

**SKRIPSI**

**IMPLEMENTASI ISPS CODE DI MV WARIH MAS**



**GION ANUGRAH TAPPI**

**NIT: 17.41.195**

**NAUTIKA**

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

# **IMPLEMENTASI ISPS CODE di MV WARIH MAS**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program

Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Jurusan Nautika

GION ANUGRAH TAPPI

NIT 17.41.195

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

SKRIPSI  
IMPLEMENTASI ISPS CODE DI MV WARIH MAS

Disusun dan Diajukan oleh:

GION ANUGRAH TAPPI  
NIT. 17.41.195

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada tanggal, 22 JUNI 2021

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

  
Capt. Endang Lestari S. SiTM. Adm. SDA M. Mar  
NIP. 19801221 200912 2 005

  
Gradina Nur Fauziah, S. Si., M. Si.  
NIP. 19880305 201012 2 001

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

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan rahmatnya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Pembuatan skripsi ini berjudul **“IMLEMENTASI ISPS CODE DI MV WARIH MAS ”**.

Tugas akhir ini merupakan salah satu persyaratan bagi Taruna jurusan Nautika dalam menyelesaikan studinya pada program DIPLOMA IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penyelesaian tugas akhir ini masih terdapat banyak kekurangan baik dari segi bahasa, susunan kalimat, maupun cara penulisan serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis menguasai materi, waktu dan data-data yang diperoleh.

Untuk itu penulis senantiasa menerima kritikan dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan tugas akhir ini.

Penulisan skripsi ini dapat terselesaikan karena adanya bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dengan ini penulis mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Capt. SUKIRNO, M.M Tr, M.Mar Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Capt. WELEM ADA', M.Pd, M.Mar Selaku Ketua Program Studi Nautika.
3. Ibu Capt. ENDANG LESTARI S.SiT M.Adm.SDA M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Ibu GRADINA NUR FAUZIAH, S.Si M.Si. selaku Dosen Pembimbing Teknik.
5. Seluruh Dosen dan Staff Pembina, Karyawan dan Karyawati Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. keluarga tercinta atas semua dorongan dan dukungannya serta kasih sayangnya selama ini.

6. Orang tua, Saudara serta seluruh keluarga tercinta atas semua dorongan dan dukungannya serta kasih sayangnya selama ini.
7. Nahkoda, Perwira dan seluruh ABK MV. WARIH MAS
8. Rekan-rekan Taruna / Taruni terkhusus angkatan XXXVIII serta semua pihak yang telah membantu hingga selesainya penulisan skripsi ini.

Semoga Tuhan melimpahkan rahmat-Nya kepada kita semua dan skripsi ini dapat bermanfaat untuk penambahan pengetahuan kepada pembaca khususnya kepada Taruna/Taruni Politeknik Ilmu Pelayaran

Makassar, Juni 2021



GION ANUGRAH TAPPI

NIT. 17.41.267

## **PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI**

Nama : GION ANUGRAH TAPPI  
NIT : 17.41.195  
Program studi : NAUTIKA  
Menyatakan Bahwa Skripsi Dengan Judul:

### **IMPLEMENTASI ISPS CODE DI MV. WARIH MAS**

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, Juni 2021



GION ANUGRAH TAPPI

NIT. 17.41.195

## **ABSTRAK**

**GION ANUGRAH TAPPI**, Implementasi ISPS Code di MV WARIH MAS. Skripsi Program Diploma-IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. 22 Juni 2021.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pelaksanaan kegiatan ISPS Code berjalan dengan optimal atau tidak di MV WARIH MAS

Tempat dan waktu penelitian ini dilaksanakan di kapal MV.WARIH MAS, pada saat melaksanakan praktek laut, dan sumber data yang didapat melalui studi pustaka, metode pengamatan (Observasi), dan interview atau wawancara kepada orang yang berkompeten dengan judul skripsi ini.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa kegiatan ISPS Code yang dilakukan di MV WARIH MAS adalah masih kurangnya pengetahuan oleh kru kapal akan pentingnya ISPS Code dan masih belum sepenuhnya menjalankan tugas dan tanggung jawab sebagai mana mestinya

Kata kunci : Penerapan, Aturan, Tanggung Jawab

## **ABSTRAC**

**GION ANUGRAH TAPPI**, ISPS Code Implementation in MV WARIH MAS. Education program for Diploma-IV Program of the PIP Makassar. June 22, 2021.

The purpose of this study was to determine whether the ISPS Code activity was running optimally or not in MV WARIH MAS

The place and time of this research was carried out on the MV.WARIH MAS ship, while carrying out marine practice, and the source of the data obtained was through library research, observation methods (Observation), and interviews or interviews with competent people with the title of this thesis.

The results obtained from this study indicate that the ISPS Code activities carried out at MV WARIH MAS are still a lack of knowledge by ship crews about the importance of the ISPS Code and still have not fully carried out their duties and responsibilities as they should.

Keywords: Implementation, Rules, Responsibilities

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<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>ABSTRAC</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR ISI</b>	<b>ix</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Ruang Lingkup / Batasan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Penelitian	4
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Pengertian ISPS CODE	5
B. Isi Aturan ISPS CODE	7
C. Penerapan ISPS CODE	8
D. Jenis – Jenis Ancaman Yang Di Tetapkan ISPS CODE	10
E. Tingkat Keamanan / Marine Security Berdasarkan ISPS CODE	11

F. Pengawasan	14
G. Peran dan Tanggung Jawab	15
H. Sanksi Bagi Pelanggar	19
I. Kerangka pikir	20
J. Hipotesis	20
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	
A. Tempat dan Waktu Penelitian	21
B. Metode Pengumpulan Data	21
C. Jenis Data Yang Diperoleh	22
D. Populasi dan Sampel Penelitian	22
E. Teknik Analisa Data	23
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Hasil Penelitian	25
B. Pembahasan	25
<b>BAB V SIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Simpulan	35
B. Saran	35
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	<b>36</b>

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Ekspor dan impor merupakan salah satu penentu besarnya devisa sebuah Negara. Jika ekspor meningkat maka devisa akan bertambah dan kurs domestik terapresiasi, dan apabila impor yang meningkat maka devisa akan berkurang dan mengakibatkan kurs domestik terdepresiasi. Di masyarakat kita ekspor dan impor diidentikkan dengan *internasional trading* atau perdagangan internasional.

Transportasi laut merupakan salah satu angkutan yang sangat diperlukan untuk mendukung perdagangan dan ekonomi global. Bukan hal baru lagi jika kapal menjadi andalan utama transportasi yang sangat penting bagi jalur laut Volume perdagangan internasional 90% menggunakan kapal laut. Hal ini unggul karena makin tumbuh industri baru maka naiknya permintaan konsumen serta karena kemajuan teknologi yang lebih memudahkan transaksi

*Ship follow the trade*. Bisnis pelayaran atau *maritime transport* mengikuti pertumbuhan searbone trade, yaitu perdagangan atau ekspor import melalui *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD) secara rutin mencatat perkembangan ekonomi, perdagangan, dan pelayaran dunia, serta menyajikannya dalam *Review of Maritime Transport* (RMT). Membaca statistik bisnis pelayaran dunia berguna untuk memprediksi prospek pada tahun-tahun berikutnya meningkatnya volume barang dan berkurangnya pertumbuhan armada mendorong perbaikan pada bisnis pelayaran

Penyusunan ISPS CODE dimulai sejak tahun 2001, dalam hal ini oleh *Maritime Safety Committee* (MSC) bekerja sama dengan *Maritime Security Working Group* (MSWG). Kedua badan tersebut dalam suatu

sidang Majelis pada November tahun 2001, mengadopsi resolusi A.924(22). Isi dari resolusi tersebut adalah melakukan tinjauan ulang terhadap segala tindakan dan prosedur dalam mencegah kemungkinan aksi teroris yang mengancam keamanan maritim, khususnya terhadap penumpang kapal dan awak kapal, serta keselamatan kapal pada umumnya.

Kemudian dalam Konferensi Negara Anggota di London pada 9-13 Desember 2002 (kemudian dikenal dengan nama Konferensi Diplomatik masalah Keamanan Maritim), disepakati secara bulat untuk memasukkan ISPS Code ke dalam Konvensi Internasional Untuk Keselamatan Di laut 1974 (SOLAS 1974). Konferensi juga menyetujui amandemen terhadap Bab V dan Bab XI dari SOLAS, agar sesuai dengan adopsi ISPS Code.

Maka dari itu kode ini untuk meningkatkan keamanan maritim. Dan dalam persyaratan ini membentuk kerangka kerja Internasional agar kapal-kapal dan fasilitas-fasilitas pelabuhan dapat bekerja sama untuk mendeteksi dan mencegah tindakan-tindakan yang mengancam keamanan dalam sektor transportasi maritim.

Bab V dari SOLAS yang semula hanya memuat tentang Keselamatan Navigasi Pelayaran/Kapal, ditambahkan sistim baru yaitu mempercepat pelaksanaan *Automatic Identification System (AIS)*. Sedangkan Bab XI dipecah menjadi dua bagian. Bab XI-1 berisi ketentuan yang pada dasarnya mencakup upaya-upaya khusus (yang sebenarnya merupakan praktek selama ini) untuk meningkatkan

Keselamatan Maritim seperti; meningkatkan kegiatan Survei dan pemberlakuan Nomor Identifikasi Kapal, serta Dokumen Riwayat Kapal. Bab XI-2 berisi ketentuan yang sama sekali baru yaitu; Upaya-upaya Khusus untuk meningkatkan Keamanan Maritim

Satu hal yang perlu dicatat, bahwa perluasan SOLAS 74 juga mencakup pada Pelabuhan dan Fasilitasnya. Sesuatu yang sebelumnya belum pernah ada, walaupun hanya terbatas pada pelabuhan yang memiliki interface dengan kapal laut.

Selama melaksanakan praktek laut di MV WARIH MAS penulis pernah hampir mengalami tindak pencurian saat berlabuh jangkar di perairan Pontianak pada tanggal 4 Maret 2020 sekitar jam 18:30. Di MV WARIH MAS anjungan berada di depan atau haluan, sedangkan akomodasi berada di belakang atau buritan. Menurut saksi saat itu yaitu Chief Officer, saat itu Chief Officer habis melakukan Sholat terlihat ada orang yang ciri ciri fisiknya bukan dari kru kapal, Chief Officer langsung melayangkan pertanyaan dengan volume yang sedikit besar “siapa di sana”. Sontak ke dua orang mencurigian itu langsung lari dan melompat dari kapal

Chief Officer langsung masuk ke anjungan dan memberi tau kepada kru kapal yang lain melalui *public address system* untuk menutup semua pintu akomodasi, setelah menutup pintu akomodasi Chief menyuruh AB jaga untuk memanggil bosun, cadet deck yang merupakan penulis itu sendiri, dan AB yang lain, untuk berpatroli keliling kapal untuk mengecek apakah ada barang yang di curi dan memastikan tidak ada lagi orang asing yang berada di kapal

Setelah memastikan tidak ada barang yang di curi atau hilang dan tidak ada orang asing lagi di kapal, Capt langsung menyuruh Chief Officer untuk menaikkan level keamanan menjadi level 2 yang semula hanya level 1.

Berdasarkan dari latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka penulis mengangkat skripsi yang berjudul “**IMPLEMENTASI ISPS CODE DI MV WARIH MAS**”

## **B. Rumusan Masalah**

Apakah pelaksanaan kegiatan ISPS CODE di MV WARIH MAS sudah optimal

## **C. Ruang Lingkup/Batasan Masalah**

Sehubungan dengan penulisan ini maka penulis memberikan batasan masalah agar tidak terjadi penyimpangan dan perluasan didalam pembahasan skripsi nantinya. Penulis akan memfokuskan kepada *Ship Security Officer (SSO)* yang melakukan *Ship Security Plan (SSP)*

## **D. Tujuan Penelitian**

Tujuan penulis yang ingin didapatkan dalam penelitian adalah Untuk mengetahui apakah pelaksanaan kegiatan ISPS Code berjalan dengan optimal atau tidak

## **E. Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian adalah narasi yang objektif yang menggambarkan hal-hal yang diperoleh setelah suatu tujuan penelitian telah terpenuhi. Manfaat penelitian bisa saja bersifat teori atau bersifat praktis misalkan memecahkan masalah-masalah pada objek yang diteliti.

### **1. Secara Teoritis**

Secara teoritis, manfaat penelitian ini adalah diharapkan dapat digunakan sebagai referensi bagi penelitian-penelitian yang akan datang dalam konteks permasalahan yang berkaitan dengan ISPS Code

### **2. Secara Praktis**

Sedangkan secara praktis, manfaat penelitian ini adalah diharapkan dapat digunakan sumber informasi dan masukan bagi para pelaut atau perusahaan pelayaran

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pengertian ISPS CODE**

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. *International Maritime Organization* (IMO) menyatakan bahwa " *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) dikembangkan untuk menanggapi ancaman yang dirasakan untuk kapal dan fasilitas pelabuhan setelah serangan 9/11 di Amerika Serikat" (IMO).

Kode ini menyediakan standar, kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi risiko, 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 dan seoptimal mungkin. Kata optimal yang dimaksud oleh penulis di sini adalah suatu usaha atau pekerjaan seseorang untuk mencapai hasil yang terbaik. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia atau KBBI versi online kata optimal artinya terbaik, tertinggi, dan paling menguntungkan.

Kode ISPS menyatakan bahwa itu adalah tanggung jawab *Company Ship Security* (CSO) dan Perusahaan untuk menyetujui Petugas Keamanan Kapal atau *Ship Security Officer* (SSO). Proses ini harus disetujui oleh administrasi negara bendera kapal atau organisasi keamanan terverifikasi dengan persetujuan Rencana Keamanan Kapal

atau *Ship Security Plan (SSP)*. ISPS Code memastikan bahwa sebelum SSP ditetapkan, Penilaian Keamanan Kapal atau *Ship Security Assessment (SSA)* harus dilakukan. Rencana Keamanan Kapal harus memenuhi setiap persyaratan dalam Penilaian Keamanan Kapal. Yang mana penilaian SSA dapat dilakukan oleh CSO dan *Recognized Security Organisation (RSO)* yang telah ditetapkan oleh Direktur Jendral Perhubungan Laut

SSP harus menetapkan sejumlah peran dan langkah penting untuk memberikan keselamatan bagi kapal laut. Oleh karena itu, SSP harus menyertakan prosedur untuk memungkinkan komunikasi yang diperlukan yang harus ditegakkan setiap saat SSP harus menyertakan prosedur yang menilai kinerja protokol keamanan harian. Ini juga harus mencakup penilaian sistem peralatan pengawasan keamanan untuk mendeteksi bagian yang tidak berfungsi. Observasi prosedur harus mencakup penyerahan tepat waktu, dan penilaian laporan keamanan yang berkaitan dengan masalah keamanan yang meningkat.

ISPS Code diimplementasikan melalui Bab XI-2 mengenai Langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritim dalam Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS). Kode ini memiliki dua bagian, yang satu wajib dan yang satu saran/petunjuk. 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 risiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu

Regulasi XI-2/3 memastikan bahwa administrasi menetapkan tingkat keamanan dan menjamin ketentuan data tingkat keamanan yang ketat untuk kapal yang mengibarkan benderanya. Kapal-kapal yang sebelum berlabuh di pelabuhan harus segera memenuhi semua persyaratan-persyaratan untuk tingkat keamanan yang telah ditentukan oleh pemerintah pemberi kontrak tersebut. Ini juga berkaitan dengan tingkat keamanan yang ditetapkan oleh Administrasi untuk kapal itu.

Peraturan XI-2/6 memastikan bahwa semua kapal dilengkapi dengan sistem alarm keamanan. Sistem alarm bekerja dari kapal ke administrasi darat dengan sinyal yang ditransmisikan yang dikomunikasikan melalui satelit. Sistem alarm keamanan tingkat lanjut akan mengirimkan sinyal yang menunjukkan nama kapal, lokasi, dan ancaman keamanan yang dialami kapal. Sistem alarm kapal dapat diaktifkan dari anjungan navigasi oleh nakhoda tanpa mengkhawatirkan awak kapal.

Peraturan XI-2/8 menetapkan peran utama Nakhoda , yang memungkinkannya untuk menjaga ketertiban dan melakukan keputusan demi personel dan keamanan kapal. Peraturan XI-2/8 menyatakan bahwa Nakhoda tidak boleh ditantang atau ditahan untuk menyelesaikan tugasnya.

## **B. Isi Aturan ISPS CODE**

### **BAGIAN 1 PENDAHULUAN**

1. Judul dan permulaan singkat
2. Tujuan
3. Interpretasi
4. Aplikasi

### **BAGIAN 2 TANGGUNG JAWAB OTORITAS**

5. Sertifikat Kepatuhan
6. Pelanggaran dan hukuman
7. Tanggung jawab Otoritas
8. Deklarasi Keamanan

### **BAGIAN 3 TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN PENGIRIMAN DAN KAPAL**

9. Kewajiban Perusahaan
10. Keamanan Kapal
11. Kebijakan Guru
12. Penilaian Keamanan Kapal

13. Rencana Keamanan Kapal
14. Catatan dan audit
15. Audit
16. Petugas Keamanan Perusahaan
17. Petugas Keamanan Kapal
18. Pelatihan Latihan dan Latihan tentang keamanan kapal

#### BAGIAN 4 PERSYARATAN UNTUK ORGANISASI KEAMANAN YANG DIAKUI

19. Organisasi Keamanan yang Diakui

#### BAGIAN 5 PERSYARATAN UNTUK FASILITAS PELABUHAN

20. Keamanan fasilitas pelabuhan
21. Penilaian keamanan fasilitas pelabuhan
22. Rencana keamanan fasilitas pelabuhan
23. Petugas keamanan fasilitas pelabuhan
24. Komite keamanan pelabuhan
25. Personel keamanan
26. Pelatihan, latihan, latihan tentang keamanan fasilitas pelabuhan
27. Catatan, audit, review, dan amandemen

#### BAGIAN 6 SERTIFIKASI KAPAL

28. Verifikasi dan sertifikasi untuk kapal
29. Masalah atau pengesahan sertifikat
30. Durasi dan validitas sertifikat
31. Sertifikasi sementara

#### BAGIAN 7 LAIN-LAIN

32. Mencabut

Sumber: Maritime (ISPS Code) Regulations 2014

### **C. Penerapan ISPS Code**

ISPS Code telah diberlakukan di seluruh Negara anggota pada 1 Juli 2004, maka semua fasilitas pelabuhan yang dalam kegiatannya berinteraksi dengan kapal/pelabuhan internasional mempunyai

kewajiban untuk menerapkan ketentuan koda tersebut dan menyiapkan sistem untuk mendukung implementasinya.

Negara karena sudah menandatangani dan meratifikasi ISPS CODE melalui KEPPRES No 65/ 1980 tentang ratifikasi SOLAS 1974, kemudian Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33/2003 tentang pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan di wilayah Indonesia ( ISPS Code ). Karena itu Indonesia seharusnya tunduk dan melaksanakan ketentuan dalam ISPS Code secara konsisten dan konsekuen

Perubahan terbesar adalah bahwa pihak Pemerintah pada Konvensi SOLAS 1974 secara resmi dapat melakukan latihan terhadap kendali atas kapal sesuai dengan ketentuan Bab XI-2 dan ISPS Code. Pada saat yang sama, pihak Pemerintah berkewajiban untuk mengatasi semua tujuan dan fungsi yang disyaratkan ISPS Code dan untuk memastikan bahwa langkah-langkah keamanan yang tepat dan prosedur telah dilaksanakan di fasilitas pelabuhan dan alur yang berada dalam wilayah mereka

Persyaratan baru membentuk kerangka kerja internasional melalui Pemerintah, kapal dan fasilitas pelabuhan dapat bekerja sama untuk mendeteksi dan mencegah tindakan yang mengancam keamanan di sektor transportasi laut. Serangkaian peraturan keamanan maritime yang baru akan memiliki dampak besar bagi fasilitas pelabuhan dan operator kapal yang belum menerapkan di kapal dengan adanya peningkatan ancaman pada keamanan maritim dalam iklim saat ini. Mereka akan perlu untuk mengejar ketinggalan, sesuai dengan aturan dan pedoman dalam ISPS Code.

Bagi Pemerintah dan operator kapal yang telah menerapkan peningkatan peraturan keamanan, ISPS Code meresmikan dan menstandarisasi langkah-langkah keamanan secara global. Intinya adalah bahwa ada ancaman yang sangat nyata Seluruh ide dari ISPS

Code adalah untuk mengurangi kerentanan dari industri untuk menyerang, sehingga melawan ancaman dan mengurangi risiko.

Guna mencapai kondisi yang diharapkan, maka dalam upaya menghadirkan sistem keamanan tersebut diatas, maka diperlukan assistensi dari konsultan yang telah berpengalaman dan berkemampuan di bidang penerapan koda internasional ISPS-Code, sehingga dengan bantuan konsultan tersebut diharapkan upaya implementasi ISPS-Code di semua fasilitas pelabuhan di Indonesia dapat diwujudkan sebagaimana mestinya.

1. Tipe kapal yg beroperasi di pelayaran internasional, sebagai berikut:
  - a. Kapal penumpang, termasuk kapal penumpang kecepatan tinggi;
  - b. Kapal barang, termasuk kapal kecepatan tinggi dgn ukuran 500 GT & keatas; &
  - c. Unit pengeboran lepas pantai berpindah
2. Fasilitas pelabuhan yg melayani kapal-kapal yg beroperasi dlm pelayaran internasional.
3. ISPS code efektif diberlakukan per 1 Juli 2004, koda ini tidak berlaku bagi kapal perang, alat penunjang angkatan laut atau kapal lain yg dimiliki atau dioperasikan oleh Negara Penanda-tangan & hanya digunakan utk pelayanan Pemerintah yg non komersil.

#### **D. Jenis – Jenis Ancaman Yang Di Tetapkan ISPS Code**

Kerusakan atau penghancuran terhadap fasilitas pelabuhan atau kapal, misalnya oleh bahan peledak, pembakaran, sabotase atau vandalisme.

1. Pembajakan atau perampasan terhadap kapal dan orang-orang di kapal.
2. Perusakan muatan, peralatan kapal yang penting atau sistem-sistem dalam kapal atau bahan persediaan kapal

3. Penggunaan akses oleh orang-orang yang tidak berwenang termasuk adanya penumpang gelap
4. Penyelundupan persenjataan atau peralatan termasuk persenjataan pemusnah massal
5. Penggunaan kapal untuk pengangkutan yang dimaksudkan membuat insiden keamanan dan insiden terhadap peralatan keamanan
6. Penggunaan kapal sebagai senjata atau sebagai alat pembuat kerusakan atau penghancuran
7. Penutupan, jalan-jalan ke pelabuhan, penguncian, alur masuk pelabuhan dsb.
8. Serangan senjata nuklir, biologi dan kimia.

#### **E. Tingkat Keamanan / Marine Security Berdasarkan ISPS Code**

Tingkat keamanan berdasarkan kode ISPS menggambarkan skenario saat ini terkait dengan ancaman keamanan terhadap Negara dan wilayah pesisir termasuk kapal yang mengunjungi Negara tersebut. Tingkat keamanan ditetapkan oleh kerja sama otoritas kapal dan pelabuhan. Pemerintah lokal menetapkan tingkat keamanan dan memastikan menginformasikan ke otoritas pelabuhan dan kapal sebelum memasuki pelabuhan, atau saat berlabuh di pelabuhan

Semua personil di kapal dan staf di dermaga di beri tugas keamanan, yang mana berbeda untuk masing-masing berdasarkan tingkat keamanan. Begitu tingkat keamanan ditetapkan sesuai dengan kode ISPS, maka akan diperlihatkan secara jelas di kapal saat akses masuk kapal

##### **1. Keamanan kapal level 1**

Tingkat normal bahwa fasilitas kapal atau pelabuhan beroperasi setiap hari. Tingkat 1 memastikan bahwa petugas keamanan menjaga keamanan minimum yang sesuai 24/7.

Dalam hal ini, semua yang bertanggung jawab untuk dewan direksi harus dicari. Frekuensi yang sama harus ditentukan dalam SSP. Pencarian semacam itu harus dilakukan dalam koordinasi dengan fasilitas pelabuhan. Penting untuk diingat bahwa individu yang dicek barang bawaan atau tubuhnya seharusnya tidak melanggar hak asasi dan martabat mereka

- a. Langkah keamanan minimum selalu diterapkan di kapal dan di pelabuhan.
- b. Operasi kapal dan pelabuhan dilakukan sesuai rencana keamanan kapal dan pelabuhan.
- c. Fasilitas pelabuhan memastikan area 'tidak boleh diakses' berada di bawah pengawasan setiap saat.
- d. Otoritas kapal dan pelabuhan saling mengawasi pengoperasian bongkar muat kargo dan store, memastikan control akses dan kriteria keamanan minimum lainnya.
- e. Akses minimum di kapal dipertahankan setiap saat

## 2. Keamanan kapal level 2

Level yang lebih tinggi dimana tingkat resiko dan bahaya pada keamanan lebih besar dan terindikasi di daerah tersebut. Tindakan tambahan yang tepat akan dilakukan pada level ini

Pada tingkat ini, SSP harus menetapkan langkah-langkah yang harus diterapkan sebagai antisipasi terhadap resiko yang meningkat. Kewaspadaan yang lebih tinggi dan control yang lebih ketat berkaitan dengan keamanan kapal yang sudah ditetapkan di sini

- a. Menugaskan personil tambahan untuk berpatroli di area akses
- b. Menangkal akses dari laut ke kapal
- c. Membuat restricted area di sisi kapal berlabuh

- d. Meningkatkan frekuensi pengecekan dan detil identitas orang yang naik atau turun dari kapal
- e. Mengawal semua pengunjung on board sampai ketempat yang diperlukan
- f. Pengarahan keamanan tambahan kepada personil kapal mengenai tingkat keamanan ini
- g. Melakukan pencarian penuh atau sebagian pada kapal

### 3. Keamanan level 3

Mencakup langkah-langkah keamanan tambahan untuk sebuah insiden yang akan datang atau sudah terjadi yang telah dialami kapal atau informasi dari kapal lain atau port state mengenai daerah rawan keamanan beresiko tinggi. Tindakan keamanan harus diperhatikan meskipun mungkin tidak ada target spesifik yang diidentifikasi

Sekali lagi, SSP harus dipatuhi dan dengan penghubung yang kuat dengan fasilitas pelabuhan. Langkah-langkah berikut harus dilakukan dengan tingkat kewaspadaan dan detail tertinggi:

- a. Membatasi akses ke satu jalur serta dikontrol penuh.
- b. Memberikan akses secara ketat kepada petugas yang berwenang atau mereka yang menanggapi insiden keamanan.
- c. Penangguhan embarkasi dan disembarokasi
- d. Penangguhan operasi kargo dan store
- e. Jika dibutuhkan, evakuasi kapal
- f. Tutup pemantauan pergerakan orang-orang di kapal
- g. Mempersiapkan pencarian kapal secara penuh atau sebagian

Untuk tingkat keamanan manapun, berikut ini adalah poin umum yang perlu diingat:

- a. Memeriksa identitas semua orang yang menumpang atau ingin naik kapal

- b. Area aman yang ditunjuk didirikan di penghubung dengan PFSO
- c. Pisahkan orang yang diperiksa dari mereka yang tidak dicek untuk kemudahan pengoprasian
- d. Memisahkan embarkasi dan pelepasan
- e. Identifikasi jalur akses yang harus diamankan terhadap akses yang tidak sah
- f. Mengamankan area yang memberikan akses erhadap akses yang tidak sah
- g. Memberikan pengarahan kepada semua personil kapal mengenai kemungkinan ancaman dan tingkat yang terkait dengan pelabuhan
- h. Kepatuhan dengan SSP setiap saat

## **F. Pengawasan**

Guna mempertahankan tingkat pengamanan dalam rangka pemeliharaan dan penerapan ISPS Code perlu diambil langkah-langkah pengawasan sebagaimana dalam surat Direktur Penjagaan dan Penyelamatan nomor.K.L.933/2/1/DV-05 tanggal 07 April 2005 disamping tatacara yang termuat dalam PSFP dan SSP juga mengingatkan kewajiban kepada para pemimpin/pengelola/oprator pelabuhan terhadap:

1. Pelaksanaan drill setiap 3 bulan sekali
2. Exercise 18 bulan sekali

Majemen fasilitas pelabuhan dan atau perusahaan pelayaran yang mengelola fasilitas dan termasuk asset-asetnya bertanggung jawab secara penuh terhadap implementasi ISPS Code dengan melakukan evaluasi rutin terhadap apa yang menjadi catatan penting sesuai laporan rutin perwira yang ditunjuk

Tindak lanjut terhadap pelaksanaan pengawasan dimaksud secara umum akan dilakukan intermediate verification setiap 2,5 tahun dan verifikasi pembaharuan setiap 5 tahun dari tanggal dikeluarkannya

sertifikat keamanan kapal (ISSC) atau pernyataan pemenuhan keamanan kapal (SoCPF)

## **G. Peran dan Tanggung Jawab**

### **1. Designated Authority**

Menurut Eko Hariyadi Budiyanto dan Raja Oloan Saut Gurning (2015:2), 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. memiliki tanggung jawab

- a. Menetapkan tingka keamanan (SL)
- b. Mengesahkan SSA dan PFSA dan perubahannya
- c. Mengesahkan SSP dan PFSP termasuk perubahannya
- d. Menentukan fasilitas pelabuhan yang akan dipersyaratkan untuk menugaskan seorang PFSOM
- e. elakukan pengawasan dan mengambil langkah2 untuk implementasi koda
- f. Menetapkan persyaratan untuk meerapkan DoS Selain tanggung jawab DA memiliki kewenangan :
  - 1) Menerbitkan dan mencabut ISSC (kapal) dan SoCPF (Pelabuhan)
  - 2) Menetapkan dan mencabut Surat ijin Perusahaan RSO.

### **2. Port Security Committee (PSC)**

Koordinator PSC membentuk PSC. Unsur PSC meliputi :

- a. Kantor kesyahbandaran Utama, Kantor kesyahbandaran Otoritas pelabuhan, kantor pelabuhan, kantor unit penyelenggara pelabuhan

- b. Kantor otoritas Pelabuhan utama
- c. Bea cukai
- d. Imigrasi
- e. TNI
- f. Kepolisian
- g. Karantina
- h. Badan usaha pelabuhan/ pengelola terminal khusus/ Pengelola untuk kepentingan sendiri
- i. Pemerintah daerah
- j. Pihak lain yang terkait

### **3. RSO (*Recognized Security Organisation*)**

RSO mendapat penunjukan dari Direktur Jendral. RSO memiliki persyaratan

- a. Badan usaha yang berbadan Hukum berbentuk PT
- b. Memiliki NPWP
- c. Memiliki minimal 1 tenaga ahli bersertifikat yang memahami keamanan, perkapalan, pelabuhan, manajemen resiko, dan intelejen. Tugas dan kewenangan RSO sebagai berikut:
  - 1) Melaksanakan peraturan2 engenai perjanjian kerja.
  - 2) Menyampaikan lporan setiap kegiatan kepada dirjen selambatlambatnya 2 minggu selesai kegiatan
- d. Menyampaikan laporan berkala setiap 6 bulan tentang kegiatan perusahaan kepada Dirjend
- e. Melaporkan secara tertulis kepada Dirjen setiap kali terjadi perubahan akte dan alamat perusahaan

### **4. Perwira Keamanan (*Security Officer*):**

Ketiga (3) Officer ini saling erat terhubung, diantaranya :

- a. Perwira Keamanan Perusahaan Angkatan Laut (CSO)
- b. Perwira Keamanan Kapal (SSO)

c. Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSO)

1) CSO (*Company Security Officer*) adalah personil yang ditugaskan oleh perusahaan untuk memastikan bahwa penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan, berikut tugas CSO:

- a) Memberi masukan tingkat ancaman kapal melalui SSA atau informasi yang relevan.
- b) Menjamin SSA dilaksanakan
- c) Menjamin SSP disusun, disetujui, diterapkan dan dikendalikan
- d) Menjamin SSP dimodifikasi sesuai kebutuhan
- e) Merencanakan internal audit dan review aktivitas keamanan
- f) Merencanakan verifikasi & sertifikasi kapal oleh CG / RSO
- g) Menjamin ketidak-sesuaian segera ditindak-lanjuti
- h) Meningkatkan kepedulian dan kewaspadaan keamanan
- i) Menjamin pelatihan yang cukup thd personil terkait
- j) Menjamin komunikasi yang efektif dan kerja sama antara SSO & PFSO
- k) Menjamin konsistensi antara persyaratan keamanan dan keselamatan
- l) Menjamin setiap SSP merefleksikan informasi yang spesifik dan akurat
- m) Menjamin rencana alternative / equivalent diterapkan dan dikendalikan

2) SSO (*Ship Security Officer*) adalah personil diatas kapal, yang bertanggung jawab terhadap Nakhoda, yang ditunjuk oleh perusahaa berikut tugas SSO :

- a) Melaksanakan pemeriksaan keamanan kapal secara reguler untuk menjamin tindakan keamanan dikendalikan menjamin tindakan keamanan dikendalikan
  - b) Mengendalikan dan mengawasi penerapan SSP termasuk perubahannya
  - c) Koordinasi aspek keamanan thd penanganan cargo dan perbekalan kapal dengan personil kapal lainnya dan PFSO
  - d) Mengusulkan perubahan SSP
  - e) Melaporkan kepada CSO setiap kekurangan & ketidaksesuaian yg teridentifikasi melalui internal audit, review periodik, inspeksi dan verifikasi
  - f) Meningkatkan kepedulian dan kewaspadaan keamanan di kapal
  - g) Menjamin pelatihan yang cukup telah diberikan terhadap personil di kapal
  - h) Melaporkan semua insiden keamanan
  - i) Koordinasi dengan CSO dan PFSO dalam hal penerapan SSP
  - j) Menjamin peralatan keamanan dioperasikan, diuji-coba, dikalibrasi dan dirawat dengan baik (jika ada)
- 3) Tugas PFSO (*Port Facility Security Officer*), meliputi :
- a) Melakukan pemeriksaan dan membuat PFSA
  - b) Membuat & mempertahankan PFSP
  - c) Menerapkan & melatih PFSP
  - d) Pemeriksaan pengamanan secara reguler
  - e) Melakukan perubahan yg diperlukan thd PFSP
  - f) Melakukan kampanye kesadaran keamanan terhadap personil
  - g) Menjamin training yg memadai thd personil terkait
  - h) Melaporkan kepada otoritas thd aspek keamanan

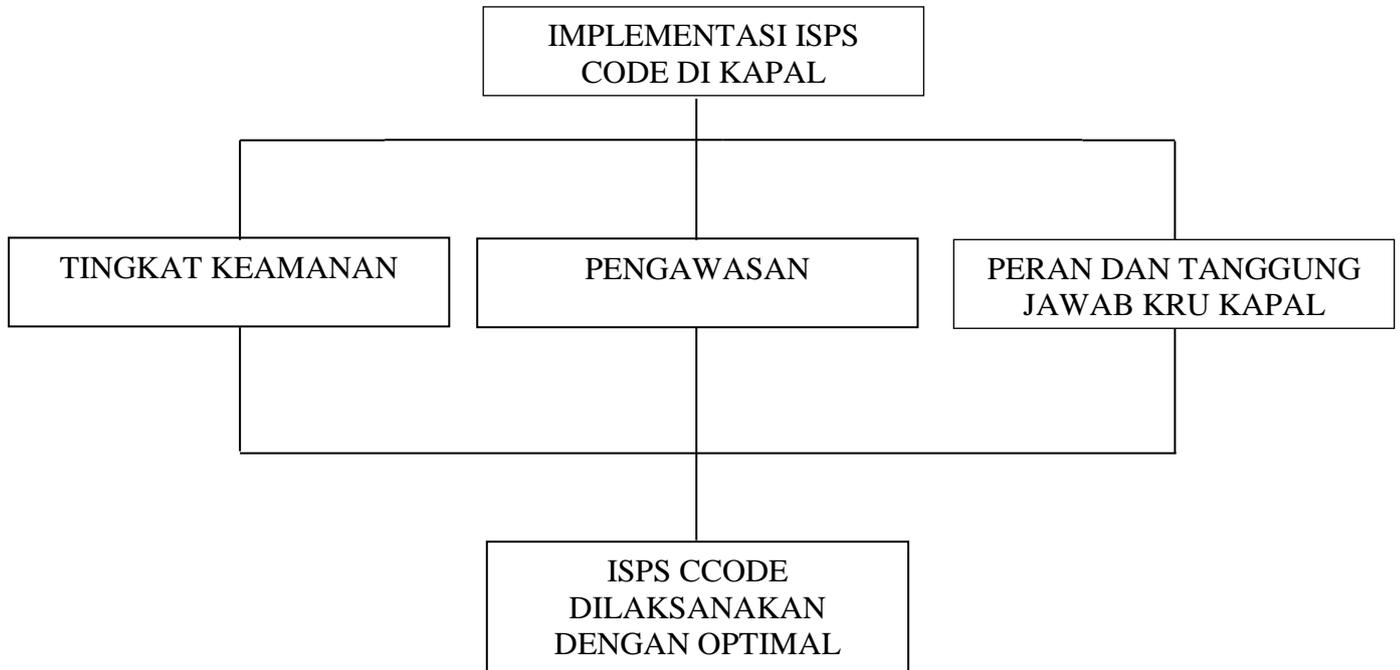
- i) Koordinasi pelaksanaan PFSP dengan SSO & CSO
- j) Koordinasi dengan jasa pengamanan
- k) Menjamin dipenuhi standar kompetensi personil sekuriti
- l) Menjamin peralatan keamanan dioperasikan, diuji, dikalibrasidan dirawat.
- m) Membantu SSO dalam identifikasi faktor ancaman, jika diminta

#### **H. Sanksi Bagi Pelanggar**

Menurut UU Nomor 17 pasal 303 tahun 2008 tentang Pelayaran yang berlaku di Indonesia sanksi yang di dapat bagi pelanggar adalah sebagai berikut:

1. Setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan maritim, sebagaimana dimaksud dalam Pasal. 122 dipidana dg pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp. 300.000.000,00 (tiga ratus juta rph)
2. Jika pada ayat (1) menyebabkan kerugian harta benda dipidana dg pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)
3. Jika pada ayat (1) menyebabkan kematian seseorang dipidana dg pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.500.000.000,00 (satu milyar lima ratus juta rupiah).

## I. Kerangka Pikir



## J. Hipotesis

Hipotesis dari penulisan ini adalah, diduga pelaksanaan ISPS Code terhadap perencanaan keamanan MV WARIH MAS belum dilaksanakan secara optimal

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Tempat Dan Waktu Penelitian**

Adapun tempat penelitian ini dilaksanakan di MV WARIH MAS. Adapun waktu penelitian yang akan dilaksanakan penulis pada waktu melaksanakan praktek laut dari tanggal 22 Oktober 2019 sampai dengan 31 Agustus 2020

#### **B. Metode Pengumpulan Data**

Metode ini digunakan untuk menunjukkan bagaimana data diperoleh sebelum di analisa. Berikut ini adalah langkah-langkah yang digunakan oleh penulis :

##### **1. 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 dari internet.

##### **2. Metode Observasi**

Menurut Riyanto (2010:96) “observasi merupakan metode pengumpulan data yang menggunakan pengamatan secara langsung maupun tidak langsung” Untuk metode ini dimana penulis selama mengadakan praktek laut dikapal, yang akan mendapatkan beberapa kejadian di seputar pelaksanaan ISPS Code itu yang mana menarik perhatian penulis untuk mengadakan pengamatan terhadap

masalah ini sebagai suatu permasalahan yang perlu mendapatkan perhatian yang sangat khusus.

### 3. Metode Interview

Menurut Lexy J Moleong (1991:135) Menjelaskan bahwa wawancara dengan tujuan percakapan tertentu. Dalam metode ini peneliti dan responden berhadapan langsung (tatap muka) untuk mendapatkan informasi secara lisan dengan mendapatkan data tujuan yang dapat menjelaskan masalah penelitian.

Dimana penulis melakukan penelitian dengan cara wawancara kepada orang yang berkompeten untuk memberikan masukan mengenai masalah yang penulis akan bahas nantinya.

### **C. Jenis Data yang Diperoleh**

Data-data yang penulis peroleh didalam penulisan skripsi ini adalah melalui kapal pada saat penulis melaksanakan praktek laut, cara kerja dan pelaksanaan ISPS Code serta bagaimana pengimplementasiannya terhadap Crew dan para Perwira di MV WARIH MAS.

### **D. Populasi dan Sampel Penelitian**

#### 1. Populasi penelitian

Menurut Margono (2004: 118) “populasi adalah keseluruhan data yang menjadi pusat perhatian seorang peneliti dalam ruang lingkup dan waktu yang telah ditentukan. Populasi berkaitan dengan data-data, jika seorang manusia memberikan suatu data, maka ukuran atau banyaknya populasi akan sama banyaknya manusia”. Adapun jumlah penelitian ini adalah seluruh kru dari MV WARIH MAS yang berjumlah 18 orang

## 2. Sampel Penelitian

Apa yang dimaksud dengan sampel? Sampel disebut juga contoh. Menurut Sugiyono (2010:118) “sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Apabila peneliti melakukan penelitian terhadap populasi yang besar, sementara peneliti ingin meneliti tentang populasi tersebut dan peneliti memiliki keterbatasan dana, tenaga dan waktu, maka peneliti menggunakan teknik pengambilan sampel, sehingga generalisasi kepada populasi yang diteliti. Dalam hal ini ada 6 orang kru MV WARIH MAS

NO	NAMA	JABATAN
1	LA ODE JULI RACHMAT	C/O
2	RANDY PITRAWAN	2/O
3	MUH TAUFIK PRATAMA	3/O
4	KUSWANTO	AB 1
5	DIDIK EKO BUDI CAHYONO	AB 2
6	ZAINUDDIN MASYADI	AB 3

## E. Teknik Analisis Data

Menurut Sugiyono (2010: 335), teknik analisis data adalah proses mencari data, menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara melakukan sintesis, menyusun ke dalam pola memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain. mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam

unit-unit, Dalam menganalisa data, penulis menggunakan metode penelitian secara langsung dan menyaksikan sendiri dengan langkah-langkah sebagai berikut :

1. Menganalisa data mengenai tingkat kemampuan para Crew dan Perwira dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya.
2. Menganalisa metode pengajaran dan pelaksanaan ISPS Code yang tepat melalui penelitian kepustakaan (Library Research)

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

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

Selama penulis melaksanakan praktek laut di MV WARUH MAS kurang lebih 10 bulan banyak yang tidak sesuai harapan penulis diantaranya:

1. Masih kurangnya pengetahuan oleh kru kapal akan pentingnya ISPS Code
2. Masih belum sepenuhnya menjalankan tugas dan tanggung jawab sebagai mana mestinya

Dari pengamatan penulis, dapat dilihat bahwa masih banyaknya kru kapal yang belum memahami tentang pentingnya ISPS Code dalam menjalankan tugasnya masing masing

#### **B. Pembahasan**

Setelah melihat permasalahan yang penulis kemukakan pada rumusan masalah, maka penulis menganalisa dan mengambil kesimpulan bahwa yang menjadi penyebab terjadinya ketidaksielarasannya menjalankan tugas dan tanggung jawab para kru kapal tidak optimal khususnya masalah patroli di dimana setiap 30 menit sekali harus mengadakan patroli.

Pada zaman sekarang ini terutama dalam bidang kemaritiman banyak peristiwa-peristiwa yang berupa ancaman-ancaman atau teror-teror melalui pihak-pihak bersengketa Khususnya di bidang maritim persengketaan antara pihak kapal atau antara perusahaan pelayaran sering terjadi misalnya ancaman bom, dan penyelundupan. Maka diadakanlah ISPS Code sebagai sistem atau metode untuk mengatasi hal tersebut, akan tetapi melalui bagian-bagian dalam ISPS Code menyangkut penerapannya terhadap SSP (*Ship Security Plan*) di kapal, tetapi hal ini tidak terpenuhi secara maksimal karena pemahaman ISPS

Code khususnya mengenai maksud dan tujuan dalam SSP oleh para Perwira jaga dan ABK kurang di pahami atau di pahami.

Pada saat melaksanakan tugas jaga, faktor yang sangat berperan penting dalam pelaksanaan ISPS Code berjalan adalah tanggung jawab, karena dapat menyebabkan terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan di kapal, apabila tidak mempunyai rasa tanggung jawab baik untuk perusahaan atau pun kapal itu sendiri. Misalnya tidak dilakukannya patroli setiap jam pada saat kapal sandar maupun kapal sedang berlayar, sehingga demikian dapat memberikan gambaran bahwa rasa tanggung jawab yang dimiliki oleh perwira kapal dan ABK pada saat melaksanakan tugas jaga masih sangat memperhatikan dan sangat minim. Sehingga manajemen kapal tidak terlaksana dengan baik atau simpang siur terhadap ISPS Code tersebut. maka terjadilah kejadian-kejadian yang dapat mengancam keselamatan Crew di kapal.

Mengingat penulis melaksanakan praktek laut di MV WARIH MAS hampir terjadinya pencurian di kapal saat berlabuh jangkar di Pontianak, dalam pembahasan ini mencakup hal-hal yang perlu ditingkatkan adalah kedisiplinan dan tepat waktu Dalam melaksanakan tugas jaga, perwira jaga terlebih dahulu mengecek semua keadaan-keadaan di sekitar kapal baik pada saat kapal sandar maupun kapal dalam keadaan sedang berlayar. Memastikan AB jaga sudah siap sebelum tugas jaga mereka digantikan dengan yang lain.

Pada saat kapal sandar atau berlabuh jangkar pembagian tugas jaga oleh perwira jaga yang diberikan kepada masing-masing anak buah kapal (ABK) harus dilaksanakan dengan rasa tanggung jawab, misalnya AB jaga, melihat seseorang yang datang ke kapal melalui Gangway atau melihat perahu mendekat saat berlabuh jangkar. Hal itu harus dilakukan dengan disiplin yang tinggi tanpa membedakan orang, meminta kepada pengunjung atau orang yang datang untuk menunjukkan kartu identitas atau kartu pengenalan yang dilengkapi dengan foto dan apabila dia membawa sebuah tas, harus diperiksa

dengan teliti. Apabila pengunjung yang datang menolak atau tidak mau untuk memperlihatkan identitasnya maka kunjungan mereka harus di tolak atau tidak diberikan akses ke kapal, atau dengan cara memberitahukan atau melaporkan kepada Chief Officer selaku *Ship Security Officer* (petugas keamanan kapal). Dan juga yang tidak kalah penting adalah Sikap masa bodoh Perwira jaga dan AB

ABK membiarkan begitu saja kejadian-kejadian yang ada pada saat mereka tugas jaga, tanpa memikirkan nanti suatu saat akan terjadi masalah-masalah dalam keamanan kapal dalam artian tidak melaksanakan secara baik atau mempunyai sikap acuh tak acuh terhadap semua petunjuk-petunjuk yang telah ditetapkan oleh rancangan keamanan kapal baik berupa prosedur atau penjagaan keselamatan, serta tugas dan tanggung jawab semua awak kapal dan perannya masing-masing dalam rancangan keamanan

Melihat ada beberapa hal yang membuat ISPS Code tidak berjalan dengan baik di MV WARIH MAS maka penulis akan memberikan solusi dalam menangani permasalahan di kapal dalam bab ini penulis akan membahas yang menjadi pokok permasalahan di dalam penulisan skripsi ini

## **1. Tingkat keamanan**

Pada bab 2 penulis sudah menjelaskan ada 3 tingkat keamanan yang ditetapkan oleh ISPS code secara umum, di sini penulis akan menjelaskan lebih dalam lagi yang terbagi dalam beberapa bagian

### **a. Daerah terbatas**

SSP harus mengidentifikasi daerah-daerah yang dibatasi di kapal. Tujuan dari area tersebut adalah untuk membatasi akses, melindungi personil kapal, melindungi muatan dari pencurian atau perusakan dll. Area yang dibatasi meliputi anjungan, ruang mesin, ruang dengan peralatan keamanan, ruang ventilasi, ruang yang

berisi muatan IMDG (*International Maritime Dangerous Goods*), akomodasi, area lain yang ditentukan sesuai SSP.

Sehubungan dengan area terlarang, tindakan yang akan diterapkan pada mereka adalah sebagai berikut:

1) Level 1

- a) Mengunci / mengamankan jalur akses
- b) Mengunci / mengamankan jalur akses
- c) Menggunakan peralatan surveilans untuk memantau area
- d) Patroli menyeluruh
- e) Menggunakan sistem alarm untuk memberi tahu personil kapal jika ada akses yang tidak diinginkan ke area tersebut

2) Level 2

- a) Membentuk restricted area di sekitar titik akses
- b) Terus memantau peralatan surveilans
- c) Petugas tambahan untuk berpatroli di daerah tersebut

3) Level 3

- a) Perketat penjagaan pada satu-satunya akses masuk.
- b) Menambahkan pencarian pada area yang berpotensi sebagai akses masuk bagi penyeludup pada patroli keliling secara regular

b. Penanganan cargo

Tindakan pengamanan dilakukan terhadap operasi kargo untuk mencegah gangguan dan juga untuk mencegah pengangkutan muatan yang belum diotorisasi atau ditetapkan untuk dibawa ke kapal. Langkah-langkah berikut dapat digunakan sebagai referensi:

1) Level 1

- a) Pemeriksaan rutin pada kargo, unit transportasi, ruang kargo
- b) Cocokkan kargo dengan dokumentasi

- c) Memuat kendaraan yang harus dicari dalam hubungan dengan PFSO
  - d) Memeriksa segel untuk mencegah gangguan
- 2) Level 2
- a) Pengecekan kargo, unit transportasi, ruang kargo
  - b) Cek intensif untuk memastikan hanya barang yang dipesan saja sudah dimuat
  - c) Cek berat pada kendaraan pemuatan
  - d) Frekuensi pengecekan segel ditingkatkan
- 3) Level 3
- a) Penangguhan pemuatan atau pengosongan
  - b) Verifikasi persediaan bahan baku DG dan zat berbahaya

c. Pengiriman store kapal

Store harus diperiksa untuk pengemasan integritas termasuk pemeriksaan acak pada sampel. Tidak diperbolehkan menerima store tanpa pemeriksaan; periksa apakah rusak jika diterima Kecuali yang telah dipesan, store tidak boleh diterima yang lainnya. Periksa ulang dengan bukti dokumenter tentang apa yang telah dipesan dan apa yang tidak. Langkah-langkah berikut dapat digunakan sebagai referensi:

- 1) Level 1
- a) Cocokkan perintah dengan dokumen sebelum memuat
  - b) Simpan store dengan aman
- 2) Level 2
- Pemeriksaan menyeluruh sebelum memuatkan store dan mengintensifkan pemeriksaan yang sama
- 3) Level 3
- Pengiriman store harus diambil hanya jika terjadi keadaan darurat

d. Penangan bagadi atau barang mencurigakan

Bagasi harus dicek sebelum naik kapal; gunakan metode lanjutan seperti sinar X jika diperlukan.

1) Level 1

Bagasi dicek dan diperiksa yang mungkin termasuk pemeriksaan sinar X

2) Level 2

Skruining lengkap termasuk sinar X dari semua bagasi

3) Level 3

a) Penangguhan penanganan bagasi

b) Penolakan untuk menerima bagasi yang tidak diketahui atau mencurigakan

Di sini penulis mengungkapkan bahwa di MV WARIH MAS dalam perilah pelaksanaan tingkat keamanan penulis memperhatikan dan mendapatkan ada yang sudah dilakukan dan juga ada yang belum, dalam perihal penanganan cargo dan pengiriman store kapal penulis mendapatkan bahwa Chief Officer menerapkan level 1, sedangkan dalam hal daerah terbatas dan juga penanganan barang mencurigakan belum dilakukan, untuk penanganan barang mencurigakan penulis belum pernah mendapatkan kejadian tersebut

Penulis juga melakukan wawancara perihal tingkat keamanan dengan Chief Officer, penulis mendapatkan informasi bahwa dalam melintasi Selat Bangka harus menaikkan status keamana yang lebih tinggi yaitu level 2 pada malam hari, dikarenakan rawan akan kejahatan perompakan, itu berarti ada kru kapal yang melakukan *extra watch*

## **2. Pengawasan**

Aspek pemantauan harus mencakup pencahayaan, awak jaga keamanan untuk patroli, perangkat deteksi intrusi. Perangkat intrusi ini harus bisa menyalakan alarm.

Dek kapal dan titik akses harus diterangi dalam kegelapan dan juga di sekitar kapal tergantung pada tingkat ancaman keamanan yang diperkirakan. Di pelabuhan yang rentan terhadap penyelundupan, cek menyelam juga harus dilakukan.

Keamanan kapal dan pelabuhan saling melengkapi satu sama lain. Seseorang tidak akan bisa aman tanpa bantuan yang lain. Komunikasi dan kerja sama SSO (*Ship Security Officer*) dan PFSO (*Port Facility Security Officer*) sangat penting untuk kepatuhan SSP (*Ship Security Plan*) dan pemeliharaan tingkat keamanan.

Saat penulis melakukan praktek laut, penulis mendapatkan bahwa dalam hal pencahayaan, masih kurangnya alat pencahayaan atau lampu untuk membantu dalam pengawasan dan penjagaan di sekitar kapal pada saat malam hari. Hal ini pun dikeluhkan juga oleh 2<sup>nd</sup> Officer saat melakukan wawancara, dikarenakan pada saat bongkar muat kendala yang dialami adalah tidak bisa mengontrol semua yang ada di kapal karena hanya di awasi oleh 2 orang, dan pada saat berlabuh jangkar kendalanya adalah masih banyak spot – spot atau tempat yang kurang cahaya lampu. Di sini penulis membuktikan bahwa pentingnya pencahayaan di malam hari dalam hal pengawasan sangat penting untuk keamanan kapal

## **3. Peran dan tanggung jawab**

Saat melakukan praktek laut di MV WARIH MAS Petugas Keselamatan Kapal atau SSO (*Ship Safety Officer*) adalah Chief Officer, tugas dari SSO adalah mencakup atau menjaga keselamatan sesama awak di kapal dan untuk mempromosikan budaya

keselamatan dan mengajarkan kesadaran keselamatan melalui pelatihan dan motivasi.

Menurut Chief Officer, Jika tidak ada budaya keselamatan dan supervisor di kapal, tentunya bisa menjadi situasi berbahaya bagi awak kapal dan muatannya. setiap kapal harus menunjuk petugas keselamatan kapal (SSO) yang memiliki pengetahuan, pengalaman, dan keterampilan untuk memeriksa masalah-masalah keselamatan penting terkait dengan kapal dan kesehatan awaknya.

Merupakan praktik umum untuk tidak menunjuk Nakhoda yang bertindak sebagai petugas keselamatan kapal karena Nakhoda kapal sudah dibebani dengan beberapa tanggung jawab lainnya. Mualim Kapal biasanya dipilih sebagai Petugas Keselamatan dan tanggung jawab diputar secara teratur. Mualim kapal yang ditunjuk harus memiliki kualitas yang diperlukan untuk mengambil tanggung jawab yang diberlakukan sesuai dengan ketentuan peraturan ISM yang relevan. Dia juga harus membantu dalam implementasi yang tepat dari kode ISM di kapal.

Penulis mendapatkan bahwa Chief Officer yang ditunjuk sebagai SSO selalu mengingatkan tentang masing - masing kru kapal memiliki peran dan tanggung jawab yang saat penting saat melakukan tugasnya terutama AB. Tanggung jawab AB juga harus diperhatikan contohnya saat kapal sandar AB harus memperhatikan tali temali jangan sampai tali teamli itu sampai tegang atau kendur dan juga harus memperhatikan gangway apakah ada orang yang naik atau tidak.

Petugas keselamatan kapal juga berhak untuk mengawasi semua tugas yang terkait dengan keselamatan kapal. Beberapa tugas penting meliputi:

- a. Untuk mensurvei kapal terkait semua bahaya potensial yang secara langsung mempengaruhi kesehatan dan keselamatan awak kapal

- b. Mengawasi dan memastikan kepatuhan dengan SMS kapal dan setiap aspeknya termasuk pembaruan dan amandemen yang melibatkan penghubung dengan Master dan perwakilan keselamatan perusahaan
- c. Mengkoordinasikan langkah-langkah keselamatan yang harus dipertahankan ketika pekerjaan kargo sedang berlangsung dengan bekerja sama perwakilan pelabuhan. Sekali lagi, kepatuhan terhadap SMS penting dalam hal ini
- d. Menunjukkan kekurangan dalam setiap rencana / tindakan keamanan yang ada dan membawa perubahan dengan mengkomunikasikan hal yang sama kepada Master Untuk melakukan inspeksi keselamatan secara berkala (setidaknya sekali dalam setiap tiga bulan)
- e. Melaporkan kepada Master tentang ketidaksesuaian dengan SMS termasuk deficiency
- f. Meningkatkan kesadaran sehubungan dengan keselamatan di kapal dan dengan demikian mengambil langkah-langkah penting untuk meningkatkan keselamatan
- g. Memastikan kru selalu melakukan pekerjaan mereka dengan sikap sadar keselamatan dan mengetahui semua aspek kode IMS dan peraturan kesehatan dan keselamatan yang relevan
- h. Memberi pelatihan kepada personel kapal jika perlu sehingga mereka dapat terus improvement dengan semua perbaikan terbaru dan pada saat yang sama memberi tahu mereka tentang segala deficiency yang mungkin perlu ditangani
- i. Untuk menjaga dan menindaklanjuti keluhan para kru terkait dengan kesehatan dan keselamatan
- j. Untuk memberikan informasi kepada Captain kapal mengenai kekurangan dan untuk menyampaikan ke Nakhoda kapal untuk menghilangkan segala potensi bahaya dari kapal yang dapat menyebabkan kecelakaan.

- k. Jika terjadi kecelakaan di kapal, SSO akan memimpin penyelidikan dan menyiapkan laporan
- l. Untuk menyimpan semua catatan kecelakaan besar dan kecil
- m. Untuk memastikan bahwa semua peralatan yang terkait dengan Kode ISM dan SMS diuji, dipelihara dan dikalibrasi sesuai dengan peruntukannya
- n. Untuk menghentikan operasi kapal jika secara langsung mempengaruhi keselamatan awak atau kapal.

Dalam hal peran dan tanggung jawab, penulis mendapatkan bahwa Chief Officer selaku SSO terus mengingatkannya pentingnya tanggung jawab tetapi masih saja ada kru kapal yang menyepelekan hal tersebut, penulis mendapatkan informasi ini saat melakukan wawancara yang dilakukan dengan Chief Officer mengenai rasa tanggung jawab kru kapal, menurut Chief Officer tanggung jawab kru kapal masih adanya sifat apatis atau acuh terhadap tanggung jawab yang dipikul

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Penulis mengambil kesimpulan dari hasil pembahasan dalam uraian-uraian yang penulis bahas, bahwa kegiatan - kegiatan yang menyangkut masalah di dalam hal *Ship Security Plan* (SSP) di MV WARIH MAS tidak dilaksanakan secara efektif dan pelaksanaannya belum optimal, dikarenakan masih ada kru kapal kurang focus dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya

#### **B. Saran**

Penulis memiliki beberapa saran agar pelaksanaan ISPS Code dapat berjalan dengan baik:

1. Disarankan agar para kru kapal lebih memahami tugas dan tanggung jawabnya dalam pelaksanaan *Ship Security Plan* (SSP)
2. Sebaiknya bagi yang menjabat sebagai *Ship Security Officer* (SSO) agar lebih tegas kepada kru kapal yang lainnya, agar pelaksanaan ISPS Code dapat berjalan secara optimal

## Daftar Pustaka

Drs. Eko Hariyadi Budiyanto, A. M. (2015). *ISPS CODE Seri - Manajemen Pelabuhan*. PT. Andhika Prasetya Ekawahana.

Indonesia, P. (2008). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran*. Jakarta: Lembaran Negara Tahun 2008 Nomor 64 Sekretariat Negara.

Margono. (2004). *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta: Rineka Cipta.

Moleong, L. J. (1991). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosda Karya

Riyanto, Y. (2010). *Metodologi Penelitian*. Surabaya: SIC.

Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: CV Alfabeta.

Y. Dwi Kristanto. (2010, 13 Februari). Implementasi ISPS Code. <https://ispscode.wordpress.com/2010/02/13/ispscode/>

Y. Dwi Kristanto. (2013, 17 Januari). Jenis-jenis Ancaman yang ditetapkan ISPS Code. <https://ispscode.wordpress.com/2013/01/17/jenis-jenis-ancaman-yang-ditetapkan-isps-code/>

Arpal Marine Survey. (Tanpa Tahun). ISPS CODE. <https://arpalmarinesurveyry.blogspot.com/p/ispscode.html>

Prayoga, Hidayat. (2017, 3 October). Tingkat Keamanan / Marine Security Berdasarkan ISPS CODE. <http://52parayoga.blogspot.com/2017/10/tingkatkeamanan-berdasarkan-kode-isps.html>

Maritime Transport Decree. (2013). Maritime (ISPS Code) Regulations.

<http://www.apmterminal.com/tema/-/media/africa-and-middle-east/Tema/Information/ISPS.pdf>

Jurnal Maritim. (2017, 21 July). Sekilas Tentang ISPS Code.

<https://jurnalmaritim.com/sekilas-tentang-isps-code/>

Wikipedia. (2021, 10 Maret). Kode Keamanan Fasilitas Pelabuhan dan

Kapal Internasional <https://en-m-wikipedia>

[org.translate.goog/wiki/International Ship and Port Facility Security Code?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=id&\\_x\\_tr\\_hl=id&\\_x\\_tr\\_pto=ajax,tc,sc](https://en-m-wikipedia.org.translate.goog/wiki/International_Ship_and_Port_Facility_Security_Code?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=id&_x_tr_hl=id&_x_tr_pto=ajax,tc,sc)  
[.se](https://en-m-wikipedia.org.translate.goog/wiki/International_Ship_and_Port_Facility_Security_Code?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=id&_x_tr_hl=id&_x_tr_pto=ajax,tc,sc)

Optimal. 2016. KBBI Daring. <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/optimal>

Syafnidawaty. (2020, 23 October). Manfaat Penelitian

<https://raharja.ac.id/2020/10/23/manfaat-penelitian/>

## RIWAYAT HIDUP



GION ANUGRAH TAPPI, Lahir di Balikpapan pada tanggal 17 Desember 1999. Merupakan anak keempat dari pasangan bapak “**Capt. Benyamin Tappi, M.Mar**” dan ibu “**Adriana Yenny Matana, S.E**” . Penulis pertama kali menempuh Pendidikan sekolah dasar di selesaikan tahun 2011 di SDN 030 Balikpapan Tengah, dan melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMP YPVDP

Bontang diselesaikan pada tahun 2014. Dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Atas di SMA Negeri 2 Bontang dan menekuni jurusan Ilmu Pengetahuan Alam (IPA) diselesaikan pada tahun 2017. Pada tahun 2017 penulis terdaftar sebagai Taruna di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (PIP) Angkatan XXXVIII. Dan penulis melaksanakan praktek layar (PRALA) di PT. Pelayaran Tempuran Emas, Tbk Di salah satu kapal MV. WARIH MAS.

Berkat petunjuk dan pertolongan Tuhan Yang maha Esa, usaha dan disertai doa dan kedua orang tua dalam menjalani aktivitas akademik di Politeknik Ilmu pelayaran Makassar (PIP). Penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dengan skripsi yang berjudul “ Implementasi ISPS CODE di MV WARIH MAS ”.