

**PENERAPAN PELAKSANAAN ISPS CODE
(INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY
CODE) DI MV. SOPHIA**



MUH. RIJALDI SYAM

NIT. 20.41.073

NAUTIKA

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : MUH RIJALDI SYAM
Nomor Induk Taruna : 20.41.073
Jurusan : NAUTIKA

Menegaskan bahwa skripsi yang diberi judul:

PENERAPAN PELAKSANAAN *ISPS CODE (INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE)* DI ATAS MV.SOPHIA”.

Ini adalah karya asli. Saya membuat semua ide untuk skripsi ini sendiri, kecuali tema dan kutipan.

Saya bersedia menerima sanksi yang diberikan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar jika pernyataan di atas membuktikan sebaliknya.

Makassar, 2024

MUH. RIJALDI SYAM

NIT: 20.41.073

**PENERAPAN PELAKSANAAN ISPS CODE
(INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY
CODE) DI ATAS MV. SOPHIA**

SKRIPSI

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran Di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Program Studi Nautika

Disusun dan Diajukan oleh

MUH. RIJALDI SYAM

NIT. 20.41.073

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024**

SKRIPSI
**PENERAPAN PELAKSANAAN ISPS CODE (INTERNATIONAL SHIP
AND PORT FACILITY SECURITY CODE) DI ATAS MV. SOPHIA**

Disusun dan Diajukan oleh:

MUH. RIJALDI SYAM

NIT. 20.41.073

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal, 2024

19 21

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

Subehana Rachman, S.A.P.,

M.Adm.S.D.A.

NIP. 19780908200502 2 001

Indra Farman, S.Pd., M.Pd.

NIP.

Mengetahui:

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

Ketua Program Studi Nautika

Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar.

NIP. 19750329 199903 1 002

Subehana Rachman, S.A.P.,

M.Adm.S.D.A.

NIP. 19780908200502 2 001

PRAKATA

Dengan mengucapkan nama ALLAH SWT Yang Maha pengasih serta maha penyayang, dengan rahmat kesehatan dan umur panjang sehingga penulis mampu menyelesaikan penulisan skripsi dengan judul, **“PENERAPAN PELAKSANAAN *ISPS CODE (INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE)* DI ATAS MV.SOPHIA”**.

Semua taruna jurusan nautika harus menyelesaikan skripsi ini untuk memasuki program pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Penulis menyadari bahwa, sebagai akibat dari keterbatasan penulis dalam memahami materi, waktu, dan data yang dikumpulkan, proposal ini masih mengandung kekurangan dalam hal bahasa, susunan kalimat, metode penulisan, dan pembahasan materi.

Akhir kata penulis berharap skripsi ini bermanfaat bagi pembaca umum dan para siswa. Semoga Allah SWT selalu memberkati dan meridhoi kita semua.

Makassar, 2024

MUH. RIJALDI SYAM

NIT: 20.41.073

ABSTRAK

MUH. RIJALDI SYAM, *Penerapan Pelaksanaan ISPS Code (INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE) Di MV. Sophia* (Subehana Rachman dan Indra Farman). *ISPS Code* merupakan aturan IMO yang mengatur cara setiap negara menangani ancaman terorisme di laut. Tujuan studi ini adalah untuk mengevaluasi penerapan *ISPS Code* di MV. Sophia dengan fokus pada kesadaran, pemahaman, dan penerapan prosedur keamanan. Metode kualitatif digunakan dalam penelitian selama praktek laut. Data dikumpulkan melalui observasi dan studi pustaka, berbagai penilaian dari wawancara dan observasi dengan kru MV. Sophia. Hasil menunjukkan bahwa MV. Sophia belum menerapkan *ISPS Code* dengan baik dan benar. Disarankan kru kapal melaksanakan drill *ISPS Code* secara rutin setiap bulan yang mana didalam kegiatan tersebut secara tidak langsung akan memberikan pengetahuan mengenai *ISPS Code* yang sesuai dengan aturan perusahaan.

Kata Kunci: Pelaksanaan, ISPS Code.

ABSTRACT

MUH. RIJALDI SYAM, Implementation of *ISPS Code* (INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE) Implementation on MV. Sophia (Subehana Rachman and Indra Farman). ISPS Code is an IMO regulation that outlines the particular actions and protocols that each nation must follow to combat the threat of maritime terrorism. This study's objective is to evaluate the implementation of the ISPS Code on board the MV. Sophia with a focus on awareness, understanding, and implementation of security procedures. Qualitative approach was employed in the study during the sea practice. Data was collected through observation and literature study, various assessments from interviews and observations with the crew of MV. Sophia. The results show that MV. Sophia has not implemented the ISPS Code properly and correctly. It is recommended that the crew carry out ISPS Code drills regularly every month which in these activities will indirectly provide knowledge about the ISPS Code in compliance with business policies.

Keywords: Implementation, ISPS Code.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERNYATAAN	ii
LEMBAR PERSETUJUAN	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
PRAKATA	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	4
A. Pengertian <i>ISPS Code</i>	4
B. Kode Keamanan Pelabuhan dan Kapal Internasional (<i>ISPS Code</i>)	6
C. Dasar Hukum Pada <i>ISPS Code</i>	18
D. Pengawasan Keamanan Kapal Sesuai <i>ISPS Code</i>	20
E. Tujuan Penerapan <i>ISPS Code</i>	25
F. Jenis-Jenis Ancaman Yang Ditetapkan <i>ISPS Code</i>	26
G. Peralatan Keamanan Menurut <i>ISPS Code</i>	26

H. Rencana Keamanan Kapal Dalam Internasional Berdasarkan <i>ISPS Code</i>	27
I. Pelaksanaan Peraturan <i>ISPS Code</i> Di Kapal	39
J. Keselamatan Pelayaran	39
K. Prosedur Pemenuhan Kode ISPS	40
L. Keputusan Dan Peraturan Untuk Pelaksanaan Kode ISPS	41
M. Kerangka Pikir	42
N. Hipotesis Penelitian	42
BAB III METODE PENELITIAN	43
A. Jenis Penelitian	43
B. Definisi Konsep	43
C. Populasi dan Sampel Penelitian	44
D. Unit Analisis	44
E. Teknik Pengumpulan Data	45
F. Prosedur Pengolahan dan Analisis Data	46
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	47
A. Hasil Penelitian	47
B. Pembahasan Penelitian	56
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	62
A. Simpulan	62
B. Saran	62
DAFTAR PUSTAKA	65
LAMPIRAN	67
RIWAYAT HDUP	69

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
4.1 Ship Particular MV. Sophia	48
4.2 Aspek Penerapan <i>ISPS Code</i>	58

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1 Kerangka Pikir	42
4.1 MV. Sophia	48

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor	Halaman
Lampiran 1 (Wawancara)	65
Lampiran 2 (Dokumentasi)	67

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Individu, masyarakat, sosial politik, dan pembangunan ekonomi suatu negara sangat dipengaruhi oleh sistem transportasi. Memindahkan atau mengangkut barang, termasuk manusia dan barang, dari suatu tempat ke tempat lain disebut transportasi, menurut Sakti (2011). Dalam hal ini, transportasi laut merupakan salah satu cara untuk membangun kerja sama antar negara dalam hal teknologi dan ekonomi.

Transportasi laut sangat terkait dengan pelabuhan, karena menurut Lasse (2016) pelabuhan adalah tempat kapal berlabuh (*anchorage*), mengolah gerak (*maneuver*), dan bertambat (*berthing*) untuk melakukan operasi menaik dan menurunkan penumpang dan barang secara aman dan selamat. Jika suatu negara memiliki sistem pelabuhan dan transportasi laut yang sangat baik dan berpotensi besar, maka negara tersebut dianggap memiliki perkembangan ekonomi yang baik. Namun, beberapa insiden tentang alat transportasi membuat banyak orang menjadi waspada dan tidak nyaman saat menggunakannya.

Keamanan maritim telah menjadi perhatian global seiring dengan meningkatnya risiko dan ancaman terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan. Salah satu standar internasional yang diterapkan untuk meningkatkan keamanan di sektor maritim adalah *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*. *ISPS Code* dirancang oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) untuk melindungi kapal, pelabuhan, serta fasilitas terkait dari ancaman-ancaman keamanan, seperti serangan teroris, sabotase, dan tindakan kriminal lainnya yang berpotensi mengganggu stabilitas maritim dunia. *ISPS Code* diterapkan

melalui langkah-langkah keamanan yang harus diikuti oleh operator kapal dan fasilitas pelabuhan. Aturan ini mencakup pemetaan tingkat ancaman, penerapan sistem keamanan di kapal, serta koordinasi dengan instansi keamanan lokal dan internasional. Hal ini sangat penting untuk memastikan kapal dan pelabuhan dapat menghadapi berbagai situasi yang berpotensi membahayakan baik penumpang, awak kapal, maupun aset pelabuhan.

ISPS Code adalah peraturan dan prosedur yang bertujuan untuk mencegah tindakan terorisme yang mengancam keamanan penumpang, kru, dan kapal itu sendiri. Karena itu, kode ini harus diterapkan secara konsisten saat kapal berlayar, kapal berlabuh, dan kapal sandar di pelabuhan, dan juga harus diterapkan pada pelabuhan yang ada di setiap wilayah sesuai dengan tingkat keamanan yang sesuai. Untuk menjaga keamanan dan keselamatan kapal, tidak hanya perwira keamanan yang memahami prosedur dan ketentuan *ISPS Code*, tetapi setiap awak kapal harus mempelajari kode tersebut untuk ikut berperan dalam menjaga keamanan dan keselamatan kapal.

Penerapan *ISPS Code* di Indonesia sudah semestinya berjalan baik dan konsisten mengingat pelabuhan di Indonesia harus mampu bersaing di tingkat Internasional terlebih lagi Indonesia merupakan negara anggota Dewan IMO. “Keberhasilan penerapan *ISPS Code* memerlukan kemauan, kerjasama dan kesamaan cara pandang dari semua pihak yang terkait. Dengan demikian tujuan untuk menciptakan kondisi yang aman bagi operasional kapal dan fasilitas pelabuhan dalam konteks internasional akan dapat tercapai, yang pada akhirnya akan berdampak positif bagi dunia usaha dan perekonomian Indonesia secara umum, dan dunia maritim Indonesia khususnya”.

Berdasarkan pengamatan penulis saat melakukan praktik laut di MV. Sophia pada tanggal 20 Desember 2022, dimana kapal sedang berlabuh jangkar *Port Khalid*, Sharja UAE didapati ada nelayan naik ke atas kapal mengambil barang bekas. Ia naik dengan tangga yang

dibawa sendiri dari sisi lambung kanan kapal. Dengan terjadinya kejadian tersebut, diharapkan agar perwira dan ABK yang melakukan jaga di kapal lebih meningkatkan rasa kedisiplinana dan waspada.

MV. Sophia sebagai kapal yang beroperasi secara internasional harus memenuhi persyaratan dari ISPS Code, termasuk penerapan *Ship Security Plan* (SSP), yang meliputi evaluasi risiko (*Ship Security Assessment*) dan penunjukan *Ship Security Officer* (SSO). Di sisi lain, pelabuhan yang disinggahi juga harus memenuhi *Port Facility Security Plan* (PFSP), dengan melibatkan *Port Facility Security Officer* (PFSO). Kedua pihak harus berkolaborasi untuk memastikan adanya standar keamanan yang seragam, sehingga risiko ancaman terhadap kapal dapat diminimalkan. Penerapan ISPS Code ini sangat penting bagi kapal MV. Sophia, terutama mengingat adanya peningkatan ancaman seperti pembajakan dan serangan siber di sektor maritim. Tantangan dalam implementasinya mencakup penyelarasan antara prosedur keamanan yang ketat dengan efisiensi operasional serta investasi dalam teknologi keamanan mutakhir untuk memonitor dan melindungi aset dan awak kapal.

Dengan menerapkan kode ISPS yang baik, pelabuhan akan lebih aman, meningkatkan kunjungan kapal, mengurangi biaya logistik yang tinggi, dan menarik minat investasi di pelabuhan dan area sekitarnya. Penulis akan melakukan penelitian berdasarkan latar belakang yang disebutkan di atas, "**Penerapan Pelaksanaan ISPS Code Di MV. Sophia**".

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang diatas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana *ISPS Code* diterapkan pada MV. Sophia?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana *ISPS Code* diterapkan di MV Sophia.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian yang dilakukan dalam penulisan skripsi ini ialah:

1. Manfaat secara teoritis
 - a. Memberikan pemahaman dalam implementasi keamanan maritim.
 - b. Mengembangkan kerangka konseptual *ISPS Code* lebih baik.
 - c. Memberi pengetahuan serta wawasan bagi pembaca.
2. Manfaat secara praktis
 - a. Perbaikan keamanan kapal dan pelabuhan.
 - b. Peningkatan kualitas pelatihan kru kapal.
 - c. Penyuluhan dan pendidikan masyarakat.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian ISPS Code

ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code) merupakan sebuah standar internasional yang dirancang untuk meningkatkan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

ISPS Code merupakan standar internasional yang diterapkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* yang bertujuan untuk meningkatkan keamanan kapal serta fasilitas pelabuhan dari ancaman keamanan maritime, serta kegiatan ilegal lainnya. Kode ini diadopsi sebagai amandemen dari konvensi internasional untuk keselamatan jiwa di laut atau bias disebut SOLAS tahun 1974 serta mulai diberlakukan sejak tanggal 1 Juli 2004 sebagai respons atas meningkatnya kekhawatiran terhadap keamanan transportasi maritime pasca serangan teroris. *ISPS Code* mencakup langkah-langkah untuk mengidentifikasi resiko keamanan, menetapkan tanggung jawab para pihak yang terlibat dalam sektor maritim, serta mengembangkan dan mengimplementasikan rencana keamanan yang efektif.

ISPS Code memiliki tujuan utama untuk menetapkan kerangka kerja bag negara, kapal, dan fasilitas pelabuhan dalam mendeteksi resiko keamanan serta mengambil tindakan pencegahan yang efektif. Langkah-langkah yang diatur meliputi:

1. Penilaian keamanan: Menentukan potensi ancaman dan kerentanannya terhadap fasilitas pelabuhan dan kapal.
2. Penyusunan rencana keamanan: Mengembangkan strategi keamanan yang mencakup penugasan personel keamanan, control akses, pengawasan, dan prosedur darurat.

3. Implementasi dan evaluasi rencana keamanan: Melaksanakan rencana keamanan serta menilai dan memperbarui rencana secara berkala untuk memastikan keefektifan.

ISPS Code juga mewajibkan pelatihan khusus bagi personel terkait, inspeksi berkala, dan pemberlakuan berbagai level keamanan yang dapat ditingkatkan atau diturunkan sesuai dengan tingkat ancaman yang dihadapi.

Zailani, Suhaiza et al. (2006), *ISPS Code* merupakan kerangka kerja yang mencakup langkah-langkah untuk mendeteksi resiko keamanan dan mengambil tindakan pencegahan yang tepat terhadap ancaman pada kapal dan pelabuhan. *ISPS Code* dirancang untuk melindungi transportasi maritim global dari ancaman teroris dan kegiatan ilegal lainnya.

Yilmazel, Ozlem, dan Tuna Ugurlu (2011), *ISPS Code* merupakan instrument hukum yang mengatur aspek keamanan bagi kapal dan fasilitas pelabuhan, memastikan bahwa setiap hak yang terlibat memahami tanggung jawab dan kewajiban mereka untuk menjaga keamanan.

Stopford, Martin (2009), dalam bukunya menjelaskan bahwa *ISPS Code* merupakan sebuah peraturan keamanan maritim yang ditetapkan oleh IMO untuk meminimalisir resiko terorisme di laut dan pelabuhan. *ISPS Code* mencakup persyaratan khusus untuk penilaian keamanan, pengembangan rencana keamanan, dan penetapan langkah-langkah keamanan tertentu.

Payeras-Capella, Miquel et al. (2011), *ISPS Code* merupakan bagian penting dari regulasi maritim yang mencakup langkah-langkah mitigasi resiko yang dirancang untuk mengidentifikasi dan mengatasi ancaman yang mungkin muncul pada kapal dan fasilitas pelabuhan.

B. Kode Keamanan Pelabuhan dan Kapal Internasional (*ISPS Code*)

Kode Keamanan Pelabuhan dan Kapal Internasional (*ISPS CODE*) adalah regulasi menyeluruh tentang cara memperkuat keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Regulasi yang dibuat untuk tanggapan ancaman kepada kapal dan fasilitas pelabuhan yang diantisipasi setelah bahaya teroris AS pada 11 September 2001. Dari pemahaman tersebut, dapat disimpulkan bahwa keamanan dan kewaspadaan sangat penting untuk menciptakan suasana yang aman. ABK harus berhati-hati melindungi kapal pada saat kapal sandar maupun saat berlabuh jangkar, untuk menjaga keadaan kapal aman serta kondusif.

Kode Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Internasional (*ISPS Code*), yang diimplementasikan sebagai bagian dari Konvensi Internasional untuk keselamatan kehidupan di laut (SOLAS) Bab XI-2, adalah serangkaian tindakan komprehensif agar memaksimalkan keamanan pelabuhan serta kapal. Amandemen terbaru serta konsolidasi peraturan *ISPS Code*, sesuai konsolidasi tahun 2004, terus berfokus untuk memastikan keamanan maritim dengan menangani berbagai ancaman seperti pembajakan, terorisme, dan tindakan yang melanggar hukum lainnya. Setelah diberlakukan berdasarkan SOLAS bab XI-2, pada tanggal satu bulan Juli tahun 2004, Kode Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Internasional sejak saat itu membentuk dasar untuk sistem keamanan yang komprehensif yang diperlukan untuk perjalanan internasional. Bagian A serta B terdiri dari kode ini. Dalam Bagian Wajib A, pemerintah, otoritas pelabuhan, dan perusahaan pelayaran yang terikat kontrak dengan SOLAS harus mematuhi peraturan keamanan maritim dan pelabuhan yang rinci, untuk mematuhi *code* ini. Bagian B Kode ini memberikan arahan tentang cara memenuhi persyaratan dan kewajiban yang disebutkan dalam Bagian A.

1. Bagian A (Persyaratan wajib)

a. Umum,

Menetapkan kerangka kerja untuk menilai ancaman keamanan dan memastikan penerapan langkah-langkah keamanan yang memadai.

b. Definisi,

c. Aplikasi,

d. Hukum negara anggota,

e. Pernyataan keamanan,

f. Tanggung jawab perusahaan,

g. Keamanan kapal,

SSP harus mencakup langkah-langkah pencegahan terhadap akses yang tidak sah, pengelolaan insiden keamanan, dan komunikasi yang efektif. Penunjukan SSO untuk mengawasi implementasi SSP

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, praktik dan pengujian terhadap keamanan kapal,

n. Keamanan Fasilitas Pelabuhan,

PFSP harus dikembangkan berdasarkan PFSA dan mencakup langkah-langkah untuk mencegah ancaman keamanan. Penunjukan PFSP untuk mengawasi implementasi PFSP.

o. Penilaian keamanan fasilitas pelabuhan,

p. Rencana keamanan fasilitas pelabuhan,

q. Staff keamanan fasilitas,

r. Pelatihan, praktek dan pengujian terhadap keamanan fasilitas pelabuhan,

Menurut Ntisemito (2015:35) mengatakan bahwa pelatihan adalah suatu kegiatan yang bertujuan untuk meningkatkan dan mengembangkan sikap, keterampilan, dan pengetahuan seseorang bagi perwira jaga dan ABK. Pendidikan perwira jaga dan ABK adalah proses memberikan pengetahuan dan keahlian serta sikap tertentu kepada perwira jaga dan ABK dengan tujuan meningkatkan keterampilan dan kemampuan mereka untuk melaksanakan tugas mereka dengan lebih baik sesuai dengan standar. Pendidikan keamanan wajib bagi semua personel terkait, serta latihan dan uji coba rutin untuk memastikan kesiapan dan efektivitas langkah-langkah keamanan.

Bagi kapal yang telah menerima persetujuan untuk mematuhi Kode ISPS harus menjaga tingkat keamanannya dengan melakukan pelatihan (*Training*), praktik latihan (*Drill*), dan latihan (*Exercise*) secara teratur dan berkelanjutan sesuai dengan ketentuan berikut:

- 1) Setiap perwira jaga menerima pelatihan dari CSO dan SSO,
 - 2) Praktek latihan, juga dikenal sebagai drill, dilakukan setidaknya satu kali selama tiga bulan, dan
 - 3) Pelatihan (latihan) harus dilakukan setidaknya sekali dalam jangka waktu 18 bulan. Organisasi masyarakat sipil (CSO) dan pihak-pihak terkait jika diperlukan bertanggung jawab dan terlibat langsung dalam pelaksanaannya.
- s. Verifikasi dan sertifikasi kapal.
- Pemeliharaan catatan dan dokumentasi terkait kegiatan keamanan, termasuk SSP, PFSP, dan insiden keamanan.
2. Bagian B (Petunjuk Pelaksanaan)
- a. Perkenalan,
 - b. Penetapan,

- c. Pelaksanaan,
- d. Tanggung jawab negara anggota,
- e. Pernyataan keamanan,
- f. Tanggung jawab perusahaan,
- g. Keamanan kapal,
- h. Penguji 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,
- p. Memberikan pedoman untuk membantu implementasi ketentuan wajib di Bagian A, dan
- q. Mencakup rekomendasi tentang pelaksanaan penilaian keamanan, pengembangan rencana keamanan, dan penetapan protokol komunikasi.

Setelah konvensi ditetapkan, ditimbang, serta disetujui, oleh negara peserta konvensi diminta untuk mencatat bahwa kode ini mulai berlaku pada 1 Juni 2004. Dengan berlakunya Bab XI-2 konvensi, Indonesia menjadi anggota peserta konvensi dengan tanggung jawab sebagai berikut:

- a. Menentukan standar keamanan yang sesuai,
- b. Menyetujui rancangan keamanan kapal,
- c. Menyetujui perubahan yang relevan dari rancangan sebelumnya yang sudah disetujui,
- d. Menerbitkan sertifikat keamanan kapal internasional dan memeriksa ketentuan kapal untuk memenuhi ketentuan Bab XI-2,

- e. Menentukan fasilitas pelabuhan di wilayah teritorial yang memiliki kewajiban untuk memilih petugas keamanan fasilitas pelabuhan yang bertanggung jawab untuk menyusun rancangan keamanan fasilitas pelabuhan,
- f. Melakukan pengawasan serta tindakan untuk mematuhi peraturan,
- g. Memeriksa rancangan yang sudah disetujui.
- h. Selain itu, memberikan informasi kepada industri pelayaran dan dana pelabuhan serta *Organisasi Maritime Internasional*.

Poin penting dalam *ISPS Code 2004*:

- a. Pasal 1 (Definisi)
 - 1) Keamanan, berarti tindakan pencegahan dari ancaman teroris dan tindakan ilegal lainnya terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan.
 - 2) Kapal, mencakup semua kapal yang terlibat dalam pelayaran internasional, termasuk kapal kargo dengan tonase kotor 500 atau lebih, dan kapal penumpang.
 - 3) Fasilitas Pelabuhan, berarti lokasi yang berfungsi mendukung kegiatan kapal, termasuk pemuatan dan pembongkaran barang serta embarkasi dan debarkasi penumpang.
- b. Pasal 2 (Penilaian Keamanan)

Penilaian keamanan wajib dilakukan untuk mengidentifikasi dan mengevaluasi risiko terhadap sebuah kapal serta fasilitas pelabuhan. Penilaian tersebut menjadi dasar untuk penyusunan *Ship Security Plan* serta *Port Facility Security Plan*.
- c. Pasal 3 (Penilaian Keamanan)

SSP wajib disetujui oleh otoritas berwenang negara bendera dan merangkul langkah-langkah untuk mengatasi resiko keselamatan, termasuk pengawasan akses dan kontrol kargo.

Rencana keamanan fasilitas pelabuhan (PFSP) harus mencakup prosedur untuk menangani ancaman keamanan terhadap fasilitas pelabuhan.

d. Pasal 4 (Petugas Keamanan)

1) Petugas keamanan kapal (SSO) bertanggung jawab terhadap pengembangan, implementasi, serta pemeliharaan SSP.

2) Petugas keamanan perusahaan (CSO) bertanggung jawab terhadap koordinasi keselamatan kapal di tingkat perusahaan.

3) Petugas keamanan fasilitas pelabuhan (PFSO) bertanggung jawab terhadap peningkatan, implementasi, serta penyelenggaraan PFSP.

e. Pasal 5 (Laihan dan Pelatihan)

Semua personel terkait keamanan harus menerima pelatihan yang memadai. Latihan keamanan harus dilakukan secara berkala untuk memastikan kesiapan menghadapi ancaman keamanan.

f. Pasal 6 (Verifikasi dan Sertifikasi)

Kapal yang mematuhi ketentuan *ISPS Code* wajib memperoleh sertifikat keamanan internasional kapal (ISSC). Sertifikat ini dikeluarkan oleh negara bendera atau organisasi yang diakui.

g. Pasal 7 (Kerjasama dan Komunikasi)

Mengembangkan mekanisme untuk pertukaran informasi dan kerjasama antara kapal, fasilitas pelabuhan, dan otoritas berwenang dalam menghadapi ancaman keamanan.

h. Pasal 8 (Control di Pelabuhan)

Kapal yang tidak mematuhi ketentuan *ISPS Code* dapat dikenakan tindakan kontrol di pelabuhan, termasuk penundaan, penahanan, atau penolakan izin masuk.

Amandemen terbaru pada SOLAS Chapter XI-2 dan *ISPS Code* telah memperkenalkan beberapa perubahan penting, termasuk:

- a. Peningkatan ketentuan keamanan *Cyber*, penambahan ketentuan terkait ancaman keamanan siber dan perlunya langkah-langkah mitigasi dalam SSP dan PFSP.
- b. Peningkatan ketentuan pelaporan insiden keamanan, ketentuan baru yang mewajibkan pelaporan lebih rinci dan tepat waktu terkait insiden keamanan kepada otoritas berwenang.
- c. Penguatan prosedur audit dan verifikasi, penguatan prosedur audit dan verifikasi untuk memastikan kepatuhan yang lebih baik terhadap ketentuan keamanan.
- d. Penekanan pada kolaborasi internasional, peningkatan upaya kolaborasi dan pertukaran informasi antar negara untuk menghadapi ancaman keamanan global secara lebih efektif.

ISPS Code dibuat oleh *International Labour Organization* (ILC) serta organisasi bea cukai dunia. *ISPS Code* merupakan peraturan yang bertujuan untuk meningkatkan keamanan serta keselamatan maritim kapal, perusahaan, serta fasilitas mereka. Menurut *Shipping* (2005: 56), *ISPS Code* adalah peraturan serta langkah-langkah yang dimaksudkan untuk mencegah tindakan terorisme yang mengancam keselamatan awak kapal serta keamanan kapal. Dengan demikian, disimpulkan bahwa kode ini dibuat untuk mencegah ancaman terorisme karena kemungkinan bahwa kapal dapat digunakan sebagai kendaraan atau bom berlayar.

Suatu organisasi keamanan yang diakui mampu membuat rencana keamanan kapal untuk suatu kapal tertentu. Rencana ini wajib dibuat setelah melakukan penilaian menyeluruh terhadap semua aspek keselamatan serta keamanan awak kapal serta wajib disetujui oleh pihak administrasi. Dalam situasi seperti ini, administrasi dapat mempercayakan organisasi keamanan yang

diakui untuk meninjau serta menyetujui rencana keamanan kapal atau mengubah rencana yang disetujui sebelumnya. Organisasi ini tidak boleh berhubungan dengan organisasi lain yang membantu atau menyiapkan rencana tersebut. S. Arikunto (2013).

Organisasi di kapal diperlukan untuk menerapkan ISPS Code. "Mengorganisasikan", yang berarti menyusun atau membentuk sebuah kelompok atau gabungan bagian yang saling berhubungan, memberikan kepada setiap sumbangan serta hubungan khusus kepada bagian yang lain, merupakan cara terbaik untuk melihat organisasi yang penting. I. Pavić (2015).

Organisasi tersebut harus dibentuk di kapal dengan beranggotakan personil kapal; pengorganisasian tersebut mampu memberikan suatu susunan yang sistematis dari tugas yang diserahkan, serta personil kapal wajib mengerti tanggung jawab serta tugas yang harus dilaksanakan untuk menjaga keamanan kapal. Seperti yang dijelaskan dalam rencana keamanan kapal, mereka harus mempunyai kemampuan serta pengetahuan yang cukup untuk melaksanakan tugas mereka.

Tujuan dari Diklat Khusus Perkapalan Pertamina tentang Kode ISPS adalah:

- a. Menciptakan skema internasional yang melibatkan kerja sama antara negara peserta, badan-badan pemerintah, pemerintah setempat, industri perkapalan atau pelayaran, dan kepelabuhanan untuk mengidentifikasi ancaman keamanan dan mencegah insiden keamanan yang berdampak pada kapal dan fasilitas pelabuhan yang melayani perdagangan global,
- b. Menentukan tanggung jawab dan peran yang harus dimainkan oleh negara anggota, lembaga pemerintah, administrasi lokal, industri pelayaran, dan industri pelabuhan baik di tingkat nasional maupun internasional untuk menjamin keamanan kapal,

- c. Untuk memastikan penyusunan dan pertukaran informasi keamanan yang efisien dan cepat,
- d. Membangun sistem penilaian keamanan yang memungkinkan pembuatan rencana dan tindakan untuk mengantisipasi perubahan tingkat keamanan,
- e. Untuk menjamin bahwa ada keyakinan yang cukup dan tindakan keamanan maritim yang sesuai,
- f. Menciptakan prosedur penilaian keamanan yang memungkinkan pembuatan rencana dan tindakan reaksi terhadap perubahan tingkat keamanan, dan
- g. Untuk memastikan bahwa ada kepercayaan yang cukup dan tindakan keamanan maritim yang sesuai.

Sementara pelabuhan yang dimaksud dalam *ISPS Code* adalah pelabuhan yang melayani pelayaran kapal internasional, yang dimaksud dengan "pelayaran internasional" adalah "pelayaran internasional". Kriteria kapal yang dikategorikan dalam pelayaran internasional adalah:

- a. Kapal penumpang dengan lebih dari dua belas penumpang, termasuk yang berkecepatan tinggi,
- b. Kapal barang termasuk kapal pengangkut berkecepatan tinggi dengan berat lima ratus ton atau lebih,
- c. Unit pengeboran lepas pantai mobile, yang merupakan instalasi pengeboran lepas pantai yang mencakup unit pengeboran yang ditarik,
- d. Fasilitas pelabuhan yang melayani pelayaran antar negara atau kapal negara anggota (Negara Kontrak) dapat memperluas ketentuan di atas dalam kasus tertentu terhadap pelabuhan domestik yang melayani kapal internasional. Kapal perang, kapal bantu Angkatan Laut, atau kapal lain yang digunakan untuk tujuan non-komersial tidak akan dipengaruhi oleh ketentuan-ketentuan dalam *ISPS CODE*.

Fasilitas pelabuhan yang melayani pelayaran internasional dan kapal. Dalam situasi tertentu, negara anggota (Negara Kontrak) memiliki kewenangan untuk memperluas ketentuan di atas terhadap pelabuhan di negara tersebut yang melayani kapal internasional.

Beberapa istilah penting dalam kode keselamatan kapal dan pelabuhan internasional ialah:

- a. Rencana keamanan kapal adalah rencana tertulis yang dibuat untuk menjamin pelaksanaan semua tindakan di atas kapal dan melindungi orang di atas kapal, muatan, peralatan angkutan, gudang penyimpanan atau perbekalan lainnya dari risiko keamanan,
- b. Rencana keamanan fasilitas pelabuhan adalah rencana yang ditulis dan dibuat untuk memastikan bahwa semua langkah yang diambil untuk melindungi fasilitas pelabuhan, kapal, orang, muatan, peralatan angkut muatan, dan tempat penyimpanan barang di dalam fasilitas pelabuhan terhadap risiko yang berkaitan dengan keamanan,
- c. Perwira keamanan kapal ditunjuk oleh perusahaan perkapalan dan bertanggung jawab atas keamanan kapal, termasuk pelaksanaan dan pemeliharaan rencana keamanan kapal. Perwira ini juga berfungsi sebagai penghubung antara perwira keamanan perusahaan dan perwira keamanan fasilitas pelabuhan,
- d. Perwira keamanan perusahaan adalah orang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan penilaian keamanan kapal dilakukan, membuat rencana keamanan kapal, menyerahkannya kepada pejabat untuk disetujui, menerapkannya, dan memeliharanya, dan berfungsi sebagai penghubung antara perwira keamanan pelabuhan dan perwira keamanan kapal,

e. Petugas keamanan fasilitas pelabuhan (PFSO) adalah orang yang ditunjuk untuk bekerja sama dan berkomunikasi dengan perwira keamanan kapal dan perwira keamanan perusahaan. Mereka juga bertanggung jawab atas pengembangan, pelaksanaan, perubahan, dan pemeliharaan rencana keamanan fasilitas pelabuhan:

- 1) Rancangan keamanan kapal (SSP) merupakan rencana untuk melindungi ABK, muatan, unit pengangkut muatan, gudang kapal, atau kapal lainnya dari insiden keamanan,
- 2) Designated *authority* (DA). Sesuai dengan perjanjian, penyelenggara yang dikenal oleh pemerintah (DA) bertanggung jawab atas pelaksanaan pasal ini, yang membahas keamanan fasilitas pelabuhan serta hubungan antara kapal serta pelabuhan dari sudut pandang fasilitas pelabuhan, dalam hal ini direktur jenderal perhubungan laut,
- 3) Aktivitas kapal ke kapal adalah setiap kegiatan yang tidak terkait dengan fasilitas pelabuhan, seperti mengangkut orang atau barang dari satu kapal ke kapal lain,
- 4) Kapal atau pelabuhan berinteraksi, juga dikenal sebagai Kapal/pelabuhan berinteraksi merupakan ketika sebuah kapal terkena tindakan yang melibatkan pergerakan manusia, barang, atau perbekalan dari pelayanan pelabuhan ke atau dari kapal,
- 5) Persetujuan yang dicapai antara suatu kapal dan mungkin juga fasilitas pelabuhan atau kapal lain yang berinteraksi dengannya menetapkan protokol keamanan yang akan diterapkan oleh masing-masing. Istilah "deklarasi keamanan" atau "maklumat keamanan" mengacu pada istilah ini,

- 6) Organisasi keamanan yang diakui merupakan organisasi yang mempunyai keahlian dengan tepat dalam keamanan serta pengetahuan tentang operasional kapal serta pelabuhan yang diizinkan untuk melakukan penilaian, pemeriksaan, persetujuan, atau sertifikasi yang dipersyaratkan oleh bab ini atau bagian dari peraturan ISPS ini,
 - 7) Komite keamanan pelabuhan (PSC) merupakan sebuah organisasi yang terdiri dari kapel atau adpel sebagai koordinator, kabid atau kasi penjagaan serta penyelamatan sebagai koordinator pelaksana, serta perwakilan dari lembaga terkait,
 - 8) Koordinator keamanan pelabuhan (PSO) merupakan pejabat kabid atau kasi penjagaan dan penyelamatan,
 - 9) Verifikasi mencakup pemeriksaan atau audit rancangan keamanan kapal (SSP) atau rancangan keamanan fasilitas pelabuhan (PFSP), serta semua peraturan serta prosedur yang terkait dengan rancangan keamanan kapal serta pelabuhan yang harus dipatuhi.
- f. *Security level* juga dikenal sebagai "tingkat keamanan", merupakan cara untuk mengkategorikan keamanan kapal serta pelabuhan menurut tingkat keparahan atau kecenderungan yang dapat terjadi setelah proses pengumpulan serta pengamatan data. Terdapat tiga tingkat keamanan, dengan tingkat ketiga yang paling tinggi:
- 1) *Security Level 1*, atau keamanan tingkat 1 adalah tingkat di mana langkah keamanan minimum harus dipertahankan setiap saat,
 - 2) *Security Level 2*, juga dikenal sebagai keamanan tingkat 2, adalah tingkat di mana langkah keamanan tambahan harus dipertahankan untuk jangka waktu tertentu karena risiko

peristiwa keamanan yang lebih besar,

- 3) *Security Level 3*, juga dikenal sebagai keamanan tingkat 3, adalah tingkat kelanjutan tindakan perlindungan khusus yang harus dilakukan untuk jangka waktu terbatas ketika suatu peristiwa keamanan mungkin atau nyata, meskipun mungkin tidak mungkin untuk menemukan atau memahami tujuan sasaran yang spesifik.

C. Dasar Hukum Pada ISPS Code

Dalam implementasi *ISPS Code* berdasarkan amandemen SOLAS 74 terdapat dasar hukum dari *ISPS Code* diantaranya:

1. Undang - Undang Pelayaran Nomor 17 tahun 2008,
2. Keputusan Presiden Nomor 65 tahun 1980 tentang Ratifikasi SOLAS – 74
3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 3 tahun 2004 yang menetapkan otoritas yang diberikan,
4. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 33 Tahun 2003 mengenai pelaksanaan amandemen SOLAS 74 terkait pengamanan kapal serta fasilitas pelabuhan di Indonesia, yang berlaku untuk kapal yang melakukan pelayaran Internasional, dengan rincian berikut:
 - a. Kapal penumpang dengan lebih dari dua belas penumpang, termasuk yang berkecepatan tinggi,
 - b. Kapal barang termasuk kapal pengangkut berkecepatan tinggi dengan berat lima ratus ton atau lebih,
 - c. Unit pengeboran lepas pantai mobile, yang merupakan instalasi pengeboran lepas pantai yang mencakup unit pengeboran yang ditarik

Pelabuhan atau lokasi pelabuhan yang melayani kapal-kapal yang bepergian ke seluruh dunia. Peraturan ini tidak berlaku untuk:

- a. Kapal militer serta kapal pendukungnya, dan

- b. Kapal lain yang dimiliki atau dioperasikan oleh pemerintah negara penandatanganan dan digunakan hanya untuk layanan non-komersial oleh pemerintah negara penandatanganan.

Tugas dan tanggung jawab yang ditanggung oleh pemerintah dalam penerapannya:

- a. Menentukan otoritas pribadi ditunjuk (DPA),
- b. Menunjuk organisasi keamanan yang diakui (RSO),
- c. Menentukan tingkat keamanan kapal (level keamanan kapal),
- d. Pengesahan evaluasi keamanan fasilitas pelabuhan (PFSA) dan rencana keamanan fasilitas pelabuhan (PFSP),
- e. Pengesahan rencana keamanan kapal (SSP),
- f. Verifikasi serta persetujuan, dan
- g. Menentukan persyaratan untuk Deklarasi Keamanan (DoS).

Memberikan informasi kepada industri pelayaran serta pelabuhan serta Organisasi Maritim Internasional (IMO).

Sumber: Tim Survei Indonesia, Sosialisasi Kode ISPS, PT. Survei Indonesia, 2005. Setelah penilaian pelaksanaan atau audit selesai, kapal-kapal diterima serta diberi sertifikat dalam jangka waktu yang ditetapkan oleh administrasi, yang tidak boleh melebihi 5 tahun. Jika sertifikat dikeluarkan kurang dari lima tahun, administrasi memiliki hak untuk memperpanjang sertifikat itu di luar tanggal kadaluarsa yang sudah ditentukan. Dalam kasus yang lain, jika sertifikat kapal berakhir tetapi kapal tidak berada di pelabuhan atau sedang berlayar, administrasi memiliki hak untuk memperpanjang masa berlaku sertifikat itu, tetapi perpanjangan itu hanya harus dimaksudkan untuk menyelesaikan perjalanan kapal ke pelabuhan tempat kapal itu diterima.

D. Pengawasan Keamanan Kapal Sesuai *ISPS Code*

1. Security level 1

a. Kontrol akses

- 1) Identifikasi, mengidentifikasi dan memverifikasi identitas semua orang yang naik atau turun dari kapal.
- 2) Buku tamu, memelihara daftar lengkap semua pengunjung, termasuk waktu masuk dan keluar.
- 3) Akses terbatas, membatasi akses ke kapal hanya untuk personel yang berwenang dan memastikan bahwa area sensitif hanya dapat diakses oleh mereka yang memiliki otorisasi.

b. Pengawasan dan patrol

- 1) Patrol rutin, melakukan patroli rutin di sekitar kapal, terutama di area yang rentan seperti pintu masuk dan keluar.
- 2) Pengawasan visual, menggunakan kamera pengawas (CCTV) untuk memantau aktivitas di kapal dan area sekitar kapal

c. Pemeriksaan dan inspeksi

- 1) Inspeksi barang dan kargo, Melakukan pemeriksaan acak dan teratur terhadap barang dan kargo yang masuk ke kapal.
- 2) Inspeksi kendaraan, Memeriksa kendaraan yang masuk ke area sekitar kapal untuk memastikan tidak ada barang berbahaya yang disembunyikan.

d. Peralatan dan perlengkapan keamanan

- 1) Peralatan keamanan, Memastikan semua peralatan keamanan seperti pemindai metal, alat komunikasi, dan alarm dalam kondisi baik dan siap digunakan.
- 2) Penguncian area sensitive, Memastikan bahwa semua area sensitif seperti ruang mesin, anjungan, dan ruang kargo dikunci dan hanya bisa diakses oleh personel yang berwenang.

e. Pelatihan dan kesadaran

- 1) Pelatihan rutin, Mengadakan pelatihan rutin bagi seluruh kru kapal mengenai prosedur keamanan, termasuk cara mengidentifikasi dan melaporkan aktivitas mencurigakan
- 2) Latihan keamanan, Melakukan latihan keamanan secara berkala untuk memastikan kru kapal siap menghadapi situasi darurat.

f. Komunikasi dan koordinasi

- 1) Komunikasi terbuka, memastikan adanya komunikasi yang baik antara kru kapal dan otoritas pelabuhan mengenai prosedur keamanan yang diterapkan.
- 2) Koordinasi dengan pihak luar, berkoordinasi dengan pihak keamanan lainnya seperti petugas pelabuhan dan otoritas maritim untuk memastikan tindakan keamanan terpadu.

2. Security level 2

a. Kontrol akses yang lebih ketat

- 1) Identifikasi lebih rinci, memperketat proses identifikasi dan verifikasi identitas semua orang yang naik atau turun dari kapal.
- 2) Pembatasan akses tambahan, meningkatkan pembatasan akses dengan penambahan penjagaan dan penggunaan

peralatan keamanan tambahan seperti pemindai metal dan detektor bahan peledak.

b. Pengawasan dan patroli ditingkatkan

- 1) Patrol lebih sering, menambah frekuensi patroli di sekitar kapal, terutama di titik-titik kritis dan area yang rentan.
- 2) Pengawasan visual intensif, menggunakan kamera pengawas (*CCTV*) dengan pemantauan yang lebih sering dan intensif.

c. Pemeriksaan dan inspeksi lebih mendalam

- 1) Inspeksi barang dan kargo lebih ketat, melakukan pemeriksaan yang lebih mendalam terhadap barang dan kargo yang masuk ke kapal, termasuk pemeriksaan acak yang lebih sering.
- 2) Inspeksi kendaraan mendetail, melakukan inspeksi mendetail terhadap kendaraan yang masuk ke area sekitar kapal untuk memastikan tidak ada barang berbahaya yang disembunyikan.

d. Penguatan peralatan dan perlengkapan keamanan

- 1) Peningkatan peralatan keamanan, memastikan bahwa semua peralatan keamanan, seperti pemindai metal, alat komunikasi, dan alarm, dalam kondisi optimal dan siap digunakan.
- 2) Peningkatan penguncian area sensitif, mengimplementasikan penguncian yang lebih kuat dan memastikan pengawasan tambahan di area-area sensitif.

e. Pelatihan dan kesadaran yang ditingkatkan

- 1) Pelatihan intensif, mengadakan pelatihan yang lebih intensif dan sering untuk kru kapal mengenai prosedur keamanan pada Security Level 2.
 - 2) Latihan keamanan tambahan, melakukan latihan keamanan tambahan yang mensimulasikan skenario ancaman spesifik yang mungkin terjadi pada level ini
- f. Komunikasi dan koordinasi yang ditingkatkan
- a) Komunikasi lebih intensif, memastikan adanya komunikasi yang lebih intensif dan terkoordinasi antara kru kapal, otoritas pelabuhan, dan pihak keamanan terkait.
 - b) Koordinasi dengan pihak luar, berkoordinasi lebih erat dengan otoritas keamanan maritim dan pelabuhan untuk memastikan tindakan keamanan yang terintegrasi dan responsif terhadap ancaman.

3. Security level 3

- a. Tindakan keamanan maksimal
- 1) Penghentian operasi *non-essensial*: Menghentikan semua operasi *non-esensial* di kapal untuk fokus pada tindakan keamanan.
 - 2) Pengetatan akses ekstrem: Menutup semua akses kecuali yang sangat penting. Setiap orang yang naik atau turun dari kapal harus melalui pemeriksaan ketat.
- b. Pengawasan dan patroli intensif
- 1) Pengawasan 24/7: Melakukan pengawasan non-stop terhadap seluruh area kapal dan sekitarnya menggunakan CCTV dan patroli manual.
 - 2) Patroli tambahan: Menambah jumlah dan frekuensi patroli di sekitar kapal, termasuk area sekitar pelabuhan.

c. Pemeriksaan dan inspeksi total

- 1) Inspeksi menyeluruh: Melakukan pemeriksaan total terhadap semua orang, barang, kargo, dan kendaraan sebelum mereka diizinkan masuk ke area kapal.
- 2) Pemeriksaan mendalam: Menggunakan alat pemindai dan deteksi tambahan untuk memastikan tidak ada ancaman yang tersembunyi.

d. Penguncian area sensitive

- 1) Pengamanan ketat: Mengunci dan mengamankan semua area sensitif seperti ruang mesin, anjungan, dan ruang kargo dengan pengawasan ketat dan akses terbatas hanya untuk personel kunci.
- 2) Penjagaan Ekstra: Menempatkan penjaga keamanan di semua pintu masuk area sensitif.

e. Pelatihan dan kesiapan tingkat lanjut

- 1) Pelatihan darurat: Melakukan pelatihan darurat tambahan yang mensimulasikan skenario ancaman spesifik yang mungkin terjadi pada level ini.
- 2) Kesiapsiagaan kru: Memastikan semua kru kapal siap menghadapi situasi darurat dan mengetahui peran mereka dalam tanggap darurat.

f. Komunikasi dan koordinasi dengan otoritas

- 1) Kolaborasi erat: Bekerja sama secara erat dengan otoritas keamanan nasional dan internasional untuk merespons ancaman secara efektif.
- 2) Laporan *real-time*: Melakukan komunikasi real-time dengan otoritas terkait mengenai perkembangan situasi dan tindakan yang diambil.

g. Langkah-langkah tambahan

- 1) Evakuasi atau karantina: Menyiapkan dan melaksanakan prosedur evakuasi atau karantina jika diperlukan untuk memastikan keselamatan semua orang di kapal
- 2) Pengumuman keamanan: Membuat pengumuman rutin kepada kru dan penumpang mengenai situasi keamanan serta tindakan yang wajib dilakukan.

E. Tujuan Penerapan *ISPS Code*

Menurut IMO, tujuan *ISPS Code* ialah:

1. Menciptakan sistem internasional yang melibatkan kerjasama antara negara peserta, badan pemerintah, administrasi lokal, industri pelayaran, serta industri pelabuhan guna mengidentifikasi ancaman keamanan serta mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan yang berdampak pada kapal atau fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk perdagangan internasional,
2. Menentukan tanggung jawab serta peran yang harus diambil oleh pemerintah, administrasi lokal, industri pelayaran serta pelabuhan di tingkat nasional serta internasional untuk meningkatkan keamanan maritime,
3. Untuk menjamin pengumpulan serta pertukaran informasi keamanan yang cepat,
4. Untuk menyediakan metode penilaian keamanan sehingga tempatnya memiliki rencana dan prosedur untuk melakukan perubahan tingkat keamanan,
5. Menjaga keyakinan bahwa tindakan keamanan maritim yang tepat dan proporsional dilakukan.

F. Jenis-Jenis Ancaman Yang Ditetapkan *ISPS Code*

Kode ISPS menetapkan berbagai jenis ancaman yang dapat mempengaruhi keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Jenis ancaman ini mencakup tindakan yang dapat membahayakan keselamatan pelayaran, property, atau personel. Berikut erupaka berbagai jenis ancaman yang ditetapkan daam Kode ISPS:

1. Pengrusakan fasilitas pelabuhan atau kapal, misalnya oleh bahan peledak, pembakaran, sabotase atau vandalisme,
2. Pengambilan alih kapal serta ABK,
3. Kerusakan muatan, sistem kapal, peralatan atau bahan persediaan kapal,
4. Penggunaan akses oleh orang lain, termasuk pencurian,
5. Penylundupan peralatan serta senjata api, termasuk senjata pemusnah masal,
6. Penggunaan kapal untuk transportasi yang dimaksudkan untuk menyebabkan kerusakan keamanan dan peralatan keamanan,
7. Penggunaan kapal sebagai senjata atau alat penghancuran
8. Penutupan, penguncian, alur masuk pelabuhan,
9. Serangan dengan senjata nuklir, kimia, atau biologi.

G. Peralatan Keamanan Menurut *ISPS Code*

Solusi 1974 Bab V dan XI mengatur peralatan keamanan yang diperlukan untuk keamanan kapal. Beberapa peralatan yang disyaratkan oleh Kode ISPS yaitu:

1. Alat pemantau yang memiliki kamera *CCTV (Closed Circuit Television Camera)* tersembunyi,
2. Alat pendeteksi logam tanga alat pendeteksi berbahaya,

3. Sistem *Screening Bagage* untuk memantau barang atau muatan berbahaya,
4. Sistem sinar X untuk memantau barang atau muatan yang terbakar,
5. Senter tambahan

Salah satu persyaratan yang ada di bab V dan bab XI SOLAS, yang berbicara tentang Perencanaan Keamanan Kapal Bagian 7, Peralatan Keamanan. *ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code)* itu sendiri akan diberlakukan pada tanggal 1 Juli 2004. Namun, selama tahap sosialisasi pelaksanaannya, sering terjadi kesalahan dalam penerapan aturan ini, terutama terkait dengan kesiapan kapal dan pelabuhan. Karena itu, komisi keselamatan maritime selalu mengawasi dan menilai pelaksanaannya.

H. Rencana Keamanan Kapal Dalam Internasional Berdasarkan *ISPS Code*

Menurut Razali, N., dan Dahalan, W. (2012), setiap kapal wajib membuat rencana keamanan kapal yang disetujui oleh administrasi. Rencana ini harus dibuat oleh organisasi keamanan yang diakui agar kapal tertentu. Sebagai contoh, rencana harus dijelaskan sedikit:

1. Merencanakan cara untuk menghindari penggunaan senjata, alat, serta bahan campuran berbahaya melawan orang, pelabuhan, kapal, serta pengangkut yang tidak berhak naik ke kapal,
2. Menemukan area yang dianggap terlarang serta mengambil tindakan untuk mencegah orang masuk ke sana,
3. Tindakan untuk mencegah akses terlarang ke kapal, seperti pengenalan area terbatas serta melarang orang yang tidak berkepentingan masuk ke area tersebut,
4. Prosedur untuk menanggapi ancaman keamanan atau pelanggaran keamanan, yang mencakup operasi penting yang

berkaitan dengan kapal atau hubungan antara kapal serta pelabuhan,

5. Tata cara pengungsian dalam kasus ancaman keamanan,
6. Tata cara pelatihan, praktek, dan latihan tentang ancaman keamanan,
7. Tugas personel keamanan yang menangani risiko keamanan,
8. Tata cara pelatihan, praktek, dan latihan tentang ancaman keamanan,
9. Tata cara audit aktivitas keamanan,
10. Tanggung jawab yang diberikan kepada awak kapal yang ditunjuk yang bertanggung jawab atas keamanan, serta awak kapal lainnya,
11. Tentukan lokasi sistem peringatan keamanan kapal, juga dikenal sebagai SSAS (*Ship Security Alert System*),
12. Proses pengujian, pengaktifan, menonaktifkan, memasang kembali, dan membatasi yang palsu adalah bagian dari instruksi dan prosedur penggunaan sistem siaga keamanan kapal,
13. Menemukan petugas keamanan perusahaan, termasuk yang dapat dihubungi dalam waktu 24 jam,
14. Proses untuk memastikan bahwa pemeriksaan, pengujian, kalibrasi, dan semua peralatan keamanan kapal,
15. Frekuensi pengujian atau kalibrasi semua peralatan keamanan kapal,
16. Identifikasi lokasi sistem kesiagaan keamanan,
17. Prosedur yang digunakan untuk menjalankan sistem kesiagaan keamanan di atas kapal, yang mencakup pengujian, pengaktifan, penghentian, dan pengaturan ulang, serta metode untuk membatasi siaga palsu,
18. Pengenalan anggota staff keamanan kapal,
19. Pengenalan staff keamanan organisasi.

Minimal, evaluasi keamanan kapal harus mencakup survei keamanan *on-scene* serta hal-hal berikut:

1. Menemukan langkah-langkah serta protokol keamanan yang sudah ada,
2. Menemukan serta mengevaluasi elemen penting dari operasi kapal yang harus dijaga,
3. Mengidentifikasi ancaman dan potensi ancaman terhadap kunci operasi kapal, dan
4. Menemukan kekurangan, termasuk faktor manusia dalam kebijakan, proses, dan infrastruktur.

Pengidentifikasian serta pelaksanaan langkah-langkah untuk mencegah insiden keamanan, termasuk yang berikut:

1. Menjamin setiap tugas yang berkaitan dengan keamanan fasilitas pelabuhan,
2. Menjaga jalan menuju fasilitas pelabuhan,
3. Menjaga fasilitas pelabuhan, salah satunya daerah berlabuh dan berlabuh jangkar,
4. Menjaga daerah terbatas untuk memastikan bahwa hanya individu yang memiliki hak yang diizinkan untuk masuk,
5. Menjaga bongkar muat,
6. Menjaga gudang kapal serta pergudangan,
7. Pastikan komunikasi keamanan siap serta dapat diakses.

Jenis kecelakaan keamanan mencakup semua kemungkinan ancaman, termasuk:

1. Peledakan, pembakaran, sabotase, atau vandalisme yang merusak atau merusak fasilitas pelabuhan atau kapal,
2. Pengambilan alih kapal dan ABK,
3. Kerusakan muatan, sistem kapal, peralatan atau bahan persediaan kapal,
4. Penggunaan akses oleh orang lain, termasuk pencurian,

5. Penylundupan peralatan serta senjata api, termasuk senjata pemusnah masal,
6. Penggunaan kapal untuk transportasi yang dimaksudkan untuk menyebabkan kerusakan keamanan dan peralatan keamanan,
7. Penggunaan kapal sebagai senjata atau alat penghancuran
8. Penutupan, penguncian, alur masuk pelabuhan,
9. Serangan dengan senjata nuklir, kimia, atau biologi.

Dalam rancangan keamanan kapal, hal-hal berikut harus dipertimbangkan:

1. Memberikan penjelasan tentang bagaimana sistem keamanan kapal diorganisasikan,
2. Memberi penjelasan bagaimana kapal berhubungan dengan perusahaan, fasilitas pelabuhan, kapal lain serta pihak berwenang keamanan lainnya,
3. Memberikan penjelasan terkait sistem komunikasi yang digunakan untuk memastikan komunikasi secara berkala yang efektif antar kapal serta pihak yang lain, termasuk atau penegakan hukum,
4. Memberikan penjelasan dengan jelas tentang aturan keamanan dasar dalam tingkat *security level one*, yang harus selalu ada secara operasional dan fisik;
5. Memberikan penjelasan rinci tentang aturan keamanan tambahan yang memastikan kapal berpindah tanpa penundaan ke tingkat keamanan siaga 2 serta, jika diperlukan, ke tingkat keamanan siaga 3,
6. Menjalankan pemeriksaan rutin rencana keamanan kapal dan mengubah rencana tersebut sesuai dengan pengalaman serta merubah kondisi, serta
7. Mengirimkan laporan langkah dalam titik kontak negara peserta.

Petugas perlindungan kapal dari kantor di darat wajib memahami serta dilatih tentang hal seperti ini:

1. Manajemen keamanan,
2. Perjanjian, standar, dan peraturan international secara relevan,
3. Peraturan pemerintah secara relevan,
4. Tugas dan tanggung jawab organisasi keamanan,
5. Teknik memberi nilai dalam kemanan,
6. Metode survei serta pemeriksaan keamanan,
7. Operasi dan kondisi pelabuhan serta kapal,
8. Pedoman fasilitas pelabuhan serta keamanan kapal,
9. Persiapan dan penanganan situasi mendesak,
10. Metode pelatihan serta pendidikan keamanan, termasuk prosedur keamanan serta pedoman,
11. Manajemen komunikasi serta informasi keamanan secara sensitive,
12. Memahami ancaman sertapraktik keamanan sekarang,
13. Pendahuluan serta pengenalan persenjataan, alat serta sumber daya keamanan,
14. Memberikan informasi terkait sifat serta perilaku kru yang berpotensi mengancam keamanan,
15. Strategi dalam menjauhi protocol keamanan,
16. Keterbatasan operasionalnya system dan peralatan keamanan,
17. Prosedur pemeriksaan, pemantauan, pengontrolan, serta pengawasan,
18. Prosedur pemeriksaan fisik secara teliti,
19. Uji coba serta latihan keamanan, termasuk di pelabuhan serta
20. Evaluasi uji coba keamanan serta latihan.

Petugas keamanan kapal wajib mempunyai pengetahuan cukup, serta memperoleh pelatihan yang dibutuhkan dalam hal berikut:

1. Penataan ruangan dalam kapal,

2. Desain keamanan kapal serta prosedur yang termasuk pelatihan penanganan berdasarkan rencana,
3. Strategi untuk mengendalikan keributan,
4. Manajemen sistem peralatan keamanan, serta
5. menguji, mengkalibrasi, serta memelihara manajemen peralatan keamanan laut

Kru kapal, serta petugas keamanan khusus, harus memiliki kemampuan serta pengetahuan yang diperlukan dalam melakukan tanggung jawab yang diberikan, yaitu:

1. Pemahaman terkait kecenderungan serta ancaman keamanan sekarang,
2. Identifikasi alat berbahaya, bahan berbahaya, serta persenjataan,
3. Pemahaman terkait sifat serta perilaku kru yang berpotensi mengancam keamanan,
4. Strategi dalam menjauhi perilaku keamanan,
5. Manajemen teknik pengendalian serta keributan,
6. Komunikasi terkait keamanan,
7. Pemahaman terkait langkah berbahaya serta rancangan menangani situasi bahaya,
8. Pengetahuan tentang prosedur darurat dan rencana keamanan,
9. Menguji, mengkalibrasi dan memelihara sistem serta keamanan laut,
10. Teknik memeriksa, mengawasi serta memantau, serta
11. Teknik pemeriksaan fisik kepada orang, barang bawaan, bagasi, cargo serta penyimpanan barang di kapal

Selain itu, negara-negara peserta dapat mengangkat atau menetapkan otoritas yang ditunjuk di dalam pemerintahannya dan mengizinkan organisasi keamanan yang telah diakui keberadaannya untuk menyelesaikan pekerjaan tertentu yang berkaitan dengan fasilitas pelabuhan. Namun, keputusan akhir tentang apakah pekerjaan

tertentu itu diterima atau disetujui harus dibuat oleh negara peserta atau otoritas yang ditunjuk negara-negara peserta berdasarkan tiga kondisi:

1. Tingkat keamanan siaga 1

Maksudnya tingkat normal, dimana sebuah kapal serta fasilitas pelabuhan berjalan dengan normal. Dalam tingkat keamanan siaga 1 tindakan yang wajib diambil yaitu:

- a. Menetapkan aktivitas yang dilakukan untuk tugas keamanan kapal,
- b. Menjaga pengawasan atas keluar masuknya ke kapal,
- c. Mengawasi keluar masuknya manusia dan barang,
- d. Menjaga pengawasan di area yang dilarang,
- e. Memeriksa area di sekitar geladak dan kapal.
- f. Menjaga pengendalian serta penyimpanan barang di kapal,
- g. Pastikan komunikasi keamanan dapat diakses.

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

- a. Pengawasan awal
 - 1) Memverifikasi identitas setiap orang yang naik kapal,
 - 2) Menentukan lokasi pemeriksaan di mana orang dan barang yang dapat diperiksa,
 - 3) Berkolaborasi dengan fasilitas pelabuhan sebelum memuat kapal,
 - 4) Memahami pintu yang dilarang serta terkunci atau dimonitor,
 - 5) Mengunci serta menghalangi orang lain masuk ke area tanpa pengawasan di mana penumpang serta pengunjung dapat berada,
 - 6) Menempatkan pengarah ABK di luar kapal dalam kasus ancaman serta langkah untuk melaporkan orang dicurigai, barang atau aktivitas yang memerlukan kewaspadaan

- b. Daerah terbatas
 - 1) Mengunci pintu masuk,
 - 2) Penggunaan alat pengawasan,
 - 3) Mengenakan penghalang atau ronda di sekitar kapal,
 - 4) Menggunakan perangkat pengawasan secara otomatis untuk mengaktifkan ABK saat seseorang masuk ke area terlarang.
- c. Memonitor cargo
 - 1) Rutin mengawasi cargo sebelum serta sesudah bongkar muat
 - 2) Berkolaborasi dengan pelabuhan untuk memastikan muatan sebelum dimuat sesuai dengan frekuensi yang ditetapkan dalam Rencana Keamanan Kapal; dan
 - 3) Memeriksa segel atau komponen lainnya untuk mencegah tindakan ilegal
- d. Peralatan kapal
 - 1) Mengevaluasi apakah perlengkapan yang diminta memenuhi permintaan,
 - 2) Pastikan peralatan kapal dapat disimpan serta diperoleh dengan cepat.
- e. Manajemen bagasi titipan

Rencana keamanan kapal mencakup penanganan barang titipan dengan hati-hati melalui pemeriksaan x-ray atau metode pemeriksaan tambahan.

2. Tingkat Keamanan Siaga 2

Tingkat Jkondisi keamanan yang diterapkan sepanjang ada tingkat resiko tinggi atas kejadian keamanan. Kegiatan SSP sebagian tambahan dilakukan pada tingkat keamanan siaga, yaitu:

- a. Menetapkan aktivitas yang dilakukan untuk tugas keamanan kapal,
- b. Menjaga pengawasan atas akses kapal,

- c. Mengawasi keluar masuknya orang serta cargo,
- d. Menjaga pengawasan di area yang dilarang,
- e. Memeriksa area disekitar kapal serta geladak,
- f. Menjaga pengendalian dan penyimpanan barang di kapal,
- g. Pastikan komunikasi keamanan dapat diakses,
- h. Menempatkan petugas tambahan untuk meronda di area geladak selama waktu sepi untuk mencegah orang masuk tanpa ijin.
- i. Menurunkan jumlah pintu masuk ke kapal serta perhatikan pintu mana yang harus ditutup. Pastikan pintu tetap dikunci,
- j. Mencegah akses ke kapal dari arah laut, termasuk mengirim kapal patroli melalui fasilitas pelabuhan.
- k. Bekerja sama dengan fasilitas pelabuhan untuk membuat area darat yang terbatas untuk kapal.
- l. Mengantar penumpang kapal.
- m. Memberikan instruksi spesial kepada ABK tentang segala ancaman yang ada serta mengulangi langkah-langkah dalam melaporkan individu yang dicurigai.
- n. Melakukan inspeksi serta pemeriksaan menyeluruh di sekita kapal.

Level 2 tingkat keamanan siaga 2:

- a. Pengawasan di pintu masuk
 - 1) Menempatkan petugas extra untuk meronda di area yang tenang geladak waktu sepi guna mencegah pengunjung yang tidak diijinkan naik ke kapal.
 - 2) Meminimalisir banyaknya pintu masuk ke kapal, serta mengidentifikasi pintu mana yang perlu ditutup serta dikunci;
 - 3) Mecegah orang naik ke kapal dari laut, termasuk dengan membangun kapal patroli melalui fasilitas pelabuhan;

- 4) Menciptakan ares tidak luas di darat dari kapal dengan bekerja sama dengan fasilitas pelabuhan;
 - 5) Mengantar orang ke kapal;
 - 6) Memberi instruksi khusus kepada ABK tentang ancaman yang ada, dan mengulang langkah-langkah guna melaporkan orang yang dicurigai;
 - 7) Melakukan ronda serta pemeriksaan menyeluruh di sekitar kapal.
- b. Area yang terbatas
- a) Mengadakan daerah terbatas di sebelah pintu masuk.
 - b) Alat pemantauan yang terus diawasi; dan
 - c) Petugas extra ditugaskan guna menjaga serta ronda di daerah yang terbatas.
- c. Pengawasa cargo
- a) Memeriksa barang, peralatan, serta ruangan cargo.
 - b) Memeriksa secara menyeluruh serta memastikan hanya barang yang dibutuhkan yang diangkut;
 - c) Meningkatkan frekuensi dan ketelitian pemeriksaan segel dan lainnya untuk mencegah kejahatan, seperti dengan meningkatkan pemeriksaan secara visual dan fisik, pemeriksaan dengan alat scanning dan deteksi, mekanik atau dengan bantuan anjing, dan mengatur peningkatan keamanan dengan stipper.
- d. Peralatan kapal
- Rencana Keamanan Kapal harus menjelaskan tindakan keamanan tambahan yang dilakukan selama penerimaan perlengkapan kapal melalui pemeriksaan yang diperkuat sebelum diterima di kapal.
- e. Managemen bagasi titipan

Untuk menjamin keamanan bagasi titipan, SSP wajib melaksanakan screening, 100% x-ray, serta semua bagasi titipan.

3. Tingkat Keamanan Siaga 3

Dengan kata lain, tingkat sangat tinggi ialah tingkat kondisinya yang diterapkan selama periode waktu ketika kemungkinan resiko atau resiko segera terjadi atau ketika insiden keamanan sudah terlihat. Dalam SSP tingkat keamanan siaga 3, tindakan perlindungan khusus ialah:

- a. Menentukan kegiatan yang dilakukan untuk tugas keamanan kapal;
- b. Menjaga jalan menuju ke kapal;
- c. Menjaga tempat masuk keluarnya orang serta barang;
- d. Menjaga area yang dilarang;
- e. Menjaga geladak serta sekitar kapal;
- f. Menjaga pengandaian serta kesalahan kargo;
- g. Pastikan komunikasi keamanan dapat diakses.

Level 3 tingkat keamanan siaga 3:

- a. Pengawasan di pintu masuk
Sebuah kapal mengikuti arahan pihak yang menangani kecelakaan serta ancaman keamanan. Rencana Keamanan Kapal harus menjelaskan prosedur keamanan yang mampu dilaksanakan kapal, seperti:
 - 1) Meminimalisir jumlah pintu masuk yang diperiksa
 - 2) Hanya diizinkan masuk bagi mereka yang menangani insiden atau ancaman keamanan.
 - 3) Memberikan instruksi kepada penumpang.
 - 4) Bersiap untuk melakukan pemeriksaan kapal secara penuh atau sebagian.

- b. Area yang terbatas
 - 1) Menciptakan Area Terbatas tambahan di kapal di lokasi awal insiden keamanan atau di mana diperkirakan akan terjadi insiden tersebut;
 - 2) Mengontrol area terbatas yang termasuk dalam pemeriksaandi kapal.
- c. Pengawasan cargo
 - 1) Menunda proses muat serta bongkar barang; dan
 - 2) Memeriksa muatan yang berbahaya.
- d. Peralatan kapal
 - 1) Memeriksa peralatan kapal yang masuk dengan lebih teliti.
 - 2) Menyiapkan pembatasan serta penundaan untuk peralatan kapal yang masuk;
 - 3) Penolakan peralatan yang akan dimasukkan ke kapal.
- e. Manajemen bagasi titipan
 - 1) Melaksanakan pemeriksaan yang lebih teliti, seperti menggunakan sinar-x dari dua sudut berbeda.
 - 2) Menghambat atau memperlambat pemeriksaan bagasi titipan;
 - 3) Menolak bagasi titipan dari transportasi kapal.

I. Pelaksanaan Peraturan ISPS Code di kapal

Kode Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Internasional (ISPS) adalah kode internasional untuk keamanan kapal serta fasilitas pelabuhan. berisi persyaratan yang wajib dipenuhi yang tercantum dalam bab XI-2 dari Konvensi tentang keselamatan jiwa di laut (SOLAS 1974). Guna memaksimalkan pelaksanaan ISPS Code, perlu dibentuk staf di kapal, perusahaan, serta pelabuhan. Agar tugas yang dibebankan dapat diselesaikan dengan lancar, petugas yang dibentuk wajib berkomunikasi dengan baik satu sama lain.

Komunikasi adalah proses memberi tahu serta memahami satu sama lain sehingga ada hubungan timbal balik antara orang-orang yang memiliki tujuan yang sama. Komunikasi diharapkan dapat memberikan informasi yang dibutuhkan untuk mengambil tindakan dalam menangani situasi tertentu (Ali, M. 2019).

J. Keselamatan Pelayaran

Kata "pelayaran" dan "keselamatan" adalah sinonim dari keselamatan pelayaran. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Departemen Pendidikan Nasional (2005: 1017) mendefinisikan kata "keselamatan" sebagai perihal (keadaan dan sebagainya) selamat, kesejahteraan, kebahagiaan, dan sebagainya. Sementara itu, kata "pelayaran" didefinisikan sebagai perjalanan melalui laut, apa pun yang berkaitan dengan berlayar.

Wikipedia menyatakan bahwa "keselamatan pelayaran" adalah ketika semua persyaratan keselamatan dan keamanan yang diperlukan untuk perjalanan di perairan dan kepelabuhanan dipenuhi. Jadi, persyaratan keselamatan dan keamanan harus dipenuhi untuk keselamatan pelayaran.

Dalam artikel yang ditulis Parwata, "keselamatan kapal" mengacu pada keadaan kapal yang memenuhi semua persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan, dan perlengkapan, termasuk elektronik dan alat penolong. Namun, "kelaiklautan kapal" adalah keadaan kapal yang memenuhi syarat untuk berlayar di perairan tertentu, termasuk keselamatan kapal, pencegahan pencemaran laut, pengawalan pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal, serta penumpang, dan status hukum kapal (Arpal, M.S. 2011).

Berdasarkan definisi-definisi di atas, dapat disimpulkan bahwa keselamatan pelayaran adalah keadaan di mana persyaratan kelaiklautan kapal, keselamatan alur, serta fasilitas bernavigasi lainnya

dipenuhi, serta persyaratan keamanan untuk transportasi perairan dan pelabuhan.

K. Prosedur Pemenuhan Kode ISPS

Kode ISPS merupakan peraturan internasional yang diberlakukan untuk memastikan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dari ancaman keamanan maritime. Berikut merupakan prosedur dasar untuk pemenuhan Kode ISPS:

1. Kajian Ulang Serta Persetujuan Penilaian Keamanan Kapal Serta Fasilitas Pelabuhan

Untuk memastikan kebenaran dan atau tindakan koreksi yang diperlukan untuk mendapatkan persetujuan dari pihak yang berwenang, hasil penilaian keamanan kapal serta fasilitas pelabuhan (SSA serta PFSA) serta rancangan keamanan kapal serta fasilitas pelabuhan (SSP serta PFSP) harus dikaji ulang.

2. Verifikasi

Kapal atau fasilitas pelabuhan yang telah menerima sertifikasi sementara mampu mengajukan permohonan verifikasi melalui prosedur yang disebutkan di bawah ini:

- a. Verifikasi Kapal
- b. Verifikasi Fasilitas Pelabuhan

L. Keputusan Dan Peraturan Untuk Pelaksanaan Kode ISPS

Pelaksanaan Kode ISPS diatur oleh sejumlah keputusan dan peraturan internasional serta nasional. Berikut merupakan penjelasan mengenai keputusan dan peraturan utamaterkait pelaksanaan Kode ISPS:

1. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.33 Tahun 2003 tentang pelaksanaan amandemen SOLAS 1974 tentang pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan di wilayah indonesia

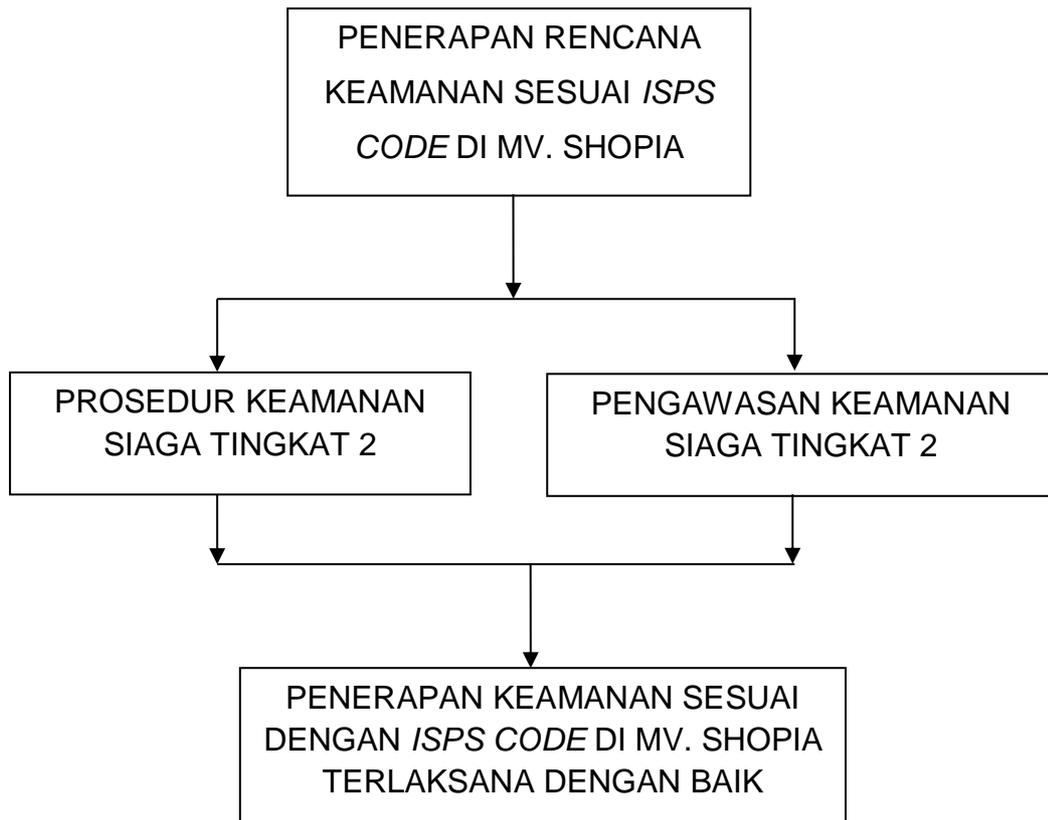
(kode pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan internasional atau ISPS).

2. Keputusan Menteri Perhubungan KM.33 Tahun 2004 yang menunjuk Direktur Jenderal Perhubungan Laut sebagai pemerintah ditunjuk untuk melaksanakan pengamanan kapal dan fasilitas.
3. Surat dari Direktur Jenderal Perhubungan Laut tanggal 3 Januari 2004 Nomor KL.993/17/15/DV-04 tentang pelaksanaan kode ISPS (diawasi oleh PSC/PSO).
4. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut tentang pedoman penetapan organisasi yang diakui (RSO) nomor KL.93/1/3-04 tanggal 12 Pebruari 2004.
5. Surat yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut dengan nomor UM-48/6/16-04 pada tanggal 19 Maret 2004 mengenai pedoman tindakan tambahan untuk melaksanakan keputusan menteri perhubungan nomor KM.3 tahun 2004 (Pembentukan PSC).

M. Kerangka Pikir

Dalam skripsi ini, penulis menyatukan ide-ide mereka dalam kerangka pikir yang dirangkai dalam skema alur pembahasan berikut:

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



N. Hipotesis

Hipotesis yang diajukan untuk masalah penelitian ialah "Diduga penerapan *ISPS Code* belum sesuai dengan prosedur di MV. Shopia".

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penulis menggunakan penelitian deskriptif kuantitatif. Penelitian jenis ini mengumpulkan data berupa informasi tentang lingkungan dan diskusi, baik secara lisan maupun tulisan. Tujuan dari jenis penelitian ini adalah untuk memberikan gambaran menyeluruh tentang tindakan atau hubungan antara fenomena yang dipelajari. Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan gambaran situasi yang lengkap dan akurat.

B. Definisi Konsep

Berikut ini adalah definisi konsep yang digunakan dalam penelitian ini:

1. Prosedur keamanan siaga tingkat 2.
2. Pengawasan keamanan siaga tingkat 2.

C. Populasi dan Sampel Penelitian

Sugiyono (2022: 130) mengatakan bahwa populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari: objek dengan kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan. Dalam penelitian ini, populasi adalah seluruh kru MV. Sophia kecuali penulis.

Sugiyono (2022: 131) menyatakan bahwa baik jumlah populasi maupun karakteristiknya termasuk dalam sampel. Sumber penelitian ini ialah 6 orang kru deck di MV. Sophia yang terdiri dari Muallim 1(SSO), Muallim 2, Muallim 3, Masinis 3, juru mudi 1, dan juru mudi 2.

D. Unit Analisis

Dalam penelitian kualitatif, salah satu aspek utama yang wajib diperhatikan ialah unit analisis. Unit analisis ini berkaitan dengan menentukan subjek atau kasus penelitian yang akan diteliti. Dalam studi kasus klasik, kasus bisa berhubungan dengan individu tertentu, dan individu tersebut menjadi fokus utama atau unit analisis primer (Yin, 2014:30). Dengan demikian, dalam konteks penelitian ini unit analisisnya adalah perencanaan keamanan kapal berdasarkan standar global sesuai dengan *ISPS CODE* di MV. Sophia.

E. Teknik Pengumpulan Data

Penulis penelitian ini menggunakan berbagai metode pengumpulan data guna mendukung analisis yang komprehensif. Teknik-teknik tersebut meliputi:

1. Pendekatan Penelitian Lapangan

Pendekatan pengumpulan data ini melibatkan pengamatan secara langsung kepada objek atau situasi yang diteliti. Penulis melaksanakan praktik lapangan (prala) satu tahun di kapal untuk mengamati penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* di MV. Sophia. Dengan melakukan observasi langsung, Data menjadi lebih akurat dan lebih sesuai dengan keadaan sebenarnya. Dalam metode ini, penulis menggunakan dua pendekatan.

a. Pendekatan survei

Melibatkan pengamatan langsung di lapangan untuk memastikan bahwa kru kapal mematuhi dan mematuhi Kode ISPS.

b. Metode wawancara

Digunakan guna memperoleh data secara langsung dari sumber yang dapat diandalkan. Wawancara dilakukan secara tatap muka untuk bertukar informasi.

2. Studi Dokumen dan Kepustakaan

Penelitian ini juga mengandalkan studi dokumen dan literatur yang relevan. Penulis membaca dan mempelajari literatur yang tersedia di perpustakaan tentang masalah yang dibahas. Hal ini bertujuan untuk membangun fondasi teori yang kuat dalam untuk diskusi masalah penanganan sampah di kapal.

Dengan menggunakan kombinasi teknik ini, diharapkan penelitian ini dapat memberikan pemahaman yang mendalam dan komprehensif tentang penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* di MV. Sophia.

F. Prosedur Pengolahan dan Analisa Data

Proses pengolahan dan analisis data yang digunakan dalam penelitian ini dideskripsikan secara kualitatif. Penulis menganalisis data berdasarkan catatan lapangan, observasi, serta studi dokumen yang mendukung penelitian.

Setelah data yang dikumpulkan dari observasi dan penelitian dokumen dikumpulkan, langkah pertama adalah reduksi jumlah data. Reduksi jumlah data dilakukan guna meringkas informasi serta memfokuskan pada suatu yang paling relevan dan penting dari penemuan dan penyelidikan dokumen tersebut.

Langkah berikutnya adalah penyajian data. Sebuah data yang sudah direduksi dipaparkankan secara sistematis agar lebih mudah dimengerti. Penulis memberi gambaran atau menjelaskan fakta-fakta yang telah terjadi di lapangan, kemudian memeriksa hubungannya dengan teori yang ada pada saat ini. Hal ini dilakukan untuk memberikan pemahaman yang komprehensif tentang proses penanganan sampah di atas kapal.

Dengan menggunakan pendekatan ini, penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan pemahaman dan solusi tentang penerapan dan pelaksanaan Kode ISPS pada MV. Sophia.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. HASIL PENELITIAN

Penulis memberikan gambaran umum tentang tobjek penelitian yang relevan dengan judul skripsi ini, yaitu “Penerapan dan pelaksanaan ISPS Code (*International Ship And Port Facility Security Code*) di atas MV. Sophia”. Dengan memberikan gambaran umum tentang objek penelitian ini, pembaca dapat memahami dan memahami apa yang terjadi pada saat penulis melakukan penelitian di MV Sophia.

Gambar 4.1 MV. Sophia



Sumber data: MV. Sophia, 2023

MV. Sophia merupakan salah satu dari kapal yang dimiliki oleh perusahaan Sinbad Navigation yang beralamat di 3306 Liwa Heights, Cluster W, Jumeirah Lakes Towers, Dubai UAE. Sinbad Navigation merupakan penyedia layanan solusi maritime dan logistik terkemuka di industri dengan lebih dari satu decade pengalaman luas dalam mendukung, bermitra, dan memenuhi kebutuhan perusahaan keamanan internasional dalam perjuangan mereka melawan pembajakan modern di seluruh dunia. Sinbad Navigation memiliki dan mengelola sebelas armada

kapal yang berlokasi strategis di Teluk Oman, Laut Merah, Laut Arab, dan Laut Arab Utara.

Tabel 4.1 *Ship particular* MV. Sophia

<i>SHIP PARTICULAR</i>	
<i>SHIP NAME</i>	MV. SOPHIA
<i>CALL SIGN</i>	V 4 D Z 4
<i>IMO NUMBER</i>	9043926
<i>NATIONALITY</i>	ST. KITTS & NEVIS
<i>PORT OF REGITRY</i>	BASSETERRE
<i>DWT</i>	1112.00 Ton
<i>GRT</i>	1341.00 Ton
<i>NRT</i>	402.00 Ton
<i>LOA</i>	63,60 M
<i>BEAM</i>	13.42 M
<i>DEPTH MOULDED</i>	5.18 M
<i>YEAR OF BUILT</i>	1993
<i>SHIP BUILDER AND PLACE</i>	HALTER MARINE INC, LOCKPORT – USA
<i>MAIN ENGINE</i>	2 X CATERPILLAR 3512 (2 X 1,300 HP)

Sumber data: MV. Sophia, 2023

Kronologi naiknya nelayan di MV. Sophia dan mengambil barang-barang bekas berdasarkan wawancara dari informan yang menyatakan bahwa “Pada saat kapal berlabuh jangkar terjadinya insiden dimana kapal nelayan bersandar di lambung kanan kapal, dan mereka membawa tangga sendiri dan mencoba naik ke atas kapal, dan pada saat itu juru mudi melihat dan melaporkan ke perwira jaga, dan bergegas menghampiri nelayan tersebut untuk menyuruh mereka agar segera turun dari kapal karena mereka tidak memiliki izin naik ke atas kapal dan alasan untuk naik ke atas kapal adalah mereka ingin membeli

barang-barang bekas yang ada di atas kapal, tetapi perusahaan melarang tidakada proses jual-beli di atas kapal tanpa sepengetahuan perusahaan, maka dari itu perwira jaga berusaha agar nelayan tersebut turun dari kapal. Akan tetapi nelayan tersebut tidak mau turun dan terjadilah perdebatan antara nelayan dengan perwira jaga. Pada saat itu juga bosun saya melihat dan menghampiri mereka karena perwira saya sudah mulai agak kesal terhadap nelayan tersebut, bosun langsung berlari dan memanggil kapten dan semua crew, agar tidak terjadinya keributan yang cukup besar, kebetulan pada saat itu polairut sedang berpatroli di area berlabuh jangkar kemudian kapten saya memanggil polairut agar mengusir para nelayan tersebut. Pada saat polairut tiba mereka langsung mengusir para nelayan tersebut dan para nelayan tersebut bergegas turun dan langsung pergi menjauh dari kapal” (wawancara Januari 2023).

Tanggapan yang diperoleh dari informan dan hasil wawancara mengenai penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* di MV. Sophia memberikan gambaran yang penting terkait implementasi *ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code)* di kapal. Berikut merupakan kutipan hasil wawancara:

1. Hasil wawancara dengan informan (H, 29 tahun) pada hari Selasa, 10 Januari 2023 di *Port Khalid Sharja UAE* menyatakan bahwa:
“Penentuan tugas jaga keamanan kapal pada saat kapal sandar telah dibagi menurut jabatan dan jam jaga setiap crew kapal. Pengawasan biasanya dilakukan di daerah terlarang seperti akses akomodasi dan *gangway*. Pada saat pelaksanaan *Ship Security Level 2* semua akses, ruang muat *store* ditutup dengan rapat. Namun terjadi keteledoran oleh juru mudi (AB) jaga yang tidak melaksanakan patroli pada saat jaga, sehingga memberikan akses kepada orang asing untuk naik ke atas kapal untuk mengambil barang-barang bekas yang mana mereka naik dari sisi lambung kanan kapal menggunakan tangga bawaan sendiri. Untuk

pengawasan bagi orang yang naik dan turun dari atas kapal masih kurang dimonitor. Pelaksanaan prosedur *Ship Security Level 2* (SSL 2) dalam memonitor daerah terlarang di atas kapal memerlukan peningkatan langkah-langkah keamanan dibandingkan dengan *Ship Security Level 1* seperti pengawasan yang lebih ketat, mengontrol akses yang lebih ketat, dan pemasangan *CCTV*".

Oleh karena itu, berdasarkan jawaban informan, dapat disimpulkan bahwa penerapan prosedur keamanan siaga 2 di atas kapal belum terlaksana sepenuhnya sesuai dengan aturan yang ada. Penulis menemukan bahwa muallim 1 menerapkan level 2 untuk manajemen kargo dan pengiriman stor kapal, sedangkan untuk pengawasan akses masuk, pengawasan daerah terbatas, pengawasan muatan, dan penanganan barang mencurigakan belum dilakukan.

2. Hasil wawancara dengan informan (U, 25 tahun) pada hari Selasa, 10 Januari 2023 di *Port Khalid Sharja UAE* menyatakan bahwa:
"Dalam pembagian tugas jaga perwira dan AB di bagi berdasarkan jabatan masing masing baik pada saat kapal sandar, berlabuh dan berlayar. Namun tugas dan tanggung jawab yang diberikan kadang tidak dijalankan dengan baik karena kurang disiplinya AB baik dalam hal pengawasan maupun monitor daerah terlarang. Penanganan muatan yang mengakibatkan orang bebas masuk ke kapal. Pada saat pelaksanaan *Ship Security Level 2* semua akses kedalam ruang muat dan pintu store ditutup dengan rapat. Dan crew kapal yang terlibat dalam tugas jaga dilengkapi dengan *HT (Handy Talky)* dan *metal detector*. Namun terjadi keteledoran oleh juru mudi (AB) jaga yang tidak melaksanakan patroli 1 x 30 menit, sehingga memberikan akses kepada orang asing untuk naik ke atas kapal untuk mengambil barang bekas. Dan mereka naik dari sisi lambung kanan kapal menggunakan tangga bawaan sendiri. Untuk

pengawasan bagi orang yang naik dan turun dari atas kapal masih kurang dimonitor. Pelaksanaan prosedur *Ship Security Level 2* (SSL 2) dalam memonitor daerah terlarang di atas kapal memerlukan peningkatan langkah-langkah keamanan dibandingkan dengan *Ship Security Level 1*. Mualim 1, sebagai salah satu pejabat utama di atas kapal, memiliki pandangan yang sangat penting mengenai hal ini. Beberapa aspek yang mungkin menjadi perhatian mualim 1 seperti pemasangan CCTV, komunikasi yang efektif dan kordinasi dengan pelabuhan. Di atas kapal juga tersedia alat komunikasi yang memadai dalam menunjang pelaksanaan *Ship Security Level*".

Dengan demikian berdasarkan jawaban dari informan, maka dapat diketahui bahwa pelaksanaan prosedur keamanan siaga 2 ada yang telah dilaksanakan dan juga ada yang belum. Penulis menemukan bahwa muallim 1 menerapkan *level 2* untuk penanganan kargo dan pengiriman stor kapal, sedangkan untuk pengawasan akses masuk, pengawasan daerah terbatas, pengawasan muatan, dan penanganan barang mencurigakan belumdilakukan.

3. Hasil wawancara dengan informan (M, 31 tahun) pada hari Rabu, 11 Januari 2023 di *Port Khalid Sharja UAE* menyatakan bahwa:
"Tugas jaga perwira dan AB di bagi berdasarkan jabatan masing masing baik pada saat kapal sandar,berlabuh dan berlayar,namun tugas dan tanggung jawab yang diberikan kadang tidak dijalankan dengan baik karena kurang disiplinya AB baik dalam hal pengawasan ,monitor daerah terlarang,penanganan muatan yang mengakibatkan orang bebas masuk ke kapal. Pada saat pelaksanaan *Ship Security Level 2* semua akses kedalam ruang muat dan pintu-pintu store ditutup dengan rapat. Dan crew kapal yang terlibat dalam tugas jaga dilengkapi dengan *HT (Handy Talky)* dan *metal detector*. Namun terjadi keteledoran oleh juru mudi (AB) jaga yang tidak melaksanakan patroli 1 x 30 menit, sehingga

memberikan akses kepada orang asing untuk naik ke atas kapal untuk mengambil barang-barang bekas. Dan mereka naik dari sisi lambung kanan kapal menggunakan tangga bawaan sendiri. Untuk pengawasan bagi orang yang naik dan turun dari atas kapal masih kurang dimonitor. Pelaksanaan prosedur *Ship Security Level 2* (SSL 2) dalam memonitor daerah terlarang di atas kapal memerlukan peningkatan langkah-langkah keamanan dibandingkan dengan *Ship Security Level 1*. Muallim 1, sebagai salah satu pejabat utama di atas kapal, memiliki pandangan yang sangat penting mengenai hal ini. Beberapa aspek yang mungkin menjadi perhatian muallim 1 seperti pemasangan CCTV, komunikasi yang efektif dan kordinasi dengan pelabuhan. Di atas kapal juga tersedia alat komunikasi yang memadai dalam menunjang pelaksanaan *Ship Security Level*".

Dengan demikian berdasarkan jawaban dari informan, maka dapat diketahui bahwa pelaksanaan prosedur keamanan siaga 2 adayang telah dilaksanakan dan juga ada yang belum. Penulis menemukan bahwa muallim 1 menerapkan level 2 untuk penanganan kargo dan pengiriman *store* kapal, sedangkan untuk pengawasan akses masuk, pengawasan daerah terbatas, pengawasan muatan, dan penanganan barang mencurigakan belum dilakukan.

4. Hasil wawancara dengan informan (C, 25 tahun) pada hari Selasa, 10 Januari 2023 di *Port Khalid Sharja UAE* menyatakan bahwa:
"Dalam pembagian tugas jaga semua ABK di bagi berdasarkan jabatan masing masing baik pada saat kapal sandar, berlabuh dan berlayar. Pada saat pelaksanaan *Ship Security Level 2* semua akses kedalam ruang muat, ruang mesin, serta pintu *store* ditutup dengan rapat. Dan crew kapal yang terlibat dalam tugas jaga dilengkapi dengan *HT (Handy Talky)* dan *metal detector*. Namun terjadi keteledoran oleh juru mudi (AB) jaga yang tidak melaksanakan patroli 1 x 30 menit, sehingga memberikan akses

kepada orang asing untuk naik ke atas kapal untuk mengambil barang bekas. Dan mereka naik dari sisi lambung kanan kapal menggunakan tangga bawaan sendiri. Untuk pengawasan bagi orang yang naik dan turun dari atas kapal masih kurang dimonitor. Pelaksanaan prosedur *Ship Security Level 2 (SSL 2)* dalam memonitor daerah terlarang di atas kapal memerlukan peningkatan langkah-langkah keamanan dibandingkan dengan *Ship Security Level 1*. Muallim 1, sebagai salah satu pejabat utama di atas kapal, memiliki pandangan yang sangat penting mengenai hal ini. Beberapa aspek yang mungkin menjadi perhatian muallim 1 seperti pemasangan *CCTV*, komunikasi yang efektif dan kordinasi dengan pelabuhan. Di atas kapal juga tersedia alat komunikasi yang memadai dalam menunjang pelaksanaan *Ship Security Level*".

5. Dengan demikian berdasarkan jawaban dari informan, maka dapat diketahui bahwa pelaksanaan prosedur keamanan siaga 2 ada yang telah dilaksanakan dan juga ada yang belum. Penulis menemukan bahwa muallim 1 menerapkan level 2 untuk penanganan kargo dan pengiriman stor kapal, sedangkan untuk pengawasan akses masuk, pengawasan daerah terbatas, pengawasan muatan, dan penanganan barang mencurigakan belumdilakukan
6. Hasil wawancara dengan informan (B, 35 tahun) pada hari Rabu, 11 Januari 2023 di *Port Khalid Sharja UAE* menyatakan bahwa:
"Pembagian tugas jaga kepada perwira dan ab dibagi berdasarkan jabatan masing masing namun dalam melaksanakan tugas jaga yang diberikan kerap kali tidak dilaksanakan dengan baik hal ini disebabkan karena kurang disiplinya perwira dan ab seperti halnya penjagaan gangway, patroli 1x30 menit dan pengawasan daerah masuk kadang tidak dilaksanakan meenyebabkan orang yang tidak berkepentingan ke kapal bebasnaik ke kapal. Dan crew kapal yang terlibat dalam tugas jaga dilengkapi dengan HT (*Handy Talky*) dan *metal detector*. Namun terjadi keteledoran oleh juru mudi (AB) jaga

yang tidak melaksanakan patroli 1 x 30 menit, sehingga memberikan akses kepada orang asing untuk naik ke atas kapal untuk mengambil barang-barang bekas. Dan mereka naik dari sisi lambung kanan kapal menggunakan tangga bawaan sendiri. Untuk pengawasan bagi orang yang naik dan turun dari atas kapal masih kurang dimonitor. Pelaksanaan prosedur *Ship Security Level 2* (SSL 2) dalam memonitor daerah terlarang di atas kapal memerlukan peningkatan langkah-langkah keamanan dibandingkan dengan *Ship Security Level 1*. Muallim 1, sebagai salah satu pejabat utama di atas kapal, memiliki pandangan yang sangat penting mengenai hal ini. Beberapa aspek yang mungkin menjadi perhatian muallim 1 seperti pemasangan CCTV, komunikasi yang efektif dan kordinasi dengan pelabuhan. Di atas kapal juga tersedia alat komunikasi yang memadai dalam menunjang pelaksanaan *Ship Security Level*". Dengan demikian berdasarkan jawaban dari informan, maka dapat diketahui bahwa pelaksanaan prosedur keamanan siaga 2 ada yang, telah dilaksanakan dan juga ada yang belum. Penulis menemukan bahwa muallim 1 menerapkan level 2 untuk penanganan kargo dan pengiriman stor kapal, sedangkan untuk pengawasan akses masuk, pengawasan daerah terbatas, pengawasan muatan, dan penanganan barang mencurigakan belum dilakukan.

7. Hasil wawancara dengan informan (Y, 34 tahun) pada hari Rabu, 11 Januari 2023 di *Port Khalid Sharja UAE* menyatakan bahwa:
"Penentuan tugas jaga pada saat kapal sandar kepada perwira dan Ab ditentukan berdasarkan jabatan masing masing,namun dalam hal pelaksanaan kadang A tidak melaksanakan secara optimal hal ini disebabkan karena kurangnya pengawasan perwiraterhadap Ab, seperti halnya pengawasan gangway, patroli 1x30 menit, dan monitor daerah terlarang kadang tidak diterapkan yang menyebabkan orang asing bebas masuk ke kapal. Pada saat

pelaksanaan *Ship Security Level 2* semua akses kedalam ruang muat dan pintu-pintu *store* ditutup dengan rapat. Dan crew kapal yang terlibat dalam tugas jaga dilengkapi dengan *HT (Handy Talky)* dan *metal detector*. Namun terjadi keteledoran oleh juru mudi (AB) jaga yang tidak melaksanakan patroli 1 x 30 menit, sehingga memberikan akses kepada orang asing untuk naik ke atas kapal untuk mengambil barang-barang bekas. Dan mereka naik dari sisi lambung kanan kapal menggunakan tangga bawaan sendiri. Untuk pengawasan bagi orang yang naik dan turun dari atas kapal masih kurang dimonitor. Pelaksanaan prosedur *Ship Security Level 2* (SSL 2) dalam memonitor daerah terlarang di atas kapal memerlukan peningkatan langkah-langkah keamanan dibandingkan dengan *Ship Security Level 1*. Mualim 1, sebagai salah satu pejabat utama di atas kapal, memiliki pandangan yang sangat penting mengenai hal ini. Beberapa aspek yang mungkin menjadi perhatian mualim 1 seperti pemasangan CCTV, komunikasi yang efektif dan kordinasi dengan pelabuhan. Di atas kapal juga tersedia alat komunikasi yang memadai dalam menunjang pelaksanaan *Ship Security Level*. Dengan demikian berdasarkan jawaban dari informan, maka dapat diketahui bahwa pelaksanaan prosedur keamanan siaga 2 ada yang telah dilaksanakan dan juga ada yang belum. Penulis menemukan bahwa muallim 1 menerapkan level 2 untuk penanganan kargo dan pengiriman stor kapal, sedangkan untuk pengawasan akses masuk, pengawasan daerah terbatas, pengawasan muatan, dan penanganan barang mencurigakan belum dilakukan.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan oleh penulis selama berada di atas kapal, sampel yang diambil termasuk Mualim I, Mualim II, Mualim III, Masinis III, Juru Mudi I, dan Juru Mudi II. Penulis menemukan bahwa tidakterlaksananya *ISPS Code* di MV. Sophia adalah karena kurangnya pengawasan, kordinasi dari

perwira jaga navigasi yang sedang melaksanakan dinas jaga baik ketika kapal sedang *underway*, berlabuh/jangkar, maupun sedang sandar, serta kurangnya alat yang digunakan untuk menunjang pelaksanaan Kode ISPS di atas kapal. Data hasil observasi dan wawancara dengan perwira disajikan pada bagian ini.

Hasil wawancara di atas menunjukkan bahwa aturan *ISPS Code* yang ada di MV. Sophia belum diterapkan dengan benar dan efektif. Oleh karena itu, hipotesis yang diusulkan sebelumnya dapat diterima bahwa penerapan *ISPS Code* di MV. Sophia belum sesuai dengan prosedur.

B. PEMBAHASAN PENELITIAN

Untuk menjamin keamanan operasional MV. Sophia, sangat penting untuk mematuhi Kode Keamanan Kapal dan Pelabuhan Internasional adalah serangkaian standar keamanan internasional yang ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) untuk mengatasi ancaman terhadap keamanan maritim, termasuk serangan teroris, penculikan, dan penyelundupan senjata atau bahan berbahaya lainnya. Penerapan *ISPS Code* di atas MV. Sophia melibatkan beberapa langkah penting:

1. Evaluasi Risiko

Pertama-tama, MV. Sophia harus melakukan evaluasi risiko terhadap ancaman keamanan yang mungkin dihadapi selama pelayaran. Ini melibatkan identifikasi potensi sasaran dan celah keamanan yang mungkin digunakan oleh pihak yang tidak bertanggung jawab.

2. Pengembangan Rencana Keamanan

Berdasarkan evaluasi risiko, MV. Sophia harus mengembangkan rencana keamanan kapal yang memadai. Rencana ini harus mencakup prosedur untuk menghadapi situasi darurat,

pengamanan akses ke kapal, pengawasan kargo dan penumpang, serta tindakan keamanan lainnya.

3. Pelatihan Kru

Semua kru MV. Sophia harus dilatih secara menyeluruh tentang rencana keamanan kapal, tindakan darurat, dan prosedur keamanan lainnya yang berdasarkan *ISPS Code*. Pelatihan ini harus teratur diperbarui dan diuji secara berkala untuk memastikan kesiapan kru dalam menghadapi situasi darurat.

4. Pengawasan

MV. Sophia harus memiliki sistem pengawasan dan pengawasan yang efektif untuk memantau aktivitas di sekitar kapal dan mencegah akses yang tidak sah. Ini mungkin melibatkan penggunaan teknologi seperti kamera *CCTV*, sensor gerak, dan sistem pemantauan lainnya.

5. Kerjasama dengan Otoritas Pelabuhan

MV. Sophia harus bekerja sama dengan otoritas pelabuhan untuk memastikan keamanan selama masa sandar. Ini termasuk pemeriksaan keamanan yang ketat sebelum dan selama kapal bersandar di pelabuhan, serta koordinasi dengan petugas keamanan pelabuhan.

6. Pemeliharaan dan Pembaruan

Rencana keamanan kapal harus dipelihara dan diperbarui secara teratur sesuai dengan perkembangan baru dalam ancaman keamanan dan perubahan dalam operasi kapal.

Penerapan *ISPS Code* di MV. Sophia bukan hanya tentang mematuhi peraturan, tetapi juga tentang menjaga keselamatan serta keamanan semua orang yang berada di kapal tersebut serta melindungi aset dan lingkungan maritim secara keseluruhan.

Dalam bab ini, kita akan membahas temuan dari penelitian tentang penerapan *ISPS Code* di kapal MV. Shopia. Diskusi akan

didasarkan pada contoh data yang telah dikumpulkan selama penelitian.

Tabel 4.2 Aspek Penerapan *ISPS Code*

No.	Aspek Penerapan <i>ISPS Code</i>	Temuan	Analisis
1.	Tingkat Kedisiplinan dan pengetahuan mengenai <i>ISPS Code</i>	Tingginya tingkat kedisiplinan akan keamanan di atas kapal, tetapi tingkat pengetahuan tentang <i>ISPS Code</i> masih perlu ditingkatkan	Meskipun kru memiliki kedisiplinan, kurangnya pengetahuan dapat mengarah pada pelaksanaan yang tidak efektif. Program pelatihan yang lebih intensif diperlukan untuk meningkatkan pengetahuan para kru di atas kapal
2.	Penerapan Prosedur Keamanan	Ketidaksesuaian dalam penerapan prosedur keamanan yang diwajibkan oleh <i>ISPS Code</i>	Evaluasi rutin diperlukan untuk memastikan bahwa semua prosedur keamanan diikuti secara konsisten. Tindak lanjut juga penting untuk mengatasi ketidaksesuaian yang ditemukan.
3.	Pelatihan dan Sumber Daya	Pelatihan terkait keamanan dan prosedur <i>ISPS Code</i> kurang memadai, sumber daya seperti personel terlatih dan peralatan keamanan juga perlu diperhatikan	Investasi dalam pelatihan kru dan pengadaan sumber daya yang diperlukan akan membantu meningkatkan kepatuhan terhadap <i>ISPS Code</i> dan meningkatkan tingkat keamanan kapal.

Sumber data: MV. Sophia, 2023

1. Tingkat kedisiplinan dan pengetahuan

Meskipun tingginya tingkat kedisiplinan kru akan pentingnya keamanan kapal, akan tetapi jika kurangnya pengetahuan mendalam tentang *ISPS Code* dapat mengakibatkan pelaksanaan yang tidak efektif. Diperlukan upaya lebih lanjut dalam memberikan pelatihan yang mendalam kepada kru untuk memastikan bahwa mereka memahami dengan baik prosedur keamanan yang ditetapkan oleh *ISPS Code*.

2. Penerapan Prosedur Keamanan

Temuan ketidaksesuaian dalam penerapan prosedur keamanan menunjukkan perlunya evaluasi yang lebih ketat dan tindak lanjut yang efektif terhadap pelanggaran tersebut. Memastikan bahwa semua prosedur keamanan diikuti secara konsisten akan membantu mengurangi risiko keamanan kapal.

3. Pelatihan dan Sumber Daya

Pelatihan yang kurang memadai dan ketersediaan sumber daya yang terbatas menjadi hambatan dalam penerapan efektif *ISPS Code*. Manajemen kapal perlu mempertimbangkan investasi dalam pelatihan tambahan untuk kru dan pengadaan sumber daya yang diperlukan untuk meningkatkan kepatuhan terhadap *ISPS Code*.

Dari temuan ini, disarankan agar manajemen kapal mengadakan program pelatihan yang lebih intensif untuk kru tentang *ISPS Code* dan prosedur keamanan yang terkait sebagai berikut:

1. Pemahaman dan kesadaran kru kapal

Sebagian besar kru kapal menunjukkan pemahaman yang baik tentang *ISPS Code* dan pentingnya penerapan prosedur keamanan. Namun, ada variasi dalam tingkat kesadaran dan pengetahuan di antara kru, terutama yang baru bergabung atau kurang mendapatkan pelatihan. Kru yang telah mengikuti pelatihan rutin menunjukkan kesiapan yang lebih tinggi dalam menghadapi situasi darurat dan ancaman keamanan

2. Implementasi prosedur keamanan di kapal

Prosedur keamanan yang diterapkan meliputi pemeriksaan identitas, kontrol akses ke area tertentu di kapal, dan pemeriksaan barang bawaan. Penerapan prosedur ini berjalan cukup efektif, namun ada beberapa hambatan seperti keterbatasan waktu dan sumber daya saat kapal berada di pelabuhan yang sibuk atau dengan fasilitas yang kurang mendukung.

3. Koordinasi dengan pihak pelabuhan

Terdapat koordinasi yang baik antara pihak kapal dan otoritas pelabuhan dalam penerapan *ISPS Code*. Kolaborasi ini sangat penting guna memastikan keamanan selama kapal berada di pelabuhan. Pihak pelabuhan juga melakukan inspeksi dan audit secara berkala untuk memastikan kapal mematuhi *ISPS Code*.

4. Penggunaan teknologi dan peralatan keamanan

Teknologi seperti *CCTV*, sistem kontrol akses, dan alat deteksi bahan berbahaya digunakan untuk meningkatkan keamanan di kapal. Meskipun teknologi ini membantu, ada kapal yang masih menggunakan peralatan yang kurang canggih atau mengalami kendala teknis, yang dapat mengurangi efektivitas penerapan *ISPS Code*.

5. Audit dan pengawasan

Audit internal dan eksternal dilakukan untuk mengawasi pelaksanaan *ISPS Code*. Hasil audit biasanya digunakan untuk memperbaiki prosedur dan memperkuat keamanan. Temuan dari audit menunjukkan bahwa kapal umumnya mematuhi standar *ISPS Code*, namun ada beberapa rekomendasi perbaikan yang diajukan, terutama terkait dengan pelatihan dan kesiapan kru.

Evaluasi rutin harus dilakukan untuk memastikan bahwa semua prosedur keamanan diikuti dengan ketat, dan tindak lanjut harus diberikan terhadap ketidaksesuaian yang ditemukan.

Investasi dalam pelatihan kru dan pengadaan sumber daya yang diperlukan perlu dipertimbangkan untuk meningkatkan kepatuhan terhadap *ISPS Code* dan meningkatkan tingkat keamanan kapal.

Dalam bab ini, temuan dari investigasi tentang implementasi *ISPS Code* di atas MV Shopia telah dianalisis. Disimpulkan bahwa meskipun terdapat kesadaran akan pentingnya keamanan kapal, masih ada kekurangan dalam pemahaman dan penerapan prosedur keamanan yang ditetapkan oleh *ISPS Code*. Oleh karena itu, perbaikan dalam hal pelatihan, evaluasi, dan alokasi sumber daya diperlukan untuk meningkatkan kepatuhan terhadap *ISPS Code* dan meningkatkan tingkat keamanan kapal.

Selama penelitian, juga ditemukan bahwa ada kekurangan dalam komunikasi antara berbagai departemen di kapal. Misalnya, informasi tentang ancaman keamanan atau perubahan dalam prosedur keamanan mungkin tidak disampaikan dengan tepat kepada semua anggota kru yang terlibat. Hal ini dapat menyebabkan ketidakpastian dan kebingungan, yang pada gilirannya dapat mengganggu pelaksanaan yang efektif dari *ISPS Code*. Oleh karena itu, perbaikan dalam sistem komunikasi internal dan peningkatan koordinasi antar departemen perlu dilakukan.

Dengan mempertimbangkan temuan tambahan ini, kesimpulan dari penelitian adalah bahwa penerapan *ISPS Code* di kapal MV Shopia memerlukan perhatian lebih terhadap pemahaman yang mendalam tentang prosedur keamanan, perawatan peralatan keamanan fisik dan teknologi, serta perbaikan dalam sistem komunikasi internal. Dengan mengatasi masalah-masalah ini, kapal dapat mencapai tingkat keamanan yang lebih tinggi dan mematuhi standar *ISPS Code* dengan baik.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Menurut penelitian ini, banyak anak buah kapal yang memahami *ISPS Code* tetapi belum menerapkannya di atas kapal. Hal ini terkendala oleh keterbatasan waktu dan jadwal operasional kapal yang tidak tepat di pelabuhan dan kurangnya alat pendukung dalam pelaksanaan drill. Selain itu, masih kurangnya kordinasi dan komunikasi antara pihak kapal dengan perusahaan dan pelabuhan terkait penerapan prosedur keamanan yang ditetapkan oleh *ISPS Code*. Masih rendah dalam pengawasan serta kordinasi dari perwira jaga yang melaksanakan dinas jaga baik ketika kapal sedang *underway*, berlabuh jangkar, maupun sedang sanda. Oleh karena itu, perbaikan dalam hal pelatihan, evaluasi, dan alokasi sumber daya diperlukan untuk meningkatkan kepatuhan terhadap *ISPS Code* dan meningkatkan tingkat keamanan kapal.

B. Saran

Berdasarkan simpulan diatas, disarankan untuk mengadakan program pelatihan yang lebih intensif untuk kru kapal seperti dijadwalkan dalam pelaksanaa drill *ISPS Code* secara rutin dalam setiap bulan yang mana didalam kegiatan tersebut secara tidak langsung akan memberikan pengetahuan mengenai *ISPS Code* yang sesuai dengan aturan perusahaan serta lebih menyadarkan kru kapal dalam pentingnya penerapan *ISPS Code* di atas kapal. Lebih aktif kordinasi dengan pihak pelabuhan dalam memastikan keamanan selama di pelabhan dan pihak perusahaan dalam memonitor pelaksanaan pelatihan drill serta perlengkapan yang menunjang pelaksanaan *ISPS Code*.

DAFTAR PUSTAKA

- Editor. 2017. "Sekilas Tentang *ISPS Code*." Jurnal Maritim. July 27.
<https://jurnalmaritim.com/sekilas-tentang-isps-code/>.
- Elite. 1970. PENERAPAN PERATURAN INTERNASIONAL *ISPS CODE* DI INDONESIA.
<https://endangdahlan.blogspot.com/2010/05/penerapan-peraturan-internasional-isps.html>.
- Endang Dahlan. (n.d.). Penerapan Peraturan Internasional ISPS Code di Indonesia.
- Guide to Maritime Security and The ISPS Code, IMO, UK, 2012.
<https://pustaka.ut.ac.id/lib/wp-content/uploads/pdfmk/PWKL4103-M1.pdf>.
Diakses pada tanggal 4 Mei 2020.
- <https://media.neliti.com/media/publications/98878-ID-pengembangan-infrastruktur-pelabuhan-dal.pdf>. Diakses pada tanggal 2 Mei 2020.
- <https://pustakauinib.ac.id/repository/files/original/5e0cb27a871d80a9b306ae144d8b3437.pdf>. Diakses pada tanggal 2 Mei 2020.
- <https://repo.iai-tribakti.ac.id/622/3/BAB%20II.pdf>. Diakses pada tanggal 3 Mei 2020.
- <https://www.iomshipregistry.com/media/1922/merchantshipping-ispscode-regulations2018.pdf>. Diakses pada tanggal 28 April 2020.
- https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/ISPS_Code-Part_A.pdf.
Diakses pada tanggal 28 April 2020.
- "ISPS Code. What It Is and Why Your Company Needs It." 2024. Across Logistics. <https://pruebasweb.acrosslogistics.com/blog/en/isps-code>.
- International Ship & Port Facility Security Code and SOLAS 2002 Translation, IMO, UK.
- Jurnalmaritim (21 Juli 2017) Sekilas Tentang ISPS Code
<https://jurnalmaritim.com/> Diakses pada tanggal 1 Mei 2020.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 Tahun 2007 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (International Ships and Port Facility Security / ISPS Code) di wilayah Indonesia.

Payeras-Capella, Miquel, et al. "Cost benefit analysis of the ISPS CAODE IN THE PORT OF Barcelona: An ex post analysis." *Transport Policy* 18.3 (2011): 444-453.

SOLAS 1960 Convention Amandements and International Ship and Port Facility Security Code, 2002.

Stopford, Martin. *Maritime Economics*. 3rd ed. Routledge, 2009.

Yilmazel, Ozlem, and Tuna Ugurlu. "The importance of International Ship and Port Facility Security Code for maritime Safety". *Science* 49.3 (2011):382-388.

Zailani, Suhaiza, et al. "The effects of the shipping industry's compliance to the ISPS Code on security". *Maritime Policy And MANAGEMENT* 33.4 (2006):429-443.

DAFTAR LAMPIRAN

A. Lampiran 1 (Wawancara)

Daftar wawancara yang dilakukan oleh penulis dengan narasumber, atau informan, yang terdiri dari perwira dengan pertanyaan yang sama, yaitu:

Prosedur keamanan siaga 2

1. Bagaimana tugas keamanan kapal dibagi?
.....
.....
2. Bagaimana pelaksanaan pengawasan akses masuk kapal pada keas keamanan tingkat 2 pada MV. Sophia?
.....
.....
3. Alasan mengapa pengawasan akses masuk tidak dilakukan dengan baik?
.....
.....
4. Bagaimana cara mengawasi penumpang yang naik dan turun dari kapal?
.....
.....
5. Alasan mengapa individu yang tidak diketahui dapat naik ke atas kapal?
.....
.....
6. Bagaimana prosedur keamanan kapal tingkat 2 untuk memantau area terlarang dilaksanakan?
.....
.....

7. Bagaimana prosedur keamanan kapal tingkat 2 untuk memonitor geladak dan sekitar kapal dilaksanakan?

.....
.....

8. Bagaimana pelaksanaan prosedur keamanan kapal tingkat 2 untuk pengawasan penanganan dan penyimpanan barang kapal?

.....
.....

9. Apakah alat komunikasi yang memadai tersedia di kapal selama pelaksanaan tingkat keamanan kapal?

.....
.....

Pengawasan SSO

1. Apakah SSO di atas kapal juga memantau dan menjaga pelaksanaan Rencana Keamanan Kapal?

.....
.....

2. Apakah aspek keamanan penanganan kargo di atas kapal telah diatur oleh SSO?

.....
.....

3. Apakah semua peristiwa yang terjadi di kapal telah dilaporkan ke SSO?

.....
.....

4. Apakah SSO di atas kapal berkoordinasi dengan CSO dan PFSO untuk pelaksanaan Rencana Keamanan Kapal?

.....
.....

B. Lampiran 2 (Dokumentasi)

Gambar: *Hand Metal Detector* MV. Sophia



Sumber data: MV. Sophia, 2023

Gambar: *Meeting Bersama Auditor* Terkait Pelaksanaan *ISPS Code*



Sumber data: MV. Sophia, 2023

Gambar : Buku Kunjungan MV. Sophia

NO	HARI TANGGAL	NAMA	PT INSTANSI	KEBUTUHAN KETERANGAN	JAM IN OUT	PALAP
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						
26						
27						
28						
29						
30						
31						

Sumber data: MV. Sophia, 2023

Gambar : CCTV MV. Sophia



Sumber data: MV. Sophia, 2023

RIWAYAT HIDUP PENULIS



Muh. Rijaldi Syam lahir di Palopo pada tanggal 14 oktober 2001. Dia adalah anak pertama dari pasangan Mursalim Sakka dan Syamsidar Annas. Dia memulai sekolah dasar pada 2013 dan kuliah di MTSN Model Palopo hingga 2016. Pada tahun 2020, penulis melanjutkan pendidikan di Angkatan XLI Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Pada semester IV tahun 2021, penulis mengambil jurusan Nautika. Setelah melakukan praktek laut (PRALA) di kapal milik SINBAD NAVIGATION dari tanggal 05 oktober 2022 hingga 25 november 2023. Setelah itu, penulis melanjutkan pendidikan di semester VII pada tahun 2024.