

LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

**OPTIMALISASI PENERAPAN *SHIP SECURITY PLAN*
DALAM IMPLEMENTASI *ISPS CODE* DI KAPAL
MV. MERATUS PROJECT 1**



MUHAMMAD RACHMAD WICAKSONO
NIT 22 363 08 3 034

disusun sebagai salah satu syarat
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL
TAHUN 2026

LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

**OPTIMALISASI PENERAPAN *SHIP SECURITY PLAN*
DALAM IMPLEMENTASI *ISPS CODE* DI KAPAL
MV. MERATUS PROJECT 1**



MUHAMMAD RACHMAD WICAKSONO
NIT 22 363 08 3 034

disusun sebagai salah satu syarat
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL
TAHUN 2026

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : MUHAMMAD RACHMAD WICAKSONO

Nomor Induk Taruna : 22 36308 3 034

Program Studi : D-IV TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL

Menyatakan bahwa Tugas Akhir yang saya tulis dengan judul:

OPTIMALISASI PENERAPAN SHIP SECURITY PLAN DALAM IMPLEMENTASI ISPS CODE DI KAPAL MV. MERATUS PROJECT 1

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam Tugas Akhir tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

Surabaya, 29 JUNI 2026



MUHAMMAD RACHMAD WICAKSONO
NIT. 22 36308 3 034

ABSTRAK

MUHAMMAD RACHMAD WICAKSONO (2026), OPTIMALISASI PENERAPAN *SHIP SECURITY PLAN* DALAM IMPLEMENTASI *ISPS CODE* DI KAPAL MV. MERATUS PROJECT 1. Dibimbing Oleh Ibu Dety Sutralinda, dan Ibu Frita Ayu Sistyana Putri

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh pentingnya penerapan *Ship Security Plan* dalam implementasi *ISPS Code* untuk menjaga keamanan kapal, awak kapal, muatan, dan kelancaran operasional pelayaran. MV. *Meratus Project 1* sebagai kapal *general cargo* dengan muatan *loose cargo* berupa fabrikasi baja beroperasi pada rute domestik antara Jetty PT. IHI POWER SERVICE Serang, Banten dan Jetty PT. AMMAN MINERAL International Tbk Benete, Sumbawa. Mulai tanggal 29 Juli 2024 – 29 Juli 2025 praktik laut, kapal beroperasi pada *security level 1* dan tidak mengalami ancaman keamanan dan kendala, namun tetap melaksanakan prosedur keamanan serta *drill* secara konsisten. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis prosedur pelaksanaan *Ship Security Plan* dalam implementasi *ISPS Code* di kapal serta Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan teknik pengumpulan data berupa observasi, wawancara, dan dokumentasi. Wawancara dilakukan dengan *Chief Officer* sebagai perwakilan *crew deck* dan Masinis 1 sebagai perwakilan *crew engine*. Data yang diperoleh kemudian dianalisis secara deskriptif dan diperkuat dengan triangulasi regulasi internasional dan nasional terkait keamanan kapal. Hasil penelitian menunjukkan bahwa prosedur pelaksanaan *Ship Security Plan* di MV. *Meratus Project 1* telah berjalan dengan baik, konsisten, dan bersifat preventif melalui pengawasan akses ke kapal, pengamanan area terbatas, pengawasan muatan dan *ship's stores*, serta pelaksanaan *drill* keamanan. di kapal MV. *Meratus Project 1*, prosedur keamanan juga berjalan normal dan stabil sesuai *security level 1* melalui pengendalian akses, pengawasan kegiatan operasional, dan koordinasi keamanan pada antarmuka kapal-pelabuhan. Dengan demikian, penerapan *Ship Security Plan* di MV. *Meratus Project 1* telah mendukung implementasi *ISPS Code* secara baik dalam menjaga stabilitas keamanan kapal dan kelancaran operasional pelayaran.

Kata Kunci: *Ship Security Plan, ISPS Code, keamanan kapal, security level.*

ABSTRACT

MUHAMMAD RACHMAD WICAKSONO (2024), OPTIMIZATION OF THE IMPLEMENTATION OF THE SHIP SECURITY PLAN IN THE IMPLEMENTATION OF THE ISPS CODE ON THE MV. MERATUS PROJECT 1 SHIP. Guide by Mrs. Dety Sutralinda, and Mrs. Frita ayu Sistyana Putri.

This study was motivated by the importance of implementing the Ship Security Plan within the ISPS Code framework to maintain the security of the ship, crew, cargo, and the continuity of shipping operations. MV. Meratus Project 1, a general cargo vessel carrying loose cargo in the form of steel fabrication, operates on a domestic route between PT. IHI POWER SERVICE Jetty in Serang, Banten and PT. AMMAN MINERAL International Tbk Jetty in Benete, Sumbawa. Since 29 July 2024 – 29 July 2025 of sea practice, the vessel operated at security level 1 and experienced no security threats, yet security procedures and drills were consistently implemented. This study aims to analyze the procedures for implementing the Ship Security Plan within the ISPS Code on board the vessel and at the departure and destination ports. This research used a qualitative method with data collection techniques consisting of observation, interviews, and documentation. Interviews were conducted with the Chief Officer representing the deck crew and the First Engineer representing the engine crew. The collected data were analyzed descriptively and strengthened through triangulation of international and national regulations related to ship security. The results show that the implementation of the Ship Security Plan on board MV. Meratus Project 1 was carried out properly, consistently, and preventively through access control, protection of restricted areas, monitoring of cargo and ship's stores, and the implementation of security drills. At both the departure and destination ports, security procedures were also carried out normally and steadily in accordance with security level 1 through access control, supervision of operational activities, and security coordination at the ship-port interface. It can therefore be concluded that the implementation of the Ship Security Plan on MV. Meratus Project 1 has effectively supported the implementation of the ISPS Code in maintaining ship security stability and the smooth operation of shipping activities.

Keywords: Ship Security Plan, ISPS Code, ship security, security level

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah Yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang dengan memberikan ridhonya, dengan kesempatan ini peneliti dapat menyelesaikan tugas tugas akhir karya ilmiah terapan dengan judul :

“OPTIMALISASI PENERAPAN *SHIP SECURITY PLAN* DALAM IMPLEMENTASI *ISPS CODE* DI KAPAL MV. MERATUS PROJECT 1”

Dalam kesempatan yang telah diberikan ini, saya menyampaikan terima kasih kepada pihak – pihak yang sudah terlibat dalam penyelesaian tugas akhir penelitian ini, dengan hormat :

1. Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya Bapak Moejiono, M.T, M.Mar. E. Yang telah memberikan pembinaan kepada taruna-taruni Politeknik Pelayaran Surabaya.
2. Kepala Program Studi Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal Bapak I’ie Suwondo, S.Si.T, M.Pd. yang telah memberikan bimbingan kepada taruna-taruni Politeknik Pelayaran Surabaya.
3. Pembimbing I Dety Sutralinda, S.Sit yang telah memberikan masukan dan arahan tentang isi dari materi tugas akhir karya ilmiah terapan kepada penulis.
4. Pembimbing II Frita Ayu Sistyana Putri, S.E., M.S.A yang telah memberikan masukan dan arahan tentang isi dari materi tugas akhir karya ilmiah terapan kepada penulis.
5. Penguji I Dr. Arleiny, S.Si.T., M.M. di Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah mengarahkan penulis.
6. Kedua orang tua saya yang telah mendukung penuh berupa moril maupun material serta do’a dalam penyelesaian tugas akhir karya ilmiah terapan ini.
7. Teman-teman saya yang telah memberikan dukungan serta do’a dan memberikan semangat untuk menyelesaikan tugas akhir karya ilmiah terapan ini.

Akhir kata peneliti berharap semoga karya ilmiah terapan ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan bagi peneliti khususnya. Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa memberikan petunjuk dan lindungan dalam melakukan penelitian selanjutnya.

Surabaya,

2026

MUHAMMAD RACHMAD WICAKSONO

NIT. 22 36308 3 089

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN PROPOSAL	iii
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL	iv
PENGESAHAN PROPOSAL TUGAS AKHIR.....	v
PENGESAHAN LAPORAN TUGAS AKHIR.....	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	8
A. <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya	8
B. Landasan Teori.....	11
1. Pengertian Optimalisasi	11
2. Pengertian Penerapan	12

3. <i>Ship Security Plan</i>	13
4. Pengertian <i>ISPS Code</i>	20
C. Kerangka Pikir	25
BAB III METODE PENELITIAN	27
A. Jenis Penelitian.....	27
B. Lokasi Dan Waktu Penelitian	28
C. Sumber Data Objek Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data	28
D. Teknik Analisis Data.....	30
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	32
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	32
B. Hasil Penelitian	35
C. Pembahasan.....	51
BAB V PENUTUP	56
A. Kesimpulan	56
B. Saran.....	57
DAFTAR PUSTAKA	59

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya	8
Tabel 4. 1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian	35
Tabel 4. 2 Hasil Observasi Penerapan <i>Ship Security Plan</i> di MV. Meratus Project 1	36
Tabel 4. 3 Hasil Wawancara dengan <i>Chief Officer (Crew Deck)</i>	38
Tabel 4. 4 Hasil Wawancara dengan Masinis 1 (<i>Crew Engine</i>)	40
Tabel 4. 5 Triangulasi Regulasi terhadap Penerapan <i>Ship Security Plan</i> dan <i>ISPS Code</i> di MV. Meratus Project 1	42
Tabel 4. 6 Analisis Penerapan <i>Ship Security Plan</i> di MV. Meratus Project	45
Tabel 4. 7 Analisis Data Temuan di Kapal MV. Meratus Project 1	47
Tabel 4. 8 Kesesuaian Regulasi terhadap Penerapan <i>Ship Security Plan</i> dan <i>ISPS Code</i> di MV. Meratus Project 1	49
Tabel 4. 9 Prosedur Pelaksanaan <i>Ship Security Plan</i> di Kapal MV. Meratus Project 1	53

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Pembebasan Pembajakan MV Sinar Kudus di Somalia.....	2
Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian	26
Gambar 4. 1 MV. Meratus Project 1	32
Gambar 4. 2 <i>Ship Particullar</i> MV. Meratus Project 1	33
Gambar 4. 3 <i>Crew List</i> Meratus Project 1	34
Gambar 4. 4 <i>Visitor Book</i>	52

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship Particullar</i>	61
Lampiran 2 <i>Crew List</i>	62
Lampiran 3 <i>Visitor Book</i>	63
Lampiran 4 <i>Visitor on MV. Meratus Project 1</i>	64
Lampiran 5 Prosedur ISPS Code Perusahaan PT. Meratus Line	65

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Ship Security plan dalam implementasi ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) merupakan instrumen internasional yang dirancang untuk meningkatkan tingkat keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan melalui penerapan langkah-langkah pengamanan yang terintegrasi. Pengembangan kode ini merupakan respons terhadap ancaman keamanan yang dinilai semakin signifikan setelah terjadinya serangan 11 September 2001 di Amerika Serikat. Implementasi ISPS Code dilakukan melalui Bab XI-2 Konvensi SOLAS yang mengatur ketentuan khusus terkait peningkatan keamanan maritim. Kode ini terdiri atas bagian wajib (*mandatory requirements*) dan bagian panduan (*guidance*). Sejak diberlakukan secara internasional pada tanggal 1 Juli 2004, ISPS Code berlaku bagi kapal penumpang, termasuk kapal penumpang berkecepatan tinggi, kapal barang dan kapal cepat dengan tonase lebih dari 500 GT, MODU, serta fasilitas pelabuhan yang memberikan pelayanan kepada kapal-kapal yang beroperasi pada rute pelayaran internasional.

Ship Security Plan mencakup prosedur dan identifikasi keamanan fisik dan operasional yang bertujuan untuk mencegah barang selundupan melalui kargo, penyimpanan di kapal, dan pengiriman mengganggu orang, properti, dan operasi fasilitas pelabuhan.

Rencana keselamatan kapal adalah rencana keselamatan yang dikembangkan berdasarkan hasil penilaian keselamatan untuk menjamin terlaksananya tindakan keselamatan di atas kapal yang dirancang untuk melindungi manusia, muatan, peralatan pengangkutan muatan dan perbekalan kapal dari bahaya. (*Ship Security Officer (SSO)*). (n.d.). (n.p.): PIP Semarang.).

MV Sinar Kudus, kapal milik PT Samudera Indonesia (Persero), dibajak oleh kelompok perompak Somalia saat melakukan pelayaran menuju Belanda dengan muatan feronikel. Kapal yang berbobot 8.911 ton tersebut membawa 20 orang ABK. Pada waktu pembajakan terjadi, posisi kapal berada di kawasan perairan Somalia, sekitar 350 mil laut dari wilayah tenggara Oman. Pada tanggal 29 Maret 2023, salah satu kapal milik PT. Meratus Line, yaitu MV. Meratus Samarinda mengalami insiden terkait dengan ISPS Code yaitu tindakan pencurian muatan dalam container.



Gambar 1. 1 Pembebasan Pembajakan MV Sinar Kudus di Somalia

Sumber: <https://www.viva.co.id/militer/militer-indonesia/1295346-kisah-denjaka-tni-al-merebut-mv-sinar-kudus-dari-perompak-somalia>
(Diakses pada 10 Mei 2024)

Peristiwa diatas dapat mungkin saja terjadi pada kapal manapun. Transit maritim dan Pelabuhan memiliki arti yang sangat penting bagi transportasi di suatu negara untuk keberlanjutan pembangunan. Sehingga keberadaan teroris dapat mengganggu stabilitas keamanan dan Pembangunan, setelah peristiwa 11 September (9/11), isu mengenai peningkatan keamanan maritim (*maritime security enhancements*) dalam *The International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) kembali menjadi topik pembahasan yang intens. ISPS Code merupakan regulasi yang memuat ketentuan secara komprehensif mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan..

Didorong oleh kebutuhan untuk memelihara infrastruktur pendukung, seperti fasilitas pelabuhan, serta untuk meningkatkan dan mengatur keamanan kapal, mengingat pentingnya transportasi laut bagi perekonomian dunia maka terciptalah “*International Ship and Port Facility Security Code*” (ISPS Code). Upaya- upaya ini dimulai oleh Kelompok Kerja Antarsesi MSC tentang Keamanan Maritim pada bulan September 2002, Komite Keselamatan Maritim (MSC) 76(2–6 Desember 2002), dan Konferensi Diplomatik Negara - Negara Penandatanganan Keamanan Maritim (9–13 Desember 2002) . Kode Keamanan Fasilitas Kapal dan Pelabuhan Internasional (ISPS Code) dibuat sebagai hasil perubahan SOLAS 74 yang diadopsi oleh Konferensi Diplomatik. Perubahan ini membahas keselamatan bernavigasi pada Bab V dan keamanan dunia maritim pada Bab XI.

ISPS Code adalah kebijakan dan proses yang dirancang untuk menghentikan serangan teroris yang membahayakan penumpang, awak kapal, dan keamanan. Keselamatan kapal dapat terancam jika awak kapal

mengabaikan tanggung jawabnya. Oleh karena itu, dalam mematuhi sistem keamanan ISPS Code, awak kapal diharapkan memiliki pengetahuan dan disiplin yang diperlukan untuk menjamin kapal tetap aman.

Sesuai ketentuan yang diatur dalam ISPS Code, setiap kapal yang termasuk dalam ruang lingkup penerapannya wajib menyusun serta menerapkan Sistem Manajemen Keamanan Kapal yang terdokumentasi dalam *Ship Security Plan* (SSP). Penerapan sistem tersebut bertujuan untuk menjamin agar kegiatan operasional kapal berlangsung secara aman dan memenuhi standar keamanan internasional. Dalam pelaksanaannya, kapal harus memenuhi sejumlah persyaratan, antara lain menyusun dan mendokumentasikan *Ship Security Assessment* (SSA) dan *Ship Security Plan* (SSP), mengimplementasikan serta memelihara sistem keamanan kapal, dan menjalani proses verifikasi yang dilakukan oleh pemerintah atau *Recognized Security Organization* (RSO). Setelah seluruh persyaratan ISPS Code dipenuhi, kapal akan diberikan *International Ship Security Certificate* (ISSC) yang berlaku selama lima tahun. Sebaliknya, kapal yang tidak memenuhi ketentuan tersebut berpotensi mengalami berbagai hambatan operasional, khususnya ketika berlayar di perairan internasional.

Walaupun ISPS Code telah diterapkan sebagai standar keamanan internasional, pelaksanaannya, khususnya pada aspek *Ship Security Plan* (SSP), masih menunjukkan beberapa kelemahan. Salah satu permasalahan yang terlihat adalah belum optimalnya kegiatan identifikasi dan evaluasi terhadap aset serta infrastruktur kapal dan fasilitas pelabuhan yang berpotensi memengaruhi tingkat keamanan. Di sisi lain, awak kapal dan personel

pelabuhan pada dasarnya telah memiliki tugas dan tanggung jawab masing-masing dalam mendukung sistem keamanan. Untuk mencapai tujuan tersebut, pihak kapal dan pelabuhan harus melaksanakan seluruh kegiatan keamanan sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam ISPS Code. Selain itu, keberhasilan implementasi ISPS Code sangat bergantung pada ketersediaan sumber daya manusia yang kompeten, dukungan sarana dan prasarana yang modern, serta koordinasi yang efektif dengan instansi terkait. Dari ulasan latar belakang diatas Peneliti memilih judul sebagai karya tulis ilmiah yaitu “**OPTIMALISASI PENERAPAN *SHIP SECURITY PLAN* DALAM IMPLEMENTASI ISPS CODE DI KAPAL MV. MERATUS PROJECT 1**”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah di paparkan pada uraian latar belakang pada peneliti Rumusan masalah yang sudah diidentifikasi oleh peneliti selama di atas kapal sebagai berikut :

1. Bagaimana prosedur pelaksanaan *Ship Security Plan* dalam implementasi ISPS Code di kapal MV. Meratus Project 1?
2. Kendala apa saja yang dihadapi pada penerapan *Ship Security Plan* dalam implementasi ISPS Code di kapal MV. Meratus Project 1 ?

C. Batasan Masalah

Untuk menjaga agar penelitian ini tetap fokus, mendalam, dan tidak meluas, peneliti membatasi ruang lingkup pembahasan sebagai berikut.

Penelitian ini dibatasi pada kajian mengenai penerapan ISPS Code dalam menghadapi situasi berbahaya yang melibatkan ancaman di atas kapal. Fokus penelitian diarahkan pada upaya penanganan keamanan kapal serta faktor-faktor yang memengaruhi efektivitas penanganan tersebut ketika terjadi kondisi berbahaya. Dalam penelitian ini, peneliti akan menganalisis penerapan ISPS Code Security Level 1 sebagai langkah untuk mengatasi ancaman tersebut di atas kapal MV. Meratus Project 1.

D. Tujuan Penelitian

Dalam melakukan penelitian, peneliti memiliki beberapa tujuan yang telah di paparkan di atas. Tujuan penelitian tersebut antara lain adalah:

1. Mengetahui prosedur pelaksanaan *Ship Security Plan* dalam implementasi ISPS Code di kapal MV. Meratus Project 1
2. Mengetahui mengidentifikasi kendala pada penerapan Ship Security Plan dalam implementasi ISPS Code

E. Manfaat Penelitian

Penyusunan karya ilmiah terapan ini diharapkan dapat menjadi salah satu referensi sekaligus sumber informasi bagi berbagai pihak yang memiliki kepentingan terhadap penerapan Ship Security Plan (SSP) di atas kapal. Selain itu, hasil penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat, baik dari sisi teoritis maupun praktis, sebagai bahan pertimbangan dalam penerapan sistem keamanan kapal:

1. Aspek Teoritis

- a. Sebagai salah satu sumber referensi yang dapat dimanfaatkan dalam mempelajari penerapan *Ship Security Plan* (SSP) di atas kapal.
- b. Memberikan tambahan pengetahuan dan pemahaman kepada pembaca mengenai pentingnya peranan *Ship Security Plan* (SSP) sebagai bagian dari sistem keamanan kapal yang mendukung kelancaran operasional dan keselamatan pelayaran.
- c. Sebagai bahan pertimbangan dan masukan bagi kru operasional kapal dalam meningkatkan pengetahuan, pemahaman, dan kemampuan terkait pentingnya peranan *Ship Security Plan* (SSP) dalam menjaga keamanan dan kelancaran operasional kapal maupun fasilitas pelabuhan.

2. Aspek Praktis

- a. Mengetahui dan mengimplementasi prosedur keamanan, keselamatan yang kondusif serta kendala bagi awak kapal dalam bekerja diatas kapal.
- b. Memberikan pemahaman serta meningkatkan kesadaran setiap awak kapal mengenai pentingnya penerapan *Ship Security Plan* (SSP) di atas kapal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Tabel 2. 1 *Review Penelitian Sebelumnya*

Sumber: Onwuegbuchunam et al., (2016); Sakir, SEKER., (2018); Arastu Sajjad Husain, (2014); Daud, (2014); Arief Saepullah, (2017), Widodo, (2023)

No	Penulis	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1.	(Onwuegbuchunam et al., <i>European Journal of Business and Management</i> , 2016)	<i>Assessment Of The Effect Of The Implementation Of International Ship And Port Facility Security (ISPS) Code On Port Operations (A Case Study Of Tin Can Island Port Complex)</i>	Penelitian tersebut memberikan rekomendasi agar peningkatan kompetensi personel dilakukan melalui program pelatihan yang berkelanjutan sehingga setiap individu memiliki pemahaman dan keterampilan yang memadai dalam menerapkan ketentuan ISPS Code. Selain penguatan kapasitas sumber daya manusia, penelitian ini juga menekankan pentingnya membangun koordinasi yang lebih efektif antara pihak kapal, pelabuhan, dan instansi keamanan terkait. Sinergi yang baik antar pihak diharapkan mampu mendukung pelaksanaan prosedur keamanan secara konsisten, sehingga implementasi ISPS Code dapat berjalan secara optimal dalam menjaga keamanan kapal maupun fasilitas pelabuhan.
Perbedaan: Peneliti pada Saat melaksanakan Penelitian ini dilakukan di Kompleks Pelabuhan Jetty PT.IHI Cilegon, dan Jetty PT AMMAN Mineral, yang terletak di Benete, Pelabuhan pulau Sumbawa			
2.	(Sakir, SEKER, Turkish Studies, 2018)	<i>Maritime Security: Prevention Of Maritime Terrorism By International Ship And Port Security (ISPS) Code</i>	Penelitian ini mengkaji pengaruh penerapan <i>International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code</i> terhadap kinerja operasional di Kompleks Pelabuhan Tin Can Island. Temuan penelitian menunjukkan bahwa implementasi ISPS Code memberikan dampak positif terhadap peningkatan kapasitas penanganan muatan (<i>cargo throughput</i>), kelancaran arus lalu lintas kapal, serta tingkat pemanfaatan dermaga (<i>berth occupancy</i>). Meskipun demikian, penerapan kode tersebut belum memberikan perubahan yang berarti terhadap waktu putar kapal (<i>ship turnaround time</i>), sehingga aspek tersebut masih memerlukan upaya peningkatan lebih lanjut.

No	Penulis	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
Perbedaan: Penelitian ini merekomendasikan peningkatan pelatihan untuk personel dan kolaborasi lebih erat dengan agen keamanan untuk memastikan kode ISPS yang lebih efektif dan menyeluruh.			
3.	(Arastu Sajjad Husain, Universiti Teknologi Malaysia.2014)	<i>Potential Threat To ship and Port Security Case Study</i>	Berdasarkan analisis data selama periode 1994–2013, penelitian tersebut menunjukkan bahwa penerapan <i>International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code</i> memberikan kontribusi positif terhadap peningkatan kapasitas penanganan muatan (<i>cargo throughput</i>), kelancaran lalu lintas kapal, serta tingkat pemanfaatan dermaga (<i>berth occupancy</i>). Namun demikian, implementasi kode tersebut belum memberikan pengaruh yang signifikan terhadap waktu putar kapal (<i>ship turnaround time</i>). Penelitian ini juga menekankan pentingnya peningkatan kompetensi personel melalui pelatihan yang berkesinambungan serta penguatan kerja sama dengan instansi keamanan terkait agar pelaksanaan <i>ISPS Code</i> dapat berlangsung secara lebih optimal, konsisten, dan menyeluruh dalam mendukung keamanan operasional pelabuhan.
Perbedaan: Peneliti pada Saat melaksanakan Penelitian ini dilakukan di atas kapal MV MERATUS PROJECT 1, call sign YEII, Port register Surabaya, Indonesia			
4.	(Daud, Universiti Utara Malaysia.2014)	<i>The Impacts Of International Ship And Port Facility Security (ISPS) Code On Port Users At Port Of Tanjung Pelepas</i>	Penelitian ini menganalisis pengaruh penerapan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code terhadap kinerja operasional pelabuhan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi <i>ISPS Code</i> berkontribusi terhadap peningkatan kapasitas penanganan muatan (<i>cargo throughput</i>), kelancaran pergerakan lalu lintas kapal, serta tingkat pemanfaatan dermaga (<i>berth occupancy</i>). Meskipun demikian, penerapan kode tersebut belum memberikan perubahan yang berarti terhadap waktu putar kapal (<i>ship turnaround time</i>), sehingga aspek tersebut masih memerlukan upaya perbaikan untuk meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan.
Perbedaan: Peneliti pada Saat melaksanakan Penelitian ini dilakukan di MV MERATUS PROJECT 1 dibimbing oleh Mualim 1 yang menjabat sebagai Ship Security Officer di atas kapal.			
5.	Widodo, Politeknik Bumi Akpelni (2023)	Manajemen Keamanan Kapal, Pelabuhan dan Penerapan <i>Ips Code</i>	Penelitian menjelaskan bahwa efektivitas keamanan pelayaran bergantung pada penerapan <i>ISPS Code</i> yang dilakukan secara terpadu antara kapal dan fasilitas pelabuhan. Implementasi keamanan dilaksanakan melalui perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi, serta didukung koordinasi antara <i>Ship Security Officer (SSO)</i> ,

No	Penulis	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
		Untuk Menunjang Keamanan Pelayaran	<i>Company Security Officer (CSO)</i>, dan <i>Port Facility Security Officer (PFSO)</i>. <i>Ship Security Plan (SSP)</i> menjadi pedoman utama dalam pengendalian akses, pengawasan area terbatas, penanganan ancaman keamanan, serta pelaksanaan prosedur darurat guna mencegah penyelundupan maupun gangguan keamanan lainnya. Penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan ISPS Code mampu meningkatkan sistem keamanan kapal apabila seluruh prosedur keamanan diterapkan secara konsisten. Keberhasilan implementasi dipengaruhi oleh kompetensi awak kapal, kedisiplinan menjalankan prosedur, serta pengawasan perusahaan terhadap pelaksanaan sistem keamanan.
Perbedaan: Penelitian tersebut mengkaji implementasi ISPS Code secara umum pada kapal dan pelabuhan sebagai upaya meningkatkan keamanan pelayaran. Sementara itu, penelitian yang akan dilakukan lebih menitikberatkan pada optimalisasi penerapan <i>Ship Security Plan (SSP)</i> di atas kapal, dengan menganalisis faktor-faktor yang menyebabkan pelaksanaan SSP belum optimal serta merumuskan strategi peningkatan implementasinya sesuai ketentuan ISPS Code.			

Penelitian terkait SSP yang dilakukan pada tahun 2021 dan 2022 disajikan dalam tabel. Peneliti M. Agung Wirawan Sugiharto melakukan penelitian di Mt. Gamalama pada tahun 2021. Berdasarkan hasil penelitian, pelaksanaan berbagai kegiatan yang tercantum dalam *Ship Security Plan (SSP)* belum berjalan secara efektif. Kondisi tersebut dipengaruhi oleh masih rendahnya tingkat kedisiplinan serta kepedulian sebagian perwira dan Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya terkait penerapan *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* di atas kapal.

Penelitian kedua dilakukan oleh penelitian Muchammad Bahrul di kapal MV. Mentari Pratama pada tahun 2022. Berdasarkan penelitian, Pengawasan terhadap *Ship Security Level 1* di atas MV. Mentari Pratama masih menunjukkan beberapa kelemahan dalam pelaksanaannya. Kurangnya

optimalisasi pengamanan oleh kru yang terlibat menyebabkan potensi masuknya orang yang tidak memiliki kewenangan ke atas kapal menjadi lebih besar. Meskipun demikian, *Ship Security Officer (SSO)* telah menjalankan tugas dan tanggung jawabnya dengan baik sesuai ketentuan yang berlaku. Dengan terlaksananya peran SSO secara optimal, penerapan *Ship Security Plan (SSP)* semestinya dapat berlangsung secara efektif serta sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan.

B. Landasan Teori

1. Pengertian Optimalisasi

Istilah optimalisasi berasal dari kata *optimal* yang bermakna kondisi paling baik, paling tinggi, atau paling menguntungkan sebagaimana dijelaskan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2011:345). Secara umum, optimalisasi diartikan sebagai suatu proses atau upaya yang dilakukan untuk meningkatkan kinerja suatu sistem, desain, maupun proses pengambilan keputusan sehingga dapat berfungsi secara maksimal. Dengan demikian, optimalisasi bertujuan untuk meningkatkan tingkat efektivitas, efisiensi, serta keberhasilan melalui penyempurnaan berbagai aspek yang berkaitan.

Menurut Kamus Oxford (2008:358), optimalisasi (*optimization*) merupakan proses menemukan solusi yang paling baik terhadap suatu permasalahan berdasarkan kriteria yang telah ditentukan sebelumnya. Oleh karena itu, optimalisasi dapat diartikan sebagai suatu proses, metode, atau kegiatan yang bertujuan untuk memperoleh hasil yang paling efektif dan

sesuai dengan standar yang telah ditetapkan dalam penyelesaian suatu masalah..

Menurut Machfud Sidik (2001:8), optimalisasi merupakan suatu upaya yang dilakukan untuk meningkatkan sekaligus memaksimalkan pelaksanaan suatu kegiatan. Sementara itu, Andri Rizki Pratama (2013:6) menjelaskan bahwa optimalisasi adalah usaha untuk menyempurnakan suatu pekerjaan atau kegiatan dengan menekan potensi kerugian serta memaksimalkan keuntungan sehingga tujuan yang telah ditetapkan dapat dicapai secara efektif. Berdasarkan kedua pendapat tersebut, dapat disimpulkan bahwa optimalisasi merupakan suatu proses yang bertujuan meningkatkan kualitas serta kinerja suatu pekerjaan agar menjadi lebih efektif, efisien, dan berfungsi secara optimal, sehingga mampu menghasilkan solusi terbaik dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

2. Pengertian Penerapan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), penerapan diartikan sebagai tindakan atau proses dalam menerapkan sesuatu. Sementara itu, para ahli mendefinisikan penerapan sebagai aktivitas mengimplementasikan suatu teori, metode, atau konsep ke dalam praktik nyata untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan. Oleh karena itu, penerapan dapat dipahami sebagai pelaksanaan suatu rencana yang disusun secara sistematis guna memperoleh hasil sesuai dengan tujuan yang diharapkan.

Menurut Usman (2002), implementasi atau penerapan merupakan suatu aktivitas, tindakan, atau mekanisme yang menjadi bagian dari sebuah sistem. Implementasi tidak hanya dimaknai sebagai pelaksanaan suatu

kegiatan, tetapi juga sebagai proses yang telah dirancang secara matang untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Selanjutnya, Setiawan (2004) menjelaskan bahwa implementasi merupakan serangkaian aktivitas yang saling berhubungan dan saling menyesuaikan dalam rangka mencapai tujuan yang telah ditetapkan, dengan didukung oleh jaringan pelaksana serta sistem birokrasi yang efektif. Berdasarkan pendapat kedua ahli tersebut, implementasi dapat disimpulkan sebagai suatu proses yang melibatkan berbagai tindakan dan mekanisme yang dilaksanakan secara terencana, sistematis, serta sesuai dengan ketentuan yang berlaku guna mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

3. *Ship Security Plan*

Berdasarkan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* dan Amandemen *SOLAS* Tahun 2002, *Ship Security Plan (SSP)* atau Rencana Keamanan Kapal merupakan suatu rencana yang disusun untuk menjamin pelaksanaan berbagai langkah dan tindakan pengamanan di atas kapal. Rencana tersebut bertujuan melindungi awak kapal dan orang-orang yang berada di atas kapal, muatan, unit pengangkut muatan, perbekalan kapal, serta kapal itu sendiri dari berbagai ancaman atau insiden keamanan..

a. Tujuan *Ship Security Plan*

- 1) Berdasarkan *Ship Security Plan – Golar Mazo* (2016), tujuan penyusunan *Ship Security Plan (SSP)* adalah untuk memastikan kepatuhan kapal terhadap ketentuan yang diatur dalam *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*.

- 2) Menyusun prosedur yang bertujuan untuk mendeteksi serta mencegah terjadinya tindakan yang dapat mengancam keamanan kapal.
- 3) Mencegah berbagai ancaman terhadap kapal yang telah diidentifikasi melalui *Ship Security Assessment* (SSA) atau penilaian keamanan kapal.
- 4) Mengidentifikasi area yang memiliki akses terbatas serta mencegah masuknya pihak yang tidak berwenang ke area tersebut.
- 5) Menetapkan langkah-langkah yang harus dilakukan sebagai respons terhadap terjadinya pelanggaran keamanan.
- 6) Menetapkan prosedur pemeliharaan terhadap dokumen dan catatan pengendalian agar tetap terkelola dengan baik.

b. Pengertian *Ship Security Plan*

- 1) Otoritas yang Ditunjuk (*Designated Authority/DA*) merupakan lembaga yang ditetapkan oleh pemerintah untuk melaksanakan fungsi pengawasan dan penjaminan terhadap penerapan ketentuan keamanan yang berkaitan dengan fasilitas pelabuhan serta interaksi antara kapal dan pelabuhan. Dalam pelaksanaannya di Indonesia, tugas dan kewenangan tersebut dijalankan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai otoritas yang berwenang..
- 2) Port Facility Security Plan (PFSP) atau Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan merupakan rencana yang disusun untuk menjamin terlaksananya langkah-langkah pengamanan dalam melindungi fasilitas pelabuhan, kapal yang beroperasi di area pelabuhan,

personel, muatan, unit angkutan kargo, serta perbekalan kapal dari berbagai ancaman maupun insiden keamanan. PFSP menjadi pedoman dalam pelaksanaan sistem keamanan fasilitas pelabuhan guna menjaga keselamatan dan kelancaran aktivitas kepelabuhanan.

- 3) *Ship Security Officer (SSO)* atau Perwira Keamanan Kapal adalah anggota awak kapal yang ditunjuk oleh perusahaan dan bertanggung jawab kepada nakhoda dalam pelaksanaan sistem keamanan kapal. SSO memiliki tugas untuk mengimplementasikan, memelihara, dan mengawasi pelaksanaan keamanan kapal sesuai dengan ketentuan yang berlaku, serta melakukan koordinasi dengan *Company Security Officer (CSO)* dan *Port Facility Security Officer (PFSO)* guna mendukung efektivitas sistem keamanan kapal.
- 4) *Company Safety Officer (CSO)* atau *Company Safety Officer* adalah personel yang ditugaskan oleh perusahaan untuk memastikan telah dilakukan penilaian keselamatan kapal, bahwa rencana keamanan kapal ditingkatkan, diajukan, disetujui, dilaksanakan, dan mengacu pada petugas pelabuhan dan petugas keamanan kapal.
- 5) *Port Facility Security Officer (PFSO)* atau Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan merupakan personel yang ditunjuk untuk bertanggung jawab atas penerapan, pembaruan, dan pemeliharaan *Port Facility Security Plan (PFSP)*. Dalam melaksanakan tugasnya, PFSO juga menjalin koordinasi dengan *Ship Security Officer (SSO)* dan *Company Security Officer (CSO)* guna memastikan sistem keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan berjalan secara efektif.

- 6) Peralatan Pengeboran Lepas Pantai Bergerak (Mobile Offshore Drilling Unit atau MODU) adalah unit pengeboran lepas pantai yang digerakkan secara mekanis sebagaimana dimaksud dalam Peraturan IX/1, serta memiliki kemampuan untuk berpindah dari satu lokasi operasi ke lokasi lainnya.
- 7) Pengoperasian kapal ke kapal (ship to ship) adalah kegiatan yang dilakukan tanpa melibatkan fasilitas pelabuhan, yang mencakup pemindahan barang dan/atau orang dari satu kapal ke kapal lainnya.
- 8) Antarmuka kapal dan pelabuhan (ship/port interface) merupakan interaksi yang terjadi antara kapal dan fasilitas pelabuhan selama kegiatan operasional berlangsung, khususnya yang berkaitan dengan perpindahan orang, barang, atau perbekalan dari atau menuju kapal.
- 9) Organisasi Keamanan Terakreditasi (Recognized Security Organization atau RSO) adalah organisasi yang memiliki kompetensi di bidang keamanan serta pengetahuan yang memadai mengenai pengoperasian kapal dan fasilitas pelabuhan. Organisasi ini diberi kewenangan untuk melaksanakan kegiatan peninjauan, inspeksi, persetujuan, maupun sertifikasi yang berkaitan dengan sistem keamanan.

c. Tingkat Keamanan *Ship Security Plan* di kapal

Selain itu, negara-negara yang berpartisipasi dapat menunjuk atau menunjuk otoritas kompeten tertentu dalam pemerintahan mereka dan memberi wewenang kepada badan-badan keamanan yang diakui

untuk melaksanakan tugas-tugas tertentu yang terkait dengan pelabuhan.

Namun demikian, keputusan akhir mengenai penerimaan atau persetujuan suatu ciptaan harus mempertimbangkan tiga kondisi keselamatan yang diterapkan di tingkat internasional oleh otoritas yang berwenang dari negara peserta atau otoritas yang ditunjuk yang ditentukan oleh negara peserta. Berikut adalah tingkat keamanan (SSP) di atas kapal:

1) Tingkat Keamanan Siaga 1

Tingkat Keamanan Siaga 1 merupakan kondisi normal di mana kapal dan fasilitas pelabuhan beroperasi sebagaimana mestinya. Pada level ini, tindakan keamanan difokuskan pada upaya preventif dasar seperti menentukan pembagian tugas keamanan, memonitor embarkasi orang serta barang, dan memastikan kelancaran komunikasi keamanan. Prosedur standar meliputi pengawasan akses masuk dengan memeriksa identitas setiap orang, mengunci pintu akses ke area yang tidak diawasi, serta memberikan pengarahan kepada seluruh ABK mengenai prosedur pelaporan terhadap aktivitas atau barang yang mencurigai di sekitar geladak maupun area terlarang.

Dalam aspek operasional, pengawasan terhadap muatan dan perlengkapan kapal dilakukan secara teratur sebelum dan sesudah proses bongkar muat. Area terbatas (*restricted area*) harus dipastikan tertutup atau terkunci dengan penggunaan alat pemantau

serta patroli rutin untuk mencegah akses ilegal. Penanganan bagasi titipan juga harus dilakukan secara teliti, baik melalui pemeriksaan fisik maupun penggunaan alat pemadai seperti *X-ray*. Secara keseluruhan, *Level 1* mengharuskan identifikasi langkah keselamatan dasar melalui pencahayaan yang cukup dan penghalang fisik guna memantau situasi di sekeliling kapal secara stabil.

2) Tingkat Keamanan Siaga 2

Tingkat Keamanan Siaga 2 diterapkan saat terdapat risiko yang lebih tinggi terhadap kemungkinan terjadinya insiden keamanan, sehingga kewaspadaan harus ditingkatkan. Pada tahap ini, pengawasan akses masuk diperketat dengan menambah petugas ronda tambahan di area geladak dan membatasi jumlah pintu masuk yang dibuka. Kerjasama dengan fasilitas pelabuhan juga ditingkatkan, termasuk penggunaan kapal patroli dari arah laut untuk mencegah akses tidak sah. ABK diberikan pengarahan khusus yang lebih intensif mengenai ancaman yang ada, sementara pemeriksaan keliling kapal dilakukan secara penuh dan berkelanjutan.

Peningkatan keamanan di Level 2 juga mencakup pengawasan muatan yang jauh lebih mendalam melalui penambahan frekuensi pemeriksaan segel serta penggunaan alat scanning atau deteksi mekanis lainnya. Area terbatas harus dijaga oleh petugas tambahan secara terus-menerus dengan pemantauan alat pengawas yang tidak terputus. Selain itu, penanganan bagasi titipan diwajibkan menjalani

pemeriksaan *X-ray* dan *screening* sebesar 100%. Langkah ini diperkuat dengan penerapan sistem penerangan tambahan dan koordinasi yang lebih erat dengan kendaraan patroli darat untuk memastikan perlindungan maksimal selama risiko meningkat.

3) Tingkat Keamanan Siaga 3

Tingkat Keamanan Siaga 3 merupakan kondisi tertinggi yang diterapkan ketika sebuah insiden keamanan kemungkinan besar atau sudah tampak akan terjadi dalam waktu dekat. Fokus utama pada tingkat ini adalah pematuhan total terhadap instruksi dari pihak berwenang guna menanggapi ancaman secara langsung. Akses masuk ke kapal sangat dibatasi hingga hanya menyisakan satu pintu yang dijaga sangat ketat, dan hanya orang-orang tertentu yang berkepentingan dalam penanggulangan insiden yang diizinkan naik. Selain itu, area terbatas tambahan akan ditetapkan di lokasi yang diduga menjadi titik awal serangan atau ancaman.

Dari sisi operasional kargo, seluruh kegiatan bongkar muat barang maupun perlengkapan kapal harus segera ditunda atau dihentikan sepenuhnya jika diperlukan. Pemeriksaan terhadap muatan berbahaya dilakukan secara mendetail, dan kapal memiliki wewenang untuk menolak masuknya perlengkapan atau bagasi titipan demi keselamatan. Jika bagasi tetap harus diperiksa, prosedur *X-ray* dilakukan dari dua sudut berbeda secara ekstrem. Pada puncaknya, prosedur keselamatan dalam *Ship Security Plan* (SSP)

pada Level 3 dapat memerintahkan pemadaman seluruh lampu kapal untuk mengurangi visibilitas kapal dari ancaman luar.

4. Pengertian ISPS Code

a. ISPS Menurut IMO

Berdasarkan ketentuan dalam IMO International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code dan SOLAS Amendments 2002–2003, Ship Security Plan (SSP) merupakan rencana keamanan yang disusun untuk menjamin pelaksanaan berbagai tindakan pengamanan di atas kapal. Rencana tersebut bertujuan memberikan perlindungan terhadap personel kapal, muatan, unit transportasi kargo, fasilitas kapal, serta kapal dari berbagai ancaman maupun insiden yang berkaitan dengan keamanan. Setiap kapal diwajibkan memiliki SSP yang telah mendapatkan persetujuan dari Administrasi, sementara penyusunannya dapat dilakukan oleh *Recognized Security Organization* (RSO). SSP mencakup sejumlah unsur yang menjadi dasar dalam pelaksanaan sistem keamanan kapal:

- 1) Upaya yang diterapkan untuk mencegah masuknya senjata maupun barang berbahaya yang dapat digunakan untuk mengancam keamanan personel, kapal, dan fasilitas pelabuhan.
- 2) Identifikasi area terlarang dan tindakan untuk mencegah akses tidak sah ke area tersebut.
- 3) Tindakan untuk mencegah akses tidak sah ke kapal.
- 4) Tata cara penanggulangan ancaman keamanan atau transportasi.

b. *ISPS Code* Menurut SOLAS

Pada tanggal 12 Desember 2002, International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code secara resmi diundangkan sebagai bagian dari perubahan yang dilakukan untuk menerapkan langkah-langkah khusus dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan maritim..

Berdasarkan Resolusi 2 yang diadopsi pada 12 Desember 2002 dalam Konferensi Para Pihak Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS), 1974, sebagaimana telah diamandemen oleh IMO, tujuan dari International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code ditetapkan sebagai pedoman dalam meningkatkan keamanan maritim.:

- 1) Meningkatkan kerja sama internasional di antara negara-negara anggota IMO, instansi pemerintah, otoritas regional, perusahaan pelayaran, dan otoritas pelabuhan dalam upaya mengidentifikasi, mendeteksi, serta mengantisipasi ancaman keamanan secara tepat waktu, sekaligus mencegah terjadinya insiden keamanan yang dapat memengaruhi kapal dan fasilitas pelabuhan yang berperan dalam perdagangan internasional.
- 2) Menegaskan serta menetapkan peran dan tanggung jawab setiap negara anggota, instansi pemerintah, otoritas regional, perusahaan pelayaran, dan industri pelabuhan, baik di tingkat nasional maupun internasional, guna mendukung penyelenggaraan keamanan maritim yang efektif.

- 3) Menjamin pengumpulan data keamanan yang cepat dan efisien serta pertukaran timbal balik antar Negara Anggota.
- 4) Menyediakan metode penilaian keselamatan yang dapat dikembangkan menjadi proses pencatatan perubahan tingkat keselamatan dan respons.
- 5) Menjamin tersedianya tingkat keamanan maritim yang profesional dan dapat diandalkan.

c. ISPS Code dalam Merespon Teroris

ISPS Code adalah peraturan yang dikeluarkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) untuk merespon serangan teroris terhadap kapal dan pelabuhan pada awal abad ke-21. ISPS Code bertujuan untuk meningkatkan keselamatan kapal dan fasilitas pelabuhan internasional dengan mengidentifikasi dan mengurangi risiko terorisme dan kegiatan kriminal lainnya. Kode ISPS menetapkan standar keamanan minimum yang harus dipenuhi oleh kapal dan pelabuhan di seluruh dunia. Standar ini mencakup langkah-langkah seperti meningkatkan pengawasan dan kontrol akses, menerapkan prosedur keamanan, melatih personel keamanan dan bekerja sama antar negara untuk bertukar informasi intelijen. Penerapan Kode ISPS memerlukan kerja sama antara pemerintah, otoritas pelabuhan, operator kapal, dan pemangku kepentingan lainnya dalam industri maritim.

Dengan diadopsinya ISPS Code, diharapkan tingkat keamanan kapal dan pelabuhan internasional dapat ditingkatkan sehingga mengurangi risiko serangan teroris serta melindungi nyawa manusia dan

harta benda yang bernilai ekonomi. Kode Keamanan Fasilitas Kapal dan Pelabuhan Internasional (ISPS Code) adalah serangkaian tindakan keamanan yang dikembangkan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) sebagai respons terhadap meningkatnya ancaman terorisme terhadap kapal dan pelabuhan. Aturan ini diadopsi pada tahun 2002. Tujuan utama ISPS Code adalah untuk meningkatkan keamanan kapal dan pelabuhan melalui kerangka peraturan yang terstandarisasi.

Hal ini bertujuan untuk mendeteksi ancaman keamanan dan menerapkan langkah-langkah pencegahan untuk melindungi kapal, pelabuhan, dan infrastruktur maritim dari insiden keamanan, seperti tindakan terorisme, sabotase, atau aktivitas ilegal. Kepatuhan terhadap Kode ISPS adalah wajib bagi kapal yang melakukan pelayaran internasional dan pelabuhan yang melayani kapal tersebut. Negara Bendera bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kapal yang mengibarkan benderanya mematuhi persyaratan, sedangkan Negara pelabuhan bertanggung jawab untuk memverifikasi kepatuhan dengan mengunjungi kapal dan fasilitas pelabuhan di bawah yurisdiksinya. Kegagalan untuk mematuhi Kode ISPS dapat mengakibatkan sanksi termasuk penahanan kapal atau penolakan masuk ke pelabuhan.

d. *Dasar Hukum ISPS Code*

Di Indonesia, implementasi International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code berlandaskan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Peraturan tersebut menjadi dasar hukum dalam

penerapan standar keamanan maritim internasional, termasuk ketentuan yang diatur dalam ISPS Code, di wilayah perairan Indonesia.

Selain berlandaskan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pemerintah Indonesia juga menetapkan sejumlah peraturan pelaksana yang mengatur implementasi International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code secara lebih rinci. Salah satu regulasi yang menjadi dasar pelaksanaannya adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2014 tentang Sistem Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan. Peraturan tersebut mengharuskan setiap kapal dan fasilitas pelabuhan yang beroperasi di wilayah Indonesia untuk memenuhi standar keamanan sebagaimana diatur dalam International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code. Oleh karena itu, pelaksanaan ISPS Code di Indonesia berlandaskan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran beserta seluruh peraturan pelaksana yang mendukung implementasinya. Keberadaan regulasi tersebut menegaskan komitmen Indonesia dalam memenuhi standar keamanan maritim internasional yang ditetapkan oleh IMO guna melindungi keselamatan kapal, awak kapal, dan fasilitas pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

e. Tujuan ISPS Code

Menurut IMO ISPS Code 2003 : 6, Tujuan ISPS Code adalah :

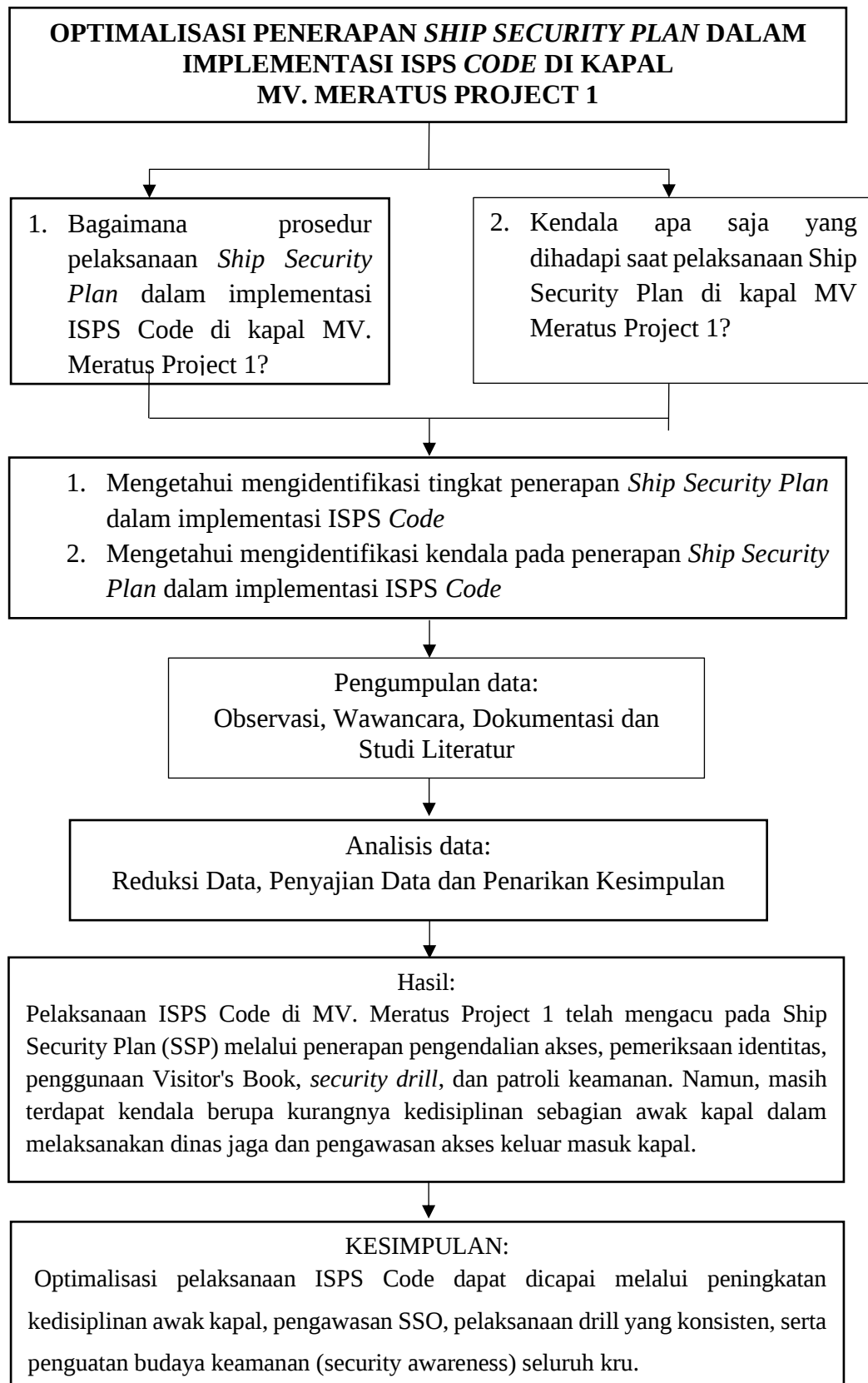
- 1) Untuk menciptakan kerangka kerja global, meningkatkan kolaborasi antara Negara-negara anggota, organisasi pemerintah, pemerintah daerah, serta sektor pelayaran dan pelabuhan perlu menjalin

koordinasi dalam mengidentifikasi berbagai ancaman keamanan dan melaksanakan langkah-langkah pencegahan guna mengurangi risiko terjadinya insiden yang dapat mengganggu keamanan kapal maupun fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk kegiatan perdagangan internasional.

- 2) Untuk menentukan peran dan kewajiban sektor pelayaran dan pelabuhan, pemerintah daerah, dan lembaga pemerintah di setiap negara anggota. Meningkatkan keamanan maritim pada tingkat nasional dan internasional.
- 3) Untuk menjamin pengumpulan dan pembagian data terkait keamanan secara efisien sebelumnya.
- 4) Untuk menawarkan teknik evaluasi keamanan sehingga strategi dan prosedur tersedia untuk menaikkan atau menurunkan tingkat keamanan.
- 5) Untuk menjamin kepastian bahwa langkah-langkah keamanan laut yang wajar dan memadai telah dilaksanakan.

C. Kerangka Pikir

Untuk memudahkan penyusunan analisis penelitian ini digunakan kerangka berpikir sistematis dalam bentuk diagram atau tabel sebagai berikut:



Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian

Sumber: Dokumen Penulis

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif dipilih karena bertujuan untuk menggambarkan sekaligus memahami berbagai fenomena yang terjadi berdasarkan kondisi nyata di lapangan. Dalam pelaksanaannya, penelitian kualitatif lebih menitikberatkan pada analisis terhadap proses yang berlangsung serta makna yang terkandung dalam suatu peristiwa. Teori digunakan sebagai pedoman dalam menentukan fokus penelitian agar tetap sesuai dengan fakta empiris yang ditemukan. Peneliti juga terlibat secara langsung dalam situasi yang diteliti sehingga diperlukan analisis yang mendalam untuk memperoleh pemahaman yang komprehensif. Data penelitian pada umumnya dikumpulkan melalui teknik wawancara dan observasi sebagai sumber data utama.

Metode deskriptif merupakan metode penelitian yang digunakan untuk menggambarkan serta menjelaskan suatu fenomena berdasarkan hasil penelitian secara objektif. Menurut Ramdhan (2021), penelitian deskriptif bertujuan menyajikan uraian, penjelasan, dan validasi terhadap fenomena yang menjadi fokus penelitian. Dalam pelaksanaannya, rumusan masalah harus memiliki relevansi dan nilai ilmiah yang memadai serta dibatasi pada ruang lingkup yang jelas agar penelitian dapat dilakukan secara terarah. Selain itu, tujuan penelitian harus dirumuskan secara spesifik dengan menggunakan data

yang bersifat faktual sebagai dasar analisis, bukan berdasarkan opini atau pandangan subjektif.

B. Lokasi Dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan saat melaksanakan praktik laut (prala) pada tanggal 29 juli 2024 – 29 juli 2025 guna mendapatkan data dukung yang dibutuhkan di kapal MV. Meratus Project 1.

C. Sumber Data Objek Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data

Sumber data objek penelitian ini adalah awak kapal MV. Meratus Project 1 Sedangkan teknik pengumpulan data pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Observasi

Teknik pengumpulan data yang disebut observasi bergantung pada penerapan crew terhadap Ship Security Plan yang di aplikasikan diatas kapal, seperti tamu yang datang ke kapal harus menunjukkan kartu identitas, apabila membawa tas, kru kapal wajib memeriksa isi dari tas tersebut, apabila tamu bersikeras tidak menaati protokol yang diberikan maka kunjungan mereka harus ditolak, dan melaporkan kepada Mualim 1. Dalam hal ini berarti memanfaatkan ISPS *Code* secara maksimal. Disini yang Dengan memeriksa kejadian yang sering menimbulkan masalah saat penerapan ISPS *Code* di kapal, dapat dijadikan sebagai fungsi audit internal dan tugas jaga pelabuhan.

2. Wawancara

Wawancara merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui interaksi tanya jawab antara peneliti dengan narasumber untuk memperoleh informasi yang relevan sesuai dengan kebutuhan penelitian. Dalam penelitian ini digunakan wawancara terstruktur, yaitu jenis wawancara yang pelaksanaannya mengacu pada pedoman wawancara yang telah disusun secara sistematis dan tertulis sebelum kegiatan pengumpulan data dilakukan dan ditanyakan kepada Mualim 1 selaku SSO dan Masinis 1 sebagai perwakilan dari departemen mesin dengan mengajukan beberapa pertanyaan kepada informan. Dalam hal ini peneliti akan bertanya langsung kepada perwira kapal MV. Meratus Project 1 sehingga mendapat informasi yang akurat.

Tabel 3. 1 Daftar Pertanyaan Wawancara

No	Pertanyaan
1.	Bagaimana penerapan <i>Ship Security Plan</i> di kapal MV. Meratus Project 1 selama kapal beroperasi?
2.	Bagaimana kondisi keamanan kapal selama pelayaran pada masa penelitian?
3.	Bagaimana pelaksanaan pengawasan akses keluar masuk orang ke kapal?
4.	Apakah pernah terjadi <i>unauthorized access</i> selama peneliti praktik di kapal?
5.	Bagaimana kondisi keamanan muatan selama kegiatan bongkar muat dan pelayaran?
6.	Apakah kapal pernah mengalami perubahan <i>security level</i> selama penelitian?
7.	Jenis <i>drill</i> keamanan apa saja yang dilaksanakan di kapal?
8.	Menurut Anda, apa tujuan utama pelaksanaan <i>drill</i> keamanan tersebut?
9.	Bagaimana tingkat kesiapan awak kapal bagian dek dalam mendukung keamanan kapal?
10.	Menurut Anda, bagaimana gambaran umum implementasi <i>ISPS Code</i> di kapal ini?

3. Dokumentasi

Metode dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui penelaahan berbagai dokumen dan sumber tertulis yang

berkaitan dengan penelitian, seperti buku, arsip, laporan, data statistik, maupun gambar. Penggunaan teknik dokumentasi bertujuan untuk memperoleh informasi yang akurat sehingga dapat dimanfaatkan sebagai data pendukung dalam penelitian. Pada penelitian ini, dokumentasi dilakukan melalui pengumpulan berbagai arsip, dokumen, serta data yang berkaitan dengan kegiatan operasional kapal dan permasalahan yang menjadi fokus penelitian.

D. Teknik Analisis Data

Metode analisis data yang diterapkan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif kualitatif. Melalui metode tersebut, data diolah dan dianalisis tanpa menggunakan teknik perhitungan statistik, sehingga hasil analisis dapat disajikan dalam bentuk yang lebih sistematis, bermakna, dan mudah dipahami. Analisis deskriptif digunakan untuk menyajikan gambaran yang jelas dan sistematis mengenai berbagai aspek yang menjadi fokus pembahasan dalam karya tulis ilmiah ini.

1. Reduksi Data

Reduksi data merupakan tahapan awal dalam proses analisis data kualitatif yang dilakukan dengan menyeleksi, menyederhanakan, mengelompokkan, serta memusatkan perhatian pada data yang relevan dengan tujuan penelitian. Pada tahap ini, peneliti melakukan seleksi terhadap data yang diperoleh melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi untuk mengidentifikasi informasi yang sesuai dengan fokus penelitian, serta mengesampingkan data yang tidak relevan. Proses reduksi

data dilaksanakan secara berkelanjutan sepanjang penelitian sehingga data yang terkumpul menjadi lebih sistematis, terstruktur, dan mudah dianalisis.

2. Penyajian Data (*Display Data*)

Setelah proses reduksi data selesai dilakukan, tahapan selanjutnya dalam analisis data kualitatif adalah penyajian data (*data display*). Pada tahap ini, data disusun dan diorganisasikan secara sistematis sehingga informasi yang diperoleh dapat dipahami dengan lebih mudah dan jelas. Penyajian data yang disusun secara sistematis akan memudahkan peneliti dalam mengenali pola, keterkaitan, serta kecenderungan yang muncul dari data, sehingga proses interpretasi dan penarikan kesimpulan dapat dilakukan dengan lebih efektif.

3. Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi

Tahap akhir dalam analisis data kualitatif adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi. Pada tahap ini, peneliti menginterpretasikan data yang telah disajikan untuk menemukan makna, pola keterkaitan, persamaan, serta perbedaan yang berhubungan dengan permasalahan penelitian. Kesimpulan yang diperoleh pada tahap awal analisis masih bersifat tentatif sehingga berpotensi mengalami perubahan apabila ditemukan bukti atau data pendukung yang lebih kuat. Oleh sebab itu, proses verifikasi perlu dilakukan untuk memastikan bahwa kesimpulan yang dihasilkan didasarkan pada data yang valid serta dapat dipertanggung jawabkan.