

**OPTIMALISASI PELAKSANAAN *ISPS CODE* DI MT. KIRANA  
NAWA**



**ALDHI PANCA ANUGRAH**

**21.42.098**

**NAUTIKA**

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

# **OPTIMALISASI PELAKSANAAN *ISPS CODE* DI MT. KIRANA NAWA**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan  
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika  
Disusun dan Diajukan oleh

Aldhi Panca Anugrah  
21.41.098

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

**SKRIPSI**

**OPTIMALISASI PELAKSANAAN ISPS CODE DI MT. KIRANA  
NAWA**

Disusun dan Diajukan Oleh

**ALDHI PANCA ANUGRAH**

21.41.098

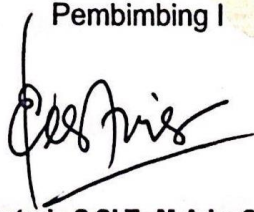
Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal 10 Oktober 2025

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



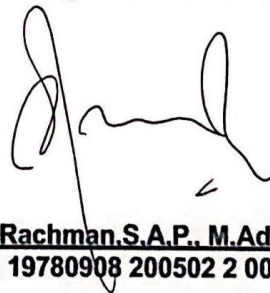
Capt. Endang Lestari, S.Si.T., M.Adm.S.D.A., M.Mar  
NIP. 19801221 200912 2 005

MUHAMMAD HIDAYAT, S.Pd., M.Pd  
NIDN. 0927039401

Mengetahui,

a.n Direktur  
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi Nautika



Capt. Faisal Saransi, MT., M.Mar  
NIP. 19750329 199903 1 002

Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A  
NIP. 19780908 200502 2 001

## KATA PENGANTAR

Penulis menyampaikan syukur yang sedalam-dalamnya kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan anugerah-Nya, yang memungkinkan terselesaikannya Skripsi berjudul “Optimalisasi Pelaksanaan ISPS CODE di MT. Kirana Nawa” ini dengan baik.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penyusunan karya ilmiah ini, masih terdapat banyak kekurangan, baik dari aspek penggunaan bahasa, susunan kalimat, metode penulisan, maupun kedalaman analisis materi. Kekurangan ini tidak terlepas dari keterbatasan penulis dalam menguasai topik dan materi, kendala waktu, serta ketersediaan data yang didapatkan.


Oleh karena itu, penulis dengan senang hati menerima segala bentuk kritik dan saran yang konstruktif guna perbaikan dan penyempurnaan Skripsi ini di kemudian hari. Penulisan skripsi ini dapat terwujud berkat dukungan dan bantuan dari berbagai pihak, sehingga penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya, terutama 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 Satu Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Ibu Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm. S.D.A. Selaku Ketua Prodi Nautika.
4. Ibu Capt. Endang Lestari, S.Si.T., M,Adm., S.D.A., M.Mar. Selaku Dosen Pembimbing I.
5. Bapak Muhammad Hidayat, S.Pd., M.Pd. Selaku Dosen Pembimbing II.
6. Seluruh Dosen, staf, dan pembina Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

7. Seluruh Mahasiswa/I, terkhususnya angkatan XLII dan Resimen gelombang LXIII yang telah memberikan dukungan dalam menyelesaikan penulisan skripsi Ini.
8. Seluruh kru MT. KIRANA NAWA yang selalu membimbing pada saat pelaksanaan praktek laut dan seluruh pihak yang tak dapat saya sebutkan satu-persatu.

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi substansial dalam memperkaya pemahaman dan berfungsi sebagai referensi yang informatif bagi pembaca.

Makassar, 10 Oktober 2025



Aldhi Panca Anugrah  
21.41.098

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : ALDHI PANCA ANUGRAH

NIT : 21.41.098

Program Studi : Nautika

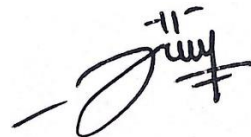
Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**“OPTIMALISASI PELAKSANAAN *ISPS CODE* DI MT. KIRANA NAWA”**

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, 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, 10 Oktober 2025



**ALDHI PANCA ANUGRAH**

**NIT. 21.41.098**

## ABSTRAK

ALDHI PANCA ANUGRAH, 2025, “ Optimalisasi Pelaksanaan *ISPS CODE* di MT.KIRANA NAWA” dibimbing oleh Ibu Endang Lestari dan Bapak Muhammad Hidayat.

Penelitian ini membahas penerapan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) CODE* Pada MT. Kirana Nawa. Tujuan penelitian ini untuk mengoptimalkan *ISPS CODE* di atas kapal guna meningkatkan keselamatan kapal dan kru.

Metode penelitian adalah penelitian kualitatif, Pengumpulan data dilaksanakan secara langsung di MT. KIRANA NAWA menggunakan teknik wawancara dan observasi terhadap subjek penelitian. Analisis data melibatkan tiga tahap: pengumpulan data, pengembangan tema, dan interpretasi makna dari data yang diperoleh.

Dari hasil analisis bahwa peraturan penerapan *ISPS CODE* di kapal MT.KIRANA NAWA perlu ditingkatkan dikarenakan agar sesuai dengan aturan *ISPS CODE* untuk mencapai optimalisasi yang baik. Oleh karena itu Sebaiknya penyelenggaraan pelatihan dan *Drill* keamanan secara berkala dilakukan 1 kali dalam 3 bulan sesuai aturan dan diawasi langsung (*SSO*). Disarankan melakukan Peningkatan Peran dan Tanggung Jawab terhadap (*SSO*) sesuai aturan yang berlaku. Disarankan menambahkan fasilitas keamanan terhadap posisi dan cakupan kamera CCTV, pencahayaan dek, patroli atau menempatkan personil dimasing-masing area diluar jangkauan CCTV dan tempat minimnya pencahayaan, serta ketersediaan alat-alat keamanan Dan Sebaiknya jadwal jaga dan tingkat level keamanan harus di sesuaikan dengan tempat kapal berada.

**Kata Kunci** : *ISPS CODE*, keamanan kapal, pelabuhan, pelayaran, pengawasan maritim.

## **ABSTRACT**

**ALDHI PANCA ANUGRAH, 2025, “Optimization of the Implementation of ISPS CODE on MT. KIRANA NAWA” supervised by Mrs. Endang Lestari and Mr. Muhammad Hidayat.**

*This research discusses the implementation of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code on MT. Kirana Nawa. The purpose of this study is to optimize the application of the ISPS Code on board in order to enhance the safety of the vessel and its crew.*

*The research method used is qualitative. Data collection was carried out directly on board MT. KIRANA NAWA using interview and observation techniques involving the research subjects. The data analysis consisted of three stages: data collection, theme development, and interpretation of the meaning derived from the collected data.*

*The results of the analysis indicate that the implementation of the ISPS Code on MT. Kirana Nawa needs to be improved in order to comply fully with ISPS Code requirements and achieve optimal effectiveness. Therefore, it is recommended that regular security training and drills be conducted once every three months in accordance with the regulations and under the direct supervision of the Ship Security Officer (SSO). It is also suggested to strengthen the role and responsibilities of the SSO as required by the rules. Furthermore, the addition of security facilities is advised, including optimizing the placement and coverage of CCTV cameras, improving deck lighting, assigning patrols or personnel in areas not covered by CCTV or with poor lighting, and ensuring the availability of safety equipment. Finally, the watchkeeping schedule and security levels should be adjusted according to the vessel's location*

**Keywords** : ISPS Code, ship security, port, shipping, maritime surveillance.

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN PENGAJUAN SKRIPSI	ii
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR	iv
LEMBAR KEASLIAN SKRIPSI	ivi
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABLE	xiii
i	
BAB I PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. RUMUSAN MASALAH	3
C. TUJUAN PENELITIAN	3
D. MANFAAT PENELITIAN	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
A. <i>ISPS CODE</i>	5
B. PENELITIAN TERDAHULU	24
C. KERANGKA PIKIR	26
BAB III METODE PENELITIAN	27
A. JENIS PENELITIAN	27
B. DEFINISI OPERATIONAL VARIABLE	27
C. TEKNIK PENGUMPULAN DATA	28
D. TEKNIK ANALISIS DATA	28
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	30
A. HASIL PENELITIAN	30
B. PEMBAHASAN	39
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	52
A. KESIMPULAN	52

B. SARAN	52
DAFTAR PUSTAKA	54
LAMPIRAN	56

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 : Rencana Keamanan Kapal	17
Gambar 2.2 : Kerangka Pikir	24
Gambar 4.1 : CCTV MT.KIRANA NAWA	31
Gambar 4.2 : Nozzle, Coupling Hydrant, dan Scupper plug	31
Gambar 4.3 : Nozzle	32
Gambar 4.4 : Bagan Struktur Koordinasi Penerapan <i>ISPS CODE</i> International di atas kapal	37
Gambar 4.5 : Anti Piracy Watch Schedule	38

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 : Penelitian Terdahulu	23
Tabel 4.1 : Pelaksanaan <i>Drill</i>	33

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Indonesia adalah Negara berbentuk Kepulauan yang sebagian wilayahnya berupa lautan, Dilansir dari [suzuki.co.id](http://suzuki.co.id) tak hanya Indonesia, Bumi juga sebagian besar wilayah berupa lautan dengan perbandingan 7:3 yaitu 70% wilayah lautan dan 30% lagi wilayahnya berupa daratan. Dalam dunia perdagangan maupun transportasi, pemilihan jalur laut menggunakan kapal terbilang murah dibandingkan dengan menggunakan transportasi melalui jalur darat maupun transportasi udara.

Terkait pada skala perdagangan nasional maupun internasional, pelayaran niaga atau komersial memiliki peran penting dalam mendukung serta menunjang distribusi barang. Sebagian besar aktivitas ekspor dan impor mengandalkan transportasi laut yang menjadi sarana utama pengangkutan. Meskipun di antara banyaknya tempat juga fasilitas angkutan darat maupun udara yang terbilang cukup efisien, baik dari segi waktu maupun prosesnya, tetapi menggunakan angkutan laut banyak diminati dikarenakan jumlah barang yang dimuat lebih besar dan murah dibandingkan melalui darat maupun udara yang dapat mengakibatkan pembengkakan biaya pengangkutan dan transportasi barang. Untuk menunjang kelancaran dan keamanan dalam proses pendistribusian barang maupun penumpang, sehingga oleh karena itu dalam proses pelayaran, sesuai peraturan pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan bidang pelayaran Pasal 1 ayat 1 yang berbunyi "Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Adapun berdasarkan *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*.

Dengan demikian berdasarkan Bab XI-2 *International Ship and Port Facility Security Code* mengenai langkah khusus guna memaksimalkan keamanan maritim. *ISPS CODE* menjadi instrumen wajib bagi semua negara pihak konvensi. Hal demikian maka kita harus memastikan keamanan daerah yang akan menjadi tujuan pelayaran dengan mengikuti pedoman dan aturan yang telah berlaku guna meminimalisir terjadinya hal yang dapat membahayakan kapal, muatan, maupun penumpang yang berada diatas kapal. Hal ini, terjadinya pembajakan maupun pencurian di atas kapal dapat dihindari dengan menyiapkan hal-hal yang harus disiapkan kapal sesuai dengan peraturan yang berlaku guna terhindar dari hal yang bisa merugikan perusahaan ataupun kapal dan seluruh awak yang berada diatas kapal. Dilansir dari website resmi *INTERNATIONAL MARITIME INFORMATION CENTER*, Kapal MV.DONGBANG GIANT NO.6. Pada hari selasa, 25 Juni 2024 Pukul 03.29 WIB terjadi insiden pencurian diatas kapal berjenis *Heavy Load cargo* berbendera Korea Selatan di Perairan Kabil, Kepulauan Riau. Aksi Pencurian dilakukan oleh dua orang tak dikenal yang berhasil menyusup ke kapal dan masuk melalui buritan, mereka mengambil 44 komponen suku cadang mesin dari ruang mesin. Dalam kejadian tersebut, salah satu kru kapal mengalami luka akibat tindakan pelaku.

Adapun contoh kejadian lain dilansir dari website resmi KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA DIREKTORAT KENAVIGASIAN. Perampokan bersenjata menimpa kapal KM. TIFELINK diPelabuhan Kepi, Kabupaten Mappi, 17 NOVEMBER 2024, Sebuah peristiwa parampokan terjadi diatas kapal KM. TIFELINK yang tengah sandar di dermaga Pelabuhan Kepi Minggu, sekitar pukul 03.30 WIT, sekitar 20 orang tak dikenal menyerbu kapal dengan menggunakan topeng dan membawa senjata tajam memasuki anjungan dan kamar-kamar awak kapal, menggasak barang-barang berharga, termasuk 3 unit telepon genggam, satu speaker, dan uang tunai senilai Rp. 500.000. Adapun kejadian diatas kapal dimana pencurian dialami oleh peneliti saat melaksanakan praktek laut selama 12 bulan 6 hari pada MT.KIRANA NAWA

yaitu terjadi pencurian yang mengakibatkan hilangnya *Nozzle, coupling hydrant, dan Scupper plug* yang terbuat dari kuningan yang berada di *upper deck* sebelah kanan yang luput dari pengawasan orang yang berjaga tidak adanya peningkatan keamanan pada daerah rawan pembajakan dan pencurian ini akibat kelalaian dan kurangnya kesadaran *Ship Security Officer (SSO)* dan kru MT.KIRANA NAWA terkait keamanan. Sehingga oleh karena banyaknya tragedi yang terjadi diatas kapal mengenai perampokan ataupun pencurian yang dapat sangat membahayakan nyawa kru kapal, maka dengan alasan ini penulis ingin mengangkat tema Skripsi dengan judul. **“OPTIMALISASI PELAKSANAAN ISPS CODE DI MT. KIRANA NAWA”**.

## **B. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka didapatkan rumusan masalah yaitu bagaimana mengoptimalkan *ISPS CODE* diatas kapal guna meningkatkan keselamatan di MT.KIRANA NAWA?.

## **C. TUJUAN PENELITIAN**

Tujuan utama pada penelitian ini guna mengoptimalkan pengimplementasian *ISPS CODE* di atas kapal guna meningkatkan keselamatan kapal dan kru MT.KIRANA NAWA.

## **D. MANFAAT PENELITIAN**

Penulis berharap agar penelitian ini dapat memberikan kontribusi baik secara teoritis serta praktis.

- a. Manfaat teoritis, dari sisi teoritis atau akademik, penelitian ini di khususnya dalam bidang yang diteliti. Penelitian ini Berdasarkan landasan teori yang telah dijelaskan oleh para peneliti sebelumnya sebagai pijakan dalam melakukan analisis terhadap permasalahan yang dibahas, manfaat teoritis berperan dalam menilai apakah teori yang digunakan masih sesuai dengan konteks penelitian saat ini, memiliki relevansi umum, atau bahkan perlu dikaji ulang. Hasil

penelitian juga dapat digunakan guna mendukung atau menolak teori yang telah ada. Sementara itu.

b. Manfaat praktis, merujuk pada kegunaan langsung penelitian dapat kepada berbagai pihak, seperti mahasiswa yang mengangkat topik serupa, civitas akademika yang tertarik pada kajian sejenis, maupun pihak lain yang relevan dengan objek penelitian yang diteliti secara langsung oleh penulis.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. ISPS CODE**

*International Ship and Port Facility Security (CODE)* adalah kerangka kerja internasional yang dibuat guna mendeteksi, menilai, serta menangani ancaman keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan yang terlibat dalam perdagangan internasional. *ISPS CODE* merupakan bagian dari Amendemen Konvensi Internasional keselamatan jiwa di laut (SOLAS), Peraturan tersebut berlaku mulai pada 1 Juli 2004 dibawah konvensi SOLAS Bab XI-2 dan dikeluarkan oleh *International Maritime Organization* (IMO). Adapun regulasi nasional dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Salah satu regulasi pentingnya adalah Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 Tahun 2016 tentang Penetapan serta Pengamanan Fasilitas Pelabuhan dan Kapal.

Regulasi tersebut mengatur standar keamanan bagi fasilitas pelabuhan serta kapal berbendera Indonesia yang melakukan pelayaran internasional. Di dalamnya termuat kewajiban pelaksanaan penilaian keamanan, penyusunan dokumen rencana keamanan kapal (SSP), serta penunjukan personel keamanan seperti *Ship Security Officer (SSO)* dan *Company Security Officer (CSO)*.

Selain itu, terdapat Peraturan Pemerintah No. 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran. Pasal 1 Ayat 1 menyebutkan bahwasanya pelayaran merupakan satu kesatuan sistem yang mencakup angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan maritim. Hal ini menjadi dasar hukum pelaksanaan *ISPS CODE* di wilayah Indonesia. Penerapan *ISPS CODE* secara nasional

juga diawasi oleh Syahbandar sebagai *Designated Authority (DA)* yang ditunjuk oleh pemerintah untuk mengoordinasikan aspek keamanan di pelabuhan dan kapal. Syahbandar bekerja sama dengan pihak pelabuhan, perusahaan pelayaran, dan lembaga lain seperti Badan Keamanan Laut (Bakamla) dan TNI AL untuk menjamin pelaksanaan pengamanan sesuai dengan ketentuan internasional.

*ISPS CODE* bersifat wajib bagi kapal niaga dengan GT lebih dari 500 serta fasilitas pelabuhan yang melayani kapal tersebut, ditetapkan sebagai langkah responsif atas meningkatnya ancaman keamanan maritim, yang melatar belakangi terciptanya aturan ini salah satunya adalah tragedi serangan teroris 11 September 2001 di Amerika Serikat jadi titik balik bagi komunitas internasional dalam memandang pentingnya keamanan transportasi, termasuk sektor pelayaran. Serangan tersebut memperlihatkan bahwa kapal dan pelabuhan dapat dijadikan sebagai sarana atau target aksi teror, seperti penyusupan senjata, sabotase, atau ancaman bahan peledak. Sebelum diberlakukannya *ISPS CODE*, sistem keamanan maritim masih sangat bervariasi antar negara. Tidak adanya standar global membuat pelabuhan dan kapal niaga beroperasi dengan prosedur keamanan yang tidak seragam, menciptakan celah besar bagi tindak kejahatan lintas negara. Kapal-kapal yang beroperasi lintas wilayah seringkali berlabuh di pelabuhan asing, membuka peluang interaksi dengan berbagai pihak eksternal. Situasi ini meningkatkan risiko terhadap tindak kriminal seperti perompakan, pencurian barang, hingga potensi serangan bersenjata. Demikian juga, pelabuhan-pelabuhan di berbagai negara memiliki tingkat pengamanan yang tidak selalu memadai. Melihat kompleksitas dan tingginya risiko tersebut, maka negara anggota *International Maritime Organization (IMO)* akhirnya menyepakati pentingnya sebuah sistem keamanan maritim terpadu. Lahirlah *ISPS CODE*, sebuah regulasi internasional yang bersifat wajib, dirancang untuk diterapkan secara konsisten di semua negara guna menjamin keamanan

kapal dan fasilitas pelabuhan dari berbagai bentuk ancaman, menciptakan sistem global yang standar, dan sistematis.

Terdapat dua bagian utama *ISPS CODE*:

Bagian A, menguraikan persyaratan terkait keamanan maritim dan pelabuhan terperinci yang harus dipatuhi oleh pemerintah kontraktor SOLAS, otoritas pelabuhan, dan perusahaan pelayaran agar sesuai dengan kode Etik Yang meliputi :

1. CSO (*Company Security Officer*)
2. SSO (*Ship Security Officer*)
3. PFSO (*Port facility Security Officer*)

Bagian B, dari kode Etik menyajikan panduan dan saran yang bertujuan untuk membantu dalam memenuhi kewajiban serta persyaratan sebagaimana diatur dalam Bagian A

*ISPS CODE* memiliki tiga level keamanan yang dirumuskan oleh *International Maritime Organization (IMO)*, yaitu:

1. LEVEL KEAMANAN 1 (*Security level 1*) Normal: Tingkat keamanan dasar yang harus dipertahankan setiap saat. Pada level ini, langkah-langkah keamanan minimum diterapkan untuk memastikan operasi normal kapal dan fasilitas pelabuhan, seperti:

Contoh Prosedur:

a. Kontrol akses ke kapal:

- 1) Pemeriksaan identitas semua personel yang naik, Seperti nama dan perusahaan asal.
- 2) Penggunaan *visitor logbook* bertujuan untuk mencatat semua informasi yang didapatkan sebagai record, untuk memberikan data yang *real-time* penggunaan logbook berbasis digital disarankan agar lebih mudah dalam proses audit.

b. Pengawasan area terbatas:

- 1) Penutupan pintu ke ruang mesin, anjungan, dan area sensitif dan melakukan *double check* untuk memastikan seluruh jalur keluar dan masuk telah aman dan tertutup.

- 2) Penempatan personel jaga di gangway guna mengetahui apakah ada *visitor* yang akan naik dikapal dan memastikan tidak adanya penyusup yang naik melalui *gangway*.

c. Pengawasan muatan dan persediaan:

- 1) Pemeriksaan dokumen dan segel muatan guna memastikan muatan masih aman dari pengrusakan dan pencurian dengan memastikan segel masih terpasang.
- 2) Pengawasan terhadap penyimpanan barang dilakukan untuk memastikan barang tetap pada tempatnya untuk mencegah kehilangan.

d. Pelatihan dasar keamanan:

*Briefing* singkat kepada seluruh kru tentang prosedur keamanan bertujuan untuk mengasah dan mengingatkan kembali kepada seluruh kru tentang prosedur pengimplementasian *ISPS CODE*. Latihan keamanan yang terstruktur dan berulang akan membentuk refleks dan prosedur standar bagi kru kapal ketika menghadapi kejadian nyata. Pelatihan berfungsi sebagai bentuk pengingat, tetapi juga dapat menjadi alat evaluasi terhadap efektivitas *Ship Security Plan (SSP)* dan koordinasi antar personel. Selain itu, *drill* secara langsung memungkinkan pengawasan terhadap kesiapan teknis peralatan keamanan seperti CCTV, radio komunikasi, serta penguncian area vital

e. Komunikasi aktif:

Penggunaan HT (*handy talkie*) antar personel jaga sangat penting guna membuat komunikasi lebih efisien dan praktis.

Adapun langkah-langkah yang diterapkan dalam pelaksanaan *ISPS CODE level 1* dipelabuhan adalah

- a. Memastikan seluruh kegiatan keamanan pada fasilitas pelabuhan dilakukan sesuai ketentuan.

- b. Mengendalikan aksesibilitas ke fasilitas pelabuhan.
- c. Memantau fasilitas pelabuhan, terkhusus tempat berlabuh serta pelabuhan.
- d. Memantau daerah terlarang Untuk menjamin bahwa hanya pihak yang memiliki kewenangan yang dapat memasuki area tersebut.
- e. Mengawasi penanganan muatan.
- f. Mengawasi penanganan proses suplai perbekalan.
- g. Mengupayakan agar komunikasi dapat berjalan dengan baik dengan kapal.

2. LEVEL KEAMANAN 2 (*Security Level 2*) *Heightened*: Tingkat keamanan yang diterapkan ketika ada ancaman keamanan yang meningkat.

Langkah-langkah tambahan diambil untuk jangka waktu tertentu guna mengatasi ancaman tersebut, seperti:

- a. Penambahan personel jaga:

Jaga tambahan di titik-titik strategis seperti buritan yang rawan karena berada di belakang kapal yang luput dari pandangan, *forecastle*, dan *bridge*.
- b. Pemeriksaan menyeluruh terhadap barang dan orang:

Pemeriksaan detail terhadap barang bawaan dan badan (*body check*). Bertujuan untuk memastikan bahwa *visitor* tidak membawa senjata yang dapat membahayakan kru kapal.
- c. Frekuensi patroli ditingkatkan:

Patroli rutin setiap jam oleh ABK yang ditunjuk untuk memastikan bahwa tidak adanya pencurian an memberikan *alert* kepada pencuri yang memantau kapal bahwasanya kapal dalam pengawasan keamanan yang ketat.
- d. Pembatasan akses lebih ketat:

Hanya personel dengan izin khusus yang dapat mengakses area tertentu.

e. Koordinasi dengan pihak pelabuhan:

Komunikasi intensif dengan *PFSO (Port Facility Security Officer)* dengan tujuan untuk mengkoordinasikan situasi di kapal dan di darat atau pelabuhan dalam keadaan kondusif.

Tingkat perlindungan tambahan untuk *Security level 2* dipelabuhan yang tercantum dalam perencanaan keamanan fasilitas pelabuhan, wajib diterapkan pada setiap aktivitas terperinci pada *security level 1* diatas dengan mengacu pada pedoman yang tersedia pada bagian kode B ini.

3. LEVEL KEAMANAN 3 (*Security Level 3 Exceptional*): Tingkat keamanan tertinggi yang diterapkan ketika ancaman keamanan langsung atau spesifik teridentifikasi. Langkah-langkah keamanan khusus diterapkan untuk melindungi kapal dan fasilitas pelabuhan, seperti:

a. Penutupan penuh akses ke kapal:

Semua jalur masuk ditutup; hanya otoritas keamanan yang boleh masuk.

b. Aktivasi *SSAS (Ship Security Alert System)*:

Tombol darurat ditekan untuk mengirim sinyal diam-diam ke otoritas nasional. Adapun Jika kapal menghadapi ancaman, langkah yang diambil oleh nahkoda adalah mengaktifkan *Ship Security Alert System (SSAS)* melalui satelit, sehingga sinyal darurat tersebut dapat langsung diterima oleh pihak keamanan. Untuk komunikasi, kapal dapat memanfaatkan perangkat seperti GMDSS, radio VHF, atau saluran kerja pada channel 73.

Prosedur Pelaporan Menggunakan SSAS di Kapal

a. Identifikasi Situasi Darurat

- 1) SSAS diaktifkan saat terjadi ancaman serius terhadap keamanan kapal, seperti pembajakan, perompakan, atau serangan teroris.

- 2) Sistem ini dirancang untuk mengirimkan peringatan diam-diam tanpa menarik perhatian pihak yang mengancam.

b. Aktivasi Sistem

- 1) Tombol SSAS dapat diaktifkan oleh nakhoda atau petugas keamanan kapal (*Ship Security Officer/SSO*).
- 2) Tombol ini biasanya terletak di dua lokasi strategis, seperti di anjungan dan kabin nakhoda, serta area lain yang mudah diakses.
- 3) Setelah diaktifkan, sistem akan secara otomatis mengirimkan sinyal peringatan tanpa suara atau cahaya yang mencolok.

c. Transmisi Peringatan

- 1) Peringatan dikirim melalui sistem komunikasi satelit ke otoritas yang ditunjuk oleh negara bendera kapal (*Flag State*), perusahaan pelayaran, dan pihak terkait lainnya.
- 2) Informasi yang dikirim mencakup identitas kapal, posisi GPS, waktu, dan data relevan lainnya.

d. Tindakan Lanjutan oleh Penerima Peringatan

- 1) Otoritas yang menerima peringatan bertanggung jawab untuk menindaklanjuti, termasuk menghubungi kapal dan mengoordinasikan bantuan dengan otoritas maritim setempat.
- 2) Selama proses ini, komunikasi dengan kapal dilakukan secara hati-hati untuk menjaga keselamatan kru dan kapal.

e. Pengujian dan Pemeliharaan Sistem

- 1) SSAS harus diuji secara berkala, minimal setahun sekali, berdasarkan prosedur yang tercantum *dalam Ship Security Plan (SSP)*.
- 2) Pengujian dilaksanakan oleh petugas yang kompeten untuk memastikan sistem berfungsi sesuai standar IMO

f. Penghentian operasi tidak penting:

Kegiatan muatan, kunjungan, dan pergerakan kru dibatasi total.

- g. Evakuasi atau perlindungan kru ke area aman
- h. Semua kru dikumpulkan di tempat yang aman dan terkunci untuk menghindari pembajak atau perampok agar seluruh kru tidak mengalami kekerasan (*citadel/ muster station*)
- i. Komunikasi darurat:  
Penggunaan GMDSS, VHF channel 73, atau radio untuk komunikasi dengan otoritas ataupun kapal-kapal disekitar ketika dalam keadaan darurat untuk meminta pertolongan dan memberikan informasi seputar keadaan di kapal dan posisi kapal kita.

Sedangkan untuk *security level 3* dipelabuhan, prosedur pengamanan tambahan khusus yang tertera pada rencana keamanan fasilitas pelabuhan wajib diberlakukan pada setiap aktivitas yang telah ditentukan pada *security level 1* dengan mempertimangkan panduan yang diberikan dalam bagian B. Selain itu, pada *security level 3* dipelabuhan diharuskan untuk menanggapi dan menerapkan instruksi keamanan apapun yang diberikan oleh pemerintah diwilayah tempat fasilitas pelabuhan berada.

Penilaian keamanan fasilitas pelabuhan atau PFSA (*Port Facility Security assessment*) dapat dilakukan oleh organisasi keamanan yang diakui atau RSO (*Recognized Security Organization*). Namun, persetujuan atas PFSA yang telah diselesaikan hanya boleh diberikan oleh pemerintah pihak terkait. Jika pemerintah yang berwenang melibatkan RSO untuk melakukan peninjauan atau verifikasi terhadap kepatuhan PFSA, maka RSO tersebut tidak boleh memiliki keterkaitan dengan RSO lain yang menyusun atau memberikan bantuan dalam penyusunan penilaian tersebut. Dalam pelaksanaannya, PFSA harus mempertimbangkan unsur-unsur berikut pada fasilitas pelabuhan :

- a. Keamanan Fisik
- b. kestabilan struktural

- c. Sistem perlindungan personel
- d. Kebijakan prosedural
- e. Sistem radio dan telekomunikasi, serta sistem dan jaringan komputer
- f. Infrastruktur transportasi yang relevan
- g. Daerah yang memungkinkan untuk mengamati agar tidak menimbulkan risiko terhadap personel, properti, atau operasional dalam pelabuhan.

Pihak-pihak yang terlibat pada PFSA harus dapat memanfaatkan bantuan ahli terkait dengan :

- a. Pengetahuan seputar ancaman dan keamanan terkini.
- b. Penjelasan awal dan deteksi senjata, zat dan perangkat berbahaya.
- c. Pengetahuan terhadap karakteristik dan perilaku orang-orang yang diidentifikasi memungkinkan terjadi ancaman keamanan.

Ada beberapa konsekuensi yang akan diterima ketika Master selaku *Ship Security Officer (SSO)* tidak menerapkan *ISPS CODE* dikapal, diantaranya:

#### 1. Konsekuensi Hukum

Penahanan Kapal (*Detention*): Otoritas pelabuhan dapat menahan kapal yang tidak mematuhi ISPS Code. Menurut *SOLAS Regulation XI-2/9*, jika terdapat alasan kuat untuk percaya bahwa kapal tidak memenuhi persyaratan keamanan, tindakan seperti inspeksi tambahan atau penahanan dapat dilakukan dan Penolakan Masuk Pelabuhan, kapal dapat ditolak masuk ke pelabuhan jika tidak memiliki Sertifikat Keamanan Kapal Internasional (ISSC) yang valid atau jika terdapat ketidakpatuhan terhadap *ISPS CODE*, ISSC merupakan dokumen resmi yang diterbitkan oleh otoritas berwenang yang menyatakan bahwasanya kapal telah melalui proses verifikasi dan dinyatakan memenuhi persyaratan keamanan sesuai ketentuan dalam *ISPS Code*. Sertifikat ini mencakup informasi seperti nama

kapal, nomor IMO, pelabuhan pendaftaran, jenis kapal, gross tonnage, tanggal verifikasi, masa berlaku sertifikat, dan otoritas penerbit.

## 2. Denda dan Sanksi

Kapal yang tidak mematuhi *ISPS CODE* dapat dikenai denda oleh otoritas pelabuhan atau negara bendera. Ketidaktaatan terhadap penerapan *ISPS CODE* tidak hanya menciptakan kerentanan terhadap ancaman fisik di kapal, tetapi juga dapat menimbulkan konsekuensi hukum di tingkat internasional. *Port State Control* berwenang melakukan tindakan penahanan terhadap kapal yang tidak memenuhi standar keamanan, yang secara langsung dapat mengganggu operasi pelayaran. Kapal yang tidak memiliki dokumen keamanan resmi atau menunjukkan indikasi pelanggaran terhadap protokol ISPS juga dapat ditolak memasuki pelabuhan asing. Sanksi finansial dan administratif dapat dikenakan, serta berpotensi memperburuk citra perusahaan pelayaran yang bersangkutan. Dalam hal ini, kepatuhan terhadap *ISPS CODE* merupakan aspek krusial untuk menjamin kelangsungan usaha, reputasi, dan keselamatan seluruh elemen pelayaran. Beberapa negara bahkan menetapkan sanksi denda yang besar terhadap pelanggaran terhadap *ISPS CODE*, yang dalam kasus berat dapat mencapai hingga puluhan ribu dolar AS. Dalam situasi ekstrem, pejabat keamanan kapal yang lalai dalam pengimplementasian dapat menghadapi konsekuensi hukum pribadi, termasuk pencabutan sertifikat atau bahkan sanksi pidana, tergantung pada hukum negara yang bersangkutan.

## 3. Konsekuensi Reputasi

Kehilangan Kepercayaan, Insiden pencurian yang terjadi karena kelalaian dalam menerapkan *ISPS CODE* dapat merusak reputasi perusahaan pelayaran, mengakibatkan kehilangan kepercayaan dari klien dan mitra bisnis.

#### 4. Konsekuensi keamanan

Ancaman Terhadap Keselamatan. Tanpa penerapan *ISPS CODE*, kapal menjadi lebih rentan terhadap ancaman seperti pembajakan, penyusupan, atau tindakan terorisme. *ISPS CODE* dirancang untuk mengidentifikasi dan bertindak langsung terhadap ancaman terhadap keamanan dan fasilitas kapal juga pelabuhan.

#### 5. Dampak terhadap awak kapal

Risiko Keselamatan. Awak kapal dapat menghadapi risiko keselamatan yang lebih tinggi jika kapal tidak dilengkapi dengan prosedur keamanan yang sesuai dengan *ISPS CODE*.

Tujuan utama *ISPS CODE* meliputi:

1. Penyusunan suatu kerangka kerja internasional bertujuan untuk mendorong kolaborasi antara pemerintah pusat, lembaga negara, pemerintah daerah, serta sektor industri pelayaran dan pelabuhan dalam mengidentifikasi serta mengevaluasi potensi ancaman terhadap keamanan kapal atau fasilitas pelabuhan yang terlibat dalam perniagaan global, sehingga bisa diterapkan upaya pencegahan yang lebih efektif terhadap berbagai ancaman tersebut.
2. Menentukan peranan dan wewenang dari pihak terkait dengan menjaga keamanan maritim dipelabuhan dan diatas kapal ditingkat nasional, regional dan internasional.
3. Memberikan suatu mekanisme untuk mengevaluasi aspek keamanan kapal dan pelabuhan sebagai dasar dalam penyusunan rencana serta prosedur pengamanan bagi kapal, perusahaan, dan fasilitas pelabuhan, yang disesuaikan dengan tingkat ancaman keamanan yang dihadapi oleh kapal atau pelabuhan.
4. Guna memastikan langkah-langkah keamanan maritim memadai dan proporsional diterapkan diatas kapal dan dipelabuhan.

Untuk mencapai tujuan diatas, pemerintah kontrak SOLAS, otoritas pelabuhan dan perusahaan pelayaran diharuskan, berdasarkan *ISPS*

*CODE*, untuk menunjuk petugas dan personel keamanan yang sesuai, disetiap kapal, fasilitas pelabuhan, dan perusahaan pelayaran.

Petugas keamanan fasilitas pelabuhan atau *Port Facility Security Officer (PFSO)*, Petugas keamanan kapal atau *Company Security Officer (CSO)*, ditugaskan untuk menilai serta menyiapkan dan menerapkan rencana keamanan yang efektif dan mampu mengelola potensi ancaman keamanan, IMO mampu memberikan dukungan kepada negara-negara anggota yang membutuhkan bantuan dalam mengimplementasikan *ISPS CODE*, melalui lokakarya nasional dan regional, seminar, misi penilaian kebutuhan, dan lain-lain.

Berbagai langkah utama pencegahan guna memberi peningkatan terhadap keamanan fasilitas pelabuhan dan kapal yang ditetapkan :

1. Evaluasi risiko keamanan: melakukan analisis risiko untuk mengidentifikasi potensi ancaman terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan dan melakukan penilaian awal (*Security Assessment*)
2. Rancangan keamanan atau *Ship Security Plan (SSP)*: Menyusun rancangan keamanan yang mencakup prosedur guna menangani ancaman, seperti kontrol akses, patroli keamanan, dan penggunaan teknologi pengawasan untuk mendeteksi dan menangani ancaman keamanan selama operasi pelayaran maupun di pelabuhan.

Manfaat utama dari *Ship Security Plan (SSP)* yaitu:

- a. Menyediakan panduan sistematis untuk menjaga keamanan kapal.
- b. Menjamin kesiapan kru dalam menghadapi potensi ancaman seperti : pembajakan, terorisme, penyelundupan, sabotase.
- c. Meningkatkan koordinasi antara kru kapal, pihak pelabuhan, dan otoritas keamanan nasional maupun internasional.
- d. Memenuhi persyaratan audit dari otoritas bendera (*Flag State*) dan pihak berwenang pelabuhan (*Port State*)

Tahapan *Ship Security Plan (SSP)*:

- a. Penilaian Keamanan Kapal (SSA)  
Evaluasi menyeluruh terhadap potensi ancaman dan kerentanan kapal, termasuk identifikasi area kritis dan prosedur yang ada.  
*Referensi: ISPS CODE Bagian A/8*
- b. Penyusunan SSP oleh CSO dan SSO  
Berdasarkan hasil SSA, CSO dan SSO menyusun SSP yang mencakup prosedur keamanan, tanggung jawab personel, dan tindakan mitigasi.  
*Referensi: ISPS Code Bagian A/9*
- c. Persetujuan SSP oleh Administrasi atau RSO  
SSP yang telah disusun diajukan untuk mendapatkan persetujuan dari Administrasi negara bendera atau Organisasi Keamanan yang Diakui (RSO).  
*Referensi: ISPS Code Bagian A/9.2*
- d. Implementasi SSP di atas kapal  
SSP yang disetujui diimplementasikan oleh kru kapal dengan pengawasan SSO, termasuk pengendalian akses dan prosedur keamanan lainnya.
- e. Pelatihan dan Drill Keamanan oleh SSO  
SSO bertanggung jawab untuk melatih kru kapal dan mengadakan latihan keamanan secara berkala untuk memastikan kesiapan menghadapi ancaman.  
*Referensi: ISPS Code Bagian A/13*
- f. Audit Internal dan Tinjauan Berkala  
Audit internal dilaksanakan guna mengevaluasi sejauh mana SSP berjalan secara efektif serta memastikan bahwa seluruh prosedur yang telah ditetapkan dipatuhi.  
*Referensi: ISPS Code Bagian A/9.4.11*
- g. Revisi SSP jika diperlukan  
Berdasarkan hasil audit atau perubahan kondisi, SSP dapat direvisi untuk meningkatkan efektivitasnya.

- h. Re-approval oleh Administrasi jika ada perubahan signifikan  
Jika terdapat perubahan signifikan dalam SSP, dokumen tersebut harus diajukan kembali untuk mendapatkan persetujuan dari Administrasi atau RSO.

*Referensi: ISPS Code Bagian A/9.2*

#### Tujuan Penyusunan SSP Ideal

- a. Menjamin konsistensi prosedur keamanan di semua situasi
- b. Meningkatkan kesadaran kru terhadap prosedur ISPS
- c. Menjadi acuan saat audit oleh otoritas atau RSO (Recognized Security Organization)

Pada pelaksanaan tingkat keamanan 2 dan 3, komunikasi dilakukan melalui Ch. 73. *Port Security Officer (PSO)* dan *Port Facility Security Officer (PFSO)* menjalankan tanggung jawab mereka dengan menyusun laporan insiden keamanan agar diteruskan kepada *Port Security Committee (PSC)*. Khusus pada level 3, *PFSO* memberikan prosedur evakuasi dan memberikan instruksi kepada seluruh personel di lapangan untuk pelaksanaan langkah-langkah yang diperlukan. Sementara itu, petugas keamanan terus melakukan patroli hingga *Port Security Committee (PSC)* secara resmi menetapkan bahwa status keamanan telah kembali ke tingkat 1. Adapun rencana keamanan kapal pada gambar 2.1.

Gambar 2.1 Rencana keamanan kapal.



Sumber : <https://www.researchgate.net/publication/359648817>.

Tahun 2025

3. Pelatihan personel: Memberikan pelatihan kepada personel keamanan agar mereka memahami dan dapat menerapkan langkah-langkah keamanan sesuai dengan *ISPS CODE*.
4. Audit dan inspeksi: melakukan audit dan inspeksi secara bertahap guna memastikan prosedur keamanan yang diterapkan tetap efektif.
5. Kerja sama dengan otoritas keamanan: Menjalin koordinasi dengan pihak berwenang, seperti kepolisian dan otoritas maritim untuk meningkatkan efektifitas langkah-langkah keamanan.
6. Rencana tanggap darurat: Mengembangkan rencana tanggap darurat untuk menghadapi situasi seperti serangan keamanan atau kebocoran informasi sensitif.

Langkah-langkah ini dirancang untuk mencegah ancaman seperti: terorisme, penyelundupan, dan tindakan kriminal lainnya.

Adapun hal yang penting dari paparan langkah-langkah diatas adalah audit dan inspeksi yang melibatkan beberapa langkah utama untuk

memastikan kepatuhan terhadap standar keamanan internasional yang ditetapkan:

1. Perencanaan Audit:
  - a. Auditor menentukan ruang lingkup audit, juga area yang akan diperiksa serta dokumen yang perlu ditinjau.
  - b. Mengidentifikasi tujuan audit, seperti kepatuhan regulasi atau peningkatan prosedur keamanan.
2. Pelaksanaan audit lapangan:
  - a. Inspeksi langsung dilakukan difasilitas pelabuhan untuk mengevaluasi efektifitas peralatan keamanan seperti CCTV, pagar pembatas, dan sistem kotrol akses.
  - b. Wawancara dengan personel keamanan untuk memahami implementasi kebijakan keamanan sehari-hari.
3. Evaluasi dan identifikasi ketidaksesuaian:
  - a. Auditor menganalisis data dan dokumen yang dikumpulkan untk mengidentifikasi potensi ketidaksesuaian *ISPS CODE*.
  - b. Temuan ini kemudian diklasifikasi berdasarkan tingkat risiko.
4. Penyusunan laporan audit:

Laporan hasil audit berisi poin-poin temuan penting, saran perbaikan, serta langkah-langkah yang perlu dilakukan guna meningkatkan sistem keamanan

Tindak lanjut:

- a. Setelah audit selesai, tindakan perbaikan dilakukan berdasarkan rekomendasi auditor.
- b. Audit lanjutan dapat dilakukan untuk memastikan perbaikan telah diterapkan dengan baik.

Menurut Kundori (2022), tahapan implementasi pelaksanaan *ISPS CODE* pada 3 level keamanan adalah:

Keamanan level 1: Pada tingkat ini, komunikasi dilakukan melalui radio ataupun menggunakan HP yang tertulis dalam dokumen *Port Facility Security Plan (PFSP)*. Petugas yang bertanggung jawab

mengoordinasikan penerapan prosedur keamanan, termasuk menerima, mencatat, serta mendokumentasikan laporan kegiatan keamanan, secara tertulis dan melalui media komunikasi lainnya, agar kemudian melaporkannya kepada *Port Security Officer (PSO)*. Petugas keamanan menjalankan kegiatan rutinitas dan mencatat serta merekam aktivitas keamanan rutin dan menyampaikannya ke *Port Facility Security Officer (PFSO)* serta *PSO*. Semua kapal yang berencana memasuki atau memanfaatkan fasilitas dipelabuhan diwajibkan memberi laporan kepada pihak otoritas pelabuhan. Informasi kedatangan kapal harus diinformasikan oleh agen atau pihak perusahaan pelayaran selambat-lambat 24 jam sebelum kapal tiba.

Tugas dan wewenang *Company Security Officer (CSO)* meliputi:

1. Memberikan informasi mengenai potensi tingkat ancaman keamanan di kapal berdasarkan hasil penilaian keamanan serta data aktual lainnya.
2. Menjamin bahwa evaluasi terhadap aspek keamanan kapal telah dilaksanakan secara tepat.
3. Menjamin bahwa rencana keamanan kapal dikembangkan, diajukan, disetujui, serta dilaksanakan dan dirawat sebagaimana mestinya.
4. Memastikan rencana keamanan kapal telah diperbarui sesuai kebutuhan guna memenuhi standar keamanan setiap kapal.
5. Menyenggarakan audit internal serta melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan kegiatan keamanan.
6. Mengatur pelaksanaan pendataan secara berkala terhadap kapal oleh otoritas ataupun organisasi keamanan.
7. Menjamin setiap temuan berupa kekurangan ataupun suatu ketidaksesuaian yang muncul dalam audit, evaluasi berkala, inspeksi, maupun verifikasi segera ditindaklanjuti.

8. Meningkatkan pemahaman dan kewaspadaan seluruh pihak terhadap aspek keamanan.
9. Menyediakan pelatihan untuk personel yang bertugas dalam bidang keamanan kapal.
10. Menjamin terjalannya komunikasi yang baik serta koordinasi efektif antara petugas keamanan kapal pelabuhan.
11. Menjaga keselarasan antara ketentuan keamanan serta ketentuan keselamatan.
12. Menjamin bahwa setiap rencana keamanan kapal disusun dengan rinci serta sesuai dengan kebutuhan.

*Port Facility Security Officer (PFSSO)* bertugas memastikan kesiapan PFSP pada kapal. Setiap *PFSSO* wajib :

1. Mendeskripsikan organisasi keamanan *Port Facility*.
2. Menguraikan pola kerja sama antara organisasi tersebut dengan otoritas berwenang, serta menjelaskan sistem komunikasi yang diperlukan untuk memastikan kelancaran operasional bersama pihak-pihak terkait.
3. Mengidentifikasi tindakan-tindakan keamanan dasar yang diterapkan pada tingkat *Security Level 1*, baik dari segi fisik maupun operasionalnya.
4. Menjabarkan prosedur keamanan tambahan yang memungkinkan fasilitas pelabuhan tetap beroperasi secara optimal pada *Security Level 2*, dan jika diperlukan, dapat ditingkatkan ke *Level 3*.
5. Memberikan mekanisme evaluasi rutin ataupun audit terhadap *Ship Security Plan (SSP)* serta perubahannya, sebagai respons terhadap insiden sebelumnya atau perubahan situasi.
6. Menguraikan tata cara pelaporan kepada instansi pemerintah yang memiliki kewenangan.

Sedangkan *Ship Security Officer (SSO)* dikapal, terdapat sejumlah langkah yang dapat dilakukan untuk mengidentifikasi dan mencegah

potensi gangguan keamanan berdasarkan regulasi yang berlaku, antara lain:

1. Melaksanakan pemeriksaan keamanan kapal secara berkala guna memastikan prosedur keamanan dijalankan sesuai standar yang diberikan dan menjamin bahwa semua peralatan keamanan digunakan, diuji, dikalibrasi, dan dirawat dengan benar dan berkala.
2. Menjaga pelaksanaan serta mengawasi penerapan rencana keamanan kapal, termasuk melakukan penyesuaian jika terjadi perubahan dalam rencana tersebut.
3. Berkoordinasi dalam hal pengamanan muatan dan area penyimpanan kapal dengan kru kapal lain serta petugas keamanan pelabuhan yang berkaitan.
4. Meneruskan kepada petugas keamanan perusahaan apabila ditemukan kekurangan atau ketidaksesuaian pada saat audit internal, pemeriksaan rutin, pengecekan keamanan, maupun proses verifikasi kepatuhan serta turut menindaklanjuti dengan langkah korektif.
5. Menumbuhkan kesadaran serta meningkatkan kewaspadaan seluruh awak kapal terhadap aspek keamanan.
6. Memastikan seluruh awak telah memperoleh pelatihan keamanan yang memadai.
7. Membuat laporan terhadap setiap kejadian yang terkait dengan gangguan keamanan.
8. Menjalin koordinasi bersama petugas keamanan perusahaan dan pelabuhan terkait dalam penerapan rencana keamanan kapal.

## B. PENELITIAN TERDAHULU

Tabel 2.1 Penelitian terdahulu.

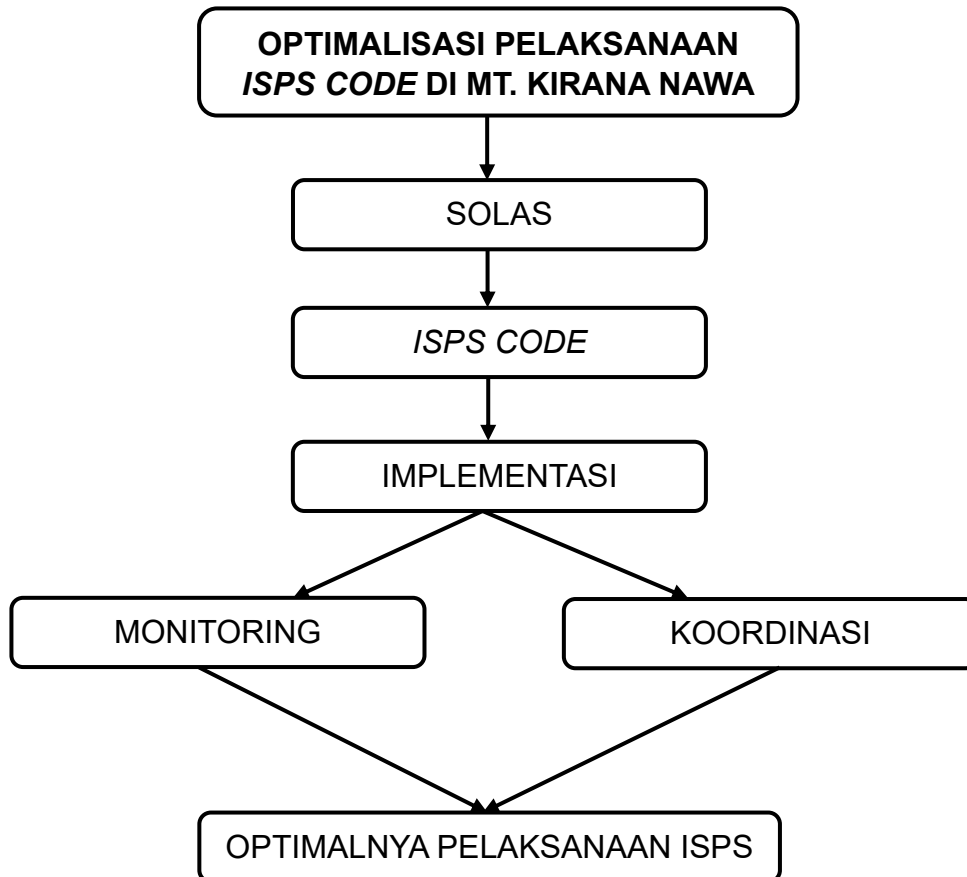
No	Nama Peneliti / Tahun	Judul Penelitian	Permasalahan	Metode penelitian	Hasil Penelitian
1.	Kundori* / 2022	Optimalisasi penerapan <i>ISPS CODE</i> berdasarkan tingkat keamanan dalam menunjang keamanan kapal dan pelabuhan	Tingkat pemahaman awak kapal terhadap penerapan <i>ISPS CODE</i> masih dianggap belum memadai.	Kualitatif	Kurangnya pemahaman kru kapal dan koordinasi dengan pihak pelabuhan tentang keamanan
2.	ZAINUN WAHID DANI** / 2023	Penerapan <i>internasional ship and port facility security (ISPS) CODE</i> di KM. Tanto Sentosa	Apa saja tantangan yang dihadapi dalam mengimplementasikan <i>ISPS CODE</i> di KM. Tanto Sentosa	Kualitatif	Pelaksanaan <i>ISPS CODE</i> di kapal KM. Tanto Sentosa belum optimal

No	Nama Peneliti / Tahun	Judul Penelitian	Permasalahan	Metode penelitian	Hasil Penelitian
3	ICHSAN RANI TRIPUT RA*** / 2023	Analisis implementasi isps code di atas kapal mv.oceanic wisdom	Pelaksanaan ketentuan <i>International Ship And Port Facility Code</i> diatas kapal MV.OCEANIC WISDOM ?	Kualitatif	Pelaksanaan <i>International Ship and Port Facility Code (ISPS Code)</i> di atas kapal MV. Oceanic Wisdom telah dilakukan sesuai dengan ketentuan yang berlaku

Sumber : \* Kundori (2022). \*\* Zainun (2023). \*\*\*Ichsan (2023).

## C. KERANGKA PIKIR

### 2.2 GAMBAR KERANGKA PIKIR



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. JENIS PENELITIAN**

Pada Penelitian ini metode yang digunakan adalah kualitatif dengan memanfaatkan data deskriptif dalam bentuk lisan dan tulisan yang berasal dari individu atau pelaku yang ingin diamati, tujuannya untuk memahami serta menganalisis berbagai fenomena yang berkaitan dengan individu maupun kelompok, termasuk peristiwa, dinamika sosial, sikap, kepercayaan dan pandangan.

#### **B. DEFINISI OPERATIONAL VARIABLE**

Menurut Sugiyono (2022), Definisi operasional adalah penjabaran variabel yang dirumuskan dengan menjelaskan maknanya secara rinci, atau dengan menentukan langkah-langkah serta prosedur yang dibutuhkan guna melakukan penilaian terhadap variabel tersebut.

Adapun penjelasan dari variable-variable yang digunakan dalam penelitian adalah:

##### **1. Pelaksanaan**

Pelaksanaan dapat disimpulkan sebagai salah satu upaya untuk mensukseskan perencanaan menjadi nyata, dengan tahapan seperti pengarahan dan pemotivasian sehingga setiap orang yang memiliki tanggung jawab dalam organisasi dapat melaksanakan kegiatannya secara optimal sesuai peran, tugas, dan kewajibannya masing-masing.

##### **2. ISPS CODE**

*ISPS CODE* adalah singkatan dari *International Ship and Port Facility Security Code*, yaitu kerangka kerja internasional yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) guna mendeteksi dan melakukan penilaian ancaman terhadap fasilitas

pelabuhan dan kapal serta mengambil aksi pencegahan untuk meningkatkan keamanan maritim.

### **C. TEKNIK PENGUMPULAN DATA**

Peneliti perlu melaksanakan wawancara secara langsung dengan subjek yang diteliti serta mampu mengamati kondisi sosial sebagaimana adanya di lapangan. Penggunaan metode pengumpulan data yang tepat merupakan kunci penting dalam menghasilkan proses analisis yang sesuai standar. Sebaliknya, jika data diperoleh dengan cara yang tidak sesuai prosedur, maka kualitas analisis pun akan terpengaruh. Oleh karena itu, peneliti harus mencatat dan memperhatikan dengan teliti setiap sumber data untuk dijadikan bahan dalam proses analisis.

Adapun teknik pengumpulan data.

#### **1. Observasi**

Melaksanakan observasi dengan mengamati langsung tindakan dan perilaku secara sistematis dalam proses pengimplementasian *ISPS CODE* yang dilakukan oleh seluruh kru MT.KIRANA NAWA guna mengetahui apakah seluruh prosedur yang telah ditetapkan sesuai regulasi dijalankan dengan baik dan benar.

#### **2. Wawancara**

Wawancara dilaksanakan dengan melibatkan Perwira diatas kapal yakni Mualim satu, mualim dua, mualim tiga A dan mualim tiga B serta ABK dari MT.KIRANA NAWA dengan memberikan pertanyaan yang telah disesuaikan oleh kebutuhan data yang ingin disimpulkan dan diketahui hasilnya.

### **D. TEKNIK ANALISIS DATA**

Creswell dan Poth (2023) menyatakan bahwa analisis data kualitatif melibatkan proses pengumpulan data, pengorganisasian data, pembacaan menyeluruh data, pengkodean data, pengembangan tema dari kode, dan interpretasi makna data. Pendekatan ini digunakan untuk memahami

makna dari berbagai isu dan topik yang beragam melalui perspektif partisipan.

1. Mengorganisasi dan menyiapkan data untuk analisis: Ini mencakup transkripsi wawancara, pemindaian materi, pengetikan catatan lapangan, dan pengurutan data.
2. Membaca atau meninjau seluruh data: Peneliti membaca semua data untuk mendapatkan pemahaman menyeluruh dan mencatat kesan umum.
3. Memulai proses pengelompokan: Mengidentifikasi segmen data yang bermakna dan memberi label atau "kode" pada bagian-bagian tersebut.
4. Menggunakan proses pengelompokan untuk menghasilkan deskripsi dan tema: Mengelompokkan kode-kode menjadi tema-tema yang lebih luas yang mencerminkan makna data.
5. Menyajikan deskripsi dan tema: Menyusun narasi atau visualisasi yang menggambarkan temuan penelitian.
6. Menginterpretasikan makna data: Menafsirkan temuan dalam konteks pertanyaan penelitian dan literatur yang relevan.