

**PENERAPAN ISPS CODE UNTUK MENCEGAH
ANCAMAN KEAMANAN DI MT. MEDELIN EXPO**



FATHUL RAHMAN

NIT. 21.41.127

NAUTIKA

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

**PENERAPAN ISPS *CODE* UNTUK MENCEGAH
ANCAMAN KEAMANAN DI MT. MEDELIN EXPO**

Skripsi

Sebagai Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan Diajukan Oleh

FATHUL RAHMAN
NIT. 21.41.127

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

SKRIPSI

**PENERAPAN ISPS CODE UNTUK MENCEGAH
ANCAMAN KEAMANAN DI MT. MEDELIN EXPO**

Disusun dan Diajukan Oleh:

FATHUL RAHMAN

NIT : 21.41.127

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal, 21 November 2025



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

Pembimbing II
WARDIMANSYAH RIDWAN, S.Pd., M.Pd.
NIP. 199405192023211012

A.n Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi Nautika

Capt. FAISAL BARANSI, M.T., M.Mar.
NIP. 197506291999031002

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

PRAKATA

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa berkat rahmat dan hidayah-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan penyusunan penelitian ini dengan judul: “Penerapan ISPS *Code* Untuk Mencegah Ancaman Keamanan di MT. Medelin Expo”, ini dapat terselesaikan dengan baik dan tepat pada waktunya. Penelitian ini disusun berdasarkan pentingnya pelatihan keselamatan pelayaran dan efisiensi operasional di dunia maritim. Selain itu juga sangat berperan dalam lembaga pendidikan Sumber Daya Manusia (SDM) perhubungan sehingga digunakan sebagai acuan bagi calon *crew* kapal khususnya calon perwira agar mengetahui betapa pentingnya keselamatan pelayaran. Dalam pelaksanaan penelitian ini tidak sedikit hambatan yang peneliti hadapi. Peneliti menyadari bahwa dalam penyusunan penelitian ini jauh dari kata sempurna, seperti kata para pepatah tak ada gading yang tak retak karena kesempurnaan hanya milik Tuhan Yang Maha Esa, oleh karena itu peneliti mengharapkan kritik dan saran guna menjadi acuan dalam bekal pengalaman peneliti lebih baik dimasa akan datang.

Dalam kata pengantar ini, peneliti tidak lupa mengucapkan banyak terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu dan memberi dukungan kepada peneliti, sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini sampai selesai. Peneliti mengucapkan banyak-banyak terimakasih kepada:

1. Bapak Capt. Rudi Susanto M.Pd. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar. selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu pelayaran Makassar.
3. Bapak Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar. selaku Pembantu Direktur II Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
4. Ibu Capt. Oktavera Sulistiana, M.T., M.Mar. selaku Pembantu Direktur III Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

5. Ibu Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm., S.D.A. sebagai Ketua Program Studi Nautika sekaligus sebagai Pembimbing I.
6. Bapak Wardimansyah Ridwan, S.Pd., M.Pd. sebagai Pembimbing II.
7. Perwira, Tenaga pendidik dan Tenaga kependidikan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
8. Ayahanda Abdul Jalil, terimakasih selalu berjuang untuk kehidupan peneliti, beliau mampu mendidik peneliti, motivasi, memberikan dukungan hingga peneliti mampu menyelesaikan penelitiannya.
9. Ibunda Hajerah, yang tidak henti-hentinya memberi kasih sayang dengan penuh cinta dan selalu memberikan motivasi serta doa hingga peneliti mampu menyelesaikan penelitiannya sampai sekarang.
10. Teruntuk saudara-saudara dan sahabat-sahabat peneliti yang selalu memberikan *support* serta semangat.
11. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah banyak membantu memberikan pemikiran demi kelancaran dan keberhasilan penyusunan penelitian ini.
12. Terakhir untuk diri saya Fathul Rahman terimakasih telah kuat sampai detik ini, yang mampu mengendalikan diri dari tekanan luar. Yang tidak menyerah sesulit apapun rintangan kuliah ataupun proses penyusunan skripsi, yang mampu berdiri tegak ketika dihantam permasalahan yang ada. Terimakasih diriku semoga tetap rendah hati, ini baru awal dari.

Makassar, 21 November 2025



Fathul Rahman
NIT. 21.41.127

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Fathul Rahman
NIT : 21.41.127
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul

PENERAPAN ISPS *CODE* UNTUK MENEGAH ANCAMAN KEAMANAN DI MT. MEDELIN EXPO

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan kutipan yang dinyatakan secara jelas merupakan ide yang peneliti susun sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka peneliti bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 21 November 2025



Fathul Rahman
NIT. 21.41.127

ABSTRAK

FATHUL RAHMAN, "Penerapan ISPS Code Untuk Mencegah Ancaman Keamanan Di MT. Medelin Expo" (dibimbing oleh Subehana Rachman dan Wardimansyah Ridwan).

ISPS Code (*International Ship and Port Security Code*) ialah satu kode internasional tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, di mana setiap kapal dan pelabuhan negara-negara anggota peserta konvensi wajib untuk melaksanakan segala aturan yang diatur dalam konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut. Aturan ini diberlakukan 1 juli 2004. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana penerapan ISPS Code di MT. Medelin Expo guna mencegah ancaman yang terjadi.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan teknik pengumpulan data secara observasi, wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka. Subjek pada penelitian ini sebanyak 3 orang informan. Jenis data yang digunakan yaitu data primer.

Hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa penerapan ISPS Code secara formal telah dilakukan sesuai prosedur. Namun demikian, implementasi di lapangan masih menyisakan sejumlah kelemahan yang signifikan. Hal ini dapat dilihat dari lemahnya pengawasan akses, buruknya sistem penerangan malam hari, serta minimnya latihan keamanan bagi seluruh kru kapal dan status *security level* tidak disesuaikan dengan situasi aktual. Selain itu, terdapat beberapa faktor teknis seperti tidak tersedianya CCTV di area kritis, alat komunikasi (HT) yang tidak mendukung, serta kesadaran keamanan yang belum merata di antara crew menjadi penyebab utama terjadinya kejadian tersebut. Selain itu, pelaksanaan *security drill* yang jarang dan monoton turut menyebabkan kru kapal kurang siap merespons situasi ancaman nyata.

Kata kunci :ISPS Code, Keamanan Kapal, Mencegah Ancaman

ABSTRACT

FATHUL RAHMAN, "Implementation of ISPS Code to Prevent Security Threats on the MT. Medelin Expo" (supervised by Subehana Rachman and Wardimansyah Ridwan).

The ISPS Code (International Ship and Port Security Code) is an international code on the security of ships and port facilities, where every ship and port of member countries participating in the convention are required to implement all rules stipulated in the international convention on safety of life at sea. This rule was enacted on July 1, 2004. The purpose of this study is to determine how the ISPS Code is implemented on the MT. Medellin Expo to prevent threats from occurring.

In this study, the researcher used a qualitative research method with data collection techniques through observation, interviews, documentation, and literature studies. The subject in this study was 3 informants. The type of data used is primary data.

The results of this study can be concluded that the formal implementation of the ISPS Code has been carried out according to procedure. However, the implementation in the field still leaves a number of significant weaknesses. This can be seen from the weak access control, the poor night lighting system, as well as the lack of safety exercises for all crews and the security level status is not adjusted to the actual situation. Other than that there are also several technical factors such as the unavailability of CCTV in critical areas, Communication tools (HT) that do not reliable, as well as unequal security awareness among the crew are the main causes of the incident. In addition, the implementation of security drills that are rare and monotonous also cause the crew to be less prepared to respond to real threat situations.

Keywords: ISPS Code, Prevent Threats, Ship Security

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Landasan Teori	7
1. Pengertian ISPS Code	7
2. Pengertian Kapal	9
3. Dasar Hukum Pelaksanaan ISPS Code	11
4. Tujuan Penerapan ISPS Code	14
5. Jenis-Jenis Ancaman Yang Ditetapkan ISPS Code	21
6. Peralatan Keamanan Menurut ISPS Code	23
7. Rencana Keamanan Kapal Dalam Internasional Berdasarkan ISPS Code	25
8. Istilah Penting dan Standar ISPS Code	26
9. Keselamatan Pelayaran	28

10. Pelaksanaan Peraturan ISPS <i>Code</i> di Kapal	29
11. Prosedur Pemenuhan Kode ISPS	31
12. Keputusan dan Peraturan Untuk Pelaksanaan ISPS <i>Code</i>	33
13. Profil Perusahaan	36
B. Penelitian Yang Relevan	38
C. Kerangka Pikir	40
BAB III METODE PENELITIAN	42
A. Jenis Penelitian	42
B. Definisi Operasional Variabel	42
C. Teknik Pengumpulan Data	43
D. Teknis Analisis Data	45
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	48
A. Hasil Penelitian	48
B. Pembahasan	61
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	68
A. Simpulan	68
B. Saran	68
DAFTAR PUSTAKA	70
LAMPIRAN	74
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	83

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
3.1. Pertanyaan Wawancara	45
4.1. Ringkasan Hasil Penelitian	58

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1. Perusahaan PT. Waruna	36
2.2. Logo PT Waruna	38
2.3. Kerangka Pikir	41
4.1. MT. Medelin Expo	48
4.2. Diagram Tematik	57

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor	Halaman
1. Hasil Wawancara	75
2. Data MT. Medelin Expo	78
3. Dokumentasi	80

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Di tengah perkembangan globalisasi saat ini, sektor maritim memiliki peran krusial dalam mendukung aktivitas perdagangan internasional. Sekitar 90% arus perdagangan global bergantung pada transportasi laut, menjadikan kapal dan pelabuhan sebagai titik sentral dalam jaringan logistik dunia. Kondisi ini menempatkan industri maritim sebagai fondasi utama perekonomian global karena mampu menyediakan sarana transportasi lintas benua serta mendistribusikan barang dalam jumlah besar dengan efisiensi biaya yang tinggi. Namun demikian, ketergantungan yang besar terhadap sektor ini juga menciptakan potensi kerentanan terhadap berbagai gangguan keamanan seperti aksi terorisme, pembajakan, penyelundupan, hingga sabotase. Ancaman-ancaman ini dapat menimbulkan dampak yang signifikan, tidak hanya secara finansial, tetapi juga mengancam keselamatan manusia dan kelestarian lingkungan laut.

Ancaman terhadap keamanan di sektor maritim bukanlah hal baru yang terjadi. Beberapa peristiwa besar seperti penyerangan terhadap kapal USS Cole di Yaman pada tahun 2000 serta tragedi 11 September 2001 menjadi momentum penting yang mendorong komunitas internasional untuk memperketat langkah-langkah pengamanan di bidang pelayaran dan pelabuhan. Aksi teror di wilayah laut tidak hanya membahayakan kapal dan kebangkitannya, namun juga berpotensi menimbulkan instabilitas politik serta mengganggu rantai pasok global. Oleh karena itu, negara-negara yang tergabung dalam *International Maritime Organization* (IMO) sepakat mengenai perlunya sistem keamanan yang menyeluruh, yang mampu mengatur, menyatukan, serta mencegah berbagai bentuk ancaman.

Sebagai bentuk tanggapan atas dinamika ancaman keamanan maritim global, *International Maritime Organization* (IMO) mulai diberlakukan *International Ship and Port Facility Security* (ISPS) Code pada tahun 2004 sebagai bagian dari amandemen terhadap Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (*Safety of Life at Sea/SOLAS*). ISPS Code ini dirancang sebagai suatu kerangka kerja terpadu yang bertujuan untuk mengidentifikasi potensi ancaman terhadap dan fasilitas pelabuhan secara dini, serta menyusun langkah-langkah pencegahan yang efektif.

Penerapan kode ini diwajibkan bagi seluruh kapal yang terdaftar di kapal negara anggota IMO, termasuk tanker seperti MT. Medelin Expo. Dalam implementasinya, setiap kapal harus memenuhi sejumlah ketentuan, seperti menunjuk petugas keamanan kapal (*Ship Security Officer/SSO*), menyusun dokumen Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan/SSP*), serta secara rutin melaksanakan pelatihan dan simulasi keamanan untuk meningkatkan kesiapan kapal terhadap berbagai ancaman yang mungkin terjadi selama pelayaran maupun saat berada di pelabuhan.

ISPS Code terdiri dari dua bagian utama, yaitu Bagian A dan Bagian B. Bagian A bersifat mengikat dan berisi ketentuan-ketentuan pokok yang wajib diterapkan, seperti persyaratan dokumen keamanan, penetapan tingkat keamanan, serta tugas dan tanggung jawab petugas keamanan kapal. Sementara itu, Bagian B bersifat sebagai panduan atau rekomendasi teknis yang bertujuan untuk mendukung pelaksanaan ketentuan yang tercantum dalam Bagian A. Dengan pembagian tersebut, ISPS Code tidak hanya diberlakukan saat kapal berada di pelabuhan, tetapi juga saat sedang berlayar dan dalam interaksinya dengan pelabuhan internasional. Oleh karena itu, penerapan ISPS Code menjadi salah satu indikator kapal penting dalam menjamin bahwa memiliki sistem perlindungan aktif untuk mengantisipasi berbagai potensi ancaman terhadap keamanan MT.

Medelin Expo, merupakan jenis kapal tanker pengangkut cairan, memiliki karakteristik operasional yang memerlukan perhatian ekstra dalam aspek keamanan. Kapal jenis ini rentan terhadap risiko serius seperti ledakan dan polusi lingkungan, sehingga berpotensi menjadi sasaran tindakan kriminal seperti sabotase maupun terorisme. Oleh karena itu, penerapan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* pada kapal tanker seperti MT. Medelin Expo sangatlah penting untuk meminimalkan risiko-risiko tersebut. Dalam implementasinya, peran *Ship Security Officer (SSO)* di atas kapal, serta kerja sama yang baik dengan *Port Facility Security Officer (PFSO)* di pelabuhan, sangat krusial dalam memastikan seluruh prosedur keamanan dapat dijalankan secara optimal dan sesuai dengan standar internasional.

Penelitian yang dilakukan oleh (Premadi et al., 2022) mengkaji penerapan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* di Terminal Khusus FSRU Hua Xiang 8. Hasil kajian tersebut menunjukkan bahwa PT. Sulawesi Regas Satu telah menerapkan *ISPS Code* di terminal tersebut dengan baik dan sesuai ketentuan yang berlaku. Meskipun demikian, evaluasi terhadap proses implementasinya masih menemukan beberapa hambatan. Salah satu kendala utama adalah belum tersedianya lokasi dan kapal FSRU yang bersifat permanen, yang pada akhirnya memperlambat proses penerapan *ISPS Code* secara menyeluruh dan mengakibatkan sebagian tahapan penerapan belum dapat dilaksanakan secara optimal.

Di sisi lain, dalam dunia pelayaran yang memiliki karakteristik kompleks dan terus mengalami perubahan, potensi ancaman tidak hanya berasal dari luar kapal, namun juga dapat timbul dari faktor internal. Contohnya seperti tidak adanya akses ilegal ke area yang dibatasi, kelalaian dalam menjalankan prosedur, lemahnya sistem pengawasan internal, keterbatasan sarana pendukung, serta rendahnya pemahaman awak kapal terhadap penerapan *ISPS Code*.

Hal-hal tersebut dapat menjadi celah yang dimanfaatkan oleh pihak yang tidak bertanggung jawab dan menimbulkan gangguan terhadap keamanan kapal. Untuk itu, memberikan pelatihan kepada awak kapal mengenai identifikasi potensi ancaman, pemahaman terhadap prosedur darurat, dan pelaksanaan evaluasi risiko secara rutin menjadi bagian penting dalam penerapan *ISPS Code*. MT. Medelin Expo sebagai objek kajian dalam penelitian ini memiliki nilai strategi dalam sejauh mana upaya-upaya pencegahan tersebut diterapkan secara nyata di lapangan.

Penerapan *ISPS Code* tidak terlepas dari berbagai tantangan di lapangan. Salah satu kendala utama adalah masih terbatasnya sumber daya manusia yang benar-benar memahami isi dan penerapan kode-kode tersebut secara menyeluruh. Hal ini khususnya terlihat dalam aspek pengelolaan dokumen, komunikasi yang efektif antar pemangku kepentingan, serta pelaksanaan latihan keamanan di kapal. Selain itu, kapal yang beroperasi baik di dalam negeri maupun lintas negara seringkali harus menyesuaikan prosedurnya dengan standar keamanan yang berlaku di masing-masing tujuan pelabuhan, yang tidak selalu seragam. Oleh karena itu, studi kasus terhadap MT. Medelin Expo dapat dijadikan gambaran nyata dalam mengidentifikasi berbagai hambatan yang menghadang selama penerapan *ISPS Code* serta strategi apa saja yang diterapkan oleh pihak manajemen kapal untuk mengatasi kendala tersebut secara efektif.

Berdasarkan pendapat (Muammar & Mosyofa, 2024) salah satu aspek penting dalam kebijakan maritim Indonesia adalah peningkatan kapasitas sumber daya manusia dalam menghadapi berbagai ancaman terhadap keamanan transportasi laut. Upaya ini diwujudkan melalui program pelatihan yang ditujukan bagi personel yang terlibat langsung dalam kegiatan operasional maritim. Dalam hal ini, aspek keselamatan dan keamanan pelayaran menjadi prioritas utama yang harus diperhatikan guna menjamin kelancaran aktivitas transportasi laut nasional.

Dari sisi regulasi nasional, Indonesia sebagai negara kepulauan yang strategis secara geografis telah meratifikasi dan menerapkan ISPS Code melalui Peraturan Menteri Perhubungan dan berbagai regulasi turunan lainnya. Namun implementasi efektif di lapangan sering kali masih menghadapi kendala teknis dan administratif.

Sebagaimana yang ditemukan oleh peneliti di MT. Medelin Expo, telah terjadi tindakan pencurian pada hari Rabu, 15 Mei 2024. Insiden ini terjadi ketika kapal sedang berlabuh di *Outer Buoy Belawan Anchorage* sekitar pukul 17.30 waktu setempat. Setelah makan sore, juru mudi yang bertugas jaga melakukan patroli rutin di sekitar kapal dan mendapati adanya individu yang tidak dikenal (diduga pelaku pencurian) sudah berada di atas kapal, tepatnya di sisi kiri *manifold*. Pelaku tersebut diketahui sedang berusaha menurunkan *plat blank deckseal* menggunakan tali. Akibat kejadian tersebut, hilang enam buah *grating spillbox* sisi kiri dan satu buah *cover deckseal* dari kapal.

Kejadian tersebut mendorong peneliti untuk melakukan studi lebih mendalam guna mengidentifikasi berbagai faktor yang menjadi penyebab terjadinya insiden, sekaligus meningkatkan kesadaran akan pentingnya aspek keamanan di atas kapal. Berdasarkan pertimbangan tersebut, penelitian ini diberi judul: "Penerapan ISPS Code untuk Mencegah Ancaman Keamanan di MT. Medelin Expo".

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, Bagaimana pelaksanaan prosedur ISPS Code guna mencegah terjadinya ancaman keamanan saat MT. Medelin Expo sedang berlabuh.

C. Tujuan Penelitian

Merujuk pada rumusan masalah yang telah dijelaskan, tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi dan memahami bagaimana prosedur ISPS Code diterapkan dalam upaya pencegahan terhadap potensi ancaman keamanan di MT. Medelin Expo.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Bagi pembaca, penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan mengenai prosedur keamanan di atas kapal sebagai upaya untuk meningkatkan keselamatan pelayaran. Sementara itu, bagi peneliti, hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi atau pedoman bagi seluruh *crew* kapal dalam melaksanakan prosedur keamanan secara tepat guna mendukung terciptanya situasi aman di MT. Medelin Expo.

2. Manfaat Praktis

- a. Peningkatan pengawasan rutin di atas kapal bermanfaat untuk memastikan keselamatan operasional dan mencegah terjadinya potensi gangguan sejak dini.
- b. Perbaikan menyeluruh terhadap sistem keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan bermanfaat untuk meminimalkan ancaman serta menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman.
- c. Peningkatan kualitas pelatihan bagi seluruh *crew* kapal bermanfaat untuk meningkatkan kesiapsiagaan serta memperkuat pemahaman terhadap prosedur keamanan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

1. Pengertian ISPS Code

Menurut Humas dan Kerja Sama Luar Negeri Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* merupakan suatu regulasi internasional yang mengatur aspek keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Setiap kapal dan pelabuhan dari negara-negara yang menjadi anggota konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut diwajibkan untuk mematuhi ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan dalam kode ini. Penerapan kode ini secara resmi dimulai pada tanggal 1 Juli 2004.

Menurut (Rosnani, 2024) *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* merupakan peraturan yang dikeluarkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* sebagai upaya global dalam mengatasi potensi ancaman terorisme di sektor maritim. *ISPS Code* mulai diberlakukan secara resmi pada 1 Juli 2004, setelah memperoleh persetujuan dari seluruh negara anggota IMO. Perancangan kode ini dimulai sejak tahun 2001 oleh *Maritime Safety Committee (MSC)* yang bekerja sama dengan *Maritime Safety Working Group (MSG)*. Dalam kerangka Konvensi SOLAS, *ISPS Code* dipahami sebagai pedoman internasional yang mengatur aspek keamanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan. Kode ini terdiri atas dua bagian utama: Bagian A yang bersifat wajib untuk diimplementasikan, dan Bagian B yang berupa rekomendasi atau panduan pelaksanaan.

Menurut (Abdel & Karim, 2024) *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* merupakan standar keamanan

internasional yang bertujuan utama untuk mengantisipasi dan mencegah ancaman terorisme yang berpotensi membahayakan keselamatan penumpang, awak kapal, serta keamanan kapal secara keseluruhan. Kode ini telah mengalami sejumlah perubahan melalui amandemen pada berbagai periode, dan telah diadopsi sebagai bagian integral dari Konvensi SOLAS guna memperkuat sistem keamanan maritim global. Fokus utama dari *ISPS Code* adalah menetapkan langkah-langkah strategis dan prosedur operasional guna menangkal potensi ancaman terorisme baik di atas kapal maupun di fasilitas pelabuhan yang terlibat dalam aktivitas perdagangan internasional. Tujuan dari penerapan kode ini mencakup pencapaian tingkat keamanan dan keselamatan yang optimal di pelabuhan maupun di atas kapal. Selain itu, *ISPS Code* juga berperan dalam mendorong sinergi dan kolaborasi antara pemerintah negara-negara anggota serta para pemangku kepentingan, agar mampu secara aktif mendeteksi, menganalisis, serta merespons potensi gangguan keamanan. Tidak hanya itu, kode ini juga mengatur pembagian peran dan tanggung jawab secara jelas antara pihak-pihak terkait baik pada tingkat nasional maupun internasional.

Menurut (Pranyoto & Kundori, 2022) *ISPS Code* diterapkan untuk menjamin keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, termasuk saat kapal berada di pelabuhan maupun saat berlayar. Karena berbasis pada manajemen risiko, penilaian terhadap potensi ancaman perlu dilakukan secara berkala guna menjaga keamanan transportasi laut. Penerapannya memberikan manfaat seperti peningkatan sistem pengawasan, kontrol terhadap arus barang dan personel, serta standar dokumen yang lebih baik. Namun, tantangan utamanya meliputi peningkatan biaya, perlambatan operasional, dan bertambahnya beban administratif.

Secara keseluruhan, *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* adalah regulasi internasional yang diterbitkan oleh IMO dan berlaku sejak 1 Juli 2004 untuk meningkatkan keamanan kapal dan pelabuhan dari ancaman, terutama terorisme. Kode ini menjadi bagian dari Konvensi SOLAS 1974, terdiri atas Bagian A yang wajib dan Bagian B sebagai pedoman. Penerapannya berbasis manajemen risiko, bertujuan memperkuat pengawasan, kerja sama antarnegara, serta memastikan keselamatan maritim secara global meski menghadapi tantangan biaya dan administratif.

2. Pengertian Kapal

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kapal merupakan alat transportasi di perairan seperti laut dan sungai, yang digunakan untuk mengangkut penumpang maupun barang.

Sementara itu, berdasarkan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran: “kapal didefinisikan sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan oleh tenaga angin, mesin, atau energi lainnya, baik ditarik maupun ditunda. Definisi ini juga mencakup kendaraan bawah air, alat apung, dan bangunan terapung yang bersifat tetap.”

Kapal merupakan alat transportasi di perairan yang dapat memiliki berbagai bentuk dan jenis, digerakkan oleh tenaga mesin, angin, atau ditarik. Ini mencakup kendaraan dengan daya apung aktif, kendaraan permukaan air, serta bangunan terapung yang bersifat tetap. Menurut Pasal 309 ayat (1) KUHD, kapal juga mencakup semua jenis alat yang bisa berlayar, termasuk kapal karam, alat pengeruk dan penyedot, serta sarana terapung lainnya meski tidak dapat bergerak sendiri.

Kapal merupakan setiap jenis alat yang digunakan untuk berlayar di perairan, tanpa memandang nama maupun bentuknya. Ini mencakup kapal yang telah tenggelam, alat

pengeruk dan penyedot seperti lumpur atau pasir, serta sarana apung lainnya. Walaupun sebagian tidak memiliki daya gerak sendiri, benda-benda tersebut tetap dikategorikan sebagai alat pelayaran karena memiliki kemampuan untuk mengapung dan bergerak di air.

Menurut (Sari et al., 2019) Transportasi adalah suatu sistem yang memiliki fasilitas khusus dan aliran serta control system tertentu yang memungkinkan manusia atau barang dapat berpindah dari satu titik tempat ke titik tempat lain pada semua waktu dengan tujuan mendukung kegiatan manusia. Kapal merupakan moda transportasi yang paling sering digunakan untuk menyeberang dari satu pulau ke pulau lain dan bahkan ke negara lain. Kapal juga merupakan moda transportasi yang sangat vital digunakan dalam proses ekonomi Indonesia, mengingat kapal juga digunakan untuk distribusi barang dari suatu daerah ke wilayah lain. Beberapa jenis kapal yang dapat digunakan untuk distribusi antara lain :

- a. Kapal tanker adalah jenis kapal yang secara khusus dibuat untuk mengangkut minyak serta produk-produk turunannya, seperti bahan kimia dan gas alam cair (LNG). Salah satu jenis kapal tanker terbesar dikenal dengan sebutan super tanker.
- b. Kapal kontainer merupakan jenis kapal khusus yang dirancang untuk mengangkut peti kemas berukuran standar. Kapal ini dilengkapi dengan ruang penyimpanan khusus (*cells*) untuk menempatkan peti kemas, dan proses pemuatan dilakukan menggunakan derek khusus agar lebih efisien.
- c. Kapal feri jenis Ro-Ro adalah kapal yang didesain agar penumpang dan kendaraan dapat naik dan turun secara langsung tanpa alat bantu pengangkat.
- d. Kapal tunda adalah jenis kapal yang dibuat khusus untuk melakukan manuver guna menarik atau mendorong kapal lain di area pelabuhan, perairan terbuka, sungai, maupun terusan.

- e. Kapal kargo adalah jenis kapal yang dibuat khusus untuk memindahkan barang dan muatan antar pelabuhan.
- f. Kapal kargo curah atau *bulk carrier* adalah jenis kapal yang secara khusus dibuat untuk mengangkut muatan curah tanpa kemasan, seperti biji-bijian, batu bara, dan semen.
- g. Kapal pesiar adalah jenis kapal penumpang yang dirancang untuk perjalanan wisata di laut, di mana para penumpangnya menikmati waktu pelayaran dengan berbagai fasilitas mewah yang setara dengan hotel berbintang.
- h. Kapal tongkang merupakan jenis kapal yang digunakan untuk pengangkutan di perairan sungai, biasanya membawa muatan seperti batu bara atau kayu. Sebagian kapal tongkang tidak dilengkapi mesin penggerak sendiri, sehingga pergerakannya bergantung pada kapal tunda yang menarik atau mendorongnya.
- i. *Platform Supply Vessel (PSV)* adalah kapal khusus yang dirancang untuk mendukung kegiatan operasional di anjungan minyak lepas pantai. Kapal ini umumnya memiliki panjang antara 65 hingga 350 meter dan berfungsi utama untuk mengangkut logistik serta personel dari dan menuju struktur offshore seperti platform dan bangunan laut lainnya.

Secara umum, kapal dapat diartikan sebagai semua jenis kendaraan air, termasuk wahana yang tidak berpindah tempat atau tidak mengapung, pesawat laut, serta berbagai sarana terapung lainnya yang digunakan dalam aktivitas pengangkutan dan pengeboran, dengan dilengkapi perlengkapan tetap.

3. Dasar Hukum Pelaksanaan ISPS Code

Berdasarkan Modul *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* yang diterbitkan di Tangerang, landasan hukum pelaksanaan *ISPS Code* mengacu pada Konvensi SOLAS 1974 dan amandemennya, yang berlaku bagi kapal dan

fasilitas pelabuhan yang melayani pelayaran internasional.

- a. SOLAS 1974 beserta amandemennya berlaku bagi:
 - 1) Kapal-kapal yang melakukan pelayaran internasional, meliputi:
 - a) Kapal penumpang, termasuk kapal penumpang berkecepatan tinggi.
 - b) Kapal barang, termasuk kapal kargo berkecepatan tinggi dengan ukuran minimal 500 GT.
 - c) Unit pengeboran lepas pantai yang dapat berpindah tempat.
 - 2) Fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk melayani kapal-kapal internasional.
- b. ISPS Code 2002 dibagi menjadi dua bagian utama, yaitu:
 - 1) Bagian A – Ketentuan Wajib:

Merupakan aturan yang harus diterapkan oleh setiap kapal dan fasilitas pelabuhan, yang mencakup hal-hal berikut:

 - a) Ketentuan umum dan definisi istilah.
 - b) Lingkup penerapan dan tanggung jawab negara anggota.
 - c) Prosedur pernyataan keamanan (*Declaration of Security*).
 - d) Tanggung jawab perusahaan dan petugas keamanan.
 - e) Keamanan kapal, termasuk penilaian dan rencana keamanannya.
 - f) Dokumentasi dan pencatatan.
 - g) Penunjukan dan tugas CSO (*Company Security Officer*) dan SSO (*Ship Security Officer*).
 - h) Pelatihan serta uji coba sistem keamanan kapal.
 - i) Pengamanan fasilitas pelabuhan, termasuk penilaian, rencana, pelatihan, dan petugas keamanannya.
 - j) Proses verifikasi dan sertifikasi kapal.

2) Bagian B – Panduan Teknis:

Berisi rekomendasi pelaksanaan untuk mendukung penerapan bagian A, di antaranya:

- a) Penjelasan umum tentang implementasi kode.
- b) Tugas dan peran negara anggota, perusahaan, dan petugas keamanan.
- c) Prosedur penerapan keamanan pada kapal dan pelabuhan.
- d) Panduan pelatihan, latihan berkala, dan respons terhadap ancaman.
- e) Dokumentasi insiden dan evaluasi efektivitas sistem keamanan.

Setelah konvensi disahkan dan disetujui, negara-negara penandatangan diundang untuk mencatat bahwa ketentuan ini mulai berlaku pada 1 Juli 2004. Sejak diberlakukannya Bab XI-2 dalam Konvensi SOLAS, Indonesia sebagai salah satu negara peserta juga turut berkewajiban melaksanakan tanggung jawab yang ditetapkan dalam konvensi tersebut.

- a) Menetapkan tingkat keamanan yang harus diterapkan.
- b) Memberikan persetujuan terhadap rancangan keamanan kapal.
- c) Menyetujui perubahan penting pada rancangan keamanan yang telah disahkan sebelumnya.
- d) Memeriksa pemenuhan persyaratan Bab IX-2 oleh kapal dan menerbitkan sertifikat keamanan kapal internasional.
- e) Menetapkan fasilitas pelabuhan di wilayah yurisdiksi yang wajib menunjuk petugas keamanan fasilitas pelabuhan untuk menyusun rancangan keamanannya.
- f) Melaksanakan pengawasan serta tindakan agar seluruh ketentuan dipatuhi.

- g) Menguji rancangan keamanan yang sudah disetujui.
- h) Menyampaikan informasi kepada *International Maritime Organization* (IMO) dan pihak industri pelayaran serta pelabuhan.

Berdasarkan Modul *ISPS Code* yang diterbitkan di Tangerang, pelaksanaan kode ini berlandaskan pada Konvensi SOLAS 1974 dan berlaku bagi kapal serta pelabuhan yang melayani pelayaran internasional. *ISPS Code* terbagi menjadi dua bagian, yaitu Bagian A yang berisi aturan wajib dan Bagian B yang berisi panduan pelaksanaan. Sejak berlaku pada 1 Juli 2004, negara anggota, termasuk Indonesia, wajib menerapkan dan mengawasi ketentuan keamanan kapal dan pelabuhan untuk menjaga keselamatan dan keamanan maritim internasional.

4. Tujuan penerapan *ISPS Code*

Sebagai hasil amandemen Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) 1974 oleh IMO, yang ditetapkan melalui resolusi pada 12 Desember 2002, maka ditetapkanlah tujuan dari *ISPS Code* sebagai pedoman keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

- a. Membangun kolaborasi internasional antara negara anggota IMO, instansi pemerintah, pemerintah daerah, perusahaan pelayaran, dan pelabuhan untuk mencegah serta mendeteksi dini ancaman keamanan, sekaligus menghindari insiden yang dapat berdampak pada kapal maupun fasilitas pelabuhan yang digunakan dalam perdagangan internasional.
- b. Menetapkan peran dan tanggung jawab setiap negara anggota, termasuk instansi pemerintah, pemerintah daerah, perusahaan pelayaran, serta industri pelabuhan baik di tingkat nasional maupun internasional, guna menjamin terjaminnya keamanan maritim.

- c. Mengoptimalkan pengumpulan data keamanan yang efektif dan pertukaran informasi antar negara anggota.
- d. Mengembangkan metodologi penilaian keamanan yang dapat diintegrasikan dengan prosedur dan rekaman respons terhadap perubahan tingkat keamanan.
- e. Meningkatkan keamanan maritim yang profesional dan dapat diandalkan.

IMO juga mengatur beberapa hal lain yang harus diterapkan berdasarkan *Section A/3*, antara lain:

- a. Kapal yang tercakup dalam ketentuan ini meliputi:
 - 1) Kapal penumpang dan kapal penumpang kecepatan tinggi.
 - 2) Kapal barang dan kapal barang kecepatan tinggi dengan ukuran 500 GT atau lebih.
 - 3) Unit pengeboran lepas pantai yang berpindah-pindah
- b. Fasilitas pelabuhan yang melayani kapal internasional juga wajib mematuhi regulasi ini.
- c. Kapal dan fasilitas pelabuhan harus memenuhi semua standar *ISPS Code* untuk memperoleh Sertifikat Keamanan (SoCPF).
- d. Pengecualian dari ketentuan ini meliputi kapal perang, peralatan pendukung angkatan laut, dan kapal non-komersial yang melayani publik. Ketentuan ini tidak berlaku untuk:
 - 1) Kapal perang
 - 2) Peralatan pendukung angkatan laut
 - 3) Kapal non-komersial yang melayani kepentingan publik

Di Indonesia, berdasarkan sosialisasi *ISPS Code* oleh PT. Surveyor Indonesia pada 16 Maret 2005, pemerintah memiliki tanggung jawab dalam implementasi *ISPS Code*. Dalam implementasi *ISPS Code*, pemerintah Indonesia bertanggung jawab atas:

- a. Menetapkan *Designated Authority (DA)*.
- b. Menunjuk Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai pimpinan di sektor pelayaran.

- c. Menunjuk *Recognized Security Organization* (RSO).
- d. Mengesahkan *Port Facility Security Assessment* (PFSA) dan *Port Facility Security Plan* (PFSP).
- e. Verifikasi dan sertifikasi keamanan fasilitas pelabuhan (SoCPF),
- f. Menetapkan tingkat keamanan, yaitu:
 - 1) Tingkat 1 (normal)
 - 2) Tingkat 2 (rawan)
 - 3) Tingkat 3 (bahaya)

Tingkat Keamanan 3 (*Security Level 3*) adalah tingkat keamanan tertinggi yang diterapkan ketika terjadi ancaman keamanan yang signifikan dan segera terjadi, sehingga memerlukan tindakan pencegahan dan keamanan tambahan untuk melindungi kapal dan fasilitas pelabuhan. Pada tingkat ini, tindakan spesifik dan lebih ketat harus diambil untuk mengurangi risiko dan mencegah terjadinya insiden keamanan.

Selain itu, negara-negara peserta dapat menunjuk otoritas tertentu dan mengizinkan organisasi keamanan yang diakui untuk menangani tugas terkait keamanan pelabuhan, namun keputusan akhir tetap berada di tangan negara peserta atau otoritas yang ditunjuk. Ini mencakup tiga tingkat keamanan internasional yang berbeda.

- a. Tingkat keamanan siaga 1

Tingkat Keamanan 1 adalah kondisi normal di mana kapal dan fasilitas pelabuhan beroperasi secara rutin. Berikut adalah langkah-langkah yang harus dilakukan pada tingkat keamanan ini.

- 1) Menentukan tugas keamanan kapal
- 2) Mengawasi akses ke kapal
- 3) Memonitor embarkasi orang dan barang
- 4) Mengawasi area terlarang
- 5) Mengawasi geladak dan sekitar kapal

- 6) Mengawasi penanganan kargo
- 7) Memastikan komunikasi keamanan tersedia

Tingkat Keamanan 1 (*Security Level 1*) mewajibkan kapal untuk melakukan tindakan keamanan standar.

- 1) Pengawasan masuk kapal meliputi:
 - a) Memeriksa identitas orang yang masuk
 - b) Melakukan pemeriksaan orang dan barang
 - c) Kerja sama dengan fasilitas pelabuhan
 - d) Mengamankan pintu masuk dan area terlarang
 - e) Memberikan pengarahan kepada *crew* kapal tentang ancaman dan prosedur pelaporan
- 2) Pengamanan area terbatas kapal dilakukan dengan:
 - a) Mengunci pintu masuk
 - b) Menggunakan alat pemantau
 - c) Mengatur penghalang atau ronda
 - d) Memasang alarm otomatis untuk mendeteksi akses tidak sah
- 3) Pengawasan muatan kapal meliputi:
 - a) Pemantauan rutin sebelum dan sesudah bongkar muat
 - b) Kerja sama dengan pelabuhan untuk memastikan muatan sesuai dengan rencana keamanan kapal
 - c) Pemeriksaan segel untuk mencegah tindakan sabotase
- 4) Pengamanan kapal juga meliputi:
 - a) Pemeriksaan perlengkapan kapal untuk memastikan kesesuaian dengan pesanan.
 - b) Penyimpanan dan pengelolaan perlengkapan kapal yang efektif.
- 5) Penanganan bagasi titipan
 - a) Pemeriksaan bagasi titipan melalui *x-ray* atau pemeriksaan manual sesuai rencana keamanan kapal.

b. Tingkat keamanan siaga 2

Tingkat Keamanan 2 (Siaga 2) adalah tingkat keamanan yang lebih tinggi karena adanya risiko insiden keamanan. Pada tingkat ini, kegiatan tambahan yang dilakukan antara lain:

- 1) Menentukan tugas keamanan kapal
- 2) Mengawasi akses ke kapal
- 3) Memonitor embarkasi orang dan barang
- 4) Mengawasi area terlarang
- 5) Mengawasi geladak dan sekitar kapal
- 6) Mengawasi penanganan kargo
- 7) Memastikan komunikasi keamanan tersedia

Pada Tingkat Keamanan 2, beberapa langkah yang diambil antara lain:

- 1) Pengawasan Masuk
 - a) Meningkatkan pengawasan dengan menambah petugas ronda.
 - b) Mengurangi dan mengunci pintu masuk ke kapal.
 - c) Mencegah akses tidak sah dari laut dengan kapal patroli.
 - d) Membuat area terbatas di darat dengan kerja sama pelabuhan.
 - e) Mengantar pengunjung dan memberikan pengarahan kepada *crew* tentang ancaman dan prosedur pelaporan.
- 2) Pengamanan area terbatas
 - a) Membuat area terbatas di sekitar pintu masuk
 - b) Mengawasi terus menerus dengan alat pemantau
 - c) Menugaskan petugas tambahan untuk menjaga dan berpatroli di area terbatas
 - d) Pengawasan muatan
 - e) Pemeriksaan teliti muatan, alat angkutan, dan ruangan muatan

- f) Peningkatan frekuensi dan ketelitian pemeriksaan segel dan lainnya
 - g) Penggunaan alat *scanning*, deteksi, dan pemeriksaan fisik untuk mencegah kejahatan
 - h) Koordinasi dengan pihak terkait untuk meningkatkan keamanan muatan.
- 3) Pengamanan perlengkapan kapal
- Rencana Keamanan Kapal (SSP) mewajibkan pemeriksaan ketat dan peningkatan keamanan saat menerima perlengkapan kapal.
- 4) Pengamanan bagasi titipan
- Rencana Keamanan Kapal (SSP) mewajibkan pemeriksaan menyeluruh dengan *x-ray* dan *screening* untuk semua bagasi titipan.
- c. Tingkat keamanan siaga 3

Tingkat Keamanan 3 adalah tingkat keamanan tertinggi yang diterapkan ketika risiko insiden keamanan sangat tinggi atau sudah terjadi. Pada tingkat ini, tindakan perlindungan khusus dalam Rencana Keamanan Kapal (SSP) meliputi:

- 1) Menentukan tugas keamanan kapal
- 2) Mengawasi akses ke kapal
- 3) Memonitor embarkasi orang dan barang
- 4) Mengawasi area terlarang
- 5) Mengawasi geladak dan sekitar kapal
- 6) Mengawasi penanganan kargo
- 7) Memastikan komunikasi keamanan tersedia.

Level 3 (*Security Level 3*) tingkat keamanan siaga 3

- 1) Pengawasan Masuk

Pada Tingkat Keamanan 3, pengawasan masuk kapal harus mengikuti instruksi dari pihak yang menangani insiden atau ancaman keamanan. Langkah-langkah keamanan yang dilakukan meliputi:

- a) Mengurangi pintu masuk dan memeriksa satu pintu saja.
 - b) Membatasi akses hanya untuk petugas keamanan.
 - c) Mengarahkan orang-orang di atas kapal.
 - d) Mempersiapkan pemeriksaan kapal secara menyeluruh.
- 2) Daerah Terbatas (*Restricted Area*)
- a) Membuat area terbatas tambahan di sekitar lokasi insiden atau potensi ancaman.
 - b) Melakukan pemeriksaan menyeluruh pada area terbatas sebagai bagian dari pengamanan kapal.
- 3) Pengawasan Muatan
- a) Menunda bongkar muat barang.
 - b) Memeriksa muatan berbahaya yang ada di kapal.
- 4) Perlengkapan Kapal
- a) Pemeriksaan ketat terhadap perlengkapan yang masuk.
 - b) Pembatasan atau penundaan penerimaan perlengkapan.
 - c) Penolakan perlengkapan yang dianggap berisiko.
- 5) Penangan Bagasi Titipan
- a) Pemeriksaan sangat ketat menggunakan *x-ray* dari beberapa sudut.
 - b) Pembatasan atau penundaan penerimaan bagasi titipan.
 - c) Penolakan bagasi titipan yang dianggap berisiko.

Pengamanan kapal pada tingkat keamanan yang berbeda memiliki tindakan yang berbeda, yaitu kombinasi penerangan dan penghalang pada Tingkat 1, penambahan area dan koordinasi pada Tingkat 2, dan pengaktifan semua lampu pada Tingkat 3.

Untuk memastikan keamanan kapal, perlu diadakan pelatihan dan gladi tentang keamanan, seperti drill, agar personil kapal memahami tugas dan tanggung jawab mereka sesuai dengan Rencana Keamanan Kapal (SSP).

Implementasi efektif Rencana Keamanan Kapal (SSP) harus dipastikan melalui latihan internal yang disesuaikan dengan jenis kapal, pergantian personil, dan fasilitas pelabuhan yang dikunjungi. Perusahaan juga harus memastikan implementasi yang sungguh-sungguh dan melakukan penilaian keamanan secara menyeluruh.

- a. Identifikasi dan evaluasi infrastruktur dan aset penting yang perlu dilindungi
- b. Identifikasi ancaman dan prioritas tindakan keamanan
- c. Identifikasi kelemahan, termasuk faktor manusia, kebijakan, dan prosedur.

Setelah penilaian dan audit, kapal yang memenuhi standar keamanan akan diberikan sertifikat dengan periode validitas maksimal 5 tahun. Sertifikat dapat diperpanjang jika masa berlakunya kurang dari 5 tahun. Jika sertifikat kapal berakhir saat berlayar, administrasi dapat memperpanjang validitas sertifikat sementara hingga kapal tiba di pelabuhan untuk verifikasi.

Sertifikat kapal untuk pelayaran pendek yang belum diperpanjang dapat diperpanjang oleh administrasi selama 1 bulan dari tanggal kadaluarsa. Setelah pembaharuan sertifikasi selesai, sertifikat baru berlaku tidak lebih dari 5 tahun dari tanggal kadaluarsa sertifikat sebelumnya.

Keabsahan sertifikat kapal dapat dihentikan jika verifikasi tidak diselesaikan tepat waktu atau jika terjadi perubahan kepemilikan atau bendera kapal.

Perpindahan kepemilikan atau bendera kapal memerlukan penyerahan informasi ISSC dan laporan verifikasi dari pihak sebelumnya kepada pihak baru untuk memastikan proses verifikasi berjalan lancar

5. Jenis-Jenis Ancaman Yang Ditetapkan ISPS Code

ISPS Code dirancang untuk mengatasi ancaman keamanan kapal dan pelabuhan, baik fisik maupun non-fisik seperti serangan

siber. Mengidentifikasi ancaman ini penting untuk menyusun dan melaksanakan Rencana Keamanan Kapal (SSP) yang efektif.

Menurut (Santoso, 2022) ancaman sabotase dan vandalisme pada kapal dan pelabuhan dapat diatasi dengan sistem pemantauan efektif dan pembatasan akses ke area vital, sehingga keselamatan dan operasional kapal dapat terjamin.

Menurut (Farhan, 2021) kapal yang tidak menampilkan secara optimal berpotensi dimanfaatkan sebagai media serangan. Untuk itu diperlukan sinergi antara sistem keamanan fisik dan intelijen yang kuat guna mengantisipasi berbagai kemungkinan ancaman.

Menurut (Hikmah & Bakri, 2022) ISPS *Code* mewajibkan dilengkapi dengan sistem penyaringan dan pemeriksaan kargo yang efektif guna mencegah masuknya barang berbahaya serta menurunkan risiko ancaman terorisme yang berkaitan dengan geopolitik.

Menurut (Kurniawan, 2023) sistem kapal sangat rentan terhadap sabotase, khususnya serangan siber yang semakin signifikan di era digital. Oleh karena itu, ISPS *Code* menekankan perlunya penguatan keamanan siber sebagai bagian dari manajemen risiko untuk menjaga sistem navigasi, komunikasi, dan keselamatan di kapal.

Menurut (Rahmah, 2024) ISPS *Code* dirancang untuk mengantisipasi berbagai ancaman ekstrem dalam keamanan maritim global, seperti penutupan pelabuhan secara ilegal hingga serangan biologis maupun nuklir, yang mencerminkan luasnya cakupan dan kesiapsiagaan kode ini terhadap skenario terburuk.

ISPS *Code* dirancang untuk mengantisipasi berbagai ancaman terhadap kapal dan pelabuhan, baik fisik maupun non-fisik seperti serangan siber. Penerapan langkah pencegahan, pembatasan akses, pemeriksaan personel dan kargo, serta penguatan sistem keamanan fisik dan siber menjadi kunci dalam menjaga keselamatan operasional dan mencegah tindakan

pembajakan, sabotase, atau penyelundupan. Dengan pendekatan yang menyeluruh ini, *ISPS Code* memastikan kesiapsiagaan kapal dan pelabuhan terhadap berbagai ancaman maritim, termasuk skenario ekstrem.

6. Peralatan Keamanan Menurut *ISPS Code*

ISPS Code bersama dengan ketentuan dalam SOLAS Bab V dan XI menegaskan pentingnya ketersediaan peralatan keamanan guna mendeteksi, mencegah, dan merespons berbagai ancaman di kapal. Jenis peralatan tersebut perlu disesuaikan dengan tipe kapal, wilayah pelayaran, dan tingkat risiko yang dihadapi. Keberadaan alat keamanan yang memadai tidak hanya sebatas pemenuhan administrasi, tetapi juga berfungsi sebagai sistem perlindungan aktif di atas kapal.

Menurut (Harahap & Dewi, 2021) alat pendeteksi logam dan zat berbahaya berfungsi untuk memeriksa muatan dan barang bawaan yang masuk ke kapal, termasuk mendeteksi senjata api, bahan peledak, serta logam berisiko lainnya. Meskipun umumnya digunakan di pelabuhan internasional, kapal juga disarankan memiliki perangkat portabel untuk keperluan pemeriksaan mendadak.

Menurut (Salim, 2024) penggunaan teknologi seperti *x-ray* dan sistem pemindaian bagasi menjadi kebutuhan utama, khususnya pada kapal penumpang dan kapal bermuatan sensitif. Teknologi ini mempermudah deteksi barang berbahaya yang disembunyikan, karena pemeriksaan secara visual saja tidak lagi memadai untuk mengatasi metode penyelundupan yang semakin kompleks.

Lampu sorot atau senter tambahan berperan penting dalam mendukung pengawasan visual, khususnya pada malam hari atau ketika cuaca tidak mendukung. penerangan yang memadai di area strategis kapal dapat mengurangi risiko masuknya orang asing

tanpa terdeteksi. Selain itu, penerangan juga merupakan bagian dari upaya pencegahan akses ilegal (Ridwan & Saputra, 2022).

Peralatan komunikasi internal, seperti interkom, radio VHF, dan sistem alarm, merupakan komponen penting dalam keamanan kapal. Komunikasi yang lancar memungkinkan *crew* memberikan peringatan dengan cepat dan tepat saat terjadi keadaan darurat. Kerja sama yang baik antar personel sangat menentukan kecepatan respon terhadap kejadian (Lestari & Widodo, 2023).

Peralatan penting lainnya adalah *Ship Security Alert System* (SSAS), sebuah sistem alarm darurat yang dapat diaktifkan secara rahasia oleh *crew* kapal saat terjadi pembajakan atau penyusupan. Alarm ini langsung terhubung dengan pusat pengawasan atau otoritas terkait di darat. SSAS memiliki peran krusial dalam menghadapi situasi ancaman yang mendesak (Kusuma, 2024).

Komisi Keselamatan Maritim Internasional secara terus-menerus mengawasi penerapan peralatan keamanan. Evaluasi berkala dilakukan untuk memastikan setiap kapal dilengkapi dengan peralatan yang tepat dan berfungsi optimal. Jika persyaratan ini tidak terpenuhi, kapal bisa dikenai pembekuan sertifikat keamanan dan dilarang beroperasi di area tertentu (Hasanah, 2022).

Peralatan keamanan kapal berperan penting dalam mendeteksi, mencegah, dan merespons berbagai ancaman di laut sesuai ketentuan *ISPS Code* dan SOLAS. Perangkat seperti CCTV, detektor logam, x-ray, lampu sorot, sistem komunikasi, dan *Ship Security Alert System* (SSAS) memastikan pengawasan dan tanggap darurat berjalan efektif. Ketersediaan serta fungsi optimal peralatan ini menjadi syarat utama keselamatan kapal, sekaligus penentu izin operasional dalam pelayaran internasional.

7. Rencana Keamanan Kapal Dalam Internasional Berdasarkan ISPS Code

Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan/SSP*) merupakan dokumen penting yang wajib dimiliki dan diterapkan oleh setiap kapal yang beroperasi dalam pelayaran internasional. SSP dibuat berdasarkan hasil penilaian keamanan kapal (*Ship Security Assessment/SSA*) dan harus mendapatkan persetujuan dari otoritas atau lembaga keamanan yang berwenang. Dokumen ini mencakup langkah-langkah pencegahan, deteksi, serta penanganan terhadap berbagai ancaman keamanan maritim.

Salah satu bagian penting dalam SSP adalah metode untuk mencegah kapal penggunaan senjata atau bahan berbahaya di. Hal ini mencakup pengawasan muatan, pemeriksaan personel, serta prosedur inspeksi terhadap kapal pendukung. Setiap kapal wajib melakukan pemeriksaan rutin dan acak pada semua titik akses (Taufik, 2022).

Pengenalan area terbatas (*restricted area*) merupakan bagian penting dalam SSP. Ruang mesin, anjungan, dan pusat kendali harus dijaga agar tidak diakses oleh orang yang tidak berwenang. Implementasinya meliputi penandaan yang jelas, penguncian otomatis, serta penggunaan CCTV dan petugas keamanan (Handayani & Rohman, 2023).

SSP juga mencakup prosedur tanggap darurat saat terjadi pelanggaran keamanan. *Crew* kapal wajib dibor untuk mengenali tanda-tanda ancaman dan melaporkannya kepada *Ship Security Officer (SSO)*. Dokumen ini menjelaskan secara rinci prosedur evakuasi, penggunaan alarm darurat, serta komunikasi dengan otoritas pelabuhan (Muliawan, 2024).

Pelatihan dan latihan (*drill*) adalah bagian wajib dalam SSP. Kegiatan ini bertujuan untuk meningkatkan kesiapan dan kesadaran seluruh *crew* kapal terhadap berbagai ancaman. ISPS Code mewajibkan pelatihan dilakukan secara rutin dan disesuaikan

dengan skenario ancaman terkini (Syahrul, 2023).

Audit internal merupakan bagian dari rencana keamanan kapal yang bertujuan untuk efektivitas pelaksanaan SSP dan penyesuaiannya dengan kondisi terkini. Setiap temuan kekurangan dalam audit harus segera diperbaiki (Ambarwati, 2021).

Penempatan sistem SSAS dan prosedur operasional harus diatur dalam SSP. Selain itu, informasi tentang petugas keamanan perusahaan (CSO) dan kontak yang dapat dihubungi selama 24 jam wajib disediakan. Penetapan tanggung jawab keamanan secara hierarkis merupakan kapal bagian penting dalam memperkuat sistem keamanan (Prakoso & Dewantara, 2022).

Rencana Keamanan Kapal (SSP) adalah pedoman utama untuk menjaga keamanan kapal dari berbagai ancaman. SSP mencakup pencegahan, deteksi, tanggap darurat, area terbatas, pelatihan awak, serta audit internal dan sistem SSAS. Pelaksanaan SSP yang disiplin memastikan keamanan kapal dan keselamatan seluruh awak secara optimal.

8. Istilah Penting dan Standar ISPS Code

Beberapa istilah penting dalam ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security*) adalah :

a. Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*)

Dokumen ini berisi panduan langkah-langkah keamanan yang harus diterapkan kapal untuk mendeteksi dan mencegah ancaman terhadap muatan, penumpang, dan *crew* kapal (ISPS-A/2,1.4).

b. Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Plan*)

Merupakan rencana tertulis yang disusun dan dikembangkan untuk memastikan pelaksanaan tindakan perlindungan kapal terhadap fasilitas dan pelabuhan, termasuk orang, muatan, peralatan pengangkutan, serta tempat penyimpanan barang di

- pelabuhan dari risiko kejadian keamanan (ISPS-A/2,1.5).
- c. Perwira Keamanan Kapal (*Ship Security Officer*)
Merujuk pada individu di kapal yang bertanggung jawab atas keamanan kapal, termasuk pelaksanaan dan pemeliharaan rencana keamanan kapal serta koordinasi dengan petugas keamanan kapal dan perusahaan (ISPS-A/2,1.6).
 - d. Perwira Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer*)
Merujuk pada orang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan bahwa penilaian keamanan kapal telah dilakukan, rencana keamanan dikembangkan, disetujui, diterapkan, dan dipelihara, serta untuk berkoordinasi dengan petugas keamanan fasilitas pelabuhan dan kapal (ISPS-A/2,1.7).
 - e. Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officer*)
Merujuk pada individu yang bertanggung jawab mengembangkan, melaksanakan, merevisi, dan memelihara rencana keamanan fasilitas pelabuhan serta berkoordinasi dengan petugas keamanan kapal dan perusahaan (ISPS-A/2,1.8).
 - f. Keamanan Tingkat (*Security Level*)
Merupakan klasifikasi keamanan kapal dan pelabuhan berdasarkan tingkat intensitas atau kemungkinan ancaman yang ditentukan melalui pengamatan dan pengumpulan data. Tingkat keamanan dibagi menjadi tiga tingkatan, dengan level 3 sebagai yang tertinggi (SOLAS XI-2/1.1.14).

Adapun beberapa standar ISPS Code dikapal adalah :

- a. *International Ship Security Certificate* (ISSC)
Sertifikat ini diterbitkan atau disetujui oleh administrasi atau organisasi keamanan yang diakui atas nama administrasi, atau oleh organisasi keamanan kapal internasional. Sertifikat Keamanan Kapal Internasional (ISSC) ini berlaku maksimal selama 5 tahun.

b. *Automatic Identification System (AIS)*

Sistem pelacakan otomatis dipasang di kapal dan layanan lalu lintas kapal untuk mengidentifikasi serta melacak kapal melalui pertukaran data elektronik dengan kapal lain di sekitarnya.

c. *Ship Security Alert System (SSAS)*

Ship Security Alert System adalah sistem yang mendukung upaya *International Maritime Organization (IMO)* dalam memperkuat keamanan maritim serta melindungi dunia pelayaran dari ancaman terorisme dan pembajakan di laut.

d. *Declaration of Security (DOS)*

Persetujuan yang dibuat antara sebuah kapal dengan fasilitas pelabuhan atau kapal lain yang berinteraksi dengannya, menetapkan langkah-langkah keamanan yang akan diterapkan oleh masing-masing pihak.

ISPS Code merupakan regulasi internasional yang bertujuan menjaga keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dari ancaman maritim. Melalui rencana keamanan, penunjukan perwira keamanan, dan penetapan tingkat keamanan, setiap pihak memiliki tanggung jawab jelas dalam mencegah risiko. Penerapan standar seperti *ISSC*, *AIS*, *SSAS*, dan *Declaration of Security* turut memperkuat pengawasan dan kesiapsiagaan di laut. Dengan pelaksanaan *ISPS Code* yang baik, keamanan dan keselamatan pelayaran dapat terjaga secara optimal.

9. Keselamatan Pelayaran

Keselamatan pelayaran merupakan hal penting dalam dunia maritim yang melindungi nyawa manusia, muatan, kapal, dan lingkungan perairan dari berbagai risiko selama pelayaran. Konsep ini mencakup aspek teknis, operasional, dan manajerial yang harus dijalankan oleh semua pihak yang terlibat, baik di kapal maupun di pelabuhan.

Undang-Undang No. 66 Tahun 2024 menyatakan bahwa keselamatan pelayaran adalah terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan dalam angkutan perairan. Hal ini mencakup kelaikan kapal, sistem navigasi, pemuatan, pengawakan, serta manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran. Regulasi ini menekankan pentingnya pendekatan menyeluruh untuk menjamin keselamatan pelayaran (Darmawan & Ali, 2024).

Keselamatan pelayaran merujuk pada serangkaian tindakan, praktik, dan kebijakan yang ditetapkan untuk melindungi nyawa manusia, menjaga keamanan kapal, dan melindungi lingkungan selama operasi di laut. Ini melibatkan berbagai aspek yang mencakup peraturan internasional, teknologi terbaru, pelatihan kru, dan pengelolaan risiko (Nurdiansyah et al., 2024).

Salah satu indikator keselamatan pelayaran adalah tersedianya *crew* kapal yang terampil dan bersertifikat sesuai dengan jabatannya. Kapal yang dioperasikan oleh personel yang kurang kompeten berisiko lebih tinggi mengalami kecelakaan atau kegagalan operasional. Oleh karena itu, pelatihan dan sertifikasi menjadi kewajiban bagi setiap pelaut (Rahimah, 2023).

Pemanfaatan teknologi modern turut mendukung keselamatan pelayaran. Penggunaan *Electronic Chart Display and Information System* (ECDIS), *Automatic Identification System* (AIS), dan sistem peringatan dini membantu meningkatkan ketepatan navigasi serta mengurangi risiko tabrakan atau kandas (Iskandar, 2021).

Kerjasama antara kapal, pelabuhan, dan instansi pemerintah sangat penting untuk mewujudkan pelayaran yang aman. Koordinasi yang terpadu dan berkelanjutan dalam pengawasan lalu lintas laut, penyediaan informasi cuaca, serta penanganan kecelakaan laut harus dijalankan bersama (Nirmala & Kusumo, 2024).

Peningkatan budaya keselamatan harus dilakukan melalui edukasi dan kampanye. *Crew* kapal perlu memahami bahwa keselamatan merupakan tanggung jawab bersama. Dengan kesadaran ini, tindakan pencegahan dapat lebih mudah diterapkan dalam setiap kegiatan pelayaran (Subagyo & Laila, 2023).

Keselamatan pelayaran merupakan aspek penting dalam dunia maritim untuk melindungi manusia, kapal, muatan, dan lingkungan laut. Berdasarkan Undang-Undang No. 66 Tahun 2024, keselamatan pelayaran mencakup pemenuhan standar teknis, operasional, dan manajerial. Faktor utama seperti kompetensi awak kapal, perawatan rutin, manajemen risiko, serta pemanfaatan teknologi modern berperan penting dalam mencegah kecelakaan. Kerja sama antara kapal, pelabuhan, dan pemerintah, disertai peningkatan budaya keselamatan melalui edukasi, menjadi kunci terwujudnya pelayaran yang aman dan berkelanjutan.

10. Pelaksanaan Peraturan ISPS Code di Kapal

Penerapan *ISPS Code* di kapal merupakan langkah krusial untuk menciptakan pelayaran yang aman dan terlindungi dari ancaman keamanan. *ISPS Code* tidak hanya berlaku di pelabuhan, tetapi juga mengharuskan setiap kapal yang berlayar secara internasional mengikuti standar keamanan yang ditetapkan. Kode ini berisi ketentuan teknis dan operasional yang harus dijalankan oleh seluruh *crew* kapal, mulai dari perwira hingga awak, untuk mendeteksi dan merespons potensi ancaman terhadap keselamatan kapal (IMO, 2022).

Dalam pelaksanaannya, *ISPS Code* mengharuskan dilakukan latihan dan drill sebagai simulasi ancaman keamanan. *Drill* adalah latihan singkat rutin untuk membiasakan *crew* kapal dengan prosedur keamanan, sedangkan latihan adalah kegiatan skala

besar yang melibatkan berbagai pihak seperti pelabuhan dan otoritas keamanan. Menurut ISPS Code Bagian B Pasal 18.5 dan 18.6, latihan wajib dilakukan minimal setiap tiga bulan, sedangkan drill dilakukan minimal sekali dalam 12 hingga 18 bulan (Kensiwi, 2022).

Pelaksanaan latihan dan *drill* bertujuan menguji kesiapan personel menghadapi situasi darurat seperti penyusupan, pencurian, atau ancaman teroris. Melalui pelatihan ini, seluruh *crew* kapal dapat memahami peran masing-masing dan bertindak sesuai prosedur dalam *Ship Security Plan* (SSP). Selain itu, latihan juga berfungsi sebagai evaluasi untuk mengidentifikasi kelemahan dalam sistem keamanan yang diterapkan (Rosnani, 2024).

Komunikasi yang efektif antara petugas keamanan kapal, perusahaan pelayaran, dan pelabuhan sangat penting untuk mendukung pelaksanaan ISPS Code. Tanpa komunikasi yang baik, koordinasi dalam menghadapi ancaman bisa terganggu dan menyebabkan kekacauan. Oleh karena itu, dibutuhkan sistem komunikasi yang jelas, terstruktur, dan dapat diterapkan di setiap tahap pelaksanaan keamanan maritim (Abdel & Karim, 2024).

Struktur organisasi keamanan kapal harus disusun dengan baik. Menurut ISPS Code, setiap kapal wajib memiliki *Ship Security Officer* (SSO) yang bertanggung jawab atas pelaksanaan keamanan di kapal. SSO bekerja sama dengan *Company Security Officer* (CSO) dan *Port Facility Security Officer* (PFSO) untuk memastikan prosedur keamanan berjalan efektif dan sesuai standar internasional (IMO, 2022).

Sistem pelaporan dan evaluasi berkala sangat penting untuk menjaga kualitas penerapan ISPS Code. Evaluasi latihan dan *drill* harus didokumentasikan dan dianalisis guna mengidentifikasi area yang perlu diperbaiki. Hasil evaluasi tersebut juga digunakan untuk merevisi dan memperbarui *Ship Security Plan* (SSP) kapal agar sesuai dengan kondisi aktual dan pelabuhan (Putri & Anwar,

2023).

Dengan pelaksanaan yang konsisten dan menyeluruh, ISPS Code mampu memberikan perlindungan optimal bagi kapal dari berbagai ancaman keamanan. Penerapan yang tepat tidak hanya meningkatkan keselamatan pelayaran, tetapi juga memperkuat reputasi perusahaan pelayaran dalam memenuhi standar keselamatan internasional.

11. Prosedur Pemenuhan Kode ISPS

Pemenuhan ISPS Code membutuhkan perencanaan, evaluasi, dan pengawasan secara terus-menerus. Prosedur ini meliputi beberapa tahapan utama yang harus dijalankan oleh perusahaan pelayaran dan pengelola pelabuhan. Setiap tahap memiliki fungsi dan tujuan yang saling terkait untuk membangun sistem keamanan kapal dan pelabuhan yang kuat terhadap berbagai ancaman.

Tahap awal yang penting adalah mengkaji ulang hasil penilaian keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, yaitu *Ship Security Assessment (SSA)* dan *Port Facility Security Assessment (PFSA)*. Penilaian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kerentanan dan menentukan tindakan perbaikan sebelum mendapatkan persetujuan dari otoritas terkait. SSA dan PFSA harus dilakukan secara profesional oleh personel kompeten dengan memperhatikan aspek keamanan teknis dan prosedural (Rahman & Fauzan, 2022).

Rancangan keamanan seperti *Ship Security Plan (SSP)* dan *Port Facility Security Plan (PFSP)* disusun berdasarkan hasil penilaian keamanan. Dokumen ini berisi langkah-langkah spesifik untuk menangani ancaman kapal serta prosedur operasional keamanan di kapal dan pelabuhan. Setelah selesai, rancangan tersebut harus disetujui oleh otoritas terkait atau *Recognized Security Organization (RSO)* agar dapat diterapkan secara resmi (Kusnadi, 2023).

Setelah SSP atau PFSP disetujui, langkah selanjutnya adalah verifikasi kapal. Verifikasi ini bertujuan memastikan bahwa penerapan SSP di kapal sesuai dengan dokumen yang telah disetujui oleh otoritas atau RSO. Proses ini meliputi pemeriksaan peralatan keamanan, prosedur latihan, sistem komunikasi darurat, serta kesiapan *crew* kapal menghadapi potensi ancaman (IMO, 2022).

Verifikasi tidak hanya dilakukan pada kapal, tetapi juga pada fasilitas pelabuhan. Tujuannya adalah memastikan bahwa PFSP dijalankan dengan baik dan pelabuhan memiliki infrastruktur keamanan yang memadai, seperti CCTV, akses terbatas, dan personel pengawas. Proses ini penting karena pelabuhan merupakan titik krusial dalam lalu lintas logistik internasional (Rosnani, 2024).

Setelah verifikasi selesai dan dinyatakan memenuhi persyaratan, sertifikasi keamanan seperti *International Ship Security Certificate* (ISSC) dan *Statement of Compliance of a Port Facility* (SoCPF) akan diterbitkan. Sertifikat ini menjadi bukti bahwa kapal dan pelabuhan telah memenuhi standar ISPS *Code* dan layak beroperasi secara internasional (Abdel & Karim, 2024).

Penerbitan sertifikat bukanlah akhir, melainkan awal dari komitmen jangka panjang dalam menjaga keamanan. Kapal dan pelabuhan bersertifikat wajib melakukan audit dan evaluasi rutin, baik internal maupun eksternal, untuk memastikan prosedur tetap sesuai standar dan relevan dengan perkembangan ancaman terbaru (Putri & Anwar, 2023).

Dengan menjalankan seluruh prosedur ISPS *Code* secara tepat, perusahaan pelayaran dan pelabuhan dapat menjamin keamanan bagi semua pemangku kepentingan. Hal ini tidak hanya meningkatkan reputasi profesional perusahaan, tetapi juga memastikan kelancaran arus logistik internasional tanpa gangguan keamanan.

12. Keputusan dan Peraturan Untuk Pelaksanaan ISPS Code

Penerapan Kode Keamanan Fasilitas Kapal dan Pelabuhan Internasional (ISPS) di Indonesia didukung oleh regulasi internasional dan nasional. Sebagai negara kepulauan yang sangat bergantung pada transportasi laut, Indonesia bertanggung jawab memastikan keamanan kapal dan pelabuhan sesuai standar internasional dari *Organisasi Maritim Internasional* (IMO). Oleh karena itu, pemerintah Indonesia telah mengeluarkan berbagai peraturan dan keputusan yang menjadi dasar hukum penerapan ISPS Code secara nasional, Merujuk pada Konvensi SOLAS 1974 yang telah diamendemen.

Keputusan penting pertama sebagai dasar adalah Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 33 Tahun 2003. Peraturan ini secara resmi mengadopsi amandemen SOLAS 1974 di Indonesia, termasuk pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Tujuannya untuk memastikan setiap kapal internasional memiliki sistem keamanan sesuai standar internasional. Peraturan ini menjadi pedoman awal dalam menerapkan prosedur keamanan ketat di pelabuhan dan kapal Indonesia (Perhubungan, 2003).

Sebagai tindak lanjutnya, pemerintah mengeluarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 33 Tahun 2004 yang menetapkan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai otoritas nasional yang bertanggung jawab atas pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Penunjukan ini penting karena menentukan pihak yang berwenang dalam menetapkan kebijakan teknis, melatih petugas keamanan, serta melakukan verifikasi penerapan ISPS Code di lapangan. Penegasan otoritas ini juga mempermudah koordinasi antara pemerintah dan pelaku usaha pelayaran (Kementerian Perhubungan, 2004)

Untuk memperkuat pengawasan pelaksanaan ISPS Code, Direktur Jenderal Perhubungan Laut mengeluarkan Surat Nomor KL. 993/17/15/DV-04 pada tanggal 3 Januari 2004. Surat ini

menegaskan bahwa pelaksanaan *ISPS Code* di kapal dan pelabuhan harus diterapkan secara ketat oleh *Port State Control* (PSC) dan *Port Security Officer* (PSO). Pengawasan ini penting agar pelaksanaannya tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga dijalankan secara operasional sesuai tingkat keamanan yang ditetapkan (Dirjen Hubla, 2004a).

Pada tanggal 12 Februari 2004, diterbitkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KL. 93/1/3-04 yang mengatur pedoman penetapan Organisasi Keamanan yang Diakui (RSO). RSO adalah lembaga yang diakui dan bertugas membantu menyusun, menilai, serta memverifikasi dokumen keamanan seperti *Ship Security Assessment* (SSA), *Ship Security Plan* (SSP), dan *Port Facility Security Plan* (PFSP). Dengan adanya RSO, perusahaan pelayaran dan pengelola pelabuhan mendapatkan pendampingan profesional dalam memenuhi kewajiban keamanan (Dirjen Hubla, 2004b).

Selain itu, pada 19 Maret 2004 diterbitkan Surat Dirjen Perhubungan Laut Nomor UM-48/6/16-04 sebagai pedoman pelaksanaan keputusan menteri. Surat ini mengatur pembentukan *Port Security Committee* (PSC) di setiap pelabuhan internasional di Indonesia. Komite ini bertugas menyusun dan melaksanakan langkah-langkah keamanan tambahan serta menjadi wadah komunikasi antar pihak dalam menangani ancaman keamanan yang ada maupun yang berpotensi terjadi (Dirjen Hubla, 2004c).

Kombinasi regulasi tersebut menunjukkan bahwa pelaksanaan *ISPS Code* di Indonesia dilakukan secara bertahap dan sistematis, dengan pendekatan kolaboratif antara pemerintah pusat, pelabuhan, dan perusahaan pelayaran. Namun, tantangan seperti kurangnya pemahaman *crew*, keterbatasan fasilitas, dan pelatihan keamanan yang belum optimal masih sering terjadi. Oleh karena itu, peraturan perlu terus dikaji dan diperbarui agar sesuai dengan perkembangan ancaman dan kemajuan teknologi maritim

(Putri & Anwar, 2023)

Keseluruhan regulasi ini mencerminkan komitmen Indonesia dalam memperkuat keamanan pelayaran sesuai standar internasional. Penegakan hukum yang konsisten dan pelatihan sumber daya manusia secara berkelanjutan menjadi kunci sukses penerapan ISPS Code. Kapal seperti MT. Medelin Expo diharapkan dapat melaksanakan semua ketentuan ini secara menyeluruh untuk mencegah kejadian keamanan yang merugikan dari segi ekonomi, reputasi, dan keselamatan jiwa.

13. Profil Perusahaan

Gambar 2.1. Perusahaan PT Waruna



Sumber: PT. Waruna Nusa Sentana: 2023

PT Waruna Nusa Sentana (WNS) merupakan perusahaan pelayaran nasional Indonesia yang bergerak di bidang logistik maritim, transportasi kapal, serta penyediaan armada untuk sektor energi dan pertambangan. Perusahaan ini dikenal sebagai salah satu pemain utama dalam layanan *Offshore Support Vessels* (OSV) dan tongkang (*barge*) di Indonesia.

PT Waruna Nusa Sentana Didirikan pada tahun 2004 di Jakarta, Indonesia. Awalnya bergerak sebagai penyedia jasa towing dan tongkang, perusahaan ini kemudian berkembang menjadi penyedia logistik maritim terintegrasi. PT Waruna Nusa Sentana memiliki hubungan erat dengan PT Waruna Indonesia, sebuah grup perusahaan yang juga bergerak di bidang perkapalan

dan galangan kapal. Perusahaan ini beroperasi di beberapa segmen utama:

- a. *Offshore Support Vessels (OSV)*.
 - 1) Menyediakan kapal pendukung untuk operasi lepas pantai, meliputi:
 - a) *Anchor Handling Tug Supply (AHTS)*
 - b) *Platform Supply Vessel (PSV)*
 - c) *Crew Boat* (untuk transportasi pekerja migas)
 - 2) Bekerja sama dengan berbagai perusahaan minyak dan gas hulu seperti Pertamina, *Chevron*, dan *ExxonMobil*.
- b. Logistik Tongkang & Pengangkutan Barang
 - 1) Mengoperasikan *tugboat* (kapal tunda) dan *barge* (tongkang) untuk mengangkut berbagai komoditas, antara lain:
 - a) Batubara
 - b) Bijih besi
 - c) Semen & pupuk
 - d) Produk minyak & gas
- c. *Shipyards* Perawatan Kapal
 - 1) Menyediakan fasilitas perawatan kapal untuk mendukung operasional armadanya.
 - 2) Bekerja sama dengan galangan kapal lain dalam grup Waruna.
- d. Ekspansi & Pencapaian
 - 1) Armada terus bertambah, meliputi puluhan kapal seperti AHTS, PSV, dan tongkang.
 - 2) Mendukung proyek strategis nasional, termasuk pengiriman logistik untuk PLTU dan kilang minyak.
 - 3) Memperluas pasar ke Asia Tenggara dengan menjalin kerja sama bersama perusahaan dari Malaysia dan Singapura.

Gambar 2.2. Logo PT Waruna



Sumber: PT. Waruna Nusa Sentana: 2023

- a. Visi dan misi PT Waruna Nusa Sentana Visi :
"Menjadi perusahaan logistik maritim terkemuka di Indonesia dan Asia Tenggara"
- b. Misi :
 - 1) Memberikan solusi transportasi laut yang efisien.
 - 2) Mendukung industri energi dan pertambangan nasional.
 - 3) Menerapkan standar keselamatan & lingkungan tinggi.

PT Waruna Nusa Sentana merupakan salah satu perusahaan pelayaran swasta terbesar di Indonesia. Perusahaan ini memiliki peran penting dalam mendukung sektor energi, pertambangan, serta proyek infrastruktur maritim di Indonesia.

B. Penelitian Yang Relevan

Relevan adalah istilah yang menggambarkan sejauh mana sesuatu, seperti informasi, data, argumen, atau tindakan, berhubungan langsung dengan topik atau konteks tertentu. Secara lebih luas, relevansi berarti kesesuaian, keterkaitan, dan manfaat suatu hal terhadap tujuan atau masalah yang sedang dibahas atau dihadapi.

Sesuatu disebut relevan jika memberikan kontribusi penting dalam memahami, mengambil keputusan, atau menyelesaikan masalah dalam konteks tertentu. Sebaliknya, hal yang tidak relevan adalah yang tidak berkaitan atau tidak bermanfaat dalam situasi tersebut. Berikut ini beberapa penelitian yang relevan dan terkait dengan topik serta permasalahan dalam penelitian ini:

1. Penelitian oleh (Syam, 2024) berjudul "Penerapan Pelaksanaan ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) di

MV. SOPHIA” bertujuan mengevaluasi penerapan ISPS Code pada MV. Sophia, dengan fokus pada kesadaran, pemahaman, dan pelaksanaan prosedur keamanan. Hasilnya menunjukkan bahwa MV. Sophia belum menerapkan ISPS Code secara optimal. Disarankan agar *crew* kapal rutin melakukan latihan ISPS Code setiap bulan, yang secara tidak langsung akan meningkatkan pengetahuan mereka sesuai dengan aturan perusahaan. Penelitian ini relevan karena topik dan pembahasannya terkait dengan skripsi ini.

2. Penelitian oleh (Lutfiyah, 2022) berjudul “Penerapan dan Pelaksanaan ISPS Code di KM. Bukit Siguntang” bertujuan untuk mengetahui bagaimana penerapan ISPS Code pada KM. Bukit Siguntang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa setelah evaluasi, ditemukan dua masalah utama, yaitu kurangnya pengetahuan dan kedisiplinan *crew* kapal dalam mengimplementasikan ISPS Code secara optimal. Penelitian ini relevan karena membahas penerapan *Ship Security Plan* (SSP) dalam ISPS Code, yang sangat terkait dengan tema skripsi ini.
3. Penelitian oleh (Ante Sulu, 2024) berjudul “Pelaksanaan *Safety Drill* Sesuai Aturan SOLAS Chapter III di KM Kendagha Nusantara 03” membahas pentingnya *safety drill* dalam pengoperasian kapal, di mana *crew* harus mengutamakan keselamatan karena berkaitan dengan nyawa manusia. Penelitian ini menyimpulkan bahwa kesadaran *crew* terhadap tugas dan tanggung jawab dalam *safety drill* sangat krusial untuk meningkatkan keselamatan di kapal. Penelitian ini relevan karena juga membahas *security drill* di atas kapal, yang terkait dengan topik skripsi ini.

Ketiga penelitian sebelumnya (Syam, 2024; Lutfiyah, 2022; Ante Sulu, 2024) memiliki kesamaan dengan penelitian ini, yaitu fokus pada evaluasi penerapan standar keamanan maritim (ISPS Code dan SOLAS) serta menekankan pentingnya kesadaran, pengetahuan, dan kedisiplinan *crew* kapal dalam menjalankan prosedur keamanan. Selain

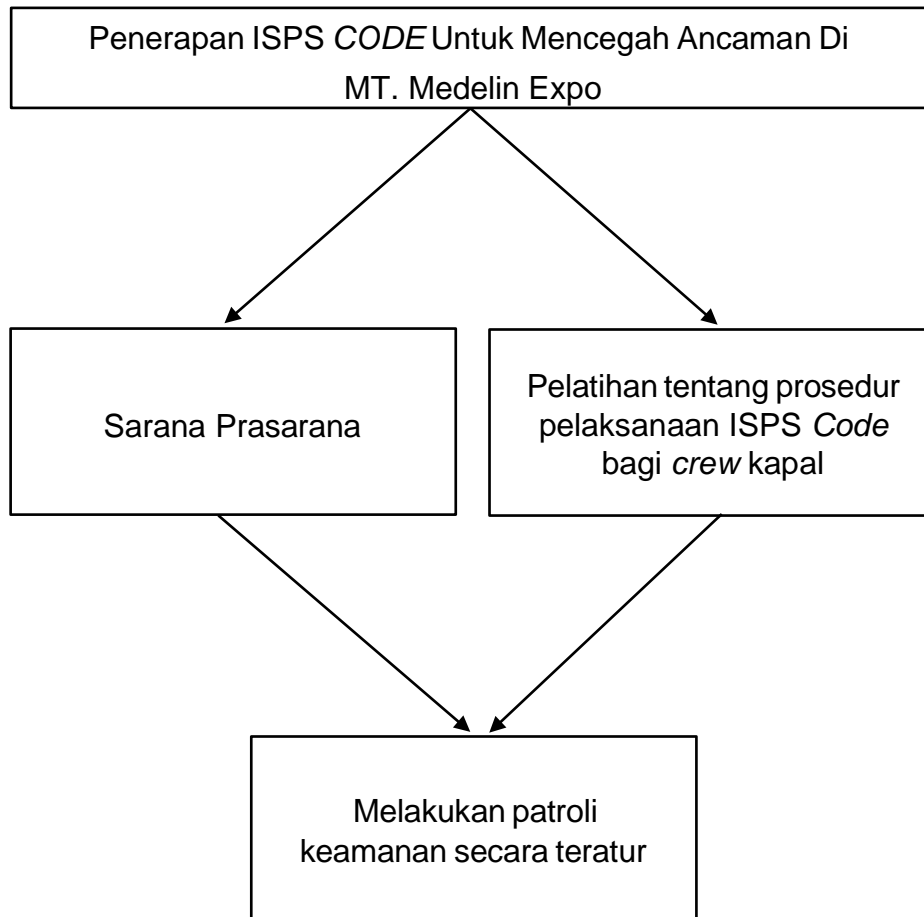
itu, penelitian-penelitian tersebut juga menyoroti perlunya pelatihan atau drill rutin untuk meningkatkan kompetensi *crew*, yang sejalan dengan konteks penelitian ini. Perbedaannya terletak pada objek dan cakupan analisis; (Syam, 2024) dan (Lutfiyah, 2022) membahas penerapan *ISPS Code* pada kapal tertentu (MV. Sophia dan KM. Bukit Siguntang), sedangkan (Ante Sulu, 2024) mengkaji pelaksanaan *safety drill* berdasarkan *SOLAS Chapter III*. Penelitian ini tidak hanya mengevaluasi penerapan *ISPS Code*, tetapi juga mengintegrasikan analisis faktor penghambat dan solusi perbaikan secara lebih menyeluruh, termasuk aspek *security drill* dan kepatuhan terhadap *Ship Security Plan (SSP)* pada kapal yang berbeda. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat melengkapi temuan sebelumnya dengan pendekatan yang lebih mendalam dan kontekstual.

C. Kerangka Pikir

Perusahaan pelayaran perlu meningkatkan kualitas penerapan sistem keamanannya agar dapat meningkatkan kinerja, terutama dalam jasa transportasi pengangkutan muatan, sehingga mampu bersaing di era globalisasi. Salah satu kendala utama dalam peningkatan kualitas, khususnya keamanan di atas kapal, adalah penerapan dan pemahaman *crew* terhadap *ISPS Code* itu sendiri.

Selain itu, penerapan *ISPS Code* di atas kapal merupakan persyaratan internasional yang diatur dalam konvensi keamanan oleh IMO. Berdasarkan keputusan IMO, *ISPS Code* resmi diberlakukan sejak 1 April 2004 untuk semua kapal yang beroperasi di perairan manapun, tidak hanya kapal tenaga, tetapi juga kapal yang melayari laut, danau, maupun sungai. Untuk mengatasi permasalahan yang ada, peneliti menawarkan beberapa solusi. Faktor utama masalah berkaitan dengan implementasi yang belum sepenuhnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Analisis menunjukkan adanya ketidaksesuaian dalam pelaksanaan tugas pengamanan di atas kapal. Agar kesalahan tersebut tidak berulang, peneliti mengusulkan beberapa langkah

berdasarkan pengalaman dan data yang ada. Kesimpulan dan judul penelitian pun dipilih untuk fokus pada peningkatan penerapan ISPS Code di kapal. Selanjutnya, peneliti menyajikan kerangka penelitian dalam bentuk bagan.



Gambar 2.3. Kerangka Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, yang mengandalkan data lisan dari subjek yang diamati. Data yang diperoleh bersifat asli, tidak dimanipulasi, dan dikumpulkan secara sistematis sehingga hasilnya dapat dipertanggungjawabkan.

Metode penelitian ini bertujuan untuk mengungkap fakta, kondisi, fenomena, dan variabel yang terjadi selama penelitian secara apa adanya. Penelitian deskriptif kualitatif menginterpretasikan dan menggambarkan data sesuai dengan situasi yang sedang berlangsung.

B. Definisi Operasional Variabel

1. Penerapan ISPS Code

- a. *ISPS Code (International Ship and Port Security Code)* merupakan standar atau kriteria untuk menilai implementasi sistem manajemen keamanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan. Standar ini terbagi dua menjadi bagian utama, yaitu Bagian A dan Bagian B.
- b. Bagian A berisi persyaratan wajib, kapal yang harus dipatuhi oleh dan fasilitas pelabuhan, sedangkan Bagian B berfungsi sebagai pedoman (petunjuk) untuk melaksanakan Bagian A.
- c. Penerapan *ISPS Code* meliputi pelaksanaan prosedur pengamanan di fasilitas pelabuhan pada semua tingkat keamanan (*Security Level*). Hal ini tidak hanya menjamin keamanan pelabuhan, tetapi juga meningkatkan kepercayaan internasional, yang berdampak pada meningkatnya kunjungan kapal, penurunan biaya logistik dan premi asuransi di wilayah berisiko, serta menarik investasi ke pelabuhan.

2. Mencegah Ancaman

- a. Ancaman merupakan masalah yang dapat menimbulkan kekhawatiran bagi masyarakat suatu negara. Ancaman adalah tindakan atau kegiatan yang dilakukan oleh individu atau kelompok tertentu yang berpotensi membahayakan keselamatan orang lain atau kelompok lain.
- b. Ancaman mencakup segala usaha dan aktivitas, baik dari dalam maupun luar negeri, yang dianggap mengancam keselamatan, keutuhan wilayah, dan keselamatan bangsa. Menurut *Treats*, ancaman adalah situasi penting yang terjadi dalam suatu perusahaan atau entitas lain yang membawa dampak negatif.
- c. Tujuan ancaman adalah mengubah tatanan bangsa dan negara yang awalnya damai menjadi kacau dan hancur. Oleh karena itu, diperlukan persatuan dan kesatuan untuk menghadapi dan mengatasi berbagai ancaman tersebut.

3. Keamanan di kapal

Rancangan keamanan kapal (*Ship Security Plan*) adalah dokumen yang dibuat berdasarkan hasil penilaian keamanan untuk memastikan langkah-langkah pengamanan di atas kapal dapat diterapkan dengan efektif. Tujuannya adalah melindungi orang, muatan, peralatan angkut, dan gudang perbekalan kapal dari risiko gangguan keamanan. Tidak-tidaknya rencana utama keamanan kapal ini diatur dalam ISPS *Code* Bagian A.9 dan B.9.

C. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, subjek atau informan yang dipilih adalah *crew* kapal yang sehari-hari terlibat dalam masalah keamanan kapal saat menghadapi situasi darurat. Agar informasi yang diperoleh sesuai dengan fokus penelitian, teknik pengumpulan data yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Observasi (Pengamatan)

Metode ini dilakukan dengan pengamatan langsung terhadap objek penelitian, yaitu cara pencegahan masalah yang diteliti. Tujuan observasi terhadap *crew* adalah untuk memahami dan mengetahui penerapan prosedur keamanan sesuai *ISPS Code* dalam rangka meningkatkan keamanan di MT. Medelin Expo.

2. Studi Pustaka

Studi perpustakaan adalah metode pengumpulan data dengan mempelajari literatur, buku, jurnal, artikel ilmiah, dan sumber tertulis lain yang relevan dengan topik penelitian. Teknik ini digunakan untuk memperkuat landasan teori dan memperdalam pemahaman peneliti mengenai penerapan *ISPS Code* pada MT. Medelin Expo.

3. Wawancara (*Interview*)

Dalam penelitian ini, metode wawancara berarti pengumpulan data dan informasi dengan mengajukan pertanyaan kepada narasumber, yaitu nakhoda, petugas, dan *crew* kapal, mengenai prosedur yang diterapkan sesuai *ISPS Code* untuk meningkatkan keamanan di MT. Medelin Expo. Berikut adalah daftar pertanyaan wawancara yang akan disampaikan kepada informan:

Tabel 3.1. Pertanyaan Wawancara

Nama :
 Jabatan :
 Usia :

No	Pertanyaan	Tanggapan
1.	Apakah terdapat keterbatasan fasilitas atau sumber daya manusia dalam pelaksanaan ISPS Code di kapal ini?	
2.	Sebagai <i>crew</i> kapal, apakah ada hal yang paling sulit dilakukan dalam menerapkan ISPS Code?	
3.	Apakah ada penerapan <i>security drill</i> di kapal ini? jika ada seperti apa simulasi yang biasa dilakukan?	

4. Dokumentasi

Teknik dokumentasi adalah metode pengumpulan data dengan memanfaatkan berbagai dokumen atau catatan yang relevan dengan topik penelitian. Teknik ini digunakan untuk melengkapi data yang diperoleh melalui wawancara dan observasi. Dalam penelitian ini, dokumentasi meliputi dokumen terkait kelembagaan, administrasi, dan struktur manajemen dalam penerapan prosedur keamanan sesuai ISPS Code di MT. Medelin Expo.

D. Teknis Analisis Data

1. Prosedur pengolahan data

Tahapan dalam prosedur penelitian ini meliputi:

a. Menentukan lokasi dan subjek penelitian

Peneliti memilih kapal yang relevan yaitu MT. Medelin Expo, sebagai lokasi penelitian. Subjek penelitian mencakup petugas keamanan kapal (SSO), *crew* kapal, dan pihak pelabuhan yang terlibat langsung dalam pelaksanaan ISPS Code.

b. Mengumpulkan data

Data dikumpulkan melalui wawancara, observasi di lapangan, dokumentasi keamanan kapal, serta kajian literatur tentang *ISPS Code* dan regulasinya. Tujuannya adalah memperoleh informasi faktual terkait penerapan sistem keamanan.

c. Mengurangi dan mengklasifikasikan data

Data yang tidak relevan disaring, lalu informasi yang penting dikelompokkan berdasarkan jenis ancaman, langkah pencegahan, dan peran petugas. Hal ini memudahkan analisis terhadap efektivitas penerapan *ISPS Code*.

d. Menyajikan data

Data disajikan dalam bentuk ringkasan naratif, tabel, atau grafik. Penyajian ini menggambarkan proses pelaksanaan *ISPS Code* di kapal, termasuk prosedur pemeriksaan, identifikasi, dan pengawasan keamanan.

e. Kesimpulan yang menarik

Peneliti menarik kesimpulan tentang seberapa efektif *ISPS Code* dalam mencegah ancaman di kapal, serta memberikan rekomendasi untuk meningkatkan pelaksanaannya di masa depan.

Metode yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif, dengan data yang dikumpulkan dari berbagai sumber.

2. Analisis Data

Analisis data dalam penelitian kualitatif adalah proses pengelolaan dan penyusunan secara sistematis catatan lapangan yang diperoleh dari wawancara, observasi, dan sumber lain agar peneliti dapat menyusun laporan hasil penelitian. Proses ini mencakup pelacakan, pengorganisasian, pemecahan, sintesis, pencarian pola, serta pemilihan bagian yang relevan dengan fokus penelitian. Analisis data dilakukan secara berkelanjutan, terus-menerus, dan berulang.

Analisis data dilakukan baik selama proses pengumpulan maupun setelah seluruh data terkumpul. Selama pengumpulan data, analisis atau interpretasi dilakukan untuk memperjelas fokus pengamatan dan memperdalam pemahaman terhadap masalah yang relevan dengan topik penelitian. Analisis data yang berlangsung bersamaan dengan pengumpulan sangat penting agar peneliti dapat melakukan observasi yang lebih terfokus pada permasalahan yang dikaji. Peneliti akan menganalisis data primer dan sekunder untuk menemukan solusi dalam penerapan prosedur keamanan sesuai *ISPS Code*.