

Implementasi ISPS Code Security Level 2 pada Saat Kapal Memasuki Alur Pelayaran Pontianak Guna Mencegah Ancaman Keamanan Muatan pada KM. Meratus Benoa

(Implementation of ISPS Code Security Level 2 at the Time the Ship Entered the Pontianak Navy Line to Prevent Security Threats Load at KM. Meratus Benoa)

Lucky Riyoga Pratama¹, Mudiyanto², Dedy Kristiawan³

**^{1,2,3}Program Studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal,
Fakultas Vokasi Pelayaran, Universitas Hang Tuah**

Abstrak : Penelitian ini bertujuan untuk mengimplementasi ISPS Code Security Level 2 pada saat kapal memasuki alur pelayaran Pontianak guna mencegah ancaman keamanan muatan pada KM.Meratus Benoa. Waktu yang digunakan peneliti untuk melakukan penelitian selama 11 bulan 13 hari, terhitung dari 11 Maret 2023-24 Februari 2024. Peneliti melakukan penelitian ini pada kapal KM. Meratus Benoa. KM. Meratus Benoa merupakan salah satu tipe kapal container *deck ship* yang dikelola oleh PT. Meratus Line. Metode penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan menggunakan straegi penelitian *Fenomenologi*. Teknik pengumpulan sumber data ini didapatkan dari hasil observasi secara langsung, wawancara terhadap kru kapal dan beberapa jurnal yang berkaitan dengan penelitian ini. Hasil dari penelitian ini menunjukan bahwa implementasi ISPS *Code Security Level 2* pada saat kapal memasuki alur pelayaran Pontianak guna mencegah ancaman keamanan muatan pada KM.Meratus Benoa, yaitu dengan, a) Melibatkan berbagai upaya dan kegiatan seperti patroli, drill keamanan dan pengawasan tambahan. Kesadaran kru kapal dan dukungan eksternal juga menjadi faktor yang mempengaruhi efektivitas implementasi ISPS *Code Security Level 2*. b) Terdapat upaya koordinasi dan pelatihan yang dilakukan oleh perwira kapal untuk meningkatkan kesiapsiagaan kru dalam menghadapi ancaman keamanan. Sedangkan untuk upaya yang dilakukan guna mencegah ancaman keamanan muatan di KM Meratus Benoa dengan cara a) Pembatasan akses menuju kapal dan dalam kapal untuk mencegah akses tidak sah, penambahan sekat pada pintu tangga pandu untuk meningkatkan keamanan, penambahan petugas jaga dan pembagian tugas jaga yang optimal saat kapal memasuki area pelabuhan berisiko tinggi. b) melakukan uji coba latihan keamanan tahunan secara rutin.

Kata Kunci : implementasi, ISPS Code Security level 2, penanganan

Abstract: This research aims to implement ISPS Code Security Level 2 when the ship enters the Pontianak shipping channel to prevent cargo security threats on KM. Meratus Benoa. The time used by researchers to conduct research for 11 months and 13 days, starting from March 11, 2023-24 February 2024. KM. Meratus Benoa is one type of container deck ship managed by PT Meratus Line. This research method uses qualitative methods using Phenomenological research strategies. This data source collection technique is obtained from direct observation, interviews with ship crews and several journals related to this research. The results of this study indicate that the implementation of ISPS Code Security Level 2 when the ship enters the Pontianak shipping channel to prevent cargo security threats on KM. Meratus Benoa, namely by, a) Involving various efforts and activities such as patrols, security drills and additional supervision. Crew awareness and external support are also factors that influence the effectiveness of ISPS Code Security Level 2 implementation. b) There are coordination and training efforts carried out by ship officers to improve crew preparedness in dealing with security threats. As for the efforts made to prevent cargo security threats on KM Meratus Benoa by a) Restricting access to the ship and inside the ship to prevent unauthorized access, adding bulkheads to the pilot ladder door to increase security, adding guard officers and optimal division of guard duties when the ship enters a high-risk port area. b) conducting annual security exercise trials on a regular basis.

Key words: implementation, ISPS Code Security level 2, handling

Alamat korespondensi:

Lucky Riyoga Pratama, Program Studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal, Universitas Hang Tuah, Jalan A. R. Hakim 150, Surabaya. e-mail: luckyriyogap@gmail.com

PENDAHULUAN

International Ship and Port Security Code (ISPS Code) merupakan aturan internasional yang diterbitkan

oleh International Maritime Organization (IMO) yang berlaku sejak 1 Juli 2004. ISPS Code memperluas

ketentuan yang semula hanya memuat tentang keselamatan navigasi pelayaran atau kapal, dengan menambahkan sistem baru yaitu mempercepat pelaksanaan AIS (*Automatic Identification System*).

ISPS Code sendiri diimplementasikan dari salah satu bagian SOLAS dari BAB XI-2 yang berisi langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritim, serta ketentuan bagaimana meningkatkan keamanan maritim, oleh kapal, syahbandar, dan pengelola pelabuhan dalam konvensi Internasional untuk keselamatan di laut 1974 (SOLAS 1974).

ISPS Code dalam konteks standar keamanan di atas kapal meliputi:

1. *ISPS Code* memberikan gambaran tentang pentingnya pelaksanaan kode internasional keamanan kapal, kapal dan muatan yang sesuai dengan standar internasional.
2. *ISPS Code* berkaitan dengan pengaturan keamanan maritim, yang meliputi kapal dan fasilitas Pelabuhan.
3. *ISPS Code* memperjelas definisi kapal dan pelabuhan, yang merupakan dasar untuk pengaturan keamanan maritim.

ISPS Code mengatur tingkat keamanan yang merupakan suatu sistem penetapan kode situasi keamanan guna memberikan informasi terkait tingkat ancaman keamanan yang terjadi (Nawakara, 2022).

Menurut tingkatan keamanan dibedakan menjadi 3 sesuai dengan tingkat risiko, yaitu risiko rendah (Level 1), risiko sedang (Level 2), dan risiko tinggi (Level 3) (Pranyoto & Kundoro, 2022).

ISPS Code Security Level 2 merupakan tindakan tambahan dari tindakan minimum yang harus dilaksanakan pada waktu terjadi ancaman keamanan diatas kapal (Situmorang, G.A.T., 2023). Dalam

keadaan keamanan tertentu, otoritas setempat menetapkan peraturan keamanan yang dilaksanakan untuk mengadakan perlindungan terhadap kapal-kapal.

Penelitian ini bertujuan untuk meningkatkan pemahaman awak kapal mengenai penerapan *ISPS Code Security Level 2* terhadap keamanan muatan, sehingga awak kapal dapat mengerti dan mengidentifikasi gangguan keamanan muatan diatas kapal berdasarkan tingkat keamanan secara efektif (James W, Elston D, 2019).

Penelitian ini mencakup Implementasi *ISPS Code Security Level 2* di atas kapal, seperti MV. Shanti Indah dan mencari tahu kendala-kendala yang terjadi dalam Implementasi *ISPS Code Security Level 2*. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk meningkatkan pemahaman awak kapal mengenai penerapan *ISPS Code* (James W, Elston D, 2019). *ISPS Code* sendiri berisi tentang peraturan mengenai Langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan kapal, keelamatan kapal dan keamanan muatan kapal dari kecelakaan maupun tindakan yang dapat mengancam keamanan. Setiap perusahaan pelayaran harus mematuhi aturan yang dibuat oleh *International Maritime Organization* (IMO) untuk menghindari ancaman keamanan seperti pencurian muatan.

Ketentuan penerapan *ISPS Code Security Level 2* sendiri pada saat peneliti melakukan praktik laut ditetapkan oleh otoritas KPLP Pontianak. Sehingga pada saat kapal memasuki alur pelayaran Pontianak harus menerapkan *ISPS Code Security Level 2* namun di KM. Meratus Benoa tidak diterapkan oleh kru yang sedang berdinass jaga sehingga terjadi pencurian beberapa barang di kapal KM. Meratus Benoa.

Dalam Implementasi *ISPS Code Security Level 2* di atas kapal, penting untuk memastikan bahwa semua awak kapal yang tanggung jawab terhadap

tugasnya dalam mengoptimalkan implementasi ISPS *Code Security Level 2* terhadap keamanan muatan. Apabila implementasi ISPS *Code Security Level 2* di atas kapal terlaksana dengan baik, maka terjadinya ancaman keamanan muatan dapat dicegah. Namun kondisi di lapangan berbeda, implementasi ISPS *Code Security Level 2* di KM. Meratus Benoa terhadap keamanan muatan belum sepenuhnya optimal dilaksanakan. Kelalaian kru kapal yang bertugas jaga saat kapal manuver proses sandar di Alur Pelayaran Pontianak menyebabkan terjadinya insiden pencurian muatan.

Implementasi ISPS *Code* di atas kapal seharusnya dapat dilaksanakan secara optimal demi menghindari pencurian muatan di atas kapal. Pada tanggal 17 Juli 2023, pukul 12.00LT, kapal KM. Meratus Benoa menerima informasi dari kepanuan Pontianak untuk melakukan shifting sandar dari *inner anchorage* area menuju pelabuhan Dwikora Pontianak. Kapal ini dipandu oleh pandu Alfa 17 dengan bantuan tunda Tango 6. Selama proses pandu, peneliti sebagai *cadet deck*, bosun, dan mualim 3 membantu dengan menurunkan tangga pandu di sebelah kiri kapal.

Setelah pandu berhasil naik ke atas kapal, pandu diantar oleh *cadet deck* menuju ajungan. Tangga pandu kemudian dinaikkan kembali ke atas kapal, dan pintu tangga pandu ditutup dan dikunci oleh bosun. Setelah menutup pintu tangga pandu, bosun kembali ke haluan kapal untuk mempersiapkan mooring winch bersama mualim 3 dan *cadet deck*.

Namun, beberapa menit kemudian, pukul 13.00LT bosun kembali ke belakang kapal untuk buang air kecil di toilet *pop deck*. Saat berjalan di *pop deck*, bosun melihat ada perahu yang menempel di tangga pandu sebelah kanan kapal. Lebih mengkhawatirkan lagi, ada seseorang yang sudah naik ke

atas kapal dengan tergesa-gesa dan bermaksud turun menuju perahu tersebut. Bosun segera mengejar orang tersebut sambil meneriaki dan melaporkan kejadian tersebut melalui radio *handy talky*. Namun, orang tersebut berhasil melarikan diri dan turun ke perahu yang menempel di kapal.

Setelah kapal selesai sandar di Pelabuhan, *Chief Officer* melakukan penelusuran keseluruhan kapal. Tujuannya adalah untuk mencari tahu apa yang sebenarnya terjadi dan mengidentifikasi pelaku pencurian tersebut. Dalam penelusuran tersebut, ditemukan sebuah kontainer dengan pintu terbuka. Kontainer tersebut kemudian diperiksa, dan terungkap bahwa muatan berupa beras yang seharusnya ada di dalamnya telah dicuri. Tidak kurang dari 20 karung beras hilang.

Berdasarkan pada ketentuan ISPS *Code* yang berlaku, dirancang sistem keamanan diatas kapal yang diimplementasikan dengan optimal dapat mencegah ancaman keamanan terhadap muatan. Insiden kehilangan muatan pada kapal dapat teratasi apabila para kru sadar akan pentingnya implementasi ISPS *Code Security Level 2* terhadap keamanan muatan secara optimal.

Berdasar pertimbangan tersebut, maka disusun penelitian berjudul “*Implementasi ISPS Code Security Level 2 Pada Saat Kapal Memasuki Alur Pelayaran Pontianak Guna Mencegah Keamanan Muatan Pada KM. Meratus Benoa.*”

Berdasarkan judul tersebut, maka rumusan masalah ini adalah Bagaimana Implementasi ISPS *Code Security Level 2* di KM Meratus Benoa? dan Bagaimana upaya yang dilakukan, guna mencegah ancaman keamanan muatan di KM Meratus Benoa?

Berdasarkan rumusan masalah yang sudah dipaparkan peneliti maka peneliti dapat mengambil tujuan sebagai berikut :

Untuk menganalisis Implementasi ISPS *Code Security Level 2* di KM Meratus Benoa.

Untuk mengevaluasi upaya yang dilakukan guna mengatasi kendala dalam Implementasi ISPS *Code Security Level 2* di KM Meratus Benoa.

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dengan menggunakan strategi penelitian *Fenomenologi*. Penelitian kualitatif *fenomenologi* adalah suatu pendekatan penelitian yang berfokus pada pengalaman pribadi dan subjektif individu. Dalam penelitian ini, peneliti memahami fenomena yang dialami oleh individu melalui pengumpulan data melalui wawancara dan analisis data deskriptif kualitatif. *Fenomenologi* memungkinkan peneliti untuk memahami makna yang diberikan oleh individu terhadap pengalaman yang dialami, serta bagaimana pengalaman tersebut mempengaruhi individu secara subjektif.

Tempat dan Waktu Penelitian

Tempat penelitian yang dilakukan penulis dalam penyusunan penelitian ini yaitu di kapal KM. Meratus Benoa. KM. Meratus Benoa merupakan salah satu tipe kapal *container deck ship* yang dikelola oleh PT. Meratus Line. Waktu peneliti melakukan penelitian pada saat Praktek Laut (PRALA) selama 11 bulan 13 hari, terhitung dari 11 Maret 2023-24 Februari 2024.

Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini data yang diperoleh melalui observasi fenomena yang terjadi di kapal KM. Meratus Benoa, observasi dilakukan secara

langsung. Untuk teknik pengumpulan data di dapat dari beberapa cara yaitu :

a) Observasi Fenomenologi Partisipan

Observasi merupakan metode pengumpulan data yang menggunakan pengamatan secara langsung maupun tidak langsung. Dalam penelitian ini, peneliti melakukan observasi fenomena pencurian muatan container berisikan beras di KM. Meratus Benoa terhadap Implementasi ISPS *Code Security Level 2* Pada Saat Kapal Memasuki Alur Pelayaran Pontianak Guna Mencegah Ancaman Keamanan Muatan di KM. Meratus Benoa.

b) Wawancara

Wawancara merupakan teknik pengumpulan data melalui pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab untuk memperoleh informasi. Dalam penelitian ini, peneliti melakukan wawancara semi terstruktur kepada Mualim 1 sebagai SSO (*Ship Security Officer*) di KM. Meratus Benoa serta kepada 8 awak kapal beberapa diantaranya ada kapten, kepala kamar mesin, mualim, perwira *deck*, perwira mesin.

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data merupakan langkah bagi peneliti untuk mendapatkan sebuah kesimpulan dari hasil penelitian. Teknik analisis data yang dilakukan oleh peneliti adalah Penerapan ISPS *Code Security Level 2* dengan menjelaskan berdasarkan kejadian yang dialami oleh peneliti selama melakukan praktek laut di KM. Meratus Benoa untuk kemudian diolah dan dijadikan bahan menyusun tugas akhir (Gunawan & Hasanah, 2019).

a) Reduksi Data

Menurut Gunawan I (2016) mereduksi data merupakan kegiatan

merangkum, memilih hal-hal pokok, memfokuskan pada hal yang penting, dan mencari tema dan polanya. Sehingga data yang diperoleh dapat dikumpulkan dan dipilah sesuai untuk menentukan data yang akan digunakan sebagai bahan rumusan dalam penelitian. Dalam mereduksi data peneliti menelaah data yang dikumpulkan dilapangan, yaitu mengenai penerapan ISPS *Code Security Level 2*. Peneliti mengumpulkan data serta informasi untuk mereduksi data dari observasi secara langsung, wawancara dan jurnal penelitian yang memiliki hubungan dengan peristiwa yang dialami oleh peneliti selama praktik laut.

b) Penyajian Data

Penyajian data adalah informasi yang telah dikumpulkan dari lapangan terkait dengan rumusan masalah penelitian. Penyajian data pada penelitian ini berupa kualitatif berupa teks naratif.

c) Penarikan Kesimpulan

Kesimpulan yang diperoleh pada saat melakukan pengumpulan data dapat diverifikasi selama penelitian, dengan cara meninjau ulang catatan dari hasil penelitian dilapangan sehingga membentuk penegasan terhadap kesimpulan yang telah dikonfirmasi ke narasumber. Penarikan kesimpulan merupakan hasil penelitian yang menjawab fokus penelitian berdasarkan hasil analisi data.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Data

Dari hasil Observasi yang didapat oleh peneliti dengan menimbang hubungan antara aturan-aturan yang berlaku dengan insiden yang terjadi diatas kapal, didapatkan hasil analisis sebagai berikut :

1. Faktor yang mempengaruhi kurang efektifnya implementasi ISPS *Code Security Level 2* di KM. Meratus Benoa, adalah :

- a) Daftar periksa jaga
 - b) Pendataan harian kejadian keamanan
 - c) Struktur bangunan (sekat pintu tangga pandu)
 - d) Uji coba Latihan
- Akibatnya terjadi insiden pencurian muatan di KM. Meratus Benoa.

2. Hasil Analisis

a) Daftar Periksa Jaga

Berdasarkan dari daftar periksa jaga terdapat beberapa item yang tidak dilaksanakan. Beberapa item tersebut tidak dilaksanakan dikarenakan

1. peralatan yang tidak memadai atau kurang ada dukungan mengenai pengadaan peralatan keamanan,
2. pelatihan yang masih kurang (komunikasi keamanan dengan otoritas pelabuhan),
3. keadaan yang tidak mendukung untuk dilaksanakannya beberapa item tersebut.

Dampak dari tidak dilaksanakan beberapa item dari daftar pelaksanaan periksa jaga akan memberikan kesempatan kepada pelaku kejahatan untuk melakukan pencurian di KM. Meratus Benoa pada saat kapal melakukan proses sandar di Pelabuhan.

b) Pendapatan Harian Kejadian Keamanan

1. Peningkatan frekuensi kegiatan kapal pada saat kapal memasuki wilayah Pelabuhan membuat pencatatan kejadian harian menjadi lebih intens dilakukan.

2. Ketidakpahaman tentang pentingnya pendataan mengenai kejadian keamanan yang terjadi di atas kapal

- menyebabkan rekam jejak kejadian keamanan tidak terdeteksi.
- c) Struktur Bangunan (sekat pintu tangga pandu)
- Struktur bangunan KM. Meratus Benoa celah pada sekat pintu tangga pandu terlalu lebar. Sehingga memungkinkan untuk orang tanpa izin dari petugas jaga naik keatas kapal dengan mudah. Faktor ini yang memberikan kesempatan kepada oknum kejahatan untuk melakukan tindakan pencurian muatan di KM. Meratus Benoa. Serta Implementasi ISPS *Code Security Level 2* di KM. Meratus Benoa menjadi tidak efektif.
- d) Uji Coba Latihan
- Pada KM. Meratus Benoa *Security Drill* dan *Security Meeting* sudah dilakukan secara rutin, namun uji coba atau simulasi dalam menghadapi tindakan ancaman keamanan muatan tidak dilakukan. Sehingga, pada saat terjadi tindakan ancaman keamanan muatan, kru kapal tidak terbiasa dalam mengambil Tindakan yang akan dilakukan. Faktor tersebut yang membuat Implementasi ISPS *Code Security Level 2* pada saat kapal memasuki alur pelayaran Pontianak tidak efektif dilakukan serta membuat celah bagi oknum kejahatan di Kawasan Pelabuhan Dwikora Pontianak untuk melakukan pencurian di KM. Meratus Benoa.
- Dari hasil analisis diatas, maka dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang menyebabkan kurang efektifnya Implementasi ISPS *Code Security Level 2* terhadap keamanan muatan seperti tidak terlaksananya periksa jaga, rekam kejadian keamanan yang tidak ditulis lengkap, struktur bangunan kapal buruk, dan uji coba latihan keamanan yang tidak dilaksanakan secara rutin dapat memberikan kesempatan kepada pelaku kejahatan dan memanfaatkan celah pada sistem keamanan diatas kapal untuk melakukan pencurian muatan di KM. Meratus Benoa. Oleh karena itu, untuk mencegah Tindakan ancaman keamanan muatan di KM. Meratus Benoa, kru kapal terkhususnya SSO (*Ship Security Officer*) berkolaborasi dengan regulasi yang ditetapkan oleh internasional dan Perusahaan untuk mendapat perhatian lebih. Sehingga Implementasi *Security Level 2* dapat dilaksanakan dengan lebih efektif.

Pembahasan

a) Implementasi ISPS *Code Security Level 2* di KM. Meratus Benoa

Untuk menjawab rumusan masalah diatas, berikut peneliti akan menjelaskan mengenai bagaimana Implementasi ISPS *Code Security Level 2* selama penelitian melaksanakan praktik kerja laut :

- a) Wawancara mengenai implementasi ISPS *Code Security Level 2* mengenai system keamanan di KM. Meratus Benoa.
1. SSO (*Ship Security Officer*)

Dari hasil wawancara terhadap SSO (*Ship Security Officer*) mengenai sistem keamanan di KM. Meratus Benoa dalam konteks pemahaman, kesiapan, koordinasi dan pelatihan dengan SSO (*Ship Security Officer*) diketahui bahwa SSO (*Ship Security Officer*) telah menunjukkan kompetensi tinggi dalam menerapkan ISPS *Code Security Level 2* dan memastikan keamanan kapal. Pemahaman SSO tentang langkah-langkah keamanan, keterampilan

koordinasi, dan komitmen terhadap pelatihan adalah indikator utama kinerja dalam menjaga keamanan kapal

- b) Wawancara mengenai implementasi ISPS *Code Security Level 2* di departemen dek pada KM. Meratus Benoa.

1. Kapten KM Meratus Benoa

Dari hasil wawancara terhadap Kapten mengenai sistem keamanan di KM. Meratus Benoa dalam konteks pemahaman, kesiapan, koordinasi dan pelatihan dengan kapten KM. Meratus Benoa diketahui Kapten KM Meratus Benoa memahami, siap, koordinasi dan dilatih untuk menghadapi situasi keamanan. Namun, perlu diingat bahwa untuk meningkatkan kesadaran dan kemampuan kru kapal, pelatihan dan simulasi harus dilakukan secara teratur.

2. Perwira Dek

Hasil wawancara terhadap Perwira Dek mengenai sistem keamanan di KM. Meratus Benoa dalam konteks pemahaman, kesiapan, koordinasi dan pelatihan dengan perwira dek diketahui bahwa perwira dek memiliki pemahaman, koordinasi, kesiapan, dan pelatihan yang sangat baik. Mereka telah meningkatkan kemampuan mereka dalam menggunakan alat-alat keamanan dan bekerja sama dengan petugas jaga lainnya untuk memastikan keamanan kapal.

- c) Wawancara mengenai implementasi ISPS *Code Security Level 2* di departemen Mesin pada KM. Meratus Benoa.

1. KKM (Kepala Kamar Mesin)

Wawancara Terhadap KKM (Kepala Kamar Mesin) mengenai Implementasi ISPS *Code Security Level 2* di Department Mesin pada KM. Meratus Benoa. Dari hasil

wawancara mengenai sistem keamanan di KM. Meratus Benoa dalam konteks pemahaman, kesiapan, koordinasi dan pelatihan dengan KKM (Kepala Kamar Mesin) diketahui KKM dapat memastikan bahwa kapal aman dan siap untuk berlayar melalui wilayah yang berisiko tinggi sambil mengurangi risiko kecelakaan atau insiden keamanan yang mungkin terjadi.

2. Perwira Mesin

Hasil wawancara terhadap Perwira Mesin hasil wawancara mengenai sistem keamanan di KM. Meratus Benoa dalam konteks pemahaman, kesiapan, koordinasi dan pelatihan dengan perwira mesin diketahui bahwa perwira mesin memahami prosedur keamanan dengan baik; namun, kesiapan, koordinasi dan pelatihan masih perlu ditingkatkan. Untuk meningkatkan kinerja, mereka harus menerima pelatihan formal tentang prosedur keamanan dan melakukan latihan rutin untuk mempersiapkan diri untuk keadaan darurat.

Berdasarkan hasil wawancara yang di dapat, dianalisis secara deskriptif dan dibandingkan dengan dasar hukum yang berlaku memberikan point penting tentang bagaimana Implementasi ISPS *Code Security Level 2* di KM. Meratus Benoa. Perwira keamanan kapal dan awak kapal lainnya memiliki tanggung jawab yang jelas untuk menjaga keamanan kapal dan memastikan bahwa sistemnya berfungsi dengan benar. Perwira keamanan kapal dan awak kapal lainnya juga melakukan pelatihan rutin setiap tiga bulan untuk memahami dan mematuhi Kode ISPS Level 2. Mereka juga melakukan patroli

keamanan, pengecekan area terbatas, dan bekerja sama dengan awak kapal lainnya untuk memastikan keamanan kapal.

Dalam keseluruhan, perwira keamanan kapal dan awak kapal lainnya bekerja sama untuk memastikan bahwa kapal dan penumpangnya aman serta menghindari bahaya apa pun yang dapat mengancam keamanan mereka. Implementasi ISPS *Code Security Level 2* di KM. Meratus Benoa melibatkan langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan dan keamanan kapal serta fasilitas pelabuhan. Beberapa langkah yang mungkin dilakukan untuk penerapan ISPS *Code Security Level 2* di KM. Meratus Benoa antara lain:

1. Identifikasi Ancaman: Ancaman terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan diidentifikasi dan dievaluasi. Serangan teroris, pencurian, atau ancaman lainnya dapat termasuk dalam kategori ancaman ini.
2. Penetapan Tindakan Keamanan: Tindakan keamanan yang tepat akan ditetapkan berdasarkan hasil identifikasi ancaman. Kebijakan keamanan, prosedur operasional standar, dan pengaturan keamanan fisik, seperti keamanan akses ke kapal dan fasilitas pelabuhan, termasuk dalam kategori ini.
3. Pelatihan dan Kesadaran: Setiap karyawan yang terlibat dalam operasi KM. Meratus Benoa akan menerima pelatihan keamanan yang sesuai. Pelatihan ini mencakup tindakan keamanan, cara mengidentifikasi ancaman dan prosedur darurat.

4. Pengawasan dan Pemantauan: Sistem pengawasan dan pemantauan akan digunakan untuk mengawasi aktivitas di kapal dan fasilitas pelabuhan. Ini dapat mencakup penggunaan kamera pengawas, sistem deteksi intrusi, dan sistem komunikasi yang aman.

b) Upaya yang dilakukan, guna mencegah ancaman keamanan muatan di KM. Meratus Benoa

- a) Membatasi akses menuju kapal atau *to vessel*

Akses ini memungkinkan orang yang tidak diberi izin untuk masuk ke area kapal, akses tersebut yaitu:

1. Tangga Pandu kanan dan kiri atau *Portside and Starboardside Pilot Ladder*. Tujuan dari langkah ini adalah untuk membatasi akses ke kapal hanya kepada orang yang memiliki izin. Dengan membatasi tangga pandu yang hanya dapat diakses oleh orang yang diberi izin, KM. Meratus Benoa memiliki kendali atas siapa saja yang dapat mendekati kapal, yang membantu mencegah akses yang tidak sah ke kapal dan mengurangi potensi ancaman keamanan.

2. Akses pintu britan atau *stern access* KM. Meratus Benoa dapat memastikan bahwa hanya orang yang diizinkan yang dapat masuk ke bagian belakang kapal, sehingga muatan kapal tetap aman.

- b) Membatasi Akses Masuk Kapal (*Within Vessel*)

Akses ini hanya untuk orang yang diberi izin memasuki area terbatas kapal, akses tersebut yaitu:

a) Pop Deck

Menempatkan pos jaga di *pop deck* untuk memantau dan

mengontrol akses masuk ke area terbatas kapal: KM. Meratus Benoa dapat memantau dan mengontrol akses masuk ke area terbatas kapal karena pos jaga berfungsi sebagai pengawas dan memastikan bahwa hanya orang yang memiliki izin yang dapat masuk ke area tersebut. Hal ini menjaga keamanan muatan kapal dan mencegah orang yang tidak seharusnya berada di sana.

b) Pintu Akomodasi

Memiliki pintu akomodasi yang hanya dapat diakses oleh orang yang memiliki izin: KM. Meratus Benoa dapat memastikan bahwa hanya orang yang berwenang yang dapat masuk ke area akomodasi kapal. Hal ini memastikan bahwa keamanan dan privasi kru kapal terjaga.

c) Pintu Kamar Mesin Main Deck
Memiliki pintu kamar mesin di *deck* utama yang hanya dapat diakses oleh orang yang diizinkan: KM. Meratus Benoa dapat memastikan bahwa hanya orang yang diizinkan yang dapat masuk ke area kamar mesin. Hal ini sangat penting untuk menjaga keamanan dan mencegah orang-orang yang tidak berwenang masuk ke area yang sangat penting ini.

c) Penambahan Sekat Pada Pintu Tangga Pandu

Untuk meningkatkan keamanan muatan di atas kapal, sekat dipasang pada pintu tangga pandu. Tindakan ini diambil untuk mencegah ancaman keamanan. Penambahan sekat pada pintu tangga pandu dilakukan sebagai bentuk upaya dalam pencegahan tindakan ancaman keamanan muatan akses yang tidak sah ke ruang muatan kapal dihalangi secara fisik oleh sekat ini. Hanya orang yang memiliki izin dan

otoritas yang dapat membuka pintu tangga pandu dan mengakses muatan ketika sekat ada.

Sekat memberi penegak hukum kemampuan untuk memantau dan mengawasi siapa yang masuk dan keluar dari area muatan. Ini dapat membantu mengidentifikasi dan mencegah pelanggaran hukum pencurian muatan. Penambahan sekat pada pintu pandu juga dapat meningkatkan kesadaran dan keamanan kru kapal. Mereka membuat kru merasa lebih aman dan terlindungi saat bekerja di area muatan. Jadi, sekat ini adalah langkah penting untuk meningkatkan keamanan muatan di atas kapal.

d) Penambahan Petugas Jaga

Melaksanakan ISPS *Code Security Level 2* secara optimal. Dalam kasus ini, pembagian petugas jaga di KM. Meratus Benoa saat kapal memasuki area Pelabuhan Dwikora Pontianak. Dengan penambahan petugas jaga, pengawasan keamanan di atas kapal dapat ditingkatkan. Petugas jaga akan bertanggung jawab untuk memantau aktivitas di kapal, memeriksa identitas dan barang bawaan penumpang, dan melakukan patroli rutin untuk memastikan tidak ada kegiatan yang mencurigakan. Hal ini akan membantu mencegah orang yang tidak seharusnya berada di kapal dan mengurangi risiko pelanggaran hukum atau kriminalisme. KM. Meratus Benoa dapat memastikan pelaksanaan ISPS *Code Security Level 2* sesuai dengan regulasi yang ditetapkan dengan pembagian petugas jaga yang optimal. Petugas jaga akan mengawasi akses masuk dan keluar kapal, memeriksa barang bawaan, mengawasi penumpang

yang mencurigakan, dan bekerja sama dengan otoritas di Pelabuhan Dwikora Pontianak.

Penambahan petugas jaga di KM. Meratus Benoa dan pembagian petugas jaga saat kapal memasuki area Pelabuhan Dwikora Pontianak merupakan langkah penting untuk menjaga keamanan kapal dan melaksanakan ISPS *Code Security Level 2* secara optimal. Dengan adanya petugas jaga yang bertugas mengawasi keamanan di atas kapal, risiko ancaman keamanan pada muatan dapat diminimalkan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari pembahasan dan analisis data yang dilakukan terhadap implementasi ISPS *Code Security Level 2* di KM. Meratus Benoa, dapat disimpulkan bahwa :

1. Implementasi ISPS *Code Security Level 2* di KM. Meratus Benoa
 - a) Implementasi ISPS *Code Security Level 2* di KM. Meratus Benoa melibatkan berbagai upaya dan kegiatan seperti patroli, drill keamanan, dan pengawasan tambahan. Kesadaran kru kapal dan dukungan eksternal juga menjadi faktor yang mempengaruhi efektivitas implementasi ISPS *Code Security Level 2*.
 - b) Terdapat upaya koordinasi dan pelatihan yang dilakukan oleh perwira kapal untuk meningkatkan kesiapsiagaan kru dalam menghadapi ancaman keamanan.
2. Upaya yang dilakukan, guna mencegah ancaman keamanan muatan di KM Meratus Benoa
 - a) Pembatasan akses menuju kapal dan dalam kapal untuk mencegah akses tidak sah, penambahan sekat pada pintu tangga pandu untuk meningkatkan keamanan,

penambahan petugas jaga dan pembagian tugas jaga yang optimal saat kapal memasuki area pelabuhan berisiko tinggi.

- b) melakukan uji coba Latihan keamanan tahunan secara rutin.

Dengan demikian, perbaikan dalam pelaksanaan prosedur keamanan dan peningkatan kesadaran kru kapal diharapkan dapat meningkatkan efektivitas implementasi ISPS *Code Security Level 2* di KM. Meratus Benoa.

Saran

Berdasarkan analisis data dan pembahasan mengenai implementasi ISPS *Code Security Level 2* di KM. Meratus Benoa, beberapa saran yang dapat diberikan untuk meningkatkan efektivitas implementasi ISPS *Code Security Level 2* di KM. Meratus Benoa, yaitu :

1. Untuk kru kapal KM. Meratus Benoa
 - a) Memperkuat pelaksanaan periksa jaga keamanan level 2 dengan memastikan semua item dilaksanakan dengan tepat.
 - b) Meningkatkan pendataan kejadian keamanan dengan pencatatan yang lengkap dan terperinci.
 - c) Melakukan security drill sesuai rencana dan rutin.
 - d) Meningkatkan kesadaran kru kapal melalui pelatihan intensif, komunikasi yang baik, koordinasi yang efektif, dan penyediaan peralatan yang memadai.
2. Untuk perusahaan pelayaran
 - a) Memperbaiki struktur kapal dengan menyempitkan celah pada pintu tangga pandu.
 - b) Memberikan dukungan eksternal yang cukup untuk memastikan efektivitas implementasi ISPS *Code Security Level 2*.

Dengan menerapkan saran-saran tersebut, diharapkan implementasi ISPS *Code Security Level 2* di KM. Meratus Benoa dapat menjadi lebih efektif dan

dapat mengurangi potensi risiko keamanan di kapal tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Dalimunthe, A. R., Lestari, A. D., & Meirany, J. (N.D.). Manajemen Risiko Keselamatan Pelayaran di Alur Pelayaran Sungai Kapuas Dengan Metode Formal Safety Assessment (Fsa). *Jelast: Jurnal PWK, Laut, Sipil*, 1–6.
- Djemat, C. M. Y. (2005). ISPS Code Diterapkan di Pelabuhan Perikanan Samudera Jakarta, Mungkinkah? In *Indonesian Journal Of International Law* (Vol. 2, Issue 3).
- Gunawan, I., & Hasanah, H. (2019). Kuantitatif Imam Gunawan. *At-Taqaddum*, 8(1), 29.
- Hardani, S.Pd., M.Si Nur Hikmatul Auliya, D. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif Dan Kuantitatif* (Issue January).
- James W, Elston D, T. J. Et Al. (2019). Penerapan *International Ship And Port Facility Security (ISPS Code)* Guna Meningkatkan Keamanan Kapal Mv. Shanthi Indah. *Andrew's Disease Of The Skin Clinical Dermatology*.
- Mudyanto, E. F. (2017). Analisis Penggunaan Layanan *Vessel Traffic System* Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Alur Pelayaran Barat Surabaya Pelindo 3. *Universitas Nusantara PGRI Kediri*, 01, 1–7.
- Pranyoto, P., & Kundori, K. (2022). Optimalisasi Penerapan ISPS Code Berdasarkan Tingkat Keamanan Dalam Menunjang Keamanan Kapal Dan Pelabuhan.
- Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 24(1), 1–7.
- Sugiyono (2017), Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D. *CV. Alfabeta, Bandung*, 2021
- RUDI, S. (2017). Optimalisasi Penerapan ISPS Code Di MV. Meratus Jayapura (Doctoral Dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang).
- Code, I. S. P. S. (2016). *International Ship And Port Facility Security Code*. *International Maritime Organization*, London, XII 2002.
- Nawakara, (2022). 3 Tingkatan Keamanan Didalam ISPS Code <https://Nawakara.Com/Id/Isps-Code-Di-Indonesia/15> Agustus 2022.
- Hubla, (2016). Ketentuan ISPS Code Diatas Kapal Meliputi Berbagai Aspek Yang Berhubungan Dengan Keamanan Kapal <https://Hubla.Dephub.Go.Id/Home/Post/Read/4659/Indonesia-Implementasikan-Isps-Code-Secara-Konsisten-Terhadap-Kapal-Dan-Fasilitas-Pelabuhan>.
- Situmorang, G. A. T. (2023). Penerapan Isps Code Security Level 2 Pada Saat Kapal Berlabuh Jangkar Di Inner Anchorage Area Amamapare Timika Guna Mencegah Ancaman Keamanan Pada Mv. Tembaga Sea (Doctoral Dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang).
- Herdiyanto, N. (2020). Implementasi International Ship And Port Facility Security Code Di Pelabuhan Penumpang Tanjung Perak Surabaya. *Keamanan Maritim*, 6(2), 140-160.

- Hutagalung, S. M. (2017). Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI): Manfaatnya Dan Ancaman Bagi Keamanan Pelayaran Di Wilayah Perairan Indonesia. *Jurnal Asia Pacific Studies*, 1(1), 75-91.
- Ucha, P. (2021). Penerapan Prosedur Keamanan Di Km. Puteri Kirana Sebagai Upaya Implementasi *International Ship And Port Facility Security* (Isps) Code. Karya Tulis.
- Suryani. (2017). Metode Penelitian. *Metode Penelitian*, 52(1), 1–5.