

**ANALISIS PENERAPAN ISPS CODE TERHADAP KESELAMATAN
CREW DI ATAS KAPAL MT. QUEEN QADARIAH**



**SAKIRULLAH 20.41.019
NAUTIKA**

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024**

**ANALISIS PENERAPAN ISPS CODE TERHADAP KESELAMATAN CREW DI
ATAS KAPAL MT. QUEEN QADARIAH**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan Diploma IV
Pelayaran

Program studi NAUTIKA

Disusun dan diajukan oleh

SAKIRULLAH
NIT 20.41.019

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN POLITEKNIK
ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024**

SKRIPSI

**ANALISIS PENERAPAN ISPS CODE TERHADAP
KESELAMATAN CREW DI ATAS KAPAL
MT. QUEEN QADARIAH**

Disusun dan Diajukan oleh:

SAKIRULLAH
NIT. 20.41.019

Telah dipertahankan di depan panitia ujian skripsi
Pada tanggal 28 November 2024

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II


Capt. Drs. Prolin Tarigan Sibero, M.Mar. Wardimansyah Ridwan, S.Pd., M.Pd.
NIP. NIP.199405192023211012

Mengetahui,

Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi Nautika


Capt. Falsal Saransi, M.T., M.Mar. Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A.
NIP.197503291999031002 NIP.197809082005022001

PRAKATA

Segala puji dan syukur serta nikmat yang tak terhingga yang dicurahkan Sang Maha Esa Allah SWT sehingga Penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan judul “**ANALISIS PENERAPAN ISPS CODE TERHADAP LESELAMATAN CREW DI ATAS KAPAL MT. QUEEN QADARIAH**” Salam serta shalawat tak lupa juga Penulis hanturkan kepada junjungan besar Nabi Muhammad SAW, yang membawa cahaya petunjuk bagi umat manusia, serta kepada keluarga, sahabat dan umatnya yang mengikuti jejaknya dengan penuh kecintaan dan kesungguhan .

Penulis sadari bahwa skripsi ini kurang sempurna, hal ini disebabkan karena keterbatasan kemampuan yang ada pada Penulis. Oleh karena itu, kritik, saran dan koreksi untuk perbaikan dan penyempurnaannya sangat Penulis butuhkan.

Pada kesempatan ini, perkenankanlah Penulis menghanturkan rasa terima kasih yang tak terhingga kepada orang hebat yang selalu menjadi penyemangat, sandaran dan alasan Penulis menyelesaikan Skripsi ini. Ayahanda **Raba Ali** dan Ibunda **Sunggu Pati** atas doa, dukungan, cinta dan kasih sayang yang selalu mengiringi langkah Penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Menjadi suatu kebanggaan memiliki orangtua yang mendukung anaknya dalam menggapai cita-cita. Sehat selalu dan hiduplah lebih lama lagi untuk menyaksikan segala perjalanan dan pencapaian hidup Penulis. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada:

1. **Capt. Rudy Susanto, M.Pd** selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. **Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar.** selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. **Subehana Rachman, S.A.P, M.Adm. S.D.A.** selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

4. **Capt. Drs. Prolin Tarigan Sibero, M.Mar.** selaku pembimbing I, dan **Wardimansyah Ridwan, S.Pd., M.Pd.** selaku pembimbing II, yang telah memberikan bimbingan, pengarahan dan masukan dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Segenap dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, yang telah mendidik dan memberikan ilmu selama kuliah.
6. Nahkoda dan seluruh crew Kapal MT.Queen Qadariah yang telah memberikan banyak pelajaran dan pengalaman kepada penulis.
7. Serta seluruh rekan-rekan Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar khususnya Angkatan XLI atas segala dukungannya selama ini.

Terakhir, penulis tetap menyadari bahwa kualitas dari penulisan skripsi ini masih sangat jauh dari yang diharapkan. Oleh karena itu, penulis senantiasa membuka diri untuk menerima kritikan dan saran yang membangun guna mendidik kearah Yang lebih baik lagi.

Makassar, 28 November 2024



SAKIRULLAH
NIT. 20.41.019

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : SAKIRULLAH

Nomor Induk Taruna : 20.41.019

Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

Analisis Penerapan ISPS Code Terhadap Keselamatan Crew Di atas Kapal MT. Queen Qadariah

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi saya ini benar merupakan hasil karya sendiri, bukan merupakan hasil plagiasi terhadap karya ilmiah orang lain dan merupakan ide yang saya susun sendiri.

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

Makassar, 28 November 2024



SAKIRULLAH
NIT. 20.41.019

ABSTRAK

SAKIRULLAH, Penerapan Dan Pelaksanaan ISPS Code (International Ship And Port Facility Security) Code diatas kapal MT. Queen Qadariah (dibimbing oleh Prolin Tarigan Sibero dan Wardimansyah Ridwan).

ISPS Code (International Ship Port Facility Security Code) adalah peraturan lengkap tentang apa yang harus dilakukan oleh setiap negara untuk memerangi ancaman terorisme di laut yang dibentuk pada tanggal 12 Desember 2002 dan untuk meningkatkan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

Data yang diperoleh melalui studi pustaka dan observasi tentang subjek adalah bagian dari metodologi penelitian kualitatif deskriptif. Dilakukan di MT. Queen Qadariah selama tiga belas bulan, dari Oktober 2022 hingga Januari 2024.

Studi ini menunjukkan bahwa ISPS Code diterapkan di MT. Queen Qadariah sebagai berikut: (1) Awak kapal bertanya tentang pelaksanaan ISPS Code di MT. Queen Qadariah dengan memperhatikan keamanan sesuai dengan SSP (Ship Security Plan); (2) Perusahaan memberikan hadiah kepada awak kapal yang melakukan dinas jaga dengan baik dengan memberikan pesiar saat kapal sandar di pelabuhan; dan (3) Perusahaan memberikan hukuman kepada awak kapal yang tidak melakukan dinas jaga dengan baik.

Kata Kunci : ISPS Code, Penerapan, Pelaksanaan.

ABSTRACT

SAKIRULLAH, Implementation of the *ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code)* on the MT. Queen Qadariah (supervised by Prolin Tarigan Sibero and Wardimansyah Ridwan).

The ISPS Code, established on December 12, 2002, is a comprehensive regulation outlining the necessary measures each country must take to combat maritime terrorism, aiming to enhance the security of ships and port facilities.

This research utilized a qualitative descriptive approach, collecting data through literature review and direct observation. The study was conducted on the MT. Queen Qadariah over a period of thirteen months, from October 2022 to January 2024.

The study findings indicate that the ISPS Code is implemented aboard the MT. Queen Qadariah in the following ways: (1) Crew members are questioned about the application of the ISPS Code on board, focusing on security procedures in line with the Ship Security Plan (SSP); (2) The company rewards crew members who perform their duties well by offering leisure trips when the vessel docks at port; and (3) The company enforces penalties for crew members who fail to carry out their duties properly.

Keyword : ISPS Code, Application, Implementation.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGANTAR	ii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
A. Pengertian Penerapan	6
B. Pengertian Pelaksanaan	6
C. Pengertian Dan Tujuan ISPS CODE	7
D. Ketentuan - Ketentuan ISPS CODE	8
E. Tingkat Dan Peralatan Keamanan ISPS CODE	11
F. Istilah Penting Dan Standard ISPS CODE	21
G. Kerangka Pikir	24
H. Hipotesis	25
BAB III METODE PENELITIAN	26
A. Jenis, Desain dan Variabel Penelitian	26
B. Definisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus	27
C. Populasi Dan Sampel Penelitian	28
D. Teknik Pengumpulan Data	28
E. Teknik Analisis Data	29

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	30
A. Hasil Penelitian	30
B. Pembahasan Hasil Penelitian	36
 BAB V SIMPULAN DAN SARAN	 45
A. Simpulan	45
B. Saran	45
DAFTAR PUSTAKA	46

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
4.1. Ship Particular MT. Queen Qadariah	30
4.2. Pelabuhan Yang Disinggahi	31

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1. CCTV	19
2.2. Hand Metal Detector	20
2.3. Senter	21
2.4. Kerangka Pikir	24
4.1. Buku Kunjungan MT. Queen Qadariah	39

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelayaran yang aman dan nyaman sangat penting untuk kelancaran operasi kapal, karena transportasi laut adalah pilihan utama dalam perdagangan global.

Keselamatan pelayaran menjadi faktor kunci yang harus dipenuhi. Dengan memastikan barang diangkut tanpa hambatan, aktivitas perdagangan dapat berjalan lancar dan efisien.

Dengan adanya situasi yang tidak diinginkan atau tindakan yang dilakukan oleh manusia, seperti pembajakan, perampokan, dan peledakan bom, lingkungan laut dapat menjadi tidak mendukung untuk pelayaran. Penduduk melakukan apa pun untuk bertahan hidup karena pendapatan yang tidak merata.

Saat ini, operasi kapal tanpa gangguan sudah cukup sulit. Namun, ancaman baru yang tersembunyi perlu dikenali dan ditangani. Kasus pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal semakin meningkat, sementara perusahaan pelayaran kesulitan untuk memperoleh keuntungan. Tidak ada daerah yang benar-benar aman dari ancaman perampokan, sementara kapal niaga sering berlayar dengan kru minima, menjadikannya target empuk bagi teroris. Banyak kapal menghadapi ancaman ini, menimbulkan pertanyaan tentang pengorganisasian perlindungan. Selama Perang Dunia I, diskusi serius terjadi mengenai pengawasan kapal dengan pengawalan. Untuk menghindari hal-hal di atas Setiap perusahaan pelayaran wajib mengikuti semua aturan yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization* (IMO).

Untuk mendukung kelancaran operasional kapal, aturan ini harus diterapkan pada seluruh kapal yang dioperasikan. Pelaksanaan tugas jaga harus sesuai dengan Standar Pelatihan Peninjauan

Sertifikasi untuk Pelaut (STCW) atau konvensi mengenai standar pelatihan, sertifikasi, dan tugas jaga bagi pelaut, sesuai dengan peraturan VIII/2.

Beberapa peristiwa penting menjadi latar belakang diterapkannya ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) untuk meningkatkan langkah-langkah keamanan di kapal dan pelabuhan. Peristiwa tersebut antara lain pembajakan *MS Achille Lauro* pada tahun 1985, diikuti dengan pembajakan *MT Petro Ranger* pada tahun 1998 dan *MV Alondra Rainbow* pada tahun 1999. Selain itu, peledakan kapal perang *USS Cole* di Aden, Yaman, pada tahun 2000 semakin menegaskan ancaman terhadap keamanan maritim. Kekhawatiran lebih lanjut muncul dengan pembajakan *MT Han Wei* dan serangan terhadap kapal tanker minyak besar *MT Limburg* pada tahun 2002. Peristiwa-peristiwa ini menunjukkan pentingnya adanya kerangka kerja keamanan yang komprehensif, yang akhirnya mendorong penerapan ISPS Code untuk mengurangi risiko dan meningkatkan keselamatan di industri maritim.

Diantara beberapa peristiwa tersebut, ada satu kejadian yang sangat mengguncang dunia, yaitu serangan pada 11 September 2001 di World Trade Centre dan Pentagon di Amerika Serikat. Majelis Organisasi Maritim Internasional (IMO) secara bulat menyetujui langkah baru untuk melindungi kapal dan fasilitas pelabuhan, yang kemudian menghasilkan Kode Keselamatan Kapal dan Pelabuhan Internasional (ISPS) pada tahun 2003, menurut Humas dan Kerja Sama Luar Negeri Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Berdasarkan standar yang ditetapkan oleh SOLAS, perencanaan konstruksi kapal harus memenuhi aspek keselamatan pelayaran, termasuk perlindungan terhadap kapal, awak, serta muatan yang diangkut. Oleh karena itu, setiap kapal wajib dirancang dan dilengkapi dengan peralatan keselamatan yang sesuai guna memastikan tingkat keamanan yang optimal selama beroperasi.

Persyaratan utama dari hal ini adalah sebagai berikut :

1. Stabilitas kapal terkait dengan pembagian ruang, struktur lambung, serta sistem instalasi mesin dan kelistrikan.
2. Pencegahan kebakaran, penyediaan alat keselamatan, alat komunikasi, peralatan navigasi, dan sertifikasi yang diwajibkan.
3. Aturan khusus untuk jenis kapal tertentu, seperti kapal pengangkut gandum.

Keselamatan kapal merupakan elemen krusial dalam keselamatan pelayaran. Aspek ini memainkan peran penting dalam pengelolaan lalu lintas angkutan laut, karena terkait erat dengan keselamatan manusia, barang, sarana angkutan, dan juga kelestarian lingkungan perairan.

Pada Desember 2002, berbagai negara yang tergabung dalam konvensi keselamatan jiwa di laut, termasuk Indonesia, sepakat mengenai keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Indonesia telah menjadi salah satu negara peserta konvensi sejak tahun 1974. Pada 1 Juli 2004, Indonesia mulai menerapkan Kode Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Internasional, yang mengatur aspek keamanan fasilitas pelabuhan. Sejak itu, Kode ISPS menjadi landasan utama untuk sistem keamanan yang komprehensif dalam pelayaran internasional.

Kode ini terdiri dari dua bagian utama, yaitu Wajib A dan Wajib B. Bagian Wajib A menetapkan ketentuan keamanan bagi sektor maritim dan pelabuhan yang harus dipatuhi oleh pemerintah negara anggota SOLAS, otoritas pelabuhan, serta perusahaan pelayaran agar selaras dengan regulasi yang berlaku. Sementara itu, Wajib B berfungsi sebagai panduan dalam menerapkan dan memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan dalam Wajib A.

Di bawah Kode ISPS, pemerintah negara pihak SOLAS, otoritas pelabuhan, dan perusahaan pelayaran diwajibkan untuk menetapkan personel keamanan yang kompeten di setiap kapal, fasilitas

pelabuhan, dan perusahaan pelayaran untuk memastikan tercapainya tujuan yang telah ditentukan. Personel keamanan yang ditunjuk, yang meliputi Port Security Officers (PSO), Ship Security Officers (SSO), dan Company Security Officers (CSO), bertugas untuk menilai, merancang, dan melaksanakan keamanan yang efektif untuk mengelola potensi ancaman keamanan yang ada.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sejauh mana tanggung jawab Perwira dan ABK dalam menjalankan tugas jaga, khususnya yang berkaitan dengan ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*), yakni dalam hal ini SSP (*Ship Security Plan*). Setelah mengetahui hal tersebut, diharapkan Perwira dan ABK dapat meningkatkan disiplin dalam melaksanakan tugas mereka, sehingga tercipta rasa aman di kapal dan mengurangi rasa takut jika terjadi situasi darurat, karena seluruh awak kapal telah memahami ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*).

Sesuai hal tersebut diatas, maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian mengenai "ANALISIS PENERAPAN ISPS CODE (*INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE*) DIATAS KAPAL MT. QUEEN QADARIAH".

B. Rumusan Masalah

Mengacu pada latar belakang yang telah dijelaskan, permasalahan utama dalam penelitian ini berfokus pada bagaimana penerapan ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) di kapal MT. Queen Qadariah.?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penulisan ini adalah untuk menganalisis penerapan ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) di kapal MT. Queen Qadariah.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

- a. Menambah wawasan bagi mahasiswa Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar mengenai penerapan serta pelaksanaan ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) di atas kapal.
- b. Memberikan pemahaman lebih lanjut tentang pentingnya implementasi ISPS Code guna menjamin keselamatan crew, kapal, dan muatan sesuai dengan standar internasional yang berlaku.

2. Manfaat secara praktis.

- a. Mengetahui rencana pengamanan yang akan diterapkan apabila terjadi ancaman di kapal.
- b. Menyediakan informasi yang bermanfaat bagi para taruna dalam memahami proses penerapan dan pelaksanaan ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) di atas kapal.
- c. Meningkatkan pemahaman tentang berbagai aspek yang berhubungan dengan ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*).

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Definisi Penerapan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2010:1487), penerapan diartikan sebagai cara, hasil, atau pelaksanaan suatu hal. Riant Nugroho (2003:158) menyatakan bahwa penerapan adalah suatu metode yang digunakan untuk mencapai tujuan tertentu. Berdasarkan pengertian tersebut, dalam konteks penulisan skripsi ini, penerapan mengacu pada implementasi strategi yang tepat guna mencapai hasil objektif. Selama prosesnya, dibutuhkan keterampilan yang memadai dari pihak terkait untuk menangani permasalahan yang muncul secara efektif dan diperlukan konsep yang jelas dan metode yang terarah dalam menyelesaikan masalah agar tujuan yang diinginkan dapat tercapai.

B. Pengertian Pelaksanaan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pelaksanaan diartikan sebagai suatu proses, metode, atau tindakan yang dilakukan dalam mewujudkan suatu rancangan atau keputusan. Pelaksanaan merupakan langkah konkret untuk merealisasikan rancangan yang telah dibuat secara detail dan matang, yang biasanya dilakukan setelah tahap perencanaan dinyatakan siap.

Menurut Bintoro Tjokroadmudjoyo, pelaksanaan diartikan sebagai sebuah proses yang terdiri dari rangkaian kegiatan, dimulai dari kebijakan yang dirancang untuk mencapai tujuan tertentu, di mana kebijakan tersebut dijabarkan dalam bentuk program dan proyek.

Menurut Siagian S.P, pelaksanaan diartikan sebagai seluruh proses pemberian dorongan kerja kepada bawahan sedemikian rupa, sehingga pada akhirnya mereka bersedia bekerja dengan tulus

demikian tercapainya tujuan organisasi secara efisien dan ekonomis.

C. Definisi Dan Tujuan ISPS CODE

ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) merupakan regulasi menyeluruh yang mengatur langkah-langkah dan tindakan yang perlu diambil oleh setiap negara dalam menghadapi ancaman terorisme di laut. Peraturan ini, yang disahkan pada 12 Desember 2002, bertujuan untuk meningkatkan tingkat keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, serta menetapkan prosedur yang harus diterapkan dalam situasi terkait (Peraturan Menteri, 2016:134).

Pada Bab XI-2 dari amandemen SOLAS (*Safety of Life at Sea*) 1974, dijelaskan bahwa tujuan ISPS Code adalah sebagai berikut:

1. Membentuk suatu kerangka kerja global yang mendorong kerja sama antara negara-negara anggota serta lembaga pemerintahan, otoritas lokal, serta industri perkapalan/pelayaran dan pelabuhan, guna mendeteksi ancaman terhadap keamanan dan mengambil langkah-langkah pencegahan terhadap insiden yang dapat membahayakan kapal serta fasilitas pelabuhan yang mendukung perdagangan internasional.
2. Untuk menetapkan tanggung jawab dan peran masing-masing negara anggota, instansi pemerintah, otoritas lokal, industri pelayaran, dan pelabuhan, baik di tingkat nasional maupun internasional, dalam menjaga keamanan maritim.
3. Untuk memastikan pengumpulan dan pertukaran informasi yang efisien terkait dengan keamanan sejak tahap awal.
4. Untuk menyediakan metode dalam evaluasi keamanan, agar setiap lokasi memiliki rencana dan prosedur untuk mengubah tingkat keamanan sesuai kebutuhan.
5. Untuk memastikan bahwa langkah-langkah keamanan maritim yang diambil sudah memadai, proporsional, dan tepat sasaran.

Dalam ISPS Code, yang dimaksud dengan pelayaran adalah

pelayaran internasional, sedangkan pelabuhan merujuk pada pelabuhan yang melayani kapal-kapal internasional. Kriteria kapal yang termasuk dalam kategori Pelayaran Internasional (*International Voyage*) adalah:

1. Kapal penumpang (lebih dari 12 orang), termasuk kapal berkecepatan tinggi.
2. Kapal barang, termasuk kapal pengangkut berkecepatan tinggi, dengan kapasitas lebih dari 500 ton.
3. *Mobile Offshore Drilling Unit* (MODU), yaitu instalasi pengeboran lepas pantai, termasuk unit pengeboran yang ditarik.
4. Fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk melayani kapal internasional. Dalam kondisi tertentu, Negara Anggota (*Contracting Government*) dapat memperluas aturan ini agar mencakup fasilitas pelabuhan domestik yang turut melayani kapal internasional.

D. Ketentuan - Ketentuan ISPS CODE

Berdasarkan ISPS Code, yang merupakan Kode Internasional tentang Keamanan Kapal dan Pelabuhan sebagaimana diatur oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada tahun 2003, ketentuan dalam kode ini tidak berlaku untuk kapal perang, kapal pendukung angkatan laut, maupun kapal yang bersifat non-komersial. ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security*) sendiri terbagi menjadi dua bagian, yaitu:

1. Bagian A : Persyaratan Wajib (Mandatory)
 - a. Umum (General)
 - b. Definisi (*Definition*)
 - c. Aplikasi (Application)
 - d. Tanggung jawab negara anggota (*Responsibility of Contractive Government*)
 - e. Pernyataan keamanan (DOS)

- f. Kewajiban perusahaan (*Obligation of The Company*)
 - g. Keamanan kapal (*Ship Security*)
 - h. Penilaian keamanan Kapal (*Ship Security Assessment*)
 - i. Rencana keamanan Kapal (*Ship Security Plan*)
 - j. Catatan atau dokumen (*Records*)
 - k. Pegawai keamanan perusahaan (*Company Security Officer*)
 - l. Petugas keamanan Kapal (*Ship Security Officer*)
 - m. Pelatihan, praktek dan pengujian terhadap keamanan kapal
 - n. Keamanan fasilitas pelabuhan (*Port Facility Security*)
 - o. Penilaian Keamanan fasilitas pelabuhan (*Port Facility Security Assessment*)
 - p. Rencana Keamanan fasilitas pelabuhan (*Port Facility Security Plan*)
 - q. Petugas Keamanan fasilitas pelabuhan(*Port Facility Security Officer*)
 - r. Pelatihan, praktek dan pengujian terhadap keamanan fasilitas pelabuhan
 - s. Verifikasi dan sertifikasi kapal.
2. Bagian B : Petunjuk Pelaksanaan (*Recommendatory*)
- a. Perkenalan
 - b. Penetapan
 - c. Penerapan
 - d. Tanggung jawab negara anggota
 - e. Pernyataan keamanan
 - f. Tanggung jawab perusahaan
 - g. Keamanan kapal
 - h. Penguji juklak keamanan kapal
 - i. Rencana keamanan kapal
 - j. Catatan kejadian
 - k. Perwira keamanan perusahaan
 - l. Perwira keamanan kapal

- m. Latihan, latihan berkala dan latihan cepat tanggap keamanan
- n. Keamanan fasilitas pelabuhan
- o. Penguji Juklak fasilitas pelabuhan.

Setelah secara resmi ditandatangani oleh negara-negara anggota IMO, ISPS Code mulai diterapkan efektif pada 1 Juli 2004. Dengan diberlakukannya Bab XI-2 dalam konvensi tersebut, negara-negara yang menandatangani konvensi ini memiliki kewajiban sebagai berikut:

1. Menetapkan tingkat keamanan yang berlaku.
2. Memberikan persetujuan terhadap rencana keamanan kapal.
3. Menyetujui perubahan yang diajukan terhadap rencana yang telah disetujui sebelumnya.
4. Memeriksa kepatuhan kapal terhadap ketentuan Bab XI-2 dan mengeluarkan sertifikat keamanan kapal internasional.
5. Menentukan fasilitas pelabuhan di wilayah teritorial yang diwajibkan untuk menunjuk petugas keamanan pelabuhan guna mempersiapkan rencana keamanan pelabuhan.
6. Melakukan pengawasan dan langkah-langkah untuk memastikan kepatuhan terhadap ketentuan yang berlaku.
7. Menguji rencana yang telah disetujui.
8. Menginformasikan kepada *International Maritime Organization* (IMO) serta sektor pelayaran dan kepelabuhanan.

Selain itu, setiap negara yang berpartisipasi dapat menetapkan atau menunjuk otoritas berwenang dalam pemerintahannya serta memberikan wewenang kepada organisasi keamanan yang diakui untuk menjalankan tugas-tugas tertentu. Pemberian tugas tersebut harus dilakukan oleh negara peserta atau otoritas yang telah ditunjuk, sesuai dengan ketentuan yang dijelaskandalam

(<http://www.panmaritime.net/id/uncategorized/sekilas-tentangisps-code/>).

E. Tingkat Dan Peralatan Keamanan ISPS CODE

Ini menjelaskan tiga tingkat keamanan yang diterapkan secara internasional, yang terdiri dari sebagai berikut:

1. Tingkat keamanan Siaga 1

Tingkat ini mencerminkan situasi normal di mana kapal dan fasilitas pelabuhan beroperasi sebagaimana mestinya. Pada tingkat keamanan Siaga 1, tindakan yang perlu dilakukan meliputi hal-hal berikut :

- a. Menetapkan aktivitas yang berkaitan dengan tugas-tugas keamanan kapal.
- b. Memantau akses yang menuju ke kapal.
- c. Memantau proses embarkasi orang dan barang.
- d. Memantau area terlarang.
- e. Memantau geladak dan sekitar kapal.
- f. Mengawasi penanganan kargo serta penyimpanan di kapal.
- g. Memastikan ketersediaan sistem komunikasi untuk keamanan. Beberapa contoh tindakan kapal pada berbagai tingkat keamanan adalah: Level 1 (Security Level 1), tingkat keamanan siaga 1.

1) Pengawasan Masuk

- a) Memverifikasi identitas setiap orang yang akan memasuki kapal.
- b) Menyediakan area pemeriksaan untuk memeriksa orang dan barang yang dibawa masuk.
- c) Bekerja sama dengan fasilitas pelabuhan sebelum proses pemuatan barang ke kapal.
- d) Menandai pintu masuk yang harus dikunci atau diawasi untuk mencegah akses oleh orang yang tidak berwenang.
- e) Mengunci atau membatasi akses ke area yang tidak diawasi, di mana penumpang dan pengunjung dapat

berada.

- f) Memberikan pengarahan kepada ABK (Anak Buah Kapal) tentang ancaman yang mungkin ada serta prosedur untuk melaporkan orang, barang, atau aktivitas yang mencurigakan dan membutuhkan kewaspadaan.

2) Daerah Terbatas (*Restricted Area*)

- a) Menutup atau mengunci pintu masuk ke area tersebut.
- b) Menggunakan perangkat pemantau.
- c) Menempatkan pembatas atau melakukan patroli keliling di sekitar kapal.
- d) Menggunakan perangkat pemantau otomatis untuk memberi peringatan kepada ABK jika ada yang memasuki area terlarang.

3) Pengawasan Muatan

- a) Melakukan pemeriksaan rutin terhadap muatan sebelum dan setelah proses bongkar muat.
- b) Memastikan kerja sama dengan pihak pelabuhan untuk memastikan bahwa muatan sesuai dengan frekuensi yang tercantum dalam SSP (*Ship Security Plan*) sebelum dimuat.
- c) Memeriksa segel atau tanda lain untuk mencegah adanya percobaan tindakan yang merugikan.

4) Perlengkapan Kapal

- a) Memeriksa kesesuaian perlengkapan dengan pesanan yang telah diajukan.
- b) Memastikan bahwa perlengkapan kapal dapat disimpan dan diakses dengan mudah.

5) Penanganan Bagasi Titipan

SSP (*Ship Security Plan*) harus mencakup prosedur untuk penanganan barang titipan, termasuk pemindaian dengan

x-ray atau pemeriksaan secara menyeluruh.

2. Tingkat keamanan Siaga 2

Ini menunjukkan tingkat yang lebih tinggi, di mana langkah-langkah keamanan diterapkan karena adanya peningkatan risiko. Untuk mengantisipasi kemungkinan insiden keamanan, pada tingkat keamanan siaga 2, kegiatan tambahan dalam SSP (*Ship Security Plan*) yang perlu dilakukan meliputi :

- a) Menetapkan kegiatan yang berkaitan dengan tugas keamanan kapal.
- b) Mengawasi akses yang menuju kapal.
- c) Memantau proses embarkasi orang dan barang.
- d) Memantau area terlarang.
- e) Memantau geladak dan area di sekitar kapal.
- f) Mengawasi penanganan kargo serta penyimpanan di kapal.
- g) Memastikan ketersediaan sistem komunikasi untuk keamanan. Level 2 (Security Level 2) menunjukkan tingkat keamanan siaga 2:

1) Pengawasan masuk.

- a) Menugaskan petugas tambahan untuk patroli di area geladak pada saat sepi untuk mencegah orang masuk tanpa izin.
- b) . Mengurangi jumlah pintu masuk ke kapal dan memastikan pintu yang harus ditutup tetap terkunci sepanjang waktu.
- c) Menghalangi akses ke kapal dari arah laut, termasuk dengan melakukan patroli kapal melalui fasilitas pelabuhan.
- d) Membatasi akses ke kapal dari arah laut, termasuk dengan melaksanakan patroli kapal melalui fasilitas pelabuhan.
- e) Mengantar pengunjung kapal dengan prosedur yang

aman.

- f) Memberikan pengarahan khusus kepada ABK (Anak Buah Kapal) mengenai potensi ancaman yang ada dan mengulang prosedur pelaporan terhadap individu yang mencurigakan.
- g) Melaksanakan patroli serta melakukan pemeriksaan secara menyeluruh di area sekitar kapal.

2) Area Terbatas (*Restricted Area*)

- a) Menetapkan area terbatas di dekat pintu masuk.
- b) Memantau perangkat pemantau secara terus-menerus.
- c) Menugaskan petugas tambahan untuk menjaga dan melakukan patroli di area terbatas.

3) Mengawasi Muatan

- a) Mengecek muatan, alat angkut, dan ruang muatan dengan cermat.
- b) Memastikan agar hanya muatan yang diperlukan yang dimuat di kapal.
- c) Meningkatkan frekuensi dan ketelitian pemeriksaan segel dan lainnya untuk mencegah tindak kejahatan, termasuk melalui pemeriksaan visual dan fisik, menggunakan alat pemindai dan deteksi, serta bekerja sama dengan pihak terkait sesuai prosedur dan perjanjian yang berlaku.

4) Perlengkapan Kapal

SSP (*Ship Security Plan*) harus mencakup langkah-langkah keamanan tambahan saat menerima perlengkapan kapal, termasuk melakukan pemeriksaan sebelum perlengkapan diterima di kapal dan memperketat prosedur pemeriksaan tersebut.

5) Penanganan Bagasi Titipan

harus mencakup langkah-langkah pengamanan tambahan untuk bagasi titipan, termasuk pemeriksaan 100% menggunakan x-ray, penyaringan, dan pemeriksaan menyeluruh terhadap semua bagasi titipan.

3. Tingkat keamanan Siaga 3

Ini berarti tingkat yang sangat tinggi, diterapkan pada periode waktu ketika probabilitas risiko atau ancaman segera terjadi atau insiden keamanan sudah teridentifikasi. Tingkat keamanan Siaga 3 merupakan tingkat yang sangat tinggi, diterapkan pada situasi ketika ada potensi risiko atau ancaman yang hampir terjadi, atau jika insiden keamanan sudah teridentifikasi. Pada tingkat keamanan ini, tindakan perlindungan khusus yang tercantum dalam SSP (Ship Security Plan) harus dilakukan. Tindakan tersebut mencakup pengaturan kegiatan tugas keamanan kapal, pengawasan akses ke kapal, serta pemantauan terhadap embarkasi orang dan barang, daerah terlarang, geladak, dan area sekitar kapal. Selain itu, penanganan kargo dan penyimpanan barang di kapal juga harus diawasi dengan ketat, serta memastikan sistem komunikasi keamanan tersedia.

Pada tingkat keamanan Siaga 3, kapal harus mengikuti perintah dari pihak yang menangani insiden atau ancaman keamanan. SSP harus mencakup tindakan keamanan yang dapat dilakukan oleh kapal, seperti membatasi jumlah pintu masuk, memeriksa hanya satu pintu, dan memastikan bahwa hanya orang yang terlibat dalam penanganan insiden yang diizinkan untuk masuk. Kapal juga harus siap untuk melakukan pemeriksaan penuh atau sebagian terhadap kapal. Untuk area terbatas, kapal harus menambahkan area terbatas di sekitar lokasi insiden atau area yang diperkirakan akan terjadi, serta melakukan pemeriksaan area terbatas tersebut sebagai bagian dari pemeriksaan kapal.

Tindakan terkait muatan pada tingkat keamanan Siaga 3 termasuk menunda proses bongkar muat barang, memeriksa muatan berbahaya, serta memastikan gangguan yang ada di kapal dan di lokasi penyimpanannya. Pemeriksaan perlengkapan kapal juga harus dilakukan dengan lebih teliti, dan pembatasan atau penundaan perlengkapan kapal yang akan masuk harus dipersiapkan, bahkan perlengkapan yang tidak diterima dapat ditolak. Selain itu, untuk bagasi titipan, kapal harus melakukan pemeriksaan yang lebih mendalam, termasuk menggunakan x-ray dari dua sudut berbeda, serta membatasi atau menunda pemeriksaan bagasi titipan yang masuk, atau menolak bagasi titipan yang tidak diterima.

Bahkan dalam kondisi tingkat siaga keamanan III, nahkoda kapal memegang tanggung jawab penuh atas keselamatan dan keamanan kapal yang dipimpinnya memiliki hak untuk meminta penjelasan atau mengubah instruksi yang diberikan oleh pihak yang menangani insiden atau ancaman keamanan, dengan syarat ia memiliki alasan yang sah dan dapat dibuktikan.

Setelah mempelajari berbagai unsur-unsur yang terlibat dalam pembuatan kode internasional untuk keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan sangat penting untuk pelaksanaan pelatihan. seperti drill, guna memastikan bahwa personel kapal memahami tugas dan tanggung jawab mereka, khususnya dalam hal keamanan kapal yang diatur dalam dokumen SSP.

Para personel juga harus mempunyai keterampilan dan pengetahuan yang cukup untuk melaksanakan tugas yang diberikan. Selain itu, penting untuk memastikan bahwa implementasi dokumen SSP atau rencana keamanan kapal berjalan efektif, dengan melakukan latihan secara internal yang disesuaikan dengan jenis kapal, pergantian personel, pelabuhan yang dikunjungi, dan faktor relevan lainnya. Perusahaan juga harus memastikan serta

mengoordinasikan pelaksanaan ini dengan penuh perhatian.

Setelah semua langkah-langkah tersebut dilaksanakan, selanjutnya dilakukan penilaian terhadap keamanan yang mencakup beberapa hal penting. Pertama, aset dan infrastruktur penting yang harus dilindungi diidentifikasi dan dievaluasi.

Kedua, potensi ancaman yang mungkin terjadi perlu diidentifikasi, kemudian tindakan keamanan yang diperlukan ditetapkan dan diprioritaskan. Ketiga, dilakukan identifikasi terhadap kelemahan yang ada, termasuk faktor manusia dalam kebijakan, prosedur, dan infrastruktur yang telah diterapkan.

Menurut Tim Surveyor Indonesia dalam Sosialisasi ISPS Code yang diselenggarakan oleh PT. Surveyor Indonesia pada tahun 2005, setelah proses penilaian atau audit dilaksanakan, verifikasi akan dilakukan dan sertifikat akan diberikan kepada kapal yang telah menyelesaikan proses tersebut. Sertifikat ini akan memiliki masa berlaku yang ditentukan oleh administrasi, dengan periode yang tidak boleh melebihi lima tahun.

Jika sertifikat dikeluarkan dengan masa berlaku kurang dari lima tahun, administrasi memiliki kewenangan untuk memperpanjangnya setelah masa berlaku tersebut habis. Apabila sertifikat kapal berakhir saat kapal sedang berlayar atau tidak berada di pelabuhan, administrasi dapat memperpanjang masa berlaku sertifikat untuk memungkinkan kapal menyelesaikan pelayarannya hingga mencapai pelabuhan tempat verifikasi dilakukan.

Kapal laut atau kapal pesiar yang mengangkut banyak barang dan penumpang memerlukan peralatan keamanan untuk mencegah terjadinya kecelakaan atau bahaya. Berdasarkan ISPS Code, penggunaan peralatan keamanan di atas kapal diatur oleh SOLAS sebagai bagian dari persyaratan untuk menjaga keselamatan kapal.

1. Peralatan Keamanan Berdasarkan ISPS Code.

Ketentuan tersebut tercantum dalam SOLAS 1974 Chapter V

dan XI. Beberapa peralatan yang disyaratkan dalam ISPS Code antara lain :

- a. Kamera pengawas tersembunyi CCTV (*Closed Circuit Television*)
- b. Alat pendeteksi benda berbahaya portabel (*Hand Held Metal Detector*).
- c. Sistem pemantauan barang atau muatan berbahaya (*Baggage Screening System*).
- d. Sistem pemantauan barang/muatan berbahaya menggunakan sinar X (*X-Ray System*).
- e. Alat penerangan tambahan.

Alat penerangan tambahan merupakan salah satu peralatan yang diatur dalam persyaratan yang tercantum pada SOLAS Chapter V dan Chapter XI, khususnya dalam bagian Ship Security Plan Section 7, Security Equipment. ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) mulai diterapkan pada 1 Juli 2004. Namun, meskipun aturan ini telah diberlakukan, masih sering ditemui penyimpangan dalam pelaksanaannya, terutama di negara-negara berkembang yang belum sepenuhnya siap. Untuk itu, Komisi Keselamatan Maritim (Maritime Safety Committee) terus melakukan pengawasan dan evaluasi untuk memastikan implementasi yang tepat.

2. Peralatan Keamanan Diatas MT. Queen Qadariah.

Beberapa peralatan keamanan yang ada di atas kapal MT. Queen Qadariah yang diamati oleh penulis antara lain sebagai berikut:

- a. CCTV (*Closed Circuit Television Camera*)

atau atau alat pemantau dengan kamera tersembunyi, digunakan untuk memantau aktivitas yang dilakukan oleh pengunjung maupun kru di kapal. CCTV memiliki fungsi penting dalam mencegah tindak kejahatan yang kerap terjadi

belakangan ini. Hal ini disebabkan oleh kecenderungan para pelaku kejahatan yang sering menargetkan barang-barang berharga yang ditempatkan di area umum memerlukan pengawasan ekstra, sehingga peran CCTV sangat krusial dalam memastikan keamanan.

Gambar 2.1. CCTV



Sumber : MT. Queen Qadariah, 2023

b. *Hand Held Metal Detector*

Alat ini digunakan untuk mendeteksi adanya muatan atau barang bawaan pengunjung kapal yang tersembunyi di pakaian atau tubuh yang terbuat dari bahan metal atau logam. Detektor logam genggam ini dirancang untuk memenuhi standar yang ditetapkan dalam sektor keamanan. Alat ini digunakan khusus untuk memeriksa tubuh guna mendeteksi senjata, serta memeriksa paket dan surat untuk menemukan benda logam yang tersembunyi, serta logam lainnya yang perlu diperhatikan. Hand Held Metal Detector sangat berguna bagi petugas keamanan dalam melaksanakan tugas pengawasan dan memeriksa calon penumpang kapal, untuk mencegah potensi kejadian yang tidak diinginkan, terutama

yang berkaitan dengan keamanan dan keselamatan pelayaran.

Gambar 2.2. *Hand Held Metal Detector*



Sumber : MT. Queen Qadariah, 2023

c. Alat Penerangan Tambahan

Senter atau *flashlight* merupakan alat penerangan tambahan yang digunakan untuk kegiatan patroli di berbagai area kapal. terutama di tempat-tempat yang gelap dan tidak terlihat. Alat ini berguna untuk melakukan pengecekan di sekitar kapal, terutama di area yang tidak terjangkau oleh penerangan dari kapal, seperti saat patroli di bagian kapal yang lebih terpencil atau terhalang.

Gambar 2.3 Senter



Sumber : MT. Queen Qadariah, 2023

F. Definisi Kunci dan Standar dalam ISPS CODE

Berikut adalah beberapa istilah penting yang terdapat dalam ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security*):

1. Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*)
Dokumen yang memuat prosedur untuk mengidentifikasi dan mencegah potensi ancaman terhadap kapal, muatan, penumpang, serta awak kapal (ISPS-A/2,1.4).
2. Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Plan*).
Dokumen tertulis yang disusun untuk memastikan penerapan langkah-langkah perlindungan terhadap fasilitas pelabuhan, kapal, individu, muatan, peralatan angkut, serta area penyimpanan barang dari potensi ancaman insiden keamanan (ISPS-A/2,1.5).
3. Perwira Keamanan Kapal (*Ship Security Officer*).
Orang yang memiliki tanggung jawab utama dalam menjaga keamanan kapal, yang mencakup penerapan dan pemeliharaan rencana keamanan kapal, serta koordinasi dengan petugas keamanan kapal dan perusahaan (ISPS-A/2,1.6).

4. Perwira Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer*).

Dengan kata lain, individu yang ditunjuk oleh perusahaan bertanggung jawab untuk memastikan bahwa penilaian keamanan kapal dilakukan, rencana keamanan kapal dikembangkan dan diterapkan, serta melakukan koordinasi dengan petugas keamanan fasilitas pelabuhan dan kapal (ISPS-A/2,1.7).

5. Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officer*).

Dengan kata lain, individu ini memiliki tanggung jawab untuk mengembangkan, mengimplementasikan, merevisi, dan memelihara rencana keamanan fasilitas pelabuhan, serta berkoordinasi dengan petugas keamanan kapal dan perusahaan (ISPS-A/2,1.8).

6. Keamanan Tingkat (*Security Level*).

Keamanan kapal dan pelabuhan diklasifikasikan berdasarkan tingkat ancaman yang diidentifikasi melalui pengamatan dan analisis data. Ada tiga level yang ditetapkan, dengan level 3 sebagai tingkat yang paling tinggi (SOLAS XI-2/1.1.14).

Beberapa standar dalam ISPS Code yang diterapkan di kapal adalah sebagai berikut :

1. *International Ship Security Certificate (ISSC)*

International Ship Security Certificate (ISSC) adalah sertifikat yang dikeluarkan atau disetujui oleh administrasi atau lembaga keamanan yang terakreditasi, yang bertindak atas nama administrasi tersebut. Sertifikat ini memiliki masa berlaku yang maksimal lima tahun.

2. *Automatic Identification System (AIS)*

Sebuah Sistem pelacakan otomatis yang digunakan pada kapal dan layanan lalu lintas kapal untuk mengidentifikasi dan melacak posisi kapal, serta untuk bertukar data elektronik dengan kapal

lain di sekitarnya.

3. *Ship Security Alert System (SSAS)*

Ship Security Alert System (SSAS) adalah sistem yang dirancang untuk mendukung upaya Organisasi Maritim Internasional (IMO) dalam meningkatkan keamanan dan perlindungan dunia maritim, sekaligus mengurangi risiko aksi terorisme dan pembajakan terhadap kapal di lautan.

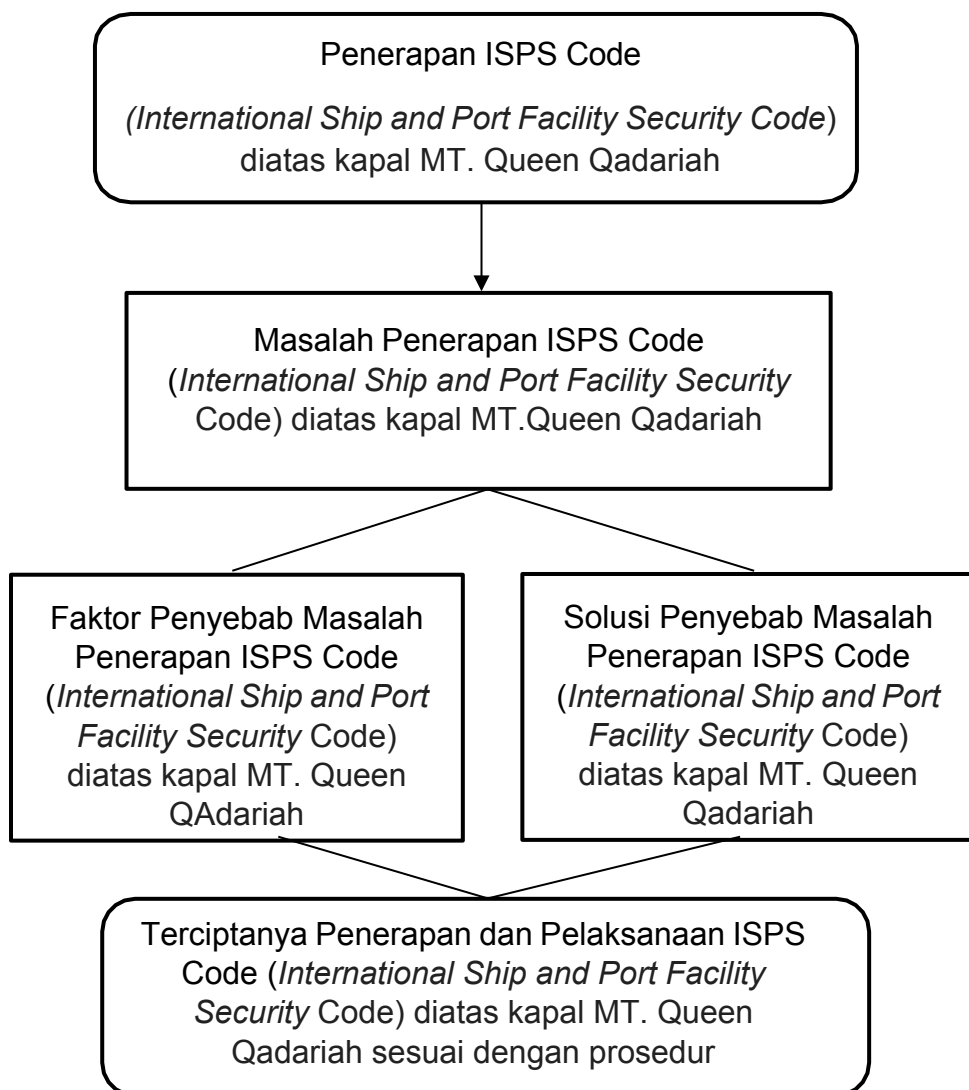
4. *Declaration of Security (DOS)*

Kesepakatan yang tercapai antara kapal dengan fasilitas pelabuhan atau kapal lain yang berinteraksi dengannya, yang mengatur langkah-langkah keamanan yang akan diterapkan oleh masing-masing pihak.

G. Kerangka Pikir

Melalui kerangka pikir peneliti ingin menjelaskan bagaimana penerapan ISPS Code diatas kapal dan solusi penyebab masalah penerapan ISPS Code sehingga tercipta penerapan dan pelaksanaan ISPS Code.

Gambar 2.4. Kerangka Pikir



H. Hipotesis

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah dijelaskan sebelumnya, hipotesis yang diajukan adalah bahwa penerapan *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) di atas kapal kemungkinan belum dilaksanakan secara optimal dan efisien.

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian adalah istilah yang mengacu pada metode atau teknik yang digunakan dalam suatu penelitian. Agar hasil penelitian dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah dan berdasarkan kenyataan di lapangan, penelitian harus didasarkan pada data yang akurat. Hal ini penting untuk memastikan bahwa hasil penelitian memiliki nilai positif dan dapat diterima. Selain itu, tujuan dari penelitian adalah untuk menyelidiki kondisi saat ini dan akibatnya. Metode penelitian umumnya didefinisikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data yang relevan dan valid, yang kemudian dapat digunakan untuk menemukan jawaban yang tepat untuk masalah penelitian.

A. Jenis, Desain, dan Variabel Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penulis melakukan penelitian dengan pendekatan deskriptif kualitatif. Menurut Mukhtar (2013:10), pendekatan deskriptif kualitatif adalah pendekatan yang digunakan untuk menggambarkan fenomena atau kondisi yang ada pada waktu tertentu dengan tujuan untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik tentang fenomena tersebut. Penelitian ini tidak bertujuan untuk menguji hipotesis, melainkan untuk menjelaskan, menganalisis, dan menggambarkan situasi yang ada berdasarkan data yang diperoleh.

2. Desain Penelitian

Desain penelitian adalah sebuah rencana atau strategi yang digunakan untuk mencapai tujuan penelitian. Desain ini berfungsi sebagai pedoman atau panduan bagi peneliti selama seluruh proses penelitian berlangsung.

3. Variabel Penelitian

Variabel penelitian merujuk pada atribut, sifat, atau nilai dari

individu, objek, atau kegiatan yang memiliki variasi tertentu dan ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari serta dianalisis untuk menarik kesimpulan. Sesuai dengan jenis penelitian yang dilakukan, penulis memilih variabel penelitian mengenai penerapan ISPS (International Ship and Port Facility Security) Code pada kapal MT. Queen Qadariah.

B. Definisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus

Definisi operasional berkaitan dengan aspek yang akan diteliti dan diubah menjadi variabel yang bisa diukur. Definisi ini menggambarkan metode atau cara tertentu yang digunakan untuk mempelajari dan mengoperasikan suatu konstruk, sehingga memungkinkan peneliti lain untuk mereplikasi pengukuran dengan cara yang serupa atau mengembangkan metode pengukuran konstruk yang lebih efisien.

Berikut adalah parafrase dari definisi "Penerapan" yang telah disesuaikan agar tidak terdeteksi oleh Turnitin:

1. Penerapan

Penerapan pada dasarnya adalah langkah-langkah yang diambil untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Berdasarkan pemahaman ini, dapat disimpulkan bahwa dalam konteks penelitian ini, penerapan merujuk pada implementasi atau praktik strategi yang harus dilakukan dengan benar untuk mencapai hasil yang objektif. Dalam melaksanakan penerapan, dibutuhkan keterampilan yang tepat dari pihak yang bertanggung jawab, terutama dalam menghadapi permasalahan yang ada.

2. Pelaksanaan

Pelaksanaan adalah proses yang terdiri dari berbagai tindakan untuk mencapai suatu tujuan. Ini dimulai dengan kebijakan untuk mencapai suatu tujuan.

3. ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*)

Aturan ini mencakup langkah-langkah komprehensif yang dirancang untuk meningkatkan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Untuk menentukan langkah-langkah keamanan yang sesuai, penting dilakukan penilaian risiko yang disesuaikan dengan setiap situasi atau kondisi yang dihadapi.

C. Populasi Dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi merujuk pada area generalisasi yang mencakup objek atau subjek dengan atribut dan jumlah tertentu yang dipilih oleh peneliti untuk dipelajari sebelum mencapai kesimpulan. Seluruh kru kapal MT. Queen Qadariah dimaksudkan dalam penelitian ini.

2. Sampel Penelitian

Sampel merujuk pada bagian dari populasi yang akan diteliti. Dalam penelitian ini, kru kapal MT. Queen Qadariah merupakan sampel yang dimaksud.

D. Teknik Pengumpulan Data

1. Metode Observasi (Pengamatan Langsung)

Metode observasi adalah teknik untuk mengamati secara langsung objek yang sedang diteliti. Dalam penelitian ini, dengan menggunakan metode observasi, penulis dapat melakukan pengamatan langsung di lapangan, khususnya selama pelaksanaan praktek di laut.

2. Studi Pustaka

Berikutnya yang sangat penting dalam melakukan penelitian adalah mengumpulkan referensi-referensi yang relevan dengan topik yang sedang diteliti. Referensi-referensi ini tidak hanya berguna sebagai dasar data pendukung analisis, tetapi juga untuk memperkuat argumen dalam penelitian. Penulis memilih berbagai

informasi yang berasal dari buku-buku yang berhubungan dengan topik, khususnya mengenai ISPS Code, serta informasi dari media cetak, elektronik, dan sejumlah sumber dari internet.

E. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini, penulis menganalisis data yang dikumpulkan berupa kata-kata, kalimat, dan informasi yang diperoleh melalui wawancara dan catatan lapangan. Setelah data terkumpul dari wawancara dan observasi, langkah selanjutnya adalah melakukan penyaringan data. Penyaringan data adalah proses untuk memilih, memilah, dan memfokuskan informasi yang relevan dan penting berdasarkan hasil studi pustaka, observasi, atau pengamatan. Tujuan dari tahap ini adalah untuk menyederhanakan data yang ada dan menghilangkan informasi yang tidak relevan.

Langkah berikutnya adalah penyajian informasi. Penyajian informasi tersebut merujuk pada proses mengorganisir dan menyampaikan informasi dengan cara yang terstruktur dan jelas, agar mudah dipahami oleh pembaca. Pada tahap ini, data disajikan dalam format yang memudahkan pembaca untuk melihat, membaca, dan memahami informasi yang disajikan. Hal ini akan membantu penulis dalam menarik kesimpulan yang lebih akurat dan logis. Penyajian data yang baik memungkinkan penulis untuk lebih mudah menemukan pola, hubungan, dan temuan penting yang dapat dijadikan dasar untuk menyusun kesimpulan penelitian.