan menawarkan perspektif baru dalam kajian yang dilakukan.

- b. Manfaat Praktis

Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan rekomendasi kepada otoritas pelabuhan dan pembuat kebijakan untuk meningkatkan keamanan di kawasan pelabuhan terhadap ancaman non tradisional khususnya pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka. Data dan temuan dari penelitian ini dapat dijadikan dasar bagi pembuat kebijakan (pemerintah dan pihak pelabuhan) dalam merumuskan strategi keamanan yang lebih efektif dan efisien di masa depan, khususnya dalam konteks penerapan kebijakan keamanan internasional di pelabuhan-pelabuhan strategis.