

**PENERAPAN DAN PELAKSANAAN ISPS CODE  
DI KM. BUKIT SIGUNTANG**



**ZAINAB LUTFIYAH**

**18.41.070**

**NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2022**

**PENERAPAN DAN PELAKSANAAN ISPS CODE DIATAS  
KM. BUKIT SIGUNTANG**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program  
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program studi  
NAUTIKA

Disusun dan diajukan oleh

ZAINAB LUTFIYAH  
NIT 18.41.070

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2022**

**SKRIPSI**  
**PENERAPAN DAN PELAKSANAAN ISPS CODE DI**  
**KM. BUKIT SIGUNTANG**

Disusun dan Diajukan oleh:

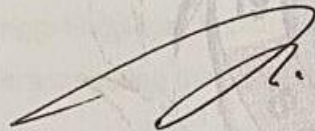
**ZAINAB LUTFIYAH**  
**NIT. 18.41.070**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada tanggal, 04 APRIL 2022

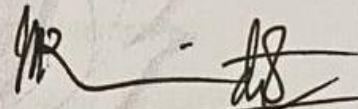
Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Capt. Joko Purnomo, M.A.P., M.Mar.  
NIP. 19721019 200912 1 001



H. Mirdin Ahmad, S.H., M.H.  
NIP. 19551225 19803 1 03

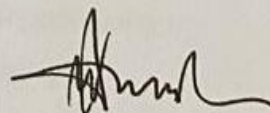
Mengetahui:

a.n. Direktur  
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi Nautika



Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar.  
NIP. 19751224 199808 1 001



Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar.  
NIP. 19670517 199703 1 001

## PRAKATA

Bismillahirrahmanirrahiim. Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Diploma IV Program Studi Nautika pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, dengan judul skripsi **"PENERAPAN DAN PELAKSANAAN *ISPS CODE* DIATAS KM. BUKIT SIGUNTANG"**.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis tidak serta-merta menyelesaikannya seorang diri, melainkan atas izin Allah, juga bimbingan, arahan, dan dorongan dari pihak-pihak yang telah membantu, baik secara materi maupun secara non-materi. Dalam kesempatan ini perkenankan penulis untuk mengucapkan terima kasih serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada orang-orang yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung, kepada yang terhormat:

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Capt. Mustamin, M.Pd., M.Mar. selaku Pembantu Direktur I.
3. Capt. Dodik Widarbowo, M.T., M.Mar. selaku Pembantu Direktur II.
4. Meti Kendek, S.SI.T., M.A.P. selaku Pembantu Direktur III.
5. Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar., selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
6. Capt. Joko Purnomo, M.A.P.M.Mar., selaku Pembimbing I.
7. H. Mirdin Ahmad, S.H., M.H. selaku Pembimbing II.
8. Seluruh Dosen, Pembina, Pengasuh, dan Pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

9. PT. PELNI (PERSERO) yang telah memberikan kesempatan berharga kepada penulis untuk melaksanakan praktek laut (prala) di KM. BUKIT SIGUNTANG.
10. Nakhoda beserta seluruh kru KM. BUKIT SIGUNTANG yang telah banyak memberikan pengalaman berharga selama penulis melaksanakan praktek laut (prala).
11. Kepada ayahanda tercinta Suanto, S.T., M.Mar.E., Ibunda Hasanah Ria, S.Ag., beserta saudara saya atas segala doa, kasih sayang, motivasi dan dukungannya yang telah diberikan selama ini.
12. Kepada senior, junior, dan rekan taruna/i Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar khususnya angkatan XXXIX atas kebersamaan dan dukungannya selama ini.

Dalam skripsi ini penulis menyadari masih terdapat banyak kekurangan, baik dari segi penyajian materi maupun dalam penggunaan bahasa. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna menyempurnakan skripsi ini, yang harapannya dapat membantu juga dapat menjadi referensi kepada masyarakat maritim, taruna-taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, maupun bagi penulis sendiri.

Terima kasih.

Makassar, 04 April 2022



ZAINAB LUTFIYAH

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Zainab Lutfiyah  
NIT : 18.41.070  
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

### **PENERAPAN DAN PELAKSANAAN ISPS CODE DIATAS KM. BUKIT SIGUNTANG**

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, 04 April 2022



ZAINAB LUTFIYAH

NIT. 18.41.070

## ABSTRAK

ZAINAB LUTFIYAH, Penerapan Dan Pelaksanaan ISPS Code (International Ship And Port Facility Security) Code diatas KM. Bukit Siguntang (dibimbing oleh Joko Purnomo dan Mirdin Ahmad).

*ISPS Code (International Ship Port Facility Security Code)* merupakan aturan yang menyeluruh mengenai kegiatan-kegiatan dan langkah-langkah yang harus diambil oleh setiap negara dalam menanggulangi ancaman terorisme dilaut yang dibentuk pada tanggal 12 Desember 2002, serta untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan dan untuk menentukan langkah apa saja yang harus dilakukan dalam kasus tersebut.

Metode penelitian ini adalah Deskriptif Kualitatif, yaitu data yang diperoleh berupa informasi-informasi sekitar pembahasan, baik secara observasi maupun studi pustaka. Dilaksanakan di KM. Bukit Siguntang saat taruna melaksanakan praktek laut selama 9 bulan, terhitung mulai dari September 2020 sampai dengan Juli 2021.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan penerapan ISPS Code di KM. Bukit Siguntang adalah: (1) Pada saat kegiatan bongkar di pelabuhan, ada seseorang yang masuk ke dalam kapal tanpa menggunakan tiket dan identitas lainnya. (2) Tanya jawab antar awak kapal mengenai penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* di KM. Bukit Siguntang dengan memperhatikan keamanan sesuai dengan SSP (*Ship Security Plan*). (3) Pihak perusahaan memberikan hadiah bagi awak kapal yang bisa menjalankan dinas jaga dengan baik dengan pemberian pesiar saat kapal sandar di pelabuhan dan sebaliknya memberikan hukuman bagi awak kapal yang kurang disiplin dalam menjalankan tugasnya.

Kata Kunci : ISPS Code (*International Ship And Port Facility Security*) Code, Penerapan, Pelaksanaan.

## **ABSTRACT**

ZAINAB LUTFIYAH, Application and Implementation of ISPS Code (International Ship And Port Facility Security) Code above KM. Bukit Siguntang. (guided by Joko Purnomo and Mirdin Ahmad).

ISPS Code (International Ship Port Facility Security Code) is a comprehensive rule regarding activities and steps that must be taken by each country in tackling the threat of terrorism at sea which was established on Desember 12, 2002, as well as to improve security for ships and port facilities and to determine what steps should be taken in such cases.

The research method is qualitative descriptive, namely the data obtained in the form of information about the discussion, both by observation and literature study. Held in KM. Bukit Siguntang when cadets carry out marine practice for 9 months, starting from September 2020 to July 2021.

The results of this study indicate the application of the ISPS Code in KM. Bukit Siguntang are: (1) At the time of unloading activities at the port, there is someone who enters the ship without using a ticket and other identification. (2) Questions and answers between crew members regarding the application and implementation of the ISPS Code in KM. Bukit Siguntang with attention to security in accordance with the SSP (Ship Security Plan). (3) The company provides prizes for crew members who can carry out their guard duty well by giving cruises when the ship is docked at the port and conversely giving penalties for crew members who are not disciplined in carrying out their duties.

Keyword : ISPS Code (International Ship And Port Facility Security) Code, Application, Implementation



## DAFTAR ISI

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

<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	<b>30</b>
A. Gambaran Umum Objek Penelitian	30
B. Hasil Penelitian	32
C. Pembahasan Hasil Penelitian	39
<b>BAB V SIMPULAN DAN SARAN</b>	<b>49</b>
A. Simpulan	49
B. Saran	49
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	<b>50</b>

## DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
4.1. Ship Particular KM. Bukit Siguntang	30
4.2. Pelabuhan Yang Disinggahi	31

## DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1. CCTV	19
2.2. Hand Metal Detector	20
2.3. Senter	21
2.4. Kerangka Pikir	24
4.1. Struktur Organisasi KM. Bukit Siguntang	32
4.2. Meeting dengan <i>Auditor</i> tentang Pelaksanaan ISPS CODE	37
4.3. Buku Kunjungan KM. Bukit Siguntang	39

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Transportasi laut merupakan suatu kebutuhan dan menjadi alternatif terbaik dalam rantai perdagangan dunia. Pelayaran yang aman dan nyaman sangat dibutuhkan, keselamatan pelayaran merupakan salah satu faktor penting yang harus dipenuhi agar kapal dapat beroperasi dengan baik. Pengangkutan barang yang lancar, maka arus perdagangan antara suatu daerah ke daerah lain akan dapat diterima secara tepat waktu.

Bagaimanapun lingkungan laut dapat menjadi tidak mendukung jalannya pelayaran dengan adanya hal-hal yang tidak diinginkan misalnya gejala alam seperti badai, kabut dan es maupun gejala yang dibuat oleh manusia itu sendiri seperti pembajakan, perampokan, dan pengeboman. Gejala ini terjadi karena adanya pendapatan penduduk yang tidak merata sehingga mereka melakukan apapun untuk dapat bertahan hidup.

Saat ini sudah cukup sulit untuk mengoperasikan kapal tanpa gangguan yang berarti, tetapi ancaman baru yang tersembunyi harus dikenali dan ditanggulangi. Banyak kejadian yang dilaporkan saat bajak laut dan perampokan bersenjata merampok kapal telah berkembang sementara perusahaan pelayaran berjuang untuk mendatangkan keuntungan. Tidak ada tempat yang dijamin bebas dari ancaman perampokan, dan kapal niaga sering berlayar dengan jumlah anak buah kapal yang minim di atas kapal yang menjadi target dari teroris. Sehingga banyak dari kapal-kapal yang menerima 2 ancaman, bagaimana untuk mengorganisasi ini? Selama perang dunia pertama telah terjadi perdebatan serius tentang rencana atau pengawasan kapal dibawah iringan pengawalan. Untuk mencegah hal tersebut diatas maka setiap perusahaan pelayaran harus melaksanakan setiap aturan yang dibuat oleh *International Maritime Organization* (IMO).

Aturan itu harus ditetapkan pada seluruh kapal yang dioperasikan untuk menunjang kelancaran operasional kapal harus didukung oleh pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan Standard Training of Certification Watchkeeping for seafarer (STCW) atau konvensi tentang standar pelatihan sertifikasi dan tugas jaga bagi para pelaut, peraturan VIII/2.

Berikut adalah beberapa peristiwa yang melatarbelakangi pemberlakuan ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) di kapal dan pelabuhan diantaranya sebagai berikut:

1. Pembajakan *MS. Achille Lauro* tahun 1985
2. Pembajakan *MV. M.T. Petro Ranger* tahun 1998
3. Pembajakan *M.V. Alondra Rainbow* tahun 1999
4. Peledakan kapal perang *USS. Cole* di Aden, Yaman tahun 2000
5. Pembajakan *MT. Han Wei* dan *VLCC MT. Limburg* tahun 2002

Namun diantara itu semua, ada peristiwa yang sangat menggemparkan dunia yaitu tragedi gedung pusat perdagangan (*World Trade Centre*) dan Pentagon di Amerika Serikat pada 11 September 2001 maka dengan suara bulat Majelis Organisasi Maritim Internasional (IMO) menyetujui pengembangan tindakan baru yang berkaitan dengan keamanan kapal dan fasilitas-fasilitas pelabuhan. (Humas dan kerja sama luar negeri Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2003, *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code)).

Struktur SOLAS (*Safety Of Life At Sea*) 1974/1978 memuat persyaratan perencanaan konstruksi keselamatan pelayaran yang terdiri dari keselamatan kapal, keselamatan manusia dan barang-barang yang diangkut, sehingga kapal harus dibangun dan dilengkapi dengan peralatan keselamatan yang garis besarnya adalah sebagai berikut:

1. Stabilitas kapal mengenai pembagian ruangan, lambung timbul, penempatan instalasi mesin dan listrik.
2. Pencegahan kebakaran, alat untuk keselamatan, alat komunikasi, alat navigasi dan sertifikasi yang diharuskan.
3. Peraturan khusus untuk kapal-kapal khusus seperti kapal pengangkut gandum,

Keselamatan kapal adalah salah satu unsur keselamatan pelayaran. Keselamatan pelayaran adalah aspek penting dalam pembinaan lalu lintas angkutan laut, karena aspek ini berhubungan dan sekaligus merupakan sub komponen yang menyangkut keselamatan jiwa manusia, barang, dan sarana angkutan serta lingkungan perairan.

Pada bulan Desember 2002, negara-negara peserta konvensi mendapatkan persetujuan yang berkaitan dengan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan termasuk bangsa Indonesia, karena bangsa Indonesia merupakan negara peserta konvensi tentang keselamatan jiwa di laut, 1974. Maka pada tanggal 1 Juli 2004 bangsa Indonesia memberlakukan ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) yang berkaitan dengan keamanan dan fasilitas-fasilitas pelabuhan. Sejak saat itu ISPS Code telah membentuk dasar untuk rezim keamanan wajib yang komprehensif untuk pelayaran internasional. Kode ini dibagi menjadi dua bagian, yaitu Bagian A dan Bagian B. Wajib Bagian A menguraikan secara rinci persyaratan terkait keamanan pelabuhan dan maritime yang harus dipatuhi oleh pemerintah kontraktor SOLAS, otoritas pelabuhan, dan perusahaan pelayaran, agar sesuai dengan kode. Bagian B dari kode ini memberikan serangkaian pedoman rekomendasi tentang cara memenuhi persyaratan dan kewajiban yang ditetapkan dalam ketentuan Bagian A.

Untuk mencapai tujuan diatas, pemerintah kontraktor SOLAS, otoritas pelabuhan dan perusahaan pelayaran diharuskan di bawah ISPS Code, untuk menunjuk petugas dan personel keamanan yang sesuai di setiap kapal, fasilitas pelabuhan, dan perusahaan pelayaran. Petugas keamanan ini PSO (*Port Security Officers*), SSO (*Ship Security Officers*), dan CSO (*Company Security Officers*) yang ditunjuk, dibri tugas untuk menilai, serta menyiapkan dan menerapkan rencana keamanan yang efektif yang mampu mengelola setiap potensi ancaman keamanan.

Dengan adanya penelitian ini dapat mengetahui sejauh mana rasa tanggung jawab seorang Perwira dan ABK dalam melaksanakan tugas jaga khususnya di dalam ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) yaitu SSP (*Ship Security Plan*). Setelah mengetahui hal tersebut diharapkan agar Perwira dan ABK meningkatkan rasa kedisiplinan dalam menjalankan tugas sehingga dapat menciptakan rasa aman diatas kapal dan tidak ada rasa takut jika kejadian terjadi karena semua crew kapal sudah mengerti tentang ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*).

Sesuai hal tersebut diatas, maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian mengenai ” **PENERAPAN DAN PELAKSANAAN ISPS CODE (*INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE*) DIATAS KM. BUKIT SIGUNTANG** ”.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka hal-hal yang menjadi fokus permasalahan ini adalah bagaimana penerapan dan pelaksanaan ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) diatas KM. Bukit Siguntang?



### **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan yang hendak dicapai dalam penulisan ini adalah untuk mengetahui bagaimana penerapan dan pelaksanaan ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) diatas KM. Bukit Siguntang.

### **D. Manfaat Penelitian**

Selanjutnya penulisan ini dimaksudkan dapat memberikan manfaat-manfaat sebagai berikut:

#### 1. Manfaat Teoritis

- a. Sebagai tambahan ilmu pengetahuan umum di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar mengenai penerapan dan pelaksanaan ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) diatas kapal.
- b. Memberikan gambaran tentang pentingnya pelaksanaan ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) dalam rangka pengamanan awak kapal, kapal, serta muatan yang sesuai dengan standar internasional.

#### 2. Manfaat secara praktis.

- a. Mengetahui rancangan keamanan yang akan dilaksanakan pada saat terjadi ancaman di atas kapal.
- b. Sebagai masukan bagi para taruna sehingga dapat belajar bagaimana pelaksanaan dan penerapan ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) di atas kapal.
- c. Menambah wawasan mengenai hal-hal yang berhubungan dengan ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*).

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pengertian Penerapan**

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) (2010:1487) Penerapan adalah hal, cara atau hasil. Penerapan dapat juga diartikan sebagai pelaksanaan, sedangkan menurut Riant Nugroho (2003:158) mengartikan penerapan pada prinsipnya adalah cara yang dilakukan agar dapat mencapai tujuan yang diinginkan. Berdasarkan teori tersebut dapat diambil kesimpulan tentang pengertian penerapan dalam penulisan skripsi ini adalah pelaksanaan (praktek) strategi yang tepat yang harus dilakukan untuk mendapatkan hasil yang objektif sehingga dalam melaksanakan penerapan diperlukan keterampilan yang sesuai yang harus dilakukan oleh pimpinan, yang berhubungan dengan masalah yang akan dihadapi. Dalam hal ini diperlukan konsep yang lebih terarah dan metode yang terfokus pada upaya pemecahan masalah, sehingga akan terwujud hasil yang diinginkan.

#### **B. Pengertian Pelaksanaan**

Pelaksanaan berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah proses, cara, perbuatan melaksanakan suatu rancangan, keputusan dan sebagainya. Pelaksanaan adalah suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana yang sudah disusun secara matang dan terperinci, implementasi biasanya dilakukan setelah perencanaan sudah dianggap siap.

Adapun pengertian pelaksanaan menurut salah satu ahli, yaitu:

Menurut *Bintoro Tjokroadmudjoyo*, Pengertian Pelaksanaan adalah sebagai proses dalam bentuk rangkaian kegiatan, yaitu berawal dari kebijakan guna mencapai suatu tujuan maka kebijakan itu diturunkan dalam suatu program dan proyek.

Menurut Siagian S.P, mengemukakan bahwa Pengertian Pelaksanaan merupakan keseluruhan proses pemberian motivasi bekerja kepada para bawahan sedemikian rupa, sehingga pada akhirnya mereka mau bekerja secara ikhlas agar tercapai tujuan organisasi dengan efisien dan ekonomis.

### **C. Pengertian Dan Tujuan ISPS CODE**

ISPS Code (*International Ship and Port Security Code*) merupakan aturan yang menyeluruh mengenai kegiatan-kegiatan dan langkah-langkah yang harus diambil oleh setiap negara dalam menanggulangi ancaman terorisme dilaut yang dibentuk pada tanggal 12 Desember 2002, serta untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan dan untuk menentukan langkah apa saja yang harus dilakukan dalam kasus tersebut, (Peraturan Menteri (2016:134))

Dalam SOLAS (*Safety Of Life At Sea*) Bab XI-2 amandemen 1974 dijelaskan bahwa tujuan dari ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) adalah sebagai berikut:

1. Untuk menetapkan suatu kerangka kerja internasional yang melibatkan kerja sama antar negara peserta, badan-badan pemerintah, pemerintah setempat, dan industri perkapalan / pelayaran serta kepelabuhan untuk mendeteksi berbagai ancaman terhadap keamanan dan tindakan preventif terhadap berbagai insiden keamanan yang berakibat kepada kapal dan berbagai fasilitas pelabuhan yang melayani perdagangan internasional.
2. Untuk menetapkan tanggung jawab dan peran masing-masing negara anggota, instansi pemerintah, administrasi lokal, pelayaran dan industri pelabuhan di tingkat nasional dan internasional untuk menjamin keamanan maritim.
3. Untuk memastikan pengumpulan dan pertukaran informasi yang efektif yang terkait dengan keamanan lebih awal.

4. Untuk menyediakan suatu metodologi untuk penilaian keamanan agar ditempatnya memiliki rancangan dan prosedur untuk mengambil langkah-langkah perubahan tingkat keamanan.
5. Untuk memastikan kepercayaan bahwa tindakan keamanan maritim cukup dan proporsional berada pada tempatnya.

Dalam ISPS Code, yang dimaksud dengan pelayaran adalah Pelayaran Internasional. Sedangkan pelabuhan yang dimaksud adalah pelabuhan yang melayani pelayaran kapal internasional.

Kriteria kapal yang digolongkan dalam Pelayaran Internasional (International Voyage) adalah :

1. Kapal penumpang (lebih dari 12 orang), termasuk yang berkecepatan tinggi.
2. Kapal barang, termasuk kapal pengangkut berkecepatan tinggi, 500 ton keatas.
3. *Mobile Offshore Drilling Unit* (MODU), instalasi pengeboran lepas pantai, termasuk drilling unit yang ditarik.
4. Fasilitas Pelabuhan yang melayani kapal atau pelayaran internasional. Dalam hal-hal khusus, Negara Anggota, (Contracting Government) dapat memperluas ketentuan di atas terhadap fasilitas pelabuhan domestik yang melayani kapal internasional.

#### **D. Ketentuan - Ketentuan ISPS CODE**

Menurut ISPS Code, Kode Internasional Tentang Keamanan Kapal dan Pelabuhan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2003. Ketentuan-ketentuan dalam ISPS Code tidak berlaku bagi kapal perang, kapal bantu angkatan laut atau kapal-kapal lain untuk tujuan non komersial. Adapun ketentuan-ketentuan ISPS Code (International Ship and Port Facility Security) Code dibagi menjadi 2 bagian yaitu:

1. Bagian A : Persyaratan Wajib (Mandatory)
  - a. Umum (General)
  - b. Definisi (*Definition*)
  - c. Aplikasi (Application)
  - d. Tanggung jawab negara anggota (Responsibility of Contractive Government)
  - e. Pernyataan keamanan (DOS)
  - f. Kewajiban perusahaan (*Obligation of The Company*)
  - g. Keamanan kapal (*Ship Security*)
  - h. Penilaian keamanan Kapal (Ship Security Assessment)
  - i. Rencana keamanan Kapal (Ship Security Plan)
  - j. Catatan atau dokumen (Records)
  - k. Pegawai keamanan perusahaan (Company Security Officer)
  - l. Petugas keamanan Kapal (Ship Security Officer)
  - m. Pelatihan, praktek dan pengujian terhadap keamanan kapal
  - n. Keamanan fasilitas pelabuhan (Port Facility Security)
  - o. Penilaian Keamanan fasilitas pelabuhan (Port Facility Security Assessment)
  - p. Rencana Keamanan fasilitas pelabuhan (Port Facility Security Plan)
  - q. Petugas Keamanan fasilitas pelabuhan(Port Facility Security Officer)
  - r. Pelatihan, praktek dan pengujian terhadap keamanan fasilitas pelabuhan
  - s. Verifikasi dan sertifikasi kapal.
2. Bagian B : Petunjuk Pelaksanaan (Recommendatory)
  - a. Perkenalan
  - b. Penetapan
  - c. Penerapan
  - d. Tanggung jawab negara anggota
  - e. Pernyataan keamanan

- f. Tanggung jawab perusahaan
- g. Keamanan kapal
- h. Penguji juklak keamanan kapal
- i. Rencana keamanan kapal
- j. Catatan kejadian
- k. Perwira keamanan perusahaan
- l. Perwira keamanan kapal
- m. Latihan, latihan berkala dan latihan cepat tanggap keamanan
- n. Keamanan fasilitas pelabuhan
- o. Penguji Juklak fasilitas pelabuhan.

Setelah melalui penandatanganan secara resmi oleh negara negara anggota IMO, ISPS Code akhirnya berlaku efektif sejak 1 Juli 2004. Setelah pemberlakuan Bab baru XI-2 konvensi itu, maka anggota peserta penanda tangan konvensi tersebut mempunyai tanggung jawab sebagai berikut :

1. Menetapkan tingkat keamanan yang berlaku.
2. Memberikan persetujuan terhadap rancangan keamanan kapal.
3. Menyetujui amandemen-amandemen yang relevan dari rancangan terdahulu yang telah disetujui.
4. Memeriksa ketentuan kapal dalam memenuhi ketentuan Bab XI-2 serta menerbitkan sertifikat keamanan kapal internasional.
5. Menentukan fasilitas-fasilitas pelabuhan wilayah teritorial yang wajib mengangkat petugas keamanan fasilitas pelabuhan yang bertanggung jawab mempersiapkan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan.
6. Melaksanakan pengawasan dan langkah-langkah dalam rangka mematuhi ketentuan.
7. Menguji rancangan yang telah disetujui.
8. Serta menyampaikan informasi kepada IMO (International Maritime Organization) dan kepada industri pelayaran dan pelabuhan.

Disamping itu juga negara-negara peserta dapat mengangkat atau menetapkan otoritas yang ditunjuk dalam pemerintahannya serta mengizinkan organisasi keamanan yang telah diakui keberadaannya untuk menyelesaikan pekerjaan tertentu itu harus diberikan oleh negara peserta atau otoritas yang ditunjuk negara-negara peserta. Dikutip dari (<http://www.panmaritime.net/id/uncategorized/sekilas-tentang-isps-code/>)

#### **E. Tingkat Dan Peralatan Keamanan ISPS CODE**

Ini menggambarkan tiga tingkat keamanan yang berlaku secara Internasional, ketiga tingkat itu adalah sebagai berikut :

##### **1. Tingkat keamanan Siaga 1**

Artinya tingkat normal, tingkat kondisi keamanan dimana kapal dan fasilitas pelabuhan beroperasi secara normal. Pada tingkat keamanan Siaga 1 yang harus dilakukan adalah sebagai berikut:

- a. Menentukan kegiatan tugas keamanan kapal.
- b. Mengawasi akses ke kapal.
- c. Memonitor embarkasi orang dan barang.
- d. Memonitor daerah terlarang.
- e. Memonitor geladak dan seputar kapal.
- f. Mengawasi penanganan Cargo dan penyimpanan di kapal.
- g. Memastikan bahwa komunikasi keamanan telah tersedia.

Beberapa contoh tindakan kapal pada beberapa tingkat siaga adalah: Level 1 (*Security Level 1*), tingkat keamanan siaga 1.

##### **1) Pengawasan Masuk**

- a) Memeriksa identitas dari semua orang yang akan masuk kapal.
- b) Melihat bahwa ada daerah pemeriksaan dimana dapat dilakukan pemeriksaan orang serta barang yang dibawa.
- c) Kerjasama dengan fasilitas pelabuhan sebelum memuat di atas kapal.
- d) Mengetahui pintu masuk yang harus dikunci atau diperhatikan bagi orang-orang dilarang.

- e) Mengunci atau menghalangi orang masuk ke daerah tanpa pengawasan dimana penumpang dan pengunjung dapat berada.
- f) Mengadakan pengarahan ABK (Anak Buah Kapal) dari kapal akan adanya ancaman serta prosedur melaporkan orang dicurigai, barang atau aktivitas dimana diperlukan kewaspadaan.

## 2) Daerah Terbatas (*Restricted Area*)

- a) Menutup atau mengunci pintu masuk.
- b) Pemakaian alat pemantau.
- c) Memakai penghalang atau ronda keliling kapal.
- d) Memakai alat pemantau otomatis untuk membangunkan ABK bila ada yang masuk di daerah terlarang.

## 3) Pengawasan Muatan

- a) Pengawasan secara teratur dari muatan sebelum dan sesudahnya operasi bongkar muat.
- b) Yakinkanlah kerja sama dengan pelabuhan bahwa muatan sebelum dimuat sesuai frekuensi SSP (Ship Security Plan).
- c) Pemeriksaan segel atau lainnya untuk menghindari percobaan dari perbuatan jahat.

## 4) Perlengkapan Kapal

- a) Memeriksa apakah perlengkapan yang diminta sesuai dengan order.
- b) Yakin bahwa perlengkapan kapal segera dapat disimpan dan didapatkan.



5) Penanganan Bagasi Titipan

SSP (*Ship Security Plan*) harus berisi penanganan dari barang titipan melalui x-ray atau pemeriksaan secara teliti.

2. Tingkat keamanan Siaga 2

Artinya tingkat agak tinggi, tingkat kondisi keamanan yang diterapkan sepanjang ada suatu resiko tinggi atas kemungkinan terjadinya satu insiden keamanan. Pada tingkat keamanan siaga 2 kegiatan tambahan dalam SSP (*Ship Security Plan*) yang dilakukan yaitu :

- a) Menentukan kegiatan tugas keamanan kapal
- b) Mengawasi akses ke kapal
- c) Memonitor embarkasi orang dan barang
- d) Memonitor daerah terlarang
- e) Memonitor geladak dan seputar kapal
- f) Mengawasi penanganan kargo dan penyimpanan di kapal
- g) Memastikan bahwa komunikasi keamanan telah tersedia.

Level 2 (*Security Level 2*) tingkat keamanan siaga 2:

1) Pengawasan masuk.

- a) Menugaskan tambahan petugas untuk ronda di daerah geladak waktu sepi untuk menghindari orang masuk tanpa izin.
- b) Mengurangi pintu masuk ke kapal dan memperhatikan pintu mana yang harus ditutup dan mematok dikunci terus.
- c) Menahan supaya tidak ada yang dapat naik ke kapal dari arah laut, termasuk diadakan kapal patroli melalui fasilitas pelabuhan.
- d) Membuat restricted area darat dari kapal dengan bekerja sama fasilitas pelabuhan.
- e) Mengantar para pengunjung kapal.
- f) Mengkhususkan pengarah terhadap ABK (Anak Buah Kapal) terhadap segala ancaman yang ada, dan ulang prosedur untuk melaporkan orang yang dicurigai.

g) Melaksanakan ronda dan pemeriksaan penuh sekeliling kapal.

2) Daerah Terbatas (*Restricted Area*)

a) Mengadakan restricted area di sebelah pintu masuk.

b) Secara terus menerus mengawasi alat pemantau.

c) Menugaskan petugas tambahan untuk menjaga dan ronda di restricted area.

3) Pengawasan Muatan

a) Memeriksa secara teliti muatan, alat angkutan dan ruangan muatan.

b) Pemeriksaan teliti bahwa hanya muatan yang diperlukan yang dimuat di atas kapal.

c) Penambahan frekuensi serta ketelitian dalam pemeriksaan segel dan lainnya untuk menghindari adanya kejahatan atau ditambah dengan cara penambahan pemeriksaan secara visual dan fisik, penambahan pemeriksaan dengan alat scanning dan deteksi, mekanik atau mempergunakan anjing, koordinasi dari peningkatan keamanan dengan stipper atau pihak lain yang bertanggung jawab sesuai dengan perjanjian dan prosedur yang ada.

4) Perlengkapan Kapal

SSP (*Ship Security Plan*) harus menyatakan tambahan keamanan yang dilakukan selama menerima perlengkapan kapal dengan memeriksa sebelum diterima di kapal dan memperkuat pemeriksaan.

5) Penanganan Bagasi Titipan

SSP(*Ship Security Plan*) harus melakukan tambahan keamanan terhadap bagasi titipan yang juga harus termasuk 100% x-ray, screening dan semua bagasi titipan.

### 3. Tingkat keamanan Siaga 3

Artinya tingkat sangat tinggi, tingkat kondisinya yang diterapkan periode waktu ketika probabilitas resiko atau resiko segera terjadi atau insiden keamanan sudah tampak. Tingkat keamanan siaga 3, tindakan perlindungan khusus dalam SSP (*Ship Security Plan*) adalah:

- a. Menentukan kegiatan tugas keamanan kapal.
- b. Mengawasi akses ke kapal.
- c. Memonitor embarkasi orang / barang.
- d. Memonitor daerah terlarang.
- e. Memonitor geladak dan seputar kapal.
- f. Mengawasi penanganan cargo dan penyimpangan di kapal.
- g. Memastikan bahwa komunikasi keamanan telah tersedia.

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

#### 1) Pengawasan Masuk

Kapal harus memenuhi instruksi dari pihak yang melakukan tanggapan terhadap insiden atau ancaman keamanan. SSP (*Ship Security Plan*) harus merinci langkah keamanan yang dapat dilakukan oleh kapal termasuk:

- a) Mengurangi pintu masuk dengan hanya satu yang diperiksa.
- b) Hanya memperbolehkan masuk bagi mereka yang memberi tanggapan terhadap insiden atau ancaman keamanan.
- c) Mengarahkan orang-orang yang berada di atas kapal.
- d) Mempersiapkan untuk secara penuh atau sebagian melakukan pemeriksaan kapal.

#### 2) Daerah Terbatas (Restricted Area)

- a) Mengadakan restricted area tambahan di kapal di daerah asal insiden keamanan atau tempat dimana diperkirakan akan terjadi.
- b) Memeriksa restricted area yang merupakan bagian dari pemeriksaan di kapal.

### 3) Pengawasan Muatan

- a) Menunda bongkar/muat barang dan muatan.
- b) Memeriksa muatan berbahaya dan mengganggu yang ada di kapal dan tempat lokasinya.

### 4) Perlengkapan Kapal

- a) Melakukan pemeriksaan lebih teliti dari perlengkapan kapal yang masuk.
- b) Persiapan pembatasan atau penundaan perlengkapan kapal yang masuk.
- c) Penolakan perlengkapan yang akan masuk kapal.

### 5) Penanganan Bagasi Titipan

- a) Melakukan pemeriksaan yang jauh lebih teliti umpama dengan x-ray dari dua sudut berbeda.
- b) Membatasi atau menunda pemeriksaan dari bagasi titipan.
- c) Menolak bagasi titipan untuk kapal.

Nahkoda kapal senantiasa menjadi penanggung jawab tertinggi untuk keselamatan dan keamanan kapalnya. Bahkan keadaan tingkat siaga keamanan III, seorang nahkoda dapat mencari klarifikasi atau mengubah perintah-perintah yang berasal dari pihak-pihak yang bereaksi menghadapi kejadian keamanan atau ancaman kejadian keamanan sejauh nahkoda mempunyai alasan yang dapat dipercaya.

Setelah mengetahui bagian-bagian dari suatu rancangan-rancangan yang tercantum di dalam kode Internasional untuk keamanan kapal dan fasilitas-fasilitas pelabuhan maka perlu juga diadakan suatu pelatihan, maka diadakanlah gladi dan latihan tentang keamanan misalnya mengadakan pelatihan seperti drill agar personil di atas kapal dapat mengetahui tugas-tugas dan tanggung jawabnya khususnya harus mengetahui dan memahami tanggung jawab mereka untuk keamanan kapal sebagaimana diuraikan dalam dokumen SSP dan harus mempunyai kemampuan dan pengetahuan cukup untuk melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan pada mereka. Disamping

itu juga harus memastikan implementasi yang efektif mengenai dokumen SSP atau rancangan keamanan kapal, latihan harus dilaksanakan pada tingkat internal sesuai dengan jenis kapal, pergantian personil kapal, fasilitas pelabuhan yang harus dikunjungi dan keadaan lain yang terkait serta perusahaan harus juga memastikan dan mengkoordinasikan semua apakah pengimplementasiannya dilaksanakan dengan sungguh-sungguh.

Setelah itu semua dilaksanakan maka diadakan lagi penilaian keamanan meliputi :

1. Identifikasi dan evaluasi tentang infrastruktur dan aset-aset penting yang harus dilindungi.
2. Identifikasi tentang ancaman yang mungkin timbul dan menetapkan dan memprioritaskan tindakan keamanan.
3. Identifikasi kelemahan, termasuk faktor manusia di dalam infrastruktur kebijakan dan prosedur.

Dikutip dari Tim Surveyor Indonesia, Sosialisasi *ISPS Code*, PT. Surveyor Indonesia, 2005. setelah mengadakan penilaian pelaksanaan atau audit maka diadakanlah verifikasi dan pemberian sertifikat untuk kapal-kapal yang sudah melaksanakan penilaian atau audit tersebut, pemberian sertifikat itu ditetapkan periode atau jangka waktu oleh administrasi tidak boleh melebihi lima tahun. Jika sertifikat dikeluarkan untuk masa kurang dari lima tahun maka pihak administrasi boleh memperpanjang sertifikat itu diluar tanggal kadaluarsa yang telah ditetapkan. Jika seandainya juga suatu kapal sertifikatnya berakhir tetapi tidak berada dipelabuhan atau sementara kapal sedang berlayar maka administrasi boleh memperpanjang periode validitas sertifikatnya tetapi perpanjangan itu harus dijamin hanya untuk menyelesaikan pelayarannya ke pelabuhan tempat kapal itu di verifikasi.

Kapal laut atau kapal pesiar dengan muatan barang dan orang yang berpenumpang paling banyak. Untuk mengantisipasi terjadinya malapetaka atau bahaya maka perlu disiapkan peralatan keamanan.

#### 1. Peralatan Keamanan Berdasarkan ISPS Code.

Peralatan keamanan yang di gunakan di atas kapal telah di tetapkan oleh solas sebagai persyaratan keamanan di atas kapal. Ketetapan tersebut telah diatur dalam Solas 1974 Chapter V dan XI, adapun beberapa peralatan yang disyaratkan dalam ISPS Code antara lain :

- a. Alat pemantau dengan kamera tersembunyi CCTV (Closed Circuit Television Camera).
- b. Alat pendeteksi alat-alat berbahaya/portable (Hand Held Metal Detector).
- c. Alat pemantau barang/muatan berbahaya (Baggage ScreeningSystem).
- d. Alat pemantau barang-barang/muatan berbahaya dengan sinar X (X-Ray system).
- e. Alat penerangan tambahan.

Peralatan tersebut yang telas disebutkan diatas merupakan salah satu dari persyaratan yang ada didalam SOLAS chapter V dan chapter XI yaitu tentang *Ship Security Plan Section 7, Security Equipment, ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code)* itu sendiri akan mulai di berlakukan pada tanggal 01 juli 2004, dimana didalam pada tahap sosialisasi pelaksanaan ISPS Code masih sering didapati penyimpangan pada penerapan dari aturan ini, khususnya kesiapan dari negara-negara yang terbelakang. Untuk itu komisi keselamatan maritim (*Maritime Safety Commitee*) selalu melakukan pengawasan dan evaluasi di dalam penerapannya.

## 2. Peralatan Keamanan Diatas KM. Bukit Siguntang.

Beberapa peralatan keamanan yang ada diatas kapal penulis amati adalah sebagai berikut :

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

atau alat pemantau dengan kamera tersembunyi/dengan kamera yang tidak terlihat orang lain ini di gunakan untuk memantau kegiatan yang di lakukan oleh para penumpang ataupun crew crew di atas kapal. *CCTV* juga memiliki fungsi serta tujuan yang pastinya untuk menghindari kejahatan kejahatan yang biasa sering kali terjadi belakangan ini. Faktornya hampir sama di mana para penjahat biasanya mengincar barang barang berharga yang berada di tempat - tempat umum. Maka dari itu *CCTV* yang sangat berguna dalam peranan keamanan agar disaat penumpang tidak mengawasi barang barang mereka dengan *CCTV* bisa diawasi.

Gambar 2.1. CCTV



Sumber : KM. Bukit Siguntang

b. *Hand Held Metal Detector*

adalah alat yang berfungsi untuk mendeteksi posisi muatan / barang barang bawaan penumpang yang terdapat di pakaian atau di badan calon penumpang yang berbahan dasar metal ataupun logam. Detector logam hand held dirancang untuk memenuhi persyaratan yang tepat dari industri keamanan. Penggunaan secara khusus akan mencakup pencarian tubuh untuk senjata keamanan pengendalian massa, memeriksa paket dan surat untuk benda logam dan logam mana saja yang tersembunyi perlu dideteksi. Alat pendeteksi logam atau Hand Held Metal Detector yang berguna dapat membantu petugas keamanan dalam melaksanakan tugas penjagaan dan mendeteksi setiap orang atau calon penumpang yang akan naik di atas kapal agar tidak terjadinya hal – hal yang tidak diinginkan terutama dalam kondisi keamanan, kenyamanan calon penumpang dan keselamatan di dalam pelayaran.

Gambar 2.2. *Hand Held Metal Detector*



Sumber : KM. Bukit Siguntang



c. Alat Penerangan Tambahan

*Flaslight* atau Senter adalah alat penerangan tambahan yang bisa di gunakan untuk melakukan patroli di sekitar area kapal untuk melakukan pengecekan area kapal dari sudut gelap yang tidak terlihat. misalnya digunakan saat melakukan patroli di sekitar kapal yang tidak terjangkau oleh alat penerangan dari kapal.

Gambar 2.3 Senter



Sumber : KM. Bukit Siguntang

**F. Istilah Penting Dan Standard ISPS CODE**

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

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

Merupakan buku panduan yang berisikan langkah-langkah keamanan yang harus dilakukan untuk mendeteksi dan mencegah ancaman terhadap kapal, muatan, penumpang, dan awak kapal. (ISPS-A/2,1.4).

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

Merupakan suatu rencana tertulis yang disusun dan dikembangkan untuk menjamin pelaksanaan setiap tindakan yang diambil untuk melindungi segala macam fasilitas pelabuhan dan kapal, orang, muatan, peralatan angkut muatan, tempat-tempat penyimpanan barang di dalam fasilitas pelabuhan terhadap resiko insiden keamanan. (ISPS-A/2,1.5)

3. Perwira Keamanan Kapal (*Ship Security Officer*).

Berarti seseorang di atas kapal yang bertanggung jawab terhadap keamanan kapal, termasuk implementasi dan pemeliharaan dari rancangan keamanan kapal dan untuk berkoordinasi dengan petugas keamanan kapal dan petugas keamanan perusahaan. (ISPS-A/2,1.6)

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

Berarti seseorang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk menjamin bahwa suatu penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan, suatu rancangan keamanan kapal dikembangkan, disampaikan untuk persetujuan dan selanjutnya diterapkan, dipelihara, dan untuk berkoordinasi dengan petugas keamanan fasilitas pelabuhan dan petugas keamanan kapal. (ISPS-A/2,1.7)

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

Berarti seseorang yang bertanggung jawab untuk pengembangan, implementasi, revisi, dan memelihara rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dan untuk berkoordinasi dengan petugas keamanan kapal dan petugas keamanan perusahaan. (ISPS-A/2,1.8).

## 6. Keamanan Tingkat (*Security Level*).

Adalah klasifikasi dari keamanan kapal dan pelabuhan menurut intensitas atau kecenderungan yang dapat terjadi setelah melalui proses pengamatan dan pengumpulan data. Security level dibagi dalam 3 tingkatan, dengan level 3 yang tertinggi. (SOLAS XI-2/1.1.14).

Adapun beberapa standar ISPS Code dikapal adalah :

### 1. *International Ship Security Certificate (ISSC)*

Dimana sertifikat tersebut diterbitkan atau disahkan oleh administrasi maupun oleh suatu organisasi keamanan yang diakui yang bertindak atas nama administrasi maupun oleh suatu organisasi keamanan kapal Internasional atau *International Ship Security Certificate (ISSC)* di keluarkan, di mana masa berlakunya tidak boleh lebih dari 5 tahun.

### 2. *Automatic Identification System (AIS)*

Sebuah sistem pelacakan otomatis digunakan pada kapal dan dengan pelayanan lalu lintas kapal untuk mengidentifikasi dan menemukan kapal elektronik pertukaran data dengan kapal lain di dekatnya.

### 3. *Ship Security Alert System (SSAS)*

*Ship Security Alert System* merupakan sistem yang memberikan kontribusi terhadap upaya dari pada (IMO) Maritim Organization, untuk memperkuat keamanan juga melindungi dunia maritim dan menekan aksi terorisme dan pembajakan terhadap kapal ditengah laut.

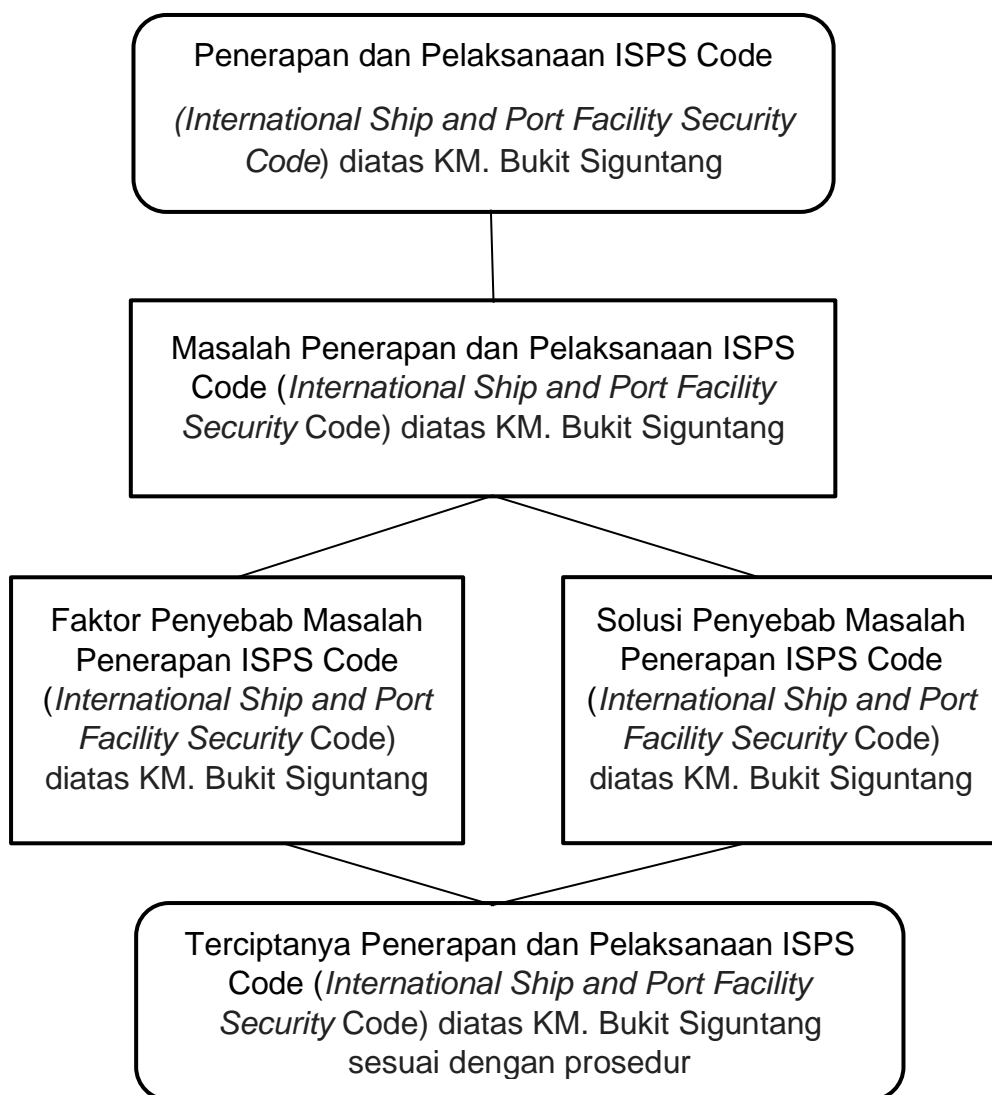
### 4. *Declaration of Security (DOS)*

Persetujuan yang dicapai antara suatu kapal dan bisa juga suatu fasilitas pelabuhan atau kapal yang lainnya dengan mana ia berinteraksi, menetapkan langkah keamanan yang masing-masing akan menerapkan.

## G. Kerangka Pikir

Dalam penulisan proposal ini sebagai penulis saya ingin menuangkan pokok-pokok pemikiran, dalam penulisan proposal, yang telah saya buat dalam bentuk kerangka pikir yang dirangkai pada suatu skema alur pembahasan sebagai berikut.

Gambar 2.4. Kerangka Pikir



## H. Hipotesis

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah dipaparkan diatas, maka hipotesis yang diambil adalah [diduga](#) penerapan *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) diatas kapal belum diterapkan secara maksimal dan efisien.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

Menurut Nawawi (1994:8), Metode penelitian adalah cara atau teknis yang dilakukan dalam penelitian, sebuah penelitian harus berdasarkan pada material data yang akurat agar hasil dari sebuah penelitian itu dapat dipertanggungjawabkan, baik secara ilmiah maupun secara kenyataan di lapangan, sehingga hasil penelitian itu mempunyai nilai positif. Selain itu, kegunaan dari pada penelitian adalah untuk menyelidiki keadaan dan konsekuensi terhadap suatu keadaan khusus. Secara umum, metode penelitian diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data.

#### **A. Jenis, Desain dan Variabel Penelitian**

##### **1. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian deskriptif kualitatif. Menurut Mukhtar (2013:10), metode penelitian deskriptif kualitatif adalah sebuah metode yang digunakan peneliti untuk menemukan pengetahuan atau teori terhadap penelitian pada satu waktu tertentu.

##### **2. Desain Penelitian**

Menurut Nursalam (2003:81), desain penelitian merupakan suatu strategi untuk mencapai tujuan penelitian yang telah ditetapkan dan berperan sebagai pedoman atau penuntun peneliti pada seluruh proses penelitian.

##### **3. Variabel Penelitian**

Menurut Sugiyono (2012:61), variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, obyek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Apabila disesuaikan dengan jenis penelitian maka penulis mengambil variabel

penelitiannya adalah penerapan dan pelaksanaan ISPS (*International Ship and Port Facility Security*) Code diatas KM. Bukit Siguntang.

## **B. Definisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus**

Definisi operasional adalah penentuan sifat yang akan dipelajari sehingga menjadi variabel yang dapat di ukur. Definisi operasional menjelaskan cara tertentu yang digunakan untuk meneliti dan mengoperasikan kontrak, sehingga memungkinkan bagi peneliti yang lain untuk melakukan replikasi pengukuran dengan cara yang sama atau mengembangkan cara pengukuran kontrak yang lebih baik.

Adapun penjelasan dari variabel-variabel yang digunakan penulis dalam penelitian ialah :

### **1. Penerapan**

Menurut Riant Nugroho (2003:158), penerapan pada prinsipnya adalah cara yang dilakukan agar dapat mencapai tujuan yang diinginkan. Berdasarkan teori tersebut dapat diambil kesimpulan tentang pengertian penerapan dalam penulisan skripsi ini adalah pelaksanaan (praktek) strategi yang tepat yang harus dilakukan untuk mendapatkan hasil yang objektif sehingga dalam melaksanakan penerapan diperlukan keterampilan yang sesuai yang harus dilakukan oleh pimpinan, yang berhubungan dengan masalah yang akan dihadapi.

### **2. Pelaksanaan**

Menurut Bintoro Tjokroadmudjoyo, Pengertian Pelaksanaan adalah sebagai proses dalam bentuk rangkaian kegiatan, yaitu berawal dari kebijakan guna mencapai suatu tujuan maka kebijakan itu diturunkan dalam suatu program dan proyek.

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

Merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan dan untuk menentukan langkah-langkah keamanan apa yang tepat, penilaian resiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu.

## **C. Populasi Dan Sampel Penelitian**

### 1. Populasi

Menurut Sugiyono (1997: 57), Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Adapun populasi dalam penelitian ini adalah seluruh kru di atas KM. Bukit Siguntang.

### 2. Sampel Penelitian

Menurut Arikunto (2006: 131), Sampel adalah sebagai wakil populasi yang akan diteliti. Adapun sampel dalam penelitian ini adalah beberapa kru yang bekerja diatas KM. Bukit Siguntang.

## **D. Teknik Pengumpulan Data**

### 1. Metode Observasi (Pengamatan Langsung)

Menurut Suharsimi Arikunto (1989:192), metode observasi adalah pengamatan langsung pada suatu obyek yang diteliti. Dengan metode observasi penulis bisa langsung mengadakan kegiatan di lapangan saat melaksanakan praktek laut.



## 2. Studi Pustaka

Langkah utama dan paling penting dalam melakukan suatu penelitian adalah mencari serta menemukan referensi-referensii yang berhubungan dengan masalah yang akan penulis teliti. Selain itu referensi-referensi yang diperoleh nantinya dapat digunakan sebagai data pendukung analisa. Selain itu juga penulis melengkapi data-data sebagai bahan argumen dari bahan-bahan referensi dari berbagai sumber bacaan berupa buku-buku yang relevan dengan topik pembahasan skripsi ini, antara lain buku-buku tentang ISPS Code, Media cetak melalui media elektronik dan sedikit dari internet.

### **E. Teknik Analisis Data**

Dalam penelitian ini, penulis menganalisa data yang berupa kata-kata, kalimat yang didapat dari wawancara dan catatan lapangan . Setelah seluruh data diperoleh dari hasil wawancara dan pengamatan lalu dipelajari, setelah itu mengadakan reduksi data yaitu suatu usaha untuk membuat rangkuman dan memilih serta memfokuskan hal-hal yang penting dari hasil studi pustaka, observasi atau pengamatan tersebut. Langkah selanjutnya dengan membuat penyajian data, penyajian data adalah penyampaian informasi berdasarkan data yang dimiliki dan disusun secara baik sehingga mudah dilihat, dibaca, dan dipahami, sehingga kita lebih mudah dalam membuat kesimpulan.

**BAB IV**  
**HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

**A. Gambaran Umum Objek Penelitian**

Kapal Penumpang KM. Bukit Siguntang adalah salah satu kapal milik perusahaan Pelayaran Nasional Indonesia atau yang akrab disebut PT. Pelni yang diproduksi oleh pabrik galangan kapal bernama Jos L Meyer asal Papenburg, Jerman. Kapal penumpang KM. Bukit Siguntang ini dibuat pada tahun 1996, itu artinya kapal ini sudah 25 tahun melayani para penumpang di Indonesia.

Berikut beberapa data dari *ship's particular* tempat penulis melaksanakan penelitian :

Tabel 4.1. Ship Particular KM. Bukit Siguntang

NO	NAME OF VESSEL	KM. BUKIT SIGUNTANG
1.	CALL SIGN	YFGS
2.	IMO NUMBER	9124536
3.	BUILD BY	JOS L, MEYER PAPENBURG JERMAN
4.	LAUNCHING DATE	12 OKTOBER 1995
5.	DELIVERY DATE	12 OKTOBER 1996
6.	L O A	146,50 M
7.	L B P	130,00 M
8.	SUMMER DRAFT	5,90 M
9.	GROSS TONNAGE	14701 RT
10.	BREADTH MOULDED	23,40 M
11.	NETTO TONNAGE	5360 RT
12.	MAXIMUM SPEED	20,3 KNOT
13.	DEAD WEIGHT TONNAGE	3686 TDW
14.	CARGO HOLD CAPACITY	BALES = 1200 M3 GRAIN = 1400 M3

15.	DEPTH TO 4 DECK	10.80 M
16.	DEPTH TO 5 DECK	13.40 M
17.	DEPTH TO 8 DECK (BRIDGE)	21.20 M
18.	TOTAL PASSENGER	2513 PERSONS
19.	CREWS	157 PERSONS
20.	DISPLASMENT	10578 T

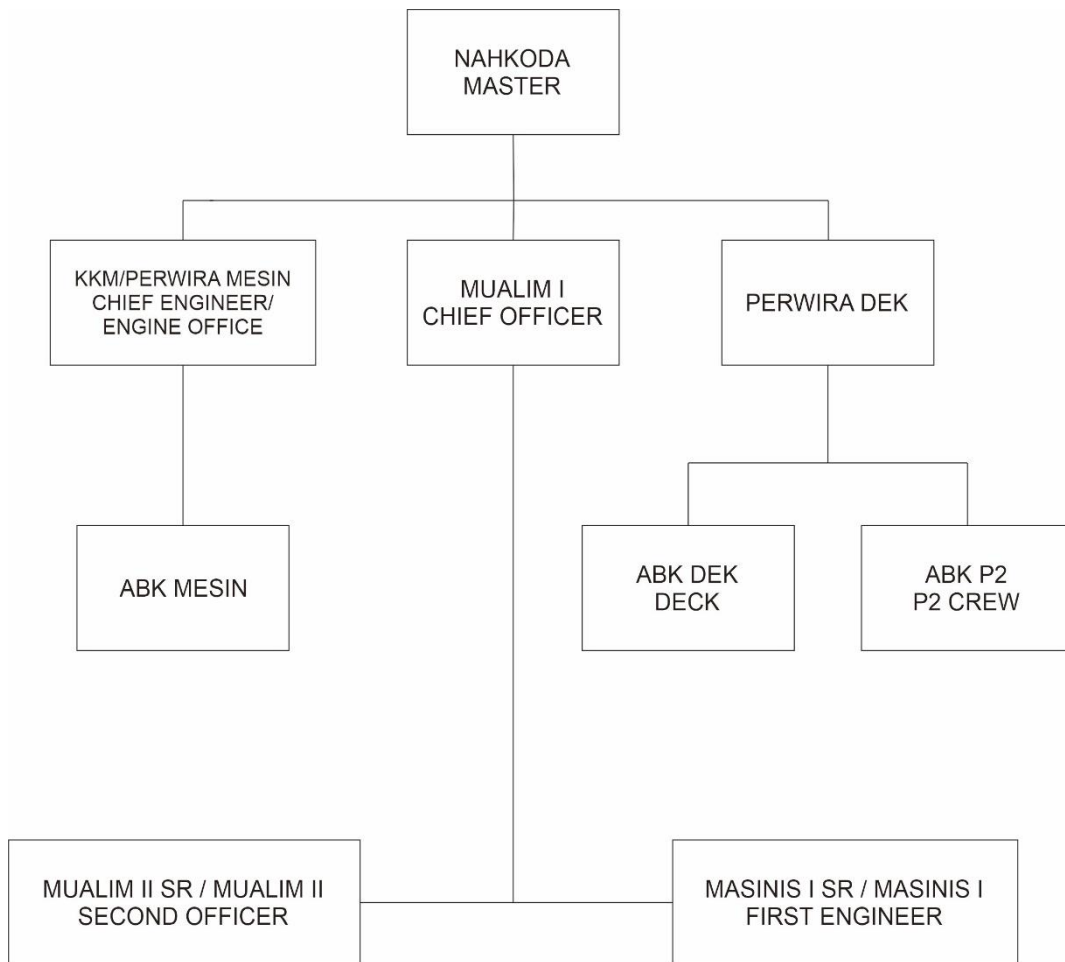
Sumber : KM. Bukit Siguntang

Adapun penulis menambahkan daftar pelabuhan yang disinggahi dan organisasi keamanan kapal diatas KM. Bukit Siguntang saat melakukan praktek laut.

Tabel 4.2. Pelabuhan Yang Disinggahi

NO	NAME OF PORT
1.	MAKASSAR – PAREPARE
2.	PAREPARE – BALIKPAPAN
3.	BALIKPAPAN – TARAkan
4.	TARAkan – NUNUKAN
5.	NUNUKAN – TARAkan
6.	TARAkan – BALIKPAPAN
7.	BALIKPAPAN – PAREPARE
8.	PAREPARE – MAKASSAR
9.	MAKASSAR – MAUMERE
10.	MAUMERE – LARANTUKA
11.	LARANTUKA – KUPANG

Sumber : KM. Bukit Siguntang



Gambar 4.1. Struktur Organisasi KM. Bukit Siguntang

## B. Hasil Penelitian

Dunia pelayaran merupakan salah satu faktor utama dalam membantu proses ekspor import negara-negara yang mempunyai pelabuhan-pelabuhan terutama yang bertaraf internasional. Dan kapal, merupakan armada yang berfungsi sebagai alat transportasi paling efektif dalam proses pelayanan jasa antar negara di dunia maupun antar pulau.

Selain keselamatan, keamanan juga merupakan faktor penting dalam pengoperasian kapal. Keamanan kapal terhadap ancaman dan gangguan dari luar sangat penting, karena dapat mengancam keamanan fasilitas pelabuhan yang akan disinggahi oleh kapal

tersebut. Dan didasarkan pada beberapa kejadian terorisme yang mengancam keamanan kapal beberapa waktu lalu, maka IMO merumuskan suatu aturan baru yang mengkhususkan pada masalah keamanan.

IMO menetapkan tanggal 1 Juli 2004 sebagai awal berlakunya ISPS Code yang merupakan aturan baru yang mengatur sistem keamanan di kapal dan pelabuhan.

Penerapan ISPS Code dibagi menjadi 3 tingkatan level yaitu level siaga 1, level siaga 2, dan level siaga 3 (bahaya). Apabila sebuah kapal sedang sandar di pelabuhan, setiap perwira baik jurumudi yang sedang berdinas jaga harus memperhatikan tingkat siaga ISPS Code yang berlaku di pelabuhan tersebut. Penerapan ISPS CODE didasari dari Amandemen SOLAS (*Safety Of Life At Sea*) 1974 yang diberlakukan secara internasional pada tanggal 1 Juli 2004. Pada Amandemen SOLAS 1974.

Akses/pintu masuk KM. Bukit Siguntang terbagi atas dua bagian yaitu :

1. Akses 1 – *to vessel* :

Akses ini merupakan titik akses yang mungkin bagi orang yang tidak diberi izin, yaitu :

- a. Tali mooring ( *mooring lines* )
- b. Rantai jagkar ( *anchor chains* )
- c. Tangga pandu ( *pilot ladders / Jacobs ladder* )
- d. Lorong-lorong akses ( *gangways* )
- e. Derek ( *hoists* )
- f. Tempat transfer bahan bakar kapal ( *bunker stasions* )

2. Akses 2 – *within vessel*

Akses ini terdiri dari :

- a. Pintu ( *doors* )
- b. Lorong ( *gangway* )
- c. Lubang pelarian / darurat ( *emergency / escape hatces* )

Kronologi Kurangnya Penerapan Dan Pelaksanaan ISPS Code.

Ada beberapa masalah yang terjadi diatas KM. Bukit Siguntang kejadian tersebut antara lain :

1. Pada bulan Desember 2020 kapal sedang melakukan bongkar muat dan embarkasi penumpang di pelabuhan Makassar, Sulawesi Selatan. Karena proses bongkar muat memerlukan buruh dari darat untuk membantu proses bongkar-muat. Pada saat proses muat sedang berlangsung sekitar jam 14.00 WITA. Saat naik ke atas kapal, kebetulan di *gangway* (akses utama masuk ke kapal) sedang banyak pekerja / buruh dan penumpang sedang diperiksa dan dicatat namanya sebelum masuk didalam kapal. Namun ada seseorang yang berpakaian biasa non formal, memakai masker, tas ransel dan topi. Karena satpam jaga sedang sibuk dengan para buruh dan para penumpang lainnya, orang tersebut lolos masuk begitu saja tanpa disuruh tunggu antri untuk dilakukan pengecekan identitas. Dan ternyata tidak ada seorang awak kapalpun yang menyadari hal tersebut, termasuk satpam jaga. Akhirnya orang tersebut masuk ke dalam akomodasi kapal dan berpapasan dengan perwira jaga. Perwira jaga tersebut menanyakan identitas orang tersebut karena bingung mencari tempat, ternyata setelah ditanya orang tersebut tidak mempunyai tiket dan identitas lainnya. Kemudian orang tersebut dibawa ke *gangway* lagi untuk turun dari atas kapal. Satpam jaga mendapat teguran oleh perwira jaga karena dia belum mengetahui bahwa sesibuk apapun dia di *gangway*, setiap orang yang masuk harus diperiksa dan jangan pernah melewatkan satu orangpun. Tanpa melihat penampilan ataupun keramahan dari pengunjung yang akan naik ke kapal.

2. Pada kasus kedua ini yaitu pada bulan April 2021, dilakukan audit oleh CSO pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan Makassar, Sulawesi Selatan menunggu informasi bongkar dari agen. Permasalahannya terletak pada kurangnya kesadaran akan pentingnya pengetahuan tentang sistem keamanan yang baik sesuai dengan ISPS Code. Serta kurangnya kedisiplinan awak kapal dalam menjalankan tugas-tugas yang dibebankan kepadanya. Pada kasus ini, kejadiannya berlangsung pada saat *internal audit* sedang berlangsung. Sebelum kapal sandar, telah ada informasi yang memberitahukan bahwa bakal ada *internal audit* dari perusahaan. Sehingga semua awak kapal sudah mengetahuinya jauh sebelum kapal sandar. Jadi masalah dokumen dan kelengkapan administrasi kapal mengenai ISPS Code bisa dilengkapi sebelum kapal sandar. Saat auditor menemui nahkoda, pemeriksaan dimulai dari dokumen-dokumen ISPS yang dipegang oleh nahkoda, dan seputar pengetahuan mengenai ISPS yang ditujukan kepada nahkoda. Kemudian pemeriksaan di lanjutkan ke mualim 1 selaku SSO. Semua kegiatan seperti training dan data setiap pelabuhan yang disinggahi, daftar pengunjung yang keluar masuk kapal, daftar awak kapal yang keluar masuk kapal, daftar peninjauan kunci-kunci di kapal catatan aslinya ada di SSO. Pemeriksaan dilanjutkan terhadap tindak lanjut dari SSP dan sistem pengamanan akses di kapal. Masih banyak awak kapal yang kurang pengetahuan tentang bagaimana penerapan masing-masing awak kapal dan tanggung jawab mengenai ISPS Code. Saat *internal audit* naik di atas kapal, ia menemui nahkoda dan Mualim 1 sebagai (*Ship Security Officer*) untuk melaksanakan rapat tentang ISPS Code. Selanjutnya semua awak kapal dikumpulkan di ruang rapat diatas kapal bersama dengan auditor untuk mengadakan pemeriksaan mengenai sistem pengamanan kapal dan melakukan tanya jawab langsung ke semua kru kapal seputar

pengetahuan dasar ISPS. *Auditor* memegang *crew list* (daftar nama-nama awak kapal) sehingga memudahkannya untuk memeriksa dan mengajukan pertanyaan kepada kru kapal. Satu persatu awak kapal ditemui dan diajukan pertanyaan-pertanyaan seputar ISPS. Akhirnya ia menemukan beberapa crew yang tidak mengetahui, apa yang harus ia lakukan terhadap tugas dan tanggung jawabnya serta tidak memahami arti pentingnya pelatihan di atas kapal.

Crew kapal ini dapat dikatakan sebagai suatu kelompok kerja yang hidup bersama disatu tempat yaitu kapal. Setiap anggota kelompok telah mempunyai tugas masing-masing.

1. Jaga gangway (*gangway watch*) : memonitor akses (*monitoring acces*) dan mengontrol penumpang.
2. Patroli keamanan keliling (*security roving patrol*) : memonitor daerah terlarang, dek, dan sekitarnya.
3. Memonitor muatan dan gudang.

Tugas dan tanggung jawab SSO antara lain :

- a. Menjalankan pemeriksaan keamanan secara rutin terhadap kapal.
- b. Menerapkan dan menjalankan rancangan keamanan kapal (*ship security plan*)
- c. Mengusulkan perubahan pada rancangan keamanan kapal untuk mengoreksi kekurangan dan memuaskan keperluan keamanan di kapal.
- d. Yakinkan keamanan yang baik dan penuh kewaspadaan di kapal dan dalam pelabuhan.
- e. Yakinkan bahwa pelatihan yang cukup telah dilakukan pada semua personil yang bertanggung jawab pada keamanan kapal.



- f. Melaporkan semua kejadian terhadap tindakan tidak sah mengenai beberapa pelabuhan kepada petugas keamanan fasilitas pelabuhan dan meyakinkan bahwa laporan telah diteruskan, dan menginformasikan kepada nahkoda, petugas keamanan pelabuhan jika diperlukan, kepada organisasi keamanan yang diakui / terdaftar.
- g. Melaporkan semua kejadian terhadap tindakan tidak sah yang dilakukan di atas kapal, kepada nahkoda, dan petugas keamanan perusahaan.
- h. Melakukan koordinasi penerapan rancangan keamanan kapal dengan petunjuk petugas keamanan fasilitas pelabuhan.

Gambar 4.2. Meeting dengan *Auditor* tentang Pelaksanaan ISPS CODE



Sumber : Dokumentasi Data Kapal KM. Bukit Siguntang

Tugas dan tanggung jawab awak kapal :

- a. Praktek keamanan yang baik setiap waktu.
- b. Menjalankan tugas keamanan mereka seperti yang diperintahkan.
- c. Mengetahui posisi dan tugas mereka sesuai dengan tugas keamanan mereka masing-masing.
- d. Mempunyai pengetahuan tentang berbagai rencana dan prosedur pada rancangan keamanan kapal, terutama sekali mengenai kontrol akses dan pencarian.
- e. Mengerti tugas keamanan mereka ketika berdinam jaga atau patroli keliling kapal.
- f. Mempunyai peralatan keamanan masing-masing.
- g. Bebas dalam menggunakan tenaga.

Peralatan keamanan minimum setiap personil yang menjalankan tugas keamanan yaitu :

- a. *Walky talky (handled radio)*
- b. Peluit (*whistle or horn*)
- c. Senter (*flashlight*)

Yang harus dilakukan sewaktu patroli keliling yaitu :

- a. Awak kapal yang menjalankan patroli harus dilengkapi dengan peralatan sesuai dengan SSP.
- b. Patroli, paling tidak satu kali satu jam, periksa keamanan ruangan radio, anjungan, kamar mesin dan area terlarang yang ditandai (*designated restricted areas*).
- c. Patroli akan berupa patroli keliling yang berkelanjutan.
- d. Rute dan putaran patroli akan berubah sebanyak mungkin untuk mengurangi kemungkinan yang terjadi.
- e. Lakukan pemeriksaan rutin pada pintu dan semua akses disisi kapal (*ship side openings*) yang harus ditutup.
- f. Pengecekan pada haluan, *mooring deck* dan daerah deck yang lain.

- g. Jika diperlukan, perwira jaga atau SSO akan menjamin bahwa pelanggaran keamanan dicatat secara detail.

Gambar 4.3. Buku Kunjungan KM. Bukit Siguntang

NO	HARI/TANGGAL	NAMA	PT INSTANSI	KEPERLUAN	KETERANGAN	JAM IN	JAM OUT	PALAP
1	20/07/2021	Abdul Wahid	PT. SIGUNTANG	...	...	08.30	09.30	
2	21/07/2021	...	...	...	...	08.30	09.30	
3	22/07/2021	...	...	...	...	08.30	09.30	
1	25/07/21	...	...	...	...	08.30	09.30	
2	26/07/21	...	...	...	...	08.30	09.30	
3	27/07/21	...	...	...	...	08.30	09.30	
4	28/07/21	...	...	...	...	08.30	09.30	
5	29/07/21	...	...	...	...	08.30	09.30	
1	21/08/2021	...	...	...	...	08.30	09.30	
2	22/08/2021	...	...	...	...	08.30	09.30	
3	23/08/2021	...	...	...	...	08.30	09.30	
4	24/08/2021	...	...	...	...	08.30	09.30	
5	25/08/2021	...	...	...	...	08.30	09.30	
1	26-10-2021	K. Dede	...	...	...	00.00	01.00	
2	26-10-2021	Baca Asih	...	...	...	01.30	01.50	
3	26-10-2021	Xayat	...	...	...	01.30	01.50	
4	26-10-2021	...	...	...	...	01.30	01.50	

Sumber : Buku Kunjungan KM. Bukit Siguntang

### C. Pembahasan Hasil Penelitian

Dalam perumusan masalah telah dijelaskan bahwa ada dua permasalahan yang mendasar dalam mengoptimalkan penerapan ISPS Code di KM. Bukit Siguntang, yaitu kurangnya pengetahuan dan kedisiplinan. Dari hasil analisis terhadap dua studi kasus yang mewakili dua masalah tersebut, ditemukan beberapa cara atau solusi untuk menyelesaikan masalah yang dihadapi, yaitu :

## 1. Dengan melakukan pelatihan dan latihan

### a. Latihan dan uji coba di atas kapal

Sasaran latihan dan uji coba adalah untuk membentuk awak kapal yang terampil dalam menangani semua tugas keamanan pada seluruh tingkat keamanan dan untuk mengidentifikasi kekurangan keamanan yang harus diperbaiki. Hal ini dapat dicapai dengan melakukan beberapa tahap perencanaan latihan:

#### 1) Latihan dasar

Latihan ini diperlukan bagi awak kapal yang baru diterima atau dipromosikan memegang jabatan baru. Sebelum awak kapal mengerjakan tugasnya pada lingkungan yang baru, maka harus diberi pelatihan.

#### 2) Latihan gabungan

Latihan dalam pemilihan awak kapal yang tepat dalam segi potensial dan skill ( kemampuan ) untuk memegang jabatan. Pada umumnya dari awak yang profesional yang kemudian dilatih dengan berbagai jenis latihan gabungan yang diikuti oleh unsur-unsur petugas keamanan perusahaan, petugas keamanan fasilitas pelabuhan, pihak berwenang dari Negara anggota dan petugas keamanan kapal harus dilaksanakan setidaknya setahun sekali dalam jangka waktu antara satu dan latihan lain tidak melebihi 18 bulan. Latihan ini harus menguji komunikasi, koordinasi, ketersediaan sumber daya dan cara penanggulangan. Latihan ini dapat berupa :

- (a) Secara keseluruhan atau latihan dalam model sesungguhnya
- (b) Seminar, atau
- (c) Digabungkan dengan uji coba latihan gabungan lain sebagai pelatihan uji coba SAR atau penanganan keadaan darurat.

### 3) Objektivitas latihan

Pimpinan mengetahui kebutuhan dan materi pelatihan yang diartikan dalam pengarahan dari program latihan. Pada hal ini perlu diadakan standarisasi awak kapal dalam mengejakan program latihan.

Contoh materi latihan yang diberikan setiap tiga bulan :

- (a) Pencarian penyelundup di kapal (*stowaway search*)
- (b) Ancaman bom (*bomb threat*)
- (c) Pengungsian (*evacuation*)
- (d) Pengawasan pada pengunjung (*visitor control*)
- (e) Langkah-langkah menghadapi pembajak / perampok

### 4) Metode latihan

Pimpinan bersama stafnya harus mengatur metode pelatihan yang baik dan teratur, sehingga merangsang timbulnya peningkatan dan produktifitas kerja awak kapal.

#### 1) Bahan latihan

Bahan latihan harus didistribusikan secara merata kepada seluruh peserta latihan baik bahan tertulis maupun dengan komunikasi yang efektif sehingga diterima dan dicerna oleh peserta latihan dengan baik. Isi program latihan harus berdasarkan introduksi yaitu pengantar, lalu pengembangan dan diakhiri dengan penerapan yang disertai contoh dalam bentuk praktek.

#### 2) Jadwal latihan

Jadwal latihan harus disesuaikan dengan kondisi kerja dengan kata lain tidak mengganggu proses kerja di atas kapal. Sehingga dalam pembuatan jadwal latihan akan lebih baik bila dikonsultasikan oleh para awak kapal sehingga tidak terkesan buang biaya, waktu dan tenaga. Pelatihan biasanya dilakukan minimal 8 kali sampai dengan 10 kali pertemuan untuk satu periode latihan.

### 3) Pemilihan pelatih

Di atas kapal, pelatih harus benar-benar oleh perwira yang mampu baik pengetahuan dan praktek, biasanya langsung diambil oleh para senior, karena penggabungan dari pengetahuan dan pengalaman sangat baik dibandingkan hanya pengetahuan saja. Di perusahaan, pelatihan harus benar-benar menguasai teori dan praktek dari bahan latihan.

#### b. Latihan uji coba di darat

Pelatihan di darat ini dikhususkan bagi awak kapal yang sedang tidak di laut atau istirahat di darat. Untuk perwira, sudah ada pelatihan SSO yang dikhususkan bagi calon perwira keamanan kapal. Sedangkan bagi awak kapal non perwira belum ada pelatihan khusus. Padahal awak kapal ini mempunyai peran dan tugas yang penting dalam menjaga akses keamanan di kapal. Pelatihan ini dapat dilakukan secara maksimal karena dilaksanakan saat awak kapal tidak sedang berada di kapal.

#### c. Evaluasi pelatihan

Setiap akhir latihan baik di kapal maupun di perusahaan harus diakhiri dengan evaluasi sebagai salah satu penguji efektifitas latihan. Bahan-bahan hasil evaluasi dikumpulkan sebagai bahan perbandingan penerimaan ide, pendapat dan saran juga harus ditampung sebagai informasi yang baik untuk peningkatan pelatihan diperiode berikutnya.

#### d. Adanya personil tambahan untuk dinas jaga di pelabuhan

Personil tambahan ini sangat diperlukan terutamanya pada saat berdinas jaga di pelabuhan. Hal ini dimaksudkan dalam rangka mengoptimalkan pengawasan pada akses-akses utama yang ada di kapal. Selama ini yang berlaku di atas KM. Bukit Siguntang adalah jurumudi jaga melaksanakan dinas jaganya pada semua akses secara umum, dan pos jaga yang menjadi tempat tetap jurumudi jaga tersebut, dikhususkan untuk penjagaan gangway.

Karena secara normal, gangway merupakan pintu keluar masuk yang biasa digunakan oleh setiap pengunjung. Personil tambahan untuk berdinas jaga di pelabuhan ini dapat diambil dari kelasi, serta dapat juga dibantu oleh awak mesin dan bila perlu meminta keamanan dari pihak perusahaan untuk menjaga keamanan kapal seperti dijaga oleh tentara atau polisi. Penempatannya dapat dilakukan dibagian depan (haluan) atau dibagian belakang (buritan) kapal. Dikarenakan posisi gangway lebih dekat kebagian belakang kapal, maka lebih baik diadakan dibagian depan kapal yang menjadi pos jaga buat kelasi tersebut. Tapi pada penerapannya kelasi bisa bebas bergerak berkeliling untuk mengontrol pintu akses keamanan yang lain. Dan bisa menjadi pengganti jurumudi jaga ketika ada pengunjung yang naik ke kapal yang harus ditemani, atau siap bila ada pekerjaan yang harus dilakukan segera yang berhubungan dengan proses bongkar muat. Personil tambahan ini harus diterapkan disetiap pelabuhan sandar, tanpa memandang apakah pelabuhan tersebut rawan atau tidak.

#### B. Pemberian hadiah dan hukuman

Bagi awak kapal yang melaksanakan penjagaan akses secara maksimal dan dengan penuh kedisiplinan, dapat diberikan hadiah khusus dengan cara penilaian yang sesuai. Hal ini dapat menambah semangat awak kapal dalam melakukan dinas jaga terutama dalam penjagaan akses keamanan di kapal.

Sedangkan bagi awak kapal yang melakukan kelalaian dan kecerobohan dalam melakukan penjagaan akses keamanan di kapal, diberi hukuman yang mendidik. Misalnya pelarangan waktu pesiar saat kapal sandar di pelabuhan. Hal ini dapat menjadi contoh bagi awak kapal yang lain agar tidak melakukan kelalaian dalam berdinas jaga khususnya dalam penjagaan akses keamanan di kapal.

Dalam sub bab ini akan diadakan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah yang telah dijabarkan pada sub bab sebelumnya. Setiap alternatif pemecahan yang ada akan dievaluasi untuk memperoleh keuntungan dan masalah yang akan dihadapi, dan dipilih alternatif yang paling sesuai untuk pemecahan masalah pada skripsi ini yaitu kurangnya pengetahuan dan kedisiplinan awak kapal sehubungan dengan penerapan *ISPS Code*.

1. Dengan melakukan pelatihan dan latihan

Dengan diadakan pelatihan dan latihan di atas kapal, pengetahuan awak kapal tentang penerapan *ISPS Code* dapat ditingkatkan secara maksimal. Dilakukan secara kontinyu selama 8 kali sampai dengan 10 kali pertemuan untuk satu periode. Pelatihan dapat dilakukan setiap hari sabtu minggu. Tergantung kesepakatan antara sesama awak kapal. Sebagai kelanjutannya, diadakan latihan rutin setiap tiga bulan sekali, berupa simulasi dan materi pelatihan yang telah diberikan. Setiap selesai mengadakan latihan rutin tersebut, dilakukan evaluasi terhadap tingkat pengetahuan dan pemahaman awak kapal didalam mengimplementasikan *ISPS Code* di atas kapal. Sehingga awak kapal dapat mengetahui apakah dirinya mengalami perkembangan atau penurunan tingkat pengetahuan dan pemahamannya mengenai implementasi *ISPS Code* di atas kapal. Dari hasil evaluasi tersebut juga dapat dipresentasikan dan diberi penilaian, apakah diperlukan adanya pelatihan tambahan atau tidak.



Masalah yang akan dihadapi pada cara ini adalah, semua keberhasilan tergantung masing-masing individu awak kapal. Semua pengetahuan telah diberikan, sekarang tergantung tingkat kedisiplinan setiap awak kapal dalam menerapkan *ISPS Code*. Dan juga tingkat pemikiran dan daya tangkap masing-masing awak kapal berbeda. Jadi awak kapal yang cukup dengan satu periode pelatihan saja sudah mengerti. Namun, ada juga awak kapal yang baru bisa mengerti setelah menjalani lebih dari satu kali periode pelatihan. Hal ini bisa ditingkatkan dengan merangsang motivasi awak kapal.

Untuk pelatihan di darat, sangat efektif dilakukan karena waktu yang tersedia cukup banyak. Namun, perusahaan harus mengeluarkan biaya tambahan untuk pelatihan ini. Evaluasi dapat dilakukan dengan cara wawancara atau pengajuan pertanyaan. Sekali lagi cara ini akan lebih efektif apabila diiringi dengan peningkatan motivasi awak kapal.

Dengan diterapkannya personil tambahan untuk dinas jaga di pelabuhan, maka Dengan pintu akses yang tersedia, penambahan personil jaga membuat akses tersebut lebih terkontrol. Karena setiap personil jaga akan mempunyai tanggung jawab akses yang lebih sedikit jumlahnya. Dan akan lebih aman apabila ada seorang awak kapal yang berkeliling, seorang lagi *stand by* di pos jaga yaitu *gangway*. Sehingga akan timbul koordinasi dan kerjasama kerja yang dinamis dan berpola seperti layaknya satu tim. Perwira jaga sebagai ketua tim akan mengontrol dan mengawasi setiap pekerjaan yang dilakukan oleh anggota timnya.

Dengan cara ini masalah kelalaian awak kapal akan bisa teratasi dan dikurangi. Tapi masalah kedisiplinan yang ada justru belum teratasi secara maksimal. Karena penambahan personil jaga tidak menambah tingkat kedisiplinan awak kapal. Sebaliknya, kurangnya pengetahuan awak kapal pada penerapan *ISPS Code* akan teratasi. Personil tambahan dengan sendirinya akan lebih terlatih dan terdidik. Pengetahuan yang didapat saat pelatihan di kapal, akan langsung diterapkan. Sehingga ia akan menemukan sendiri dan mengetahui posisi pintu akses utama kapal, dan menyadari pentingnya pintu akses tersebut dijaga, guna terjaminnya keamanan di atas kapal. Dengan sistem jaga yang berkeliling dan bergantian satu sama lain, pengetahuan awak kapal mengenai akses keamanan akan diperoleh secara langsung. Karena pengamatan secara langsung pada objek yang dalam hal ini akses keamanan, dapat menimbulkan persentase pemahaman yang lebih baik.

Dengan cara ini, kurangnya pengetahuan awak kapal tentang implementasi *ISPS Code* akan teratasi dengan adanya personil tambahan. Karena dengan begitu awak kapal akan menerapkan pengetahuan yang ada secara langsung dan berkelanjutan. Maka secara otomatis pengetahuan awak kapal akan bertambah.

Namun tidak semua awak kapal dapat menjadi personil tambahan. Dan pengetahuan yang didapatpun hanya seputar akses keamanan kapal saja. Untuk awak kapal seperti awak mesin, koki, pelayan, tidak bisa diikuti sertakan dalam dinas jaga ini. sehingga hasil yang didapat belum maksimal dan merata.

## 2. Pemberian hadiah dan hukuman

Pemberian hadiah sangat efektif untuk meningkatkan pengetahuan dan kedisiplinan awak kapal mengenai penerapan *ISPS Code*. Hadiah ini dapat diberikan kepada awak kapal yang melakukan dinas jaga secara benar dan sesuai aturan. Atau bila ada awak kapal yang berhasil mencegah terjadinya pencurian atau penyelundupan ke kapal. Hadiah yang diberikan dapat berupa pemberian penghargaan atau pemberian waktu istirahat yang lebih dari awak yang lain untuk beberapa hari. Dengan hadiah ini maka motivasi awak kapal untuk meningkatkan pengetahuan dan pemahamannya tentang *ISPS Code* serta masalah kedisiplinan, akan meningkat dan terpacu untuk mendapat hadiah tersebut.

Begitu juga dengan pemberian hukuman. Hukuman akan sangat efektif dalam meningkatkan motivasi awak kapal untuk menambah pengetahuan dan pemahamannya tentang *ISPS Code*. Hukuman ini dapat diberikan kepada awak kapal yang melakukan kelalaian dan kecerobohan dalam berdinas jaga. Hukuman dapat berupa pelarangan pesiar pada saat kapal sandar di pelabuhan. Atau dengan memberikan pekerjaan tambahan seperti pembersihan toilet umum dan ruang cuci baju, selama beberapa waktu berturut-turut. Dengan adanya hukuman ini, maka awak kapal yang mendapat hukuman akan dijadikan contoh bagi awak kapal lain.

Cara ini mungkin mempunyai kendala pada kepatuhan awak kapal terhadap hukuman yang diberikan. Hal ini tergantung dari kebijakan yang perwira berikan. Bila hukuman tidak dijalankan sebagaimana mestinya, maka harus ada sanksi yang lebih berat terhadap pelanggarnya.

Namun cara ini bisa dikatakan paling efektif untuk meningkatkan pengetahuan dan pemahaman awak kapal tentang penerapan *ISPS Code*. Cara ini jadi lebih efektif jika diawali dengan penerapan cara yang kedua, yaitu pemberian pelatihan dan latihan. Gabungan keduanya merupakan cara yang paling efektif untuk pemecahan masalah ini.

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Setelah diadakan evaluasi terhadap kejadian yang ada di deskripsi data, ditemukan dua masalah pokok yang terjadi pada penerapan *ISPS Code* di KM. Bukit Siguntang yaitu masalah kurangnya pengetahuan dan kedisiplinan awak kapal dalam mengimplementasikan *ISPS Code* secara optimal di atas kapal.

Kesimpulan yang didapat adalah Penerapan tentang *Ship Security Plan (SSP)* di dalam *ISPS Code* untuk Perwira dan ABK sangat diperlukan sehingga dapat mencegah suatu bahaya atau insiden keamanan di atas kapal.

#### **B. Saran**

Berdasarkan kesimpulan yang ada, bahwa untuk mengatasi masalah pengetahuan dan kedisiplinan awak kapal sehubungan dengan penerapan *ISPS Code* di KM. Bukit Siguntang, cara yang paling tepat dan perlu untuk ditindaklanjuti oleh pihak perusahaan adalah dengan pemberian latihan secara rutin dan terjadwal, disertai dengan pemberian hadiah dan hukuman sebagai timbal balik atas prestasi awak kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

*International Ship and Port Facility Security Code and SOLAS Amandements*, 2002.

*ISPS Code, Kode International Tentang Keamanan Kapal dan Pelabuhan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut*, 2003.

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (International Ships and Port Facility Security / ISPS Code) di wilayah Indonesia.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (2016). *Manajemen keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan*, Nomor PM. 134 Tahun 2016.

Ilham (23 April 2020) *Pengertian Wawancara* (online)  
<https://materibelajar.co.id> Diakses pada tanggal 20 April 2020

Jurnalmaritim (21 Juli 2017) *Sekilas Tentang ISPS Code*  
<https://jurnalmaritim.com/> Diakses pada tanggal 1 Mei 2020

KBBI. (2015). *Pengertian Penerapan* (online).  
<https://id.wikipedia.org/wiki/penerapan.html>. Diakses pada Tanggal 29 Maret 2020.

Puspitawati, D. (2019). *IMPLIKASI YURIDIS ATAS PENERAPAN ISM CODE DAN ISPS CODE DI INDONESIA* (Online). Vol. 7, No. 3.  
<https://www.researchgate.net/publications/338171234> *Implikasi Yuridis Atas Penerapan ISM Code dan ISPS Code di Indonesia*  
Diakses pada tanggal 16 Januari 2020.

## RIWAYAT HIDUP PENULIS



**Zainab Lutfiyah**, lahir pada tanggal 12 Juli tahun 2000 di Baubau, Provinsi Sulawesi Tenggara. Merupakan Putri Pertama dari empat bersaudara, dari pasangan Suanto, S.T., M.Mar.E., dan Hasanah Ria, S.Ag. Penulis memasuki jenjang pendidikan Sekolah Dasar (SD) di SD Negeri 2 Baubau pada tahun 2006 hingga tahun 2012 serta menyelesaikan pendidikan lanjutan tingkat pertama di SMP Negeri 1 Baubau pada tahun 2012 hingga tahun 2015, dan kemudian melanjutkan pendidikan sekolah menengah atas di SMA Negeri 1 Baubau dari tahun 2015 dan lulus pada tahun 2018.

Pada tahun 2018, penulis melanjutkan pendidikan Diploma – IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Jurusan Nautika angkatan XXXIX. Pada semester V dan Semester VI penulis melaksanakan Praktek Laut (PRALA) di salah satu kapal milik PT. PELNI (PERSERO), yaitu KM. Bukit Siguntang, pada 26 September 2020 hingga 03 Juli 2021, kemudian kembali ke kampus untuk melanjutkan pendidikan.

Berkat petunjuk dan pertolongan Allah SWT, usaha yang disertai dengan doa kedua orang tua dalam menjalani aktivitas akademik di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (PIP). Alhamdulillah penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dengan skripsi yang berjudul “ PENERAPAN DAN PELAKSANAAN ISPS CODE DI KM. BUKIT SIGUNTANG”.