

**KARYA ILMIAH TERAPAN**

**ANALISIS PENERAPAN ISPS *CODE* PADA PENANGANAN  
KEAMANAN PENUMPANG DI KM. AWU**



**I MADE RAHADI BERATA**

**09.21.007.1.01**

Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan  
Program Pendidikan Sarjana Terapan

**POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA  
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN  
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL  
TAHUN 2025**

**KARYA ILMIAH TERAPAN**

**ANALISIS PENERAPAN ISPS *CODE* PADA PENANGANAN  
KEAMANAN PENUMPANG DI KM. AWU**



**I MADE RAHADI BERATA**

**09.21.007.1.01**

Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan  
Program Pendidikan Sarjana Terapan

**POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA  
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN  
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL  
TAHUN 2025**

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : I Made Rahadi Berata

Nomer Induk Taruna : 09.21.007.1.01

Program Studi : Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Menyatakan bahwa Proposal KIT yang saya tulis dengan judul :

### **ANALISIS PENERAPAN ISPS *CODE* PADA PENANGANAN KEAMANAN PENUMPANG DI KM. AWU**

Merupakan karya asli, seluruh ide yang ada dalam Karya Ilmiah Terapan tersebut kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya sendiri menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

Surabaya, 12 Juni 2025



I MADE RAHADI BERATA

**PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN  
PROPOSAL TUGAS AKHIR**

Judul : **ANALISIS PENERAPAN ISPS CODE PADA  
PENANGANAN KEAMANAN PENUMPANG  
DI KM. AWU**

Program Studi : Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Nama : I Made Rahadi Berata

NIT : 09.21.007.1.01

Jenis Tugas Akhir : Karya Ilmiah Terapan


Dengan ini dinyatakan bahwa telah memenuhi syarat dan disetujui untuk dilaksanakan  
Uji Kelayakan Proposal


Surabaya, 18 Desember 2024

Menyetujui,

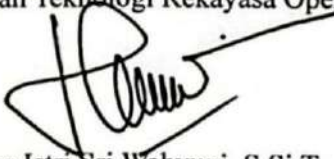
Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

  
Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19780227 200912 1 002

  
Dr. Ardhiana Puspitaandri, S.Psi., M.Psi.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19800619 201503 2 001

Ketua Program Studi  
Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

  
Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M.Sda.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19781217 200502 2 001

**PERSETUJUAN SEMINAR  
HASIL TUGAS AKHIR**


Judul : ANALISIS PENERAPAN ISPS CODE PADA  
PENANGANAN KEAMANAN PENUMPANG  
DI KM. AWU  
Program Studi : SARJANA TERAPAN TEKNOLOGI REKAYASA  
OPERASI KAPAL  
Nama : I MADE RAHADI BERATA  
NIT : 0921007101  
Jenis Tugas Akhir : Karya Ilmiah Terapan


Dengan ini dinyatakan bahwa telah memenuhi syarat dan disetujui untuk dilaksanakan  
Seminar Hasil Tugas Akhir  
Surabaya, 28 Mei 2025

Menyetujui

Pembimbing I


Pembimbing II

  
Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19780227 200912 1 002

  
Dr. Ardhiana Puspitacandri, S.Psi., M.Psi.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19800619 201503 2 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi  
Sarjana Terapan Rekayasa Operasi Kapal

  
Capt. Upik Widyaningsih, M. Pd, M. Mar.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19840411 200912 2 002

**PENGESAHAN  
PROPOSAL TUGAS AKHIR  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

**ANALISIS PENERAPAN ISPS *CODE* PADA PENANGANAN  
KEAMANAN PENUMPANG DI KM. AWU**

Disusun oleh:


**I MADE RAHADI BERATA**  
NIT. 0921007101

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji Hasil Tugas Akhir  
Politeknik Pelayaran Surabaya


Surabaya, 20 Desember 2024

Mengesahkan,

Penguji I

  
Elise Dwi Lestari, S.Sos., M.Pd.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19810603 200212 2 002


Penguji II

  
Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19780227 200912 1 002

Penguji III

  
Dr. Ardhiana Puspitacandri, S.Psi., M.Psi.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19800619 201503 2 001

Mengetahui,  
Ketua Program Studi TROK  
Politeknik Pelayaran Surabaya

  
Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M.Sda.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19781217 200502 2 001



**PENGESAHAN  
LAPORAN TUGAS AKHIR  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

**ANALISIS PENERAPAN ISPS CODE PADA PENANGANAN  
KEAMANAN PENUMPANG DI KM. AWU**



Disusun oleh:

**I MADE RAHADI BERATA  
NIT. 0921007101**

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji Hasil Tugas Akhir  
Politeknik Pelayaran Surabaya

Surabaya, 12 Juni 2025

Mengesahkan,


Penguji I

  
Elise Dwi Lestari, S.Sos., M.Pd.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19810603 200212 2 002

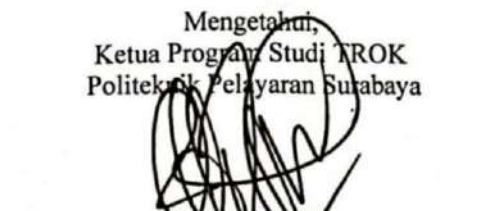
Penguji II

  
Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19780227 200912 1 002

Penguji III

  
Dr. Ardiana Puspitacandri, S.Psi., M.Psi.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19800619 201503 2 001

Mengetahui,  
Ketua Program Studi TROK  
Politeknik Pelayaran Surabaya

  
Capt. Upik Widyaningsih, M. Pd, M. Mar.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19840411 200912 2 002

## ABSTRAK

I MADE RAHADI BERATA. 2024. Analisis Penerapan ISPS *Code* Pada Penanganan Keamanan Penumpang di KM. Awu. Yang dibimbing oleh Capt.Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar. dan Dr.Ardhiana Puspitacandri, S.Psi., M.Psi.

Keamanan penumpang merupakan tanggung jawab dan fokus utama bagi perusahaan industri maritim dalam menyelenggarakan kegiatan pelayaran yang mana termuat dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008. Sehingga perlu adanya sertifikasi terkait keamanan kapal yaitu *International Ship Security Certificate* (ISSC) yang merupakan standar ketetapan pada *International Ship and Port Facility Security* (ISPS) *Code*. Oleh karena itu maka wajib hukumnya pengimplementasian ISPS *Code* menjadi *Ship Security Plan* di kapal guna mencegah dan menanggulangi keadaan berbahaya yang mungkin terjadi. Sehingga penerapan yang sesuai menjadi target penelitian ini guna menangani keadaan berbahaya di atas kapal dengan baik.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan metode analisis *fishbone*. Sumber data didapat melalui data primer. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan wawancara kepada anak buah kapal yang terlibat dan observasi melalui pengamatan peneliti di saat kejadian tersebut serta dokumentasi peneliti pasca kejadian.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa ISPS *Code* telah diimplementasikan saat insiden bahaya terjadi walaupun hasil pelaksanaan penanganan keamanannya belum maksimal.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan ISPS *Code* dalam penanganan keamanan penumpang saat insiden telah dilaksanakan dengan cukup baik. Namun, pelaksanaannya belum berjalan secara optimal karena penanganan terhadap penumpang belum maksimal dan ketidakmampuan anak buah kapal dalam mengamankan pelaku. Kondisi tersebut terjadi karena penerapan ISPS *Code* dalam situasi berbahaya dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain: faktor manusia, yang mencakup keterampilan dan kesiapan anak buah kapal serta respons penumpang; faktor metode, yang berkaitan dengan skenario prosedur penanganan khusus terhadap ancaman senjata tajam; faktor alat, yakni alat keselamatan pendukung dalam penanganan; faktor material, berupa dokumen yang memuat skenario prosedur serta alat penanganan khusus terhadap ancaman senjata tajam; dan faktor lingkungan kapal.

**Kata Kunci :** ISPS *Code*, *Ship Security Plan*, Keamanan, Penumpang



## ABSTRAC

*I MADE RAHADI BERATA. 2024. Analysis of the Implementation of the ISPS Code on Passenger Security Handling aboard KM. Awu. Supervised by Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar. and Dr. Ardhiana Puspitacandri, S.Psi., M.Psi.*

*Passenger safety is the responsibility and primary focus of maritime industry companies in conducting shipping activities, as stipulated in Undang-Undang of the Republic Indonesia No. 17 of 2008. Therefore, there is a need for certification related to ship security, namely the International Ship Security Certificate (ISSC), which is a standard requirement under the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code. Consequently, it is mandatory to implement the ISPS Code into a Ship Security Plan on board vessels to prevent and address potentially hazardous situations that may occur. Thus, appropriate implementation becomes the target of this research to effectively handle dangerous situations aboard the ship.*

*This research proposal employs a descriptive qualitative method with fishbone analysis. Data sources are obtained through primary. Data collection techniques in this study are conducted through interviews with crew members involved and observations made by the researcher during the incidents, as well as documentation by the researcher.*

*The results showed that the ISPS Code has been implemented when a hazardous incident occurs even though the results of the implementation of security handling have not been maximized.*

*The results showed that the implementation of the ISPS Code in handling passenger safety during incidents has been implemented quite well. However, the implementation has not been running optimally because the handling of passengers has not been maximized and the inability of the crew to secure the perpetrator. This condition occurs because the application of the ISPS Code in dangerous situations is influenced by several factors, including: human factors, which include the skills and alertness of the crew and the response of passengers; method factors, which relate to the scenario of special handling procedures against the threat of sharp weapons; tool factors, namely supporting safety equipment in handling; material factors, in the form of documents containing procedure scenarios and special handling tools against the threat of sharp weapons; and ship environmental factors.*

**Keywords :** *ISPS Code, Ship Security Plan, Security, Passengers.*

## KATA PENGANTAR

Puja dan puji syukur kepada Ida Sang Hyang Widhi Wasa atau Tuhan Yang Maha Esa atas berkatnya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas Karya Ilmiah Terapan dengan judul ;

### **“ANALISIS PENERAPAN ISPS *CODE* PADA PENANGANAN KEAMANAN PENUMPANG DI KM. AWU”**

Yang merupakan syarat bagi Taruna untuk menyelesaikan pendidikannya. Dalam usaha menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini, dengan penuh rasa hormat setinggi-tingginya dan rasa terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bantuan, bimbingan, petunjuk, dan motivasi serta dorongan yang sangat berarti bagi penulis.

Untuk itu perkenankanlah pada kesempatan ini, penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Moejiono, M.T., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya.
2. Ibu Capt. Upik Widyaningsih selaku Ketua Prodi Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal Politeknik Pelayaran Surabaya.
3. Bapak Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar. selaku Pembimbing I yang senantiasa membantu penulis untuk memberikan arahan serta masukan terkait materi yang penulis bahas dalam karya ilmiah ini.
4. Ibu Dr. Ardiana Puspitacandri, S.Psi., M.Psi. selaku Pembimbing II yang senantiasa meluangkan waktunya untuk memberikan arahan serta masukan kepada penulis terkait tata penulisan karya ilmiah ini.
5. Seluruh Sivitas Akademika Dosen Politeknik Pelayaran Surabaya.
6. Orang Tua saya, Bapak I Nyoman Astawa, S.E. dan Ibu Desak Putu Parwati atas bantuan moral serta materi.
7. Bibik saya, Ibu Ni Ketut Rasmini, S.Pd. dan kakak saya, Agus Weda Bayuntara yang juga memberikan bantuan moral serta materi.
8. Rekan Kasta Bali, Dhika, Rozzaq, Erik, Dodik, Darma, Adit, Alex, Abi, Restiti, Evi, Dwi dan yang lainnya yang telah menjadi sahabat merantau terbaik dari masa catat hingga saat ini.
9. Rekan-rekan TROK yang juga selalu memberikan motivasi baik berupa pendapat, semangat dan hal-hal lainnya dalam rangka pembuatan karya ilmiah ini.

Akhir kata, penulis berharap semoga karya tulis ilmiah ini dapat dijadikan bahan pembelajaran dan memberikan manfaat kepada kita semua.

Surabaya, 12 Juni 2025

I MADE RAHADI BERATA  
NIT 09.21.007.1.01

## DAFTAR ISI

<b>JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN.....</b>	<b>ii</b>
<b>PERSETUJUAN SEMINAR PROPOSAL .....</b>	<b>iii</b>
<b>PERSETUJUAN SEMINAR HASIL .....</b>	<b>iv</b>
<b>LEMBARAN PENGESAHAN PROPOSAL.....</b>	<b>v</b>
<b>LEMBARAN PENGESAHAN HASIL .....</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>vii</b>
<b><i>ABSTRACT</i> .....</b>	<b>viii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xv</b>
<b>DAFTAR SINGKATAN.....</b>	<b>xvi</b>
<b>BAB I   PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Penelitian.....	1
B. Rumusan Masalah.....	6
C. Batasan Masalah .....	6
D. Tujuan Penelitian .....	7
E. Manfaat Penelitian .....	7
<b>BAB II   TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>9</b>
A. <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya .....	9
B. Landasan Teori.....	12

C. Kerangka Berpikir .....	34
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>36</b>
A. Jenis Penelitian.....	36
B. Lokasi dan Waktu Penelitian .....	37
C. Jenis dan Sumber Data .....	37
D. Teknik Pengumpulan Data.....	38
E. Pemilihan Informan.....	40
F. Validasi Data.....	41
G. Teknik Analisis Data.....	42
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>46</b>
A. Gambaran Umum Objek Penelitian.....	46
B. Hasil Penelitian .....	48
C. Pembahasan .....	109
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>119</b>
A. Simpulan .....	119
B. Saran .....	120
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>122</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>124</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Jumlah gangguan keamanan di Asia Tenggara tahun 2019-2023 .....	4
Tabel 2. 1 <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya.....	9
Tabel 4. 1 <i>Ship's Particular</i> KM. Awu .....	48
Tabel 4. 2 Hasil Observasi Implementasi <i>Security Level</i> 3 Akses ke Kapal .....	52
Tabel 4. 3 Hasil Observasi Implementasi <i>Security Level</i> 3 Daerah Terbatas .....	59
Tabel 4. 4 Hasil Observasi Implementasi <i>Security Level</i> 3 Penanganan Penumpang Beserta Bawaannya.....	61
Tabel 4. 5 Hasil Observasi Implementasi <i>Security Level</i> 3 Pengiriman Perbekalan Kapal.....	64
Tabel 4. 6 Hasil Observasi Implementasi <i>Security Level</i> 3 Menangani Barang Tidak Bertuan .....	65
Tabel 4. 7 Hasil Observasi Implementasi <i>Security Level</i> 3 Memantau Keamanan Kapal.....	66
Tabel 4. 8 Tabel Triangulasi Sumber.....	88
Tabel 4. 9 Tabel Triangulasi Teknik .....	93



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Korban peristiwa kekerasan bersenjata tajam .....	2
Gambar 2. 1 Kerangka Berpikir .....	35
Gambar 3. 1 Diagram <i>Fishbone</i> Analisis .....	43
Gambar 4. 1 Kapal KM. Awu.....	47
Gambar 4. 2 Evakuasi Penumpang Kapal.....	56
Gambar 4. 3 Evakuasi dan Penanganan Korban .....	57
Gambar 4. 4 Evakuasi Korban oleh Tim Medis .....	58
Gambar 4. 5 Debarkasi Penumpang Kapal .....	62
Gambar 4. 6 Penerangan Luar KM. Awu .....	67
Gambar 4. 7 CCTV KM. Awu.....	68
Gambar 4. 8 Monitor CCTV KM. Awu.....	69
Gambar 4. 9 <i>Log Book</i> Kapal .....	82
Gambar 4. 10 Latihan <i>Briefing</i> Keamanan .....	84
Gambar 4. 11 Lampiran Catatan Latihan Pembajakan .....	85
Gambar 4. 12 Jadwal Latihan ISPS <i>Code</i> .....	86
Gambar 4. 13 Gambar Diagram <i>Fishbone</i> .....	108

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship Particular</i> Kapal .....	124
Lampiran 2 <i>Crew List</i> Kapal .....	125
Lampiran 3 Ship Security Plan Tingkat Keamanan 3 KM. Awu .....	127
Lampiran 4 Berita Acara Kematian.....	131
Lampiran 5 Berita Acara Kejadian.....	133
Lampiran 6 Berita Acara Penanganan Korban.....	134
Lampiran 7 Lembar Observasi Implementasi ISPS <i>Code Security Level 3</i> Akses ke Kapal.....	135
Lampiran 8 Lembar Observasi Implementasi ISPS <i>Code Security Level 3</i> Daerah Terbatas .....	137
Lampiran 9 Lembar Observasi Implementasi ISPS <i>Code Security Level 3</i> Penanganan Penumpang Beserta Bawaannya .....	138
Lampiran 10 Lembar Observasi Implementasi ISPS <i>Code Security Level 3</i> Pengiriman Perbekalan Kapal .....	139
Lampiran 11 Lembar Observasi Implementasi ISPS <i>Code Security Level 3</i> Barang Tidak Bertuan.....	140
Lampiran 12 Lembar Observasi Implementasi ISPS <i>Code Security Level 3</i> Memantau Keamanan Penumpang.....	141
Lampiran 13 Hasil Wawancara .....	143
Lampiran 14 Hasil Dokumentasi Evakuasi Korban.....	180
Lampiran 15 Sertifikat ISSC Kapal .....	182

## DAFTAR SINGKATAN

ABK	: Anak Buah Kapal
AIS	: <i>Automatic Identification System</i>
CCTV	: <i>Closed-Circuit Television</i>
CSO	: <i>Company Security Officer</i>
ICC	: <i>Internasional Criminal Court</i>
IMB	: <i>International Maritime Bureau</i>
IMO	: <i>International Maritime Organization</i>
ISPS	: <i>Internasional Ship and Port Facility Security</i>
ISSC	: <i>International Ship Security Certificate</i>
KM	: Kapal Motor
MV	: <i>Motor Vessel</i>
PA	: <i>Public Address</i>
PFSO	: <i>Port Facility Security Officer</i>
PSC	: <i>Port Security Committee</i>
PSO	: <i>Port Security Officer</i>
SSA	: <i>Ship Security Assessment</i>
SAT	: <i>Security Awareness Training</i>
SSAS	: <i>Ship Security Alert System</i>
SSP	: <i>Ship Security Plan</i>
SSO	: <i>Ship Security Officer</i>
SOLS	: <i>Safety of Life at Sea</i>
RSO	: <i>Recognized Security Organization</i>

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Penelitian

Keamanan penumpang merupakan tanggung jawab dan fokus utama bagi perusahaan industri maritim dalam menyelenggarakan kegiatan pelayaran. Hal ini termuat pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 pasal 40 ayat (1) yang menyatakan: “Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya” (2008).

Dalam menunjang keamanan penumpang di atas kapal, pihak perusahaan perlu melakukan beberapa pemenuhan persyaratan atau sertifikasi yang telah diatur kepada kapal yang dimilikinya. Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 pasal 1 pada Nomer 34 dijelaskan: “Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian” (2008).

Salah satu sertifikat yang harus kapal miliki guna menunjang keamanan penumpang di kapal adalah *International Ship Security Certificate* (ISSC) yang mana hal tersebut telah menjadi standar ketetapan pada *International Ship and Port Facility Security* (ISPS) Code (Puspitawati, 2019).

*Internasional Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* atau sistem keamanan internasional untuk kapal dan fasilitas pelabuhan merupakan regulasi internasional yang mengatur tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan ini lahir sebagai bentuk tanggapan dari pada ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan setelah serangan 11 November di Amerika Serikat (Taequi & Basuki, 2020).

Menurut Baljkas dalam Pranyoto & Kundori (2022) menyebutkan bahwa ada beberapa jenis ancaman atau gangguan terhadap keamanan di dunia maritim, seperti terorisme, pembajakan dan perampokan bersenjata kepada kapal, ancaman biologis dan kimia, penyelundupan dan perdagangan manusia, penumpang gelap, pencurian, sabotase, dan kejahatan dunia maya.

Pada hari Rabu tanggal 15 November 2023 jam 15.35 WIB telah terjadi satu peristiwa kejahatan bersenjata tajam yang mengakibatkan beberapa penumpang kapal menjadi korban.



Gambar 1. 1 Korban peristiwa kekerasan bersenjata tajam  
Sumber: Dokumentasi Peneliti

Gambar 1.1 di atas menunjukkan korban-korban luka sayat akibat senjata tajam di klinik kapal yang sedang mendapatkan pertolongan pertama oleh Mantri (Perawat Kapal) dan dibantu oleh satpam kapal. Kejadian tersebut terjadi saat KM. Awu melanjutkan perjalanannya dari pelabuhan Tanjung Perak Surabaya menuju pelabuhan Panglima Utar Kumai. Saat kapal berlayar di atas laut Jawa hal yang tidak diduga terjadi, sang pelaku tanpa aba-aba mulai menyerang orang-orang yang ada di kapal dengan senjata tajam yang dibawanya.

Pelaku melancarkan aksinya dengan total korban sebanyak 3 (tiga) orang luka-luka dan satu orang meregang nyawa. Setelah hal tersebut disadari oleh perwira kapal dan juga petugas keamanan kapal (satpam) yang melihat dari *cctv* akhirnya perwira kapal memberikan pengumuman kepada seluruh penumpang dan juga anak buah kapal untuk berhati-hati karena ada orang yang membawa senjata tajam di atas kapal.

Tentu saja hal tersebut mengakibatkan kepanikan di atas kapal terlebih bagi seluruh penumpang kapal hingga membuat suasana di atas kapal menjadi kacau. Perwira kapal membagi anak buah kapal ke dalam 2 (dua) tim, tim satu adalah tim yang bertugas untuk menangkap pelaku, dan tim yang lainnya akan bertugas untuk mengevakuasi penumpang.

Anak buah kapal berusaha untuk menggiring penumpang ke tempat yang aman agar tidak timbul korban jiwa lainnya, namun mengevakuasi penumpang yang jumlahnya banyak dengan personil yang sedikit bukanlah perkara yang mudah, hal tersebut mengakibatkan tidak seluruhnya penumpang terevakuasi dan sebagian lainnya mencari tempatnya masing-masing yang



dirasa aman untuk menjadi tempat berlindung dari pelaku. Keadaan kapal saat itu menjadi tidak kondusif, semua orang fokus untuk menyelamatkan dirinya masing-masing. Pada akhirnya pelaku dapat dilumpuhkan menggunakan APAR yang membuat pelaku terjatuh dan senjata yang dipegangnya lepas, namun selanjutnya pelaku menjadi bulan-bulanan penumpang yang kesal dengan tindakan pelaku, sehingga pada akhirnya pelaku kehilangan nyawanya akibat amukan penumpang.

Kejadian tersebut cukup memberikan dampak pada kapal, pelaksanaan investigasi yang mengakibatkan keberangkatan kapal menjadi tertunda. Beredarnya berita korban dan juga pelaku kejadian tersebut yang seakan menjadi momok menakutkan bagi masyarakat calon penumpang yang akan melangsungkan perjalanannya menggunakan kapal khususnya KM. Awu. Dengan demikian jika Perusahaan tidak mengambil tindakan yang tegas untuk menyikapi hal tersebut maka perusahaan juga akan merasakan dampaknya.

Berdasarkan Laporan Pembajakan dan Perampokan Bersenjata Terhadap Kapal Periode 1 Januari - 31 Desember 2023 yang dirilis oleh ICC *International Maritime Bureau* (IMB) menyatakan bahwa Indonesia menjadi negara nomer 2 (dua) dengan jumlah gangguan keamanan di Asia Tenggara (ICC *International Maritime Bureau*, 2023). Berikut jumlah gangguan keamanan di Asia Tenggara dapat dilihat pada tabel 1.1 di bawah ini:

Tabel 1. 1 Jumlah gangguan keamanan di Asia Tenggara tahun 2019-2023

Sumber: ICC *International Maritime Bureau*

Negara	2019	2020	2021	2022	2023
Indonesia	25	26	9	10	18
Malaysia	11	4	2	4	2
Philipina	5	8	9	6	9
Singapura	12	23	35	38	37
Thailand		1			

Perampokan yang terjadi biasanya bersenjatakan senjata api, pisau atau parang, dan marak terjadi di Belawan, Dumai/Lubuk Gaung dan perairan sekitarnya. Mungkin banyak kejadian yang tidak dilaporkan dan biasanya bajak laut dan perampok terjadi pada malam hari (ICC International Maritime Bureau, 2023).

Hal tersebutlah yang menjadi alasan mengapa keamanan di dunia maritim adalah isu yang penting di suatu negara, sampai sekarang masih banyak terjadi ancaman di laut yang mengganggu stabilitas keamanan di sektor pelayaran (Sugianto et al., 2021). yang mana jika hal ini tidak segera ditangani maka kejahatan maritim akan semakin marak terjadi karena tidak adanya ketegasan dari peraturan yang telah ditetapkan sebelumnya.

Hal tersebut di atas juga dikatakan oleh Bichou dalam Pranyoto & Kundori (2022) walaupun ISPS *Code* telah diterapkan di Indonesia sejak Tahun 2004, tapi masih marak terjadi permasalahan yang mengganggu keamanan kapal dan fasilitas di Pelabuhan. Pengaplikasian ISPS *Code* dinilai tidak memberikan standar global yang seragam dan pedoman yang jelas, yang mungkin sebagian karena pemahaman pemerintah yang berbeda tentang ketentuan ISPS *Code*.

Berdasarkan pemaparan di atas yang membuat peneliti tertarik untuk meneliti bagaimana penerapan ISPS *Code* khususnya di KM. Awu saat terjadi keadaan berbahaya di kapal serta apa sajakah factor yang mempengaruhi penerapan ISPS *Code* di saat kejadian tersebut. Dengan demikian diharapkan kedepannya akan semakin banyak orang yang sadar mengenai pentingnya penerapan ISPS *Code* guna mencegah serta menanggulangi masalah keamanan di kapal dan fasilitas Pelabuhan.

## B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut di atas dan untuk menghindari pemahaman yang luas dan fokus kajian yang lebih terarah dan sistematis maka ruang lingkup penelitian dibatasi oleh rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan ISPS *Code* pada penanganan keamanan penumpang di KM. Awu?
2. Apa saja faktor-faktor yang dapat mempengaruhi penerapan ISPS *Code* pada penanganan keamanan penumpang di KM. Awu?

## C. Batasan Masalah

Sehubungan dengan penerapan ISPS *Code* pada kapal menyangkut banyak hal terkait keamanan diatas kapal, sehingga untuk menghindari pembahasan yang meluas maka pada penelitian ini peneliti akan ditetapkan sebuah batasan masalah.

Batasan masalah pada penelitian yang akan dilakukan peneliti akan berfokus pada penerapan ISPS *Code* saat terjadi keadaan berbahaya akan ancaman senjata tajam di atas kapal dalam kaitannya untuk penanganan keamanan penumpang serta faktor-faktor pengaruh penanganan penumpang saat keadaan berbahaya tersebut. Dimana dalam hal ini peneliti akan menganalisis penerapan ISPS *Code Security Level 3* dalam upaya menanggulangi keadaan berbahaya akan ancaman senjata tajam di KM. Awu.

#### **D. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui penerapan ISPS *Code* pada penanganan keamanan penumpang di KM. Awu.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang dapat mempengaruhi penerapan ISPS *Code* pada penanganan keamanan penumpang di KM. Awu.

#### **E. Manfaat Penelitian**

Di dalam pengertian suatu penelitian mengandung dua manfaat, yaitu: manfaat teoritis dan juga manfaat praktis.

1. Manfaat Teoritis
  - a. Hasil Penelitian ini dapat digunakan untuk menambah wawasan dan pengetahuan bagi Taruna Akademi Maritim di Indonesia terutama tentang penerapan regulasi ISPS *Code* pada penanganan keamanan penumpang di KM. Awu.
  - b. Penelitian ini dapat menjadi referensi bagi pembaca untuk meningkatkan pemahaman akan pentingnya penerapan ISPS *Code* guna meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran.
2. Manfaat Praktis
  - a. Bagi Perusahaan Pelayaran
    - 1). Penelitian ini dapat digunakan perusahaan pelayaran sebagai acuan dalam menentukan kualifikasi anak buah kapal yang mumpuni dalam menghadapi situasi berbahaya di atas kapal, untuk menjaga keamanan dan keselamatan jiwa dan barang.

- 2). Anak buah kapal yang terampil dan paham tentang ISPS *Code* dapat menjaga nama baik perusahaan sehingga perusahaan akan terhindar dari kerugian ataupun hukuman karena berhasil menangani ataupun mencegah keadaan berbahaya terjadi.

b. Bagi *Crew* Kapal

- 1). Penelitian ini dapat digunakan sebagai media penambah wawasan bagi kadet dan seluruh *crew* kapal tentang pentingnya pemahaman mengenai ISPS *Code* sebagai langkah-langkah yang dilakukan guna meningkatkan keamanan di atas kapal.
- 2). Penelitian ini dapat digunakan sebagai media bagi perwira diatas kapal dalam membuat langkah-langkah upaya untuk pencegahan terjadinya keadaan berbahaya yang mengancam jiwa agar supaya tidak terjadi lagi.
- 3). Penelitian ini juga dapat dijadikan contoh sebagai acuan untuk pelaksanaan Latihan Darurat (*Drill*) terkait ISPS *Code* bagi seluruh anak buah kapal dalam upaya menjaga keamanan jiwa di atas kapal.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. *Review Penelitian Sebelumnya*

Dalam penulisan proposal karya ilmiah terapan ini penulis mengambil perbandingan dengan judul-judul karya ilmiah sebelumnya, penerapan ISPS *Code* pada penanganan keamanan penumpang di kapal ataupun pelabuhan. Dari karya ilmiah sebelumnya tersebut penulis masih melihat adanya kesamaan maupun perbedaan hasil, yang mana perbedaan dan kesamaan hasil akan dijadikan bahan referensi bagi penulis dalam melengkapi literatur pembahasan penelitiannya, *review* penelitian sebelumnya adalah sebagai berikut:

Tabel 2. 1 *Review Penelitian Sebelumnya*  
Sumber: Jurnal Penelitian

NO.	PENELITI	JUDUL	KESIMPULAN	PERBEDAAN
1.	Dino Nur Sadewa (2019)	PENERAPAN <i>INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE</i> GUNA MENINGKATKAN KEAMANAN DIKAPAL MV. SHANTHI INDAH	Adapun hasil dari penelitian ini memaparkan penemuan-penemuan tentang kurangnya pemahaman anak buah kapal terhadap ISPS <i>Code</i> , juga pelaksanaan <i>drill</i> ISPS <i>Code</i> yang pelaksanaannya jarang dilakukan dan tidak sesuai jadwal yang ditetapkan, selain itu rusaknya peralatan pendukung ISPS <i>Code</i> serta rawannya Pelabuhan yang dipakai sebagai lokasi berlabuh kapal, sehingga penelitian ini bermaksud untuk	Penelitian sebelumnya membahas kendala-kendala yang terjadi terhadap penerapan ISPS <i>Code</i> guna menunjang keamanan secara keseluruhan di atas kapal MV. Shanthi Indah, namun penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti akan membahas tentang penerapan ISPS <i>Code</i> saat terjadi keadaan berbahaya di atas kapal dengan kaitannya terhadap penanganan keamanan penumpang.



NO.	PENELITI	JUDUL	KESIMPULAN	PERBEDAAN
			melaksanakan penerapan ISPS <i>Code</i> dengan perencanaan yang baik serta diimbangi dengan latihan berkala sesuai jadwal guna tercapainya penerapan ISPS <i>Code</i> yang baik di kapal.	
2.	Adlu Gunawan (2022)	ANALISIS PENERAPAN ISPS <i>CODE</i> PADA PENANGANAN PENUMPANG DI KAPAL PSV.SURF PERDANA	Kesimpulan dari penelitian yang dilakukan sebelumnya menunjukkan bahwa kurangnya pemahaman anak buah kapal yang mengakibatkan penerapan ISPS <i>Code</i> terkait <i>Ship Security Plan</i> (SSP) di kapal tidak berjalan sesuai dan belum baik khususnya dalam penanganan penumpang yang mana dapat memasuki daerah terbatas ( <i>restricted area</i> ). Dengan demikian ditariklah sebuah pemecahan dimana anak buah kapal akan dipaparkan gambaran mengenai regulasi ini dalam rangka meningkatkan pengetahuan mereka, sehingga diharapkan nantinya akan dapat meminimalisir gangguan keamanan yang mungkin saja akan terjadi di kapal.	Penelitian tersebut mengutarakan sebuah masalah mengenai penerapan <i>Ship Security Plan</i> (SSP) yang belum baik untuk penanganan penumpang sehingga penumpang kedatangan memasuki daerah terbatas, sedangkan penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti akan menganalisis masalah penerapan <i>ISPS Code</i> saat terjadi keadaan berbahaya terhadap keamanan penumpang dan bagaimana.
3.	Putra Jaya Pinem (2022)	OPTIMALISASI PENERAPAN ISPS <i>CODE</i> GUNA	Dapat dilihat pada rumusan masalah penelitian ini yang dilakukan karena	Penelitian yang akan dilakukan peneliti berfokus pada analisis

NO.	PENELITI	JUDUL	KESIMPULAN	PERBEDAAN
		MENINGKATKAN KEAMANAN DI ATAS KAPAL MV. GLOBAL ONE	adanya masalah kehilangan peralatan keselamatan yang terjadi disaat kapal sandar di Pelabuhan dengan pemecahan masalahnya dilakukan <i>Security Familiarization</i> dan pembinaan kepada anak buah kapal terkait pentingnya peralatan keselamatan kapal tersebut. Adapun penemuan orang tidak dikenal yang berhasil masuk ke kamar mesin sehingga karenanya perlu dilakukan penyempurnaan SOP dalam tata tertib pengawasan keamanan dan melakukan <i>Security Meeting</i> secara teratur terkait keamanan pengawasan di atas kapal.	penerapan <i>ISPS Code</i> saat terjadi keadaan berbahaya di atas kapal dengan berfokus pada keamanan penumpang, sedangkan pada penelitian sebelumnya dilakukan untuk mencari solusi dari pada masalah hilangnya peralatan keamanan kapal serta masuknya orang tidak dikenal sampai ke ruang mesin.

Berdasarkan pemaparan pada table *review* penelitian di atas dapat disimpulkan bahwa ketiga penelitian tersebut memiliki masalah penelitian yang berbeda-beda seperti; kurangnya pemahaman anak buah kapal akibat jarang melaksanakan *drill ISPS Code* dan rusaknya peralatan pendukung keselamatan di kapal (Sadewa, 2019). Adapun penelitian oleh Adul Gunawan yang membahas mengenai kurangnya pemahaman dari anak buah kapal terkait *Ship Security Plan* (SSP) sehingga penumpang masuk ke daerah terbatas (*restricted area*) tanpa perizinan terlebih dahulu (Gunawan, 2022). Sedangkan *review* peneliti yang terakhir dilakukan akibat hilangnya peralatan keselamatan dan penemuan orang tidak dikenal yang masuk ke kamar mesin

(Pinem, 2022), namun dari ketiga penelitian sebelumnya tersebut peneliti menjadikannya sebagai bahan sumber referensi berupa data ataupun teori pendukung terkait penerapan *ISPS Code* di atas kapal untuk membantu mempermudah peneliti dalam menemukan jawaban dari masalah penelitian yang akan peneliti lakukan.

## **B. Landasan Teori**

Secara umum harus diketahui terlebih dahulu hal apa saja yang perlu diketahui guna mempersiapkan diri dalam menghadapi keadaan berbahaya di atas kapal, secara khusus prosedur dan tahapan yang harus dilakukan untuk menangani keadaan berbahaya yang perlu dipahami dengan benar oleh seluruh awak kapal pada saat menjalankan tugasnya. Komponen terpenting adalah pengetahuan anak buah kapal tentang prosedur penanganan penumpang saat keadaan berbahaya di atas kapal dengan baik.

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

#### *a. Pengertian dan Sejarah ISPS Code.*

*ISPS Code* adalah regulasi yang lahir sebagai bentuk tindak lanjut dari gangguan keamanan akibat serangan teroris tanggal 9 September 2001 yang telah menghancurkan menara kembar *World Trade Center* (WTC) dan Pentagon di New York, Amerika Serikat (Pranyoto & Kundori, 2022), sehingga *International Maritime Organization* (IMO) memutuskan untuk mengembangkan langkah-langkah baru terkait keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

Penyusunan *ISPS Code* dilakukan oleh *Maritime Safety Committee* (MSC) yang bekerja sama dengan *Maritime Security Working Group* (MSWG) sejak tahun 2001. Kedua badan tersebut mengadopsi resolusi A.294 (22) yang bertujuan untuk meninjau langkah-langkah dan prosedur dalam mencegah kemungkinan aksi terorisme yang mengancam keamanan dunia maritim, khususnya penumpang, dan anak buah kapal, dan juga keselamatan kapal secara umum, dalam suatu sidang Majelis pada November 2001 (Pinem, 2022).

Selanjutnya di London tanggal 9 sampai 13 Desember 2002 negara anggota IMO mengadakan sebuah konferensi yang dikenal dengan Konferensi Diplomatik masalah Keamanan Maritim untuk menyepakati pengadopsian *ISPS Code* ke dalam *Convention on the Safety of Life at Sea* 1974 (SOLAS 1974). Selain itu, konferensi ini juga menyetujui amandemen terhadap Bab V dan Bab XI dari SOLAS, agar sesuai dengan adopsi *ISPS Code* (Pinem, 2022).

SOLAS Bab XI diamandemenkan menjadi Bab XI-1 dan penambahan Bab baru Bab XI-2 mengenai tindakan khusus untuk meningkatkan keamanan maritim (*Special Measures To Enhance Maritime Safety*), yang berisi ketentuan bagaimana meningkatkan keamanan maritim, oleh kapal, syahbandar dan pengelola pelabuhan. Dari Bab ini kemudian diberlakukan *ISPS Code* (Sadewa, 2019), yang mana mulai diberlakukan pada tanggal 1 Juli 2004 untuk meningkatkan keamanan maritim dan mencegah tindakan terorisme serupa terhadap sektor pelayaran (Taequi & Basuki, 2020).

ISPS *Code* dimaksudkan sebagai tindakan preventif, yang mana memberi pemerintah, perusahaan pelayaran, anak buah kapal, dan pengelola fasilitas pelabuhan tanggung jawab untuk mendeteksi ancaman keamanan dan dalam pengambilan tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan pada kapal atau fasilitas pelabuhan. Anak buah kapal harus mahir dalam tugas keamanan sesuai dengan pelatihan dan tugasnya masing-masing (Radonja & Glujić, 2020).

b. Bagian Utama dari ISPS *Code*.

Berdasarkan dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 Tahun 2016 Tentang Manajemen Keamanan kapal dan Fasilitas Pelabuhan (2016), menyatakan bahwa *International Ship and Pori Facility Security Code* (ISPS *Code*) terdiri dari bagian A sebagai perintah dan bagian B sebagai anjuran.

1) Bagian A : Persyaratan Wajib (*Mandatory*)

Bagian A memuat ketentuan-ketentuan yang wajib (*mandatory*) dilakukan oleh pemerintah dari negara anggota, kapal, Perusahaan industri pelayaran, dan fasilitas pelabuhan. Ketentuan ini memuat aturan-aturan dalam Bab XI-2 dari amandemen SOLAS 1974. Dalam konteks ini, Bagian A menetapkan tanggung jawab dan langkah-langkah keamanan yang harus diambil untuk melindungi kapal dan fasilitas pelabuhan dari ancaman keamanan.

Bagian A : Persyaratan Wajib (*Mandatory*), yaitu:

- a) Umum (*General*)
- b) Definisi (*Definition*)

- c) Aplikasi (*Application*)
- d) Tanggung jawab negara anggota (*Responsibility of Contractive Government*)
- e) Pernyataan keamanan (DOS)
- f) Kewajiban perusahaan (*Obligation of The Company*)
- g) Keamanan kapal (*Ship Security*)
- h) Penilaian keamanan Kapal (*Ship Security Assessment*)
- i) Rencana keamanan Kapal (*Ship Security Plan*)
- j) Catatan atau dokumen (*Records*)
- k) Pegawai keamanan perusahaan (*Company Security Officer*)
- l) Petugas keamanan Kapal (*Ship Security Officer*)
- m) *Pelatihan, praktik dan pengujian terhadap keamanan kapal*
- n) Keamanan fasilitas pelabuhan (*Port Facility Security*)
- o) Penilaian Keamanan fasilitas pelabuhan (*Port Facility Security Assessment*)
- p) Rencana Keamanan fasilitas pelabuhan (*Port Facility Security Plan*)
- q) Petugas Keamanan fasilitas pelabuhan (*Port Facility Security Officer*) .
- r) *Pelatihan, praktek dan pengujian terhadap keamanan fasilitas pelabuhan*
- s) Verifikasi dan sertifikasi kapal.



## 2) Bagian B : Petunjuk Pelaksanaan (*Guidance*)

Bagian B memuat terkait pedoman dan panduan (*guidance*) tentang bagaimana memenuhi ketentuan yang disyaratkan dalam Bagian A. hal ini berkaitan tentang praktik terbaik dan prosedur yang dapat diterapkan guna meningkatkan keamanan dunia pelayaran. Walaupun hal tersebut tidak diwajibkan, pedoman ini sangat penting untuk membantu negara anggota dalam mengimplementasikan langkah-langkah keamanan secara efektif.

Bagian B : Petunjuk Pelaksanaan (*Guidance*), yaitu:

- a) Perkenalan
- b) Penetapan
- c) Penerapan
- d) Tanggung jawab negara anggota
- e) Pernyataan keamanan
- f) Tanggung jawab perusahaan
- g) Keamanan kapal
- h) Penguji juklak keamanan kapal
- i) Rencana keamanan kapal
- j) Catatan kejadian
- k) Perwira keamanan perusahaan
- l) Perwira keamanan kapal
- m) Latihan, latihan berkala dan latihan cepat tanggap keamanan
- n) Keamanan fasilitas pelabuhan
- o) Penguji Juklak fasilitas pelabuhan.

c. Tujuan dari ISPS *Code*.

Tujuan dari ISPS *Code* menurut IMO dalam ISPS *Code* (2003), yaitu:

- 1) Menetapkan kerangka kerja internasional untuk meningkatkan kerja sama antara negara-negara penandatangan, lembaga pemerintah, pemerintah daerah dan industri maritim dan pelabuhan, dalam menilai dan mendeteksi potensi ancaman terhadap keamanan kapal atau pelabuhan yang digunakan untuk perdagangan internasional, dengan tujuan untuk menerapkan langkah-langkah keamanan preventif terhadap hal tersebut.
- 2) Menetapkan peran dan tanggung jawab masing-masing negara penandatangan terkait perlindungan keamanan maritim di pelabuhan dan kapal pada tingkat nasional, regional, dan internasional.
- 3) Memastikan informasi keamanan maritim dikumpulkan dan dipertukarkan dengan cepat dan efektif di tingkat nasional, regional dan internasional
- 4) Menyediakan metode untuk menilai keamanan kapal dan pelabuhan, memfasilitasi pengembangan rencana dan prosedur keamanan kapal, bisnis dan pelabuhan yang harus digunakan untuk memenuhi respon terhadap berbagai tingkat keamanan kapal atau pelabuhan.
- 5) Memastikan bahwa langkah-langkah keamanan maritim yang memadai dan tepat diterapkan di kapal dan di pelabuhan.

d. Tugas dan Wewenang Personel Keamanan menurut ISPS *Code*.

Berikut adalah beberapa istilah personel keamanan yang terdapat dalam ISPS *Code* yang perlu untuk diketahui, pengertian istilah

bersumber dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 Tahun 2016 Bab 1 Ketentuan Umum pasal 1 (2016), sebagai berikut:

1) Komite Keamanan Pelabuhan

Komite Keamanan Pelabuhan (*Port Security Committee*) yang selanjutnya disingkat PSC adalah wadah yang terdiri dari seluruh pihak terkait di pelabuhan yang terlibat dalam penanganan keamanan pelabuhan.

2) Perwira Keamanan Pelabuhan

Perwira Keamanan Pelabuhan atau *Port Security Officer* selanjutnya disingkat PSG adalah pejabat struktural satu tingkat dibawah Kepala Kantor pada Kantor Kesyahbandaran Utama atau Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan atau Kantor Pelabuhan Batam atau Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan yang bidang tugas dan fungsinya terkait dengan penerapan Koda.

3) Organisasi Keamanan Yang Diakui

Organisasi Keamanan Yang Diakui atau *Recognized Security Organization* selanjutnya disingkat RSO adalah suatu badan hukum yang mempunyai tenaga ahli yang memiliki pengetahuan keamanan, manajemen resiko, intelijen dibidang kapal dan atau fasilitas pelabuhan. Di Indonesia, penunjukan RSO dilakukan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut melalui Direktur Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai.

#### 4) Perwira Keamanan Perusahaan

Perwira Keamanan Perusahaan atau *Company Security Officer* selanjutnya disingkat CSO adalah orang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan penilaian keamanan kapal dilaksanakan, perencanaan keamanan kapal dikembangkan, diterapkan dan dipelihara serta koordinasi dengan para Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan dan Perwira Keamanan Kapal.

#### 5) Perwira Keamanan Kapal

Perwira Keamanan Kapal atau *Ship Security Officer* selanjutnya disingkat SSO adalah perwira kapal yang bertanggung jawab kepada nakhoda, dan ditunjuk oleh perusahaan sebagai penanggungjawab terhadap keamanan kapal, penerapan, pemeliharaan dan revisi dari rencana keamanan kapal dan untuk berkoordinasi dengan perwira keamanan perusahaan dan perwira keamanan fasilitas pelabuhan.

#### 6) Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan

Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan atau *Port Facility Security Officer* selanjutnya disingkat PFSO adalah petugas yang ditunjuk oleh manajemen perusahaan fasilitas pelabuhan yang bertanggung jawab terhadap pengembangan, implementasi, revisi dan pemeliharaan perencanaan keamanan fasilitas pelabuhan serta untuk bekerjasama dengan para SSO, CSO dan Pengelola Fasilitas Pelabuhan.

## 7) Penilaian Keamanan Kapal

Penilaian Keamanan Kapal atau *Ship Security Assessment* selanjutnya disingkat SSA adalah bagian yang penting dan integral dari proses pengembangan dan pembaharuan perencanaan keamanan kapal. Pelaksanaan *Ship Security Assessment* (SSA) dilakukan oleh *Company Security Officer* (CSO) atau orang-orang yang ditunjuk oleh Perusahaan pelayaran.

## 8) *Designated Authority*

*Designated Authority* yang selanjutnya disingkat DA adalah otoritas negara yang ditunjuk oleh Direktur Jenderal untuk bertanggungjawab terhadap penerapan *Koda ISPS Code* di Indonesia. DA juga merupakan badan yang bertanggung jawab untuk menerbitkan dan mencabut ISSC. Prosedur dan tata cara pencabutan ISSC akan diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal.

### e. Sertifikat-sertifikat keamanan untuk menunjang pelaksanaan *ISPS Code*

Berikut merupakan sertifikat-sertifikat yang diperuntukan bagi kapal dan juga pelaut sebagai syarat yang wajib terpenuhi guna pemenuhan keterampilan dan kelayakan di bidang keamanan dalam dunia maritim, sertifikat tersebut yaitu:

#### 1) Sertifikat ISSC

*International Ship Security Certificate* atau ISSC adalah sebuah sertifikat keamanan internasional yang diperlukan untuk semua kapal yang berlayar secara internasional. ISSC memiliki masa berlaku 5 (lima) tahun dan merupakan sertifikat keamanan

yang digunakan untuk memastikan bahwa kapal tersebut telah memenuhi standar keamanan sesuai *ISPS Code* yang ditetapkan oleh IMO.

## 2) Sertifikat SAT

*Security Awareness Training* atau disingkat SAT adalah sertifikat yang dirancang untuk memberikan pengetahuan dan keterampilan kepada para pelaut mengenai tindakan keamanan di atas kapal terkait implementasi dari *ISPS Code*. Sertifikat SAT bertujuan untuk memastikan bahwa pelaut dapat mengenali dan menangani situasi keamanan, seperti pembajakan atau ancaman lainnya di laut. Pelatihan ini mencakup prosedur dan tanggung jawab yang harus diambil oleh awak kapal dalam situasi darurat. Sertifikat SAT memiliki masa berlaku selama 5 (lima) tahun.

## 3) Sertifikat SSO

Sertifikat SSO atau *Ship Security Officer* adalah sertifikat yang diperlukan bagi perwira kapal yang bertanggung jawab atas keamanan kapal guna memastikan bahwa perwira memiliki kompetensi yang diperlukan dalam menangani isu-isu keamanan di laut. Sertifikat SSO memiliki masa berlaku selama 5 (lima) tahun.

Sertifikat SSO diatur berdasarkan Konvensi *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 1978 dan amandemennya, khususnya pada Regulasi VI/5 yang menetapkan persyaratan pelatihan dan kualifikasi bagi perwira keamanan kapal.

f. Rancangan Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*).

1) Pengertian *Ship Security Plan*

Termuat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 Tahun 2016 pada Pasal 1 (2016), menjabarkan bahwa Perencanaan Keamanan Kapal atau *Ship Security Plan* selanjutnya disingkat SSP adalah suatu rencana yang dikembangkan untuk memastikan bahwa penerapan dari langkah-langkah diatas kapal dirancang untuk melindungi orang, muatan, peralatan angkut muatan, gudang perbekalan kapal, atau kapal terhadap resiko suatu gangguan keamanan. Buku *Ship Security Plan* sendiri adalah sebuah buku yang memuat tentang Prosedur Keamanan, Latihan (*Drill*) Keamanan, Pengelolaan Risiko, serta Sistem Peringatan Keamanan Kapal yang wajib dimiliki oleh kapal.

Rencana keamanan kapal sebagaimana dimaksud dalam ISPS *Code Part A.9* dan *Part B.9* ialah rencana keamanan yang dikembangkan dari hasil penilaian keamanan untuk memastikan bahwa penerapan tindakan keamanan di atas kapal dirancang untuk melindungi orang, barang, dan peralatan pengangkutan muatan serta cadangan perbekalan kapal yang beresiko akan gangguan keamanan (Pinem, 2022).

Pinem (2022) menyebutkan rancangan keamanan kapal (*Ship Security Plan*) dapat dilaksanakan oleh:

- a) *Company Security Officer* (CSO) dan atau petugas yang ditunjuk oleh *Company* untuk menyusun SSP.

- b) *Recognized Security Organization* (RSO) yang telah ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- c) *Ship Security Officer* (SSO) ini bertanggung jawab terhadap keamanan di atas kapal, termasuk menerapkan dan memelihara rencana keamanan kapal (*Ship Security Plan*), mewakili kapal terkait komunikasi dengan *Port Facility Security Officers* (PFSO) dan *Company Security Officer* (CSO).

## 2) Penyusunan dan Pelaksana *Ship Security Plan*

Puspitawati (2019) menjelaskan proses penyusunan *Ship Security Plan* (SSP), dimana perusahaan pelayaran lah yang diwajibkan untuk menyiapkan *Ship Security Plan* (SSP). Perusahaan pelayaran akan menugaskan Staf Keamanan Perusahaan atau *Company Security Officer* (CSO) yang bertugas dalam merancang dan menyusun SSP.

*Ship Security Assessment* atau Penilaian Keamanan Kapal yang dilakukan oleh CSO sebagai langkah awal yang penting untuk mengidentifikasi risiko dan ancaman terhadap kapal. Dari hasil SSA ini nanti, akan dirumuskan SSP yang selanjutnya harus disetujui oleh *Recognized Security Organization* (RSO). Setelah SSP disetujui oleh RSO, maka *International Ship Security Certificate* (ISSC) akan diterbitkan (Puspitawati, 2019).

Selanjutnya Perusahaan pelayaran perlu menunjuk seorang *Ship Security Officer* (SSO) yang akan bertugas sebagai penanggungjawab pelaksanaan dan pengimplementasian SSP di



kapal, serta bertanggungjawab untuk selalu berkomunikasi dengan *Port Facility Security Officer* (PFSC) di pelabuhan-pelabuhan yang akan disinggahi (Puspitawati, 2019), SSP perlu diaudit secara berkala untuk memastikan bahwa semua prosedur diikuti dan diperbarui sesuai dengan kondisi di kapal.

### 3) Hal-hal yang termuat dalam *Ship Security Plan*

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 Tahun 2016 pasal 13 ayat (1) memaparkan hal-hal apa saja yang harus dimuat dalam SSP (2016), yaitu:

- a) Langkah pengamanan untuk mencegah masuknya senjata, bahan atau barang berbahaya, dan alat-alat yang dapat digunakan untuk membahayakan orang-orang, kapal atau pelabuhan;
- b) Mengidentifikasi daerah terlarang dan langkah pencegahan masuknya orang yang tidak berkepentingan ke daerah tersebut; dan
- c) Langkah-langkah untuk mencegah masuknya orang-orang yang tidak berkepentingan ke kapal;
- d) Prosedur untuk menanggulangi gangguan keamanan dan pelanggaran-pelanggaran keamanan termasuk pengoperasian alat-alat yang kritis serta kegiatan operasional dipelabuhan;
- e) Prosedur untuk menanggulangi setiap pengamanan dari Koordinator PSC yang mungkin diberikan pada tingkat keamanan 3 (tiga);

- f) Prosedur untuk evakuasi dalam hal adanya gangguan keamanan dan pelanggaran keamanan;
- g) Tugas-tugas dari SSO yang ditunjuk untuk bertanggung jawab terhadap keamanan dan tugas-tugas awak kapal lainnya terhadap aspek-aspek keamanan kapal;
- h) Prosedur untuk mengaudit kegiatan-kegiatan pengamanan;
- i) Prosedur untuk pendidikan, peragaan dan pelatihan yang merupakan satu kesatuan dengan perencanaan keamanan kapal yang ada;
- j) Prosedur untuk saling kerjasama dengan kegiatan pengamanan fasilitas pelabuhan;
- k) Prosedur untuk pengkajian ulang secara periodik dan pemutahiran terhadap perencanaan keamanan kapal;
- l) Prosedur pelaporan untuk setiap gangguan keamanan;
- m) Identifikasi SSO;
- n) Identifikasi CSO meliputi penjelasan untuk dihubungi 24 jam;
- o) prosedur untuk memastikan pemeriksaan, pengujian, kalibrasi dan pemeliharaan dari setiap peralatan keamanan yang tersedia di atas kapal;
- p) Periode pengujian atau kalibrasi setiap peralatan keamanan yang ada diatas kapal;
- q) Identifikasi mengenai penempatan lokasi sistem siaga kapal yang disediakan; dan

- r) Prosedur, intruksi dan petunjuk dalam menggunakan sistem siaga pengamanan kapal termasuk pengujian, pengoprasian dan penghentiannya serta menghidupkannya kembali dan untuk membatasi kesalahan sistem siaga.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 (2016) pada ayat (2) menyatakan selain memuat hal-hal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), SSP harus memuat keterangan-keterangan sebagai berikut:

- a) Rincian struktur organisasi pengamanan kapal;
- b) Rincian hubungan antara kapal dengan perusahaan, fasilitas pelabuhan dan kapal-kapal lainnya serta instansi-instansi terkait yang bertanggung jawab dibidang keamanan;
- c) Rincian sisitem komunikasi kapal, antara kapal dengan kapal lainnya termasuk fasilitas pelabuhan;
- d) Rincian langkah-langkah pengamanan untuk tingkat keamanan 1, yang meliputi kesiapan operasional dan phisik pengamanan;
- e) Rincian langkah-langkah pengamanan tambahan yang memungkinkan kapal menempatkan segera diarahkan pada tingkat keamanan 2 dan jika perlu untuk tingkat keamanan 3;
- f) Melaksanakan kajian ulang secara teratur terhadap *SSP* untuk perubahannya sebagai akibat dari keadaan yang dialami dengan perubahan yang ada; dan
- g) Rincian prosedur pelaporan kepada Kepala Kantor Syahbandar Utama/Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas PelabuhanJ

Kepala Kantor Pelabuhan Batam/Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan selaku kontak point di pelabuhan.

Sedangkan pada ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 (2016) berisikan format SSP harus memuat hal-hal sebagai berikut:

- a) Lembaran persetujuan;
  - b) Kaji ulang dan perubahan;
  - c) Prosedur-prosedur keamanan pada setiap tingkat keamanan dan prosedur darurat;
  - d) Detail data pemilik, operator dan kontak point;
  - e) Detail data dan gambar kapal dan penandaan area terbatas;
  - f) Identifikasi personel, kontrol tamu dan rekrutmen kru kapal;
  - g) Peralatan keamanan dan komunikasi;
  - h) Laporan dan dokumen *training*, *drill* dan *exercise*, *DoS*, *Pre Arrival Notification Security* kejadian keamanan serta hal terkait lainnya.
- 4) Tindakan keamanan berdasarkan *Security Level* dalam *Ship Security Plan*

Sesuai aturan ISPS *Code* dalam SOLAS Chapter XI-2, *Ship Security Plan* atau Rencana Keamanan Kapal dibagi atas tiga kondisi yaitu sebagai berikut:

- a) Tingkat keamanan Siaga 1

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 (2016) Tingkat keamanan 1 atau

*security level 1* adalah Tingkat dimana tindakan umum untuk perlindungan keamanan harus dilaksanakan terus menerus. Pada tingkat kewanatan Siaga 1 yang harus dilakukan adalah sebagai berikut:

(1) Pengawasan Masuk

- (a) Memeriksa identitas dari semua orang yang akan masuk kapal.
- (b) Melihat bahwa ada daerah pemeriksaan dimana dapat dilakukan pemeriksaan orang serta barang yang dibawa.
- (c) Kerja sama dengan fasilitas pelabuhan sebelum memuat di atas kapal.
- (d) Kerja sama dengan fasilitas pelabuhan sebelum memuat di atas kapal.
- (e) Mengetahui pintu masuk yang harus dikunci atau diperhatikan bagi orang-orang dilarang.
- (f) Mengunci atau menghalangi orang masuk ke daerah tanpa pengawasan dimana penumpang dan pengunjung dapat berada.
- (g) Mengadakan pengarahannya ABK dari kapal akan adanya ancaman serta prosedur melaporkan orang dicurigai, barang atau aktivitas dimana diperlukan kewaspadaan.

(2) Daerah Terbatas (*Restricted Area*)

- (a) Menutup atau mengunci pintu masuk.
- (b) Pemakaian alat pemantau.

- (c) Memakai penghalang atau ronda keliling kapal.
- (d) Memakai alat pemantau otomatis untuk membangunkan ABK bila ada yang masuk di daerah terlarang.

b) Tingkat keamanan Siaga 2

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 (2016) Tingkat keamanan 2 (dua) atau *security level 2* (dua) adalah tingkat dimana tindakan tambahan untuk perlindungan keamanan diberlakukan dengan jangka waktu tertentu sebagai akibat peningkatan resiko ancaman keamanan. Pada tingkat keamanan siaga 2 kegiatan tambahan dalam Rencana Keamanan Kapal yang dilakukan yaitu:

- (1) Pengawasan masuk.
  - (a) Menugaskan tambahan petugas untuk ronda di daerah geladak waktu sepi untuk menghindari orang masuk tanpa ijin.
  - (b) Mengurangi pintu masuk ke kapal dan memperhatikan pintu mana yang harus ditutup dan mematok dikunci terus.
  - (c) Menahan supaya tidak ada yang dapat naik ke kapal dari arah laut, termasuk di adakan kapal patroli melalui fasilitas pelabuhan.
  - (d) Membuat *restricted area* darat dari kapal dengan bekerja sama fasilitas pelabuhan.
  - (e) Mengantar para pengunjung kapal.

(f) Mengkhususkan pengarahan terhadap ABK terhadap segala ancaman yang ada, dan ulang prosedur untuk melaporkan orang yang dicurigai.

(g) Melaksanakan ronda dan pemeriksaan penuh sekeliling kapal.

(2) Daerah Terbatas (*Restricted Area*)

(a) Mengadakan *restricted area* di sebelah pintu masuk.

(b) Secara terus menerus mengawasi alat pemantau.

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

c) Tingkat keamanan Siaga 3

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 (2016) Tingkat keamanan 3 (tiga) atau *security level 3* (tiga) adalah tingkat perlindungan keamanan secara khusus yang ditetapkan dalam jangka waktu terbatas saat terjadi ancaman keamanan. Tingkat keamanan siaga 3, tindakan perlindungan khusus dalam Rencana Keamanan Kapal yaitu:

(1) Pengawasan Masuk

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

(a) Mengurangi pintu masuk dengan hanya satu yang diperiksa.

(b) Hanya memperbolehkan masuk bagi mereka yang memberi tanggapan terhadap insiden atau ancaman keamanan.

(c) Mengarahkan orang-orang yang berada di atas kapal.

(d) Mempersiapkan untuk secara penuh atau sebagian melakukan pemeriksaan kapal.

(2) Daerah Terbatas (*Restricted Area*)

(a) Mengadakan *restricted area* tambahan di kapal di daerah asal insiden keamanan atau tempat dimana diperkirakan akan terjadi.

(b) Memeriksa *restricted area* yang merupakan bagian dari pemeriksaan di kapal.

5) Peralatan Keamanan Kapal sesuai *Ship Security Plan*

Berdasarkan buku *Ship Security Plan* yang ada di KM. Awu disebutkan beberapa peralatan sistem keamanan sesuai persyaratan koda dan ada pada kapal diantaranya:

a) *Automatic Identification System (AIS)*

b) *Ship Security Alert System (SSAS)*

c) Penerangan *deck*

d) Lampu sorot

e) Lampu Aldis

f) Penerangan buritan



- g) Penerangan lambung
- h) Selang kebakaran
- i) *Metal detector*
- j) *Handy talky*
- k) Sistem alarm internal kapal
- l) Senter
- m) CCTV

## 2. Keamanan

Dikutip dari Ali et al. (2022) keamanan (*security*) pada dasarnya merupakan upaya mengelola komponen ancaman (*threat elements*) yang bertujuan untuk terciptanya tatana individu serta lingkungan kehidupan negara yang terbebas dari semua macam wujud ancaman, secara singkat disampaikan oleh Wofer makna keamanan adalah ketiadaan ancaman.

Penjelasan lain yang telah dirumuskan dari berbagai macam pendekatan dan rumusan keamanan dari para ahli mulai dari pedekatan realisme, liberalisme, sosial konstruktifisme, keamanan manusia, dan lain sebagainya. Secara garis besarnya mengartikan keamanan sebagai sesuatu yang bersangkutan dengan kebertahanan diri (*survival*) terhadap berbagai ancaman (Ali et al., 2022).

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa keadaan berbahaya yang terjadi di atas KM. Awu merupakan suatu bentuk dari ancaman bagi lingkungan kapal dan juga seluruh individu yang ada di dalamnya. Menimbang dari peraturan ISPS *Code* keadaan berbahaya termasuk dalam Tingkat keamanan 3 (tiga) atau *security level 3* (tiga) yang mana

membutuhkan perlindungan keamanan secara khusus terhadap ancaman keamanan.

Berdasarkan paparan tersebut maka keamanan memiliki 2 (dua) komponen utama, yaitu sumber ancaman dan objek ancaman yang mana merupakan objek yang dapat terancam sehingga perlu dijaga atau dilindungi (Ali et al., 2022). Maka dapat disimpulkan sumber ancaman yang dimaksud pada penelitian ini adalah pelaku pembacokan, sedangkan objek ancaman yang dimaksud adalah seluruh penumpang kapal yang ada di saat kejadian tersebut terjadi.

### 3. Penumpang

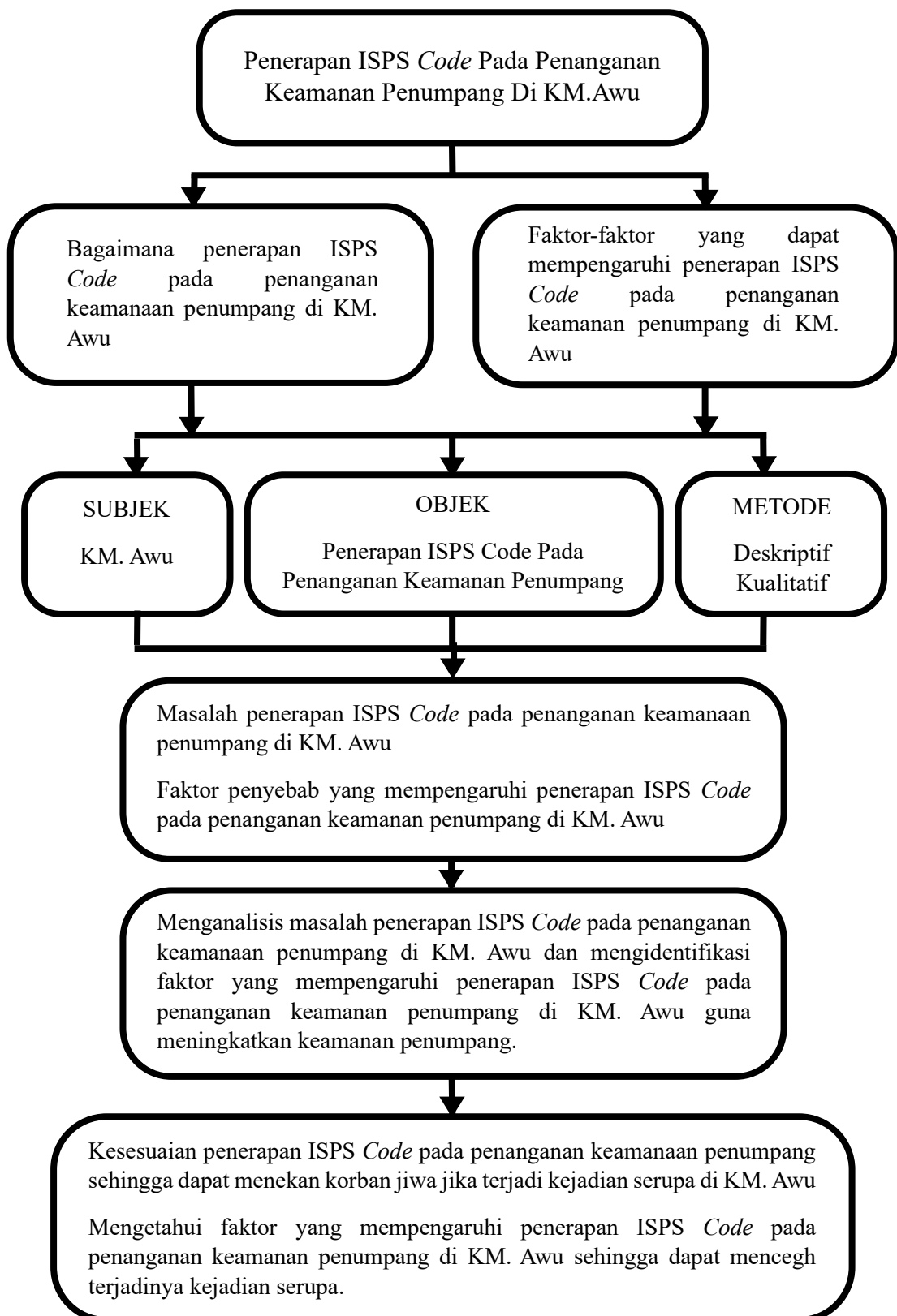
Penumpang merupakan orang yang diangkut atau harus diangkut berdasarkan persetujuan dan perjanjian dengan perusahaan yang menyelenggarakan angkutan. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) pada Bagian 1 tentang Ketentuan-ketentuan Umum pasal 341 mengartikan bahwa penumpang ialah mereka semua yang berada di atas kapal terkecuali Nahkodanya. Menurut Subekti dalam Wardani (2023) pengadaan kontrak pengangkutan antara penumpang dengan perusahaan pelayanan jasa pengangkutan bisa terjadi dengan transaksi pembelian tiket sehingga menimbulkan hak dan kewajiban bagi penumpang dan pengangkut.

Penumpang adalah semua orang yang berada di atas kapal atau orang lain yang namanya tidak disebutkan di dalam daftar maritim (Wardani, 2023). Penumpang dapat memasuki kapal apa bila penumpang telah mempunyai tiket kapal yang disediakan oleh Perusahaan. Jenis

angkutan, pengangkutan dan penurunan penumpang, fasilitas kapal, besarnya biaya angkutan akan bergantung pada jenis tiket yang dimiliki oleh penumpang itu sendiri. Adapun hak layanan transportasi yang dapat dinikmati penumpang selama perjalanan di atas kapal, yaitu berupa makanan, minuman dan pelayanan kesehatan ringan kapal.

### **C. Kerangka Berpikir**

Kerangk berpikir yang dibuat peneliti memfokuskan penelitian pada pelaksanaan penanganan penumpang disaat terjadinya keadaan berbahaya di atas KM. Awu sesuai dengan berdasarkan pada ISPS *Code*. Berikut merupakan kerangka berpikir yang akan menjelaskan secara runtut mengenai persoalan akan penerapan ISPS *Code* saat terjadi keadaan berbahaya, faktor-faktor yang mempengaruhinya, sampai pada pemecahan masalah dari semuanya, sehingga penerapan ISPS *Code* kedepannya dapat terlaksana lebih baik lagi.



Gambar 2. 1 Kerangka Berpikir

Sumber: Peneliti

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

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

Jenis penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti pada kesempatan ini adalah dengan menggunakan metode penelitian kualitatif untuk menggambarkan dan memahami bagaimana penerapa ISPS *Code* saat terjadi keadaan berbahaya di atas KM. Awu. Penelitian kualitatif adalah penelitian yang memiliki tujuan untuk memahami fenomena atau pertanyaan yang terjadi kepada objek fokus penelitian dengan cara deskriptif dalam suatu konteks khusus melalui prosedur ilmiah yang sistematis dalam pengambilan keputusannya (Sidiq et al., 2019).

Penelitian ini akan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif yang akan menyelidiki kejadian berbahaya yang terjadi di KM. Awu sebagai fenomena yang akan diteliti. Selanjutnya data yang telah didapatkan peneliti akan disajikan kembali dalam bentuk kronologi deskriptif, berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka-angka seperti penelitian kuantitatif (Rusandi & Muhammad Rusli, 2021).

Pemilihan metode ini dilakukan dengan tujuan memahami serta mendalami penerapan ISPS *Code* saat terjadi keadaan berbahaya dengan cara terjun langsung mengamati bagaimana anak buah kapal menjalankan tugasnya untuk menangani penumpang disaat itu. Selain itu peneliti juga akan melakukan wawancara dengan perwira dan anak buah kapal untuk mendapatkan informasi mendalam tentang bagaimana penerapan dari aturan

tersebut serta menganalisis data-data dari dokumen terkait untuk menambah referensi, sehingga akan didapat suatu simpulan yang objektif dan alamiah.

## **B. Lokasi Dan Waktu Penelitian**

### **1. Lokasi Penelitian**

Penelitian yang dilakukan oleh peneliti berlokasi di atas kapal KM. Awu yang mana merupakan kapal yang menjadi tempat peneliti melaksanakan peraktek layar atau PRALA.

### **2. Waktu Penelitian**

Waktu penelitian yang dilakukan peneliti adalah disaat peneliti melaksanakan peraktek layar (PRALA) yaitu selama 1 (satu) tahun 12 (dua belas) hari, mulai dari tanggal 7 Agustus di tahun 2023 sampai pada tanggal 19 Agustus tahun 2024.

## **C. Jenis Dan Sumber Data**

Sumber data yang dibutuhkan dan dipergunakan dalam penyusunan karya ilmiah penelitian ini merupakan informasi yang didapatkan peneliti melalui observasi terhadap objek yang akan diteliti, serta diimbangi dengan informasi yang diperoleh peneliti melalui jurnal ataupun buku yang berkaitan dengan penelitian ini. Adapun data yang diperoleh dari sumber-sumber ini sebagai berikut:

### **1. Data Primer**

Data primer merupakan data-data yang diperoleh secara langsung terkait masalah penelitian yang nantinya akan dijadikan bahan analisis

untuk penarikan kesimpulan penelitian. Data primer yang peneliti akan gunakan adalah melalui wawancara langsung kepada anak buah kapal, observasi yaitu pengamatan secara langsung pada saat kejadian berbahaya terjadi, dan juga dokumentasi yang dapat dikumpulkan saat kejadian darurat di KM. Awu.

## 2. Data Sekunder

Data Sekunder sebagai pelengkap yang diperoleh secara tidak langsung melalui dokumen seperti buku-buku, literatur, jurnal atau yang lain sebagainya sesuai dengan yang dibutuhkan, namun di dalam penelitian yang dilaksanakan oleh peneliti tidak menggunakan data sekunder dan hanya menggunakan data primer.

## **D. Teknik Pengumpulan Data**

### 1. Wawancara

Wawancara merupakan sebuah proses penggalian informasi melalui interaksi komunikasi yang dilakukan oleh dua orang yaitu pewawancara dan narasumber, atas dasar tertentu di mana arah pembicaraan akan mengacu kepada tujuan yang telah ditetapkan dengan mengutamakan kepercayaan sebagai pedoman utama dalam proses memahami (Sidiq et al., 2019).

Jenis wawancara yang akan dilakukan oleh peneliti adalah wawancara tidak terstruktur. Wawancara tidak terstruktur adalah wawancara yang dilakukan tanpa menggunakan pedoman wawancara yang sistematis dalam pengumpulan data, namun hanya menggunakan garis-

garis besar permasalahan penelitian sehingga mendapat informasi dan gambaran yang lebih mendalam tentang subjek yang diteliti (Sidiq et al., 2019). Untuk itu peneliti melakukan wawancara kepada seluruh lapisan anak buah kapal mulai dari perwira kapal sampai klasi dan kadet jaga.

## 2. Observasi

Observasi dapat diartikan sebagai proses pencarian data melalui pengamatan, melihat, mencermati suatu perilaku secara sistematis untuk mencapai suatu tujuan tertentu sehingga dapat digunakan untuk mendiskripsikan kesimpulan (Sidiq et al., 2019).

Observasi yang dilakukan peneliti ialah pengamatan peliti terhadap bagaimana awak kapal dalam mengambil keputusan untuk menjalankan prosedur keselamatan dalam keadaan berbahaya serta hal lainnya yang berpotensi menjadi factor-faktor yang mempengaruhi penerapan ISPS *Code* disaat itu. Setelahnya akan peneliti bandingkan dengan *Ship Security Plan* yang ada di kapal sebagai instrument ISPS *Code* di atas kapal.

## 3. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan suatu Teknik pengumpulan data secara tidak langsung yang ditujukan kepada subjek penelitian. Dokumentasi yang digunakan dapat berupa surat putusan atau surat lainnya sebagai dokumentasi resmi serta dapat juga menggunakan dokumentasi surat pribadi atau surat nota sebagai dokumen tidak resmi (Sidiq et al., 2019).

Dokumentasi dilakukan sebagai elemen pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara, dengan adanya data-data dari dokumentasi tersebutlah yang dapat dijadikan sebagai pembuktian atau



pendukung mengenai permasalahan penelitian (Sidiq et al., 2019). Penelitian ini akan menggunakan dokumentasi yang berhasil peneliti dapatkan di kapal dan pada saat kejadian berbahaya tersebut terjadi.

#### **E. Pemilihan Informan**

Menurut Ade yang dimaksud informan adalah individu atau kelompok sebagai sumber penelitian yang dapat memberikan informasi terkait fenomena atau permasalahan yang dibahas dalam penelitian (Heryana, 2018). Heryana (2018) juga mengatakan dalam penelitian kualitatif, informan terbagi menjadi tiga yaitu :

##### **1. Informan kunci**

Informan kunci ialah informan yang memiliki seluruh informasi terkait permasalahan yang dibahas oleh peneliti (Heryana, 2018). Sehingga pada penelitian ini indorman kunci adalah SSP sebagai aturan yang menjadi acuan dari Regulasi ISPS *Code* di atas kapal.

##### **2. Informan utama**

Informan utama serupa dengan “aktor utama” yaitu orang yang mengetahui secara teknis dan detail tentang masalah penelitian yang akan dipelajari (Heryana, 2018). Yang mana SSO lah yang akan berperan sebagai informan utama pada penelitian ini karena ialah yang bertanggung jawab dan paham tentang SSP di atas kapal.

##### **3. Informan Pendukung**

Informan pendukung adalah orang yang dapat memberikan informasi tambahan sebagai pelengkap analisis dan pembahasan serta dapat

memberikan informasi tambahan (Heryana, 2018). Anak buah kapal akan menjadi informan pendukung, yang akan memberikan informasi tambahan berdasarkan sudut pandang mereka masing-masing.

## **F. Validasi Data**

Pada penelitian kualitatif, validasi data mengacu kepada usaha untuk membuktikan bahwa penjabaran yang dipaparkan mengenai suatu fenomena atau kejadian sesuai dengan apa yang terjadi ataupun fenomena yang sebenarnya atau nyata (Abdussamad, 2021). Teknik yang peneliti gunakan untuk memperoleh keabsahan data pada penelitian ini adalah triangulasi.

Abdussamad (2021) menjelaskan dalam bukunya bahwa triangulasi dalam pemeriksaan validasi data bermakna sebagai pemeriksaan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara dan waktu, yaitu:

### **1. Triangulasi sumber**

Triangulasi sumber digunakan untuk menilai validasi data dengan cara mengecek data yang telah didapatkan peneliti dari berbagai sumber yang nantinya akan dideskripsikan dan dikelompokkan apakah pandangannya berbeda ataupun sama (Abdussamad, 2021). Yang mana penelitian ini akan menggali data secara menyeluruh kepada semua anak buah kapal terkait penerapan *ISPS Code* saat terjadi keadaan berbahaya untuk mendapatkan data yang mendalam.

### **2. Triangulasi Teknik**

Triangulasi teknik diaplikasikan dalam menguji validasi data dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama tapi dengan teknik

yang berbeda (Abdussamad, 2021). Penelitian ini akan menilai melalui wawancara, observasi dan dokumentasi sehingga akan mendapatkan data dari berbagai Teknik yang nantinya akan dinilai keabsahannya.

### 3. Triangulasi Waktu

Triangulasi waktu pada umumnya akan mempengaruhi hasil data yang diperoleh karena akan ada perbedaan antara data yang dikumpulkan di saat situasi yang berbeda (Abdussamad, 2021). Sehingga cara untuk mendapatkan validasi data adalah dengan melakukan wawancara dan observasi di saat keadaan tersebut terjadi dan setelahnya. Namun peneliti tidak menggunakan teknik ini karena peneliti hanya melakukan wawancara di saat kondisi telah kondusif.

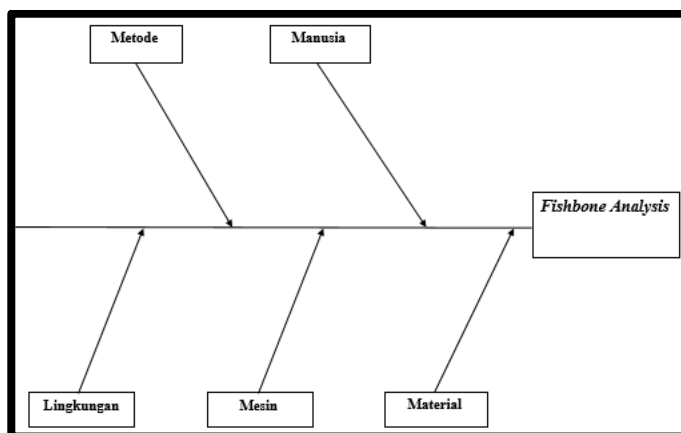
## G. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data merupakan suatu proses menyederhanakan data yang diperoleh ke dalam bentuk yang mudah dipahami sebagai usaha untuk mencari jawaban atas permasalahan penelitian yang ada. Teknik analisis data dilakukan dengan melihat hasil seluruh data yang didapatkan peneliti dari berbagai sumber seperti data wawancara, data observasi, serta data dokumentasi. Sehingga dengan analisis data ini akan diperoleh gambaran mengenai bagaimana penerapan ISPS *Code* serta faktor-faktor yang mempengaruhi penerapannya di saat keadaan berbahaya terjadi.

*Fishbone* diagram atau *cause effect diagram* dan sering juga disebut dengan istilah Diagram Ishikawa karena pertama kali dikemukakan oleh prof. Dr. Kaoru Ishikawa pada sekitar tahun 1960-an (Aristriyana & Ahmad Fauzi,

2023). Disebut sebagai diagram *fishbone* karena bentuk dari diagram ini yang menyerupai kerangka dari tulang ikan yang bagian-bagiannya mencangkup kepala dan tulang tubuh ikan.

Seperti namanya *fishbone* digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang terkumpul berupa diagram tulang ikan, dengan masalah utama berada pada kepala ikan dan kategori penyebab yang menyebar ke arah tulang punggung ikan untuk mengidentifikasi semua kemungkinan dari pemicu suatu masalah, sehingga peneliti dapat fokus pada akar penyebabnya dan bukan hanya gejalanya. Adapun Gambar 3.1 di bawah ini sebagai gambaran penyajian hasil dari analisis diagram tulang ikan.



Gambar 3. 1 Diagram *Fishbone* Analisis

Sumber: Jurnal Ilmiah Bidang Manajemen dan Bisnis Vol. 6, No. 1 (2023).

Aristriyana & Ahmad Fauzi (2023) telah menjelaskan terkait langkah-langkah pembuatan *Fishbone* Diagram, yaitu:

1. Langkah 1: Menyepakati pernyataan masalah

Menentukan sebuah pernyataan masalah (*problem statement*).

Pernyataan masalah ini diinterpretasikan sebagai "*effect*", atau akibat secara visual dalam *fishbone* seperti "kepala ikan" yang dibuat ditengah

*white board* disebelah paling kanan. Selanjutnya gambarkan sebuah kotak mengelilingi tulisan pernyataan masalah tersebut dan buat panah horizontal panjang menuju ke arah kotak.

## 2. Langkah 2: Mengidentifikasi kategori-kategori

Dari garis horizontal utama, buat garis diagonal yang menjadi “cabang-cabang”. Setiap cabang mewakili “sebab utama” dari masalah yang ditulis. Sebab ini dilamangkan sebagai “*cause*”, atau secara bentuk dalam *fishbone* seperti “tulang ikan”. Kategori sebab utama mengelompokkan sebab sedemikian rupa sehingga masuk akal dengan situasi. Kategori penyebab sering kali diambil dari enam kategori utama yang dikenal sebagai 6M:

- a. *Man* (Manusia): Faktor manusia seperti keterampilan dan pelatihan.
- b. *Machine* (Mesin): Faktor terkait peralatan dan teknologi.
- c. *Method* (Metode): Proses atau prosedur yang digunakan.
- d. *Material* (Material): Bahan yang digunakan dalam proses.
- e. *Measurement* (Pengukuran): Alat dan metode pengukuran.
- f. *Environment* (Lingkungan): Faktor lingkungan seperti kondisi kerja.

## 3. Langkah 3: Menemukan sebab-sebab potensial dengan cara *brainstorming*

Setiap kategori mempunyai sebab-sebab yang perlu diuraikan melalui sesi *brainstorming*. Setelah sebab-sebab dikemukakan, tentukan dikategori mana gagasan tersebut harus ditempatkan, Sebab-sebab ditulis dengan garis horizontal sehingga banyak “tulang” kecil keluar dari garis diagonal. Pertanyakan kembali “Mengapa sebab itu muncul?”, sehingga “tulang” lebih kecil (sub-sebab) keluar dari garis horizontal tadi. Satu sebab

ditulis di beberapa tempat jika sebab tersebut berhubungan dengan beberapa kategori.

4. Langkah 4: Mengkaji dan menyepakati sebab-sebab yang paling mungkin

Setelah setiap kategori diisi carilah sebab yang paling mungkin di antara semua sebab-sebab dan sub-subnya. Jika ada sebab-sebab yang muncul pada lebih dari satu kategori, kemungkinan merupakan petunjuk sebab yang paling mungkin. Periksa kembali sebab-sebab yang telah dituliskan dan tanyakan, “Mengapa?” hingga saat pertanyaan itu tidak bisa dijawab lagi. Jika sebab pokok telah teridentifikasi tandai sebab yang tampaknya paling memungkinkan pada *fishbone* diagram.

*Fishbone Analysis* sejatinya adalah alat yang efektif untuk menganalisis dan menggambarkan penyebab dari suatu masalah secara sistematis dan terperinci (Thahira, 2023). Dengan mengikuti langkah-langkah di atas, maka akan dapat mengidentifikasi akar penyebab dengan lebih baik, yang mana dengan penggunaan *fishbone* analisis ini diharapkan dapat menganalisis dan menemukan faktor-faktor yang mempengaruhi penerapan ISPS *Code* pasca keadaan berbahaya di KM. Awu, sehingga akan mudah juga untuk melakukan pembenarannya.