

SKRIPSI

OPTIMALISASI PENERAPAN INTERNATIONAL *SHIP & PORT FACILITY SECURITY* PADA MV. WAN TONG



**ANDI ANAN APRIAN
21.41.104
NAUTIKA**

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

**OPTIMALISASI PENERAPAN INTERNATIONAL SHIP & PORT
FACILITY SECURITY PADA MV.WAN TONG**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika
Disusun dan Diajukan oleh

ANDI ANAN APRIAN

21.41.104

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

SKRIPSI
**OPTIMALISASI PENERAPAN INTERNATIONAL SHIP &
PORT FACILITY SECURITY PADAMV**

ANDI ANAN APRIAN

21.41.104

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal 11 Oktober 2025

Menyetujui,

Pembimbing I

Capt. ENDANG LESTARI, S.Si.T., M.adm.S.D.A., M.Mar
NIP. 198012212009122005

Pembimbing II

INDRA FARMAN, S.Kom, M.Pd
NUPTK. 934977162130223

Mengetahui,

A.n Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi Nautika

Capt FAISAL SARANSI, M.T., M.Mar
NIP. 197503291999031002

SUBEHANA RACHMAN, S.A.P., M.Adm.S.D.A.
NIP.197809082005022001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan atas kehadiran ALLAH SWT yang telah memberikan taufik hidayat-NYA sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal tentang profesi kepelautan dengan judul **OPTIMALISASI PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP & PORT FACILITY SECURITY* PADA MV. WAN TONG.**

Dalam Penulisan skripsi ini, Penulis mengalami beberapa kendala, tetapi berkat dukungan dan bantuan dari berbagai pihak, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya, khususnya kepada:

1. Capt. Rudy Susanto, M.Pd selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, yang telah memberikan fasilitas yang sangat baik selama Penulis berkuliah di kampus tercinta ini.
2. Capt Faisal Saransi, M.T selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
3. Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A selaku Ketua Program Studi Nautika, yang telah memberikan akses dan izin untuk melakukan penelitian.
4. Capt. Endang Lestari, S.Si.T., M.adm.S.D.A., M. Mar. dan Indra Farman, M.Pd selaku Pembimbing I dan Pembimbing II penulis yang telah memberikan arahan, ilmu dan motivasi selama penulis mengerjakan skripsi ini.
5. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
6. Kepada keluarga Terimah kasih yang sudah selalu mendukung dalam doa, semangat, motivasi, materi dan kasihnya sepanjang waktu.

Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri pribadi penulis maupun yang membacanya sebagai tambahan pengetahuan.

Makassar, 11 Oktober 2025

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ani' or 'Ani Aprian', written in a cursive style.

ANDI ANAN APRIAN

21.41.104

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama Taruna : ANDI ANAN APRIAN

Nomor Induk Taruna : 21.41.104

Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

OPTIMALISASI PENERAPAN INTERNATIONAL SHIP & PORT FACILITY SECURITY PADA MV. WAN TONG

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, 11 Oktober 2025



ANDI ANAN APRIAN
21.41.104

ABSTRAK

ANDI ANAN APRIAN, Optimalisasi *penerapan International ship & port facility security* Sangat Mempengaruhi Keamanan di atas kapal pada saat Berlayar maupun sandar. berikutnya. Di bimbing oleh Endang Lestari dan Indra Farman.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis *implementasi International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* pada kapal MV. Wan Tong yang beroperasi di rute pelayaran internasional. Latar belakang penelitian ini didasari oleh insiden pencurian barang (cat) di bosun store saat kapal sandar di Pelabuhan Fuzhou, Tiongkok, yang mengindikasikan adanya kelemahan dalam pengawasan akses dan penerapan prosedur keamanan.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif, dengan teknik pengumpulan data berupa observasi langsung, wawancara, dan dokumentasi selama praktik laut (prakla). Peneliti menemukan bahwa meskipun prosedur ISPS Code telah diterapkan pada level keamanan siaga 1, terdapat kelalaian petugas jaga dalam menjaga area akses seperti gangway, serta kurangnya kedisiplinan dan pemahaman kru terhadap prosedur keamanan.

Hasil Penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan ISPS Code di MV. Wan Tong masih belum optimal, terutama dalam aspek pengawasan area terbatas, pelaksanaan patroli keamanan, serta penggunaan peralatan pengawasan. Diperlukan peningkatan pelatihan kru, penegakan disiplin, dan koordinasi intensif dengan otoritas pelabuhan untuk mencegah insiden serupa. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi bagi manajemen kapal dalam memperkuat sistem keamanan kapal sesuai standar internasional, serta membangun budaya keselamatan dan kewaspadaan yang berkelanjutan di lingkungan maritim.

Kata Kunci:Keamanan kapal, ISPS Code, MV. Wan Tong

ABSTRACT

ANDI ANAN APRIAN, Optimizing the implementation of International ship & port facility security greatly affects security on board ships while sailing or docking. Next. Guided by Endang Lestari and Indra Farman.

This study aims to analyze the implementation of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code on the MV Wan Tong, a vessel operating on international shipping routes. The background to this research is an incident of theft of goods (paint) in the bosun's store while the vessel was docked at Fuzhou Port, China, which indicated weaknesses in access control and the implementation of security procedures.

The method used in this study was descriptive qualitative, with data collection techniques consisting of direct observation, interviews, and documentation during sea practice (prala). The researchers found that although ISPS Code procedures had been implemented at security level Alert 1, there was negligence on the part of watch officers in maintaining access areas such as gangways, as well as a lack of discipline and understanding of security procedures by the crew.

Result This study indicates that the implementation of the ISPS Code on the MV Wan Tong remains suboptimal, particularly in aspects of restricted area supervision, security patrols, and the use of surveillance equipment. Improved crew training, discipline enforcement, and intensive coordination with port authorities are needed to prevent similar incidents. The results of this study are expected to provide evaluation material for ship management in strengthening ship security systems in accordance with international standards and building a culture of sustainable safety and vigilance in the maritime environment.

Keywords: Ship safety, ISPS Code, MV. Wan Tong

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	iv
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
BAB II	6
TINJAUAN PUSTAKA	6
1. Pengertian ISPS Code	6
2. Persyaratan	14
3. Penilaian Keamanan Kapal	15
4. Rancangan Keamanan Kapal	15
5. Perbedaan Tingkat Keamanan Diatas Kapal	15
6. Tugas dan Tanggung Jawab Nahkoda	18
7. Cara Meningkatkan Keamanan Diatas Kapal	19
B. Kerangka Berfikir	23
BAB III	24
METODE PENELITIAN	24
A. Jenis Penelitian	24
B. Jenis Dan Sumber Data	24
C. Lokasi dan waktu penelitian	39
D. Teknik Pengumpulan Data	26
BAB IV	28
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	28
A. Hasil	29

B. Pembahasan	36
BAB V	41
SIMPULAN DAN SARAN	41
A. Simpulan	41
B. Saran	41
DAFTAR PUSTAKA	43
LAMPIRAN	45

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Subjek ISPS Code	17
Gambar 2. 2 Kegiatan keamanan	14
Gambar 2. 3 Kerangka berfikir	23
Gambar 4.1 <i>Visitor Log Book</i>	37
Gambar. 4.3 Bosun Store	4

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu	37
Table 2. 3 <i>Ship's Spartigular</i>	44

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi laut melalui pelayaran memegang peranan penting dalam menunjang terciptanya persatuan dan kesatuan bangsa. Sebagai bagian dari sistem transportasi, angkutan laut memiliki keunggulan dalam kapasitas pengangkutan besar secara massal, sehingga dinilai mampu beradaptasi dengan berbagai perubahan di masa mendatang. Namun demikian, implementasi *International ship and port facility security (ISPS) code* belum sepenuhnya menghasilkan standar global yang konsisten maupun pedoman yang jelas. Hal ini kemungkinan disebabkan oleh perbedaan interpretasi dari masing-masing negara terhadap ketentuan dalam ISPS Code (Bichou, 2015).

Keamanan di sektor maritim merupakan elemen krusial untuk menjamin keselamatan kapal, awak, dan muatan. *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, yang mulai diberlakukan oleh Organisasi Maritim International (IMO) sejak tahun 2004, disusun untuk memperkuat sistem keamanan kapal dan pelabuhan secara global. Tujuan utama dari penerapan ISPS Code adalah aksi terorisme dan kejahatan lainnya. Kendati regulasi ini telah diimplementasikan secara luas, hambatan dalam pelaksanaannya masih dijumpai, terutama di pelabuhan-pelabuhan yang memiliki standar keamanan yang tidak merata.

Pengaturan internasional pertama yang berkaitan dengan keamanan pelayaran ditandai dengan disepakatinya sebuah konvensi global yang dikenal sebagai *International Convention for the Safety of International Seafaring (SOLAS)* yang menetapkan standar minimum mengenai konstruksi, peralatan, dan operasional kapal demi menjamin keselamatan pelayaran. Pemerintah Republik Indonesia meratifikasi konvensi SOLAS

1974 melalui keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 yang ditetapkan pada tanggal 17 Desember 1980 (Unand, 2018).

ISPS Code diberlakukan bagi berbagai jenis armada laut dan sarana pendukung pelabuhan, seperti kapal penumpang, kapal niaga, instalasi pengeboran lepas pantai, serta terminal atau area pelabuhan yang melayani pelayaran internasional. Di Indonesia, salah satu bukti konkret penerapan ISPS Code adalah telah dipenuhinya persyaratan oleh 196 terminal atau instalasi pelabuhan, yang seluruhnya telah mengantongi *Statement Of Compliance Of Port Facility* (SOCPF) sebagai tanda kepatuhan. Namun demikian, masih ada sejumlah instalasi pelabuhan yang belum memperoleh sertifikat keamanan permanen, yang seharusnya berlaku untuk jangka waktu lima tahun.

Selain aspek keselamatan, kenyamanan dalam penggunaan transportasi laut juga merupakan hal penting yang patut mendapat perhatian. Untuk mewujudkan hal tersebut, terdapat dua aspek utama yang harus menjadi fokus, yaitu keamanan baik diatas kapal maupun dilingkungan pelabuhan serta penyediaan fasilitas pelabuhan yang modern dan memadai. Para awak kapal memiliki tanggung jawab untuk memahami dan menerapkan prosedur keamanan secara menyeluruh guna mencegah risiko yang dapat membahayakan penumpang dan kru. Di sisi lain, pelabuhan sebagai simpul transportasi laut harus dilengkapi dengan infrastruktur yang memenuhi standar pelayaran tertinggi agar dapat menunjang kenyamanan dan efisiensi operasional (Aji, 2020).

Merujuk pada ketentuan yang tercantum dalam *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, setiap kapal yang termasuk dalam cakupan regulasi ini diwajibkan untuk menetapkan dan menerapkan Sistem Manajemen Keamanan Kapal. Sistem tersebut harus terdokumentasi secara resmi dalam dokumen yang dikenal sebagai *Ship Security Plan (SSP)*. Tujuan utama dari SSP adalah untuk memastikan bahwa seluruh operasi Kapal berlangsung dalam kondisi yang aman dan terkendali, dengan mempertimbangkan potensi ancaman keamanan baik dari maupun luar kapal (IMO, 2003).

Kapal MV. Wan Tong, yang melayani rute pelayaran internasional, menghadapi sejumlah tantangan dalam *implementasi International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, ketika berada dalam proses sandar di pelabuhan. Salah satu isu utama yang dihadapi adalah lemahnya pengawasan terhadap akses masuk dan keluar kapal, yang memungkinkan individu yang bukan bagian dari kru untuk bebas naik dan turun. Kondisi ini menimbulkan celah keamanan serius yang dapat dimanfaatkan oleh pihak tidak bertanggung jawab, sehingga meningkatkan risiko terjadinya pencurian atau kehilangan barang di atas kapal menurut laporan *International Maritime Organization (IMO)*, "keamanan di pelabuhan harus menjadi prioritas utama untuk melindungi aset dan keselamatan semua pihak yang terlibat" (IMO,2020).

Permasalahan seperti yang dialami oleh MV. Wan Tong menunjukkan adanya kesenjangan antara kebijakan yang tertulis dalam *Ship Security Plan (SSP)* dan realitas operasional di pelabuhan. Salah satu penyebabnya adalah kurang optimalnya koordinasi antara petugas keamanan pelabuhan, otoritas bea cukai, dan agen kapal yang berujung pada lemahnya pengawasan akses. Selain itu, pelabuhan-pelabuhan di negara berkembang sering kali masih menghadapi keterbatasan dalam hal infrastruktur keamanan, teknologi pemantauan, dan pelatihan personel (Kuo, 2014).

Kehilangan barang di atas kapal bukanlah permasalahan yang dapat di anggap remeh. Insiden pencurian di kapal telah tercatat terjadi di berbagai wilayah pelayaran global dan menjadi indikator lemahnya kontrol terhadap akses kapal, khususnya saat bersandar di pelabuhan. Akses yang tidak hanya meningkatkan risiko keamanan, tetapi juga dapat menimbulkan kerugian material dalam jumlah besar. Menurut laporan dari *Maritime Security Review*, "pencurian barang di kapal dapat mengakibatkan kerugian finansial yang besar dan merusak reputasi perusahaan pelayaran" (Kolonel, 2019)

Dalam beberapa terakhir, telah terjadi sejumlah insiden pencurian di kapal yang cukup mencolok, mengindikasikan perlunya peningkatan dan pengetatan prosedur keamanan di sektor maritim. Kapal-kapal besar seperti MSC Napoli dan Maersk Alabaman pernah menjadi korban pencurian barang bernilai tinggi saat bersandar di pelabuhan, meskipun keduanya telah menerapkan standar keamanan berdasarkan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*. Insiden-insiden ini menunjukkan bahwa meskipun sistem keamanan formal telah diterapkan, celah operasional dan teknis dapat dimanfaatkan oleh pihak tidak bertanggung jawab (Lloyd List, 2017; Maritime Executive, 2014).

Permasalahan yang penulis amati atau temui dilapangan selama penulis melakukan praktek di Kapal MV. Wan Tong menghadapi tantangan serius, terutama saat bersandar di pelabuhan. Pada tahun 2024, kapal Cargo MV. Wan Tong yang berbendera Cameroon mengalami pencuri cat di *bosun store* yang pada saat kapal sandar di China tepatnya di pelabuhan Fuzhou pada saat kapal lagi memuat di jam 02:30 perwira jaga pada saat itu melihat pintu *bosun store* terbuka dan perwira jaga pada saat itu langsung memberitahukan kepada nahkoda, pada pukul 02:40 nahkoda beranjak ke deck guna memantau keadaan, dan kondisi di sekitar kapal apakah dalam keadaan terkendali atau tidak, dan pada saat itu nahkoda melihat di *gangway* tidak ada yang berjaga kemudian nahkoda memanggil perwira jaga pada saat itu dan pada saat itu yang berjaga adalah *second officer* untuk bertanya siapa yang pada saat itu bertugas menjaga *gangway* di *deck room*, Nahkoda menyampaikan teguran kepada ABK yang bertugas menjaga *gangway* tersebut, "kenapa tidak menjaga *gangway*, ABK tersebut berpendapat bahwa keadaan *gangway* masih aman, mendengar jawaban ABK Nahkoda langsung marah dan menyuruh ABK ke *bosun store* untuk mengecek dan ketika ABK mengecek di *bosun store* ternyata didapati kaleng cat di *bosun store* sudah tidak ada.

Berdasarkan peristiwa yang diuraikan dalam latar belakang masalah, penulis memutuskan untuk memilih judul ini sebagai fokus

kajian “**OPTIMALISASI PENERAPAN ISPS CODE PADA MV. WAN TONG**”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan di atas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian bagaimana pelaksanaan *International ship and port facility security code* di MV. Wan Tong?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai penulis melalui analisis ini adalah untuk memahami bagaimana penerapan *International ship and port facility security code* di MV. Wan Tong

D. Manfaat Penelitian

Dengan dilaksanakannya penelitian dan penulisan skripsi ini, diharapkan dapat memberikan sejumlah manfaat yang dapat dicapai, antara lain:

1. Manfaat Secara Teoritis

Meningkatkan Keamanan Maritim Global ISPS Code memberikan kerangka kerja yang standar untuk meningkatkan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dari ancaman terorisme dan kejahatan maritim lainnya. Dengan penerapan ISPS Code, negara-negara dapat lebih siap dalam mengidentifikasi dan merespons potensi ancaman terhadap keselamatan pelayaran internasional.

2. Manfaat Secara Praktis

Menjadi bahan evaluasi bagi kru dan manajemen kapal MV. Wan Tong dalam Meningkatkan Keamanan Fisik Kapal dan Fasilitas Pelabuhan ISPS Code memberikan prosedur dan langkah-langkah yang jelas untuk mengawasi dan mengontrol akses ke kapal dan fasilitas pelabuhan. Ini termasuk pengawasan terhadap siapa yang dapat memasuki area terbatas dan memastikan bahwa hanya individu yang berwenang yang diizinkan masuk, yang mengurangi risiko ancaman dari luar.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

1. Pengertian ISPS Code

Internasional Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) adalah suatu kerangka peraturan yang disusun secara menyeluruh untuk memperkuat sistem keamanan kapal dan pelabuhan dari berbagai kemungkinan ancaman. Kode ini lahir sebagai respons terhadap meningkatnya kekhawatiran global akan ancaman terorisme maritim, terutama setelah peristiwa serangan 11 September 2001 di Amerika Serikat. ISPS Code secara resmi diimplementasikan melalui Bab XI-2 dalam konvensi *internasional SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea)*, yang mengatur langkah-langkah khusus untuk memperkuat keamanan maritim. ISPS Code terdiri dari dua bagian utama, yakni bagian pertama yang bersifat wajib dan harus diterapkan oleh seluruh negara anggota *International Maritime Organization (IMO)*, serta bagian kedua yang bersifat sebagai panduan atau rekomendasi dalam mendukung pelaksanaan ketentuan wajib tersebut. Dalam perancangannya, ISPS Code mengadopsi prinsip manajemen risiko, di mana setiap tindakan keamanan didasarkan pada hasil penilaian risiko (*risk assessment*) terhadap kondisi spesifik kapal atau pelabuhan. Proses ini mencakup identifikasi potensi kerentanan dan ancaman yang dapat muncul, sehingga memungkinkan pihak berwenang—baik pemerintah maupun operator—untuk menetapkan tingkat keamanan (*security level*) yang sesuai dan menerapkan langkah-langkah pengamanan yang tepat. Tujuan utama dari diberlakukannya ISPS Code adalah untuk menciptakan standar global serta kerangka kerja yang konsisten dalam menghadapi isu-isu keamanan maritim. Dengan demikian, setiap negara memiliki fleksibilitas dalam menyesuaikan kebijakan keamanan mereka sesuai dengan perubahan tingkat ancaman,

berdasarkan evaluasi terhadap kondisi kapal dan fasilitas pelabuhan (IMO, 2003).

Dalam ISPS Code tahun 2003, khususnya bagian 18, ditegaskan bahwa personel kapal yang memiliki tugas dan tanggung jawab di bidang keamanan wajib memiliki pengetahuan, keterampilan, dan pelatihan yang memadai guna mendukung keamanan kapal secara menyeluruh. Termasuk di dalamnya adalah petugas keamanan kapal (*Ship Security Officer / SSO*), serta kru kapal lain yang bertugas menjalankan elemen-elemen dari *Ship Security Plan (SSP)*. Mereka harus memahami dengan jelas peran masing-masing dalam konteks pencegahan dan penanggulangan risiko keamanan.

Berdasarkan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* yang diterbitkan oleh IMO (2003), terdapat lima tujuan utama yang menjadi landasan dari penerapan kode ini guna untuk meningkatkan keamanan pada maritim global, khususnya dalam rangka kapal dan fasilitas pelabuhan yang melayani pelayaran internasional.

a) Membangun Kerangka Kerja Keamanan *Internasional*

ISPS Code disusun dengan tujuan membentuk suatu kerangka kerja keamanan maritim berskala internasional yang mendorong kolaborasi antara negara-negara anggota, instansi pemerintah, otoritas setempat, serta pelaku industri pelayaran dan pelabuhan. Tujuan utama dari kerangka ini adalah memberikan kemampuan deteksi dini terhadap potensi gangguan keamanan, sekaligus menetapkan tindakan preventif guna mencegah insiden yang berpotensi menghambat operasi kapal dan pelabuhan dalam aktivitas perdagangan global.

b) Menetapkan Peran dan Tanggung Jawab Pihak Terkait

Kode ini menetapkan dengan jelas tanggung jawab dan peran setiap pihak yang terlibat baik di tingkat nasional maupun internasional termasuk otoritas maritim, aparat pelabuhan, serta

pelaku industri pelayaran. Kejelasan tanggung jawab ini penting untuk memastikan adanya koordinasi yang efektif dalam pengelolaan keamanan maritim secara terintegrasi.

c) Mendorong Pertukaran Informasi Keamanan yang Efektif

Salah satu tujuan strategis dari ISPS Code adalah menjamin bahwa informasi terkait ancaman keamanan dapat dikumpulkan, dianalisis, dan dibagikan secara tepat waktu antar pemangku kepentingan. Mekanisme komunikasi yang cepat dan akurat sangat penting dalam mencegah serta merespons potensi ancaman yang berkembang.

d) Menerapkan Penilaian Keamanan yang Terstruktur

ISPS Code juga menyediakan metodologi penilaian keamanan yang sistematis. Setiap kapal dan pelabuhan harus melakukan *security assessment* untuk merancang prosedur dan tindakan keamanan berdasarkan tingkat risiko yang diidentifikasi. Hal ini memungkinkan pihak terkait untuk merespons secara adaptif terhadap perubahan situasi keamanan.

e) Membangun Kepercayaan terhadap Upaya Keamanan Maritim

Tujuan akhir dari ISPS Code adalah memastikan bahwa semua langkah keamanan yang diterapkan bersifat cukup, proporsional, dan kredibel, sehingga dapat membangun kepercayaan dari masyarakat internasional terhadap efektivitas sistem keamanan maritim yang diterapkan.

Dalam rangka mencapai tujuan dan sasaran yang sudah ditetapkan oleh *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, sejumlah persyaratan fungsional dimasukkan sebagai elemen inti dari sistem keamanan pada kapal dan juga fasilitas pelabuhan. Persyaratan ini bersifat komprehensif dan wajib dilaksanakan oleh seluruh pihak terkait dalam rantai keamanan maritim.

Adapun persyaratan fungsional utama, sebagaimana tercantum dalam *ISPS Code*, mencakup, namun tidak terbatas pada, hal-hal berikut :

- a) Pengumpulan dan Analisis Informasi Ancaman
Kapal dan pelabuhan wajib memiliki sistem untuk mendeteksi, mengumpulkan, serta menganalisis informasi terkait potensi ancaman keamanan. Informasi ini menjadi dasar dalam pengambilan keputusan untuk menetapkan tingkat keamanan yang sesuai (*security level*).
- b) Pembatasan Akses Setiap kapal dan fasilitas pelabuhan harus menerapkan kontrol akses ketat terhadap area terbatas guna mencegah masuknya individu tidak berwenang. Langkah ini mencakup penggunaan sistem identifikasi, pengawasan, dan pemantauan area vital
- c) Langkah-Langkah Pencegahan Terhadap Senjata dan Benda Berbahaya Dilakukan prosedur pemeriksaan (*screening*) terhadap barang dan orang yang naik atau turun dari kapal untuk mencegah masuknya senjata, bahan peledak, atau benda berbahaya lainnya yang dapat mengancam keamanan.
- d) Identifikasi dan Pengelolaan Area Terbatas
Penetapan zona-zona tertentu dalam kapal atau pelabuhan sebagai *restricted areas*, yang hanya dapat diakses oleh personel berwenang, menjadi bagian krusial dalam pengendalian risiko
- e) Tindakan Keamanan saat Perubahan Tingkat Keamanan
Persyaratan ini mencakup penyesuaian prosedur operasional berdasarkan tingkatan ancaman yang berlaku. Tingkat keamanan (1, 2, atau 3) harus disertai langkah-langkah konkret yang telah disiapkan sebelumnya.
- f) Pelatihan dan latihan secara berkala
Semua personel terkait wajib mendapatkan pelatihan dan berpartisipasi dalam latihan rutin untuk memastikan kesiapan dalam menghadapi situasi darurat atau ancaman nyata

Beberapa istilah pokok dalam penerapan ISPS Code. antara lain:

a) Rancangan Keamanan Kapal (*Ship Security Plan / SSP*)

SSP adalah dokumen strategis yang disusun secara khusus untuk masing-masing kapal guna menjamin implementasi prosedur keamanan di atas kapal. Rencana ini mencakup langkah - langkah untuk melindungi penumpang, awak kapal, muatan, unit pengangkut muatan, serta area penyimpanan dari potensi ancaman atau insiden keamanan. SSP bersifat rahasia dan hanya boleh diakses oleh personel yang berwenang. Dalam pelaksanaannya, SSP harus disetujui oleh otoritas yang berwenang dan menjadi acuan utama dalam audit keamanan kapal

b) Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Facility Security Plan /PFSP*)

PFSP adalah rencana operasional yang disusun untuk melindungi fasilitas pelabuhan dan seluruh komponen yang terlibat di dalamnya—termasuk kapal yang bersandar, personel pelabuhan, muatan, serta gudang—dari risiko insiden keamanan. PFSP memuat prosedur deteksi ancaman, pembatasan akses, serta respons terhadap kondisi darurat. Seperti SSP, rencana ini juga harus disetujui oleh otoritas pelabuhan atau negara dan diperbarui secara berkala sesuai perkembangan risiko.

c) Petugas Keamanan Kapal (*Ship Security Officer / SSO*)

SSO adalah individu yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran dan bertanggung jawab langsung kepada nahkoda untuk mengelola keamanan kapal. Tugas utama SSO meliputi pelaksanaan dan pemeliharaan SSP, pelaporan insiden keamanan, pelatihan awak kapal terkait prosedur keamanan, serta berkoordinasi dengan CSO dan PFSO dalam setiap aspek pengamanan kapal.

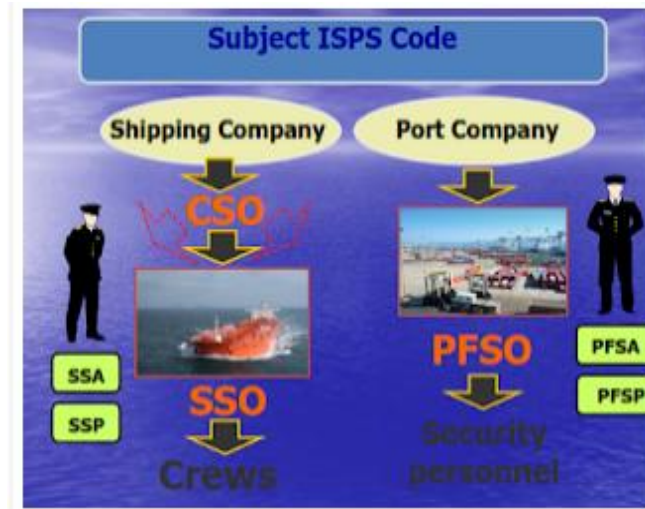
d) Petugas Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer / CSO*)

CSO adalah personel di tingkat manajemen perusahaan pelayaran yang memiliki tanggung jawab menyeluruh terhadap aspek keamanan armada kapal. CSO bertugas memastikan penilaian keamanan (*Ship Security Assessment*) telah dilakukan, menyusun dan menyetujui SSP, serta menjamin implementasi dan evaluasi berkala atas sistem keamanan kapal. Selain itu, CSO berfungsi sebagai penghubung utama antara kapal dan pihak eksternal, seperti otoritas pelabuhan dan aparat keamanan.

e) Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officer / PFSO*)

PFSO adalah pejabat yang ditunjuk oleh operator pelabuhan untuk menangani semua urusan terkait keamanan fasilitas pelabuhan. Tugas utama PFSO meliputi penyusunan dan pelaksanaan PFSP, pengawasan terhadap akses masuk dan keluar pelabuhan, serta menjalin koordinasi dengan SSO dan CSO selama proses sandar dan bongkar muat kapal. PFSO juga memiliki peran penting dalam melakukan evaluasi risiko secara rutin dan merespons terhadap perubahan tingkat keamanan.

Gambar 2.1 Subjek ISPS Code



Sumber: arpal.com

Untuk dapat mengidentifikasi dan mencegah terjadinya insiden keamanan, terdapat sejumlah kegiatan penting yang perlu dilakukan, antara lain:

- a) Menjamin bahwa seluruh tugas terkait keamanan fasilitas pelabuhan dilaksanakan dengan baik
- b) Mengawasi jalur akses ke fasilitas Pelabuhan dan Memantau fasilitas pelabuhan, termasuk area lego jangkar dan tempat berlabuh kapal.
- c) Memantau area terbatas untuk memastikan bahwa hanya orang yang berwenang yang memiliki akses.
- d) Mengawasi proses bongkar muat barang.
- e) Menjamin bahwa sistem komunikasi keamanan selalu siap digunakan.

Agar potensi kesalahan dan risiko keamanan dapat ditekan seminimal mungkin, pelaksanaan setiap aktivitas pengamanan harus dilakukan secara optimal dan sistematis. Oleh karena itu, proses identifikasi dan pencegahan terhadap ancaman keamanan maritim menjadi sangat penting.

Menurut International Code for the Security of Ships and of Port Facilities yang dikutip dalam Departemen Perhubungan BP3IP

Jakarta (2007:41), setiap Rancangan Keamanan Kapal (Ship Security Plan/SSP) wajib mencakup unsur-unsur berikut:

- a) Menyusun deskripsi yang lengkap mengenai struktur organisasi keamanan yang berlaku di atas kapal, termasuk pembagian peran dan tanggung jawab antar personel.

Menurut *International Code for the Security of Ships and of Port Facilities* (dalam Departemen Perhubungan BP3IP Jakarta, 2007: 45), rancangan keamanan kapal harus mencakup penetapan prosedur pengamanan untuk

- a) Mengendalikan akses ke kapal. Salah satu tindakan keamanan tersebut adalah pemeriksaan identitas terhadap setiap individu yang berusaha naik ke atas kapal. Tujuan mereka harus dikonfirmasi melalui proses verifikasi, misalnya dengan memeriksa dokumen pendukung seperti instruksi resmi, tiket penumpang, boarding pass, dan dokumen lain yang relevan
- b) Menjabarkan secara detail hubungan operasional dan koordinasi keamanan antara kapal dengan pihak perusahaan, fasilitas pelabuhan, kapal lain yang relevan, serta otoritas berwenang yang memiliki tanggung jawab dalam bidang keamanan.
- c) Menguraikan sistem komunikasi yang disiapkan untuk mendukung kelancaran pertukaran informasi dalam berbagai kondisi operasional kapal.
- d) Menjamin adanya komunikasi yang efektif dan berkelanjutan antara kapal dengan pihak eksternal, khususnya dengan pelabuhan dan instansi keamanan terkait.
- e) Merinci langkah-langkah operasional dan teknis yang menjadi standar dasar dalam menjaga keamanan pada tingkat siaga 1, yaitu saat tidak terdapat ancaman spesifik, namun tetap perlu kesiagaan penuh.

- f) Menyediakan prosedur keamanan tambahan yang dapat segera diterapkan apabila kapal berada pada tingkat siaga 2 atau tingkat siaga 3, sebagai respons terhadap ancaman yang meningkat, tanpa mengganggu operasional kapal.
- g) Melakukan evaluasi dan audit secara rutin terhadap dokumen SSP, serta menyesuaikan isi rencana tersebut berdasarkan pengalaman operasional atau perkembangan situasi yang relevan.
- h) Menetapkan prosedur pelaporan kepada titik-titik kontak resmi dari negara-negara yang menjadi pihak dalam implementasi *ISPS Code*.
- i) Pemeriksaan Kendaraan Sebelum Dimuat
Kapal, bersama dengan fasilitas pelabuhan, harus memastikan bahwa kendaraan yang akan dimuat, seperti pada kapal jenis car carrier, ro-ro, atau kapal penumpang lainnya, telah diperiksa sesuai dengan jadwal yang ditentukan dalam Rancangan Keamanan Kapal.
- j) Pemilahan Orang dan Barang yang Telah Diperiksa
Kapal harus memastikan pemisahan antara individu dan barang bawaan yang telah diperiksa dengan mereka yang belum melalui pemeriksaan, untuk menghindari pencampuran yang dapat menambah risiko keamanan.
- k) Pemisahan Penumpang yang Naik dan Turun
Penumpang yang akan naik dan yang akan turun dari kapal harus dipisahkan secara tegas untuk menghindari kebingungannya dan memastikan pengawasan yang efektif.
- l) Pengamanan Titik-Titik Akses Penting untuk mengidentifikasi dan mengamankan titik akses yang berisiko, untuk mencegah penggunaan akses tanpa otorisasi. Akses yang tidak dijaga harus diberikan perhatian ekstra.
- m) Keamanan Akses ke Area Tak Terjaga Keamanan area yang berada dekat dengan zona yang dapat diakses oleh

penumpang dan pengunjung harus dijaga dengan ketat, karena area ini berpotensi menjadi titik rawan yang memungkinkan penyusupan atau ancaman.

- n) Pengarahan Keamanan kepada Awak Kapal Setiap anggota awak kapal harus diberikan pengarah singkat tentang potensi ancaman keamanan, serta prosedur yang harus diikuti untuk melaporkan kejadian, orang, benda, atau aktivitas yang mencurigakan. Mereka juga perlu diingatkan untuk selalu waspada terhadap kemungkinan risiko.

Gambar 2. 2 Kegiatan keamanan



Sumber : wordpress.com

2. Persyaratan

Dalam praktik pelayaran di kapal, penulis tidak merinci langkah-langkah spesifik yang harus diambil oleh setiap kapal untuk melindungi fasilitas dari ancaman terorisme, mengingat keberagaman jenis dan ukuran fasilitas yang ada. Sebaliknya, penulis menjelaskan "standar dan kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi risiko, yang memberi fleksibilitas bagi pemerintah untuk menyesuaikan langkah-langkah keamanan berdasarkan perubahan tingkat ancaman serta kerentanannya pada kapal dan fasilitas pelabuhan."

3. Penilaian Keamanan Kapal

Penilaian Keamanan Kapal (*Ship Security Assessment*) dilakukan untuk mengidentifikasi potensi kelemahan atau kekurangan dalam sistem keamanan kapal, dengan tujuan untuk meminimalkan atau mengatasi masalah keamanan tersebut.

4. Rancangan Keamanan Kapal

Rancangan Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*) adalah dokumen penting disusun berdasarkan temuan evaluasi risiko keamanan kapal. Tujuan utamanya adalah untuk memastikan bahwa seluruh langkah pengamanan yang dirancang dapat diimplementasikan secara efektif guna melindungi individu di atas kapal, muatan, peralatan bongkar-muat, serta persediaan logistik dari berbagai potensi ancaman keamanan. Unsur-unsur dalam rancangan ini merujuk pada ketentuan yang tercantum dalam ISPS Code, khususnya pada Bagian A.9 dan Bagian B.9.

5. Perbedaan Tingkat Keamanan Diatas Kapal

1. Level 1 = Pada keadaan Aman

Pada buku *ISPS CODE* Hal 11 *Security Level 1 (SL-1)* bisa disebut juga Tingkat Keamanan Siaga 1 merupakan tingkat keamanan dasar, di mana pada kapal dan fasilitas di dalam pelabuhan beroperasi dalam kondisi yang normal tanpa ancaman yang spesifik. Pada level ini, prosedur pengamanan standar tetap dilaksanakan secara konsisten untuk mencegah potensi masalah. Langkah-langkah yang diambil meliputi pengawasan rutin untuk memastikan akses tetap terkendali dan memantau aktivitas di kapal maupun pelabuhan.

- a) Melakukan pemeriksaan identitas dan mengisi visitor book atau *body cheching* terhadap setiap individu dan memiliki penugasan dokumen yang akan memasuki kapal, guna memastikan bahwa hanya pihak yang memiliki izin resmi yang diperbolehkan naik ke atas kapal

- b) Memberlakukan pembatasan akses bagi individu yang tidak memiliki wewenang atau keperluan yang jelas untuk berada di atas kapal.
- c) Melakukan pemeriksaan terhadap barang pribadi milik individu atau pemeriksaan body checking terhadap individu yang akan naik ke atas kapal.
- d) Setiap orang yang naik ke atas kapal diwajibkan mencatatkan diri dalam buku tamu (*Visitor Book*)
- e) Kendali akses dan pengawasan *gangway* guna mengawasi keluar masuknya orang asing dan hanya satu akses *gangway* yang dibuka mengatur arus keluar masuk personal
- f) Pemeriksaan area kapal dan patroli deck untuk mencegah terjadinya penumpang gelap. Selama patrol, Kru memeriksa potensi risiko seperti pintu yang terkunci, keberadaan benda asing atau tidak dikenal.
- g) Pengamanan area terbatas dan pembatasan akses bagi para orang asing
- h) Peran anjungan (*Bridge*) dan sistem pemantauan area laut dan pelabuhan guna memantau situasi laut dan pelabuhan dengan radar dan VHF. Mencatat setiap pesan masuk dan keluar, serta situasi mencurigakan yang ada
- i) Pelaksanaan latihan kemandirian (*Security Drill*) guna mencegah kru yang tidak disiplin dan untuk menekankan bahwa prosedur harus dilatih secara berkala.
- j) Penerapan *Ship Security Plan* (SSP) guna melindungi individu di atas kapal, muatan, peralatan bongkar-muat dan wajib mengetahui garis besar isi dan memahami peran jika terjadi eskalasi siaga 2 atau 3
- k) Kesiapan peralatan dan tanggung jawab personal untuk mempersiapkan peralatan yang efektif agar tidak terjadinya hal yang tidak diinginkan jika dalam kondisi darurat.

Level 2 = Adanya Ancaman

Security Level 2 (SL-2) bisa disebut juga Tingkat Keamanan Siaga 2 merupakan tingkat keamanan untuk diterapkan ketika terdapat peningkatan risiko terhadap potensi ancaman keamanan. Pada level ini, beberapa langkah pengamanan yang lebih ketat perlu diambil, termasuk :

- a) Penambahan tugas untuk menjaga titik-titik akses.
- b) Melarang semua *crew*/orang turun dan naik di kapal.
- c) Peningkatan pemeriksaan terhadap semua orang dan barang bawaannya terhadap orang yang naik ke kapal yang keadirannya diperlukan.

3. Level 3 = Sudah Terjadi

Security Level 3 (SL-3) atau Tingkat Keamanan Siaga 3 adalah tingkat keamanan yang diterapkan ketika terdapat ancaman keamanan yang sangat dekat kemungkinannya untuk terjadi. Pada level ini, akses ke kapal dilarang kecuali bagi individu yang terkait langsung dengan upaya pengamanan. Keadaan ini akan dipertahankan sampai pihak keamanan melakukan pemeriksaan menyeluruh dan menyatakan bahwa ancaman telah hilang.

Penerapan Tingkat Keamanan 3 dilakukan sebagai tindakan yang luar biasa apabila terdapat pemberitahuan yang terpercaya mengenai kemungkinan atau ancaman masalah keamanan yang akan terjadi. Tingkat keamanan 3 sekedar berlaku selama ancaman keamanan telah ditemukan atau terjadi insiden keamanan sangat nyata. Meskipun tingkat pada keamanan dapat beralih secara bertahap dari tingkat 1 ke tingkat 2, hingga mencapai tingkat 3, dalam beberapa kasus, perubahan tersebut juga bisa langsung terjadi dari tingkat 1 ke tingkat 3.

Oleh karena itu, rancangan keamanan kapal harus diterapkan secara efektif dengan kerjasama yang intensif antara pihak kapal dan pihak-pihak terkait, termasuk pelabuhan. Beberapa langkah yang perlu dilakukan dalam hal ini meliputi:

- a) Membatasi akses hanya pada satu pintu masuk yang dapat diawasi dan dikendalikan dengan lebih efektif.
- b) Memberikan akses hanya kepada individu atau pihak yang memiliki kewenangan resmi
- c) Memberikan instruksi kepada seluruh orang di kapal untuk menjaga ketenangan dan menghindari kepanikan.
- d) Menangguhkan sementara proses naik atau turunnya penumpang, serta menghentikan sementara kegiatan operasi kargo.
- e) Melakukan persiapan untuk pemeriksaan menyeluruh atau parsial terhadap kapal.

6. Tugas dan Kewajiban Nahkoda

- a) Nahkoda kapal memegang tanggung jawab penuh atas keselamatan dan keamanan kapal, kru serta muatan. Kewajiban ini meliputi pelaksanaan tindakan pengamanan yang dibutuhkan guna menjaga keamanan awak dan kapal dari segala bentuk ancaman.
- b) Nahkoda memperoleh jaminan dari manajer SDM dengan memverifikasi data asal-usul perwira, awak kapal, serta melakukan pengecekan terhadap perusahaan penyedia tenaga kerja atau agen awak kapal sebagai bagian dari langkah-langkah pengamanan.
- c) Dalam SSP (*Ship Security Plan*), perusahaan harus secara jelas mencantumkan bahwa titik kendali utama terletak pada kewenangan nahkoda kapal.
- d) Dalam SSP (*Ship Security Plan*), juga dijelaskan bahwa nahkoda memiliki wewenang dan tanggung jawab yang lebih besar dalam pengambilan keputusan terkait keselamatan dan

keamanan pada kapal, mencangkup meminta bantuan dari perusahaan atau juga pda fasilitas di pelabuhan di mana diperlukan.

7. Cara Meningkatkan Keamanan Diatas Kapal

- a) **Selalu Tetap Waspada:** Seluruh awak kapal, baik yang sedang bertugas maupun tidak, harus selalu menjaga kewaspadaan setiap waktu. Pemberitahuan dini terhadap kru juga bisa mencegah terjadinya kejadian sebelum situasi darurat muncul.
- b) **Memantau Akses Menuju Kapal:** Selalu wajib adanya perwira yang jaga pada posisi kapal berada di pelabuhan, untuk memastikan keamanan akses ke kapal terkontrol dengan baik dan tidak ada yang bisa masuk tanpa identitas sah atau izin dari nahkoda. Selain itu, penting untuk mencatat dengan teliti setiap aktivitas masuk dan juga saat keluar pengunjung kapal.
- c) **Mengajukan Pertanyaan:** Apabila Anda menemui seseorang yang tidak membawa kartu identitas atau menemukan individu yang tampak mencurigakan, segera lakukan pemeriksaan dengan menanyakan dan memverifikasi identitasnya. Menjamin bahwa setiap orang yang naik ke kapal memiliki izin resmi merupakan langkah krusial dalam menjaga keamanan kapal.
- d) **Mengerti tugas dengan tepat:** Seluruh awak kapal telah diberikan tugas tertentu sesuai dengan tingkat keamanan yang berlaku. Mereka harus memahami dengan jelas tugas yang telah ditetapkan untuk masing-masing, serta bagian tanggung jawab mereka, dan melaksanakan tugas tersebut dengan efisien.
- e) **Peralatan yang cukup:** Pastikan sebagaimana perangkat keamanan dan juga peralatan komunikasi yang ada tercukupi dalam jumlah yang cukup dan berada dalam kondisi yang baik serta siap digunakan.

f) Pelatihan Berkala: Mengawasi agar semua prosedur di atas dijalankan dengan benar, latihan keamanan secara rutin dan pertemuan keselamatan perlu diatur oleh anggota awak kapal

B. Penelitian Terdahulu

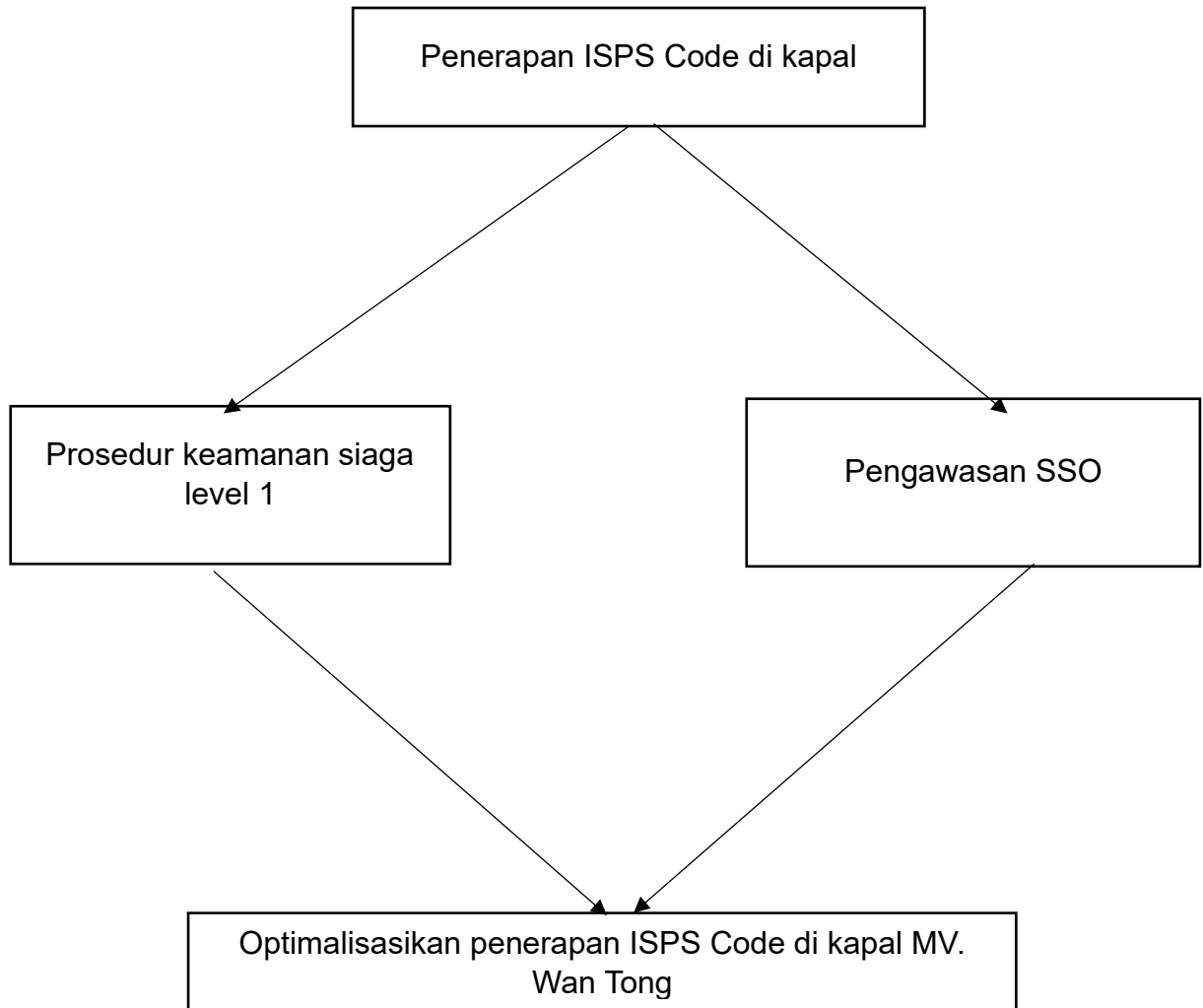
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti / Tahun	Judul penelitian	Permasalahan	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1	Dio Nur Sadewa / 2019	Penerapan ISPS Code guna meningkatkan keamanan kapal MV. SHANTHI INDAH	Kurangnya pengetahuan dan pemahaman tentang tugas dan kewajiban yang harus dilakukan oleh abk.	Kualitatif	Kurangnya pengetahuan dan pemahaman tentang ISPS code dan pelaksanaannya oleh seluruh awak kapal.
2	Hendri Setiawan / 2021	Analisis Pelaksanaan ISPS Code di KM. TONASA LINE XVIII	Kurang disiplinnya Chief Officer dalam menerapkan SSP.	Kualitatif	Kurangnya pengetahuan dan kedisiplinan ABK dalam mengimplementasikan ISPS code secara optimal di atas kapal.
3	Monita Christya Gita / 2020	Penerapan ISPS Code di MV. SINAR PAPUA pada saat kapal sandar	Kurangnya penerapan ISPS Code oleh crew.	Kualitatif	Penerapan ISPS Code di MV. Sinar Papua oleh setiap crew di atas kapal belum dapat berjalan maksimal

No	Nama Peneliti / Tahun	Judul penelitian	Permasalahan	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
4	Ganda Febriansyah dan Riza Syahdana / 2021	Optimalisasi penerapan ISPS CODE untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan diatas CK Bluebell	Kurang pengawasan abk dan muallim jaga diatas kapal.	Kualitatif	Kurang nya rasa tanggung jawab para crew terhadap tugasnya atau kurangnya pemahaman dalam penerapan security patrol yang baik dan benar di atas kapal.

C. Kerangka Berfikir

Gambar 2. 3 Kerangka berfikir



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini berfokus pada prosedur keamanan di kapal, dengan tujuan mengumpulkan data yang akan diterapkan selama pelaksanaan praktek layar (prala) di kapal. Dalam penyusunan proposal ini, penulis menggunakan metode penelitian kualitatif, karena tujuan utamanya adalah untuk mengumpulkan, mengorganisir, dan menganalisis data terkait penerapan prosedur keamanan di kapal.

Menurut Sugiyono (2020:2013), penelitian kualitatif yaitu jenis penelitian yang berlandaskan pada filosofi tertentu untuk mempelajari kondisi ilmiah, seperti eksperimen. Dalam pendekatan ini, peneliti berperan untuk instrumen utama, dengan tujuan untuk menganalisis dan mendeskripsikan objek penelitian berdasarkan kegiatan sosial, sikap, serta persepsi yang muncul baik pada individu maupun kelompok. Metode ini menekankan pengumpulan data secara mendalam dari lapangan, dengan tujuan untuk menjelaskan mengapa suatu fenomena terjadi dan apa yang mendasarinya.

B. Jenis Dan Sumber Data

Terkait dengan pelaksanaan penelitian ini, jenis serta sumber data yang diperlukan dan dimanfaatkan terdiri dari :

- A. Informasi ini dikumpulkan melalui metode observasi langsung dan wawancara dengan narasumber terkait. Pengamatan dilakukan aktivitas para ABK, sedangkan wawancara dilakukan dengan Nakhoda/*Master*, Mualim 1/*Chief Officer*
- B. Data sekunder mencakup informasi dari sumber eksternal yang relevan, seperti literatur akademik, bahan ajar, buku, serta data perusahaan dan sumber lain yang mendukung analisis terhadap

- C. pelaksanaan prosedur keamanan di atas kapal untuk meningkatkan perlindungan bagi awak kapal.
- D. Informasi dan data yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari pengalaman empiris penulis selama menjalani praktek laut, yang kemudian dijadikan sebagai dasar dalam pengembangan dan penulisan penelitian ini.

Penelitian ini menggunakan beberapa metode pengumpulan data yang dirancang untuk mendukung proses penyusunan secara sistematis, antara lain:

a) Observasi

Langkah ini ditempuh dengan melakukan pengamatan langsung terhadap objek yang diteliti, guna memungkinkan penulis menyusun deskripsi dan analisis berdasarkan data lapangan yang ditemukan.

b) Wawancara

Teknik ini dilakukan dengan cara melakukan wawancara langsung terhadap informan guna memperoleh informasi yang dibutuhkan dalam penelitian ini.

c) Dokumentasi

Yaitu metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara melihat atau membaca dokumen serta mencatat segala sesuatu mengenai objek yang akan diteliti

C. Lokasi dan Waktu Penelitian

Adapun penelitian ini dilaksanakan di MV. WAN TONG Adapun waktu penelitian selama 12 bulan atau selama praktek laut dilaksanakan.

E. Subjek Penelitian

Adapun subjek penelitian adalah:

Perwira yang bertanggung jawab atas keamanan di kapal :

1. NAKHODA (*CAPTAIN*)
2. MUALIM 1 (*CHIEF OFFICER*)

D. Teknik Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2020:104), teknik pengumpulan data ini merupakan elemen penting sangat krusial dalam sebuah penelitian. Melalui penerapan teknik pengumpulan data yang sesuai, proses pada analisis data akan berjalan sesuai dengan standar yang ditetapkan. Pengambilan data yang tidak sesuai dengan prosedur dapat mempengaruhi hasil analisis data. Peneliti perlu mencatat dan memeriksa sumber data untuk digunakan dalam analisis selanjutnya. Sugiyono (2020:193-330) menyebutkan bahwa teknik pengumpulan data dapat dilakukan melalui berbagai cara, seperti wawancara, kuesioner, observasi, dokumentasi, dan triangulasi.

Analisis data dalam penelitian ini dilakukan secara deskriptif kualitatif dengan pendekatan interaktif menurut Miles dan Huberman, yang terdiri dari tahap pengumpulan data, reduksi, penyajian, dan penarikan kesimpulan.

1. Tahap Reduksi Data

Pada tahap ini, informasi yang telah dihimpun sebelumnya akan disaring dan disederhanakan. Tidak semua data terkumpul digunakan, hanya data yang relevan yang akan dipilih. Proses ini melibatkan pencatatan atau pengetikan data untuk mempermudah penyortiran berdasarkan karakteristik masing-masing data. Data dikelompokkan sesuai dengan kategori yang relevan, seperti *Id*, *Ego*, dan *Superego*, dengan pengkodean tertentu untuk mempermudah analisis lebih lanjut.

2. Tahap Penyajian Data (*display data*)

Pada tahap ini, analisis dilakukan terhadap data yang sudah dikelompokkan sebelumnya. Informasi yang diperoleh dari proses sebelumnya disusun sedemikian rupa agar memudahkan dalam menarik kesimpulan. Penyajian data kualitatif bisa dilakukan dalam bentuk narasi teks, matriks, diagram, atau jaringan. Fokus utama tetap pada isu utama penelitian. Data yang disajikan kemudian dianalisis dengan menghubungkan kategori-kategori yang ada serta memberikan argumentasi yang sesuai berdasarkan teori yang telah dipaparkan sebelumnya.

3. Tahap Penarikan Kesimpulan/verifikasi

Tahap ini, peneliti akan menginterpretasikan data yang telah disajikan, dengan fokus utama pada permasalahan yang sedang diteliti. Peneliti kemudian mendeskripsikan hasil analisis dengan memberikan penafsiran mengenai aspek kepribadian tokoh, serta menyimpulkan apakah dalam pengambilan keputusan dan respons tokoh terhadap permasalahan lebih dipengaruhi oleh Id, Ego, atau Superego.