

PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE* DI KM. TANTO SENTOSA



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

ZAINUN WAHID DANI

NIT 07.19.024.1.01

PROGRAM STUDI TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2023**

PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE* DI KM. TANTO SENTOSA



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

ZAINUN WAHID DANI

NIT 07.19.024.1.01

PROGRAM STUDI TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2023**

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : ZAINUN WAHID DANI

Nomor Induk Taruna : 07.19.024.1.01

Program Studi : D-IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul :

PENERAPAN INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE DI KM. TANTO SENTOSA

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

SURABAYA,

2023

ZAINUN WAHID DANI

**PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE* DI KM. TANTO SENTOSA**

Nama Taruna : Zainun Wahid Dani

NIT : 07.19.024.1.01

Program Studi : Diploma IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal
Pola Pembibitan

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

SURABAYA,.....2023

Menyetujui,

Pembimbing I



(SUTOYO, S.Si.T., M.Pd.)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 197511192010121000

Pembimbing II



(MAULIDIAH RAHMAWATI, S.SI, M.Sc)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 197702282006042000

Mengetahui,

Ketua Prodi Nautika



ANAK AGUNG ISTRI SRI WAHYUNI, S.Si.T., M.Sda.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 197812172005022001

**PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY*
(ISPS) CODE DI KM. TANTO SENTOSA**

Disusun dan Diajukan Oleh :

ZAINUN WAHID DANI
NIT. 07.19.024.1.01
Ahli Nautika Tingkat III

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT
Pada Tanggal, 4 Agustus 2023

Menyetujui :

Penguji I



Dr. A.A.N. Ade Dwi P.Y.
S.Si.T.,M.Pd.,M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198302262010121003

Penguji II



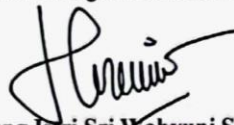
Sutopo, S.Si.T., M.Pd.
Penata Tk I (III/d)
NIP. 197511192010121000

Penguji III



Maulidiah Rahmawati,
S.Si, M.Sc
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197702282006042000

Mengetahui :
Ketua Program Studi Nautika



Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.Si.T.M., Sda.
Penata Tk. I (III/d)
NIP.197812172005022001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur peneliti panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat, taufik serta hidayah-Nya peneliti dapat menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan dengan judul :

"PENERAPAN *INTERNASIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE* DI KM. TANTO SENTOSA"

Dalam penyelesaian penulisan Karya Ilmiah Terapan ini peneliti mengalami banyak sekali kesulitan dan hambatan, tetapi berkat bantuan dan dorongan dari para pembimbing penulisan Karya Ilmiah Terapan ini dapat terselesaikan. Untuk itu peneliti mengucapkan banyak terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Heru Widada, M.M. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Pelayaran Surabaya.
2. Ibu Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M.Sda selaku Kepala Jurusan Nautika yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Pelayaran Surabaya.
3. Bapak Sutoyo, S.Si.T., M.Pd. selaku pembimbing I yang telah memberi kemudahan dan memfasilitasi dalam penulisan Karya Ilmiah Terapan ini.
4. Ibu Maulidiah Rahmawati, S.Si, M.Sc. selaku pembimbing II yang senantiasa meluangkan waktunya dan dengan sabar memberikan dukungan, semangat serta bimbingan dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
5. Ayahanda dan Ibunda serta keluarga tercinta, yang telah memberikan dukungan moral dan spiritual kepada peneliti selama penyusunan skripsi ini.
6. Teman-teman seperjuangan yang selalu memberikan motivasi baik berupa pendapat, motivasi dan hal-hal lainnya dalam rangka pembuatan Karya Ilmiah Terapan ini.

Peneliti menyadari bahwa dalam penulisan Karya Ilmiah Terapan ini masih banyak kekurangan, oleh karena itu peneliti mengharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun untuk penyempurnaan Karya Ilmiah Terapan ini kedepannya. Akhir kata peneliti berharap semoga Karya Ilmiah Terapan ini dapat bermanfaat

bagi semua pihak pada umumnya dan untuk lembaga Politeknik Pelayaran Surabaya pada khususnya.

SURABAYA, 2023

ZAINUN WAHID DANI

ABSTRAK

Dani, Zainun Wahid, Penerapan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* di KM. Tanto Sentosa. Dibimbing oleh Bapak Sutoyo dan Ibu Maulidiah Rahmawati.

Meningkatnya ancaman-ancaman terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan membuat *International Maritime Organization (IMO)* mengadakan pertemuan di London pada tanggal 9 s/d 13 Desember 2002 untuk membahas langkah-langkah serius dalam meningkatkan keamanan maritim. Dalam konferensi tersebut, tepatnya pada tanggal 12 Desember 2002 diterbitkan *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* untuk menjadi landasan dalam mengantisipasi kejadian mengenai keamanan diatas kapal dan Pelabuhan.

Penelitian ini di laksanakan selama 12 bulan 5 hari dengan lokasi di atas kapal KM. Tanto Sentosa dengan menggunakan teknik deskriptif kualitatif seperti wawancara, observasi cermat, dan dokumentasi. Peneliti akan melakukan analisis mendalam terhadap data lapangan dengan menggunakan pendekatan ini.

Dari hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa masih terdapat beberapa *crew* kapal yang belum memahami aturan ISPS Code saat melaksanakan dinas jaga di pelabuhan, untuk mengatasi kendala tersebut harus dilakukan pelatihan atau drill mengenai aturan ISPS Code agar pelaksanaan ISPS Code di KM. Tanto Sentosa berjalan dengan baik serta aman dari ancaman pencurian.

Kata kunci : *ISPS Code*, keamanan maritim, IMO

ABSTRACT

Dani, Zainun Wahid, *Application of International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code in KM. Tanto Sentosa. Guided by Mr. Sutoyo and Mrs. Maulidiah Rahmawati.*

Increasing threats to ships and port facilities the International Maritime Organization (IMO) to meet in London from 9 to 13 December 2002 to discuss serious measures to improve maritime security. In the conference, precisely on December 12, 2002, the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) was issued to be a basis for anticipating events regarding security on ships and ports.

This research was carried out for 12 months and 5 days on the KM ship. Tanto Sentosa by using qualitative descriptive techniques such as interviews, careful observation, and documentation. Researchers will conduct an in-depth analysis of field data using this approach.

From the results of the study it can be concluded that there are still some crew members who do not understand the ISPS Code rules when carrying out guard duty at the port, to overcome these obstacles training or drills must be carried out regarding the ISPS Code rules so that the implementation of the ISPS Code in KM. Tanto Sentosa runs well and is safe from the threat of theft.

Keywords : ISPS Code, maritime security, IMO

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	Error! Bookmark not defined.
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Batasan Masalah	3
D. Tujuan Penelitian	3
E. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
A. Penelitian Sebelumnya	5
B. Landasan Teori	6
C. Kerangka Berfikir	14
BAB III METODE PENELITIAN	15
A. Jenis Penelitian	15
B. Tempat/Lokasi Dan Waktu Penelitian	16
C. Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data	16
D. Teknik Analisis Data	18

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	20
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	20
B. Hasil Penelitian	22
C. Pembahasan	26
BAB V PENUTUP	29
A. Simpulan	29
B. Saran	29
DAFTAR PUSTAKA.....	31
LAMPIRAN	33

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya	5
Tabel 4. 1 Analisis Data	25

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Tragedi 11 September di Amerika Serikat	6
Gambar 2. 2 Kerangka Berfikir.....	14
Gambar 4. 1 KM. Tanto Sentosa.....	20

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ships Particular</i>	33
Lampiran 2 <i>Crew List</i>	34
Lampiran 3 Pelaksanaan pengecekan terhadap orang yang naik ke kapal.....	35
Lampiran 4 Buku tamu.....	36
Lampiran 5 Prosedur jaga di pelabuhan.....	37
Lampiran 6 Checklist jaga pelabuhan	39
Lampiran 7 Hasil wawancara dengan Narasumber 1.....	40
Lampiran 8 Hasil wawancara dengan Narasumber 2.....	41
Lampiran 9 Hasil wawancara dengan Narasumber 3.....	422

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Seluruh pengguna transportasi laut pada umumnya selalu mengutamakan aspek keamanan dan keselamatan, kemudian diikuti dengan aspek-aspek yang terjangkau seperti, ketepatan, kecepatan serta kenyamanan. Oleh karena itu, sangat penting untuk mempertimbangkan sistem keamanan maritim saat merencanakan kapal, infrastruktur (seperti sistem navigasi), dan sumber daya manusia. Oleh karena itu, pelaut harus siap untuk mengambil tindakan kapan saja (Kadarisman, 2017).

Keamanan dan keselamatan kapal juga mencakup jiwa, harta benda serta lingkungan baik di laut maupun di pelabuhan. Pembajakan dan tindakan terorisme lainnya telah membuat tidak ada rute pelayaran yang dapat diambil dengan ketenangan pikiran saat ini (Taequi dan Minto, 2020). Seperti halnya tragedi pembajakan maritim yang terjadi pada MV. Achille Lauro, kapal pesiar yang di bajak di Laut tengah oleh sekelompok teroris yang mengatasnamakan *Front Pembebasan Palestina* pada 28 September 1985. Kemudian juga terdapat kejadian di kapal USS Cole pada tahun 2000 dan MT Limburg pada tahun 2002 yang mengalami peristiwa pengeboman yang di lakukan oleh teroris. Peristiwa perompakan juga pernah terjadi di perairan Indonesia pada Agustus 2017 di perairan Wangi – wangi, Sulawesi Tenggara yang menimpa kapal KM. Tanto Sakti 2 dimana para perampok memukuli *crew* dan mengambil harta benda *crew* kapal termasuk gaji, laptop, Hp dan lainnya (Premadi A et al, 2022).

Menanggapi meningkatnya insiden perompakan dan terorisme di laut, *International Maritime Organisation* (IMO) melaksanakan sidang di London dari tanggal 9-13 Desember 2002, untuk membahas langkah-langkah guna memperkuat keamanan maritim. Untuk memprediksi potensi insiden keamanan di kapal dan di pelabuhan dengan lebih baik, *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) diterbitkan pada 12 Desember 2002 selama konferensi (Setyo et al, 2018).

Pada tanggal 1 Juli 2004, peraturan ISPS Code mulai diimplementasikan di Indonesia. Informasi tentang ISPS Code dan persyaratannya sangatlah penting bagi semua pihak yang terlibat seperti perusahaan-perusahaan kapal serta infrastruktur pelabuhan. Hal tersebut tergantung dari masing-masing pihak. Di KM. Tanto Sentosa, ISPS Code telah dipraktikkan. Tetapi, pelaksanaannya kurang optimal, karena masih terjadi kehilangan berapa peralatan kapal lashing yang ada di kapal, serta hilangnya bahan-bahan dapur pada saat kapal sandar di pelabuhan. Berdasarkan uraian tersebut, maka peneliti tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul : “PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY* (ISPS) *CODE* DI KM. TANTO SENTOSA”.

B. Rumusan Masalah

Dari konteks permasalahan tersebut, muncul pertanyaan tentang bagaimana merumuskan masalah, yang akan membantu memandu pembahasan pada bab-bab selanjutnya. Rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan *ISPS Code* di KM. Tanto Sentosa?
2. Kendala-kendala apa sajakah yang dihadapi dalam penerapan ISPS

Code di KM. Tanto Sentosa?

C. Batasan Masalah

Dalam penelitian ini, untuk mencegah pembahasan yang terlalu meluas, maka peneliti memberi batasan atau ruang lingkup pembahasan yang hanya mencakup tentang penerapan ISPS *Code* saat kapal sandar di pelabuhan pada saat peneliti melaksanakan praktek laut di KM. Tanto Sentosa dari 11 Juli 2021 s/d 16 Juli 2022.

D. Tujuan Penelitian

Masalah yang disebutkan di awal memberikan dorongan untuk penelitian ini. Hasil penelitian ini akan menjadi titik referensi untuk diskusi masa depan dari masalah ini. Penelitian ini bertujuan untuk:

1. Untuk mengetahui penerapan ISPS *Code* di KM. Tanto Sentosa.
2. Untuk mengetahui kendala-kendala yang dihadapi dalam penerapan ISPS *Code* di KM. Tanto Sentosa.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat secara teoretis.
 - a) Menjelaskan mengapa sangat penting untuk mengamankan *crew* kapal, kapal, dan muatan sesuai dengan standar internasional sebagaimana diuraikan dalam ISPS *Code*.
 - b) Menekankan nilai ISPS *Code* dan penerapannya di kapal.
2. Manfaat secara praktis.
 - a) Memahami langkah-langkah keamanan yang akan diambil jika terjadi serangan.

- b) Meningkatkan tanggung jawab *crew* kapal untuk menjaga keamanan kapal saat melaksanakan dinas jaga sesuai *ISPS Code* , dan mampu mengatasi apabila terjadi ancaman keamanan di atas kapal.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Sebelumnya

Tabel 2. 1 *Review* Penelitian Sebelumnya

NO	NAMA	JUDUL	HASIL
1.	Pranyoto, Kundori (2022)	Optimalisasi Penerapan ISPS <i>Code</i> Yang Berdasarkan Tingkat Keamanan Kapal dan Pelabuhan	Ketika ISPS Code diterapkan dalam bentuk prosedur pengamanan fasilitas pelabuhan di semua tingkat keamanan (Security Level), pelabuhan akan aman, yang akan meningkatkan kepercayaan internasional dan pada gilirannya menyebabkan peningkatan kunjungan kapal, penurunan biaya logistik yang tinggi dan premi asuransi untuk daerah berisiko, dan meningkatnya minat investor terhadap pelabuhan.
2.	Andi Aulia Arikha Setyo, Capt. Moh Aziz Rohman, Bayu Yudho Baskoro (2021)	Implementasi International Ship and Port Facility Security <i>Code</i> diatas kapal Floating Storage Offloading (FSO)	Implementasi ISPS <i>Code</i> kapal FSO Federal 2 di bawah standar karena anggota <i>crew</i> tidak sepenuhnya memahami peraturan yang diuraikan dalam kode. Untuk menjamin kelancaran dan keamanan operasional kapal dan terminal, aplikasi ini dapat ditingkatkan melalui dukungan media untuk menyebarkan dokumen aturan ISPS <i>Code</i> dan memaksimalkan penggunaan alat keamanan di atas kapal.

B. Landasan Teori

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

Menanggapi ancaman keamanan yang dirasakan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan setelah 11 September, perjanjian internasional tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dikembangkan, sebagaimana dinyatakan oleh Taequi dan Minto (2020). Kesepakatan ini menghasilkan pembuatan *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code).



Gambar 2. 1 Tragedi 11 September di Amerika Serikat

Menurut Herdiyanto dkk (2020). ISPS Code memuat ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam SOLAS 1974 Chapter XI-2. Peraturan ini dapat dibagi menjadi dua bagian: Bagian A dan Bagian B. Bagian A merinci peraturan yang diperlukan untuk kapal dan infrastruktur pelabuhan. Sementara Bagian B merinci tentang prosedur penerapan atau mengimplementasikan ISPS Code yang terdapat di bagian A.

Amandemen SOLAS tahun 1974 dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.33 Tahun 2003 telah diterapkan di Indonesia pada kapal-kapal yang melakukan pelayaran internasional mulai tanggal 1 Juli 2004 seperti diuraikan di bawah ini:

- a. Fasilitas pelabuhan internasional yang dikelola oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) baik secara khusus maupun pribadi.
- b. Kapal barang dengan GT 500 keatas.
- c. Kapal penumpang yang bermuatan lebih dari 12 orang
- d. *Mobile Offshore Drilling Units* (MODU) dan Unit pengeboran lepas pantai yang bergerak/berpindah,

Sedangkan untuk kapal perang dan kapal-kapal non komersial lainnya tidak berlaku dalam ketentuan ISPS *Code*.

Menurut Pranyoto dan Kundori pada tahun 2022 Tingkat keamanan kapal dan pelabuhan dibedakan menjadi beberapa tingkat, yaitu ;

- a. *Security Level 1* atau Keamanan tingkat 1
- b. *Security Level 2* atau Keamanan tingkat 2
- c. *Security Level 3* atau Keamanan tingkat 3

Keamanan Tingkat 1 sebagaimana didefinisikan oleh ISPS Code, Bagian B (2002: 9.15), pengecekan barang bawaan dapat dilakukan terhadap semua orang yang akan naik ke kapal. Hak asasi manusia dan martabat manusia harus dihormati selama pengeledahan semacam ini. Selain itu, orang yang keluar masuk kapal harus mengisi buku tamu

Keamanan tingkat 2 menurut ISPS Code bagian B (2002: 9.16), Rencana Keamanan Kapal harus merinci tindakan pengaturan keamanan yang dilakukan untuk melindungi dari risiko keamanan yang meningkat terhadap insiden keamanan meliputi:

- a. Penambahan personil jaga guna mencegah penyusup memasuki area kapal.

- b. Menambahkan pembatas akses ke kapal dan menambahkan peralatan yang tepat untuk pengamanannya.
- c. Mereka yang naik atau memuat ke kapal harus lebih sering dicek, demikian pula barang-barang dan kendaraan mereka.
- d. Mengawasi pengujung kapal.
- e. Memberi pengarahan kepada seluruh *crew* secara mendetail tentang ancaman yang teridentifikasi dan cara pencegahannya.
- f. Mengadakan pengeledahan sepenuhnya atau hanya bagian tertentu pada suatu waktu di kapal.

Keamanan tingkat 3 menurut ISPS Code bagian B (2002: 9.16),, semua kapal di perairan internasional harus mengikuti arahan dari pihak yang bertanggung jawab atas insiden tersebut. Uraian rinci tentang tindakan regulasi keamanan yang dapat diambil oleh kapal, dengan koordinasi yang erat dengan pihak terkait dan fasilitas pelabuhan, harus disediakan dalam Rencana Keamanan Kapal:

- a. Hanya memiliki satu titik masuk berarti lebih sedikit kebebasan untuk semua orang.
- b. Jangan biarkan siapa pun masuk kecuali mereka yang berurusan dengan insiden dan ancaman keamanan.
- c. Memberikan instruksi kepada seluruh orang di atas kapal.
- d. Penjemputan dan pengantaran untuk sementara dihentikan.
- e. Pengiriman barang, pembongkaran kargo, dan tugas terkait lainnya mungkin tertunda.
- f. Mempersiapkan pengeledahan penuh terhadap kapal

2. Tujuan ISPS Code

Dalam amandemen SOLAS 1974 Chapter XI-2 dijelaskan bahwa tujuan dari ISPS Code adalah sebagai berikut :

- a. Untuk membuat kerangka kerja global untuk mendeteksi ancaman keamanan dan mencegah insiden keamanan yang memengaruhi kapal dan fasilitas pelabuhan yang melayani perdagangan internasional melalui kolaborasi antara negara peserta, lembaga pemerintah daerah, industri pelayaran/pengiriman, dan pelabuhan.
- b. Untuk menetapkan peran dan tanggung jawab nasional dan internasional Negara Anggota, lembaga pemerintah, administrasi lokal, dan industri pelayaran dan pelabuhan dalam memelihara lingkungan maritim yang aman dan terjamin.
- c. Untuk menjamin pengumpulan dan pembagian informasi dini yang efisien terkait dengan keamanan.
- d. Untuk menawarkan kerangka kerja untuk melakukan audit keamanan guna menetapkan kebijakan dan prosedur untuk menerapkan perubahan yang diperlukan dalam tindakan keselamatan.
- e. Untuk memberikan keyakinan kepada masyarakat bahwa tindakan yang diambil untuk melindungi jalur pelayaran sudah memadai dan wajar.

3. Definisi-definisi dalam ISPS Code

a. Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan / SSP*)

Merupakan strategi yang dikembangkan untuk memastikan bahwa semua tindakan untuk melindungi penumpang, kargo, peralatan

transportasi kargo, gudang, perbekalan, dan aset on-board lainnya diambil jika terjadi insiden keamanan.

b. Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port facility Security Plan / PFSP*)

Merupakan seperangkat prosedur yang telah dikembangkan dan didokumentasikan untuk menjamin keselamatan semua kapal, penumpang, kargo, alat angkut kargo, dan area tempat penyimpanan barang di fasilitas pelabuhan.

c. Perwira Keamanan kapal (*Ship Security Officer / SSO*)

Merupakan perwakilan Perusahaan yang ditunjuk di atas kapal yang mengawasi semua aspek keamanan kapal (termasuk pengembangan, implementasi, dan evaluasi berkelanjutan dari rencana keamanan kapal) dan yang bertindak sebagai penghubung antara Petugas Keamanan Perusahaan dan Keamanan Fasilitas Pelabuhan Petugas.

d. Perwira Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer / CSO*)

Bertanggung jawab untuk melakukan koordinasi antara Petugas Keamanan Pelabuhan dan Petugas Keamanan Kapal dan memastikan bahwa rencana keamanan kapal telah dikembangkan dan dilaksanakan.

e. Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officer / PFSO*)

Merupakan titik antara petugas keamanan kapal dan petugas keamanan perusahaan, dan bertanggung jawab atas pembuatan, implementasi, amandemen, dan pemeliharaan Rencana Keamanan

Fasilitas Pelabuhan.

4. Rencana Keamanan dalam Pelaksanaan ISPS *Code* di kapal

Administrasi harus menyetujui rencana keamanan kapal sebelum dapat berlayar. Untuk setiap kapal, perusahaan keamanan terkemuka menyusun rencana unik untuk memastikan keselamatannya di laut. Rencana tersebut setidaknya harus mencakup dasar-dasar berikut:

- a. Mengembangkan perlindungan untuk menghentikan masuknya senjata ilegal, perangkat, atau campuran berbahaya di atas kapal atau di pelabuhan.
- b. Menemukan area terlarang dan mengembangkan strategi untuk mencegah masuknya pengunjung yang tidak diinginkan.
- c. Tindakan yang diambil jika terjadi pelanggaran atau ancaman keamanan, serta panduan untuk melakukan operasi penting di kapal atau pelabuhan.
- d. Strategi keluar jika terjadi insiden keamanan kritis.
- e. Tanggung jawab orang-orang di kapal yang harus menghadapi potensi bahaya dan masalah keamanan lainnya.
- f. Metode untuk mempelajari dan mempraktikkan penanggulangan terhadap risiko keamanan.
- g. Pelajari di mana SSAS (*Ship Security Alert System*) kapal dimatikan jika terjadi keadaan darurat.
- h. Instruksi dan prosedur untuk menguji, mengaktifkan, menonaktifkan, dan memasang kembali sistem peringatan keamanan kapal, serta membatasi penyebaran palsu.

- i. Prosedur untuk memeriksa, menguji, dan mengkalibrasi semua peralatan keselamatan di kapal.
- j. Seberapa sering semua sistem keamanan kapal harus diperiksa atau dikalibrasi.

5. Keselamatan dan keamanan kapal

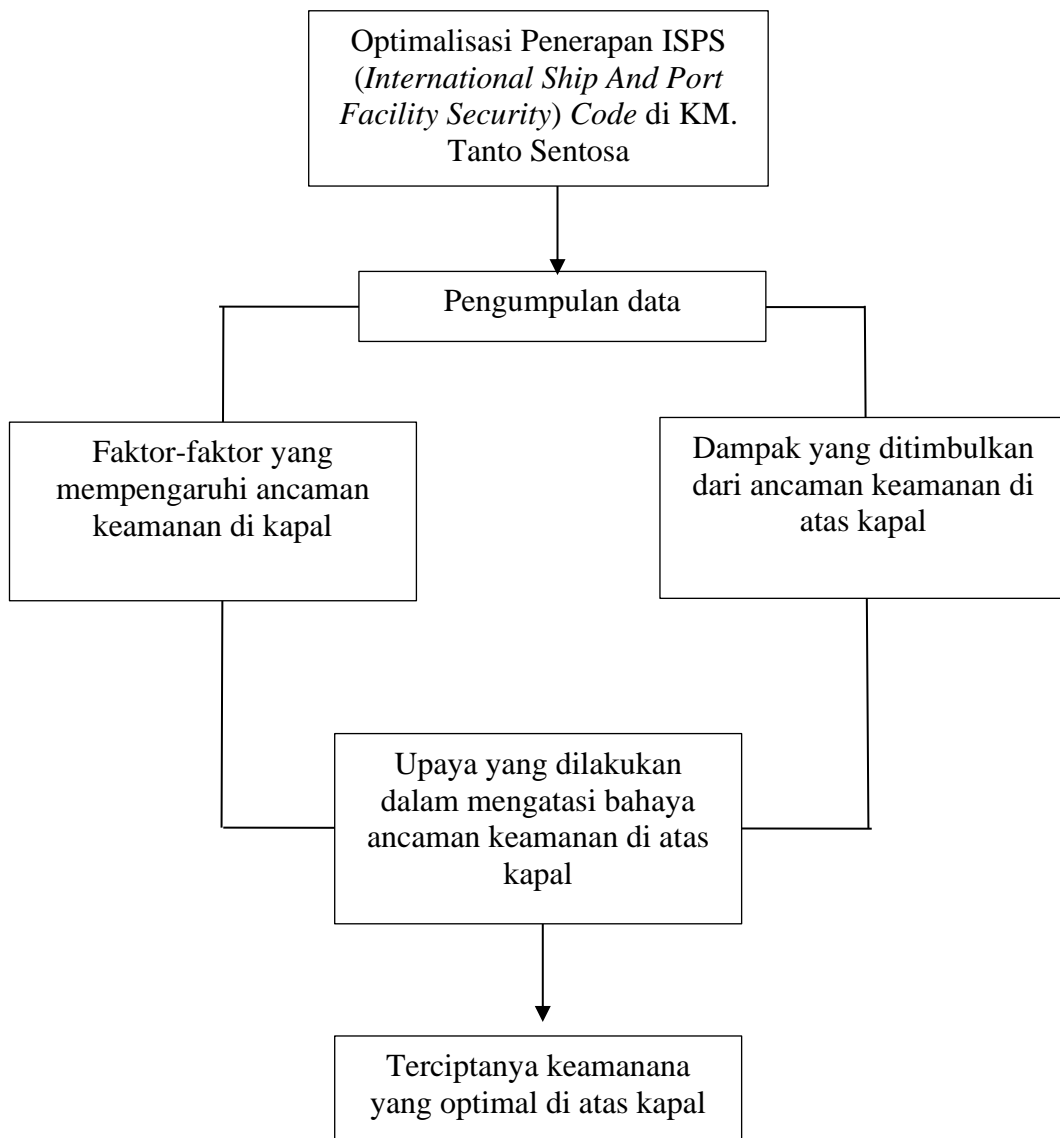
Pasal 17 UU Pelayaran tahun 2008 menyatakan bahwa:

- a. Transportasi di perairan, pelabuhan, dan lingkungan maritim memerlukan tingkat keselamatan dan keamanan yang tinggi di atas kapal.
- b. Sebuah kapal dianggap laik laut jika memenuhi semua peraturan perundang-undangan yang berlaku tentang kelaiklautannya, yang meliputi status hukumnya, manajemen keselamatan, dan pencegahan pencemaran dari kapal.
- c. Ketika sebuah kapal telah diperiksa dan ditemukan dalam keadaan baik dalam segala hal, termasuk bahan, konstruksi, bangunan mesin dan listrik, stabilitas, tata letak dan peralatan, peralatan bantu dan radio, dan elektronik kapal, dikeluarkan sertifikat yang membuktikan terhadap keamanannya. Aturan berikut mengatur pelayaran internasional dan memastikan keamanannya:
 - 1) *International Convention for Safety of Live Sea (SOLAS) 1974*,
Secara khusus, pasal-pasal berikut dari aturan internasional ini dipengaruhi oleh amandemen tersebut:
 - a) Bangunan (pondasi, kekuatan, stabilitas, permesinan, kabel, dan perlindungan dari dan respons terhadap kebakaran).

- b) Komunikasi radio pelindung untuk lintas kapal.
 - c) Pelampung, rakit penyelamat, dan bentuk perangkat pengapungan lainnya.
 - d) Kode International Safety Management (ISM) dan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code adalah dua kode yang telah diterapkan untuk meningkatkan keamanan maritim.
- 2) *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR).*
- 3) *International Convention on Maritime Search and Rescue 1979.*
- 4) *International Convention on Standard of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers* tahun 1978 dan terakhir diupdate pada tahun 1995.

C. Kerangka Berfikir

Metodologi penelitian menggambarkan langkah-langkah yang dilakukan untuk menjawab atau memecahkan masalah penelitian dengan menerapkan teori dan konsep yang telah ditetapkan sebelumnya.



Gambar 2. 2 Kerangka Berfikir

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penekanan dalam penelitian ini adalah pada makna (perspektif subjek) yang menjadi ciri metode penelitian kualitatif. Landasan teori diikuti sebagai panduan untuk memastikan bahwa penelitian didasarkan pada kenyataan. Landasan teoretis ini juga membantu untuk menguraikan konteks penelitian dan mendiskusikan temuan. Landasan teoretis memainkan peran yang sangat berbeda dalam penelitian kualitatif. Peneliti dalam penelitian kualitatif memulai dengan sebuah hipotesis, mengumpulkan data untuk mengujinya, dan kemudian memutuskan apakah akan menerima hipotesis tersebut atau tidak. Dalam penelitian kuantitatif, peneliti memulai dengan data dan menggunakan teori yang sudah ada sebelumnya untuk menjelaskan hasilnya.

Berbeda dengan studi kuantitatif, studi kualitatif biasanya melibatkan objek studi yang lebih sedikit. Peneliti dalam penelitian ini menjalani prosedur dan pengalaman yang sama dengan para partisipan. Inilah sebabnya mengapa penyelidikan lebih lanjut terhadap temuan penelitian diperlukan. Selain itu, karena sifat penelitian yang subyektif, temuannya tidak dapat diterapkan secara universal. Wawancara dan observasi langsung adalah tulang punggung penelitian kualitatif. Peneliti akan menggunakan metode ini untuk melakukan analisis mendalam terhadap data lapangan. Sosiolog tidak dapat menyelidiki kondisi sosial yang mereka amati karena semua realitas adalah hasil dari proses alam. Jika hasil penelitian kualitatif bertentangan dengan teori dan konsep yang sebelumnya digunakan sebagai studi kasus,

maka dapat muncul teori atau konsep baru sebagai hasil penelitian.

B. Tempat/Lokasi Dan Waktu Penelitian

1. Waktu Penelitian

Peneliti melaksanakan kegiatan praktek layar di perusahaan PT. TANTO INTIM LINE dan melakukan praktek di kapal KM. TANTO SENTOSA. Peneliti melaksanakan Praktek layar (Prala) di atas kapal selama 12 bulan 5 hari, Sign ON pada 11 Juli 2021 dan selesai melaksanakan prala pada 16 Juli 2022.

2. Lokasi Penelitian

Peneliti melaksanakan praktek layar di perusahaan PT. TANTO INTIM LINE dan penelitian dilaksanakan diatas kapal KM. TANTO SENTOSA. Seluruh materi didapat dari pencarian berbagai macam kejadian-kejadian yang terjadi pada saat diatas kapal.

C. Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

1. Sumber Data

Menurut Musfiqon (2012:115). Dalam penelitian kualitatif, subjek itu sendiri berfungsi sebagai sumber data. Data dapat disajikan sebagai gejala, peristiwa, atau analisis yang dikategorikan dari keduanya. Informasi dapat diperoleh dari sumber data berikut:

a. Data primer

mengacu pada informasi yang dikumpulkan dari sumber primer tanpa menggunakan sumber sekunder, seperti dokumen, rekaman, atau foto (Sugiyono, 2017). Peneliti akan menggunakan foto dan deskripsi tertulis yang diperoleh dari metode observasi, dan peneliti juga akan

mewawancarai *crew* kapal.

b. Data sekunder

Peneliti dapat memperoleh data sekunder dengan membaca, menonton, atau mendengarkan sumber yang telah mengumpulkan informasi yang mereka butuhkan. Informasi ini biasanya berasal dari data primer yang telah dianalisis oleh peneliti lain. Dokumen, pengumuman, surat, gambar, film, dan media lainnya merupakan contoh data sekunder.

2. Teknik Pengumpulan Data

Tujuan dari setiap upaya pengumpulan data harus menggali informasi yang otentik dan berguna. Untuk tujuan ini, kami berkonsultasi dengan literatur serta melakukan wawancara dan studi lapangan. Ada keuntungan dan kerugian untuk setiap jenis data. Karena tujuan peneliti adalah untuk menyempurnakan pelaksanaan penelitian ini, penggunaan beberapa koleksi data yang dapat saling melengkapi adalah pilihan yang ideal. Para peneliti dalam penelitian ini menggunakan berbagai metode untuk mengumpulkan data, yaitu:

a. Wawancara

Wawancara adalah percakapan terstruktur antara dua orang di mana pertanyaan dan jawaban dipertukarkan untuk tujuan mengumpulkan informasi. Dalam penelitian ini, wawancara dilakukan dengan *crew* kapal, bisa dilakukan dengan perwira kapal maupun ABK lainnya tentang penerapan ISPS Code pada KM. Tanto Sentosa pada saat penelitmelakukan praktek layar di KM. Tanto Sentosa.

b. Observasi

Dalam penelitian ini, peneliti melakukan metode observasi pengamatan terhadap objek penelitian yang bersangkutan dan membuat catatan tentang setiap perubahan atau kejadian yang mungkin terlihat. Tujuan dari metode observasi ini adalah untuk mengumpulkan informasi jika terjadi ancaman di atas kapal atau untuk mengetahui lebih jauh batasan penerapan ISPS Code di KM. Tanto Sentosa.

c. Dokumentasi

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik dokumentasi untuk mengumpulkan data kualitatif dengan melihat atau menganalisis dokumen yang dibuat dengan mengambil gambar atau foto terkait dengan penerapan ISPS Code di KM. Tanto Sentosa.

D. Teknik Analisis Data

Teknik Analisis Data dilakukan dengan cara menginterpretasi dan memahami data yang bersifat deskriptif, naratif, atau non-angka. Data kualitatif berupa teks, gambar, suara, atau video, dan tidak dapat diukur dengan angka seperti data kuantitatif. Teknik analisis data kualitatif bertujuan untuk menemukan pola, tema, makna, dan wawasan mendalam dari data tersebut. Penelitian dalam analisis data ini diawali dengan menggunakan observasi, wawancara dan dokumentasi yang nantinya akan dipaparkan pada BAB berikutnya.

Abdussamad (2021) mengklaim bahwa data kualitatif dikumpulkan dengan berbagai cara, termasuk melalui pencatatan, analisis dokumen, dan mendengarkan rekaman. Data yang terkumpul selanjutnya akan di proses

untuk menyederhanakan agar data mudah dibaca, dipahami dan menjadi jawaban dari permasalahan yang ada.

Tujuan dari penelitian deskriptif adalah untuk memberikan deskripsi data yang menyeluruh dan kualitatif. Ini memastikan bahwa data yang dikumpulkan dianalisis secara menyeluruh. Selain itu, data yang ada dianalisis sedetail mungkin, menggambarkan dengan cermat setiap informasi yang diperoleh di lapangan sehingga dapat ditarik kesimpulan.