

**ANALISIS PENERAPAN *ISPS CODE* MARKETING  
OPERASIONAL REGION VII PT. PERTAMINA (PERSERO)  
MAKASSAR**



**JOHN PAZO WIJAYA PUTRA**

**NIT. 17.43.014**

**KALK**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2021**

**ANALISIS PENERAPAN ISPS CODE PADA MARKETING  
OPERASIONAL REGION VII PT. PERTAMINA MAKASSAR**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Menyelesaikan  
Program Study Diploma IV Pelayaran

Program Studi KALK

Disusun dan Diajukan oleh

John Pazo Wijaya Putra

NIT. 17.43.104

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2021**

# SKRIPSI

## ANALISIS PENERAPAN *ISPS CODE* PADA MARKETING OPERASIONAL REGION VII PT. PERTAMINA MAKASSAR

Disusun dan Diajukan oleh :

**JOHN PAZO WIJAYA PUTRA**

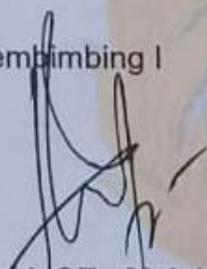
**NIT. 17.43.014**

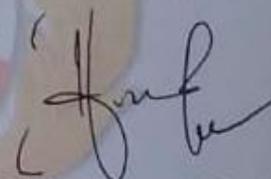
Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada tanggal 06 Juli 2021

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

  
Jumriahi, SE., M.Adm.SDA  
NIP. 19731201 199803 2 008

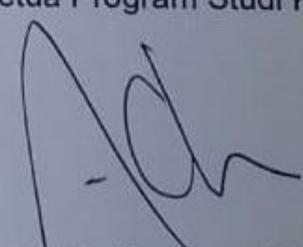
  
Novianty Palayukan, SS., M.Hum  
NIP. 19811123 200502 2 002

Mengetahui :

a.n. Direktur  
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Pembantu Direktur 1

Ketua Program Studi KALK

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

  
Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.  
NIP. 19761023 199803 2 001

## PRAKATA

Penulis memanjatkan puji syukur ke hadirat Allah SWT, atas rahmat dan hidayahnya sehingga penelitian dengan judul “Analisis Penerapan ISPS Code pada Marketing Operasional Region VII PT. Pertamina Makassar” dapat diselesaikan dengan baik.

Selama melaksanakan penelitian ini penulis banyak menghadapi tantangan dan hambatan, namun semua dapat teratasi berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, melalui kesempatan ini penulis menghaturkan terima kasih yang tak terhingga serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Capt. Sukirno, M.Mtr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar. selaku Pembantu Direktur I.
3. Ibu Rosliawati A. Kosman, SE., MM., selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK).
4. Ibu Jumriani, SE., M.Adm.S.D.A., selaku pembimbing I.
5. Ibu Novianty Palayukan, SS., M.Hum., selaku pembimbing II.
6. Seluruh staff Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK).
7. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
8. Manager Marine PT. Pertamina MOR VII Makassar.
9. Teman-teman angkatan XXXVIII, baik taruna maupun taruni, terkhususnya teman-teman kelas KALK A angkatan XXXVIII yang selalu memberikan motivasi kepada penulis dalam penulisan skripsi, member barak A.204 (penghuni surga, aamiin) yang selalu mengingatkan untuk tetap beribadah dan beristirahat yang cukup saat sedang sibuknya belajar dan menyusun skripsi.

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.

Makassar, 6 Juli 2021

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, fluid strokes that form a complex, cursive shape.

John Pazo Wijaya Putra

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : John Pazo Wijaya Putra  
NIT : 17.43.014  
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

### **Analisis Penerapan ISPS Code pada Marketing Operasional Region VII PT. Pertamina Makassar**

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, 6 Juli 2021



John Pazo Wijaya Putra  
NIT. 17.43.014

## ABSTRAK

John Pazo Wijaya Putra, Analisis Penerapan ISPS Code pada Marketing Operasional Region VII PT. Pertamina Makassar (dibimbing oleh Jumriani dan Novianty Palayukan).

Skripsi ini bertujuan untuk memberikan gambaran tentang bagaimana penerapan *ISPS Code* di pelabuhan guna memberikan keamanan kepada pihak kapal dan pengguna jasa pelabuhan.

Penelitian ini dilaksanakan di PT. Pertamina (Persero) Marketing Operasional Region VII. Yang merupakan salah satu bagian pemasaran dari PT. Pertamina (Persero). Saat itu penulis sedang melaksanakan praktek darat (praktek darat), yakni pada tanggal 22 Juli 2019 sampai dengan 22 Juli 2020. Sumber data yang diperoleh langsung dari tempat penelitian dengan cara pengamatan langsung, dokumentasi dan melakukan wawancara terhadap para pegawai PT. Pertamina (Persero) Marketing Operasional Region VII, serta literatur – literatur yang berkaitan dengan judul skripsi.

Hasil akhir dari kajian ini berupa strategi-strategi penerapan yang antara lain meliputi: peningkatan profesionalisme SDM yakni *SSO*, *PFSO* dan *CSO*, peningkatan ketersediaan sistem dan perangkat komunikasi dan peralatan keamanan seperti *CCTV*, *VTIS*, *metal detector*, mengoptimalkan peran dan tanggung jawab *port security* melalui kerjasama antar perusahaan pelayaran dan pelabuhan serta instansi terkait lainnya, mengoptimalkan peran dan tanggung jawab keamanan serta mewujudkan metodologi penilaian keamanan dan rencana maupun prosedur tindakan aksi pengamanan di pelabuhan.

Kata kunci : Keamanan kapal, keamanan fasilitas pelabuhan

## **ABSTRACT**

John Pazo Wijaya Putra, *Analysis of the Implementation of ISPS Code in Marketing Operations Region VII PT. Pertamina Makassar* (guided by Jumriani and Novianty Palayukan)

This thesis aims to provide an overview of how the ISPS Code is applied in ports to provide security to ships and port service users.

This research was conducted at PT. Pertamina (Persero) Operational Marketing Region VII. Which is one part of the marketing of PT. Pertamina (Persero). At that time the author was carrying out land practice (land practice), namely on July 22, 2019 to July 22, 2020. The source of data obtained directly from the research site was by direct observation, documentation and interviews with employees of PT. Pertamina (Persero) Marketing Operations Region VII, as well as literature related to the title of the thesis.

The end result is presented in the form of some strategies among others, increasing the professionalism of human resources (SSO, PFSO and CSO), increasing the availability of systems and tools of communication as well as security equipments such as CCTV, VTIS, metal detector, optimizing the roles and responsibilities of port security officers through cooperation between shipping companies and port managements and other relevant agencies, optimizing the roles and responsibilities of security, and realizing security assessment methodology and plans and procedures of security action measures at the port.

Keyword : ship security, port facility security.

## 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>BAB I       PENDAHULUAN</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
<b>BAB II       TINJAUAN PUSTAKA</b>	<b>4</b>
A. Analisis	4
B. Penerapan	5
C. Marketing Operasional Region VII	6
D. <i>International Ship and Port Facility Security Code</i> <i>(ISPS Code)</i>	6
E. Keamanan	12
F. Pelabuhan	17
G. Kerangka Pikir	18
H. Hipotesis	19
<b>BAB III      METODE PENELITIAN</b>	<b>20</b>
A. Jenis Penelitian	20
B. Definisi Operasional Variabel	21
C. Populasi dan Sampel Penelitian	21

	D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrument Penelitian	21
	E. Teknik Analisis Data	23
<b>BAB IV</b>	<b>HASIL PENELITIAN</b>	25
	A. Gambaran Umum Perusahaan	25
	1. Identitas Perusahaan	25
	2. Visi dan Misi Perusahaan	25
	3. Sejarah Singkat Perusahaan	25
	4. Program Kerja/Kegiatan Usaha Operasional	26
	B. Hasil Penelitian	28
<b>BAB V</b>	<b>KESIMPULAN DAN SARAN</b>	37
	A. Kesimpulan	37
	B. Saran	37
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>		
<b>LAMPIRAN</b>		
<b>RIWAYAT HIDUP</b>		

## DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
4.1	<i>Port limitation Jetty 1</i>	27
4.2	<i>Port limitation Jetty 2</i>	28
4.3	<i>Port limitation Jetty 3</i>	29
4.4	Sarana dan prasarana	31
4.5	Jenis training <i>ISPS Code</i> di TUKS PT. Pertamina	31

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Energi merupakan salah satu elemen penunjang yang penting bagi perkembangan perekonomian suatu negara, khususnya di Indonesia. Pertumbuhan ekonomi yang dinamis menyebabkan adanya peningkatan kebutuhan energi, terkait kebutuhan bahan bakar minyak dan gas yang cukup besar. Untuk mampu memenuhi kebutuhan energi diperlukan juga aktivitas pendistribusian yang efektif dan efisien.

85% dari kebutuhan minyak dan gas (migas) nasional harus diangkut dengan kapal tanker dan hal tersebut berarti akan mempengaruhi kegiatan di dalam area pelabuhan. Penggunaan kapal pada kegiatan distribusi akan berkaitan dengan fungsi pelabuhan yang memiliki peran dalam kelancaran penyandaran kapal di darat. Selain itu efisiensi dalam manajemen aktivitas pelabuhan juga akan mempengaruhi ketepatan dan kecepatan waktu pendistribusian.

*Integrated Fuel Terminal (IFT)* Makassar merupakan salah satu terminal khusus milik Pertamina yang memiliki tingkat *occupancy* yang tinggi. *Jetty* yang dimiliki saat ini berjumlah 2 (dua) *jetty* yang disebut dengan *jetty* I dan *jetty* II. Masing-masing *jetty* memiliki kapasitas *Dead Weight Ton (DWT)* max. 18,000 MT dan max. 6,500 MT yang digunakan untuk kegiatan bongkar dan muat untuk *cargo* BBM dan elpiji. Selain itu *jetty* tersebut juga digunakan untuk kegiatan *bunkering* dan merupakan pelabuhan yang beroperasi penuh 7 hari x 24 jam.

Berdasarkan data TBBM Makassar dapat digambarkan bahwa kebutuhan BBM untuk wilayah Makassar saat ini mencapai rata-rata 133,547 KL per bulan atau sekitar 4,943 KL setiap harinya (*Daily Objective Troughput*) dan untuk Elpiji adalah 13,862 MT atau sekitar 456 MT setiap hari. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut depot Makassar mendapatkan suplai utama dari *refinery* Balikpapan dan

sebagian dengan melakukan impor dari Singapore/ Malaysia dengan menggunakan armada tanker tipe *General Purpose* (GP).

Dari kondisi yang ada rata-rata sekitar 45 *call* kapal per bulan dari berbagai tipe yang sandar di TBBM Makassar dan melakukan aktivitas bongkar muat, rata-rata *berthing occupancy ratio* sebesar 66 %, dimana batas ideal untuk *berthing occupancy ratio* suatu pelabuhan untuk dua *berth* adalah 60%. Dengan rata-rata kapal impor yang masuk sekitar 10 *call* per bulan.

Kemudian meningkatnya kejahatan di laut dan kegiatan terorisme, membuat negara – negara anggota IMO mengadakan pertemuan pada tanggal 9 s/d 13 desember 2002 di London untuk melakukan perubahan pada konvensi internasional mengenai keselamatan jiwa di laut atau *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974*.

Perubahan/amandemen *SOLAS 74* ini dilakukan pada Bab V. Keselamatan Pelayaran (*Safety Of Navigation*) dan penambahan pada Bab XI menjadi Bab XI-1 mengenai Langkah – Langkah khusus peningkatan keselamatan pelayaran (*special measure to enhance maritime safety*) dan Bab XII-2 langkah – langkah khusus peningkatan keamanan pelayaran (*special measure to enhance maritime safety*) yang dikenal dengan nama *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* atau kode internasional keamanan kapal dan fasilitas Pelabuhan. Dalam uraian di atas maka judul yang akan diambil adalah **“Analisis Penerapan *ISPS Code* Marketing Operasional Region VII PT. Pertamina (Persero) Makassar”**.

## **B. Rumusan Masalah**

Dalam perumusan masalah berdasarkan pada latar belakang masalah, maka penulis memberikan fokus permasalahan berdasarkan uraian diatas, maka masalah pokok dalam penelitian ini adalah bagaimana penerapan *ISPS Code* Marketing Operasional Region VII PT. Pertamina Makassar?

### **C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penulisan skripsi ini yaitu untuk mengetahui bagaimana penerapan *ISPS Code* Marketing Operasional Region VII PT. Pertamina (Persero) Makassar.

### **D. Manfaat Penelitian**

Manfaat yang dapat diambil dalam penulisan skripsi ini. Di dalam penelitian ini penulis berharap akan beberapa manfaat yang dapat dicapai.

#### **1. Manfaat Praktis**

Sebagai bahan masukan kepada perusahaan agar dapat memaksimalkan penerapan *ISPS Code* Marketing Operasional Region VII PT. Pertamina (Persero) Makassar dan khususnya bagi prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

#### **2. Manfaat Teoritis**

Dapat menambah wawasan dan pengetahuan di bidang penerapan *ISPS Code* pada prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

Pada bab ini akan diuraikan landasan teori yang berkaitan dengan penerapan *International Ship & Port Security (ISPS) Code* Marketing Operasional Region VII PT. Pertamina Makassar.

Tinjauan pustaka dilakukan oleh penulis untuk mempermudah dalam pemahaman isi skripsi. Penjelasan-penjelasan yang diperoleh dalam bab ini diperoleh oleh penulis dari buku-buku serta referensi yang dapat dipercaya sebagai acuan dan dapat memberi pemahaman yang lebih mendalam tentang materi skripsi yang sedang dibahas. Kemudian, isi bab ini merupakan hasil dari materi yang telah dipilih oleh penulis dari beberapa buku dan referensi yang berkaitan dengan judul dan isi skripsi. Setelah itu, bab ini akan menyajikan teori-teori dan konsep-konsep yang dapat diterapkan untuk menjadi acuan pemahaman dan pemecahan dalam konteks Penerapan *ISPS Code* pada Terminal Untuk Kepentingan Sendiri PT. Pertamina (Persero) Marketing Operasional Region VII Makassar.

#### **A. Analisis**

Berikut adalah beberapa pengertian analisis menurut para ahli yaitu sebagai berikut:

1. Analisis adalah proses yang dilakukan untuk memecahkan suatu hal ke dalam bagian-bagian penting yang sebenarnya saling berkaitan dan terhubung satu sama lain. Gurning, R.O & Budiyanto (2007:20)
2. Analisa adalah kegiatan menguraikan atau memecahkan suatu unit menjadi unit terkecil yang terbagi-bagi. Gurning, R.O & Budiyanto (2007:20)
3. Analisa atau analisis adalah suatu kegiatan atau proses berfikir untuk membagi dan menguraikan sesuatu secara keseluruhan menjadi bagian dari komponen yang berbeda sehingga tanda-tanda dan ciri dari setiap komponen bisa dikenal, dan dihubungkan satu sama

lainnya. Masing-masing komponen memiliki fungsi yang berbeda dan jika disatukan menjadi satu keseluruhan yang saling terpadu. Gurning, R.O & Budiyanto (2007:20)

4. Analisis adalah proses pengurai dan penelaahan suatu pokok yang saling berhubungan agar bisa mendapatkan pemahaman yang tepat dan pengertian secara keseluruhan. Gurning, R.O & Budiyanto (2007:21)
5. Analisa merupakan tahap awal yang dilakukan untuk pengembangan sistem. Tahapan ini sangat fundamental sehingga sangat menentukan kualitas dari pengembangan sistem informasi yang tengah dilakukan. Gurning, R.O & Budiyanto (2007:21)

Dari beberapa penjelasan yang diberikan oleh para ahli, diketahui bahwa pengertian analisis adalah sebuah aktivitas, proses dan kegiatan yang saling terhubung untuk memecahkan suatu komponen atau permasalahan agar lebih detail kemudian digabungkan kembali supaya bisa ditarik kesimpulan yang tepat.

Kegiatan analisa ini salah satunya adalah merangkum informasi atau data mentah agar bisa diolah dan ditampilkan sebagai informasi yang dapat dipertanggungjawabkan dan layak disampaikan kepada orang banyak. Dalam menganalisis, gambaran pola-pola yang ada di dalam data harus konsisten. Dengan begitu, hasil analisa dapat diterjemahkan dan dipelajari dengan mudah, bermakna dan singkat.

## **B. Penerapan**

Penerapan merupakan sebuah tindakan yang dilakukan, baik secara individu maupun kelompok dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan. Secara bahasa penerapan adalah hal, cara atau hasil.

Adapun menurut Ali penerapan adalah mempraktekkan, memasang, atau pelaksanaan. Sedangkan Riant Nugroho

penerapan adalah cara yang dilakukan agar dapat mencapai tujuan yang diinginkan.

Berdasarkan pendapat para ahli di atas dapat disimpulkan bahwa penerapan adalah cara yang dilakukan dalam kegiatan agar dapat mencapai tujuan yang diinginkan.

### **C. Marketing Operasional Region VII**

Marketing Operasional adalah bagian dari perusahaan yang bertujuan untuk melakukan usaha pemasaran, perdagangan dan distribusi berbagai jenis produk yaitu BBM, pelumas, gas, petrokimia, serta produk-produk non BBM lainnya untuk pasar domestik dan mancanegara.

Pada PT. Pertamina (Persero) terbagi menjadi dua sektor, yaitu hulu dan hilir. Sektor hulu meliputi eksplorasi dan produksi minyak, gas, dan panas bumi. Sedangkan sektor hilir meliputi bisnis pengelolaan, pemasaran dan niaga, serta bisnis LNG. Bisnis pemasaran dan niaga mencakup aktivitas pendistribusian produk-produk hasil minyak dan petrokimia yang diproduksi oleh kilang minyak Pertamina maupun yang diimpor, baik untuk tujuan pasar dalam negeri maupun luar negeri, serta didukung oleh sarana distribusi dan transportasi melalui darat dan laut.

PT. Pertamina (Persero) Marketing Operasional Region VII merupakan bagian dari sektor hilir dan pemasaran khususnya. PT. Pertamina (Persero) MOR VII beralamat di Jl. Garuda No. 1 Kota Makassar. Sedangkan untuk cakupan wilayahnya, PT. Pertamina (Persero) MOR VII bertanggung jawab atas wilayah Sulawesi.

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

#### **a. Pengertian *ISPS Code***

Menurut *IMO Maritime Safety Committee*, Kode Keamanan Internasional terhadap Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*The International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code*)

merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan pasca serangan 11 September di Amerika Serikat. Pada dasarnya, kode tersebut menggunakan pendekatan manajemen resiko untuk menjamin keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dan untuk menentukan langkah-langkah keamanan apa yang tepat, penilaian resiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu.

Tujuan dari kode ini adalah menyediakan standar, kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi resiko, memungkinkan pemerintah untuk mengimbangi apabila terjadi perubahan ancaman dengan merubah nilai kerentanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan melalui penentuan tingkat keamanan yang sesuai dan langkah-langkah keamanan yang sesuai.

*ISPS Code* adalah suatu ketentuan atau peraturan yang berisi tindakan khusus untuk meningkatkan keamanan kapal, perusahaan, dan fasilitas pelabuhan. Tujuannya adalah :

- 1) Menetapkan suatu kerangka kerja sama di antara negara anggota badan pemerintah, administrasi lokal, industri pelayaran dan pelabuhan untuk mendeteksi ancaman keamanan dan cara mengatasinya.
- 2) Menetapkan tanggung jawab dan peran masing-masing pihak yang terkait (sesuai butir 1) untuk meningkatkan keamanan maritim.
- 3) Menciptakan metodologi penilaian keamanan untuk menghasilkan rancangan dan prosedur dalam mengambil langkah-langkah perubahan tingkat keamanan.
- 4) Memastikan pengumpulan dan pertukaran informasi yang terkait dengan keamanan lebih awal.

5) Memastikan kepercayaan bahwa ketentuan keamanan maritim cukup dan profesional di tempatnya.

b. Istilah-istilah dalam ISPS

1) *Designated Authority (DA)*

Adalah penyelenggara yang dikenal didalam Pemerintah yang mengadakan perjanjian sebagai yang bertanggung jawab untuk memastikan implementasi dari ketentuan – ketentuan pasal ini yang menyinggung tentang keamanan fasilitas Pelabuhan dan hubungan kapal/pelabuhan dari sudut pandang fasilitas pelabuhan, dalam hal ini Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

2) *Ship Security Plan (SSP)*

Disebut sebagai Rancangan Keamanan Kapal atau suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan peneraapannya terhadap langkah/tindakan diatas kapal, muatannya, unit transportasi muatan, perbekalan kapal atau kapalnya sendiri dari resiko peristiwa/kejadian keamanan.

3) *Port Facility Security Plan (PFSP)*

Adalah suatu rancangan yang dibangun untuk memastikan penerapannya terhadap langkah/tindakan yang dirancang bangun untuk melindungi fasilitas pelabuhan dan kapal-kapal, manusia, muatannya, unit transportasi muatan dan perbekalan kapal didalam fasilitas pelabuhan dari resiko peristiwa/kejadian keamanan.

4) *Ship Security Officer (SSO)*

Adalah perwira keamanan kapal yang bertanggung jawab terhadap Nakhoda, yang ditunjuk oleh perusahaan sebagai penanggung jawab terhadap keamanan kapal, termasuk implementasi dan pemeliharaan dari rancangan keamanan kapal untuk berkoordinasi dengan petugas keamanan perusahaan dan petugas keamanan fasilitas pelabuhan.

5) *Company Security Officer (CSO)*

Adalah petugas keamanan perusahaan yang ditugaskan oleh perusahaan untuk memastikan bahwa penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan, bahwa suatu rancangan keamanan kapal diperkuat, dismapaikan untuk persetujuan, dan kemudian menerapkannya dan memeliharanya, dan untuk berhubungan dengan petugas fasilitas pelabuhan dan petugas keamanan kapal.

6) *Port facility Security Officer (PFSO)*

Adalah petugas keamanan fasilitas pelabuhan yang ditugaskan sebagai penanggung jawab untuk pengembangan, penerapan, perubahan dan pemeliharaan dari rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dan untuk berhubungan dengan petugas keamanan kapal dan petugas keamanan perusahaan.

7) *Security Level 1*

Keamanan tingkat 1 adalah tingkat dimana perlindungan minimum dari langkah keamanan yang tepat semestinya tetap dipelihara setiap saat.

8) *Security Level 2*

Keamanan tingkat 2 adalah tingkat dimana tambahan perlindungan dari langkah keamanan yang tepat semestinya tetap dipelihara untuk jangka waktu tertentu sebagai hasil dari peningkatan resiko dari peristiwa keamanan.

9) *Security Level 3*

Keamanan tingkat 3 adalah tingkat untuk kelanjutan tindakan perlindungan secara khusus yang semestinya ditetapkan untuk jangka waktu terbatas ketika keamanan dimungkinkan atau nyata, meskipun bisa jadi tidak mungkin untuk dapat menemukan/mengenalii tujuan sasaran yang khusus.

10) *Declaration of Security (DoS)*

Maklumat keamanan maksudnya suatu persetujuan yang dicapai antar suatu kapal dan bisa juga suatu fasilitas pelabuhan atau kapal yang lainnya dengan yang mana ia berinteraksi, menetapkan langkah keamanan yang masing-masing akan menerapkannya.

11) *Recognized Security Organization*

Organisasi keamanan yang diakui adalah suatu organisasi dengan keahlian yang tepat dalam bidang keamanan dengan pengetahuan yang tepat dalam bidang operasional kapal dan pelabuhan, yang dikuasakan untuk melaksanakan suatu penilaian, atau suatu pemeriksaan atau suatu persetujuan atau suatu kegiatan sertifikasi, dipersyaratkan oleh bab ini atau Bagian A dari Peraturan *ISPS*.

12) *Statement of Compliance of a Port Facility (SoCPF)*

Adalah suatu pernyataan tertulis dari pemerintah (*Designated Authority*) bahwa fasilitas pelabuhan memenuhi persyaratan standard yang dipersyaratkan dalam *ISPS Code*.

c. Jenis-jenis ancaman yang ditetapkan *ISPS Code*

- 1) Kerusakan atau penghancuran terhadap fasilitas pelabuhan atau kapal, misalnya oleh bahan peledak, pembakaran, sabotase atau vandalisme.
- 2) Pembajakan atau perampasan terhadap kapal dan orang-orang di kapal.
- 3) Perusakan muatan, peralatan kapal yang penting atau sistem-sistem dalam kapal atau bahan persediaan kapal.
- 4) Penggunaan akses oleh orang-orang yang tidak berwenang termasuk adanya penumpang gelap.
- 5) Penyelundupan persenjataan atau peralatan termasuk persenjataan pemusnah masal.

- 6) Penggunaan kapal untuk pengangkutan yang dimaksudkan membuat insiden keamanan dan insiden terhadap peralatan keamanan.
- 7) Penggunaan kapal sebagai senjata atau sebagai alat pembuat kerusakan atau penghancuran.
- 8) Penutupan, jalan-jalan ke pelabuhan, penguncian, alur masuk pelabuhan dsb.
- 9) Serangan senjata nuklir, biologi dan kimia.

d. Penerapan *ISPS Code*

Penerapan *ISPS Code* sesuai Amandemen SOLAS 74 dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.33 Tahun 2003 pemberlakuan Amandemen SOLAS 74 di Indonesia mulai tanggal 1 Juli 2004 terhadap :

- 1) Kapal-kapal yang melakukan pelayaran Internasional, dengan rincian sebagai berikut :
  - a) Kapal Penumpang termasuk kapal penumpang berkecepatan tinggi.
  - b) Kapal Barang termasuk kapal barang berkecepatan tinggi diatas 500 GT.
  - c) Unit Pengeboran Minyak Lepas Pantai atau *Mobile Offshore Drilling Unit (MODU)*.
  - d) Pelabuhan/Fasilitas pelabuhan yang melayani kapal-kapal pelayaran Internasional.
- 2) Peraturan ini tidak diterapkan terhadap :
  - a) Kapal perang dan kapal bantuannya.
  - b) Kapal lain yang dimiliki atau dioperasikan oleh pemerintah negara-negara penandatangan dan digunakan hanya pada pelayanan non komersial oleh pemerintah.

## E. Keamanan Pelabuhan

Kata “keamanan” dalam bahasa Inggris “*security*”, berasal dari bahasa Latin yaitu “*se-curus*” yang artinya adalah “*se*” berarti tanpa, dan “*curus*” berarti kegelisahan (*se-curus* berarti tanpa kegelisahan atau mengandung makna keamanan). Arti keamanan memiliki berbagai makna, termasuk untuk merasa aman dan dilindungi serta digunakan untuk menggambarkan situasi tanpa resiko. Keamanan adalah hal utama yang berkaitan dengan nasib sekumpulan manusia, juga berkaitan dengan keyakinan bebas dari ancaman. Permasalahan dasarnya adalah tentang kelangsungan hidup, tetapi hal ini juga mencakup banyak hal atau urusan tentang sebuah kondisi kelangsungan kehidupan.

Berikut kejadian akibat dari tidak terlaksananya keamanan yang baik di atas kapal dan di pelabuhan:

### 1. Pencurian

Pengertian pencurian menurut hukum beserta unsur-unsurnya dirumuskan dalam Pasal 362 KUHP, adalah berupa rumusan pencurian dalam bentuk pokoknya yang berbunyi:

“Barang siapa mengambil barang sesuatu yang seluruhnya atau sebagian adalah kepunyaan orang lain, dengan maksud untuk menguasai benda tersebut secara melawan hak, maka ia dihukum karena kesalahannya melakukan pencurian dengan hukuman penjara selama-lamanya lima tahun atau denda setinggi-tingginya enam puluh juta rupiah”.

Untuk lebih jelasnya, apabila dirinci rumusan itu terdiri dari unsur-unsur objektif (perbuatan mengambil, objeknya suatu benda dan unsur keadaan yang melekat pada benda untuk dimiliki secara sebagian ataupun seluruhnya milik orang lain) dan unsur-unsur subjektif (adanya maksud, yang ditujukan untuk memiliki dan dengan melawan hukum).

Unsur-unsur pencurian adalah sebagai berikut:

a. Unsur-Unsur Objektif berupa:

1) Unsur perbuatan mengambil (*wegnemen*)

Unsur pertama dari tindak pidana pencurian ialah perbuatan “mengambil” barang. Kata “mengambil” (*wegnemen*) dalam arti sempit terbatas pada menggerakkan tangan dan jari-jari, memegang barangnya dan mengalihkannya ke lain tempat. Unsur berpindahnya kekuasaan benda secara mutlak dan nyata adalah merupakan syarat untuk selesainya perbuatan mengambil yang artinya juga merupakan syarat untuk menjadi selesainya suatu perbuatan pencurian yang sempurna.

2) Unsur Benda

Pada objek pencurian ini sesuai dengan keterangan dalam *Memorie van Toelichting (MvT)* mengenai pembentukan Pasal 362 KUHP adalah terbatas pada benda-benda bergerak (*roerend goed*). Benda-benda tidak bergerak, baru dapat menjadi objek pencurian apabila telah terlepas dari benda tetap dan menjadi benda bergerak. Benda bergerak adalah setiap benda yang berwujud dan bergerak ini sesuai dengan unsur perbuatan mengambil. Benda yang bergerak adalah setiap benda yang sifatnya dapat berpindah sendiri atau dapat dipindahkan (Pasal 509 KUHPerdara). Sedangkan benda yang tidak bergerak adalah benda-benda yang karena sifatnya tidak dapat berpindah atau dipindahkan, suatu pengertian lawan dari benda bergerak.

3) Unsur sebagian maupun seluruhnya milik orang lain.

Benda tersebut tidak perlu seluruhnya milik orang lain, cukup sebagian saja, sedangkan yang sebagian milik pelaku itu sendiri. Contohnya seperti sepeda motor milik

bersama yaitu milik A dan B, yang kemudian A mengambil dari kekuasaan B lalu menjualnya. Akan tetapi bila semula sepeda motor tersebut telah berada dalam kekuasaannya kemudian menjualnya, maka bukan pencurian yang terjadi melainkan penggelapan (Pasal 372 KUHP).

b. Unsur-Unsur Subjektif berupa:

1) Maksud untuk memiliki

Maksud untuk memiliki terdiri dari dua unsur, yakni unsur pertama maksud (kesengajaan sebagai maksud atau opzet als oogmerk), berupa unsur kesalahan dalam pencuriandan kedua unsur memilikinya. Dua unsur itu tidak dapat dibedakan dan dipisahkan satu sama lain. Dalam hal tersebut berarti sebelum melakukan perbuatan mengambil dalam diri pelaku sudah terkandung suatu kehendak (sikap batin) terhadap barang itu untuk dijadikan sebagai miliknya.

2) Melawan hukum

Unsur melawan hukum dalam tindak pidana pencurian yaitu maksud memiliki dengan melawan hukum atau maksud memiliki itu ditunjukkan pada melawan hukum, artinya ialah sebelum bertindak melakukan perbuatan mengambil benda, ia sudah mengetahui dan sudah sadar memiliki benda orang lain itu adalah bertentangan dengan hukum. Karena alasan inilah maka unsur melawan hukum dimaksudkan ke dalam unsur melawan hukum subjektif. Pendapat ini kiranya sesuai dengan keterangan dalam MvT yang menyatakan bahwa, apabila unsur kesengajaan dicantumkan secara tegas dalam rumusan tindak pidana, berarti kesengajaan itu harus ditunjukkan pada semua unsur yang ada dibelakangnya.

## 2. *Stowaway*

*International Maritime Organization (IMO)* mendefinisikan *stowaway* (penumpang gelap) sebagai seseorang yang secara sembunyi-sembunyi berada di kapal, atau di kargo yang kemudian dimuat di kapal tanpa persetujuan dari pemilik kapal, kapten kapal, atau *crew* kapal yang kemudian diketahui setelah meninggalkan pelabuhan atau disaat bongkar muat dilakukan di pelabuhan tujuan dan dilaporkan sebagai *stowaway* (penumpang gelap) pada pihak yang berwenang. Penumpang gelap ini biasanya akan menghadapi situasi yang berbahaya, karena status mereka yang ilegal maka tidak jarang mereka harus menghabiskan hari di kapal tanpa makan dan minum, hal ini sangat beresiko pada kematian. Selain itu mereka juga beresiko untuk di penjara karena perbuatan mereka yang melanggar hukum.

Ada berbagai alasan, tujuan dan cara untuk seseorang bisa menjadi penumpang gelap di kapal, tapi biasanya mereka berusaha untuk menghindari daerah yang sedang dalam konflik, ketidakstabilan ekonomi dinegarannya, adanya kesenjangan sosial dan berharap untuk mendapat peluang hidup yang lebih baik di negara orang. Berbagai jenis atau tipe penumpang gelap akan membawa masalah yang berbeda bagi *crew* kapal dan mungkin memerlukan tindakan penanganan yang berbeda pula. Paling tidak penyelidikan dan identifikasi perlu dilakukan pada penumpang gelap yang telah ditemukan selain itu biaya pemulangan bagi penumpang gelap ke negara asalnya juga harus dikeluarkan oleh pemilik kapal, untuk itu perlu diketahui tipe dari penumpang gelap ini. Berikut tipe penumpang gelap berdasarkan alasan mereka:

### a) Pengungsi (*Refugees*)

Pengungsi akan berusaha untuk melarikan diri dari peperangan akibat kerusuhan sipil, politik atau agama. Salah satunya adalah dengan cara menjadi penumpang gelap di kapal, penumpang

gelap ini cenderung menuruti kata hati dan seringkali tidak memiliki surat-surat keterangan.

b) Imigran ekonomi (*Economic imigrants*)

Kesulitan ekonomi akan membuat seseorang berusaha untuk mendapatkan kehidupan yang lebih baik, dengan menjadi penumpang gelap, orang tipe ini berharap untuk mendapatkan kehidupan yang lebih baik di negara orang. Tetapi kebanyakan mereka malah akan menjadi beban atau tanggungan bagi negara tersebut.

c) Pencari suaka (*Asylum seekers*)

Pencari suaka adalah seorang yang berusaha mencapai sebuah negara dimana suaka dapat diberikan atau imigran ekonomi yang mengklaim suaka sehingga berharap untuk tidak dipulangkan. Mereka akan mencoba untuk menyembunyikan identitas asli mereka atau mengadopsi kebangsaan dari suatu wilayah yang sedang terjadi konflik.

d) Imigran gelap (*Illegal immigrants*)

Imigran gelap tidak menginginkan kehadiran mereka diketahui oleh pihak berwenang, berharap untuk bisa memasuki suatu negara tanpa terdeteksi. Penumpang gelap umumnya diperlakukan sebagai imigran gelap di pelabuhan tujuan sesuai dengan undang-undang dari negara yang bersangkutan.

e) Penjahat (*Criminals*)

Jenis terakhir dari penumpang gelap dan mungkin yang paling mengkhawatirkan adalah penjahat, mereka mungkin menggunakan kekerasan dan mungkin terlibat dengan perdagangan obat-obatan atau kegiatan ilegal lainnya. Penumpang gelap ini sering melakukan perjalanan dalam kelompok dan dapat menimbulkan sebuah ancaman yang serius bagi awak kapal, mereka juga terkadang mencari keuntungan dengan menuntut uang tebusan dari pemilik kapal.

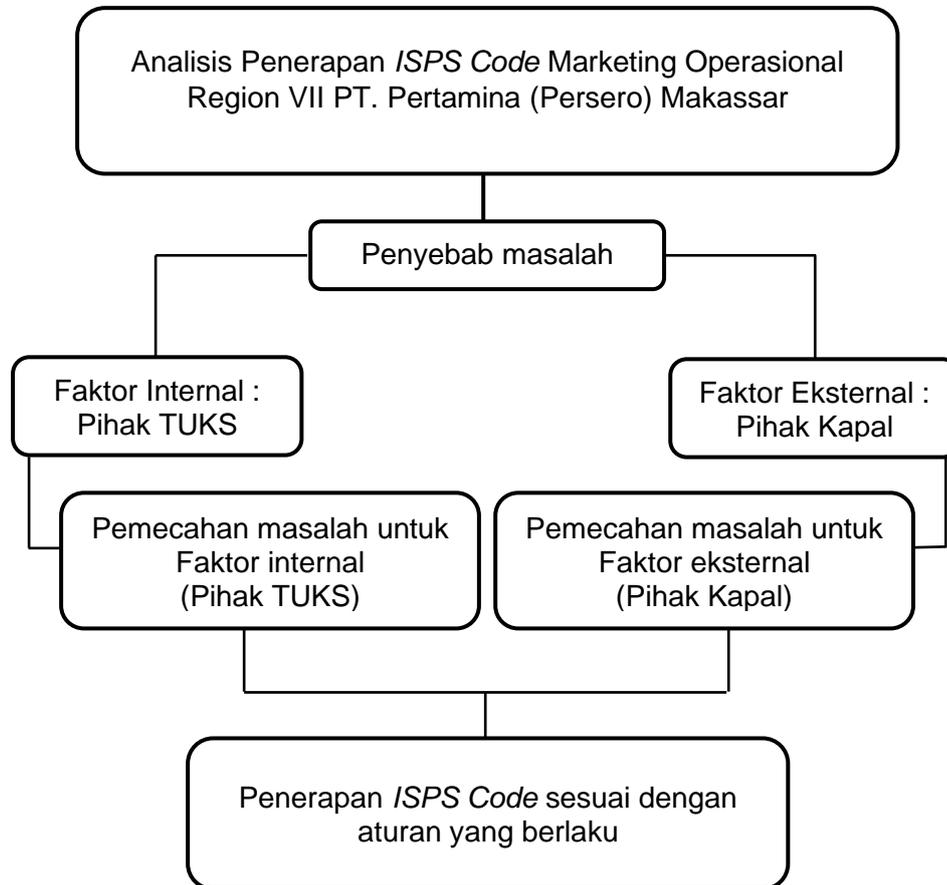
## F. Pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan layanan jasa. Utamanya pelabuhan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Sedangkan jasa usaha kepelabuhan memiliki arti segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, ketertiban lalu lintas atau trafik (kapal, penumpang dan/atau barang), menjaga keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah. Ini berarti pasar jasa sebuah pelabuhan sangat ditentukan oleh besaran aktivitas perdagangan lewat laut yang dihasilkan dalam satuan wilayah penyedia kargo dibelakang (*hinterland*) dalam suatu batasan pulau ataupun yang berada di depan atau di luar pulau dari sebuah pelabuhan berada (*foreland*).

Terminal Untuk Kepentingan Sendiri adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

## G. Kerangka Pikir



## **H. Hipotesis**

Diduga penerapan *ISPS Code Marketing Operasional Region VII* PT. Pertamina (Persero) Makassar belum terlaksana sesuai dengan aturan yang berlaku.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian merupakan suatu usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran ilmu pengetahuan secara ilmiah. Penelitian adalah terjemahan dari kata Inggris *research*. Dari itu, ada juga yang menerjemahkan *research* sebagai riset. *Research* itu sendiri berasal dari kata *re*, yang berarti “kembali” dan *to search* yang berarti mencari. Dengan demikian, arti sebenarnya dari *research* atau riset adalah “mencari kembali”

Metodologi 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 dipertanggung jawabkan, baik secara ilmiah maupun secara kenyataan dilapangan, sehingga hasil penelitian itu mempunyai nilai positif.

Selain itu, kegunaan dari pada penelitian adalah untuk menyelidiki keadaan dari konsekuensi terhadap suatu keadaan khusus. Secara umum metode penelitian adalah untuk mendapatkan data, dengan tujuan dan kegunaan tertentu.

#### **A. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian ini merupakan penelitian lapangan secara studi kasus yang menggunakan desain deskriptif, yaitu penelitian yang memusatkan perhatian kepada masalah-masalah sebagaimana adanya saat penelitian dilaksanakan. Dikatakan deskriptif karena bertujuan memperoleh pemaparan yang objektif khususnya mengenai penerapan *ISPS Code* pada TUKS PT. Pertamina MOR VII Makassar.

#### **B. Definisi Operasional Variabel**

Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis variabel terikat, yaitu variabel yang memberikan dampak, hasil ataupun akibat kepada objek penelitian.

Definisi variabel-variabel penelitian harus dirumuskan untuk menghindari kesesatan dalam mengumpulkan data. Dalam penelitian ini, definisi operasional variabelnya adalah sebagai berikut :

1. *ISPS Code*

*ISPS Code (International Ship and Port Security Code)* adalah regulasi *IMO (International Maritime Organization)* yang secara khusus mengatur tentang kegiatan-kegiatan dan langkah-langkah yang harus diambil oleh setiap negara dalam menanggulangi ancaman terorisme di laut.

2. Penerapan *ISPS Code*

Penerapan *ISPS Code* adalah kegiatan yang dilaksanakan guna mengurangi resiko terhadap penumpang, awak kapal dan personil di atas kapal pada wilayah pelabuhan dan juga terhadap kapal dan muatannya. Selain itu, untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan.

3. Marketing Operasional

Marketing Operasional adalah bagian dari perusahaan yang bertujuan untuk melakukan usaha pemasaran, perdagangan dan berbagai jenis produk yaitu BBM, pelumas, gas petrokimia serta produk-produk non BBM lainnya untuk pasar domestik dan mancanegara.

## **C. Populasi dan Sampel Penelitian**

1. Populasi

Populasi merupakan jumlah obyek secara keseluruhan atau generalisasi dari obyek atau subyek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan diambil kesimpulannya. Adapun populasi data dalam penelitian ini adalah kegiatan penerapan *ISPS Code* pada terminal bahan bakar minyak PT. Pertamina (Persero) MOR VII Makassar terhitung selama taruna melaksanakan praktek yaitu 22 Juli 2019 – 22 Juli 2020.

## 2. Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Cara pengambilan sampel menggunakan metode acak sederhana yaitu penarikan sampel dimana pemilihan elemen-elemen populasinya dilakukan sedemikian rupa sehingga setiap elemen mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih. Adapun sampel data dalam penelitian ini adalah audit yang dilaksanakan pada bulan Juli 2020.

### **D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian**

Metode pengumpulan data merupakan suatu bagian yang penting dan harus ada dalam suatu penelitian ilmiah. Berhasil tidaknya suatu penelitian tergantung dari cara penelitian di dalam pengumpulan data.

Dalam pelaksanaannya, seorang peneliti harus menggunakan metode-metode tertentu untuk mengumpulkan data yang tersusun secara sistematis sesuai dengan tujuan penelitian. Ada bermacam-macam yang dapat digunakan untuk mengumpulkan data seperti wawancara, observasi, dokumentasi, dan lain-lain.

Namun tidak satu teknikpun yang dianggap paling baik, karena masing-masing alat pengumpulan data memiliki kelebihan dan kekurangan sendiri-sendiri oleh karena itu lebih baik mempergunakan suatu alat pengumpulan data lebih dari satu, sehingga dapat saling melengkapi satu sama lain untuk menunjang kesempurnaan proposal.

Pada penelitian ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yang penulis anggap paling tepat yaitu :

#### 1. Teknik Wawancara

Wawancara yaitu sebagai proses tanya jawab secara lisan yang dilakukan seseorang saling berhadapan dan saling memberi dan menerima informasi. Wawancara sebagai alat pengumpulan data, menghendaki adanya komunikasi langsung antara peneliti

dengan sasaran penelitian antara lain dengan pihak perusahaan yaitu PFSO dan *security*.

## 2. Teknik Observasi

Di dalam suatu penelitian, selain menggunakan metode pokok juga menggunakan perlengkapan untuk saling mengisi atau melengkapi. Observasi adalah metode pelengkap. Teknik observasi digunakan dengan maksud untuk mendapatkan atau mengumpulkan data secara langsung mengenai masalah-masalah tertentu dengan melakukan pengamatan serta mencatat data yang berkaitan dengan pokok masalah yang akan diteliti. Observasi yang penulis lakukan adalah dengan mengadakan pengamatan langsung. Di samping itu observasi adalah alat pengumpulan data secara langsung dan sangat penting dalam penelitian secara deskriptif. Maka instrumen penelitian dari teknik observasi adalah *checklist*.

## 3. Teknik Dokumentasi

Cara untuk memperoleh atau mengumpulkan data melalui gambar dan dokumen lainnya yang sesuai. Dalam metode ini penulis mengumpulkan data melalui kegiatan dokumentasi pada TUKS PT. Pertamina (Persero) MOR VII Makassar.

## 4. Metode Penelitian Pustaka (*Library Research*)

Metode yang digunakan oleh penulis untuk mendapatkan data melalui studi kepustakaan, buku-buku, artikel, situs internet, dan literatur-literatur yang erat hubungannya dengan materi yang dibahas.

## **E. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif, dimana data-data yang diperoleh disusun secara sistematis dan teratur, kemudian penulis akan membuat analisis agar diperoleh kejelasan tentang masalah yang dibahas dalam penelitian ini. Alasan penulis membuat analisis kualitatif supaya dalam

penelitian ini diperoleh pengertian dan pemahaman tentang masalah yang diteliti agar dapat menjelaskan dan mencari solusi untuk masalah tersebut.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Hasil Penelitian**

##### **1. Identitas Perusahaan**

Nama Perusahaan : PT. Pertamina (Persero) Marketing  
Operation Region VII, *Integrated Fuel Terminal* Makassar

Alamat : Jl. Hatta No. 1 Makassar

Bidang Usaha : Bahan bakar minyak dan gas

Mulai beroperasi : Tahun 1960

Luas Lahan : 60.699 m<sup>2</sup> tanah daratan dan 21.099 m<sup>2</sup>  
perairan

Jumlah SDM : Pekerja organik 42 orang dan *outsourcing*  
108 orang

##### **2. Visi dan Misi Perusahaan**

Adapun visi dan misi dari PT. Pertamina (Persero) *Integrated Terminal* Makassar adalah sebagai berikut :

Visi : Menjadi perusahaan minyak dan gas nasional kelas dunia.

Misi : Menjalankan usaha inti minyak, gas dan bahan bakar nabati secara terintegrasi, berdasarkan prinsip-prinsip komersial yang kuat.

##### **3. Sejarah Singkat Perusahaan**

PT. Pertamina (Persero) *Integrated Fuel Terminal* Makassar adalah suatu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam pengusahaan minyak dan gas. *Integrated Fuel Terminal* Makassar bertujuan untuk menyuplai dan membantu 55 persediaan BBM untuk depot di Sulawesi Selatan dan Sulawesi Tenggara. Pasokan BBM berasal dari kilang Balikpapan, Balongan melalui

STS, Kalbut Situbondo dan menerima impor dari Singapura. Lokasi *Integrated Fuel Terminal* Makassar berada di kawasan Pelabuhan Makassar dengan luas tanah 69.096 m<sup>2</sup> milik PT. Pelindo IV Makassar dengan status hak sewa.

#### **4. Program Kerja/ Kegiatan Usaha Organisasi**

Adapun kegiatan utama dari PT. Pertamina (Persero) Terminal BBM Makassar adalah sebagai berikut:

a. Penerimaan BBM, BBK dan LPG

Bahan Bakar Minyak (BBM), Bahan Bakar Khusus (BBK) dan *Liquified Petroleum Gas* (LPG) di PT. Pertamina terminal BBM Makassar berasal dari kilang Balikpapan, Balongan ataupun STS (Ship to Ship). Penerimaan BBM ini melalui kapal tanker disalurkan melalui selang ke pipa penerima selanjutnya dialirkan menuju tangki timbun. Tangki timbun yang jumlahnya 22 buah untuk BBM dan 4 buah untuk LPG masing-masing dengan kapasitas yang berbeda.

b. Penimbunan BBM , BBK dan LPG

Dalam proses penimbunan BBM, BBK dan LPG diperlukan sarana penunjang untuk kelancaran operasi yakni berupa tangki timbun. Tangki adalah suatu wadah untuk menimbun cairan dengan kapasitas tertentu dan merupakan instalasi tetap serta tidak digunakan untuk keperluan proses.

c. Penyaluran BBM, BBK dan LPG

BBM yang ada umumnya di distribusikan ke berbagai tempat, yakni :

- 1) Pertamina/ premium/ minyak solar ke SPBU
- 2) Premium/ minyak solar ke PSPD
- 3) Minyak tanah ke agen/ pangkalan
- 4) Minyak tanah/ minyak solar/ minyak bakar ke industri
- 5) Minyak solar/ minyak bakar ke kapal umum untuk bunker

BBM dan BBK disalurkan melalui dua jalur yaitu jalur darat dan jalur laut. Jalur darat berupa mobil tangki yang berisi BBM atau BBK dan jalur laut berupa Tanker (STS). Untuk mobil tangki dilengkapi dengan kode warna sebagai identifikasi produk yang diangkut sebagai berikut:

- 1) Premium : warna kuning
- 2) Pertamina : warna hijau
- 3) Minyak tanah : warna biru
- 4) Avtur : warna putih dengan strip hitam
- 5) Solar : warna abu-abu
- 6) Minyak bakar : warna hitam

d. Info *Jetty*

1) *Jetty 1*

*Depth alongside berth* : 9 meters  
*Height of Jetty (mean sea level)* : About 3 meters  
*Min-Max DWT of ship* : Max 18.000 tons  
*Min-Max LOA* : Max 169 meters  
*Minimum Parallel Body Length* : 49 meters  
*Geographic Position* : 05°06'44.33"S /  
 119°24'37.54"E

Dalam kondisi normal dapat menangani kargo seperti dibawah ini :

Tabel 4.1. *Port limitation Jetty 1*

<i>No</i>	<i>Product</i>	<i>Hose/Arm</i>	<i>Disch. Rate (kL/hour)</i>	<i>Max Pressure (kg/cm<sup>2</sup>)</i>
1	Premium	1 x 8"	500	6
2	Korosene	1 x 8"	500	6
3	Solar	1 x 8"	500	6
4	Avtur	1 x 8"	500	6
5	Pertamax	1 x 6"	500	6

6	MFO	1 x 6"	500	6
7	Fame	1 x 8"	500	6
8	LPG	1 x 6"	180	9

Sumber : *IFT Makassar, Tahun 2020*

## 2) Jetty 2

*Depth alongside berth* : 8 meters  
*Height of Jetty (mean sea level)* : About 3 meters  
*Min-Max DWT of ship* : Max 6.500 tons  
*Min-Max LOA* : Max 100 meters  
*Minimum Parallel Bobby Length* : 36 meters  
*Geographic Position* : 05°06'44.33"S /  
119°24'42.97"E

Dalam kondisi normal dapat menangani kargo seperti dibawah ini :

Tabel 4.2 *Port limitation Jetty 2*

No	Product	Hose/Arm	Disch. Rate (kL/hour)	Max Pressure (kg/cm <sup>2</sup> )
1	Premium	1 x 6"	250/500	6
2	Korosene	1 x 6"	300/500	6
3	Solar	1 x 6"	250/500	6
4	Avtur	1 x 6"	-/400	6
5	Pertamax	1 x 6"	-/500	6
6	MFO	1 x 6"	200/400	6
7	Fame	1 x 6"	-/100	6
8	LPG	1 x 6"	-/100	11

Sumber : *IFT Makassar, Tahun 2020*

## 3) Jetty 3

*Depth alongside berth* : 10 meters  
*Height of Jetty (mean sea level)* : About 3 meters  
*Min-Max DWT of ship* : Max 1.000 tons  
*Min-Max LOA* : Max 55 meters

*Minimum Parallel Boby Length* : N/A

*Geographic Position* : 05°06'44.93"S /

119°24'34.93"E

Dalam kondisi normal dapat menangani kargo seperti dibawah ini :

Tabel 4.3 *Port limitation Jetty 3*

<i>No</i>	<i>Product</i>	<i>Hose/Arm</i>	<i>Disch. Rate (kL/hour)</i>	<i>Max Pressure (kg/cm<sup>2</sup>)</i>
1	Premium	1 x 6"	250/500	6
2	Korosene	1 x 6"	300/500	6
3	Solar	1 x 6"	250/500	6
4	Avtur	1 x 6"	-/400	6
5	Pertamax	1 x 6"	-/500	6
6	MFO	1 x 6"	200/400	6
7	Fame	1 x 6"	-/100	6
8	LPG	1 x 6"	-/100	11

Sumber : *IFT Makassar, Tahun 2020*

## **B. Pembahasan**

Penelitian ini dilaksanakan di TUKS PT. Pertamina (Persero) MOR VII Makassar, yang dimulai dari pengambilan data awal pada saat praktek pada tanggal 22 Juli 2019 sampai dengan 22 Juli 2020.

TUKS PT. Pertamina (Persero) MOR VII Makassar melaksanakan ISPS Code guna menunjang pelaksanaan keamanan. Selain itu pelaksanaan ISPS Code juga bertujuan agar TUKS PT. Pertamina (Persero) dapat melakukan kegiatan dengan kapal berbendera asing. Hal itu dikarenakan PT. Pertamina (Persero) melakukan kegiatan ekspor maupun impor untuk melakukan kegiatan pendistribusian BBM.

Sanksi yang diterima apabila sebuah pelabuhan tidak melaksanakan ISPS Code adalah sanksi Internasional yang sangat berat. Yakni pelabuhan tersebut tidak akan disinggahi kapal dari luar negeri dan

kapal-kapal (berbendera Indonesia) tidak akan diperkenankan masuk pelabuhan luar negeri.

Pada setiap bulannya, jumlah rata-rata kapal impor yang masuk ke Jetty 1 TUKS PT. Pertamina MOR VII sekitar 10 call. Oleh sebab itu, kegiatan pelaksanaan *ISPS Code* di TUKS PT. Pertamina (Persero) MOR VII Makassar berlaku di TUKS sebagai *restricted area* untuk kegiatan di dalam TUKS. TUKS PT. Pertamina (Persero) MOR VII Makassar melaksanakan kegiatan *ISPS Code* untuk kegiatan di area TUKS. Sebagaimana diketahui, bahwa Makassar merupakan tempat untuk pendistribusiannya BBM yang di impor dari luar negeri. Untuk itu PT. Pertamina (Persero) MOR VII Makassar telah membuat Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan untuk mengambil langkah-langkah pencegahan terhadap kejadian gangguan keamanan yang dapat mempengaruhi keselamatan dan keamanan pelabuhan dibawah manajemen perusahaan, personil, harta benda di lingkungan fasilitas pelabuhan sesuai persyaratan dari *SOLAS* Bab XI-2 dan *ISPS Code*. Sehingga TUKS PT. Pertamina (Persero) MOR VII Makassar memenuhi ketentuan *ISPS Code* sebagai sarana fasilitas penyandaran kapal impor.

Jenis peralatan keamanan yang juga tersedia di TUKS PT. Pertamina (Persero) MOR VII Makassar adalah pengeras suara (*megaphone*), teropong, *handphone*, telepon, lampu senter, borgol, lampu sorot di dermaga, *amano clock check system*, pentungan dan lampu penerangan.

Persyaratan *ISPS Code* yang sudah dipenuhi oleh TUKS PT. Pertamina (Persero) MOR VII Makassar adalah

1. Memiliki organisasi keamanan pelabuhan,
2. Memiliki rancangan keamanan fasilitas pelabuhan/*Port Facility Security Plan*
3. Memiliki peralatan keamanan sesuai dengan yang dipersyaratkan

4. Melakukan pencegahan akses yang tidak berkepentingan ke kapal dan area terbatas lainnya
5. Mencegah pembawaan senjata yang tidak memiliki ijin, alat pembakar atau bahan peledak ke kapal atau fasilitas pelabuhan
6. Koordinasi dan komunikasi antar petugas keamanan kapal dan pelabuhan (pemeliharaan protokol komunikasi untuk kapal dan fasilitas pelabuhan)
7. Menetapkan Level Keamanan di pelabuhan sebagai klasifikasi atau bobot tingkat resiko terhadap terjadinya gangguan keamanan di pelabuhan dan
8. Pelatihan, gladi dan latihan untuk memastikan agar terbiasa dengan rancangan dan prosedur pengamanan Jenis training/kursus yang sudah dilaksanakan secara rutin dalam peningkatan pelaksanaan *ISPS Code* di TUKS PT. Pertamina (Persero) MOR VII Makassar meliputi pemahaman *ISPS Code, safety and security* serta pelatihan *PFSO (Port Facility Security Officer)* yang selengkapnya dapat dilihat pada Tabel 4.5.

Tabel 4.4. Sarana dan Prasarana

No	Jenis sarana/prasarana	Jumlah	Lokasi
1	<i>CCTV</i>	16	<i>Jetty</i> dan tangki timbun
2	Pos penjagaan	4	<i>Jetty</i> dan kantor
3	<i>Metal Detector</i>	3	Pos penjagaan
4	<i>Mirror inspection/vehicle</i>	2	Pos penjagaan
5	Mobil patroli	1	Kantor
6	Alat komunikasi (HT)	7	Pos penjagaan dan kantor
7	Pagar/penghalang/portal	4	
8	Patroli <i>Boat</i>	1	Pangkalan
9	<i>Control room</i>	2	Kantor

Sumber : IFT Makassar, Tahun 2020

Tabel 4.5. Jenis *training ISPS Code* di TUKS PT. Pertamina

No	Jenis Kursus/ <i>training/</i> <i>drill</i>	Tujuan Kursus/ <i>training/drill</i>	Frekuensi Pelaksanaan	Peserta
1	Pemahaman ISPS	Peningkatan kemampuan	1 tahun sekali	Pegawai & security
2	Safety and security	Peningkatan kemampuan	1 tahun sekali	Security
3	Pelatihan PFSO	Peningkatan kemampuan	1 tahun sekali	Pegawai
4	<i>Table Top</i>	Peningkatan kemampuan	6 bulan sekali	Pegawai & security

Sumber : IFT Makassar, Tahun 2020

Berdasarkan audit internal menunjukkan bahwa ada aspek pengamanan yang perlu diperbaiki pelaksanaannya di TUKS PT. Pertamina (Persero) MOR VII Makassar. Aspek pelaksanaan *ISPS Code* yang perlu ditingkatkan adalah aspek yang nilainya berada dinilai buruk, yakni pelaksanaan monitoring melalui *CCTV*. beberapa prosedur pengamanan perlu ditingkatkan di TUKS PT. Pertamina (Persero) MOR VII Makassar :

1. Meningkatkan pemantauan keamanan di area pelabuhan, yaitu di daerah olah gerak kapal, dermaga dan sekitarnya, titik-titik akses dan area terbatas serta pengawasan terhadap fasilitas muatan, kawasan tangka timbun dan peralatan bongkar muat menggunakan *CCTV*.
2. Meningkatkan pengamanan pada saat penanganan muatan dengan melakukan pemeriksaan untuk memastikan bahwa muatan yang memasuki fasilitas pelabuhan sama dengan catatan dokumentasi pengiriman cargo dan memeriksa segel atau metode lain yang digunakan untuk mencegah kerusakan kargo.

TUKS PT. Pertamina (Persero) MOR VII Makassar sudah melakukan pengecekan identitas semua orang yang masuk ke area terbatas. Begitu pula dengan kendaraan yang akan masuk ke area terbatas. Segala titik

akses menuju *restricted area* sudah ditutup dan tersedia pos jaga. Area terbatas sudah ditutup dengan pagar setinggi 2,4 meter dan sudah disediakan pas bagi individu atau kendaraan yang akan masuk ke *restricted area*. Terdapat satu aspek sarana prasarana yang kurang memadai, yakni CCTV untuk pemantauan keamanan di area pelabuhan.

Dikarenakan tidak berfungsinya CCTV, tentunya pengamanan di area pelabuhan belum terlaksana dengan baik. Oleh sebab itu, PT. Pertamina MOR VII perlu memperbaiki CCTV untuk pengamanan di TUKS PT. Pertamina (Persero) MOR VII Makassar. Pengamanan di daerah dermaga menjadi kurang dan pelaksanaannya perlu dilakukan secara rutin dengan memperbaiki CCTV.

Berikut table penilaian aspek sarana dan prasarana dengan skala penilaian 1.00 – 4.00.

No	Aspek	Nilai
A.	Akses ke Fasilitas Pelabuhan	
1.	Pengecekan identitas dari semua orang (ABK dan pengunjung) yang ingin masuk pelabuhan	4.00
2.	Pemeriksaan kendaraan yang digunakan oleh orang yang ingin masuk ke pelabuhan	4.00
3.	Penggunaan identitas pekerja pelabuhan, personil fasilitas pelabuhan termasuk kendaraan operasional pelabuhan	4.00
4.	Pembatasan akses bagi yang bukan personil yang bekerja di dalam fasilitas pelabuhan (jika tidak dapat menunjukkan tanda pengenalnya)	4.00
5.	Pemeriksaan orang, barang bawaan, kendaraan beserta isinya baik secara visual maupun secara fisik (dengan menggunakan peralatan pendeteksi keamanan seperti <i>X ray, metal detector, mirror detector</i> )	4.00
6.	Menutup atau mengunci segala titik akses yang tidak digunakan untuk umum	4.00
		7.....

7.	Penempatan petugas keamanan pada titik-titik akses di pelabuhan.	4.00
8.	Pelaksanaan patroli perairan	4.00
B. Area Terbatas di Dalam Fasilitas Pelabuhan		
9.	Pembatasan area terbatas di pelabuhan dengan pemasangan pagar atau penghalang lain	4.00
10.	Penyediaan pas bagi individu yang diberi hak berada dalam area terlarang	4.00
11.	Pemberian tanda yang jelas bagi kendaraan yang diijinkan masuk ke area terbatas	4.00
12.	Pengawasan dan patroli di area terbatas	4.00
13.	Penempatan petugas keamanan di area terbatas	4.00
C. Penanganan Muatan		
14.	Pemeriksaan muatan, unit pengangkut muatan dan kawasan penumpukan barang muatan sebelum dan selama operasi penanganan muatan di dalam fasilitas pelabuhan	4.00
15.	Pemeriksaan untuk memastikan bahwa muatan yang memasuki fasilitas pelabuhan sama dengan catatan dokumentasi pengiriman cargo	4.00
16.	Pemeriksaan segel dan metoda lain yang digunakan untuk mencegah pengrusakan saat memasuki pelabuhan dan saat berada di gudang pelabuhan	4.00
17.	Melakukan pemeriksaan muatan dengan pengambilan sampel	4.00
D. Monitoring Keamanan di Pelabuhan		
18.	Pengamanan di alur masuk Terminal	3.00
19.	Pengamanan/pengawasan terhadap area lego jangkar, daerah olah gerak kapal	3.00
		20....

20.	Pengamanan/pengawasan di area Dermaga dan sekitarnya	3.00
21.	Pengawasan terhadap titik-titik akses dan area terbatas	3.00
22.	Pelaksanaan patroli jalan kaki, patroli kendaraan di area pelabuhan	4.00
23.	Pengawasan terhadap fasilitas muatan dan kawasan penimbunan muatan serta peralatan bongkar muat	3.00
24.	Pencayaan atau sistem penerangan di area pelabuhan, terutama pada akses masuk pelabuhan, area terbatas, Dermaga dan fasilitas penting lainnya di pelabuhan	3.00

Sumber : *IFT* Makassar, 2020

Esensi dari *ISPS Code* menjadi standar kegiatan pelaksanaan manajemen resiko, dengan menentukan langkah-langkah pencegahan, pengamanan dan penanggulangan dan kajian keamanan khususnya terhadap aksi terorisme. *Assessment* terhadap keamanan harus dibuat oleh para pihak terkait dalam dunia pelayaran internasional yaitu negara dan badan pemerintah, otoritas pelabuhan dan perusahaan pelayaran maupun kapal, meliputi

1. Identifikasi aset atau infrastruktur pelabuhan yang vital dan kritis;
2. Ancaman aktual dan potensial yang ada terhadap aset diatas dan
3. Kelemahan dan kerawanan aset yang dimiliki terhadap ancaman

Setelah tahapan evaluasi terhadap aspek-aspek yang menjadi fokus penelitian, maka solusi lebih lanjut dalam rangka mengupayakan langkah strategi dan upaya untuk mengatasi beberapa kekurangan yang muncul dengan uraian sebagai berikut :

1. Faktor eksternal
  - a. Kedisiplinan dan kepatuhan pengguna jasa kepelabuhan.
  - b. Kerjasama terjalin antara perusahaan pelayaran dan pelabuhan dalam bidang keamanan.

- c. Kemajuan teknologi informasi dan komunikasi dalam pengamanan pelabuhan.
  - d. Koordinasi dan komunikasi antara SSO, PFSO dan CSO sudah baik.
2. Faktor internal
- a. Profesionalisme SDM bidang keamanan pelabuhan.
  - b. Pemberlakuan *ISPS Code* sebagai upaya penegakan hukum di laut.
  - c. Ketersediaan sistem perangkat komunikasi dan peralatan keamanan (*CCTV*).
  - d. Standar pelaksanaan tugas pokok dan fungsi petugas keamanan di pelabuhan.
  - e. Kejelasan peran dan tanggung jawab keamanan di pelabuhan yang belum optimal.
  - f. Frekuensi patroli pengamanan perairan oleh fungsi marine dalam mengamankan perairan pelabuhan.
  - g. Dukungan dari fungsi IT untuk perbaikan *CCTV* dan peralatan lainnya yang belum maksimal.
3. Kombinasi faktor internal dan faktor eksternal
- Sesuai dengan hasil pembobotan dan perhitungan lebih lanjut dalam upaya untuk mendapatkan strategi yang perlu dilaksanakan maka berikut ini menunjukkan langkah-langkah lebih lanjut yang perlu diupayakan :
- a. Meningkatkan profesionalisme SDM dalam hal pengamanan pelabuhan.
  - b. Meningkatkan profesionalisme SDM melalui peningkatan koordinasi dan komunikasi antara SSO, PFSO dan CSO.
  - c. Memberlakukan *ISPS Code* sebagai upaya penegakan hukum melalui kerjasama dengan negara lain.
  - d. Memperbaiki standar pelaksanaan tupoksi pengamanan pelabuhan.

- e. Meningkatkan pemberlakuan *ISPS Code* sebagai upaya penegakan hukum termasuk pelarangan bagi masyarakat untuk berusaha di pelabuhan.
- f. Meningkatkan profesionalisme SDM pelabuhan melalui optimalisasi penerapan sistem manajemen keamanan kapal dan pelabuhan.
- g. Meningkatkan ketersediaan sistem dan perangkat komunikasi dan peralatan keamanan khususnya pada *access channel* yang masih terbatas.
- h. Menerapkan *ISPS Code* di pelabuhan dengan mengharuskan pembuatan *PFSP* secara optimal.
- i. Menerapkan standar pelaksanaan tugas pokok dan fungsi petugas keamanan di pelabuhan dan menyediakan metodologi penilaian keamanan dan rencana dan prosedur tindakan aksi pengamanan pelabuhan.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

1. Kualitas pelaksanaan ISPS Code di TUKS PT. Pertamina (Persero) MOR VII Makassar dinilai sudah cukup bagus sebagaimana ditunjukkan oleh hasil audit yang dilakukan secara berkala yaitu setiap bulan. Tingkat ketersediaan sarana dan prasarana pengamanan di TUKS PT. Pertamina (Persero) MOR VII Makassar sudah cukup bagus dan hanya ada satu yang dinilai masih kurang, yakni fungsi dari kamera *CCTV* maupun layar monitoring untuk pemantauan keamanan di perairan maupun daerah terminal. Aturan yang dimasukkan kedalam *ISPS Code* mengakibatkan kesungguhan, profesionalitas, kemampuan, kompetensi dan kesiapan secara terus menerus baik oleh aparat pemerintah maupun pihak operator. Oleh karena itu banyaknya pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan internasional perlu segera dibatasi agar pengawasan oleh pemerintah dapat dilakukan dengan sungguh-sungguh.
2. Oleh sebab itu pelaksanaan prosedur pengamanan sesuai dengan *ISPS Code* perlu ditingkatkan dengan memperbaiki *CCTV* dan memfungsikan layar monitoring, sehingga pelaksanaan keamanan di perairan dapat berjalan dengan optimal.

#### **B. Saran**

1. Dengan berlakunya *ISPS Code*, maka perlu terus ditingkatkan sosialisasi atau pemahaman secara terus menerus antar institusi yang terlibat dalam dunia pelayaran, agar terwujud kesamaan persepsi terhadap aktualisasi jaminan keamanan dan keselamatan pelayaran.

2. Dalam kaitan dengan aspek finansial, perlu penyediaan anggaran yang cukup untuk melengkapi sistem dan perangkat komunikasi serta fasilitas keamanan penunjang *ISPS Code* seperti *CCTV* dan *metal detector* yang pada umumnya belum dimiliki oleh pelabuhan survei.

## DAFTAR PUSTAKA

- Budiyanto, E. H., & Gurning, R. O. (2015). *ISPS Code Seri-Manajemen Pelabuhan*. Jakarta: PT. Andhika Prasetya Ekawahana.
- Gurning, R. O., & Budiyanto, E. H. (2007). *Manajemen Bisnis Pelabuhan*. Jakarta: APE Publishing.
- Handoyo, J. J., Widigdho, & Simatupang, D. (2019). *Manajemen Budaya Keselamatan, Keamanan & Pelayaran Maritim*. Jakarta: Penerbit Buku Maritim Djangkar.
- Kosasih, E., & Soewedo, H. (2007). *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Depok: PT RajaGrafindo Persada.
- Makka, W., Makahaube, M., & Djabier, A. (2020). Analisis Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Oleh Designated Person Ashore (Dpa) Di Pt. Surf Marine Indonesia. *Jurnal Karya Ilmiah Taruna Andromeda*, 4(2), 46-56.
- PT. Pertamina (Persero) (2011). *ISPS Code & OSR*
- Putra, A. P. (2019). *Implementasi International Ship & Port Security (ISPS) dan Standard Operating Procedure (SOP) keamanan pada kapal MV. African Forest di Pelabuhan Douala, Afrika Barat*. (Disertasi yang tidak dipublikasikan). Semarang : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Nautika.

# LAMPIRAN

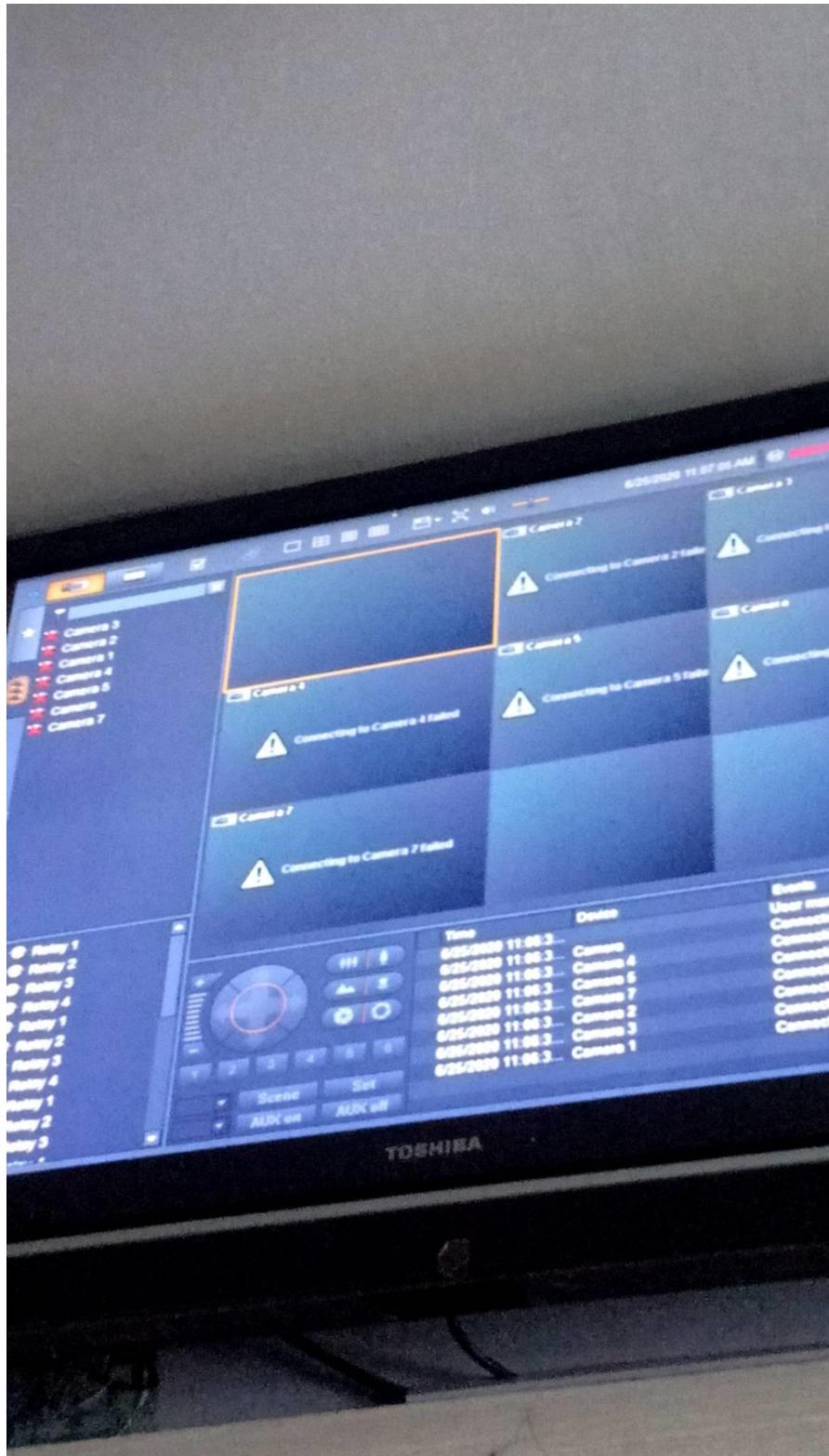














**JOHN PAZO WIJAYA PUTRA**, lahir pada Tanggal 27 Mei 1997 dan tumbuh besar di Pacitan, Jawa Timur. Penulis menyelesaikan pendidikan sekolah dasar pada Tahun 2009 di SDN Pacitan dan pada tahun yang sama melanjutkan ke SMPN 3 Pacitan, pendidikan sekolah menengah pertama penulis selesai pada tahun 2012 dan melanjutkan ke sekolah menengah atas di SMAN 8 Samarinda, hingga akhirnya lulus pada tahun 2015. Penulis melanjutkan studinya ke Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar pada tahun 2017, peneliti mengambil pendidikan Diploma IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan sebagai pilihan studinya. Selama semester V dan VI, penulis melaksanakan praktek darat (prada) pada perusahaan PT. Pertamina (Persero) Makassar, perusahaan yang bergerak pada bidang energi. Hingga akhirnya penulis menyelesaikan pendidikannya di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar pada tahun 2021.