# SKRIPSI

# ANALISIS PENERAPAN ISPS CODE DALAM RANGKA MENINGKATKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN KERJA DI PT. PERTAMINA PORT & LOGISTICS INTEGRATED TERMINAL MAKASSAR


**AJI REZKY ANANDA HASANUDDIN**

**NIT : 21.43.038**

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN**



**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN**
**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR**
**TAHUN 2025**

# ANANLISIS PENERAPAN *ISPS CODE* DALAM RANGKA MENINGKATKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN KERJA DI PT. PERTAMINA PORT & LOGISTICS INTEGRATED TERMINAL MAKASSAR

Skripsi

Sebagai Salah Satu Untuk
Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut Dan kepelabuhanan

Disusun dan Diajukan Oleh

AJI REZKY ANANDA HASANUDDIN
NIT 21.43.038

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN**
**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR**
**TAHUN 2025**

# SKRIPSI

# ANANLISIS PENERAPAN *ISPS CODE* DALAM RANGKA MENINGKATKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN KERJA DI PT. PERTAMINA PORT & LOGISTICS INTEGRATED TERMINAL MAKASSAR

Disusun dan Diajukan oleh:

**AJI REZKY ANANDA HASANUDDIN**
**NIT. 21.43.038**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal 14 Maret 2025

Menyetujui:

| Pembimbing I | Pembimbing II |
|---|---|
| **Ansyar, S.T., M.H.** | **Adi Suriadi, S.H., M.H., M.Si.** |

Mengetahui:

| a.n. Direktur<br>Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar<br>Pembantu Direktur I | Ketua Program Studi KALK |
|---|---|
| **Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar.**<br>**NIP. 19730329199903 1 002** | **Jumriani, S.E., M.Adm.S.D.A.**<br>**NIP. 19731201199803 2 008** |

## PRAKATA

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini sesuai dengan jangka waktu yang telah ditetapkan.

Tidak lupa pula penulis mengucapkan terima kasih kepada para pembimbing yang telah memberikan kepercayaan dan arahannya dalam penyusunan skripsi ini dengan judul "**Analisis Penerapan *ISPS Code* Dalam Rangka Meningkatkan Keselamatan Dan Keamanan Kerja di PT. Pertamina Pertamina Port & Logistics Integrated Terminal Makassar"**

Penulisan skripsi ini berdasarkan pengetahuan yang penulis peroleh selama mengikuti perkuliahan dan berdasarkan pengalaman yang penulis dapatkan selama melaksanakan penelitian di PT. Pertamina Port and Logistics Makassar. Penulisan skripsi ini merupakan bagian dari persyaratan dalam menyelesaikan Program Pendidikan Diploma IV Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Selama proses penyusunan, berbagai tantangan telah saya hadapi. Namun, berkat dukungan, bimbingan, dan kerjasama dari berbagai pihak, terutama dukungan dari orang tua saya yang sangat saya cintai dan sayangi, terimakasih karena telah memberikan dukungan kepada penulis baik secara moral maupun materi sehingga saya dapat menyelesaikan tugas ini dengan baik. Dengan rasa hormat penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Capt, Rudy Susanto, M.Pd., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
2. Bapak Capt. Faisal Saransi, M.T.,M.Mar., Selaku Pembantu Direktur I.
3. Ibu Jumriani, S.E., M.Adm.SDA selaku Ketua Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK).
4. Bapak Ansyar, S.T., M.H selaku Pembimbing I.

5. Bapak Adi Suriady, SH.,M.H selaku Pembimbing II.
6. Seluruh staff Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK),
7. Serta seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
8. Manager beserta seluruh karyawan PT.Pertamina Port & Logistics Integrated Terminal Makassar yang telah banyak membantu selama melakukan praktek darat.
9. Kepada Bapak H.Hasanuddin, Ibu Hj.Ruhana Dan Ibu Rismawati yang penulis sayangi dan cintai yang selalu mendoakan, memotivasi, serta dukungan tanpa hentinya kepada penulis.
10. Semua pihak yang turut membantu hingga terselesaikannya skripsi ini yang tidak mungkin di sebutkan satu persatu.

Skripsi ini penulis menyadari masih terdapat banyak kekurangan, baik dari segi penyajian materi maupun dalam penggunaan bahasa. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna menyempurnakan skripsi ini, yang harapannya dapat membantu juga dapat menjadi referensi kepada masyarakat maritim, taruna-taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, maupun bagi penulis sendiri.

Makassar, 14 Maret 2025

Aji Rezky Ananda Hasanuddin
21.43.038

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Aji Rezky Ananda Hasanuddin

NIT : 21.43.038

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

**ANANLISIS PENERAPAN *ISPS CODE* DALAM RANGKA KESELAMATAN DAN KEAMANAN KERJA DI PT.PERTAMINA PORT & LOGISTICS**

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susunsendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 14 Maret 2025

Aji Rezky Ananda Hasanuddin
21.43.038

# ABSTRAK

AJI REZKY ANANDA HASANUDDIN. 2024, Ananlisis Penerapan ISPS Code Dalam Rangka Meningkatkan Keselamatan dan keamanan Kerja Di PT.Pertamina Port & Logistics Integrated Terminal Makassar (dibimbing oleh Ansyar dan Adi Suriadi).

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran tentang bagaimana penerapan *ISPS Code* di pelabuhan guna memberikan keamaan kepada pihak kapal dan pengguna jasa pelabuhan dan mengetahui hambatan.

Penelitian ini dilaksanakan di PT. Pertamina Port & Logistics Integrated Terminal Makassar. Yang merupakan salah satu bagian pemasaran dari PT. Pertamina (Persero). Sumber data yang diperloleh langsung dari tempat penelitian dengan cara pengamatan langsung, dokumentasi dan melakukan wawancara terhadap para pegawai PT. Pertamina Port & Logistics Integrated Terminal Makassar, serta literatur – literatur yang berkaitan dengan judul skripsi. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan mengumpulkan data melalui observasi, dokumentasi, dan wawancara.

Hasil penelitian akhir dari kajian ini berupa strategi-strategi penerapan yang antara lain meliputi: peningkatan profesionalisme SDM yakni *SSO, PFSO dan CSO*, peningkatan ketersediaan sistem dan perangkat komunikasi dan peralatan keamanan mengoptimalkan peran dan tanggung jawab *port security* melalui kerjasama antar perusahaan pelayaran dan pelabuhan serta instansi terkait lainnya, hambatan pada penerapan ISPS CODE mengoptimalkan peran dan tanggung jawab keamanan serta mewujudkan metodologi penilaian keamanan dan rencana maupun prosedur tindakan aksi pengamanan di pelabuhan.



Kata kunci : Keamanan kapal, keamanan fasilitas pelabuhan

## ABSTRACT

AJI REZKY ANANDA HASANUDDIN. 2024, Analysis of the Implementation of the ISPS Code in Order to Improve Work Safety and Security at PT Pertamina Port & Logistics Integrated Terminal Makassar (supervised by Ansyar and Adi Suriadi).

This research aims to provide an overview of how the ISPS Code is implemented in ports to provide security to ships and port service users and identify obstacles.

This research was carried out at PT. Pertamina Port & Logistics Integrated Terminal Makassar. Which is one of the marketing parts of PT. Pertamina (Persero). The data source was obtained directly from the research site by direct observation, documentation and conducting interviews with PT employees. Pertamina Port & Logistics Integrated Terminal Makassar, as well as literature related to the title of the thesis. This research uses a qualitative descriptive approach by collecting data through observation, documentation and interviews.

The final research results of this study are implementation strategies which include: increasing the professionalism of human resources, namely SSO, PFSO and CSO, increasing the availability of communication systems and devices and security equipment, optimizing the role and responsibility of port security through collaboration between shipping companies and ports and other related agencies, obstacles to implementing the ISPS CODE, optimizing security roles and responsibilities as well as realizing security assessment methodologies and security action plans and procedures at ports.



Key words: Ship security, port facility security

## DAFTAR ISI


**PRAKATA** **i**

**PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI** **iii**

**ABSTRAK** **iv**

**ABSTRACT** **v**

**DAFTAR ISI** **vi**

**DAFTAR TABEL** **vii**

**BAB I PENDAHULUAN** **1**

A. Latar Belakang 1

B. Rumusan Masalah 4

C. Tujuan Penelitian 4

D. Manfaat Penelitian 4

**BAB II TINJAUAN PUSTAKA** **6**

A. Pengertian Analisis 6

B. Pengertian Penerapan 7

C. Pengertian Pelabuhan 8

D. Peraturan tentang *ISPS Code* 10

E. Pengertian *Internasional Ship and Port Facility Security (ISPS Code)* 11

F. Pengertian Keselamatan dan Keamanan Kerja 16

G. Dasar Hukum *ISPS Code* 31

H. Kerangka Pikir 37

**BAB III METODE PENELITIAN** **38**

A. Jenis Penelitian 38

B. Teknik Pengumpulan Data 38

C. Teknik Analisis Data 39

**BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN** **40**

A. Gambaran Umum PT. Pertamina Port & Logistics Makassar 40

B. Pembahasan 48

**BAB V PENUTUP** **57**

A. Simpulan 57

B. Saran 57

**DAFTAR PUSTAKA** **58**

**LAMPIRAN** **60**

**DAFTAR RIWAYAT HIDUP** **73**

## DAFTAR TABEL


Tabel 4.1. *Port limitation Jetty 1* 43

Tabel 4.2 *Port limitation Jetty 2* *43*

Tabel 4.3 *Port limitation Jetty 3* *44*

Tabel 4.4 Sarana dan Prasarana 48

Tabel 4.5 Jenis *training ISPS Code* di TUKS PT. Pertamina 48

# BAB I
# PENDAHULUAN

## A. Latar Belakang

Pelabuhan merupakan sarana yang sangat penting bagi transportasi laut yang membuat jarak yang ditempuh akan terasa lebih dekat atau cepat, terlebih bagi sektor ekonomi daerah berkembang karena pusat produksi barang dapat dipasarkan dengan lancar (Putra dan Dialante, 2016).

Pelabuhan Khusus merupakan pelabuhan yang digunakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang suatau kegiatan tertentu dan hanya digunakan untuk kepentingan umum dengan keadaan tertentu dan dengan ijin khusus dari pemerintah. Pelabuhan ini dibangun oleh suatu perusahaan baik pemerintah ataupun swasta yang digunakan untuk mengirim hasil produksi perusahaan tersebut.

Pelabuhan PT.Pertamina Integrated Terminal Makassar adalah salah satu pelabuhan khusus milik PT. Pertamina yang terletak di Kota Makassar, Sulawesi Selatan, Indonesia. Pelabuhan ini merupakan salah satu pelabuhan strategis yang berperan penting dalam mendukung kegiatan bisnis dan operasional Pertamina di wilayah Sulawesi Selatan dan sekitarnya. Dalam hal ini Keselamatan dan Keamanan Kerja merupakan salah satu program yang sangat penting untuk di terapkan oleh PT. Pertamina Integrated Terminal Makassar sebagai upaya untuk mencegah terjadinya risiko tinggi seperti kebakaran, ledakan, pencurian, dan hal lainnya yang sangat berbahya dan untuk memastikan keselamatan dan kesehatan kerja para karyawan dan pekerja di lingkungan perusahaan. keselamatan dan keamanan kerja yang baik akan meningkatkan citra perusahaan di mata masyarakat terutama mereka para pencari kerja.

Pelabuhan PT. Pertamina Integrated Terminal Makassar sebagai mata rantai perdagangan yang melayani lalu lintas kapal dan barang maupun ekspor/impor harus dilindungi dari gangguan keamanan. *International Ship and Port Facility Security (ISPS Code)* sangat penting untuk diimplementasikan untuk dapat memberikan petunjuk bagi pelabuhan dan fasilitas pelabuhan untuk mempelajari keterampilan praktis yang diperlukan, untuk menguji kelayakan security plan yang telah disusun sehingga siap dilaksanakan apabila terjadi susatu keadaan yang memaksa.

Keamanan maritim telah menjadi perhatian global seiring dengan meningkatnya risiko dan ancaman terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan. Salah satu standar internasional yang diterapkan untuk meningkatkan keamanan di sektor maritim *adalah International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*. *ISPS Code* dirancang oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) untuk melindungi kapal, pelabuhan, serta fasilitas terkait dari ancaman-ancaman keamanan, seperti serangan teroris, sabotase, dan tindakan kriminal lainnya yang berpotensi mengganggu stabilitas maritim dunia. *ISPS Code* diterapkan melalui langkah-langkah keamanan yang harus diikuti oleh operator kapal dan fasilitas pelabuhan. Aturan ini mencakup pemetaan tingkat ancaman, penerapan sistem keamanan di kapal, serta koordinasi dengan instansi keamanan lokal dan internasional. Hal ini sangat penting untuk memastikan kapal dan pelabuhan dapat menghadapi berbagai situasi yang berpotensi membahayakan baik penumpang, awak kapal, maupun aset pelabuhan.

Penerapan *ISPS Code* di Indonesia sudah semestinya berjalan baik dan konsisten mengingat pelabuhan di Indonesia harus mampu bersaing di tingkat Internasional terlebih lagi Indonesia merupakan negara anggota Dewan IMO. “Keberhasilan penerapan *ISPS Code* memerlukan kemauan, kerjasama dan kesamaan cara pandang dari semua pihak yang terkait. Dengan demikian tujuan untuk menciptakan kondisi yang

aman bagi operasional kapal dan fasilitas pelabuhan dalam konteks internasional akan dapat tercapai, yang pada akhirnya akan berdampak positif bagi dunia usaha dan perekonomian Indonesia secara umum, dan dunia maritim Indonesia khususnya".

Sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN), PT. Pertamina (Persero) dalam kegiatan operasionalnya bergerak dalam bidang pertambangan hingga distribusi minyak dan gas. Sejalan dengan hal itu, perusahaan harus mengutamakan aspek Keselamatan dan Keamanan Kerja dalam aktivitas karyawannya di perusahaan. Untuk menciptakan lingkungan kerja yang terhindar dari ancaman-ancaman maka perlu peningkatan dan pengaturan keamanan kapal dan pengamanan pangkalan pendukungnya yakni fasilitas pelabuhan. Sehingga mendorong terciptanya "*International Ship and Port Facility Security Code*" yang diawali oleh Intersessional Working Group on *Maritime Security of the MSC* (September 2002), *Maritime Safety Committee (MSC)* 76 (2-6 Desember 2002) dan disusul oleh *Diplomatic Conference of Contracting Government on Maritime Security* (9-13 Desember 2002). Diplomatic Conference menyetujui amandemen terhadap *Safety Of Life Sea* (SOLAS) 74 yakni Chapter V tentang Safety of Navigation dan Chapter XI tentang Maritime Security maka terciptalah *International Ship and Port Facility Security Code ( ISPS Code ).*

*ISPS Code* merupakan ketentuan dan prosedur untuk mencegah tindakan terorisme yang mengancam keamanan penumpang, kru dan kapal. Kelalaian awak kapal dalam bertugas dapat menyebabkan keamanan kapal terancam. Oleh karena itu, dituntut pengetahuan dan kedisiplinan dari awak kapal yang terlatih dan terjamin dalam menjaga keamanan di kapal, sesuai dengan sistem pengamanan *International Ship and Port Facility Security (ISPS Code)*.

Karena hal-hal tersebut diatas, maka kami mengambil judul:

**“ANALISIS PENERAPAN *ISPS CODE* DALAM RANGKA MENINGKATKAN KESELAMATAN DAN KEAMANAN KERJA DI PT. PERTAMINA PORT & LOGISTICS INTEGRATED TERMINAL MAKASSAR “**

## B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan sebelumnya, maka penulis merumuskan permasalahan dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana penerapan *International Ship and Port Facility Security (ISPS Code)* dalam rangka meningkatkan keselamatan dan keamanan kerja di PT. Pertamina Port & Logistics Integrated Terminal Makassar ?
2. Apa saja hambatan yang terjadi pada saat proses penerapan *International Ship and Port Facility Security (ISPS Code)* dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan kerja di PT. Pertamina Port & Logistics Integrated Terminal Makassar ?

## C. Tujuan Penelitian

Dalam penelitian ini ada beberapa tujuan yang hendak penulis capai, adapun tujuan yang ingin dicapai penulis dalam penelitian ini yaitu:

1. Untuk mengetahui bagaimana penerapan *International Ship and Port Facility Security (ISPS Code)* dalam rangka meningkatkan keselamatan dan keamanan kerja di PT. Pertamina Port & Logistics Integrated Terminal Makassar.
2. Untuk mengetahui apa saja hambatan yang terjadi pada saat proses penerapan *ISPS Code* dalam rangka meningkatkan keselamatan dan keamanan kerja di PT. Pertamina Port & Logistics Integrated Terminal Makassar.

## D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat Praktis

Penulis berharap penelitian ini dapat bermanfaat bagi sumber daya manusia untuk meningkatkan pengetahuan, kemampuan, serta kesiapan para pekerja dalam menghadapi keadaan darurat di area pelabuhan, baik pada saat latihan maupun pada saat keadaan sebenarnya serta untuk memperdalam pengetahuan mengenai aturan serta Langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan Pelabuhan sehingga dapat mencegah terjadinya hal-hal yang tidak di inginkan di lingkungan Pelabuhan.

2. Manfaat Teoritis

pengetahuan dalam bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan secara khusus pada materi *International Ship and Port Facility Security (ISPS Code)*, serta sebagai bahan refrensi untuk para pekerja agar lebih mengetahui dan memahami aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan kerja di lingkungan Pelabuhan.

# BAB II
# TINJAUAN PUSTAKA

## A. Pengertian Analisis

Secara umum, Analisis adalah kegiatan untuk mencari pola, atau cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap sesuatu untuk menentukan bagian, hubungan antar bagian, serta hubungan antar keseluruhan, Sugiono, (2015,335).

Analisis adalah proses yang dilakukan untuk memecahkan suatu hal ke dalam bagian-bagian penting yang sebenarnya saling berkaitan dan terhubung satu sama lain. Gurning, R.O & Budiyanto, (2007:20)

Analisa adalah kegiatan menguraikan atau memecahkan suatu unit menjadi unit terkecil yang terbagi-bagi. Gurning, R.O & Budiyanto, (2007:20)

Analisa atau analisis adalah suatu kegiatan atau proses berfikir untuk membagi dan menguraikan sesuatu secara keseluruhan menjadi bagian dari komponen yang berbeda sehingga tanda-tanda dan ciri dari setiap komponen bisa dikenal, dan dihubungkan satu sama lainnya.

Masing-masing komponen memiliki fungsi yang berbeda dan jika disatukan menjadi satu keseluruhan yang saling terpadu. Gurning, R.O & Budiyanto (2007:20)

Analisis adalah proses pengurai dan penelaahan suatu pokok yang saling berhubungan agar bisa mendapatkan pemahaman yang tepat dan pengertian secara keseluruhan. Gurning, R.O & Budiyanto (2007:21)

Analisa merupakan tahap awal yang dilakukan untuk pengembangan sistem. Tahapan ini sangat fundamental sehingga sangat menentukan kualitas dari pengembangan sistem informasi yang tengah dilakukan. Gurning, R.O & Budiyanto (2007:21)

Dari beberapa defenisi diatas bisa disimpulkan bahwa analisis merupakan suatu usaha untuk mengamati secara detail sesuatu hal atau benda dengan cara menguraikan komponen-komponen pembentuknya atau penyusunannya untuk dikaji lebih lanjut

## B. Pengertian Penerapan

Pengertian Penerapan Menurut J.S Badudu dan Sutan Mohammad Zain, penerapan adalah hal, cara atau hasil.

Menurut Usman (2002), penerapan (implementasi) adalah bermuara pada aktivitas, aksi, tindakan, atau adanya mekanisme suatu sistem. Implementasi bukan sekedar aktivitas, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan untuk mencapai tujuan kegiatan.

(Anggrahini, 2020) Penerapan prosedur ISPS Code bertujuan untuk menjamin keadaan yang aman di PT. Pertamina Makassar. Pengamanan dilakukan dengan meminimalkan gangguan atau melakukan pemeriksaan secara intens bagi para pengunjung,

Penerapan adalah proses menerjemahkan sesuatu yang bersifat teoritis atau abstrak menjadi tindakan nyata yang memiliki dampak dalam kehidupan sehari-hari atau konteks tertentu. Dalam berbagai bidang, penerapan dapat memiliki fokus yang berbeda, misalnya:

1. Penerapan dalam pendidikan: Menggunakan teori belajar untuk mengembangkan metode pengajaran.
2. Penerapan dalam teknologi**:** Implementasi teknologi baru untuk meningkatkan efisiensi proses kerja.
3. Penerapan dalam hukum: Penegakan aturan hukum berdasarkan undang-undang yang berlaku.Dari pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa, Penerapan merupakan suatu kegiatan yang

direncanakan serta dilaksanakan secara serius serta mengacu pada norma-norma tertentu guna mencapai tujuan kegiatan

## C. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (Cren) untuk bongkar muat barang, gudang laut dan tempat-tempat menyimpan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dengan waktu yang lebih lama selama menunggu pengirim ke daerah tujuana atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api dan / atau jalanraya.

Triatmodjo, B. (2010) Pelabuhan merupakan pintu gerbang masuk suatu wilayah atau Negara dan sebagai prasarana penghubung antar daerah, antar pulau atau bahkan antar Negara, benua dang bangsa.dengan fungsinya tersebut maka pembangunaan pelabuhan harus dapat dipertanggung jawabkan baik secara ekonomi maupun teknis.

Triatmodjo, B. (2010) Harbour adalah parairan yang terlindungi badai, aman dan baik/cocok bagi akomodasi kapal-kapl untuk berlindung, mengisi bahan bakar, persedian dan bongkar muat, sedangkan port adalah harbor yang terlindungi, dimana tersedia fasilitas terminal laut, yang terdiri dari tambataan (dermaga) untuk bongkar muat barang dari kapal, gudang translate dan penumpukan lainnya untuk menyimpan barang dalam jangka pendek ataupun panjang.

Edi hidayat, (2009, seri 3 ;01) Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan

dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

Berikut beberapa fungsi dan peran Pelabuhan :

Peran pelabuhan yang penting dalam sistem transportasi nasional adalah :

a. Pintu gerbang komersial suatu daerah atau negara
b. Titik perairan darat dan laut
c. Tempat peralihan moda transportasi laut ke moda transportasi darat
d. Tempat penampungan dan distribusi barang

Fungsi dasar pelabuhan secara umum dapat disimpulkan sebagai berikut :

a. Interface, pelabuhan menyediakan fasilitas dan pelayanan untuk memindahkan kapal ke darat atau sebaliknya.
b. Link, pelabuhan sebagai mata rantai penghubung dalam system transportasi.
c. Gateaways, pelabuhan sebagai pintu gerbang perdagangan bagi daerah atau negara.

Dalam perkembangannya, telah berkembang fungsi tambahan lainnya yang merupakan tambahan terhadap fungsi dasarnya, seperti :

a. Zona industry
b. Tempat penimbunan dan distribusi barang dalam logistic
c. Tempat/depo penumpukan barang

Tujuan dan sasaran utama pelabuhan adalah:

a. Selaras dan menunjang kebijakan pemerintah terkait.
b. Menyediakan/menyelenggarakan tingkat pelayanan yang optimal untukdaerah belakang.
c. Menghasilkan keseluruhan biaya transportasi terendah.
d. Menghasilkan kemanfaatan sosial-ekonomi yang maksimum. Tingkat operasi yang efisien.
e. Laik secara finansial.

## D. Peraturan tentang *ISPS Code*

Dalam surat keputusan Direktur Jendral Perhubungan Laut No, UM.48/6/16-04 tanggal 19 Maret 2004 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penerapan kode Internasional Keamanan Kapal dan Pelabuhan *(ISPS Code)* yang dimaksud dengan :

a. Petugas Kemanan Perusahaan *Company Security Officer* (CSO)

   *CSO* adalah seseorang yang ditunjuk langsung oleh perusahaan untuk memastikan segala penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan.

b. Petugas Keamanan Kapal (*Ship Security Officer (SSO)*

   *SSO* adalah orang kapal yang bertanggung jawab kepada nakhoda kapal, ditunjuk oleh Perusahaan Perkapalan, yang bertanggung jawab atas keamanan kapal termasuk pelaksanaan dan pemeliharaan Rencana Keamanan Kapal, dan sekaligus bertindak sebagai penghubung antara Perwira Keamanan Perusahaan dan Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan.

c. Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Off i c e r ( P F S O )*

   *Port Facility Security Officer (PFSO)* adalah seseorang yang ditunjuk sebagai penanggung jawab untuk pengembangan, implementasi, revisi, dan memelihara rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dan untuk berkoordinasi dengan petugas keamanan kapal dan petugas keamanan perusahaan.

d. Rancangan Keamanan Kapal (*Ship Security Plan* (SSP)

   *SSP* adalah suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan penerapannya terhadap langkah/tindakan diatas kapal yang dirancang dan dibangun untuk melindungi manusia diatas kapal, muatannya, unit transportasi muatan, perbekalan kapal atau kapalnya sendiri dari resiko peristiwa/kejadian keamanan.

e. Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officer* (*PFSP*)

*PFSP* adalah suatu rancangan yang dibangun untuk memastikan penerapannya terhadap langkah/tindakan yang dirancang bangun untuk melindungi fasilitas pelabuhan dan kapal-kapal, manusia, muatannya, unit transportasi muatan dan perbekalan kapal didalam fasilitas pelabuhan dari resiko peristiwa/kejadian keamanan.

## E. Pengertian Internasional Ship and Port Facility Security (ISPS Code)

*ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code)* merupakan sebuah standar internasional yang dirancang untuk meningkatkan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

*ISPS Code* merupakan standar internasional yang diterapkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* yang bertujuan untuk meningkatkan keamanan kapal serta fasilitas pelabuhan dari ancaman keamanan maritime, serta kegiatan illegal lainnya. Kode ini diadopsi sebagai amandemen dari konvensi internasional untuk keselamatan jiwa di laut atau bias disebut SOLAS tahun 1974 serta mulai diberlakukan sejak tanggal 1 Juli 2004 sebagai respons atas meningkatnya kekhawatiran terhadap keamanan transportasi maritime pasca serangan teroris. *ISPS Code* mencakup langkah-langkah untuk mengidentifikasi resiko keamanan, menetapkan tanggung jawab para pihak yang terlibat dalam sektor maritim, serta mengembangkan dan mengimplementasikan rencana keamanan yang efektif.

Menurut *IMO Maritime Safety Committee*, Kode Keamanan Internasional terhadap Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*The International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code)* merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan pasca serangan 11 September di Amerika Serikat. Pada dasarnya, kode tersebut menggunakan pendekatan manajemen resiko untuk menjamin

keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dan untuk menentukan langkah-langkah keamanan apa yang tepat, penilaian resiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu. Tujuan dari kode ini adalah menyediakan standar, kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi resiko, memungkinkan Pemerintah untuk mengimbangi apabila terjadi perubahan ancaman dengan merubah nilai kerentanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan melalui penentuan tingkat keamanan yang sesuai dan langkah-langkah keamanan yang sesuai.

Penerapan *ISPS Code* Penerapan *ISPS Code* sesuai Amandeman SOLAS 74 dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.33 Tahun 2003 pemberlakuan Amandemen SOLAS 74 di Indonesia mulai tanggal 1 Juli 2004 terhadap :

a) Kapal-kapal yang melakukan pelayaran Internasional, dengan rincian sebagai berikut :

1) Kapal Penumpang termasuk kapal penumpang berkecepatan tinggi.
2) Kapal Barang termasuk kapal barang berkecepatan tinggi diatas 500 GT.
3) Unit Pengeboran Minyak Lepas Pantai atau *Mobile Offshore Drilling Unit (MODU)*.
4) Pelabuhan/Fasilitas pelabuhan yang melayani kapal-kapal pelayaran Internasonal.

*ISPS Code* memiliki tujuan utuma untuk menetapkan kerangka kerja bag negara, kapal, dan fasilitas pelabuhan dalam mendeteksi resiko keamanan serta mengambil tindakan pencegahan yang efektif. Langkah-langkah yang diatur meliputi:

1. Penilaian keamanan: Menentukan potensi ancaman dan kerentanannya terhadap fasilitas pelabuhan dan kapal.
2. Penyusunan rencana keamanan: Mengambangkan strategi keamanan yang mencakup penugasan personel keamanan, control akses, pengawasan, dan prosedur darurat.

3. Implementasi dan evaluasi rencana keamanan: Melaksanakan rencana keamanan serta menilai dan memperbarui recana secar berkala untuk memastikan keefektifan.

*ISPS Code* juga mewajibkan pelatihan khusus bagi personel terkait, inspeksi berkala, dan pemberlakuan berbagai level keamanan yang dapat ditingkatkan atau diturunkan sesuai dengan tingkat ancaman yang dihadapi.

Zailani, Suhaiza et al. (2006), *ISPS Code* merupakan kerangka kerja yang mencakup langkah-langkah untuk mendeteksi resiko keamanan dan mengambil tindakan pencegahan yang tepat terhadap ancaman pada kapal dan pelabuhan. *ISPS Code* dirancang untuk melindungi tranasportasi matimim global dari ancaman teroris dan kegiatan ilegal lainnya.

Yilmazel, Ozlem, dan Tuna Ugurlu (2011), *ISPS Code* merupakan instrument hukum yang mengatur aspek keamanan bagi kapal dan fasilitas pelabuhan, memastikan bahwa setiap hak yang terlibat memahami tanggung jawab dan kewajiban mereka untuk menjaga keamanan.

Stopford, Martin (2009), dalam bukunya menjelaskan bahwa *ISPS Code* merupakan sebuah peraturan keamanan maritim yang ditetapkan oleh IMO untuk meminimalisir resiko terorisme di laut dan pelabuhan. *ISPS Code* mencakup persyaratan khusus untuk penilaian keamanan, pengembangan rencana keamanan, dan penetapan langkah-langkah keamanan tertentu.

Payeras-Capella, Miquel et al. (2011), *ISPS Code* merupakan bagian penting dari regulasi maritim yang mencakup langkah-langkah mitigasi resiko yang dirancang untuk mengidentifikasi dan mengatasi ancaman yang mungkin muncul pada kapal dan fasilitas pelabuhan.

1. Menurut *ISPS Code* Edisi 2003 :

   *ISPS Code* merupakan ketentuan dan prosedur untuk mencegah tindakan terorisme yang mengancam keamanan penumpang,

awak dan kapal.(Hulu et al., 2023) Agar terjaminnya pelaksanaan sebuah sistim keamanan di PT Pertamina Integrated Terminal Makassar maka pemerintah menerbitkan instrumen melalui peraturan menteri perhubungan tentang pemberlakuan penerapan International Ship and Facility Port Security Code (ISPS Code) yang harus dilaksanakan oleh PT. Pertamina Makassar

Peraturan ini diterapkan terhadap :

a. Jenis-jenis kapal berikut yang dipakai pada pelayaran Internasional.
b. Kapal penumpang termasuk kapal penumpang berkecepatan tinggi.
c. Kapal muatan umum
d. Unit pengeboran lepas pantai yang berpindah pindah.
e. Fasilitas pelabuhan yang dipakai pada pelayaran internasional.

2. Jenis-jenis ancaman yang ditetapkan *ISPS Code*
   a. Kerusakan atau penghancuran terhadap fasilitas pelabuhan atau kapal, misalnya oleh bahan peledak, pembakaran, sabotase atau vandalisme.
   b. Pembajakan atau perampasan terhadap kapal dan orang-orang di kapal.
   c. Perusakan muatan, peralatan kapal yang penting atau sistem-sistem dalam kapal atau bahan persediaan kapal.
   d. Penggunaan akses oleh orang-orang yang tidak berwenang termasuk adanya penumpang gelap.
   e. Penyelundupan persenjataan atau peralatan termasuk persenjataan pemusnah masal.
   f. Penggunaan kapal untuk pengangkutan yang dimaksudkan membuat insiden keamanan dan insiden terhadap peralatan keamanan.
   g. Penggunaan kapal sebagai senjata atau sebagai alat pembuat kerusakan atau penghancuran.

h. Penutupan, jalan-jalan ke pelabuhan, penguncian, alur masuk pelabuhan dsb.
i. Serangan senjata nuklir, biologi dan kimia.

3. Penerapan *ISPS Code*

Penerapan *ISPS Code* sesuai Amandeman *SOLAS* 74 dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.33 Tahun 2003 pemberlakuan Amandemen *SOLAS* 74 di Indonesia mulai tanggal 1 Juli 2004 terhadap :

a. Kapal-kapal yang melakukan pelayaran Internasional, dengan rincian sebagai berikut :
   i. Kapal Penumpang termasuk kapal penumpang berkecepatan tinggi.
   ii. Kapal Barang termasuk kapal barang berkecepatan tinggi diatas 500 GT.
   iii. Unit Pengeboran Minyak Lepas Pantai atau *Mobile Offshore Drilling Unit (MODU)*.
   iv. Pelabuhan/Fasilitas pelabuhan yang melayani kapal-kapal pelayaran Internasonal.
b. Peraturan ini tidak diterapkan terhadap :
   i. Kapal perang dan kapal bantuannya.
   ii. Kapal lain yang dimiliki atau dioperasikan oleh pemerintah negara-negara penandatangan dan digunakan hanya pada pelayanan non komersial oleh pemerintah.

4. Tingkat Ancaman (*Security Level*) Menurut *ISPS Code*

Penetapan tingkat keamanan (selanjutnya disebut *Security Level*) adalah tanggung jawab Pemerintah (*Designated Authority*) dalam hal ini Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Dalam penetapan *Security Level*, akan melakukan koordinasi dengan pihak-pihak terkait.Pemerintah negara-negara penandatangan harusnya menetapkan tingkat keamanan yang dipakai bagi kapal atau fasilitas

pelabuhan.

a. Keamanan tingkat 1 (*Security level 1*)

Keamanan tingkat 1 adalah tingkat dimana perlindungan minimum dari langkah keamanan yang tepat semestinya tetap dipelihara setiap saat.

b. Keamanan tingkat 2 (*Security level 2*)

Keamanan tingkat 2 adalah tingkat dimana tambahan perlindungan dari langkah keamanan yang tepat semestinya tetap dipelihara untuk jangka waktu tertentu sebagai hasil dari peningkatan resiko dari peristiwa keamanan.

c. Keamanan tingkat 3 (*Security level 3*)

Keamanan tingkat 3 adalah tingkat untuk kelanjutan tindakan perlindungan secara khusus yang semestinya ditetapkan untuk jangka waktu terbatas ketika suatu peristiwa keamanan dimungkinkan atau nyata, meskipun bisa jadi tidak mungkin untuk dapat menemukan/mengenali tujuan sasaran yang khusus.

## F. Pengertian Keselamatan dan Keamanan Kerja

Kata “keamanan” dalam bahasa inggris “*security*”, berasal dari bahasa latin yaitu “*se-curus*” yang artinya adalah “*se*” berarti tanpa, dan “*curus*” berarti kegelisahan (*se-curus* berarti tanpa kegelisahan atau mengandung makna keamanan). Arti keamanan memiliki berbagai makna, termasuk untuk merasa aman dan dilindungi serta digunakan untuk menggambarkan situasi tanpa resiko. Keamanan adalah hal utama yang berkaitan dengan nasib sekumpulan manusia, juga berkaitan dengan keyakinan bebas dari ancaman. Permasalahan dasarnya adalah tentang kelangsungan hidup, tetapi hal ini juga mencakup banyak hal atau urusan tentang sebuah kondisi kelangsungan kehidupan.

Kode Keamanan Pelabuhan dan Kapal Internasional (*ISPS CODE*) adalah regulasi menyeluruh tentang cara memperkuat keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Regulasi yang dibuat untuk tanggapan ancaman

kepada kapal dan fasilitas pelabuhan yang diantisipasi setelah bahaya teroris AS pada 11 September 2001. Dari pemahaman tersebut, dapat disimpulkan bahwa keamanan dan kewaspadaan sangat penting untuk menciptakan suasana yang aman. ABK harus berhati-hati melindungi kapal pada saat kapal sandar maupun saat berlabuh jangkar, untuk menjaga keadaan kapal aman serta kondusif.

Kode Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Internasional *(ISPS Code)*, yang diimplementasikan sebagai bagian dari Konvensi Internasional untuk keselamatan kehidupan di laut (SOLAS) Bab XI-2, adalah serangkaian tindakan komprehensif agar memaksimalkan keamanan pelabuhan serta kapal. Amandemen terbaru serta konsolidasi peraturan *ISPS Code*, sesuai konsolidasi tahun 2004, terus berfokus untuk memastikan keamanan maritim dengan menangani berbagai ancaman seperti pembajakan, terorisme, dan tindakan yang melanggar hukum lainnya.Setelah diberlakukan berdasarkan SOLAS bab XI-2, pada tanggal satu bulan Juli tahun 2004, Kode Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Internasional sejak saat itu membentuk dasar untuk sistem keamanan yang komprehensif yang diperlukan untuk perjalanan internasional. Bagian A serta B terdiri dari kode ini. Dalam Bagian Wajib A, pemerintah, otoritas pelabuhan, dan perusahaan pelayaran yang terikat kontrak dengan SOLAS harus mematuhi peraturan keamanan maritim dan pelabuhan yang rinci, untuk mematuhi code ini.

Poin penting dalam *ISPS Code* 2004:

a. Pasal 1 (Definisi)

1) Keamanan, berarti tindakan pencegahan dari ancaman teroris dan tindakan ilegal lainnya terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan.
2) Kapal, mencakup semua kapal yang terlibat dalam pelayaran internasional, termasuk kapal kargo dengan tonase kotor 500 atau lebih, dan kapal penumpang.
3) Fasilitas Pelabuhan, berarti lokasi yang berfungsi mendukung kegiatan kapal, termasuk pemuatan dan pembongkaran barang

serta embarkasi dan debarkasi penumpang.

b. Pasal 2 (Penilaian Keamanan)

Penilaian keamanan wajib dilakukan untuk mengidentifikasi dan mengevaluasi risiko terhadap sebuah kapal serta fasilitas pelabuhan. Penilaian tersebut menjadi dasar untuk penyusunan *Ship Security Plan serta Port Facility Security Plan*.

c. Pasal 3 (Penilaian Keamanan)

SSP wajib disetujui oleh otoritas berwenang negara bendera dan merangkul langkah-langkah untuk mengatasi resiko keselamatan, termasuk pengawasan akses dan kontrol kargo.

Rencana keamanan fasilitas pelabuhan *(PFSP)* harus mencakup prosedur untuk menangani ancaman keamanan terhadap fasilitas pelabuhan.

d. Pasal 4 (Petugas Keamanan)

1) Petugas keamanan kapal (SSO) bertanggung jawab terhadap pengembangan, implementasi, serta pemeliharaan SSP.
2) Petugas keamanan perusahaan *(CSO)* bertanggung jawab terhadap koordinasi keselamatan kapal di tingkat perusahaan.
3) Petugas keamanan fasilitas pelabuhan *(PFSO)* bertanggung jawab terhadap peningkattan, implementasi, serta penyelenggaraan *PFSP*.

e. Pasal 5 (Laihan dan Pelatihan)

Semua personel terkait keamanan harus menerima pelatihan yang memadai. Latihan keamanan harus dilakukan secara berkala untuk memastikan kesiapan menghadapi ancaman keamanan.

f. Pasal 6 (Verifikasi dan Sertifikasi)

Kapal yang mematuhi ketentuan *ISPS Code* wajib memperoleh sertifikat keamanan internasional kapal *(ISSC)*. Sertifikat ini dikeluarkan oleh negara bendera atau organisasi yang diakui.

g. Pasal 7 (Kerjasama dan Komunikasi)

Mengembangkan mekanisme untuk pertukaran informasi dan

kerjasama antara kapal, fasilitas pelabuhan, dan otoritas berwenang dalam menghadapi ancaman keamanan.

h. Pasal 8 (Control di Pelabuhan)

Kapal yang tidak mematuhi ketentuan *ISPS Code* dapat dikenakan tindakan kontrol di pelabuhan, termasuk penundaan, penahanan, atau penolakan izin masuk.

Tujuan dari Diklat Khusus Perkapalan Pertamina tentang Kode *ISPS* adalah:

a. Menciptakan skema internasional yang melibatkan kerja sama antara negara peserta, badan-badan pemerintah, pemerintah setempat, industri perkapalan atau pelayaran, dan kepelabuhan untuk mengidentifikasi ancaman keamanan dan mencegah insiden keamanan yang berdampak pada kapal dan fasilitas pelabuhan yang melayani perdagangan global,
b. Menentukan tanggung jawab dan peran yang harus dimainkan oleh negara anggota, lembaga pemerintah, administrasi lokal, industri pelayaran, dan industri pelabuhan baik di tingkat nasional maupun internasional untuk menjamin keamanan kapal,
c. Untuk memastikan penyusunan dan pertukaran informasi keamanan yang efisien dan cepat,
d. Membangun sistem penilaian keamanan yang memungkinkan pembuatan rencana dan tindakan untuk mengantisipasi perubahan tingkat keamanan,
e. Untuk menjamin bahwa ada keyakinan yang cukup dan tindakan keamanan maritim yang sesuai,
f. Menciptakan prosedur penilaian keamanan yang memungkinkan pembuatan rencana dan tindakan reaksi terhadap perubahan tingkat keamanan, dan
g. Untuk memastikan bahwa ada kepercayaan yang cukup dan tindakan keamanan maritim yang sesuai.

pelabuhan yang melayani pelayaran kapal internasional, yang

dimaksud dengan "pelayaran internasional" adalah "pelayaran internasional". Kriteria kapal yang dikategorikan dalam pelayaran internasional adalah:

a. Kapal penumpang dengan lebih dari dua belas penumpang, termasuk yang berkecepatan tinggi,
b. Kapal barang termasuk kapal pengangkut berkecepatan tinggi dengan berat lima ratus ton atau lebih,
c. Unit pengeboran lepas pantai mobile, yang merupakan instalasi pengeboran lepas pantai yang mencakup unit pengeboran yang ditarik,
d. Fasilitas pelabuhan yang melayani pelayaran antar negara atau kapal negara anggota (Negara Kontrak) dapat memperluas ketentuan di atas dalam kasus tertentu terhadap pelabuhan domestik yang melayani kapal internasional. Kapal perang, kapal bantu Angkatan Laut, atau kapal lain yang digunakan untuk tujuan non-komersial tidak akan dipengaruhi oleh ketentuan-ketentuan dalam *ISPS CODE*.

Fasilitas pelabuhan yang melayani pelayaran internasional dan kapalDalam situasi tertentu, negara anggota (Negara Kontrak) memiliki kewenangan untuk memperluas ketentuan di atas terhadap pelabuhan di negara tersebut yang melayani kapal internasional. Beberapa istilah penting dalam kode keselamatan kapal dan pelabuhan internasional ialah:

a. Rencana keamanan kapal adalah rencana tertulis yang dibuat untuk menjamin pelaksanaan semua tindakan di atas kapal dan melindungi orang di atas kapal, muatan, peralatan angkutan, gudang penyimpanan atau perbekalan lainnya dari risiko keamanan,
b. Rencana keamanan fasilitas pelabuhan adalah rencana yang ditulis dan dibuat untuk memastikan bahwa semua langkah yang diambil untuk melindungi fasilitas pelabuhan, kapal, orang, muatan, peralatan angkut muatan, dan tempat penyimpanan barang di dalam fasilitas pelabuhan terhadap risiko yang berkaitan dengan keamanan,

c. Perwira keamanan kapal ditunjuk oleh perusahaan perkapalan dan bertanggung jawab atas keamanan kapal, termasuk pelaksanaan dan pemeliharaan rencana keamanan kapal. perwira ini juga berfungsi sebagai penghubung antara perwira keamanan perusahaan dan perwira keamanan fasilitas pelabuhan,
d. Perwira keamanan perusahaan adalah orang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan penilaian keamanan kapal dilakukan, membuat rencana keamanan kapal, menyerahkannya kepada pejabat untuk disetujui, menerapkannya, dan memeliharanya, dan berfungsi sebagai penghubung antara perwira keamanan pelabuhan dan perwira keamanan kapal,
e. Petugas keamanan fasilitas pelabuhan *Port Facility Security Officer (PFSO)* adalah orang yang ditunjuk untuk bekerja sama dan berkomunikasi dengan perwira keamanan kapal dan perwira keamanan perusahaan. Mereka juga bertanggung jawab atas pengembangan, pelaksanaan, perubahan, dan pemeliharaan rencana keamanan fasilitas pelabuhan:
    1) Rancangan keamanan kapal (SSP) merupakan rencana untuk melindungi ABK, muatan, unit pengangkut muatan, gudang kapal, atau kapal lainnya dari insiden keamanan,
    2) *Designated authority (DA)*. Sesuai dengan perjanjian, penyelenggara yang dikenal oleh pemerintah *(DA)* bertanggung jawab atas pelaksanaan pasal ini, yang membahas keamanan fasilitas pelabuhan serta hubungan antara kapal serta pelabuhan dari sudut pandang fasilitas pelabuhan, dalam hal ini direktur jenderal perhubungan laut,
    3) Aktivitas kapal ke kapal adalah setiap kegiatan yang tidak terkait dengan fasilitas pelabuhan, seperti mengangkut orang atau barang dari satu kapal ke kapal lain,
    4) Kapal atau pelabuhan berinteraksi, juga dikenal sebagai Kapal/pelabuhan berinteraksi merupakan ketika sebuah kapal

terkena tindakan yang melibatkan pergerakan manusia, barang, atau perbekalan dari pelayanan pelabuhan ke atau dari kapal,

5) Persetujuan yang dicapai antara suatu kapal dan mungkin juga fasilitas pelabuhan atau kapal lain yang berinteraksi dengannya menetapkan protokol keamanan yang akan diterapkan oleh masing-masing. Istilah "deklarasi keamanan" atau "maklumat keamanan" mengacu pada istilah ini,
6) Organisasi keamanan yang diakui merupakan organisasi yang mempunyai keahlian dengan tepat dalam keamanan serta pengetahuan tentang operasional kapal serta pelabuhan yang diizinkan untuk melakukan penilaian, pemeriksaan, persetujuan, atau sertifikasi yang dipersyaratkan oleh bab ini atau bagian dari peraturan *ISPS* ini,
7) Komite keamanan pelabuhan (PSC) merupakan sebuah organisasi yang terdiri dari kanpel atau adpel sebagai koordinator, kabid atau kasi penjagaan serta penyelamatan sebagai koordinator pelaksana, serta perwakilan dari lembaga terkait,
8) Koordinator keamanan pelabuhan (PSO) merupakan pejabat kabid atau kasi penjagaan dan penyelamatan,
9) Verifikasi mencakup pemeriksaan atau audit rancangan keamanan kapal (SSP) atau rancangan keamanan fasilitas pelabuhan (PFSP), serta semua peraturan serta prosedur yang terkait dengan rancangan keamanan kapal serta pelabuhan yang harus dipatuhi.

Berikut kejadian akibat dari tidak terlaksananya keamanan yang baik di atas kapal dan di pelabuhan:

1. Pencurian

Pengertian pencurian menurut hukum beserta unsur-unsurnya dirumuskan dalam Pasal 362 KUHP, adalah berupa rumusan pencurian dalam bentuk pokoknya yang berbunyi:

“Barang siapa mengambil barang sesuatu yang seluruhnya atau sebagian adalah kepunyaan orang lain, dengan maksud untuk

menguasai benda tersebut secara melawan hak, maka ia dihukum karena kesalahannya melakukan pencurian dengan hukuman penjara selama-lamanya lima tahun atau denda setinggi-tingginya enam puluh juta rupiah".

Untuk lebih jelasnya, apabila dirinci rumusan itu terdiri dari unsur-unsur objektif (perbuatan mengambil, objeknya suatu benda dan unsur keadaan yang melekat pada benda untuk dimiliki secara sebagian ataupun seluruhnya milik orang lain) dan unsur-unsur subjektif (adanya maksud, yang ditujukan untuk memiliki dan dengan melawan hukum).

Unsur-unsur pencurian adalah sebagai berikut:

a. Unsur-Unsur Objektif berupa:

1) Unsur perbuatan mengambil (*wegnemen*)

Unsur pertama dari tindak pidana pencurian ialah perbuatan "mengambil" barang. Kata "mengambil" (*wegnemen*) dalam arti sempit terbatas pada menggerakkan tangan dan jari-jari, memegang barangnya dan mengalihkannya ke lain tempat. Unsur berpindahnya kekuasaan benda secara mutlak dan nyata adalah merupakan syarat untuk selesainya perbuatan mengambil yang artinya juga merupakan syarat untuk menjadi selesainya suatu perbuatan pencurian yang sempurna.

2) Unsur Benda

Pada objek pencurian ini sesuai dengan keterangan dalam *Memorie van Toelichting (MvT)* mengenai pembentukan Pasal 362 KUHP adalah terbatas pada benda-benda bergerak (*roerend goed*). Benda-benda tidak bergerak, baru dapat menjadi objek pencurian apabila telah terlepas dari benda tetap dan menjadi benda bergerak. Benda bergerak adalah setiap benda yang berwujud dan bergerak ini sesuai dengan unsur perbuatan mengambil. Benda yang bergerak adalah setiap benda yang sifatnya dapat berpindah sendiri atau dapat

dipindahkan (Pasal 509 KUHPerdata). Sedangkan benda yang tidak bergerak adalah benda-benda yang karena sifatnya tidak dapat berpindah atau dipindahkan, suatu pengertian lawan dari benda bergerak.

3) Unsur sebagian maupun seluruhnya milik orang lain.

Benda tersebut tidak perlu seluruhnya milik orang lain, cukup sebagian saja, sedangkan yang sebagian milik pelaku itu sendiri. Contohnya seperti sepeda motor milik bersama yaitu milik A dan B, yang kemudian A mengambil dari kekuasaan B lalu menjualnya. Akan tetapi bila semula sepeda motor tersebut telah berada dalam kekuasaannya kemudian menjualnya, maka bukan pencurian yang terjadi melainkan penggelapan (Pasal 372 KUHP).

b. Unsur-Unsur Subjektif berupa:

1) Maksud untuk memiliki

Maksud untuk memiliki terdiri dari dua unsur, yakni unsur pertama maksud (kesengajaan sebagai maksud atau opzet als oogmerk), berupa unsur kesalahan dalam pencuriandan kedua unsur memilikinya. Dua unsur itu tidak dapat dibedakan dan dipisahkan satu sama lain. Dalam hal tersebut berarti sebelum melakukan perbuatan mengambil dalam diri pelaku sudah terkandung suatu kehendak (sikap batin) terhadap barang itu untuk dijadikan sebagai miliknya.

2) Melawan hukum

Unsur melawan hukum dalam tindak pidana pencurian yaitu maksud memiliki dengan melawan hukum atau maksud memiliki itu ditunjukan pada melawan hukum, artinya ialah sebelum bertindak melakukan perbuatan mengambil benda, ia sudah mengetahui dan sudah sadar memiliki benda orang lain itu adalah bertentangan dengan hukum. Karena alasan inilah maka unsur melawan hukum dimaksudkan ke dalam unsur melawan

hukum subjektif. Pendapat ini kiranya sesuai dengan keterangan dalam MvT yang menyatakan bahwa, apabila unsur kesengajaan dicantumkan secara tegas dalam rumusan tindak pidana, berarti kesengajaan itu harus ditujukan pada semua unsur yang ada dibelakangnya.

2. *Stowaway*

*International Maritime Organization (IMO)* mendefinisikan *stowaway* (penumpang gelap) sebagai seseorang yang secara sembunyi-sembunyi berada di kapal, atau di kargo yang kemudian dimuat di kapal tanpa persetujuan dari pemilik kapal, kapten kapal, atau *crew* kapal yang kemudian diketahui setelah meninggalkan pelabuhan atau disaat bongkar muat dilakukan di pelabuhan tujuan dan dilaporkan sebagai *stowaway* (penumpang gelap) pada pihak yang berwenang. Penumpang gelap ini biasannya akan menghadapi situasi yang berbahaya, karena status mereka yang illegal maka tidak jarang mereka harus menghabiskan hari di kapal tanpa makan dan minum, hal ini sangat beresiko pada kematian. Selain itu mereka juga beresiko untuk di penjara karena perbutan mereka yang melanggar hukum.

Ada berbagai alasan, tujuan dan cara untuk seseorang bisa menjadi penumpang gelap di kapal, tapi biasanya mereka berusaha untuk menghindari daerah yang sedang dalam konflik, ketidakstabilan ekonomi dinegarannya, adanya kesenjangan sosial dan berharap untuk mendapat peluang hidup yang lebih baik di negara orang. Berbagai jenis atau tipe penumpang gelap akan membawa masalah yang berbeda bagi *crew* kapal dan mungkin memerlukan tindakan penanganan yang berbeda pula. Paling tidak penyelidikan dan identifikasi perlu dilakukan pada penumpang gelap yang telah ditemukan selain itu biaya pemulangan bagi penumpang gelap ke negara asalnya juga harus dikeluarkan oleh pemilik kapal, untuk itu perlu diketahui tipe dari penumpang gelap ini. Berikut tipe penumpang

gelap berdasarkan alasan mereka:

a) Pengungsi (*Refugees*)

Pengungsi akan berusaha untuk melarikan diri dari peperangan akibat kerusuhan sipil, politik atau agama. Salah satunnya adalah dengan cara menjadi penumpang gelap di kapal, penumpang gelap ini cenderung menuruti kata hati dan seringkali tidak memiliki surat-surat keterangan.

b) Imigran ekonomi (*Economic imigrants*)

Kesulitan ekonomi akan membuat seseorang berusaha untuk mendapatkan kehidupan yang lebih baik, dengan menjadi penumpang gelap, orang tipe ini berharap untuk mendapatkan kehidupan yang lebih baik di negara orang. Tetapi kebanyakan mereka malah akan menjadi beban atau tanggungan bagi negara tersebut.

c) Pencari suaka (*Asylum seekers*)

Pencari suaka adalah seorang yang berusaha mencapai sebuah negara dimana suaka dapat diberikan atau imigran ekonomi yang mengklaim suaka sehingga berharap untuk tidak dipulangkan. Mereka akan mencoba untuk menyembunyikan identitas asli mereka atau mengadopsi kebangsaan dari suatu wilayah yang sedang terjadi konflik.

d) Imigran gelap (*Illegal immigrants*)

Imigran gelap tidak menginginkan kehadiran mereka diketahui oleh pihak berwenang, berharap untuk bisa memasuki suatu negara tanpa terdeteksi. Penumpang gelap umumnya diperlakukan sebagai imigran gelap di pelabuhan tujuan sesuai dengan undang- undang dari negara yang bersangkutan.

e) Penjahat (*Criminals*)

Jenis terakhir dari penumpang gelap dan mungkin yang paling mengkhawatirkan adalah penjahat, mereka mungkin menggunakan kekerasan dan mungkin terlibat dengan perdagangan obat-obatan

atau kegiatan illegal lainnya. Penumpang gelap ini sering melakukan perjalanan dalam kelompok dan dapat menimbulkan sebuah ancaman yang serius bagi awak kapal, mereka juga terkadang mencari keuntungan dengan menuntut uang tebusan dari pemilik kapal.

Selain berdasarkan tipe diatas, stowaway (penumpang gelap) juga dapat dibedakan berdasarkan cara mereka beroperasi menjadi penumpang gelap. Berikut ini tipe stowaway berdasarkan cara beroperasi mereka:

1) *The opportunist*

*The Opportunist* adalah individu yang bertindak sendiri, telah membuat keputusan untuk menjadi penumpang gelap secara mendadak. Biasanya seorang buruh di pelabuhan atau orang yang terkait, *opportunist stowaway* tidak memiliki persiapan yang matang sehingga mudah untuk dicegah.

2) *The dedicated individuals*

*The dedicated individuals* kemungkinan akan bekerja atau beroperasi atas keinginannya sendiri, tetapi dia lebih memiliki persiapan yang matang, setelah merencanakan rute akan mencari kapal dengan tujuan tertentu.

3) *The organized*

Merupakan penumpang gelap yang beroperasi secara berkelompok dan terorganisasi, mereka cenderung untuk menargetkan kapal-kapal liner atau kapal yang dicharter secara liner.

Keamanan kerja adalah suatu usaha untuk menjaga dan melindungi pekerja dan fasilitas/aset yang dimiliki, baik yang berada di dalam Kantor maupun yang berada di luar lingkungan Kantor. Upaya memberikan jaminan keamanan kerja tidak hanya diperuntukkan bagi tenaga kerja yang bekerja di dalam lingkungan Kantor, tetapi juga bagi tenaga kerja yang bekerja di lapangan.

Definisi Keselamatan menurut para ahli :

Menurut Mangkunegara (2013: 161), 'Keselamatan kerja mempunyai arti rasa terhadap keadaan yang aman dari rasa bahaya, sakit dan faktor kerugian yang terjadi di tempat kerja'. Berdasarkan

Di sisi lain, menurut Swasto (2011: 107), “keselamatan kerja menyangkut seluruh proses melindungi pekerja dari potensi bahaya yang terjadi di lingkungan kerja.''

Dari sini dapat disimpulkan bahwa keselamatan dan keamanan kerja harus didasari dalam keadaan aman dan pekerja terlindungi dari kecelakaan kerja saat melakukan pekerjaannya.

d. Syarat – Syarat Keselamatan Kerja

UU No. 1 Tahun 1970 Pasal 3 ayat 1 tentang Undang-Undang Keselamatan Kerja RI mewajibkan perusahaan untuk menjaga keselamatan karyawannya di lingkungan kerja dan persyaratan keselamatan kerja adalah:

1) Pencegahan dan pengurangan kecelakaan.
2) Mencegah, mengurangi adanya kebakaran.
3) Mencegah dan mengurangi bahaya ledakan.
4) Memberikan kesempatan atau kemampuan untuk menyelamatkan diri jika terjadi kebakaran atau kejadian berbahaya lainnya.
5) Memberikan bantuan jika terjadi kecelakaan.
6) Penyediaan alat pelindung diri bagi pekerja.
7) Mencegah dan mengendalikan timbulnya atau penyebaran suhu, kelembaban, debu, kotoran, asap, uap, gas, hembusan, cuaca, cahaya atau radiasi, suara dan getaran.
8) Mencegah dan mengendalikan terjadinya penyakit fisik dan mental akibat kerja, keracunan, infeksi dan penularan.
9) Menerima informasi yang lengkap dan tepat.
10) Pastikan suhu dan kelembaban yang baik
11) Atur pengharum ruangan yang cukup.

12) Menjaga kebersihan, kesehatan dan ketertiban.
13) Keamanan dan pemeliharaan semua jenis bangunan.
14) Keselamatan dan Pemeliharaan Operasi Bongkar Muat, Penanganan dan Penyimpanan Barang
15) Mencegah paparan brus Berbahaya.
16) Mengkoordinasikan dan meningkatkan keselamatan bagi karyawan agar resiko kerja dapat diturunkan.

b. Indikator Keselamatan Kerja

Indikator keselamatan kerja menurut Moenir (2006:203) adalah:

1. Langkah-langkah yang harus dilakukan perusahaan untuk meningkatkan keselamatan kerja adalah:
   a) Penyediaan peralatan yang dapat digunakan sebagai sarana pencegahan, pertolongan dan perlindungan. Contoh peralatan pencegahan: Peralatan pemadam kebakaran, pintu darurat, kotak P3K, sekoci di setiap kapal, tangki oksigen, dll.
   b) Jaminan pada kecelakaan kerja terhadap awak kapal meliputi: Memelihara dan memberi asuransi bagi pekerja yang melakukan pekerjaan berbahaya yang pekerjaannya mencakup pekerjaan berat dan tingat cedera kerja yang tinggi. sehingga tingginya tingkat dapat mengakibatkan tingginya kerusakan yang diderita dalam suatu kecelakaan.
   c) Memeriksa Kesehatan awak kapal secara rutin agar dapat melihat tingkat Kesehatan awak kapal tersebut.

c. Sebab – sebab Kecelakaan kerja

Menurut pendapat Gaol J.L. (2014) adalah “Kecelakaan di tempat kerja adalah kejadian yang tidak direncanakan dan semua kejadian pasti memiliki penyebab yang mengakibatkan kerusakan harta benda dan cedera diri.”

Penyebab kecelakaan dapat dibagi menjadi dua kategori yaitu :

Penyebab teknis dan Penyebab manusia

a. Teknis

Hal ini biasanya terkait dengan masalah peralatan yang digunakan, pencahayaan yang buruk, mesin yang tidak dirawat dengan baik, penggunaan warna kontras rendah, ventilasi yang tidak memadai, dan kondisi kerja yang buruk. Untuk mencegah hal ini, kapal harus diperbaiki

b. Manusia

Dikarenakan karena kurangnya pemahaman awak kapal dengan menjalankan tugas secara ceroboh, mengantuk, mabuk, dll.

d. Tujuan Keselamatan Kerja

Maksud dan tujuan Sistem Manajemen K3 adalah memadukan unsur-unsur manajemen, pekerjaan, kondisi, dan lingkungan kerja yang terintegrasi untuk menciptakan sistem kesehatan dan keselamatan kerja di tempat kerja, mencegah dan mengurangi kecelakaan dan penyakit akibat kerja, serta menjamin kenyamanan dan keselamatan kerja. Sehingga menciptakan tempat kerja dengan lingkungan kerja yang lebih efisien.

Tujuan manajemen keselamatan perusahaan harus mencakup:

1. Memastikan Pengoperasian Kapal yang aman dan lingkungan kerja yang aman.
2. Menilai semua resiko yang terindifikasi terhadap awak kapal dan lingkungannya untuk memastikan perlindungan yang memadai.
3. Peningkatan berkelanjutan terhadap keterampilan mengelolah Sumber Daya Manusia.

Menurut Suma'mur (2001:1-2), keselamatan kerja bertujuan untuk:

1. Perlindungan tenaga kerja atas keselamatannya dalam melaksanakan pekerjaannya untuk kepentingan hidup dan peningkatan produksi dan perusahaan.
2. Memastikan Keselamatan semua orang ditempat kerja.

3. Sarana produksi dipelihara dan digunakan secara aman dan efisien.

## G. Dasar Hukum *ISPS Code*

Pelatihan *ISPS Code* dilakukan sebagai upaya untuk mengantisipasi berbagai ancaman teror, insiden bahaya, dan bencana terhadap terminal pelabuhan sebagai salah satu jalur distribusi terpenting. Kegiatan ini wajib dilaksanakan paling sedikit setiap 18 bulan sekali bagi terminal pelabuhan yang memiliki Sertifikasi *ISPS Code*.

Sertifikasi *ISPS Code* wajib dimiliki oleh Pertamina karena kapal-kapal asing hanya dapat bersandar di pelabuhan yang sudah memiliki *SOCPF (Statement of Compliance of a Port Facility)*. Kapal-kapal charter/milik Pertamina yang akan bersandar di pelabuhan internasional juga wajib memiliki sertifikat sejenis yang disebut *ISSC (International Ship Security Cetificate)*. *SOCPF* dan *ISSC* tersebut diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai persyaratan yang berlaku secara internasional mengacu pada Amandemen SOLAS 1974 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan dan mulai diterapkan di Indonesia sesuai Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan *ISPS Code* di Wilayah Indonesia.

Dalam implementasi *ISPS Code* berdasarkan amandemen SOLAS 74 terdapat dasar hukum dari *ISPS Code* diantaranya:

1. Undang - Undang Pelayaran Nomor 17 tahun 2008,
2. Keputusan Presiden Nomor 65 tahun 1980 tentang Ratifikasi SOLAS 1974
3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 3 tahun 2004 yang menetapkan otoritas yang diberikan,
4. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 33 Tahun 2003 mengenai pelaksanaan amandemen SOLAS 1974 terkait pengamanan kapal serta fasilitas pelabuhan di Indonesia, yang berlaku untuk kapal yang melakukan pelayaran Internasional, dengan rincian berikut:

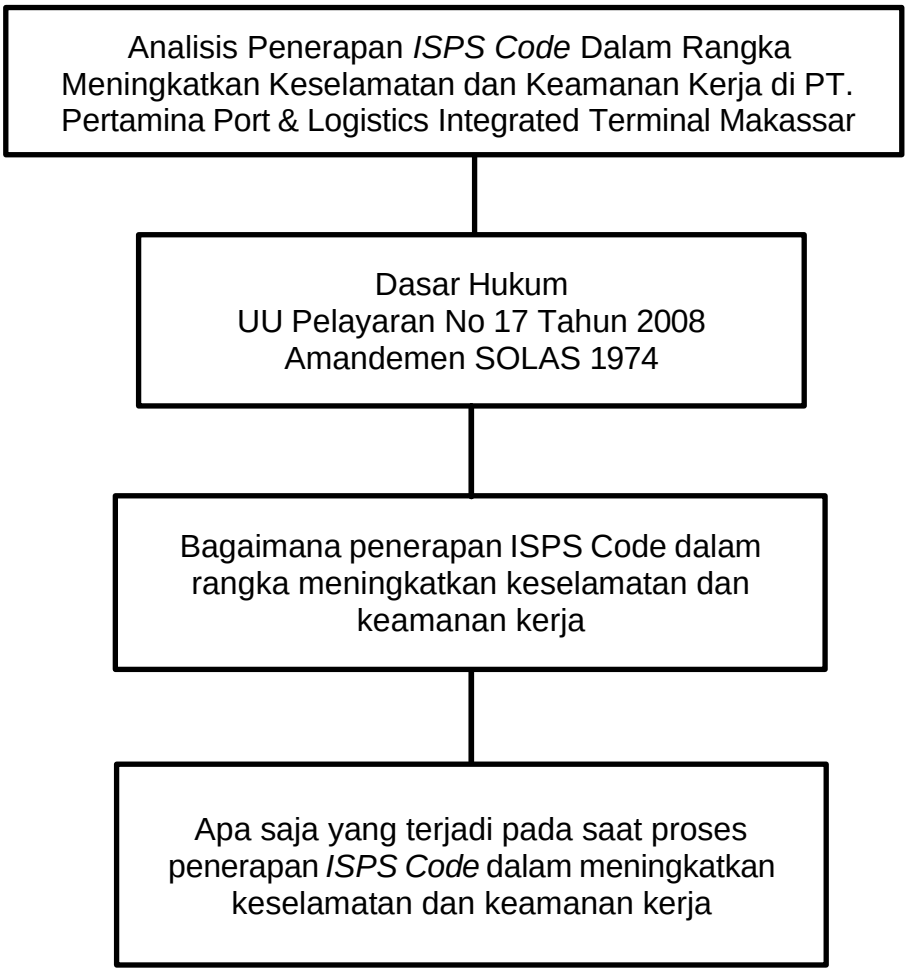
a. Kapal penumpang dengan lebih dari dua belas penumpang, termasuk yang berkecepatan tinggi,
b. Kapal barang termasuk kapal pengangkut berkecepatan tinggi dengan berat lima ratus ton atau lebih,
c. Unit pengeboran lepas pantai mobile, yang merupakan instalasi pengeboran lepas pantai yang mencakup unit pengeboran yang ditarik

Pelabuhan atau lokasi pelabuhan yang melayani kapal-kapal yang bepergian ke seluruh dunia. Peraturan ini tidak berlaku untuk:

a. Kapal milter serta kapal pendukungnya, dan
b. Kapal lain yang dimiliki atau dioperasikan oleh pemerintah negara penandatangan dan digunakan hanya untuk layanan non-komersial oleh pemerintah negara penandatangan.

## H. Kerangka Pikir

Untuk mempermudah pembahasan skripsi penelitian merumuskan kerangka pikir sebagai berikut :



# BAB III
# METODE PENELITIAN

## A. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif mengenai penerapan *ISPS Code* guna meningkatkan keselamatan dan keamanan kerja di PT. Pertamina Port & Logistics Integrated Terminal Makassar. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas.

## B. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan berbagai cara antara lain:

1. Observasi

   Teknik pengumpulan data adalah dengan observasi langsung. Peneliti menggunakan panca indera untuk mengamati di lokasi Penelitian. Peneliti diposisikan sebagai pengamat atau orang luar. Saat mengumpulkan data dengan observasi, peneliti dapat menggunakan catatan. Peneliti dapat menjadi partisipatif, jika peneliti berpartisipasi dan terlibat dalam aktivitas yang diamati.

2. Dokumentasi

   Catatan peristiwa yang termasuk di dalamnya dokumen berupa tulisan atau foto. Dokumen berbentuk seperti buku kisah hidup, cerita, biografi, peraturan, dan kebijakan. Dokumen dalam format gambar seperti foto, gambar langsung, Sketsa, Film, Video.

3. Wawancara

   Pertanyaan dan jwaban pribadi pewawancara meminta responden menjawab untuk mendapatkan informasi yang diperlukan

## C. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini, penulis menganalisis data berupa kata-kata, catatan lapangan dari wawancara, dan dokumen-dokumen yang dapat mendukung penelitian, serta kalimat-kalimat yang berisi pernyataan yang diperoleh dari studi kepustakaan dan observasi. Setelah semua data dari wawancara diperoleh, observasi dan dipertimbangkan, sehingga menghasilan reduksi data. Ini adalah upaya untuk meringkas dan memilih poin-poin kunci dari wawancara, pengamatan, dan fokus pada apa yang penting.