

**ANALISIS PENERAPAN *ISPS CODE* UNTUK
MENJAGA KEAMANAN KAPAL PADA MV. APL HOLLAND**



GEDE ADHITYA RAMAYANDA SUPUTRA

NIT : 20.41.051

NAUTIKA

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

**ANALISIS PENERAPAN *ISPS CODE* UNTUK
MENJAGA KEAMANAN KAPAL PADA MV. APL HOLLAND**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk
Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan Diajukan oleh

Gede Adhitya Ramayanda Suputra

20.41.051

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

SKRIPSI

**ANALISIS PENERAPAN *ISPS CODE* UNTUK MENJAGA
KEAMANAN KAPAL PADA MV. APL HOLLAND**

Disusun dan Diajukan Oleh

**GEDE ADHITYA RAMAYANDA SUPUTRA
NIT: 20.41.051**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal, 10 Oktober 2025

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



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

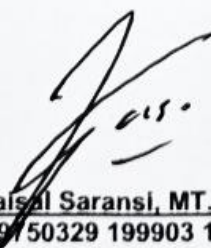


Muhammad Hidayat, S.Pd., M.Pd
NIDN. 0927039401

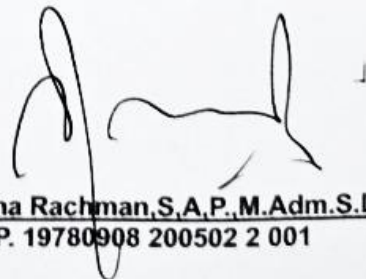
Mengetahui:

a.n Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi Nautika



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



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

PRAKATA

Rasa syukur yang tulus penulis haturkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas limpahan rahmat, karunia, serta bimbingan-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini dengan baik, yang berjudul **“ANALISIS PENERAPAN ISPS CODE UNTUK MENJAGA KEAMANAN KAPAL PADA MV. APL HOLLAND”**.

Ucapan terima kasih yang paling istimewa penulis tujukan kepada orang tua tercinta, ayahanda Ketut Mudarka dan ibunda Luh Sugiarti. Atas segala jerih payah, bimbingan, doa, serta kasih sayang yang tiada henti diberikan sejak penulis dilahirkan hingga saat ini, penulis menyampaikan rasa hormat dan sembah sujud yang tulus. Dukungan dan semangat yang senantiasa diberikan telah menjadi kekuatan besar yang mendorong penulis untuk tetap bertahan hingga akhirnya mampu menyelesaikan studi ini. Segala bentuk kritik dan saran yang diberikan akan menjadi bahan pertimbangan penting bagi penulis dalam melakukan perbaikan. Umpan balik tersebut diharapkan mampu menyempurnakan isi dan kualitas dari penelitian ini.

Penyusunan skripsi ini dapat diselesaikan berkat dukungan, bantuan, serta bimbingan dari berbagai pihak. Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan penghargaan dan terima kasih yang sebesar-besarnya, khususnya kepada:

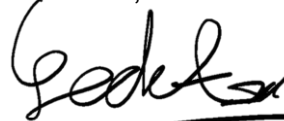
1. Bapak Capt. Rudy Susanto, M.Pd. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Faisal Saransi, MT., M.Mar. Selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
3. Ibu Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A., selaku ketua Prodi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
4. Capt. Endang Lestari, S.Si.T., M.Adm.S.D.A., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing I yang telah membimbing dan meluangkan waktu,

tenaga, dan pikiran untuk memberi bimbingan dan pengarahan kepada penulis.

5. Bapak Muhammad Hidayat, S.Pd., M.Pd selaku Dosen pembimbing II yang telah membimbing dan meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran untuk memberi bimbingan dan pengarahan kepada penulis.
6. Seluruh rekan-rekan Taruna/I, khususnya angkatan XLI dan Gelombang 63 yang telah memberi dukungan dalam menyelesaikan skripsi.
7. Terima kasih kepada orang tua, saudara, dan seluruh keluarga tercinta atas semua dukungan, dorongan, dan kasih sayang yang telah mereka berikan selama ini.
8. Seluruh crew MV. APL HOLLAND, terutama kepada *Master, Chief Officer, Second Officer, Third Officer Admin, dan Third Officer Safety* yang selalu membimbing dan,
9. Semua pihak yang telah membantu penelitian skripsi ini yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis menyadari masih terdapat berbagai keterbatasan dan kekurangan dari berbagai aspek. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dari para pembaca demi penyempurnaan skripsi ini pada masa yang akan datang. Besar harapan penulis agar karya ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak yang memerlukannya.

Makassar, 05 Mei 2025



GEDE ADHITYA RAMAYANDA SUPUTRA

NIT : 20.41.051

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : GEDE ADHITYA RAMAYANDA SUPUTRA
NIT : 20.41.051
Program studi : NAUTIKA

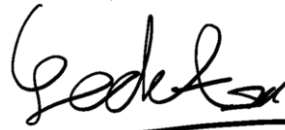
Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

ANALISIS PENERAPAN *ISPS CODE* UNTUK MENJAGA KEAMANAN KAPAL PADA MV. APL HOLLAND.

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

Makassar, 05 Mei 2024



GEDE ADHITYA RAMAYANDA SUPUTRA

NIT : 20.41.051

ABSTRAK

GEDE ADHITYA RAMAYANDA SUPUTRA, Analisis Penerapan *ISPS Code* untuk Menjaga Keamanan Kapal pada MV. APL HOLLAND (dibimbing oleh Endang Lestari dan Muhammad Hidayat).

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis sejauh mana *ISPS Code* diterapkan dalam menjaga keamanan kapal pada MV. APL HOLLAND serta mengidentifikasi kendala yang dihadapi, baik dari faktor internal maupun eksternal. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui penerapan *ISPS Code* dalam menjaga keamanan kapal pada MV. APL HOLLAND.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi langsung, serta studi pustaka mengenai peraturan *ISPS Code* dan standar keamanan pelayaran. Data yang diperoleh kemudian dianalisis secara deskriptif kualitatif. Teknik analisis data menggunakan metode deskriptif kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan *ISPS Code* di MV. APL HOLLAND sudah optimal namun masih menghadapi kendala, salah satunya insiden pencurian peralatan keselamatan akibat lemahnya pengawasan sisi laut. Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara, dan studi pustaka. Upaya yang dilakukan meliputi pengawasan akses, pemasangan tanda peringatan, patroli keamanan, pemeriksaan rutin, pelatihan serta drill, dan penerapan *Ship Security Plan (SSP)*. Meskipun demikian, aspek pengawasan sisi laut perlu ditingkatkan agar keamanan kapal lebih terjamin.

Kata kunci: *ISPS Code*, keamanan kapal, MV. APL HOLLAND, pengawasan sisi laut, pencurian di pelabuhan, *CCTV* pengawasan kapal.

ABSTRACT

GEDE ADHITYA RAMAYANDA SUPUTRA, Analysis of ISPS Code Implementation for Ship Security on Board MV. APL HOLLAND (supervised by Endang Lestari and Muhammad Hidayat).

This research aims to examine the extent of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code implementation on board MV. APL HOLLAND in maintaining ship security, as well as to identify challenges arising from both internal and external factors. The primary objective is to evaluate the effectiveness of ISPS Code application in safeguarding the vessel against security threats.

The study adopts a qualitative approach, employing direct observation, interviews, and literature review of ISPS Code provisions and international maritime security standards. Data were analyzed using a descriptive qualitative method to provide a comprehensive assessment of security practices on board.

The findings indicate that the implementation of the ISPS Code on MV. APL HOLLAND is generally effective and in compliance with international requirements. However, certain challenges persist, particularly an incident involving the theft of lifesaving appliances due to insufficient sea-side surveillance. Security measures currently enforced include strict access control, installation of warning signage, regular security patrols, routine inspections, crew training and drills, and the implementation of the Ship Security Plan (SSP). Despite these measures, reinforcement of sea-side monitoring and vigilance is required to ensure a higher level of ship security.

Keywords: ISPS Code, ship security, MV. APL HOLLAND, sea-side surveillance, port theft, onboard CCTV.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PEGAJUAN	ii
HALAMAN	PENGESAHAN
Error! Bookmark not defined.	
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	4
A. Penerapan	4
B. <i>International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code</i>	4
C. Kapal	34
D. Keamanan	34
E. Penelitian Terdahulu	36

F. Kerangka Pikir	38
BAB III METODE PENELITIAN	39
A. Jenis Penelitian	39
B. Definisi Operasional Variabel	39
C. Teknik Pengumpulan Data	39
D. Teknik Analisis Data	41
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	45
A. Hasil Penelitian	45
B. Pembahasan Penelitian	54
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	63
A. Kesimpulan	63
B. Saran	63
DAFTAR PUSTAKA	65
LAMPIRAN	62
A. Lampiran 1 (Wawancara)	62
B. Lampiran 2 (Dokumentasi)	64
RIWAYAT HIDUP	71

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu	36
Tabel 4. 1 Aspek penerapan ISPS Code	56

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Pikir	38
Gambar 3. 1 Bagan Analisis Data	41
Gambar 4. 1 Gangway di MV. APL HOLLAND	46
Gambar 4. 2 Fire Hose Box di MV. APL HOLLAND	48
Gambar 4. 3 Fire hose nozzle yang hilang MV. APL HOLLAND	48

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Keamanan maritim menjadi perhatian yang semakin penting bagi industri pelayaran global, karena adanya ancaman seperti perompakan, perampokan bersenjata, perdagangan ilegal manusia dan barang, penangkapan ikan ilegal, serta terorisme maritim (Wikipedia, n.d.). *International Maritime Organization (IMO)*, sebuah badan khusus PBB, bertugas mengatur pelayaran internasional untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan maritim serta mencegah pencemaran laut dari kapal (Investopedia, n.d.). Mengingat lebih dari 90% perdagangan dunia diangkut melalui jalur laut, keamanan maritim menjadi faktor penting bagi stabilitas ekonomi dan sosial global (Wikipedia, n.d.).

Salah satu regulasi yang diterapkan untuk melindungi kapal dan fasilitas pelabuhan adalah *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, yang diberlakukan oleh *International Maritime Organization (IMO)*. *ISPS Code* bertujuan untuk memberikan panduan dalam melindungi kapal dari ancaman terorisme dan tindakan kriminal lainnya yang dapat merugikan industri pelayaran dan fasilitas pelabuhan. Kode ini mencakup prosedur pengawasan akses, identifikasi pihak yang berwenang, serta kontrol terhadap area terbatas di kapal dan pelabuhan.

Meskipun *ISPS Code* diterapkan secara luas di seluruh dunia, insiden kriminal seperti pencurian, sabotase, dan pelanggaran akses masih sering terjadi di atas kapal. Salah satu contohnya adalah insiden pencurian peralatan dan bahan bakar di kapal, yang melibatkan pelanggaran terhadap prosedur pengawasan dan kontrol akses yang sudah ditetapkan dalam *ISPS Code*. Pencurian ini sering dilakukan oleh pihak yang berhasil mengakses kapal tanpa izin yang sah, baik dari luar kapal maupun melalui kelalaian dalam prosedur keamanan yang ada.

Pencurian di atas kapal dapat memberikan dampak yang signifikan, baik dari segi finansial, operasional, maupun keselamatan kapal. Dalam beberapa kasus, pencurian peralatan navigasi, bahan bakar, atau sistem komunikasi dapat mengancam kelancaran operasional kapal dan keselamatan pelayaran. Selain itu, insiden ini dapat membuka peluang bagi tindakan kriminal lainnya yang lebih serius, seperti sabotase atau penyusupan pihak tidak berwenang ke area terbatas kapal.

Contoh pelanggaran akses *ISPS Code* yang menyebabkan pencurian terjadi pada kapal MT. BASSET pada Jumat pagi, 28 Februari 2025, seorang anggota kru kapal tanker kimia berbendera Singapura, BASSET, terluka akibat insiden "pemboardingan tidak sah" saat kapal sedang sandar di Selat Singapura. Insiden ini terjadi sekitar pukul 06:50 waktu setempat (22:50 GMT pada Kamis malam). Kru yang terluka, seorang warga negara India berusia 29 tahun, segera dievakuasi ke rumah sakit dengan bantuan dari Pasukan Pertahanan Sipil Singapura. Kondisinya stabil dan ia sedang menjalani perawatan medis.

Fenomena ini dipengaruhi karena beberapa faktor, seperti dari aspek ekonomi, sosial, dan politik suatu negara. Kemiskinan dan keterbatasan lapangan pekerjaan di daerah pesisir juga sering kali menjadi pendorong utama suatu individu atau kelompok individu untuk melakukan aksi perompakan dan penyerangan. Selain itu, lemahnya penegakan hukum dan kurangnya patroli keamanan di beberapa wilayah perairan internasional semakin mempermudah para perompak untuk menjalankan aksinya, jalur perdagangan laut yang ramai serta sistem keamanan kapal yang masih memiliki beberapa celah turut berkontribusi terhadap maraknya kasus perompakan di laut.

Karena keamanan kapal menjadi tanggung jawab seluruh kru dan merupakan aspek krusial dalam industri maritim, diperlukan sistem keamanan yang efektif untuk melindungi kapal, kru, dan kargo dari ancaman seperti perompakan, terorisme maritim, dan penyelundupan. Berdasarkan pengalaman praktik laut, peningkatan keamanan di atas kapal

sangat penting untuk mencegah risiko pencurian di atas kapal, sehingga tercipta situasi yang aman bagi kapal dan kru. Maka dengan alasan tersebut skripsi ini mengambil judul: **“ANALISIS PENERAPAN ISPS CODE UNTUK MENJAGA KEAMANAN KAPAL PADA MV. APL HOLLAND”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka hal-hal yang menjadi fokus permasalahan ini adalah bagaimana penerapan *ISPS Code* dalam menjaga keamanan kapal pada MV. APL HOLLAND?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian berdasarkan rumusan masalah adalah untuk mengetahui penerapan *ISPS Code* dalam menjaga keamanan kapal pada MV. APL HOLLAND.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Diharapkan dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan dan pemahaman tentang penerapan *ISPS Code* dalam menjaga keamanan kapal.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini bermanfaat bagi pelaut, perwira kapal, dan manajemen perusahaan pelayaran sebagai pedoman dalam meningkatkan penerapan *ISPS Code*. Penelitian ini juga menambah pengetahuan bagi pihak yang terlibat langsung dalam operasional kapal tentang upaya meningkatkan keamanan saat berada di wilayah rawan pelanggaran *ISPS Code*.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penerapan

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), istilah "penerapan" berarti tindakan melakukan sesuatu. Ahli menjelaskan bahwa penerapan adalah proses pelaksanaan teori, metode, atau ide tertentu guna mencapai sasaran yang telah ditetapkan dan menguntungkan pihak tertentu.

Menurut Usman (2002), pelaksanaan (implementasi) mencakup berbagai aktivitas, tindakan, atau operasional yang terdapat dalam sistem. Implementasi diartikan sebagai serangkaian kegiatan yang dirancang dengan tujuan tertentu.

Dalam studi oleh Setiawan (2004), implementasi diartikan sebagai tahapan yang menunjukkan perkembangan interaksi antara tujuan dan tindakan yang terencana dengan melibatkan birokrasi yang efisien.

Berdasarkan pandangan yang ada, dapat disimpulkan bahwa implementasi berfokus pada aktivitas, aksi, dan mekanisme dalam struktur tertentu. Istilah mekanisme menunjukkan bahwa implementasi bukan sekadar tindakan biasa, tetapi serangkaian kegiatan yang disusun dengan sadar dan dilaksanakan dengan tekad berdasarkan norma tertentu untuk mencapai hasil yang diharapkan.

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

International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code adalah suatu standar internasional yang disusun guna memperkuat sistem keamanan pada kapal serta fasilitas pelabuhan, dengan tujuan utama mencegah potensi ancaman dan tindakan yang mengganggu keselamatan maritim.

Menurut *International Maritime Organization (IMO)* (2003), *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code and SOLAS*

Amendements) (2002). *ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code)* adalah kode internasional untuk keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, yang bertujuan melindungi kapal dan pelabuhan dari ancaman tindakan terorisme, sabotase, penyusupan, dan kejahatan maritim lainnya.

Menurut Suyatno (2014), *ISPS Code* merupakan instrumen hukum internasional yang bersifat wajib, yang mengatur standar minimum keamanan pada kapal dan pelabuhan untuk mencegah tindak kejahatan seperti terorisme maritim.

ISPS Code adalah perangkat regulatif internasional yang ditetapkan (diadopsi) oleh Organisasi Maritim Internasional (International Maritime Organization - IMO) sebagai langkah tanggap terhadap peningkatan ancaman keamanan dalam sistem transportasi laut global, terutama pasca peristiwa terorisme 11 September 2001.

Kode ini mengikat secara hukum karena secara resmi diintegrasikan sebagai amandemen terhadap perjanjian utama keselamatan laut, yaitu Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (International Convention for the Safety of Life at Sea atau SOLAS 1974), dan mulai diimplementasikan secara efektif di seluruh dunia sejak 1 Juli 2004..

ISPS Code dirancang sebagai suatu kerangka kerja normatif yang bertujuan untuk menetapkan standar minimum keamanan bagi kapal-kapal dan fasilitas pelabuhan yang terlibat dalam pelayaran internasional. Melalui pendekatan berbasis penilaian risiko (*risk assessment approach*), kode ini mengharuskan negara-negara anggota IMO, operator kapal, dan pengelola pelabuhan untuk mengidentifikasi potensi ancaman, menilai tingkat kerentanan, serta mengembangkan dan mengimplementasikan langkah-langkah pengamanan preventif yang bersifat sistematis dan terukur. Secara substansial, *ISPS Code* memiliki dua bagian, yaitu bagian wajib dan bagian panduan, lengkapnya seperti ini:

1. Bagian A yang bersifat wajib (*mandatory*), berisi ketentuan operasional dan teknis terkait pengelolaan keamanan.

2. Bagian B yang bersifat sebagai panduan (*guidelines*), memberikan interpretasi dan penjelasan mengenai implementasi praktis dari ketentuan di Bagian A.

Kode ini mencakup kewajiban seperti pelaksanaan penilaian keamanan fasilitas pelabuhan dan kapal, penyusunan serta penerapan rencana keamanan (*security plans*), penunjukan petugas keamanan (*Security Officer*), pelatihan dan sertifikasi personel, pelaporan kejadian mencurigakan, serta pengaturan tingkat keamanan (*security levels*) berdasarkan kondisi ancaman yang sedang dihadapi.

ISPS Code berfungsi tidak hanya sebagai sistem perlindungan terhadap potensi ancaman maritim. Kode ini juga memiliki peran penting dalam mendorong kerja sama antarnegara di bidang keamanan laut. Penerapannya mampu menjembatani kepentingan lintas batas yurisdiksi nasional melalui standar keamanan yang disepakati bersama.

Standar regulasi internasional yang menyeluruh, atau yang dikenal sebagai International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code), dirumuskan secara sistematis untuk meningkatkan proteksi keamanan pada kapal komersial dan infrastruktur pelabuhan di seluruh dunia. Penerbitan peraturan global ini merupakan tindakan konkret sebagai respons terhadap melonjaknya kekhawatiran internasional mengenai potensi ancaman terorisme di laut, yang menjadi sangat menonjol setelah serangan teroris di Amerika Serikat pada 11 September 2001.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa keamanan dan kewaspadaan bukan sekadar aspek tambahan dalam operasional pelayaran, melainkan faktor esensial yang menentukan terciptanya kondisi maritim yang stabil, aman, dan terkendali. Dalam praktik operasional, awak kapal (ABK) dituntut untuk selalu mengedepankan sikap hati-hati dalam menjaga integritas keamanan kapal, baik ketika berada di pelabuhan maupun saat berlabuh jangkar di perairan terbuka. Tindakan ini menjadi langkah penting untuk memastikan kapal tetap aman, tertib, dan terlindungi dari potensi ancaman internal maupun eksternal.

Kode Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Internasional (*International Ship and Port Facility Security Code* atau *ISPS Code*) merupakan perangkat regulatif strategis yang diadopsi sebagai bagian integral dari amandemen Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (*International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS*), khususnya pada BAB XI-2. Tujuan utama dari kode ini adalah untuk menciptakan kerangka kebijakan keamanan yang menyeluruh, bertujuan memitigasi risiko-risiko yang berkaitan dengan keselamatan kapal dan fasilitas pelabuhan, khususnya terhadap ancaman-ancaman kontemporer seperti aksi terorisme, pembajakan, serta berbagai bentuk pelanggaran hukum maritim lainnya.

ISPS Code secara resmi mulai diberlakukan pada tanggal 1 Juli 2004 dan sejak saat itu menjadi fondasi sistem keamanan maritim internasional yang ter-standarisasi. Ketentuan yang terdapat dalam kode ini terbagi ke dalam dua bagian utama: Bagian A, yang bersifat wajib (*mandatory*), serta Bagian B, yang bersifat rekomendasi (*guidance*). Bagian A mengatur secara rinci kewajiban pemerintah nasional, otoritas pelabuhan, dan perusahaan pelayaran yang tunduk pada ketentuan *SOLAS*, untuk merancang dan mengimplementasikan sistem keamanan yang efektif dan sesuai dengan standar internasional. Sementara itu, Bagian B berfungsi sebagai pedoman teknis dan administratif dalam menerjemahkan dan mengoperasionalkan persyaratan yang tercantum dalam Bagian A, guna mendukung kepatuhan yang konsisten terhadap ketentuan keamanan global.

Penjelasan lebih rinci mengenai isi dari kedua bagian tersebut disajikan sebagai berikut:

1. Bagian A (Persyaratan wajib)
 - a. Ketentuan Umum
 - b. Definisi
 - c. Aplikasi
 - d. Tanggung jawab negara anggota

- e. Pernyataan keamanan
- f. Tanggung jawab perusahaan
- g. Keamanan kapal
- h. Penilaian keamanan kapal (*Ship Security Assessment/SSA*)
- i. Rencana keamanan kapal (*Ship Security Plan/SSP*)
- j. Catatan atau dokumen (*records*)
- k. Pegawai keamanan perusahaan (*Company Security Officer/CSO*)
- l. Petugas keamanan kapal (*Ship Security Officer/SSO*)
- m. Pelatihan, praktik dan pengujian terhadap keamanan kapal
- n. Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security*)
- o. Penilaian keamanan fasilitas pelabuhan
- p. Rencana keamanan fasilitas pelabuhan
- q. Staf keamanan fasilitas
- r. Pelatihan, praktik dan pengujian terhadap keamanan fasilitas Pelabuhan.

2. Bagian B (Petunjuk Pelaksanaan)

- a. Perkenalan
- b. Penetapan
- c. Pelaksanaan
- d. Tanggung jawab negara anggota
- e. Pernyataan keamanan
- f. Tanggung jawab perusahaan
- g. Keamanan kapal
- h. Penguji petunjuk pelaksanaan keamanan kapal
- i. Rencana keamanan kapal
- j. Catatan kejadian
- k. Perwira keamanan perusahaan
- l. Perwira keamanan kapal
- m. Latihan, latihan berkala dan latihan cepat tanggap keamanan

- n. Keamanan fasilitas pelabuhan
- o. Penguji petunjuk pelaksanaan fasilitas pelabuhan
- p. Pedoman untuk membantu implementasi ketentuan wajib di Bagian A, dan
- q. Rekomendasi mengenai pelaksanaan penilaian keamanan, pengembangan rencana keamanan, dan penetapan protokol komunikasi.

Konsolidasi regulasi *ISPS Code* sejak tahun 2004 terus menunjukkan komitmen terhadap penguatan sistem keamanan laut internasional melalui pendekatan yang proaktif, adaptif, dan berbasis risiko. Dalam praktiknya, implementasi kode ini tidak hanya meningkatkan perlindungan terhadap aset-aset vital maritim, tetapi juga membentuk kerangka kolaborasi internasional dalam menjaga stabilitas dan ketertiban di wilayah perairan global. Setelah melalui proses perumusan, pertimbangan, serta pengesahan dalam forum konvensi internasional, negara-negara pihak diminta untuk mencatat bahwa Kode Internasional tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*ISPS Code*) mulai berlaku efektif pada 1 Juli 2004. Pemberlakuan Bab XI-2 dalam Konvensi SOLAS menegaskan posisi Indonesia sebagai negara pihak (*contracting government*), yang sekaligus menimbulkan kewajiban hukum maupun administratif untuk menerapkan ketentuan-ketentuan konvensi tersebut dalam lingkup yurisdiksi nasional.

Sebagai bagian dari kapasitasnya, Indonesia memikul sejumlah kewajiban utama, antara lain:

1. Menetapkan standar keamanan nasional yang sejalan dengan prinsip-prinsip internasional yang ditetapkan dalam *ISPS Code*, sebagai dasar pelaksanaan sistem keamanan maritim di wilayahnya;
2. Memberikan persetujuan terhadap rencana keamanan kapal (*Ship Security Plan/SSP*) yang diajukan oleh perusahaan pelayaran yang beroperasi di bawah bendera Indonesia;

3. Menyetujui setiap perubahan signifikan terhadap rencana keamanan yang telah disetujui sebelumnya, untuk memastikan tetap terpenuhinya persyaratan keamanan yang relevan;
4. Menerbitkan Sertifikat Keamanan Kapal Internasional (*International Ship Security Certificate/ISSC*), serta melakukan verifikasi terhadap pemenuhan ketentuan teknis dan operasional sebagaimana diatur dalam BAB XI-2;
5. Mengidentifikasi fasilitas pelabuhan dalam wilayah teritorialnya yang wajib menunjuk Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officer/PFSO*), yang bertugas menyusun dan melaksanakan Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Plan/PFSP*);
6. Melakukan pengawasan, evaluasi, dan penegakan hukum secara aktif untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi *ISPS Code* oleh seluruh entitas yang terlibat dalam rantai logistik maritim nasional;
7. Melakukan pemeriksaan administratif dan teknis terhadap rencana keamanan yang telah disahkan, guna menjamin bahwa penerapannya berlangsung efektif dan berkelanjutan;
8. Menyediakan informasi yang relevan dan terkini kepada industri pelayaran, pengelola pelabuhan, serta kepada *International Maritime Organization (IMO)*, dalam rangka mendukung transparansi, kolaborasi internasional, dan penguatan kapasitas sistem keamanan maritim global (Tim Survei Indonesia, 2005).

Setelah proses audit atau penilaian kinerja implementasi sistem keamanan kapal diselesaikan, otoritas administrasi yang berwenang dapat memberikan pengakuan formal dalam bentuk Sertifikat Keamanan Kapal Internasional (*International Ship Security Certificate/ISSC*) kepada kapal-kapal yang memenuhi ketentuan, dengan masa berlaku sertifikat yang ditetapkan—namun tidak boleh melebihi jangka waktu maksimum lima tahun, sebagaimana diatur dalam ketentuan *ISPS Code*. Dalam kondisi

tertentu, apabila sertifikat tersebut dikeluarkan dengan masa berlaku yang lebih singkat dari lima tahun, maka otoritas administrasi diperbolehkan untuk memperpanjang masa berlaku sertifikat tersebut melewati tanggal kedaluwarsa awal, sesuai dengan ketentuan dan penilaian risiko yang relevan.

Sementara itu, dalam keadaan khusus di mana masa berlaku sertifikat berakhir ketika kapal sedang tidak berada di pelabuhan—misalnya sedang dalam pelayaran lintas laut—maka administrasi memiliki kewenangan diskresioner untuk melakukan perpanjangan bersyarat terhadap masa berlaku sertifikat. Akan tetapi, perpanjangan tersebut hanya diperkenankan untuk mengakomodasi penyelesaian pelayaran hingga kapal dapat tiba di pelabuhan terdekat tempat sertifikat dapat diperbarui secara formal dan prosedural. Dalam kerangka regulatif *International Ship and Port Facility Security (ISPS Code)*, ditetapkan adanya tiga tingkatan keamanan atau *Security Levels* yang diberlakukan oleh otoritas yang berwenang—biasanya mencakup pemerintah dari negara bendera kapal (flag state) maupun otoritas pelabuhan (port authority). Ketiga tingkatan ini berfungsi sebagai mekanisme pengaturan yang dinamis, yang memungkinkan penyesuaian operasional secara proporsional terhadap tingkat ancaman keamanan maritim yang sedang dihadapi.

Terdapat tiga tingkat keamanan utama yang ditetapkan dalam *ISPS Code*, yaitu *Security Level 1*, 2, dan 3. Masing-masing tingkat memiliki langkah-langkah spesifik dan kompleks yang harus dilakukan oleh petugas keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan untuk memastikan perlindungan yang optimal.

1. *Security level 1*

Tingkat keamanan pertama diterapkan dalam situasi normal tanpa adanya ancaman langsung. Meskipun merupakan *level* dasar, protokol keamanan harus dilakukan secara konsisten dan disiplin.

- a. Pengendalian Akses

- 1) Identifikasi dan verifikasi setiap individu yang naik dan turun dari kapal dengan kartu identitas resmi dan daftar nama yang diperbarui.
 - 2) Pemeliharaan buku tamu untuk mencatat informasi pengunjung, termasuk jam masuk dan keluar.
 - 3) Pembatasan akses terhadap area sensitif hanya untuk personel yang berwenang.
- b. Pengawasan dan Patroli
- 1) Pelaksanaan patroli rutin di seluruh area kapal dan sekitarnya untuk mendeteksi aktivitas mencurigakan.
 - 2) Pemasangan dan pemantauan kamera pengawas (CCTV) di lokasi strategis.
- c. Pemeriksaan dan Inspeksi
- 1) Pemeriksaan acak terhadap barang, muatan, dan perlengkapan yang masuk.
 - 2) Inspeksi kendaraan yang masuk ke dalam area pelabuhan.
- d. Peralatan dan Perlengkapan Keamanan
- 1) Pemeriksaan dan pemeliharaan rutin alat keamanan seperti metal detector, komunikasi radio, dan alarm darurat.
 - 2) Pengamanan area sensitif dengan sistem penguncian ganda dan sistem otorisasi akses.
- e. Pelatihan dan Kesadaran
- 1) Penyelenggaraan pelatihan rutin bagi kru kapal terkait prosedur keamanan.
 - 2) Pelaksanaan latihan keamanan secara periodik untuk meningkatkan kesiapan.
- f. Komunikasi dan Koordinasi
- 1) Menjalin komunikasi terbuka antara kru kapal dan petugas pelabuhan.
 - 2) Menyusun laporan keamanan berkala dan menyampaikannya ke otoritas terkait.

2. *Security Level 2* – Ancaman Meningkat

Level ini diberlakukan ketika terdapat peningkatan ancaman keamanan yang spesifik, namun belum terjadi insiden langsung. Tujuan dari *level* ini adalah untuk meningkatkan kesiapsiagaan dan mencegah potensi serangan.

- a. Pengendalian Akses yang Lebih Ketat
 - 1) Peningkatan pengawasan terhadap identitas personel dan penggunaan biometrik.
 - 2) Pembatasan tambahan terhadap akses tertentu, termasuk penjagaan berlapis.
- b. Pengawasan dan Patroli Intensif
 - 1) Peningkatan frekuensi patroli dan penambahan personel di titik-titik rawan.
 - 2) Pemantauan visual real-time oleh operator CCTV dan pelaporan langsung.
- c. Pemeriksaan dan Inspeksi Mendalam
 - 1) Pemeriksaan terperinci terhadap seluruh kargo dan muatan yang masuk.
 - 2) Penerapan inspeksi kendaraan menggunakan peralatan deteksi bahan peledak.
- d. Optimalisasi Peralatan Keamanan
 - 1) Kalibrasi harian terhadap alat pemindai dan komunikasi.
 - 2) Penambahan alat keamanan portable di jalur masuk darurat.
- e. Pelatihan dan Kesadaran yang Ditingkatkan
 - 1) Pelatihan tambahan kepada kru mengenai respons terhadap potensi ancaman.
 - 2) Latihan simulasi ancaman tingkat lanjut dengan skenario nyata.

- f. Komunikasi dan Koordinasi Lintas Instansi
 - 1) Koordinasi aktif dengan otoritas keamanan nasional dan pelabuhan.
 - 2) Implementasi protokol pelaporan cepat dan sistem peringatan dini.
- 3. *Security Level 3 – Ancaman Nyata*

Level tertinggi ini diterapkan ketika ancaman sudah terkonfirmasi atau telah terjadi tindakan sabotase/terorisme. Seluruh sumber daya difokuskan untuk perlindungan dan respons.

 - a. Tindakan Keamanan Maksimal
 - 1) Penghentian seluruh aktivitas non-esensial di kapal dan pelabuhan.
 - 2) Penutupan akses penuh terhadap kapal dan area pelabuhan.
 - b. Pengawasan dan Patroli Ekstra Ketat
 - 1) Pengawasan 24/7 menggunakan sistem otomatis dan patroli manual.
 - 2) Pelibatan tim keamanan bersenjata dan kendaraan taktis.
 - c. Pemeriksaan dan inspeksi menyeluruh
 - 1) Pemeriksaan secara menyeluruh terhadap semua individu, muatan, dan kendaraan.
 - 2) Penggunaan alat deteksi lanjutan termasuk pemindai X-ray dan sensor bahan kimia.
 - d. Penguncian Area Sensitif
 - 1) Penguncian fisik dan elektronik pada ruang vital kapal.
 - 2) Penempatan penjaga tetap di semua akses masuk area terbatas.
 - e. Pelatihan dan Kesiapan Tingkat Lanjut
 - 1) Pelatihan darurat untuk kru menghadapi situasi ekstrem.
 - 2) Penugasan ulang kru untuk tanggung jawab darurat.

- f. Komunikasi dan Koordinasi Internasional
 - 1) Komunikasi *real-time* dengan instansi nasional dan internasional (*IMO, INTERPOL*).
 - 2) Pelaporan perkembangan situasi secara terus-menerus.
- g. Tindakan Tambahan
 - 1) Implementasi prosedur evakuasi atau karantina jika diperlukan.
 - 2) Penyampaian informasi kepada seluruh kru dan penumpang mengenai langkah keamanan dan prosedur tanggap darurat.

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) merupakan instrumen utama yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* untuk memperkuat keamanan maritim global, terutama dalam menghadapi ancaman-ancaman non-tradisional seperti terorisme, pembajakan, sabotase, serta penyelundupan. Tujuan utama dari implementasi kode ini diuraikan sebagai berikut:

1. Menciptakan Sistem Internasional yang Terkoordinasi
 - a. Membentuk kerangka kerja global yang mengharuskan kerjasama lintas sektor antara negara-negara anggota IMO.
 - b. Melibatkan berbagai pemangku kepentingan seperti pemerintah pusat, otoritas pelabuhan lokal, perusahaan pelayaran, operator pelabuhan, serta lembaga penegak hukum.
 - c. Tujuan dari kerjasama ini adalah untuk secara kolektif mengidentifikasi potensi ancaman terhadap keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, serta mengambil tindakan pencegahan yang sistematis dan terintegrasi.
 - d. Pendekatan ini bertujuan meminimalkan risiko insiden keamanan yang bisa mengganggu perdagangan maritim internasional.

2. Menentukan Tanggung Jawab dan Peran Pihak Terkait
 - a. *ISPS Code* menetapkan pembagian peran dan tanggung jawab yang jelas antara pemerintah nasional, otoritas pelabuhan, serta operator pelayaran dan fasilitas pelabuhan.
 - b. Pada tingkat nasional, pemerintah bertugas mengatur, memverifikasi, dan mengawasi pelaksanaan *ISPS Code* melalui badan administratif yang berwenang.
 - c. Di tingkat internasional, negara peserta konvensi bertanggung jawab atas koordinasi dan harmonisasi kebijakan keamanan laut lintas batas.
 - d. Tujuan penetapan peran ini adalah untuk menghindari tumpang tindih kewenangan dan meningkatkan efisiensi pelaksanaan sistem keamanan.
3. Menjamin Pengumpulan dan Pertukaran Informasi Keamanan secara Cepat
 - a. *ISPS Code* mendorong terciptanya sistem komunikasi yang andal dan responsif antara kapal, pelabuhan, dan otoritas maritim.
 - b. Informasi penting terkait potensi ancaman, peristiwa mencurigakan, atau insiden keamanan harus dapat dikomunikasikan secara *real-time*.
 - c. Hal ini memungkinkan respon cepat yang bisa mencegah terjadinya kerugian lebih besar atau gangguan operasional di laut maupun pelabuhan.
 - d. Pertukaran informasi ini juga menjadi dasar bagi peningkatan langkah-langkah pengamanan secara adaptif.

4. Menyediakan Metodologi Penilaian Keamanan
 - a. *ISPS Code* menetapkan pendekatan penilaian risiko (risk assessment) terhadap fasilitas pelabuhan dan kapal sebagai dasar dalam menyusun rencana keamanan.
 - b. Melalui penilaian ini, setiap kapal dan pelabuhan dapat merancang prosedur dan tindakan keamanan sesuai dengan tingkat ancaman yang dihadapi.
 - c. Penilaian juga memungkinkan penyesuaian prosedur jika terjadi perubahan tingkat keamanan dari *Security Level 1* ke *Level 2* atau 3.
 - d. Tujuannya adalah agar setiap entitas memiliki rencana kontingensi dan kesiapan operasional terhadap berbagai skenario ancaman.
5. Menjaga Keyakinan terhadap Efektivitas Tindakan Keamanan
 - a. Penerapan *ISPS Code* harus memperhatikan prinsip proporsionalitas, yaitu langkah keamanan harus sesuai dengan tingkat ancaman yang ada.
 - b. Dengan menerapkan tindakan yang tepat dan tidak berlebihan, kepercayaan industri pelayaran dan masyarakat terhadap keamanan maritim dapat dijaga.
 - c. Hal ini juga penting untuk memastikan tidak adanya gangguan signifikan terhadap arus logistik dan perdagangan internasional.

Untuk menjamin ketahanan sistem maritim dari berbagai bentuk gangguan, *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* mengidentifikasi dan mengelompokkan beragam potensi ancaman yang dapat mengganggu keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Ancaman-ancaman ini tidak hanya meliputi agresi fisik semata, tetapi juga mencakup dimensi lain seperti manipulasi teknologi, penyusupan manusia, dan berbagai bentuk gangguan lain yang secara langsung atau tidak langsung berpotensi membahayakan integritas operasional dan keselamatan pelayaran internasional.

Penjabaran berikut memberikan eksplanasi menyeluruh terhadap tipe-tipe gangguan yang dikalkulasi dalam kerangka kerja *ISPS Code*:

1. Disrupsi Infrastruktur Maritim
 - a. Aksi destruktif terhadap infrastruktur kapal atau pelabuhan, seperti serangan dengan bahan peledak, insiden pembakaran strategis, maupun tindakan vandalisme terencana, diklasifikasikan sebagai ancaman awal yang bersifat destruktif terhadap sistem fisik.
 - b. Sasaran umumnya meliputi area vital seperti dermaga, ruang kendali, atau sistem pemrosesan logistik, yang bila terganggu dapat menghentikan alur distribusi dan menimbulkan kerugian ekonomi signifikan.
2. Perampasan Kendali Kapal (*Hijacking*)
 - a. Peristiwa di mana aktor non-negara atau kelompok bersenjata mengambil alih kontrol penuh atas kapal dan awaknya, termasuk penyanderaan kru sebagai leverage politik atau finansial, termasuk dalam klasifikasi ancaman berskala tinggi.
 - b. Kejadian ini sangat mengganggu stabilitas pelayaran dan menimbulkan efek domino terhadap perdagangan internasional.
3. Sabotase Sistem dan Aset Operasional
 - a. Sabotase terhadap muatan, sistem navigasi, sistem propulsi, atau suplai vital seperti logistik dan bahan bakar dikategorikan sebagai serangan terstruktur terhadap elemen teknis kapal.
 - b. Potensi eskalasi akibat serangan ini mencakup kerusakan struktural, kegagalan mekanik kritis, hingga ancaman terhadap kehidupan awak kapal.
4. Penyusupan oleh Individu Tak Sah
 - a. Infiltrasi ke area terbatas oleh individu tanpa otorisasi yang sah dapat membuka celah terhadap pencurian data, sabotase, atau penyebaran perangkat berbahaya.

- b. Peristiwa ini menggarisbawahi pentingnya protokol verifikasi akses dan sistem identifikasi berlapis.
- 5. Penyelundupan Objek Berbahaya
 - a. Upaya menyisipkan senjata, bahan peledak, atau senjata pemusnah massal ke dalam lingkungan pelayaran dan pelabuhan menjadi bentuk ancaman yang terintegrasi dengan aktivitas terorisme global.
 - b. Potensi kerusakannya tidak hanya bersifat lokal, tetapi dapat berdampak transnasional dalam skala yang luas.
- 6. Pemanfaatan Kapal sebagai Sarana Transportasi Terlarang
 - a. Kapal secara strategis dimanfaatkan sebagai media penyelundupan personel berbahaya, material ilegal, atau bahkan sebagai wahana infiltrasi untuk misi destruktif tersembunyi.
 - b. Hal ini memerlukan kerja intelijen maritim dan protokol keamanan lintas yurisdiksi yang kuat.
- 7. Transformasi Kapal menjadi Senjata Serang
 - a. Dalam beberapa skenario ekstrem, kapal dapat diubah fungsinya menjadi alat penghancur, misalnya dengan menabrakkan kapal bermuatan peledak ke sasaran bernilai tinggi.
 - b. Ini mencerminkan penggunaan kapal sebagai instrumen ofensif yang memerlukan mitigasi berbasis deteksi dini.
- 8. Obstruksi Jalur Masuk dan Operasional Pelabuhan
 - a. Penghalangan secara fisik terhadap alur masuk pelabuhan melalui penempatan rintangan atau kapal yang disengaja dapat melumpuhkan logistik dan mobilitas regional.
 - b. Kejadian semacam ini mengandung implikasi strategis terhadap perekonomian dan rantai pasok maritim.

9. Ancaman Senjata Destruktif Massal

- a. Penggunaan agen kimia, biologis, atau bahkan nuklir terhadap fasilitas pelayaran atau pelabuhan menempatkan ancaman ini dalam kategori tertinggi.
- b. Dampaknya sangat luas dan menuntut respons multinasional yang terkoordinasi serta perangkat deteksi yang sangat sensitif.

Menurut Elfirda Putri et al. (2023), keamanan dipandang sebagai suatu kondisi yang tidak hanya berkaitan dengan ancaman militer atau ancaman tradisional, tetapi juga mencakup bentuk ancaman non-tradisional, seperti serangan siber yang berpotensi menggoyahkan stabilitas politik, ekonomi, dan tatanan sosial suatu negara.

Sebagai elemen yang menyatu dalam rezim keselamatan maritim internasional, Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) 1974—khususnya Bab V dan Bab XI—menetapkan standar teknis dan operasional yang ketat terkait perangkat serta tata kelola keamanan di atas kapal. Ketentuan tersebut disusun selaras dan bersinergi dengan pelaksanaan International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code), yang sejak 1 Juli 2004 diberlakukan secara global sebagai rezim keamanan wajib bagi kapal dan fasilitas pelabuhan yang melayani pelayaran internasional.

Berdasarkan konteks pengamanan kapal, terutama terhadap risiko dan potensi ancaman eksternal, SOLAS menitikberatkan pada pengadaan serta pemanfaatan perangkat-perangkat tertentu yang mampu menunjang deteksi dini, identifikasi ancaman, dan respon cepat terhadap kondisi darurat. Di antara berbagai teknologi yang direkomendasikan dan diwajibkan dalam ketentuan tersebut, berikut merupakan komponen utama yang harus dimiliki oleh kapal-kapal niaga maupun fasilitas pelabuhan internasional:

1. Kamera Pengawas Tersembunyi (CCTV)
Digunakan untuk memantau area vital kapal dan pelabuhan secara terus-menerus.
2. Alat Deteksi Logam dan Ancaman
Meliputi detektor genggam dan gerbang pemindai untuk memeriksa individu dari benda berbahaya.
3. Sistem Penyaringan Barang (*Baggage Screening*)
Mendeteksi muatan atau barang mencurigakan dengan teknologi pemindai.
4. Pemindai Sinar-X
Mengevaluasi isi barang tanpa membongkar fisik, khususnya untuk bahan berbahaya atau ilegal.
5. Senter Taktis
Digunakan dalam kondisi gelap atau darurat sebagai pendukung inspeksi manual

Menurut Razali dan Dahalan (2012), setiap kapal berkewajiban menyusun suatu rencana keamanan kapal yang terlebih dahulu harus mendapatkan pengesahan dari otoritas administrasi yang berwenang. Penyusunan rencana tersebut dilaksanakan oleh organisasi keamanan yang telah diakui, sehingga pelaksanaannya di atas kapal selaras dengan standar dan ketentuan yang berlaku. Sementara itu, International Maritime Organization (IMO) (2021) dalam panduan resminya berjudul *Guide to Maritime Security and the ISPS Code* edisi 2021 menegaskan bahwa SSP merupakan komponen yang bersifat wajib dalam penerapan ISPS Code dan harus dirancang oleh perusahaan pemilik kapal dengan mengacu pada pedoman yang tercantum dalam Bagian A dan B ISPS Code.

Secara umum, isi dari SSP mencakup berbagai aspek sebagai berikut:

1. Pencegahan Ancaman Fisik dan Akses Ilegal

- a. Merancang strategi untuk mencegah penggunaan senjata, alat, atau bahan berbahaya terhadap personel, kapal, pelabuhan, atau barang yang diangkut.
 - b. Mengidentifikasi area terlarang (restricted areas) di atas kapal dan menerapkan langkah-langkah pencegahan akses tidak sah.
 - c. Melaksanakan prosedur pengendalian akses ke kapal, termasuk pelarangan bagi orang yang tidak berkepentingan masuk ke area terbatas.
2. Tindakan Tanggap terhadap Ancaman
 - a. Menyusun strategi untuk menangani setiap ancaman atau pelanggaran keamanan, termasuk manajemen operasi penting kapal dan koordinasi dan hubungan dengan pihak pelabuhan.
 - b. Menyiapkan tata cara evakuasi dalam situasi darurat atau ancaman keamanan.
 3. Pelatihan dan Latihan Keamanan
 - a. Merencanakan pelatihan, praktik, dan latihan rutin yang berkaitan dengan ancaman keamanan bagi seluruh awak kapal.
 - b. Menetapkan peran dan tanggung jawab personel keamanan dalam menghadapi risiko keamanan.
 4. Audit dan Evaluasi Keamanan

Menyusun prosedur audit dan evaluasi terhadap kegiatan keamanan kapal guna memastikan efektivitas pelaksanaan SSP.
 5. Penugasan dan Tanggung Jawab Personel
 - a. Menjabarkan tanggung jawab awak kapal yang ditunjuk untuk mengelola dan melaksanakan kebijakan keamanan.
 - b. Mengidentifikasi petugas keamanan perusahaan (*Company Security Officer/CSO*) dan petugas keamanan kapal (*Ship Security Officer/SSO*), bersama dengan informasi kontak mereka yang dapat dihubungi selama 24 jam.
 6. Sistem Peringatan Keamanan Kapal (SSAS)

- a. Menetapkan lokasi pemasangan sistem peringatan keamanan kapal (Ship Security Alert System/SSAS).
 - b. Menyusun prosedur pengujian, aktivasi, deaktivasi, pemasangan ulang, serta pengendalian sinyal palsu dari sistem SSAS.
 - c. Menentukan metode penggunaan sistem SSAS secara rinci untuk seluruh awak yang terlibat.
7. Pengelolaan dan Pengujian Peralatan Keamanan
- a. Menyusun prosedur pemeriksaan, pengujian, kalibrasi, dan pemeliharaan seluruh peralatan keamanan yang tersedia di atas kapal.
 - b. Menentukan frekuensi pengujian atau kalibrasi peralatan untuk memastikan fungsionalitas dan kesiapan operasional seluruh peralatan keamanan.
8. Identifikasi Personel Keamanan
- a. Menyusun daftar personel keamanan yang bertugas di atas kapal.
 - b. Mengidentifikasi personel dari organisasi keamanan yang bertanggung jawab terhadap penyusunan dan pengawasan SSP.

Evaluasi keamanan kapal setidaknya harus melibatkan pengamatan langsung di lapangan serta:

1. Meninjau dan menilai prosedur keamanan yang telah diterapkan,
2. Mengidentifikasi aspek penting dari operasi kapal yang perlu dilindungi,
3. Menganalisis potensi ancaman terhadap fungsi utama kapal,
4. Menemukan kelemahan, termasuk yang bersumber dari faktor manusia, dalam kebijakan dan sistem,
5. Menyesuaikan penilaian dengan kondisi operasional aktual kapal,
6. Memastikan kesiapan teknis dan personel dalam menghadapi risiko yang mungkin terjadi.

Identifikasi serta implementasi langkah preventif terhadap insiden keamanan mencakup:

1. Penjaminan pelaksanaan tugas-tugas keamanan di area pelabuhan,
2. Pengawasan akses menuju kawasan pelabuhan,
3. Perlindungan terhadap area fasilitas, termasuk lokasi sandar dan area labuh jangkar,
4. Pengendalian wilayah terbatas untuk memastikan akses hanya bagi pihak berwenang,
5. Keamanan dalam proses bongkar muat,
6. Pengawasan terhadap ruang penyimpanan kapal dan fasilitas pergudangan,
7. Kesiapan serta keterjangkauan sistem komunikasi keamanan.

Kategori insiden keamanan mencakup berbagai bentuk ancaman potensial terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, antara lain:

1. Tindakan destruktif seperti ledakan, sabotase, pembakaran, dan vandalisme,
2. Pembajakan kapal beserta pengambilalihan awak,
3. Perusakan terhadap muatan, sistem navigasi, serta logistik kapal,
4. Penyalahgunaan akses oleh pihak tidak sah, termasuk pencurian,
5. Penyelundupan senjata api dan senjata pemusnah massal,
6. Pemanfaatan kapal untuk mengangkut peralatan atau individu yang berpotensi mengancam sistem keamanan,
7. Penggunaan kapal sebagai sarana untuk melakukan serangan atau tindakan penghancuran,
8. Gangguan terhadap jalur masuk dan sistem kontrol di area pelabuhan,
9. Serangan yang menggunakan senjata berbasis nuklir, bahan kimia, atau agen biologis.

Dalam merancang Rencana Keamanan Kapal (Ship Security Plan), aspek-aspek berikut perlu dipertimbangkan:

1. Struktur organisasi sistem keamanan kapal,
2. Mekanisme koordinasi kapal dengan perusahaan, pelabuhan, kapal lain, dan otoritas keamanan,
3. Sistem komunikasi yang menjamin pertukaran informasi secara rutin dan efektif,
4. Ketentuan dasar pada tingkat keamanan *level* satu, baik secara fisik maupun operasional,
5. Protokol keamanan tambahan untuk kesiapsiagaan menghadapi *level* dua dan tiga,
6. Prosedur pembaruan dan evaluasi periodik terhadap rencana keamanan berdasarkan dinamika dan pengalaman,
7. Pelaporan berkala ke titik kontak negara anggota.

Kualifikasi serta Pelatihan Petugas Perlindungan Kapal (*Company Security Officer – CSO*) dan Petugas Keamanan Kapal (*Ship Security Officer – SSO*):

1. Petugas di darat harus memiliki pemahaman menyeluruh serta pelatihan mencakup:
 - a. Manajemen keamanan dan regulasi internasional serta nasional,
 - b. Penilaian dan inspeksi keamanan,
 - c. Operasional pelabuhan dan kapal, serta protokol tanggap darurat,
 - d. Teknik pelatihan, komunikasi sensitif, dan pengenalan terhadap sumber daya pertahanan,
 - e. Identifikasi potensi ancaman dari kru, serta
 - f. Evaluasi terhadap sistem, uji coba, dan latihan keamanan.
2. Petugas di kapal harus menguasai:
 - a. Denah internal kapal dan sistem keamanan,
 - b. Respons terhadap gangguan atau keributan di kapal,
 - c. Pengelolaan serta perawatan sistem keamanan laut,

- d. Pelaksanaan simulasi, kalibrasi, dan prosedur pemeliharaan alat keamanan.

Menurut *International Maritime Organization (IMO)* melalui *ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code)*, *Ship Security Officer (SSO)* memiliki peran sentral dalam pengawasan dan penerapan tingkat keamanan kapal yang berbeda-beda sesuai ancaman yang dihadapi. *ISPS Code* mengatur tiga tingkatan keamanan, yaitu *Security Level 1, 2, dan 3*. Setiap tingkat memberikan pedoman berbeda dalam merespons potensi ancaman, mulai dari kondisi normal hingga situasi darurat yang memerlukan tindakan khusus. Oleh karena itu, pemahaman yang baik mengenai setiap tingkat keamanan dalam *ISPS Code* menjadi sangat penting bagi seluruh pihak yang terlibat dalam operasional kapal maupun fasilitas pelabuhan. Melalui pemahaman tersebut, penetapan prosedur dan tindakan pencegahan dapat disesuaikan dengan tingkat ancaman yang sedang berlaku sehingga efektivitas sistem keamanan maritim dapat terjaga.

1. Security Level 1 (Normal)

Pada Security Level 1, yang merupakan kondisi keamanan standar, SSO melakukan pengawasan sebagai berikut:

- a. Melaksanakan dan memastikan implementasi Ship Security Plan (SSP) secara rutin.
- b. Mengawasi akses ke kapal dengan pemeriksaan identitas standar.
- c. Melakukan patroli keamanan secara berkala di seluruh area kapal.
- d. Memastikan kargo dan perbekalan diperiksa sesuai prosedur normal.
- e. Memberikan pelatihan dan briefing keamanan rutin kepada awak kapal.

- f. Menjaga komunikasi dengan *Company Security Officer (CSO)* dan *Port Facility Security Officer (PFSO)*.
 - g. Mencatat dan mendokumentasikan aktivitas keamanan.
2. Security Level 2 (Tingkat Ancaman Meningkat)
- Saat ancaman keamanan meningkat, SSO harus meningkatkan pengawasan dengan langkah-langkah berikut:
- a. Meningkatkan kontrol dan pengawasan akses ke kapal dengan pemeriksaan yang lebih ketat.
 - b. Menambah frekuensi dan intensitas patroli keamanan di seluruh kapal.
 - c. Melakukan pemeriksaan fisik kargo dan perbekalan secara lebih rinci.
 - d. Memperketat pembatasan akses ke area-area sensitif kapal.
 - e. Memberikan briefing khusus kepada kru mengenai situasi keamanan dan prosedur tambahan.
 - f. Meningkatkan koordinasi dan komunikasi dengan CSO dan PFSO.
 - g. Mengaktifkan dan memantau sistem keamanan elektronik seperti CCTV dan alarm secara lebih intensif.
 - h. Mendokumentasikan seluruh aktivitas dan insiden dengan rinci.
3. Security Level 3 (Ancaman Nyata atau Sedang Terjadi)
- Pada Security Level 3, ketika ancaman nyata atau sedang terjadi, pengawasan SSO meliputi:
- a. Mengambil tindakan keamanan maksimal sesuai SSP untuk mengatasi ancaman yang nyata.
 - b. Membatasi akses ke kapal hanya untuk personel yang sangat diperlukan.
 - c. Mengawasi dan mengontrol seluruh aktivitas kapal secara ketat dan langsung.

- d. Melibatkan seluruh kru untuk siaga penuh dan melaksanakan peran keamanan darurat.
- e. Melakukan koordinasi darurat dengan otoritas keamanan pelabuhan dan CSO.
- f. Melaksanakan prosedur evakuasi atau pengamanan darurat jika diperlukan.
- g. Meningkatkan pencatatan dan pelaporan insiden secara real-time.

Setiap awak kapal dan petugas keamanan khusus wajib memiliki kompetensi dan pemahaman yang memadai dalam menjalankan tugas pengamanan kapal. Kapabilitas ini mencakup:

1. Pemahaman menyeluruh mengenai pola dan tren ancaman keamanan kontemporer,
2. Kemampuan mengidentifikasi senjata, alat, serta bahan berbahaya,
3. Kesadaran terhadap perilaku awak kapal yang berpotensi menimbulkan risiko,
4. Strategi untuk menghindari pelanggaran terhadap protokol keamanan,
5. Penguasaan teknik manajemen situasi konflik atau keributan,
6. Komunikasi efektif dalam konteks keamanan maritim,
7. Pengetahuan dalam mitigasi tindakan berbahaya dan penanganan keadaan darurat,
8. Familiaritas terhadap prosedur krisis dan isi rencana keamanan kapal,
9. Keahlian dalam melakukan pengujian, kalibrasi, dan pemeliharaan sistem keamanan maritim,
10. Keterampilan inspeksi, pengawasan, serta pemantauan operasional,
11. Teknik pemeriksaan fisik terhadap individu, barang bawaan, kargo, dan area penyimpanan kapal.

Selain itu, negara-negara pihak dalam konvensi dapat menunjuk otoritas resmi dalam struktur pemerintahnya, serta memberikan wewenang kepada organisasi keamanan yang telah diakui untuk melaksanakan tugas-tugas tertentu terkait fasilitas pelabuhan. Namun, keputusan akhir mengenai penerimaan atau persetujuan hasil pekerjaan tersebut tetap berada di tangan negara peserta atau otoritas yang ditunjuk, dengan mempertimbangkan tiga kondisi:

1. Tingkat Keamanan Siaga 1 (*Security Level 1*)

Merupakan kondisi operasi normal, di mana kapal dan fasilitas pelabuhan menjalankan aktivitas seperti biasa, dengan penerapan prosedur keamanan dasar yang wajib dilaksanakan.

Pada *level* ini, tindakan yang harus diambil meliputi:

- a. Menetapkan tugas-tugas keamanan yang berlaku di atas kapal,
- b. Mengontrol akses masuk dan keluar kapal secara konsisten,
- c. Melakukan pengawasan terhadap pergerakan manusia dan barang,
- d. Menjaga area terbatas agar tidak diakses oleh pihak yang tidak berwenang,
- e. Melakukan inspeksi area geladak dan sekeliling kapal,
- f. Mengelola penyimpanan serta distribusi logistik di atas kapal secara aman,
- g. Menjamin ketersediaan sistem komunikasi keamanan yang dapat diakses sewaktu-waktu.

Contoh Implementasi di Kapal:

- a. Pengawasan Umum:
 - 1) Verifikasi identitas individu yang naik kapal,
 - 2) Penetapan titik pemeriksaan untuk orang dan barang,
 - 3) Koordinasi awal dengan fasilitas pelabuhan sebelum pemuatan,

- 4) Pemantauan dan penguncian akses ke area terlarang,
 - 5) Penempatan awak kapal di titik strategis sebagai tindakan pencegahan dan pelaporan terhadap ancaman.
 - 6) Pengamanan Area Terbatas:
 - 7) Penguncian titik akses ke zona terbatas,
 - 8) Pemasangan perangkat pengawasan visual dan/atau otomatis,
 - 9) Penggunaan patroli atau penghalang fisik untuk mencegah akses tidak sah.
- b. Pengawasan Kargo:
- 1) Inspeksi berkala terhadap muatan sebelum dan sesudah bongkar muat,
 - 2) Verifikasi muatan bersama pihak pelabuhan sesuai frekuensi dalam *SSP (Ship Security Plan)*,
 - 3) Pemeriksaan terhadap segel atau komponen penutup lainnya sebagai bentuk pencegahan tindakan ilegal.
 - 4) Peralatan Kapal:
 - 5) Peninjauan kelayakan dan kesiapan perlengkapan yang akan digunakan,
 - 6) Jaminan bahwa semua peralatan dapat dengan mudah diakses saat dibutuhkan.
- c. Manajemen Bagasi Titipan:
- Penerapan prosedur khusus terhadap penanganan barang titipan sebagai bagian dari sistem pengamanan logistik kapal.

2. Tingkat Keamanan Siaga 2 (*Security Level 2*)

Level ini diterapkan saat terdapat ancaman keamanan dengan tingkat risiko tinggi. Dalam fase ini, *Ship Security Plan (SSP)* mengharuskan pelaksanaan tindakan tambahan guna memperkuat sistem pertahanan kapal.

Langkah-langkah utama yang dilakukan meliputi:

- a. Menyesuaikan prosedur tugas keamanan kapal dengan tingkat ancaman,
- b. Memperketat pengawasan akses masuk kapal,
- c. Memantau aktivitas keluar-masuk individu dan kargo secara intensif,
- d. Meningkatkan pengawasan area terbatas,
- e. Melakukan inspeksi menyeluruh terhadap geladak dan sekeliling kapal,
- f. Menjaga kontrol atas logistik serta penyimpanannya di atas kapal,
- g. Memastikan sistem komunikasi keamanan tetap berfungsi dan mudah diakses,
- h. Menempatkan personel tambahan untuk melakukan patroli di area rawan selama periode sepi guna mencegah terjadinya akses ilegal,
- i. Mengurangi jumlah pintu akses ke kapal dan memastikan pintu yang tidak digunakan dikunci rapat,
- j. Melarang akses dari laut, termasuk dengan pengerahan kapal patroli,
- k. Berkoordinasi dengan fasilitas pelabuhan untuk membentuk zona terbatas di darat,
- l. Mengantar individu yang akan naik ke kapal secara langsung,
- m. Memberikan instruksi khusus kepada awak kapal terkait potensi ancaman dan prosedur pelaporan mencurigakan,
- n. Melakukan inspeksi mendetail terhadap seluruh bagian kapal secara berkala.

Contoh Implementasi Tindakan Keamanan *Level 2*:

- a. Pengawasan Akses:
 - 1) Penambahan personel untuk patroli di geladak,
 - 2) Pembatasan jumlah akses masuk,
 - 3) Pencegahan akses laut dengan patroli tambahan,

- 4) Pembentukan zona eksklusif di daratan,
 - 5) Pendampingan penumpang menuju kapal,
 - 6) Edukasi dan pengarahan ulang kepada kru terkait ancaman dan pelaporan.
- b. Keamanan Area Terbatas:
- 1) Pembuatan zona terbatas tambahan di dekat titik akses,
 - 2) Pengawasan berkelanjutan melalui sistem pemantauan,
 - 3) Penugasan petugas khusus untuk menjaga area tersebut.
- c. Pengawasan Kargo:
- 1) Pemeriksaan mendalam terhadap muatan, perlengkapan, dan area kargo,
 - 2) Pembatasan barang yang diangkut hanya pada yang telah diverifikasi,
 - 3) Peningkatan intensitas dan metode pemeriksaan, termasuk inspeksi fisik, alat deteksi elektronik, dan anjing pelacak.
- d. Keamanan Peralatan Kapal:
- SSP harus memuat pengamanan tambahan saat penerimaan perlengkapan kapal, termasuk inspeksi ketat sebelum peralatan dimuat.
- e. Penanganan Bagasi Titipan:
- Semua bagasi titipan harus melalui pemeriksaan 100% dengan metode *screening*, termasuk pemindaian sinar-X untuk menjamin tidak ada ancaman tersembunyi.
3. Tingkat Keamanan Siaga 3 (*Security Level 3*)
- Merupakan tingkat kesiapsiagaan tertinggi yang diterapkan ketika ancaman keamanan bersifat langsung, telah terjadi, atau sangat mungkin terjadi dalam waktu dekat. Pada tahap ini, kapal wajib mengimplementasikan langkah-langkah perlindungan luar biasa sebagaimana diatur dalam *Ship Security Plan (SSP)*. Langkah-langkah utama meliputi:

- a. Menentukan tindakan spesifik sesuai peran keamanan kapal,
- b. Mengamankan seluruh akses menuju kapal,
- c. Memperketat kontrol atas pergerakan orang dan barang,
- d. Memastikan area terbatas sepenuhnya terlindungi,
- e. Meningkatkan pengawasan terhadap geladak dan area sekitar,
- f. Menjaga kendali atas aktivitas kargo,
- g. Menjamin aksesibilitas sistem komunikasi keamanan.

Implementasi *Level 3* mencakup:

- a. Pengawasan Akses:
 - 1) Mengurangi jumlah titik masuk dan hanya mengizinkan personel penanganan insiden,
 - 2) Melaksanakan perintah langsung dari otoritas keamanan,
 - 3) Memberikan instruksi khusus kepada penumpang dan awak kapal,
 - 4) Bersiap untuk pelaksanaan pemeriksaan menyeluruh pada kapal.
- b. Penanganan Area Terbatas:
 - 1) Membentuk zona terbatas tambahan di area yang dianggap rawan atau menjadi lokasi insiden,
 - 2) Mengontrol akses terhadap zona-zona kritis secara ketat.
- c. Pengawasan Kargo:
 - 1) Menunda proses bongkar muat hingga situasi aman,
 - 2) Melakukan pemeriksaan ekstra terhadap barang berbahaya.
- d. Keamanan Peralatan Kapal:
 - 1) Melakukan inspeksi ketat terhadap semua peralatan yang masuk ke kapal,
 - 2) Memberlakukan pembatasan atau penolakan terhadap pengiriman peralatan yang mencurigakan.
- e. Manajemen Bagasi Titipan:

- 1) Menjalankan prosedur *screening* ketat, termasuk penggunaan X-ray dengan dua sudut pemindaian,
- 2) Memberlakukan keterlambatan atau penghentian penerimaan bagasi titipan,
- 3) Menolak barang titipan yang tidak memenuhi standar keamanan.

C. Kapal

Menurut Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008, kapal didefinisikan sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan oleh angin, tenaga mekanik, atau energi lainnya, ditarik atau ditunda; ini termasuk kendaraan bawah permukaan air, kendaraan dengan daya dukung dinamis, dan berbagai alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah tempat.

Kapal yang digunakan untuk transportasi antarpulau dan eksploitasi hasil laut harus memenuhi persyaratan kelaiklautan laut. Persyaratan ini mencakup keselamatan kapal, pencemaran perairan, pengawakan yang memadai, garis muat dan pemuatan, kesejahteraan awak kapal, kesehatan penumpang, dan pemenuhan status hukum kapal. Oleh karena itu, kapal adalah cara transportasi yang sangat penting, terutama bagi negara-negara yang memiliki wilayah maritim seperti Indonesia..

D. Keamanan

Menurut Dewie Mardhani (2020), keamanan berasal dari bahasa Latin *securus*, yang berarti terbebas dari bahaya, ketakutan, dan ancaman. Pada konteks ketahanan nasional, keamanan mencakup pendekatan tradisional dan non-tradisional, serta merupakan bagian integral dari ketahanan nasional yang melibatkan seluruh aspek kehidupan untuk menghadapi ancaman.

Menurut Rivaldo Noval Putra Santosa (2022), Keamanan merupakan kondisi di mana individu dan masyarakat terlindungi dari

ancaman langsung maupun tidak langsung, baik yang bersifat struktural seperti kelaparan dan kemiskinan, maupun kekerasan langsung.

Secara konseptual, keamanan merupakan kondisi multidimensional yang merujuk pada suatu keadaan bebas dari ancaman, gangguan, atau risiko yang dapat mengganggu stabilitas, kelangsungan, dan integritas suatu entitas, baik dalam bentuk individu, organisasi, negara, maupun sistem tertentu. Dalam konteks yang lebih luas, keamanan tidak hanya dipahami sebagai absennya kekerasan atau konflik fisik, tetapi juga mencakup perlindungan terhadap kepentingan strategis, nilai-nilai vital, dan keberlanjutan fungsi sistemik suatu entitas dari potensi gangguan eksternal maupun internal.

Menurut Anthoni Sugianto et al., (2021), Keamanan maritim, menurut mereka, mencakup perlindungan terhadap wilayah laut dan sumber daya alam dari ancaman seperti perompakan, perdagangan ilegal, pencurian sumber daya laut, dan terorisme. Mereka menekankan pentingnya koordinasi antara aparat keamanan untuk melindungi wilayah perairan nasional.

Keamanan sangat penting bagi pelaut profesional ketika bekerja di atas kapal. Setiap perusahaan pelayaran bertanggung jawab untuk memastikan bahwa seluruh kru mematuhi prosedur keselamatan pribadi dan aturan keamanan selama setiap operasi yang dilakukan di atas kapal.

Untuk mencapai tingkat keamanan yang optimal, langkah mendasar yang harus diterapkan adalah memastikan seluruh awak kapal melaksanakan ketentuan dalam *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*. Penerapan kode ini menyediakan serangkaian langkah fundamental yang menjadi fondasi bagi terciptanya tingkat keamanan yang memadai, baik di atas kapal maupun di lingkungan fasilitas pelabuhan, melalui pengaturan peran, prosedur, dan pengendalian ancaman secara sistematis

E. Penelitian Terdahulu

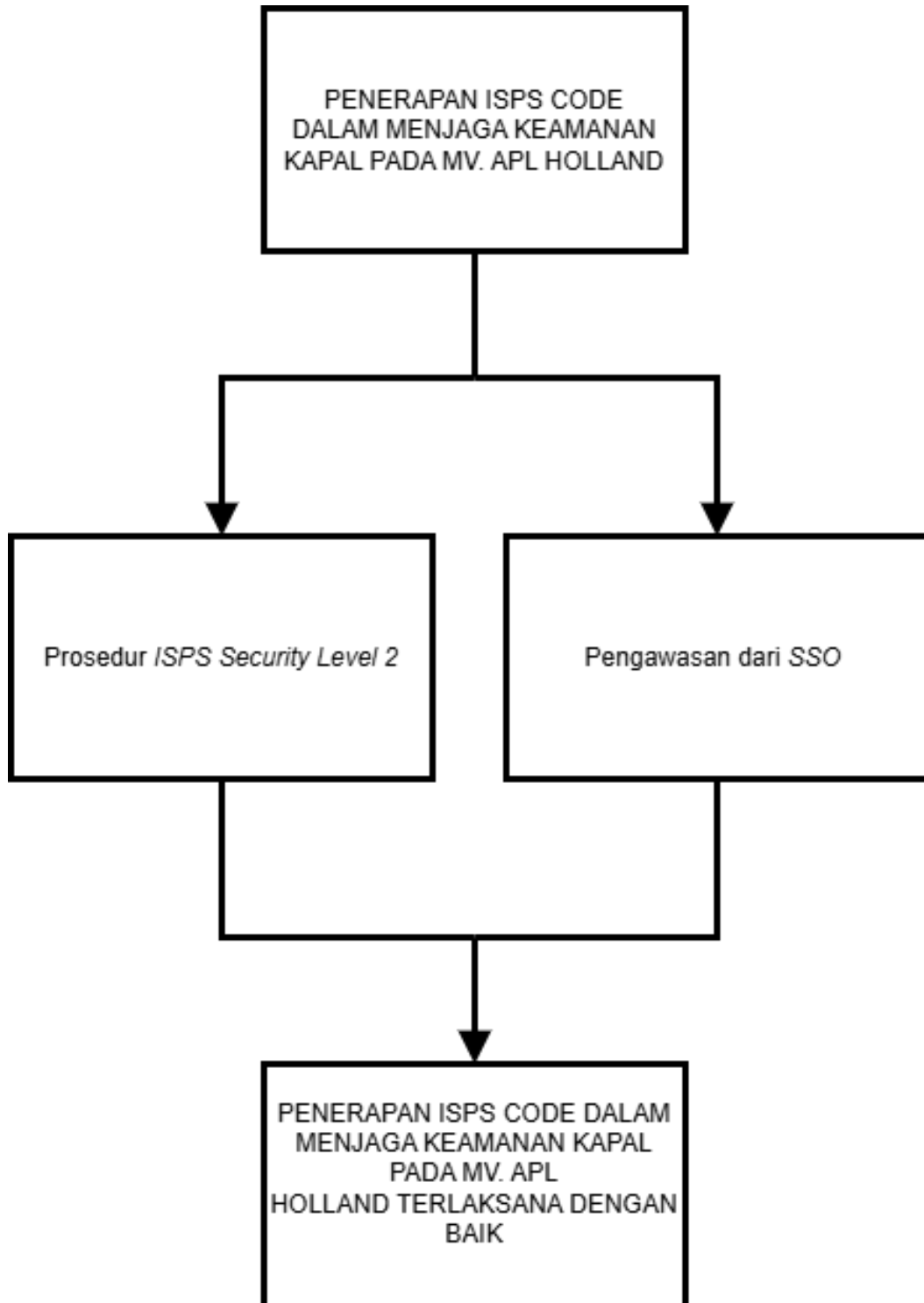
Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti / Tahun	Judul Penelitian	Permasalahan	Metode penelitian	Hasil Penelitian
1	KUNDORI / 2022	Optimalisasi Penerapan <i>ISPS Code</i> Berdasarkan Tingkat Keamanan Dalam Menunjang Keamanan Kapal Dan Pelabuhan	Tingkat pemahaman awak kapal terhadap penerapan <i>ISPS Code</i> masih dianggap belum memadai.	Kualitatif	Kurangnya pemahaman kru kapal dan koordinasi dengan pihak pelabuhan tentang keamanan
2	ZAINUN WAHID DANI / 2023	Penerapan <i>Internasional Ship And Port Facility Security (ISPS) Code</i> Di KM. TANTO SENTOSA	Apa saja tantangan yang dihadapi dalam mengimplementasikan <i>ISPS CODE</i> di KM. Tanto Sentosa	Kualitatif	Pelaksanaan <i>ISPS CODE</i> di kapal KM. Tanto Sentosa belum optimal

No	Nama Peneliti / Tahun	Judul Penelitian	Permasalahan	Metode penelitian	Hasil Penelitian
3	ICHSAN RANI TRIPUTRA / 2023	Analisis Implementasi <i>ISPS CODE</i> Di Atas Kapal MV. OCEANIC WISDOM	Pelaksanaan ketentuan International Ship And Port Facility Code diatas kapal MV. OCEANIC WISDOM?	Kualitatif	Pelaksanaan <i>International Ship and Port Facility Code (ISPS Code)</i> di atas kapal MV. Oceanic Wisdom telah dilakukan sesuai dengan ketentuan yang berlaku

F. Kerangka Pikir

Gambar 2. 1 Kerangka Pikir



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penulis dalam penelitian ini menggunakan penelitian deskriptif kualitatif. Menurut Sukmadinata (2023), penelitian deskriptif adalah jenis penelitian yang didefinisikan sebagai tulisan yang memberikan pemaparan, uraian, dan penjelasan tentang suatu objek pada saat tertentu, kemudian diakhiri dengan penarikan kesimpulan atau keputusan umum.

B. Definisi Operasional Variabel

Menurut Sugiyono (2023) menyatakan bahwa definisi operasional adalah definisi variabel yang memberikan arti yang jelas, menspesifikasikan kegiatan, atau menetapkan prosedur operasional yang diperlukan untuk mengukur variabel secara tepat. Variabel yang dibahas dalam penelitian ini dibagi menjadi dua kategori, yaitu:

1. Variabel Bebas

Menurut Sugiyono (2023), "Variabel yang memengaruhi atau menjadi sebab perubahan dari variabel terikat". Variabel bebas dalam skripsi ini adalah *ISPS Code*.

2. Variabel Terikat:

Menurut Sugiyono (2023), "Variabel yang dipengaruhi atau menjadi akibat dari adanya variabel bebas". Variabel terikat dalam skripsi ini adalah Keamanan Kapal.

C. Teknik Pengumpulan Data

Pada pelaksanaan pengumpulan data yang diperlukan bagi penelitian ini digunakan beberapa teknik pengumpulan data agar hasil penelitian dapat disajikan secara sistematis dan dapat dipertanggungjawabkan.

Oleh karena itu, di bawah ini dijelaskan teknik pengumpulan data yang telah dilakukan, yaitu berupa:

1. Observasi

Pengumpulan data metode ini dilakukan pada saat melihat kejadian-kejadian yang dapat menimbulkan masalah diatas kapal MV. APL HOLLAND pada saat penerapan *ISPS Code*. Dalam teknik observasi ini obyek yang diamati oleh penulis adalah :

- a. Penerapan *ISPS Security Level 2* oleh kru kapal MV. APL HOLLAND
- b. Pengawasan dari SSO saat diterapkannya *ISPS Security Level 2 di* MV. APL HOLLAND

2. Wawancara

Wawancara dilakukan oleh penulis dengan melibatkan Perwira diatas kapal yakni Nakhoda, *Chief Officer, 2/O, 3/O Admin, 3/O Safety, AB 1, AB 2, AB 3, OS*, dan Kadet Dek 1 dari MV. APL HOLLAND dengan memberikan pertanyaan yang telah disesuaikan oleh kebutuhan data yang ingin disimpulkan dan diketahui hasilnya.

3. Studi Kepustakaan

Salah satu langkah paling mendasar dan krusial dalam proses penelitian adalah mengidentifikasi serta menelaah sumber-sumber pustaka yang relevan dengan permasalahan yang dikaji. Referensi yang diperoleh tidak hanya berfungsi sebagai landasan teoritis, tetapi juga sebagai bahan pembanding dan penguat dalam proses analisis serta penarikan kesimpulan.

Sebagai upaya mendukung validitas kajian ini, penulis telah menghimpun berbagai literatur yang menjadi bahan rujukan ilmiah, baik berupa buku, jurnal, media cetak, maupun sumber daring yang kredibel. Di antara bahan bacaan yang menjadi referensi utama penelitian ini ialah buku *International Shipping and Port Organization Code*, artikel ilmiah, serta dokumentasi dari media elektronik dan

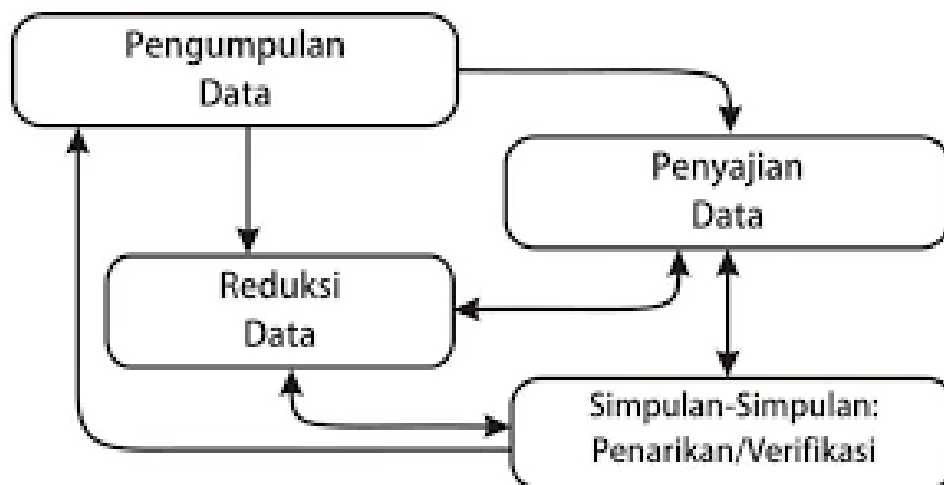
publikasi online yang membahas penerapan ISPS Code pada konteks keamanan maritim.

Penelitian ini diharapkan menghasilkan dasar teori yang kuat, argumen yang valid, serta analisis yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

D. Teknik Analisis Data

Menurut Sugiyono (2023), teknik analisis data adalah proses mencari dan menyusun data secara sistematis yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan tujuan untuk meningkatkan pemahaman terhadap data serta menyajikannya sebagai temuan penelitian. Untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik tentang berbagai topik yang relevan dengan topik penelitian ini, penulis menggunakan analisis deskriptif kualitatif untuk mengolah data tanpa menggunakan perhitungan statistik, kemudian mendeskripsikan data dalam bentuk yang lebih jelas dan mudah dipahami oleh orang lain.

Gambar 3. 1 Bagan Analisis Data



Bagan tersebut disusun untuk menggambarkan alur proses dalam menganalisis data yang telah dikumpulkan selama penelitian berlangsung.

Berikut merupakan penjabaran mengenai bagan teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini:

1. Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2023), Pengumpulan data merupakan langkah yang paling penting dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa data, maka hipotesis tidak dapat diuji dan kesimpulan tidak dapat ditarik.

Data penelitian ini dikumpulkan melalui wawancara mendalam dengan personel kapal yang berperan penting dalam penerapan *ISPS Code*, seperti Nakhoda, *Chief Officer*, *2/O*, *3/O*, serta kru lainnya (*AB*, *OS*, dan Kadet). Wawancara bertujuan menggali pemahaman mengenai implementasi standar keamanan internasional di kapal, termasuk pencegahan ancaman, kontrol akses, serta pelatihan dan kewaspadaan kru. Data yang diperoleh berupa hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumen pendukung, kemudian dianalisis melalui proses reduksi untuk merangkum dan menyoroti informasi penting. Selanjutnya, data disajikan secara sistematis agar memudahkan dalam penarikan kesimpulan.

2. Reduksi Data

Menurut Sugiyono (2023), reduksi data dalam penelitian kualitatif adalah proses penyaringan dan penyederhanaan data mentah yang diperoleh dari lapangan. Proses ini mencakup pemilihan informasi yang relevan, pengelompokan tema, dan identifikasi pola-pola penting, sehingga memudahkan peneliti dalam menyusun analisis dan menarik kesimpulan.

Penulis melakukan proses reduksi data sebagai upaya untuk menyederhanakan dan merangkum informasi yang diperoleh, sehingga penyajian data menjadi lebih terstruktur dan mudah dipahami oleh pembaca dari berbagai kalangan, baik yang memiliki latar belakang akademis maupun non-akademis. Hal ini penting agar hasil penelitian

dapat diakses secara luas dan memberikan gambaran yang jelas tanpa mengurangi esensi dari data asli.

3. Penyajian Data

Menurut Sugiyono (2023), penyajian data adalah proses menyusun dan mengorganisasikan data hasil penelitian sehingga menjadi informasi yang mudah dipahami. Penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk tabel, grafik, diagram, atau narasi.

Penulis menyajikan data dalam bentuk narasi dan kutipan wawancara guna mempermudah pemahaman pembaca dengan cara yang lebih sederhana dan terstruktur. Pendekatan ini dipilih agar informasi yang disampaikan dapat tersampaikan secara jelas tanpa mengurangi makna asli dari data yang diperoleh.

4. Kesimpulan

Menurut Sugiyono (2023), simpulan merupakan hasil akhir dari proses penelitian yang diperoleh setelah peneliti melakukan analisis terhadap data, yang berfungsi untuk menjawab rumusan masalah dan, bila ada, menguji hipotesis yang diajukan. Penulis dalam penelitian ini menyajikan kesimpulan sebagai rangkuman dari seluruh proses analisis data yang telah dilakukan, yang memuat temuan-temuan penting sesuai dengan judul penelitian serta implikasi yang dapat ditarik dari hasil tersebut.

Pada penelitian ini, penulis menganalisis data berupa kata-kata dan kalimat yang diperoleh melalui wawancara, catatan lapangan, serta dokumen pendukung lainnya. Setelah seluruh data terkumpul dari proses wawancara dan pengamatan, tahap berikutnya adalah melakukan reduksi data, yaitu proses merangkum, memilih, dan memfokuskan pada hal-hal pokok serta informasi penting yang muncul dari hasil wawancara dan observasi, sehingga data menjadi lebih terstruktur dan siap diolah lebih lanjut dalam penyajian dan penarikan kesimpulan. Reduksi data ini bertujuan untuk menyederhanakan dan menata data agar lebih terstruktur. Selanjutnya, data yang telah

direduksi disajikan secara sistematis sehingga mudah untuk dilihat, dibaca, dan dipahami oleh pembaca. Penyajian data yang baik sangat membantu dalam mempermudah peneliti untuk melakukan analisis dan menyusun kesimpulan secara akurat.