

**ANALISIS PENERAPAN ISPS CODE PADA PENANGANAN
PENUMPANG DI KAPAL PSV.SURF PERDANA**



ADLU GUNAWAN

NIT. 18.41.002

NAUTIKA

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR

TAHUN 2022

**ANALISIS PENERAPAN ISPS CODE PADA PENANGANAN
PENUMPANG DI KAPAL PSV.SURF PERDANA**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Jurusan Nautika

Disusun dan di ajukan oleh

ADLU GUNAWAN

NIT. 18.41.002

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

SKRIPSI
ANALISIS PENERAPAN ISPS CODE PADA PENANGANAN
PENUMPANG DI KAPAL PSV. SURF PERDANA

Disusun dan Diajukan oleh:


ADLU GUNAWAN
NIT. 18.41.002

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal, 15 JUNI 2022

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II


Capt. Zainal Yahya Idris, M.A.P., M.Mar.
NIP. 19710405 201012 1 001



Dr. Rukmini S.T., M.T.,
NIP. 19740311 199803 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 kehadiran Tuhan Yang Maha Esa berkat rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini dengan judul “ ANALISIS PENERAPAN ISPS CODE PADA PENANGANAN PENUMPANG DI KAPAL PSV.SURF PERDANA ”

Mengingat kemampuan serta pengalaman yang penulis miliki masih terbatas maka dalam penulisan skripsi ini, penulis sangat mengharapkan saran, kritik dan koreksi guna penyempurnaan skripsi ini. Bersama dengan ini penulis dengan senang hati menerima kritikan saran dan koreksi yang sifatnya membangun kesempurnaan skripsi ini.

Untuk itu pula penulis tidak lupa mengucapkan terima kasih yang tak terhingga serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Bapak Capt. Sukirno M.M.Tr., M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan MT., M.Mar., selaku Pembantu Direktur I dan Pembimbing Akademik.
3. Bapak Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar., sebagai Ketua Jurusan Nautika.
4. Bapak Capt. Zainal Yahya Idris, M.A.P., M.Mar., sebagai Pembimbing Materi.
5. Ibu Dr. Rukmini S.T., M.T., sebagai Pembimbing Teknik penulisan.
6. Perwira, Staff pengajar dan karyawan/i Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
7. Nakhoda di PSV.SURF PERDANA beserta seluruh ABK.
8. Ayah dan Ibu yang senantiasa memberikan dukungan.
9. Rekan-rekan Taruna dan semua pihak yang membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa tetap melimpahkan rahmat-Nya kepada penulis dan kita semua. Penulis mohon maaf bila di dalam penulisan skripsi ini terdapat hal-hal yang tidak berkenan dilihat. Semoga

skripsi ini dapat bermanfaat untuk menambah wawasan serta pengetahuan di masa-masa yang akan datang khususnya kepada penulis sendiri, para Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar terutama bagi peningkatan mutu kualitas Perwira Indonesia pada khususnya.

Makassar, 15 Juni 2022

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'ADLU GUNAWAN', written over a light-colored, possibly textured background.

ADLU GUNAWAN

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

NAMA : ADLU GUNAWAN

NIT : 18.41.002

JURUSAN : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul:

ANALISIS PENERAPAN ISPS CODE PADA PENANGANAN PENUMPANG DI KAPAL PSV.SURF PERDANA

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 di tetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 15 Juni 2022



ADLU GUNAWAN

NIT. 18.41.002

ABSTRAK

ADLU GUNAWAN. Analisis Penerapan ISPS CODE di Kapal PSV.Surf Perdana. (dibimbing oleh Capt. Zainal Yahya Idris dan Dr.Rukmini).

Skripsi ini bertujuan untuk memberikan gambaran tentang penerapan ISPS Code di atas kapal untuk menghindari terjadinya gangguan keamanan diatas kapal.

Penelitian ini dilaksanakan diatas kapal PSV.SURF PERDANA, salah satu armada kapal supply milik PT.Surf Marine Indonesia. Saat itu penulis sedang melaksanakan praktek laut (Prala), yakni pada tanggal 21 November 2020 sampai dengan 21 agustus 2021. Sumber data yang diperoleh adalah data primer yang diperoleh langsung dari tempat penelitian dengan cara pengamatan dan wawancara langsung dengan para ABK di atas kapal PSV.SURF PERDANA, serta literatur-literatur yang berkaitan dengan judul skripsi.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa masih kurangnya pemahaman awak kapal tentang prosedur keamanan di atas kapal, khususnya di atas Kapal PSV.SURF PERDANA sehingga penerapan aturan ini tidak berjalan dengan baik. Penulis yakin, dengan memberikan gambaran tentang metode keamanan tersebut, para anak buah kapal Indonesia akan memiliki pengetahuan tetang pengaman di kapal sehingga dapat meminimalkan gangguan-gangguan keamanan yang dapat terjadi.

Kata kunci : Prosedur, keamanan

ABSTRACT

ADLU GUNAWAN. Analysis of ISPS CODE Implementation on PSV.Surf Perdana. (Guided by Capt. Zainal Yahya Idris and Dr.Rukmini).

This thesis aims to provide an overview of the application of the ISPS Code on board the ship to avoid security disturbances on board the ship.

This research was carried out onboard PSV.SURF PERDANA, one of the supply ships owned by PT.Surf Marine Indonesia. At that time the author was carrying out marine practice (Sea Project), namely on November 21, 2020 to August 21, 2021. The source of the data obtained was primary data obtained directly from the research site by direct observation and interviews with the crew on board the PSV. SURF PERDANA, as well as the literature related to the title of the thesis.

The results of this study indicate that there is still a lack of understanding of the crew on the safety procedures on board the ship, especially on the PSV.SURF PERDANA ship so that the application of this rule does not work well. The author believes that by providing an overview of these security methods, Indonesian crew members will have knowledge of safety on board so that they can minimize security disturbances that may occur.

Keywords: Procedure, security

DAFTAR ISI

SAMPUL	i
HALAMAN PENGANTAR	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	2
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Penerapan	4
B. Pengertian Kapal	4
C. Tujuan ISPS CODE	5
D. Ketentuan-Ketentuan Dalam ISPS CODE	6
E. Tanggung Jawab Negara Anggota	7
F. Rencana Keamanan Kapal Yang Berlaku Secara Internasional Sesuai ISPS Code	8
G. Kerangka Pikir	17
H. Hipotesis	18

BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Dan Lokasi Penelitian	19
B. Defenisi Operasional Variabel	19
C. Populasi dan Sampel Penelitian	20
D. Teknik Pengumpulan Data	21
BAB IV HASIL PENELITIAN	
A. Deskripsi Hasil Analisis Data	23
B. Pembahasan Hasil Penelitian	29
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	37
B. Saran-saran	37
DAFTAR PUSTAKA	38
RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
4.1 Ship Particular PSV.SURF PERDANA	23
4.2 IMO Crew List PSV.SURF PERDANA	24
4.3 Daftar Pelabuhan Singgah	29

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1 Kerangka Pikir	17
4.1 Meeting ISPS yang dipimpin oleh Master	27
4.2 Ship Security Level PSV.Surf Perdana	28
4.3 Pengecekan ruangan yang dilakukan oleh AB jaga	30
4.4 Pemberian Pemahaman SSP kepada seluruh kru kapal	33
4.5 Patroli setiap jam di dek	36

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada era milenium ini perdagangan di antara negara berkembang justru melalui lautan, lebih dari 85% perdagangan melalui perairan Indonesia, dimana 12% melalui Selat Malaka dan 13% melalui Selat Sunda. Lebih dari 200 kapal setiap harinya dan sekitar 50.000 kapal setiap tahunnya melintas Selat Malaka. Namun sangat ironis sekali bahwa perampokan di perairan tersebut semakin meningkat dalam modus operandi maupun frekuensi (Capt R P Suyono, *Shipping, Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor melalui laut*).

Pada kapal yang beroperasi dengan melibatkan pekerja umum di luar kru kapal, masalah keamanan adalah hal yang sangat diperhatikan. Pemahaman awak kapal dan pekerja akan aturan-aturan yang mengikat tentang prosedur keamanan menjadi faktor yang harus diperhatikan. Tempat-tempat yang boleh dikunjungi oleh pekerja umum diluar awak kapal harus diperhatikan, begitupun dengan kru kapal yang harus memastikan dan mengontrol tempat-tempat yang membutuhkan izin untuk diakses. Prosedur keamanan harus dijalankan dengan baik mengingat ancaman keamanan bisa datang dari mana saja termasuk orang asing diatas kapal. Simbol *restricted area* harus dipasang ditempat-tempat vital di atas kapal. Semua aturan keamanan itu berada dalam aturan IMO yaitu *ISPS Code*.

Serta menindak lanjuti insiden yang terjadi pada tanggal 11 September yaitu runtuhnya gedung WTC (*World Trade Centre*) maka dengan suara bulat Majelis Organisasi Maritim Internasional (IMO) menyetujui pengembangan tindakan baru yang berkenaan dengan keamanan kapal dan fasilitas-fasilitas pelabuhan. (Humas dan kerja sama luar negeri Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2003, *ISPS CODE*).

Sehubungan dengan tempat penulis melaksanakan praktik laut di PSV.SURF PERDANA pada 21 November 2020 sampai 21 Agustus 2021, menurut pengamatan penulis sesuai dengan aturan ISPS Code dalam Solas Chapter XI-2, penerapan rencana keamanan kapal (*Ship Security Plan*) di PSV.SURF PERDANA kurang sesuai dengan aturan yang ditetapkan. Seperti passanger atau pekerja rig yang tinggal diatas kapal kurang memperhatikan daerah-daerah yang membutuhkan izin atau permit untuk diakses dan pengawasan atau pemeriksaan terhadap barang bawaan passanger yang baru naik keatas kapal.

Dari uraian di atas maka penulis tertarik untuk menuangkan ketidaksesuaian antara aturan dan keadaan lapangan tersebut dalam bentuk skripsi dengan judul, "ANALISIS PENERAPAN ISPS CODE PADA PENANGANAN PENUMPANG DI KAPAL PSV.SURF PERDANA"

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan di atas, maka rumusan masalah yang ingin diutarakan yaitu bagaimana penerapan Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*) khususnya penanganan penumpang yang memasuki daerah terbatas (*restricted area*) di PSV.SURF PERDANA.

C. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin didapatkan dalam penelitian adalah untuk mengetahui penerapan Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*) khususnya penanganan penumpang yang memasuki daerah terbatas (*restricted area*) di PSV.SURF PERDANA.

D. Manfaat Penelitian

Rencana keamanan kapal tidak bisa lepas dalam kehidupan di atas kapal karena itu merupakan salah satu unsur pokok dalam sebuah

pelayaran, yang memiliki tujuan yaitu menyuplai sumber daya dari satu tempat ke tempat lain dengan aman dan efisien. Itulah alasan mengapa proses penerapan keamanan menjadi salah satu unsur penting saat di atas kapal. Saya menyimpulkan manfaat kegiatan penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Aspek teoritis

Sebagai bahan acuan referensi untuk taruna perhubungan laut khususnya taruna PIP MAKASSAR yang ingin mengetahui bahwa betapa pentingnya *ISPS CODE* di atas kapal khususnya pada saat memasuki wilayah berbahaya.

2. Aspek praktis

Agar seluruh kru di PSV.Surf Perdana paham akan pentingnya penerapan Rencana Keamanan Kapal khususnya penanganan penumpang yang akan mengakses daerah terbatas (*restricted area*).

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Penerapan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pengertian penerapan adalah perbuatan menerapkan, sedangkan menurut beberapa ahli penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya.

Menurut Usman (2002), penerapan (*implementation*) adalah bermuara pada aktivitas, aksi, tindakan, atau adanya mekanisme suatu sistem. Implementasi bukan sekedar aktivitas, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan untuk mencapai tujuan kegiatan.

Menurut Setiawan (2004), penerapan (*implementation*) adalah perluasan aktivitas yang saling menyesuaikan proses intraksi antara tujuan dan tindakan untuk mencapainya serta memerlukan jaringan pelaksana, birokrasi yang efektif.

Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa kata penerapan bermuara pada aktifitas, adanya aksi, tindakan, atau mekanisme suatu sistem. Ungkapan mekanisme mengandung arti bahwa penerapan bukan sekedar aktifitas, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan dilakukan secara sungguh-sungguh berdasarkan acuan norma tertentu untuk mencapai tujuan kegiatan.

B. Pengertian Kapal

1. Menurut UU Pelayaran, pengertian kapal adalah sebagai berikut
 - a. Kapal adalah suatu alat sebagai kendaraan pengangkut penumpang dan barang dilaut (sungai dsb).
 - b. Kapal adalah suatu kendaraan yang kompleks dimana dia

dituntut untuk tetap mampu beroperasi dan bertahan dengan daya tahan yang tinggi dalam waktu yang relatif lama dalam lingkungan yang cepat berubah dan menghidupi anak buah kapal maupun penumpang yang ada di kapal.

- c. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya kungkung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

2. Menurut Suyono (2001:65) dalam KBBI

Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dsb).

3. Menurut Gianto dkk (2000:65)

Kapal adalah setiap alat apung dengan bentuk dan jenis apapun sedangkan kapal laut adalah kapal yang memenuhi persyaratan berlayar di laut untuk keperluan angkutan laut atau yang diperuntukkan untuk itu.

C. Tujuan ISPS CODE

Sebagaimana ditetapkan pada tanggal 12 Desember 2002 oleh resolusi 2 dan konfrensi negara anggota *The International Convention for Safety of Life At Sea (SOLAS)*, 1974 telah di amandemenkan oleh IMO, maka dikeluarkanlah tujuan dari ISPS Code tersebut :

1. Membentuk kerja sama Internasional antara negara anggota IMO, Instansi Pemerintah, Pemerintah Daerah, Perusahaan Pelayaran dan Pelabuhan untuk menghindari dan mendeteksi dini ancaman keamanan dan mencegah insiden keamanan yang mempengaruhi terhadap kapal-kapal serta fasilitas pelabuhan yang dipakai untuk perdagangan Internasional.
2. Menentukan peranan dan tanggung jawab masing-masing negara anggota termasuk di dalamnya instansi pemerintah, pemerintah

daerah, perusahaan pelayaran dan industri pelabuhan tingkat nasional dan Internasional untuk menjamin keamanan maritim.

3. Menjamin data pengumpulan keamanan yang efisien dan dini serta kemungkinan saling mempertukarkan antara negara anggota.
4. Menyediakan suatu metodologi untuk penilaian keamanan yang dapat dikembangkan menjadi rekaman dan prosedur reaksi perubahan tingkat keamanan.
5. Menjamin tersedianya tingkat keamanan maritim yang profesional dan cukup terpercaya.

D. Ketentuan-Ketentuan Dalam ISPS CODE

Adapun ketentuan-ketentuan ISPS Code (*Internasional Ship and Port Security*) Code dibagi menjadi 2 bagian yaitu :

1. Bagian A : Persyaratan Wajib (*Mandatory*)
 - a. Umum (*General*)
 - b. Definisi (*Definition*)
 - c. Aplikasi (*Application*)
 - d. Tanggung jawab negara anggota (*Responsibility of Contractive Government*)
 - e. Pernyataan keamanan (*DOS*)
 - f. Kewajiban perusahaan (*Obligation of The Company*)
 - g. Keamanan kapal (*Ship Security*)
 - h. Penilaian keamanan Kapal (*SSA*)
 - i. Rencana keamanan Kapal (*SSP*)
 - j. Catatan atau dokumen (*Records*)
 - k. Pegawai keamanan perusahaan (*CSO*)
 - l. Petugas keamanan Kapal (*SSO*)
 - m. Pelatihan, praktek dan pengujian terhadap keamanan kapal
 - n. Keamanan fasilitas pelabuhan
 - o. Penilaian Keamanan fasilitas pelabuhan
 - p. Rencana Keamanan fasilitas pelabuhan

- q. Petugas Keamanan fasilitas pelabuhan
 - r. Pelatihan, praktek dan pengujian terhadap keamanan fasilitas pelabuhan
 - s. Verifikasi dan sertifikasi kapal.
2. Bagian B : Petunjuk Pelaksanaan (*Recomendatory*)
- a. Perkenalan
 - b. Penetapan
 - c. Penerapan
 - d. Tanggung jawab negara anggota
 - e. Pernyataan keamanan
 - f. Tanggung jawab perusahaan
 - g. Keamanan kapal
 - h. Penguji juklak keamanan kapal
 - i. Rencana keamanan kapal
 - j. Catatan kejadian
 - k. Perwira keamanan perusahaan
 - l. Perwira keamanan kapal
 - m. Latihan, latihan berkala dan latihan cepat tanggap keamanan
 - n. Keamanan fasilitas pelabuhan
 - o. Penguji Juklak fasilitas pelabuhan

E. Tanggung Jawab Negara Anggota

Setelah konvensi ditetapkan, menimbang dan menyetujui maka diundanglah negara-negara peserta penanda tangan konvensi untuk mencatat bahwa kode ini harus berlaku 1 Juli 2004. Setelah pemberlakuan Bab baru XI-2 konvensi SOLAS maka termasuklah bangsa Indonesia karena merupakan anggota peserta penanda tangan konvensi tersebut dimana negara-negara peserta mempunyai tanggung jawab sebagai berikut :

1. Menetapkan tingkatan keamanan yang berlaku.
2. Memberikan persetujuan terhadap rancangan keamanan kapal.

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

Disamping itu juga negara-negara peserta dapat mengangkat atau menetapkan otoritas yang ditunjuk di dalam pemerintahannya serta mengizinkan organisasi keamanan yang telah diakui keberadaannya untuk menyelesaikan pekerjaan tertentu yang telah berkenaan dengan fasilitas pelabuhan tetapi keputusan akhir terhadap diterima atau disetujuinya pekerjaan tertentu itu harus diberikan oleh negara peserta atau otoritas yang ditunjuk negara-negara peserta ini.

F. Rencana Keamanan Kapal Yang Berlaku Secara Internasional Sesuai ISPS Code

Sesuai aturan ISPS Code dalam *Solas Chapter XI-2, Ship Security Plan* atau rencana keamanan kapal dibagi atas tiga kondisi yaitu sebagai berikut :

1. Tingkat keamanan Siaga 1

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

- a. Menentukan kegiatan tugas keamanan kapal.
- b. Mengawasi akses ke kapal.

- c. Memonitor embarkasi orang dan barang.
- d. Memonitor daerah terlarang.
- e. Memonitor geladak dan seputar kapal.
- f. Mengawasi penanganan *Cargo* dan penyimpanan di kapal.
- g. Memastikan bahwa komunikasi keamanan telah tersedia.

Beberapa contoh tindakan kapal pada tingkat siaga level 1 (*Security Level 1*) yaitu :

a. Pengawasan Masuk

- 1) Memeriksa identitas dari semua orang yang akan masuk kapal.
- 2) Melihat bahwa ada daerah pemeriksaan dimana dapat dilakukan pemeriksaan orang serta barang yang dibawa.
- 3) Kerja sama dengan fasilitas pelabuhansebelum memuat di atas kapal.
- 4) Mengetahui pintu masuk yang harus dikunci atau diperhatikan bagi orang-orang dilarang.
- 5) Mengunci atau menghalangi orang masuk ke daerah tanpa pengawasan dimana penumpang dan pengunjung dapat berada.
- 6) Mengadakan pengarahan ABK dari kapal akan adanya ancaman serta prosedur melaporkan orang dicurigai, barang atau aktivitas dimana diperlukan kewaspadaan.

b. Daerah Terbatas (*Restricted Area*)

- 1) Menutup atau mengunci pintu masuk.
- 2) Pemakaian alat pemantau.
- 3) Memakai penghalang atau ronda keliling kapal.
- 4) Memakai alat pemantau otomatis untuk membangunkan ABK bila ada yang masuk di daerah terlarang.

c. Pengawasan Muatan

- 1) Pengawasan secara teratur dari muatan sebelum dan sesudahnya operasi bongkar muat.

- 2) Yakinkanlah kerja sama dengan pelabuhan bahwa muatan sebelum dimuat sesuai frekuensi Rencana Keamanan Kapal.
- 3) Pemeriksaan segel atau lainnya untuk menghindari percobaan dari perbuatan jahat.
- 4) Perlengkapan Kapal
 - a) Memeriksa apakah perlengkapan yang diminta sesuai dengan order.
 - b) Yakinkan bahwa perlengkapan kapal segera dapat disimpan dan didapatkan.

d. Penanganan Bagasi Titipan

Rencana Keamanan Kapal harus berisi penanganan dari barang titipan melalui *x-ray* atau pemeriksaan secara teliti.

2. Tingkat keamanan Siaga 2

Artinya tingkat agak tinggi, tingkat kondisi keamanan yang diterapkan sepanjang ada suatu resiko tinggi atas kemungkinan terjadinya satu insiden keamanan.

Pada tingkat keamanan siaga 2 kegiatan tambahan dalam Rencana Keamanan Kapal yang dilakukan yaitu :

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

Beberapa contoh tindakan kapal pada tingkat siaga level 2 (*Security Level 2*) yaitu :

- e. Pengawasan masuk.
 - 1) Menugaskan tambahan petugas untuk ronda di daerah geladak waktu sepi untuk menghindari orang masuk tanpa ijin.

- 2) Mengurangi pintu masuk ke kapal dan memperhatikan pintu mana yang harus ditutup dan mematok dikunci terus.
- 3) Menahan supaya tidak ada yang dapat naik ke kapal dari arah laut, termasuk di adakan kapal patroli melalui fasilitas pelabuhan.
- 4) Membuat *restricted area* darat dari kapal dengan bekerja sama fasilitas pelabuhan.
- 5) Mengantar para pengunjung kapal.
- 6) Mengkhususkan pengarahannya terhadap ABK terhadap segala ancaman yang ada, dan ulang prosedur untuk melaporkan orang yang dicurigai.
- 7) Melaksanakan ronda dan pemeriksaan penuh sekeliling kapal.

f. Daerah Terbatas (*Restricted Area*)

- 1) Mengadakan *restricted area* di sebelah pintu masuk.
- 2) Secara terus menerus mengawasi alat pemantau.
- 3) Menugaskan petugas tambahan untuk menjaga dan ronda di *restricted area*.

g. Pengawasan Muatan

- 1) Memeriksa secara teliti muatan, alat angkut dan ruangan muatan.
- 2) Pemeriksaan teliti bahwa hanya muatan yang diperlukan yang dimuat di atas kapal.
- 3) Penambahan frekuensi serta ketelitian dalam pemeriksaan segel dan lainnya untuk menghindari adanya kejahatan atau ditambah dengan cara penambahan pemeriksaan secara visual dan fisik, penambahan pemeriksaan dengan alat scanning dan deteksi, mekanik atau mempergunakan anjing, koordinasi dari peningkatan keamanan dengan *stipper* atau pihak lain yang bertanggung jawab sesuai dengan perjanjian dan prosedur yang ada.

h. Perlengkapan Kapal

Rencana Keamanan Kapal harus menyatakan tambahan keamanan yang dilakukan selama menerima perlengkapan kapal dengan memeriksa sebelum diterima di kapal dan memperkuat pemeriksaan.

i. Penanganan Bagasi Titipan

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

3. Tingkat keamanan Siaga 3

Artinya tingkat sangat tinggi, tingkat kondisinya yang diterapkan periode waktu ketika probabilitas resiko atau resiko segera terjadi atau insiden keamanan sudah tampak. Tingkat keamanan siaga 3, tindakan perlindungan khusus dalam Rencana Keamanan Kapal yaitu :

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

Beberapa contoh tindakan kapal pada tingkat siaga level 3 (*Security Level 3*) yaitu :

a. Pengawasan Masuk

Kapal harus memenuhi instruksi dari pihak yang melakukan tanggapan terhadap insiden atau ancaman keamanan. Rencana Keamanan Kapal harus memperinci langkah keamanan yang dapat dilakukan oleh kapal termasuk :

- 1) Mengurangi pintu masuk dengan hanya satu yang diperiksa.
- 2) Hanya memperbolehkan masuk bagi mereka yang memberi tanggapan terhadap insiden atau ancaman keamanan.

- 3) Mengarahkan orang-orang yang berada di atas kapal.
- 4) Mempersiapkan untuk secara penuh atau sebagian melakukan pemeriksaan kapal.

b. Daerah Terbatas (*Restricted Area*)

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

c. Pengawasan Muatan

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

d. Perlengkapan Kapal

- 1) Melakukan pemeriksaan lebih teliti dari perlengkapan kapal yang masuk.
- 2) Persiapan pembatasan atau penundaan perlengkapan kapal yang masuk.
- 3) Penolakan perlengkapan yang akan masuk kapal.

e. Penanganan Bagasi Titipan

- 1) Melakukan pemeriksaan yang jauh lebih teliti umpama dengan x-ray dari dua sudut berbeda.
- 2) Mambatasi atau menunda pemeriksaan dari bagasi titipan.
- 3) Menolak bagasi titipan untuk kapal.

Di dalam tingkat keamanan siaga 1 untuk memonitor keamanan kapal adalah Rencana Keamanan Kapal harus menetapkan tindakan pengamanan yang merupakan kombinasi dari penerangan, jaga keamanan atau penghalang serta pemakaian alat bantu pemantau hingga petugas kapal dapat melihat kejadian sekitar kapal secara umum khusus untuk tempat penghalang, tingkat keamanan siaga 2 untuk memonitor keamanan kapal adalah menambah luas daerah

dan tambahan penerangan atau memakai peralatan pemantau keadaan, menambah tenaga pengamat keamanan, melakukan koordinasi dengan kapal-kapal patroli dan adanya ronda jalan atau kendaraan darat. Sedangkan tingkat keamanan siaga 3 untuk memonitor keamanan kapal yaitu menyalakan semua lampu.

Setelah mengetahui bagian-bagian dari suatu rancangan-rancangan yang tercantum di dalam kode Internasional untuk keamanan kapal dan fasilitas-fasilitas pelabuhan maka perlu juga diadakan suatu pelatihan, maka diadakanlah gladi dan latihan tentang keamanan misalnya mengadakan pelatihan seperti drill agar personil di atas kapal dapat mengetahui tugas-tugas dan tanggung jawabnya khususnya harus mengetahui dan memahami tanggung jawab mereka untuk keamanan kapal sebagaimana diuraikan dalam dokumen Rencana Keamanan Kapal dan harus mempunyai kemampuan dan pengetahuan cukup untuk melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan pada mereka. Disamping itu juga harus memastikan implementasi yang efektif mengenai dokumen SSP atau rancangan keamanan kapal, latihan harus dilaksanakan pada tingkat internal sesuai dengan jenis kapal, pergantian personil kapal, fasilitas pelabuhan yang harus dikunjungi dan keadaan lain yang terkait serta perusahaan harus juga memastikan dan mengkoordinasikan semua apakah peng-implementasiannya dilaksanakan dengan sungguh-sungguh. Setelah itu semua dilaksanakan maka diadakan lagi penilaian keamanan meliputi :

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

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

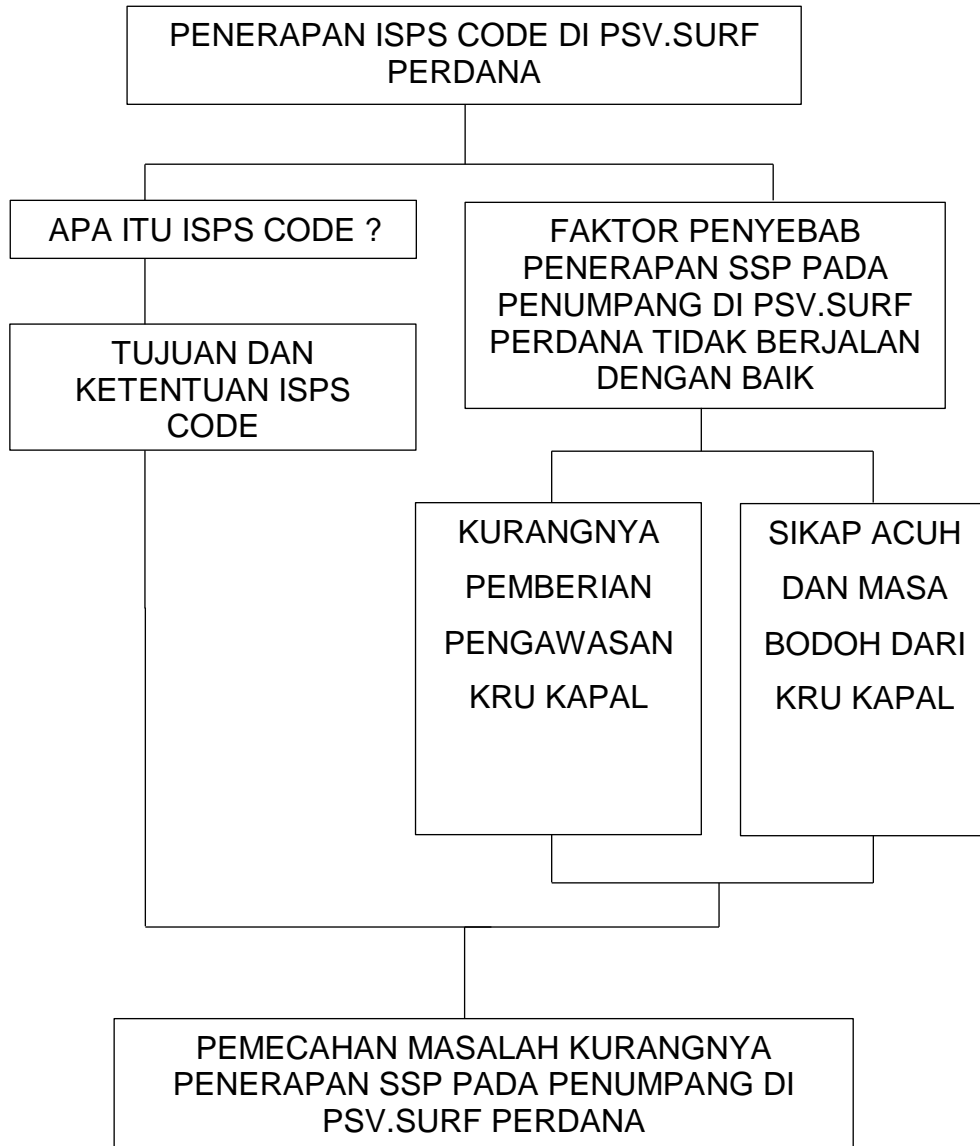
Suatu sertifikat yang dikeluarkan untuk kapal untuk pelayaran pendek/singkat yang belum diperpanjang sesuai dengan ketentuan boleh diperpanjang oleh administrasi untuk masa berlaku selama 1 bulan dari tanggal kadaluarsanya yang dinyatakan pada sertifikat tersebut. Setelah sertifikasi pembaharuan diselesaikan, maka sertifikat yang baru harus disahkan dari suatu tanggal yang tidak melebihi lima tahun dari tanggal kadaluarsa sertifikat itu sebelum perpanjangan diberikan.

Sertifikat yang dikeluarkan harus dihentikan keabsahannya jika verifikasi terkait tidak diselesaikan di dalam periode atau jangka waktu yang telah ditetapkan/ditentukan, jika suatu perusahaan menerima tanggung jawab pengopersian kapal yang sebelumnya tidak dioperasikan oleh perusahaan itu dan kapal berpindah bendera ke negara lain.

Maksud dari perusahaan yang menerima tanggung jawab pengoperasian kapal sebelumnya tidak dioperasikan oleh perusahaan adalah perusahaan sebelumnya harus secepat mungkin memberikan perusahaan yang menerima salinan segala informasi

yang berkenaan dengan *ISSC (International Ship Security Certificate)* dan untuk memudahkan verifikasi. Sedangkan untuk kapal berpindah bendera ke negara lain maksudnya negara peserta dimana bendera kapal terdahulu berada harus secepat mungkin memberikan kepada administrator yang menerima salinan tentang atau semua informasi yang berkenaan dengan ISSC yang di bawa oleh kapal sebelum perpindahan dan salinan tentang laporan verifikasi yang ada.

G. Kerangka Pikir



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

Pada skripsi ini, penulis akan mengupas bagaimana permasalahan penerapan ISPS CODE khususnya pada penanganan penumpang pada PSV.SURF PERDANA. Mulai dari kurangnya pemberian pengawasan dari *Ship Security Officer (SSO)* dan penerapan *Ship Security Plan* sampai pada pemecahan masalah

kurangnya penerapan rencana keamanan kapal atau *Ship Security Plan* pada PSV.SURF PERDANA.

H. Hipotesis

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan diatas maka penulis merumuskan hipotesis diduga penerapan Rencana Keamanan Kapal khususnya penanganan passanger yang akan mengakses daerah terbatas (*restricted area*) di PSV.SURF PERDANA belum di laksanakan sesuai aturan dalam ISPS CODE.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan tempat penelitian

Penelitian yang akan dilaksanakan selama kurang lebih setahun yang diadakan di PSV.SURF PERDANA. Yang dimana dilakukan pada saat kapal memasuki wilayah dengan tingkat kriminal yang tinggi atau kapal berada dalam situasi yang kurang kondusif. Serta keberadaan penumpang diatas kapal saat kapal beroperasi melayani *Platform Oil* dan *Gas*.

B. Defenisi Operasional Variabel

Adapun data dan informasi yang diperlukan untuk penulisan penelitian ilmiah dalam bentuk skripsi ini dikumpulkan melalui :

1. Metode lapangan (*field research*) yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara melihat atau peninjauan langsung pada obyek yang akan dikaji. Data dan informasi dikumpulkan melalui :

a. Observasi

Yaitu dengan mengadakan pengamatan secara langsung di kapal tentang bagaimana cara-cara mualim dalam mengatur proses penerapan rencana keamanan kapal khususnya pada penanganan penumpang yang sesuai dengan aturan ISPS CODE.

b. Interview

Yaitu dengan mengadakan tanya jawab secara langsung dengan para kru diatas kapal tentang seberapa penting rencana keamanan di atas kapal khususnya pada penanganan penumpang serta bagaimana cara kru di atas kapal mengimplementasikan hal tersebut sesuai dengan aturan dalam ISPS CODE.

2. Tinjauan Kepustakaan (*Library Research*) Yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara membaca dan mempelajari buku-buku dan tulisan-tulisan yang ada di perpustakaan yang berhubungan dengan

masalah yang dibahas untuk memperoleh landasan teori yang digunakan dalam membahas masalah Rencana Keamanan Kapal sesuai dengan aturan *ISPS CODE*.

3. Metode *Internet Searching*, Yaitu penelitian atau pengkajian yang dilakukan dengan cara mencari sumber dari internet dengan sistem *Searching* yang berkaitan dengan materi yang dikaji. Untuk mencapai sebuah landasa teori yang sesuai dengan judul skripsi penelitian “Analisis Penerapan ISPS CODE di Atas Kapal PSV.SURF PERDANA”.

C. Populasi, Sampel, dan jenis Penelitian

1. Populasi dan sampel

Populasi pada penelitian ini adalah perwira dek dan rating serta penumpang atau pekerja rig yang tinggal di PSV.Surf Perdana. Serta adapun sampel pada penelitian ini adalah perwira dan AB yang berdinas jaga.

2. Jenis–Jenis Data

Ada beberapa jenis data yang digunakan dalam penelitian ini antara lain :

a. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh dari hasil pengamatan secara langsung pada saat penerapan rencana keamanan kapal. Data pada penelitian ini diperoleh dengan cara survey pengamatan langsung, yaitu dengan mengamati dan mencatat kejadian–kejadian yang terjadi secara langsung di lokasi penelitian tersebut. Ini bergantung dari tingkat keamanan kapal yang diterapkan pada saat menghadapi situasi tertentu.

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data pelengkap dari data primer yang didapat dari kepustakaan seperti literatur, bahan kuliah dan data dari internet serta hal-hal lainnya yang berhubungan dengan Rencana Keamanan Kapal sesuai dengan ISPS CODE.

c. Sumber Data

Dalam menulis sebuah karya ilmiah seperti proposal penelitian ini, kita membutuhkan begitu banyak data untuk menjadi acuan dan pegangan yang bisa mendukung proposal ini agar dapat dipertanggung jawabkan dan dapat diterima oleh para pembaca. Adapun data–data yang digunakan dalam penulisan skripsi ini di dapat dari :

- 1) Buku–buku yang berhubungan dengan ISPS CODE yang di dapat di perpustakaan.
- 2) Literatur–literatur yang didapat dari internet.

3. Jenis penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam skripsi ini adalah menggunakan metode kualitatif untuk menyajikan pembahasan dan penyelesaian masalah dalam skripsi ini.

D. Teknik Analisis Data

Penyajian penulisan proposal penelitian ini menggunakan metode observasi dan wawancara. Yaitu dengan melakukan pengamatan langsung di lokasi kejadian serta dengan cara mengambil beberapa sampel terhadap beberapa narasumber kru dan penumpang di atas kapal tentang judul proposal penelitian itu. Metode ini digunakan untuk memaparkan secara rinci dan objektif data yang diperoleh dengan tujuan untuk memberikan informasi mengenai perencanaan terhadap masalah yang timbul berhubungan dengan materi proposal penelitian ini.

Penelitian ini dilakukan untuk mempelajari prosedur keamanan kapal yang sesuai dengan aturan yang berlaku. Aturan tersebut kita ambil dari pedoman internasional dari *IMO* yaitu *ISPS CODE* yang mempunyai aspek lebih rinci lagi yaitu Rencana Keamanan Kapal. Dari aturan disitu kita mengambil pedoman yang benar dan sesuai dengan

Standard Operating Procedure (SOP) yang berlaku. Sehingga mengurangi resiko kecelakaan kerja.

Setelah kita mengetahui pedoman yang kita ambil , maka kita mengumpulkan data–data mengenai cara–cara untuk meningkatkan kesadaran akan Rencana Keamanan Kapal di atas kapal khususnya pada saat memasuki wilayah berbahaya. Data itu kemudian kita olah sesuai dengan teori dan metode yang telah kita dapatkan dari disiplin teori. Dengan menganalisa perbedaan data tersebut kita kemudian membuat pembahasan tentang apa–apa yang membuat terjadinya perbedaan dari teori tersebut dan sejauh mana pengaruh Rencana Keamanan Kapal pada saat kapal memasuki wilayah berbahaya.

Setelah menganalisa data yang didapat di lapangan dan data yang didapatkan melalui wawancara pada kru kapal yang membahas keterkaitannya proses penerapan kemandirian kapal yang benar. Sehingga kita dapat menarik kesimpulan dari pembahasan tersebut. Setelah itu kita membuat saran–saran yang dianggap perlu untuk dijadikan sebagai salah satu acuan dalam proses penerapan Rencana Keamanan Kapal.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Hasil Analisis Data

Penerapan ISPS Code dikapal PSV.SURF PERDANA bertujuan untuk mencegah terjadinya perompakan dan penyusupan orang asing agar terciptanya keselamatan dalam pelayaran dan terpenuhinya prinsip dalam bernavigasi.


Kapal PSV.SURF PERDANA adalah kapal supply lepas pantai milik perusahaan PT.SURF MARINE INDONESIA dengan bendera Indonesia. Seluruh awak kapal PSV.SURF PERDANA berjumlah 19 orang, yang terdiri dari 4 perwira deck (Captain, Chief Officer, dan 2 orang Second Officer), 3 perwira mesin (Chief Engineer dan Second Engineer dan third Engineer), 1 Electrician, 1 bosun, 2 AB, 1 Oiler, 2 koki, 3 Steward, 1 cadet deck, 1 cadet mesin. Dengan data-data kapal sebagai berikut :

Tabel 4.1 Ship Particular PSV.SURF PERDANA

NAME OF SHIP	PSV.SURF PERDANA
NAME OF MASTER	ANDY HARY WITARTO
GT	3200
DRAFT	7.8 METER
CALL SIGN	JZYZ
FLAG	INDONESIA
IMO NO	9653903
OWNER	PT. SURF MARINE INDONESIA
LOA	78.55 METER
BREATH	17.20 METER
DEPTH	7,80 METER
TYPE OF SHIP	PLATFORM SUPPLY VESSEL

Sumber: PSV. SURF PERDANA

Tabel 4.2 IMO Crew List PSV.SURF PERDANA

 IMO CREW LIST										Page No.
			V	Arrival			Departure			1/1
1. Name of ship		SURF PERDANA			2. Port of Arrival /Departure		3. Date of Arrival /Departure			
1a. IMO number		9686950			BALIKPAPAN		31 Mar 2021			
1b. Call Sign		JZYZ								
4. Nationality of ship		INDONESIA			5. Port of Destination :		6. Seaman Book No and Expiry date of travel document			
7. No	8. Family name, given names	9. Rank	10. Nationality	11. Date and place of birth		Seaman Book No.	Date of Exp.			
1	ANDY HARI WITARTO	MASTER	INDONESIAN	14 Nov 1972	KEDIRI	F091630	20-Dec-22			
2	YUSLIN	CH. OFFICER	INDONESIAN	16 Jul 1977	BATULO	D017357	14-Nov-21			
3	OTNIEL IRYOLA M MAKKA	2ND OFFICER	INDONESIAN	09 Jul 1982	PADANG	F079777	17-Jan-23			
4	MARVIN J SIMANGUNSONG	2ND OFFICER	INDONESIAN	23 Feb 1983	MAKASAR	G035624	7-Jan-24			
5	ALI SADIKIN	CH.ENGINEER	INDONESIAN	15 May 1977	SUKOHARJO	F259900	29-Aug-22			
6	DIDIK UTOMO	2ND ENGINEER	INDONESIAN	18 Aug 1987	KALABAHI	F055568	29-Sep-22			
7	WAWAN KURNIAWAN	3RD ENGINEER	INDONESIAN	27 May 1989	JAKARTA	F275910	6-Sep-22			
8	HENDRA WIBOWO	ELECTRICIAN	INDONESIAN	09 Nov 1981	JAKARTA	F297582	15-Jan-23			
9	RAHMAT	BOSUN	INDONESIAN	20 Mar 1974	LANGKIDI	F241154	14-Jun-22			
10	IRMADANI NASUTION	AB	INDONESIAN	17 Jun 1979	BELAWAN	E083652	14-Jun-21			
11	VERI AFRIANTO	AB	INDONESIAN	24/20/1990	TEMANGGUNG	E149651	7-Mar-22			
12	ANDI MAPPAGOGA	OILER	INDONESIAN	06 Jun 1992	BULUKUMBA	D004092	12-Nov-21			
13	BAHARUDDIN MUSTAMIN	COOK	INDONESIAN	10 Aug 1973	TARERE	F336265	8-Jul-23			
14	TRI RUSBIANTORO	COOK	INDONESIAN	08 Aug 1967	JAKARTA	G026731	1-Oct-23			
15	DAVIAL BALIYAT HERLAMBANG	STEWARD	INDONESIAN	07 Jun 1992	SUKABUMI	G018497	3-Nov-23			
16	KASWAN SIRA	STEWARD	INDONESIAN	16 Sep 1985	RIWANG	F251602	18-Jul-22			
17	GHIFARY A. PRADIPHA	STEWARD	INDONESIAN	30 Sep 1993	JAKARTA	F291860	10-Oct-22			
18	ADLU GUNAWAN	DECK CADET	INDONESIAN	19 Aug 1999	SINJAI	F 337050	28-Jun-23			
19	TSABITA FARA AL-SALMA	ENGINE CADET	INDONESIAN	05 Sep 2000	MAGETAN	F 337297	23-Jun-23			

IMO Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

Sumber: PSV. SURF PERDANA

Data yang disajikan pada bagian ini berupa data hasil wawancara dan data hasil observasi dengan Perwira. Berdasarkan data yang diperoleh dari kegiatan penelitian yang dilaksanakan selama setahun penelitian maka dapat disajikan sebagai berikut :

1. Hasil Wawancara

Penulis melakukan wawancara dengan responden yang terdiri dari ABK dengan pertanyaan yang sama yaitu :

- a. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga pada saat situasi kapal menerapkan *Security Level 1*?
- b. Apakah anda memahami tanggung jawab pada saat berdinas jaga ?
- c. Apakah semua kru melaksanakan security patrol pada saat berdinas jaga ?
- d. Apakah dilaksanakan pemeriksaan identitas dan barang bawaan pada saat penumpang naik ke kapal ?

Dari pertanyaan tersebut, penulis melakukan wawancara pada waktu yang tidak bersamaan dikarenakan kondisi dan situasi serta jadwal jaga ABK yang berbeda. Berikut jawaban dari hasil wawancara penulis.

a. Mualim I (Subjek 1)

- 1) Dinas jaga tetap dilaksanakan sebagaimana mestinya dan tetap waspada terhadap ancaman-ancaman keamanan. Termasuk mengawasi penumpang yang ingin mengakses daerah terbatas atau restricted area.
- 2) Saya memahami tanggung jawab saya selama berdinas jaga guna menjaga kondisi kapal tetap aman dan kondusif.
- 3) Kadang *security patrol* dijalankan hanya pada saat kapal berlayar di daerah yang berbahaya. Diluar dari faktor penyebab itu, *security patrol* tidak dijalankan karena kesibukan dan kelalaian kru yang berdinas jaga di dek utama atau *main deck*.

4) Pemeriksaan identitas dan *safety induction* pada penumpang yang baru naik ke kapal kadang tidak dijalankan karena faktor kesibukan pada saat *cargo operation*.

b. Mualim II (Subjek 2)

1) Karena merupakan *security level* terendah atau masih dalam kondisi aman, dinas jaga tetap dijalankan sebagaimana mestinya. Akses ke daerah terbatas biasanya didapatkan oleh penumpang tanpa seizin perwira jaga atau perwira yang bertanggung jawab.

2) Saya memahami tanggung jawab saya selama berdinas jaga guna menjaga kondisi kapal tetap aman dan kondusif.

3) *Security patrol* biasanya dilakukan oleh rating dek pada saat kapal hanya melintasi daerah berbahaya.

4) Pemeriksaan identitas dan *safety induction* pada penumpang yang baru naik ke kapal kadang tidak dijalankan karena faktor kesibukan pada saat *cargo operation*.

c. Mualim II (Subjek 3)

1) Dinas jaga tetap dilaksanakan sebagaimana mestinya dan tetap waspada terhadap ancaman-ancaman keamanan. Termasuk akses ke daerah terbatas yang membutuhkan permit.

2) Saya memahami tanggung jawab saya selama berdinas jaga guna menjaga kondisi kapal tetap aman dan kondusif.

3) *Security patrol* dikapal PSV.Surf Perdana biasanya tidak dilaksanakan kecuali pada saat memasuki daerah berbahaya.

4) Pemeriksaan identitas dan *safety induction* pada penumpang yang baru naik ke kapal kadang dilakukan ketika tidak ada kesibukan pada saat *cargo operation* atau *transfer pax*.

d. AB 1 (Subjek 4)

1) Saya tetap menjalankan dinas jaga dan mengawasi situasi sekitar kapal jika tidak ada *cargo operation* atau kerjaan yang mendesak. Pengawasan terhadap mobilitas penumpang tidak

efektif karena karena sibuknya pekerjaan pada saat kapal beroperasi.

- 2) Saya memahami tanggung jawab saya selama berdinas jaga guna menjaga kondisi kapal tetap aman dan kondusif.
- 3) *Security patrol* khususnya bagian dek dan sekeliling railing kapal biasanya dilakukan ketika hanya memasuki daerah berbahaya dan tidak dilaksanakan pada saat labuh jangkar
- 4) Pemeriksaan identitas pada penumpang yang baru naik ke kapal kadang dilakukan ketika tidak ada kesibukan pada saat *cargo operation* atau *transfer pax*.

e. AB 2 (Subjek 5)

- 1) Pengawasan pada penumpang saat berdinas jaga tidak begitu dilakukan karena harus *standby* pada *main deck* dan melakukan *maintenance*.
- 2) Saya memahami tanggung jawab saya selama berdinas jaga.
- 3) *Security patrol* khususnya bagian dek dan sekeliling railing kapal biasanya dilakukan ketika tidak ada kegiatan di dek.
- 4) Pemeriksaan identitas dab barang bawaan pada penumpang yang baru naik ke kapal kadang dilakukan ketika tidak ada kesibukan.

Gambar 4.1 Meeting ISPS yang dipimpin oleh Master



Sumber: PSV. SURF PERDANA

Dari hasil wawancara di atas dapat disimpulkan bahwa efektifitas penerapan aturan ISPS Code khususnya pada penanganan penumpang pada PSV.SURF PERDANA menurut pengamatan penulis, dalam rentang kategori kurang diterapkan.

2. Hasil pengamatan/observasi

Berdasarkan hasil pengamatan penulis saat berada diatas kapal, penerapan ISPS Code dengan tingkat keamanan siaga 1 yang diterapkan oleh SSO tidak berjalan dengan baik. Penerapan tugas jaga keamanan Kapal dan embarkasi tidak dilaksanakan serta daerah terlarang untuk orang umum seperti anjungan kadang dikunjungi oleh penumpang dengan bebas tanpa seizin perwira jaga.

Gambar 4.2 Ship Security Level PSV.Surf Perdana



Sumber: PSV. SURF PERDANA

Security patrol oleh AB jaga juga tidak dilaksanakan dengan baik padahal pada saat malam hari sangat rawan akan penyusupan dan

pencurian barang-barang kapal baik itu pada saat kapal berlayar ataupun labuh jangkar.

Tetapi untuk bagian deck, pengawasan muatan berjalan dengan baik karena difasilitasi oleh kamera *CCTV* yang dimonitori langsung oleh perwira jaga dari anjungan.

B. Pembahasan Hasil Penelitian

Setelah melihat permasalahan yang penulis kemukakan pada rumusan masalah, maka penulis menganalisa dan mengambil kesimpulan bahwa penerapan ISPS Code diatas Kapal PSV.Surf Perdana kurang berjalan dengan baik dan penerapan prosedur yang kurang sesuai. Tetapi tanggung jawab khususnya masalah patroli di atas kapal, dimana Perwira dan AB jaga PSV.SURF PERDANA harusnya setiap satu jam mengadakan patroli karena mengingat di PSV.SURF PERDANA memakai sistem keamanan siaga I (satu) yaitu tingkat keamanan yang harus dilaksanakan untuk mencegah meningkatnya resiko keamanan. Serta kurangnya tanggung jawab Perwira jaga dan ABK pada saat tugas jaga di *Gangway*. Dimana ABK harus selalu menjaga *Gangway* dan memonitor orang di sekelilingnya.

Tabel 4.3 Daftar Pelabuhan Singgah

No.	DAFTAR PELABUHAN SINGGAH
1.	SORONG
2.	BALIKPAPAN
3.	BATAM

Sumber: PSV. SURF PERDANA

Pada zaman sekarang ini terutama dalam bidang kemaritiman banyak peristiwa-peristiwa yang berupa ancaman-ancaman atau teror-teror melalui pihak-pihak bersengketa baik dari antar negara, agama

dan sebagainya. khususnya di bidang maritim persengketaan antara pihak kapal atau antara perusahaan pelayaran sering terjadi misalnya ancaman bom, dan penyelundupan. Maka dibuatlah 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 atas kapal, tetapi hal ini tidak terpenuhi secara maksimal.

Gambar 4.3 Pengecekan ruangan yang dilakukan oleh AB jaga



Sumber: PSV. SURF PERDANA

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 atas kapal, apabila tidak mempunyai rasa tanggung jawab baik untuk perusahaan ataupun 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 kru di atas kapal.

Maka dalam pembahasan masalah dalam bab ini mencakup hal-hal yang perlu ditingkatkan dalam melaksanakan penerapan aturan ISPS Code ini adalah :

1. Kurangnya pengawasan AB jaga dan perwira jaga.

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 di pelabuhan 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 masuk atau datang ke kapal melalui *Gangway*. 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 ditolak atau tidak diberikan akses ke kapal, atau dengan cara memberitahukan atau melaporkan kepada *Chief Officer* selaku *Ship Security Officer* (petugas keamanan kapal).

2. Sikap masa bodoh Perwira jaga dan AB jaga atas semua kejadian yang nantinya akan terjadi di atas kapal.

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 masalah yang perlu ditingkatkan diatas, maka penulis akan membahas yang menjadi pokok permasalahan di dalam penulisan skripsi ini dan sekaligus memecahkan masalah tersebut, adalah sebagai berikut :

1. Memonitor atau mengadakan pengawasan terhadap Perwira jaga atau AB yang bertugas jaga waktu itu.

Dalam hal ini petugas keamanan kapal (SSO) harus berperan aktif di dalam memberikan pengawasan baik itu kepada perwira jaga maupun AB jaga. Dengan cara pengawasan secara teratur atau berkala agar dapat mengetahui atau memonitor tugas-tugas yang diberikan, apakah dilaksanakan dengan baik atau sesuai dengan semua apa yang diterapkan oleh petugas keamanan kapal (SSO) dan dilaksanakan dengan penuh rasa tanggung jawab atau tidak.

Setelah mengadakan pengawasan petugas keamanan kapal (SSO) melakukan pemeriksaan atau pengecekan secara langsung terhadap kinerja para Perwira dan AB jaga yang telah mereka laksanakan apakah sesuai dengan yang diterapkan oleh petugas keamanan kapal dari ISPS Code tersebut, agar dapat meminimalkan terjadinya tindakan-tindakan yang ilegal di atas kapal maupun di pelabuhan.

2. Memberikan pemahaman kepada perwira dan ABK tentang maksud dan tujuan dari *Ship Security Plan*, khususnya dalam melakukan patroli setiap jam dan prosedur penjagaan di *Gangway*.

Gambar 4.4 Pemberian Pemahaman SSP kepada seluruh kru kapal



Sumber: PSV. SURF PERDANA

SSP juga merupakan salah satu dokumen kapal berdasarkan SSA yang menerangkan peralatan, tindakan serta prosedur yang dilaksanakan untuk memelihara keamanan dalam kapal. Dokumen ini juga harus menyatakan tindakan-tindakan sesuai dengan tindakan keamanan yang digariskan oleh negara atau perusahaan darimana kapal berasal.

Sedangkan tujuan dari SSP adalah untuk mempersiapkan suatu kebijakan, prosedur dan petunjuk dalam melindungi kapal. SSP dibuat atas dasar SSA (*Ship Security Assasment*) dimana CSO (petugas keamanan perusahaan) bertanggung jawab bahwa SSP telah disiapkan serta rencana dapat disimpan dalam format elektronik dan dilindungi dari akses yang tidak berkepentingan. Setelah mengerti dan tahu tentang tujuan dan maksud dari SSP itu maka setiap perwira dan ABK melaksanakan dengan sungguh-sungguh dan penuh rasa tanggung jawab yang sangat besar.

Disamping sosialisasi, pelatihan dan training juga harus dilakukan agar penerapannya nantinya di kapal terlaksana sesuai dengan SSP tersebut yang telah dibuat, dimana SSP ini mencakup tentang :

- a. Patroli setiap jam sesuai dengan ketentuan yang diterapkan diatas kapal.
- b. Penjagaan di *Gangway*.
- c. Daerah terlarang/akses yang tidak berwenang.
- d. Mengatasi bahaya-bahaya keamanan.
- e. Melindungi dari akses tak berwenang ke kapal.
- f. Lokasi pengendalian sistem kewaspadaan keamanan kapal.
- g. Pengecekan peralatan keamanan di atas kapal (jika ada).
- h. Frekuensi pengujian terhadap peralatan keamanan.
- i. Penggunaan sistem kewaspadaan keamanan kapal, termasuk pengujiannya.

Gambar 4.5 Patroli setiap jam di dek.



Sumber: PSV. SURF PERDANA

Dari cakupan SSP tersebut semua perwira dan ABK nantinya dapat mengimplementasikan di kapal dan dapat mengetahui betapa pentingnya *Ship Security Plan (SSP)* ini sehingga dapat menjaga keselamatan Crew dan kapal.

3. Memberikan penilaian terhadap kapal yang telah melaksanakan ISPS Code.

Setelah memberikan pemahaman, pelatihan dan praktek dan pengujian keamanan kapal maka sebagai CSO dan SSO meminta kepada petugas keamanan fasilitas pelabuhan untuk menguji atau memberikan penilaian apakah di dalam kapal tersebut mengalami kesulitan dalam memenuhi persyaratan BAB XI-2 di dalam menerapkan prosedur dalam rancangan keamanan kapal.

Penilaian keamanan fasilitas pelabuhan adalah suatu bagian yang penting dan integral dari proses pengembangan dan pembaharuan rancangan keamanan kapal fasilitas pelabuhan tersebut berada. Ketika PFSA telah dilakukan oleh organisasi keamanan yang diakui dan penilaian keamanan itu harus di tinjau dan disahkan untuk pemenuhan standar oleh negara anggota tempat fasilitas itu berada.

Orang yang melakukan penilaian itu harus memiliki keterampilan yang memadai untuk mengevaluasi fasilitas pelabuhan dalam kaitannya dengan pembaharuan secara berkala dan apabila juga terjadi perubahan besar pada fasilitas pelabuhan tersebut.

Selain itu juga negara anggota dapat mengizinkan PFSA untuk menangani lebih dari satu fasilitas pelabuhan jika operator, lokasi, operasi, peralatan dan desain dari fasilitas pelabuhan tersebut mirip atau sama. Dan juga petugas yang melakukan internal audit dari aktifitas keamanan di spesifikasikan dalam rencana atau evaluasi yang implementasinya harus terlepas dari aktifitas yang di audit, kecuali hal ini tidak dilakukan sehubungan dengan ukuran dan kondisi fasilitas pelabuhan. Setelah mengadakan penilaian dan dilaksanakan sesuai dengan petunjuk dalam ISPS Code itu maka kapal tersebut mendapat suatu sertifikat dimana sertifikat tersebut diterbitkan atau disahkan oleh administrasi maupun oleh suatu organisasi keamanan yang diakui yang bertindak atas nama

administrasi maupun oleh suatu organisasi keamanan kapal Internasional atau International *Ship Security Certificate* (ISSC) di keluarkan, di mana masa berlakunya tidak boleh lebih dari 5 tahun. Setelah itu harus segera dibuat verifikasinya. Di dalam hal ini yang bertanggung jawab adalah *Flag State*.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Penulis mengambil kesimpulan bahwa dalam uraian-uraian yang penulis bahas pemberian pengawasan tentang ISPS CODE khususnya penanganan penumpang di PSV.SURF PERDANA dari ABK masih kurang sehingga pelaksanaan *Ship security plan* tidak berjalan sesuai aturan.

B. Saran-Saran

1. Bagi Perwira jaga dan ABK (Anak Buah Kapal) jaga yang tidak melaksanakan tugasnya sesuai dengan SSP (Ship Security Plan) harus mendapat teguran dari SSO (Ship Security Officer) dan diketahui oleh Nakhoda selaku Overiding di Kapal, Selanjutnya dipertimbangkan bagaimana kualitas Perwira dan ABK tersebut.
2. ABK yang berdinas jaga melaksanakan security patrol minimal 2 kali dalam satu jam.
3. Perwira yang berdinas jaga atau Chief Officer dalam hal ini yang berkompeten dan bertanggung jawab, wajib memberikan safety induction pada penumpang yang baru naik ke kapal.
4. Pemasangan CCTV dalam memudahkan memonitor kegiatan penumpang diatas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrahmat, Fathoni. (2006). *Metodologi Penelitian & Teknik Penyusunan Skripsi*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Badan Diklat Perhubungan. (2000). *International Ship and Port Security CODE* Jakarta.
- Departemen Perhubungan Laut, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : *PY.66/I/4-03 tentang Tata Cara Tetap Pelaksanaan Penyelenggaraan Kelaiklautan Kapal dan Pengawasan/Pemeriksaan tentang Nautis, Teknis, Radio dan Peralatan Pencegahan Pencemaran (OWS,AOD)*. Pengawasan Keselamatan Kapal.
- Humas dan kerja sama luar negeri Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2003). *ISPS CODE*. Jakarta: Resist.
- International Maritime Organization (IMO). (2002). *ISPS CODE*. London.
- Lexy, J Moleong. (2005). *Metode Penelitian kualitatif*. Remaja Rosdakarya. Bandung.
- R P Suyono. (2009). *Shipping, Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor melalui laut*. Jakarta: BerdikariBook.
- <http://blog.docking.id/>. *Sekilas Tentang ISPS Code Pm 45 Tahun 2012 Tentang Manajemen Keselamatan Kapal*. Diakses hari Minggu, Tanggal 29 Maret 2020. Makassar
- <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20191226105649-106-459978/enam-perompak-susupi-kapal-tanker-di-selat-singapura>. Diakses hari Minggu, Tanggal 29 Maret 2020. Makassar.
- <http://marinegyaan.com/what-is-ship-security-planssp/>. Diakses hari Minggu, Tanggal 29 Maret 2020. Makassar.
- <http://www.maritimeworld.web.id>. *Mengupas Tuntas Tentang Sejarah Lahirnya ISPS Code*. Diakses hari Minggu, Tanggal 29 Maret 2020. Makassar

<https://docplayer.info/35647660>. *Bab II Landasan_Teori Sertifikat Kapal Adalah Syarat atau Sistem Manajemen Keselamatan*. Diakses hari Minggu, Tanggal 29 Maret 2020. Makassar.

<https://indonesiashippingline.com/wacana-opini/5097-sepanjang-2019-ada-31-kasus-peronpakan-kapal-di-selat-malaka,-bagaimana-%E2%80%98peran%E2%80%99-indonesia.html>:. Diakses hari Minggu, Tanggal 29 Maret 2020. Makassar

<https://jurnalmaritim.com/sekilas-tentang-isps-code/>. Diakses hari Selasa, Tanggal 24 Maret 2020. Makassar

<https://www.google.co.id/amp/s/www.marineinsight.com>. *Marine Safety (What is Ship Security Plan on Ships*. Diakses hari Kamis, Tanggal 26 Maret 2020. Makassar

RIWAYAT HIDUP



ADLU GUNAWAN, Lahir di Sinjai Provinsi Sulawesi Selatan, pada tanggal 19 Agustus 1999, merupakan anak kedua dari pasangan bapak Drs. ANIZAR dan ibu HASNIATY. Penulis menempuh pendidikan pertama kali di SDN 62 MANIMPAHOI di selesaikan pada tahun 2011, setelah itu melanjutkan pendidikan di Sekolah Menengah Pertama di SMPN 1 SINJAI TENGAH dan diselesaikan pada tahun 2014. Di tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan di Sekolah Menengah Atas di SMAN 1 SINJAI TENGAH dengan fokus di jurusan Ilmu Pengetahuan Alam (IPA) dan selesaikan tepat waktu pada tahun 2017.

Pada tahun 2018 melanjutkan pendidikan dan diterima sebagai Taruna di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Angkatan XXXIX. Penulis melaksanakan praktek layar (PRALA) di Perusahaan PT.Surf Marine Indonesia yang merupakan anak perusahaan dari Bourbon Offshore Pte.Ltd yang berbasis di Prancis. Di salah satu kapal yang bernama PSV.SURF PERDANA, selama 9 bulan di atas kapal. Seluruh crew kapal mengajarkan penulis berbagai macam hal baik seperti budaya, tata krama, hingga kedisiplinan maupun toleransi antar sesama manusia.

Berkat petunjuk dan pertolongan ALLAH SWT, serta usaha yang disertai doa dari kedua orang tua dalam menjalani aktivitas akademik di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Alhamdulillah penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dengan skripsi yang berjudul "ANALISIS PENERAPAN ISPS CODE PADA PENANGANAN PENUMPANG DI KAPAL PSV SURF PERDANA".