

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**MAKALAH**

**OPTIMALISASI DAN PELAKSANAAN *ISPS CODE* GUNA  
KEAMANAN DI PT.INDONESIA MULTI PURPOSE  
TERMINAL**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Menyelesaikan Program ANT - I**

**Oleh :**

**M.FEBRY MANDALA PUTRA**

**NIS. 02538 /N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1  
JAKARTA**

2021

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**  
**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : M.FEBRY MANDALA PUTRA  
No. Induk Siswa : 02538/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : OPTIMALISASI DAN PELAKSANAAN ISPS CODE GUNA  
KEAMANAN DI PT.INDONESIA MULTI PURPOSE  
TERMINAL.

Jakarta, September 2021

Pembimbing I,

Pembimbing II,

**Capt. Renta Novaliana, S.SiT., M.A**

Pembina (IV/a)  
NIP. 19781106 200502 2 001

**Purnama N. F Lumban batu, M.Hum**

Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19830228 200912 2 006

Mengetahui  
Kepala Jurusan Nautika

**Capt. Bhima Siswo. Putro, MM.**

Penata (III/c)  
NIP. 19730526 200812 1 001

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**

Nama : M.FEBRY MANDALA PUTRA  
No. Induk Siswa : 02538/N-1  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I  
Jurusan : NAUTIKA  
Judul : OPTIMALISASI DAN PELAKSANAAN ISPS CODE GUNA  
KEAMANAN DI PT.INDONESIA MULTI PURPOSE  
TERMINAL.

Penguji I

Penguji II

Penguji III

**Capt. Bagus Elmina, MM**  
Dosen STIP

**Drs. Susilo, SE.MT.**  
Dosen STIP

**Capt. Renta Novaliana, S.SiT.M.A**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19781106 200502 2 001

Mengetahui  
Kepala Jurusan Nautika

**Capt. Bhima Siswo Putro, S.SiT., M.M.**  
Penata (III/c)  
NIP. 19730526 200812 1 001

## KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadiran Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT - I) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Pada penulisan makalah ini penulis tertarik untuk menyoroti atau membahas tentang keselamatan kerja dan mengambil judul :

### **“OPTIMALISASI DAN PELAKSANAAN *ISPS CODE* GUNA KEAMANAN DI PT.INDONESIA MULTI PURPOSE TERMINAL.”**

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran ( STIP ) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Sesuai Keputusan Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Nomor 233/HK-602/Diklat-98 dan mengacu pada ketentuan Konvensi International STCW-78 Amandemen 2010

Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Perwira di atas kapal di tambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku-buku dan literatur. Penulis menyadari bahwa makalah ini jauh dari kesempurnaan Hal ini disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada Ilmu pengetahuan, data-data, buku-buku, materi serta tata bahasa yang penulis miliki.

Dalam kesempatan yang baik ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga disertai dengan doa kepada Allah Tuhan Yang Maha Kuasa untuk semua pihak yang turut membantu hingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada Yang Terhormat:

1. Bapak Amiruddin, MM, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Bhima S. Putra, MM, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.

4. Capt. Renta Novaliana, S.SiT.,M.A, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Bapak Purnama N. F Lumban batu, M.Hum, sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pembina STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LIX B tahun ajaran 2021 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.
8. Keluarga, Saudara, Istri dan anak yang telah memberikan saran dan dukungan sehingga makalah ini dapat terselesaikan
9. Semua rekan-rekan kerja di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan Akademis Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta, 18 Oktober 2021

Penulis,

M.FEBRY MANDALA PUTRA

NIS. 02538 /N-1

# DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH</b> .....	ii
<b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH</b> .....	iii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	v
<b>DAFTAR ISI</b> .....	vi
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	vii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	viii
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	ix
 <b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah .....	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	4
D. Metode Penelitian .....	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian .....	7
F. Sistematika Penulisan .....	8
 <b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	9
B. Kerangka Pemikiran .....	13
 <b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	14
B. Analisis Data .....	20
C. Pemecahan Masalah .....	32
 <b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	40
B. Saran .....	40
 <b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>DAFTAR ISTILAH</b>	

## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	<i>Port Facility Security Plan</i> .....	17
Tabel 3.2	Struktur Keamanan Pelabuhan .....	19
Tabel 3.3	Security Level I .....	29
Tabel 3.4	Security Level II. ....	30
Tabel 3.5	Security Level III .....	31

## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar 3.1	Beria Acara Pengguna Jasa Pelabuhan .....	18
Gambar 3.2	Daftar Jaga Satuan Keamanan Pelabuhan .....	20



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Organisasi kelautan internasional telah mengambil perananan besar untuk mengkoordinasikan respon internasional untuk teroris, menurut *ISPS Code* (2004: 01) dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan maritim sebagaimana resolusi konferensi dua (ditetapkan pada tanggal 12 Desember 2002) penetapan kode internasional tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, konferensi, telah ditetapkan amandemen Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di laut (*SOLAS 1974*), sebagaimana telah diamandemen sebelumnya (selanjutnya disebut “Konvensi”), mengenai tindakan khusus untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan maritim.

Menimbang bahwa bab XI-2 baru Konvensi membuat suatu acuan Aturan Internasional tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan ( *ISPS Code*) dan mensyaratkan agar kapal, perusahaan, dan fasilitas pelabuhan memenuhi persyaratan yang terkait dengan bagian A dari Aturan Internasional tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*ISPS Code*), sebagaimana telah dijabarkan pada bagian A dari *ISPS Code* ini.

*ISPS Code* memiliki beberapa tingkatan yaitu level 1, level 2 dan level 3. Pada saat penulis bekerja, pelabuhan Indonesia Multi Purpose Terminal berada pada security level 1, dimana pada level 1 setiap kapal dan pelabuhan masih menerapkan tingkat keamanan yang minimum dan tindakan keamanan standar perlu dilaksanakan setiap waktu.

Kesadaran dari masing-masing pihak dalam melaksanakan semua aturan yang tercantum dalam *ISPS Code* sangat diperlukan. Hal ini tergantung dari masing-masing individu. Pada umumnya pada saat pertama kali pelaksanaannya pasti akan mengalami banyak kendala, yang membutuhkan pengawasan dari pihak yang

bertanggung jawab didalamnya. Sedangkan penerapan level 1 pada pelabuhan Indonesia Multi Purpose Terminal masih kurang optimal dikarenakan tidak memiliki CCTV dan kurang nya SDM dalam kegiatan security patrol , maka hal tersebut menyebabkan terjadi nya pencurian muatan, peralatan bongkar muat dan adanya orang yang tidak berkepentingan masuk ke area pelabuhan

Indonesia Multi Purpose Terminal beroperasi di Taboneo Kalimantan Selatan, merupakan Pelabuhan *Ship to Ship* (STS) yang memiliki luas 14 *Nautical Mile* dan mayoritas transshipment nya berasal dari Batubara, *Plywood* dan *Oil*. Penerapan *ISPS Code* di Pelabuhan PT. Indonesia Multi Purpose Terminal masih belum optimal, hal ini dibuktikan dengan adanya laporan terjadinya pencurian batubara dan peralatan bongkar muat kapal, ditambah lagi dengan ditemukan nya orang yang tidak berkepentingan berada diatas kapal. Masih belum adanya *CCTV* di area Pelabuhan mengakibatkan kurang nya pengawasan yang diberikan terhadap perahu-perahu yang berada disekitar Pelabuhan apung yang datang dari sisi pulau luar area Pelabuhan. Dan tamu yang ingin naik ke atas kapal serta tanpa diadakan pemeriksaan secara khusus, yang dimungkinkan dapat membahayakan keamanan dan keselamatan kapal saat berada dipelabuhan. Kurangnya kesadaran dalam melaksanakan kegiatan patrol juga menjadi masalah yang mengakibatkan kegiatan security patrol masih belum berjalan dengan baik. Hal ini juga terjadi karena pendapatan penduduk yang tidak merata sehingga melakukan segala cara untuk bertahan hidup dengan cara mengambil sesuatu yang bukan miliknya. kurangnya pengetahuan dan pemahaman tim keamanan di Pelabuhan apung tentang tugas dan kewajiban yang harus dilakukan sesuai dengan *ISPS Code* juga menjadi problem yang terjadi di Pelabuhan.

Masalah ini akan mendatangkan kerugian, jika tidak segera diatasi dengan baik. Agar keamanan Pelabuhan tetap terjaga dan kegiatan bongkar muat dipelabuhan apung berjalan dengan lancar, pihak Pelabuhan dan kapal harus memastikan bahwa *ISPS Code* telah dijalankan dengan baik. Oleh karena itu berdasarkan latar belakang diatas maka penulis tertarik untuk mengemukakan masalah tersebut dalam bentuk makalah dengan judul:

**“OPTIMALISASI DAN PELAKSANAAN *ISPS CODE* GUNA KEAMANAN DI PT.INDONESIA MULTI PURPOSE TERMINAL.”**

## **B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH.**

### **1. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan hasil dari pengamatan yang penulis tuliskan pada uraian latar belakang, maka penulis dapat mengidentifikasikan masalah sebagai berikut :

- a. Kurangnya optimalnya pelaksanaan *ISPS Code* guna keamanan di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal.
- b. Kurang maksimalnya pelaksanaan *ISPS Code* guna keamanan di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal.
- c. Kurangnya SDM dalam melaksanakan kegiatan *security patrol* di area pelabuhan.
- d. Kurangnya pengawasan dan ketegasan kepada visitor/tamu yang akan masuk ke area pelabuhan.

### **2. Batasan Masalah**

Penulisan makalah ini dilakukan terhadap upaya menjaga keamanan Pelabuhan agar tetap aman dan transportasi maritime dapat berjalan dengan baik di area Pelabuhan PT.Indonesia Multi Purpose Terminal. mengingat luas nya pembahasan permasalahan serta berdasarkan uraian dan perumusan masalah diatas penulis hanya membatasi masalah pada :

- a. Kurangnya optimalnya pelaksanaan *ISPS Code* guna keamanan di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal.
- b. Kurang maksimalnya pelaksanaan *ISPS Code* guna keamanan di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal.

### **3. Rumusan Masalah**

Setelah di identifikasi masalah yang dijabarkan dan kemudian diberi batasan masalahnya, maka untuk langkah langkah selanjutnya adalah memberikan dengan memberikan rumusan masalah guna mempermudah dalam penjabaran permasalahan pada bab-bab berikutnya. Adapun rumusan masalahnya sebagai berikut :

- a. Bagaimana mengatasi kurang optimalnya pelaksanaan *ISPS Code* di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal.
- b. Faktor-faktor yang menyebabkan kurang maksimalnya pelaksanaan *ISPS Code* guna keamanan di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal.

## **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

### **1. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini didapatkan dari pengambilan masalah yang telah diuraikan sebelumnya dengan maksud supaya bisa lebih dipahami dan dimengerti. Dari tujuan penelitian ini nantinya akan dijadikan patokan untuk membahas permasalahan tersebut.

Tujuan penelitian ini adalah :

- a. Untuk mengetahui dan menganalisa dampak yang terjadi akibat kurangnya optimalisasi *ISPS Code* di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal.
- b. Untuk mengetahui dan menganalisa faktor-faktor yang menyebabkan kurang maksimalnya pelaksanaan *ISPS Code* guna keamanan di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal.

### **2. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat dari penulisan makalah ini adalah diharapkan dapat memberikan kontribusi-kontribusi yang berguna bagi semua pihak yang berkepentingan ditinjau dari dua aspek yaitu :

#### **a. Aspek Teoritis**

- 1) Memberikan gambaran tentang pentingnya optimalisasi *ISPS Code* di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal..
- 2) Untuk dapat menambah pengetahuan dan memotivasi dalam pelaksanaan *ISPS Code* guna keamanan di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal dengan baik.

## **b. Aspek Praktis**

- 1) Mengetahui rancangan keamanan yang akan dilaksanakan pada saat terjadi ancaman di pelabuhan.
- 2) Menambah wawasan dan mengenai hal-hal yang berhubungan dengan *ISPS Code*.
- 3) Memberikan sumbangan saran kepada Badan Usaha Pelabuhan maupun perusahaan pelayaran.

## **D. METODE PENELITIAN**

### **1. Metode Pendekatan**

Didalam pengumpulan data serta keterangan-keterangan yang diperlukan dapat menggunakan beberapa teknik pengumpulan data Hal ini dimaksudkan agar dapat diketahui teknik yang digunakan dalam upaya memperoleh data.

Penulisan makalah ini menggunakan metode pendekatan. Adapun teknik metode pendekatan yang penulis gunakan adalah sebagai berikut :

#### **a. Studi Kasus**

Penyelenggaraan penelitian dalam rangka mengatasi masalah berdasarkan pengalaman penulis ketika bekerja di pelabuhan Indonesia Multi Purpose Terminal, dalam hal ini Untuk mengetahui dan menganalisa dampak yang terjadi akibat kurangnya SDM dalam melaksanakan kegiatan security patrol di area Pelabuhan..

#### **b. Problem Solving**

Berdasarkan pengamatan secara langsung terhadap fasilitas dan kegiatan security patrol di pelabuhan Indonesia Multi Purpose Terminal serta dari buku-buku pendukung tentang hal-hal yang ada hubungannya dengan ISPS Code, sehingga diperoleh ilmu yang dapat menjadi sumber analisis sehingga Pelabuhan Indonesia Multi Purpose Terminal dan di kapal-kapal yang berada diarea tersebut merasa aman dan kewanamanan pelabuhan dapat selalu terjaga.

## **2. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam penyusunan makalah ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data, dimana artinya adalah cara mendapatkan data informasi keadaan yang sebenarnya atau langsung dari obyek yang diteliti dan dapat dipertanggung jawabkan agar dapat diolah dan disajikan menjadi suatu gambaran dan pandangan yang jelas dan benar. Demi terkumpulnya data-data dan informasi yang dibutuhkan, maka penulis melakukan penelitian dengan menggunakan beberapa teknik pengumpulan data sebagai berikut :

### **a. Teknik Komunikasi Langsung ( Wawancara )**

Merupakan cara sistematis untuk memperoleh informasi-informasi dalam bentuk pernyataan-pernyataan lisan mengenai suatu obyek atau peristiwa masa lalu, kini dan akan datang.

Penulis melakukan wawancara secara langsung kepada petugas keamanan pada PT.Indonesia Multi Purpose Terminal.

### **b. Studi Dokumentasi**

Dokumentasi yaitu berupa data-data yang diperoleh dari dokumen-dokumen yang penulis dapatkan. Dokumen-dokumen tersebut merupakan bukti nyata yang berhubungan dengan kegiatan *ISPS Code* di area pelabuhan.

### **c. Studi Kepustakaan**

Studi kepustakaan adalah penelitian yang mengumpulkan data dan informasi dengan bantuan bermacam-macam sumber bacaan yang terdapat di ruang perpustakaan. Pada hakikatnya data yang diperoleh dengan studi kepustakaan dapat dijadikan landasan dasar dan alat utama dalam penelitian ini. Dalam hal ini penulis mengumpulkan data-data dan informasi dari beberapa sumber bacaan yang erat kaitannya dengan kegiatan *security patrol* di area pelabuhan.

## **3. Subyek Penelitian**

Dalam penelitian ini yang menjadi populasi adalah sekumpulan obyek yang menjadi pusat perhatian kemudian daripadanya didapatkan informasi yang ingin

diketahui. Sampel yaitu data yang dikumpulkan dengan cara mengambil sampel secara acak atau sampling.

#### **4. Teknis Analisis Data**

Teknik analisa data yang digunakan dalam pembuatan makalah ini adalah teknik analisis deskriptif kualitatif yaitu dengan cara penulis menggambarkan data-data yang telah penulis dapatkan sebelumnya kemudian penulis analisis berdasarkan landasan teori yang akan dipaparkan di Bab II.

### **E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

#### **1. Waktu Penelitian**

Waktu penelitian penulis melakukan penelitian selama penulis bekerja menjadi *Port Control Officer* yaitu dari mulai tanggal 03 Januari 2020 sampai tanggal 30 April 2021.

#### **2. Tempat Penelitian**

Tempat penulis melakukan penelitian yaitu diarea pelabuhan PT.Indonesia Multi Purpose Terminal Taboneo dan di Kantor PT.Indonesia Multi Purpose Terminal Jalan Kapten Piere Tendean no.115 Banjarmasin Kalimantan Selatan.

### **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang diterbitkan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun perincian dari tiap-tiap bab tersebut adalah sebagai berikut :

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Dalam bab ini penulis mengemukakan tentang latar belakang penulisan. identifikasi, batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaal penulisan, metode penelitian yang digunakan, waktu dan tempat penelitian serta sistematika penulisan.

## **BAB II LANDASAN TEORI**

Dalam bab ini mengemukakan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dan hal-hal yang berkaitan dengan adanya permasalahan yang akan dibahas dalam kasus makalah ini.

## **BAB III ANALISA DAN PEMBAHASAN**

Dalam bab ini penulis menguraikan deskripsi data yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan masalah yang ada selama dalam pemecahan kasus masalah serta menganalisis data-data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang akan dibahas sehingga ditemukan penyebab timbulnya masalah.

## **BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN**

Dalam bab ini merupakan bab terakhir dalam penyusunan makalah ini, dimana penulis akan menyampaikan beberapa kesimpulan dari hasil pembahasan pada bab sebelumnya dan memberikan saran.

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**



## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Pembahasan pada Bab II ini penulis mencari beberapa landasan teori untuk membantu mencari pemecahan dalam mengoptimalkan pelaksanaan *ISPS Code* di pelabuhan PT.*Indonesia Multi Purpose Terminal* guna meningkatkan keamanan untuk pelabuhan dan kapal yaitu sebagai berikut :

##### **1. Optimalisasi**

W.J.S. Poerwadarminta (2017:75) menyatakan bahwa optimalisasi adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan. Sedangkan menurut Hotniar (2005:4) Optimalisasi adalah proses pencarian solusi yang terbaik, tidak selalu keuntungan yang paling tinggi yang bisa dicapai jika tujuan pengoptimalan adalah memaksimumkan hasil, atau tidak selalu resiko yang paling kecil yang bisa ditekan jika tujuan pengoptimalan adalah meminimumkan resiko.

Dari penjelasan tersebut diketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dalam pewujudannya secara efektif dan efisien.

##### **2. Pelaksanaan**

Pengertian Pelaksanaan berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah proses, cara, perbuatan melaksanakan suatu rancangan keputusan dan sebagainya. Pelaksanaan adalah suatu tindakan dari sebuah rencana yang sudah disusun secara matang dan terperinci, implementasi biasanya dilakukan setelah perencanaan sudah dianggap siap. Secara sederhana pelaksanaan bisa diartikan penerapan. Pelaksanaan merupakan aktifitas atau usaha-usaha yang dilaksanakan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan dengan dilengkapi segala kebutuhan, alat-alat yang diperlukan, siapa yang melaksanakan, dimana tempat pelaksanaannya mulai dan

bagaimana cara yang harus dilaksanakan, suatu proses rangkaian kegiatan tindak lanjut setelah program atau kebijaksanaan ditetapkan yang terdiri atas pengambilan keputusan, langkah yang strategis maupun operasional atau kebijaksanaan menjadi kenyataan guna mencapai sasaran dari program yang ditetapkan semula.

Dr. Solichin Abdul Wahab, M.A. (2008:45) pelaksanaan merupakan sebuah kegiatan yang memiliki tiga unsur penting dan mutlak dalam menjalankannya. Adapun fungsi pelaksanaan adalah :

- 1) Mengimplementasikan proses kepemimpinan, pembimbingan dan pemberian motivasi kepada tenaga kerja agar dapat bekerja secara efektif dan efisien dalam pencapaian tujuan.
- 2) Memberikan tugas dan penjelasan rutin mengenai pekerjaan.
- 3) Menjelaskan kebijakan yang ditetapkan.
- 4) Proses implementasi program agar dapat dijalankan oleh seluruh pihak dalam organisasi serta proses memotivasi agar semua pihak tersebut dapat menjalankan tanggung jawabnya dengan penuh kesadaran dan produktifitas yang tinggi.

Sedangkan menurut Browne and Wildavsky (2002:70) Pelaksanaan adalah suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana yang sudah disusun secara matang dan terperinci, implementasi biasanya dilakukan setelah perencanaan sudah dianggap siap. Secara sederhana pelaksanaan bisa diartikan penerapan. Browne dan Wildavsky mengemukakan pelaksanaan sebagai evaluasi. Browne dan Wildavsky mengemukakan bahwa pelaksanaan adalah perluasan aktivitas yang saling menyesuaikan.

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

*International Ship and Port Security Code (ISPS Code)* adalah regulasi yang IMO (*International Maritime Organization*) yang secara khusus mengatur tentang kegiatan-kegiatan dan langkah-langkah yang harus diambil oleh setiap negara dalam menanggulangi ancaman Terorisme di laut. Setelah melalui penandatanganan secara resmi oleh negara-negara anggota IMO, *ISPS Code* akhirnya berlaku efektif sejak 1 Juli 2004.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen *SOLAS* 1974 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*ISPS Code*) di Wilayah Indonesia Pasal 1 yang berbunyi “memberlakukan Amandemen *SOLAS* 1974 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*International Ship and Port Facility Security/ISPS Code*) di wilayah Indonesia terhitung mulai tanggal 1 Juli 2004.

Penerapan *ISPS Code* telah memberikan implikasi positif dengan meningkatkan tingkat keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. *ISPS Code* memberlakukan persyaratan yang ketat dari sertifikat kapal, kontrol yang lebih baik dari fasilitas pelabuhan, dan membatasi akses tidak sah ke kapal dan area fasilitas pelabuhan. Penerapan *ISPS Code* harus diterapkan oleh seluruh dunia menurut Nurul Hudan & Wan Siti Adibah (2015:42)

Sesuai surat keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. UM.48/6/16-04 tanggal 19 Maret 2004 tentang petunjuk pelaksanaan penerapan kode Internasional keamanan kapal dan pelabuhan (*ISPS Code*) yang dimaksud dengan :

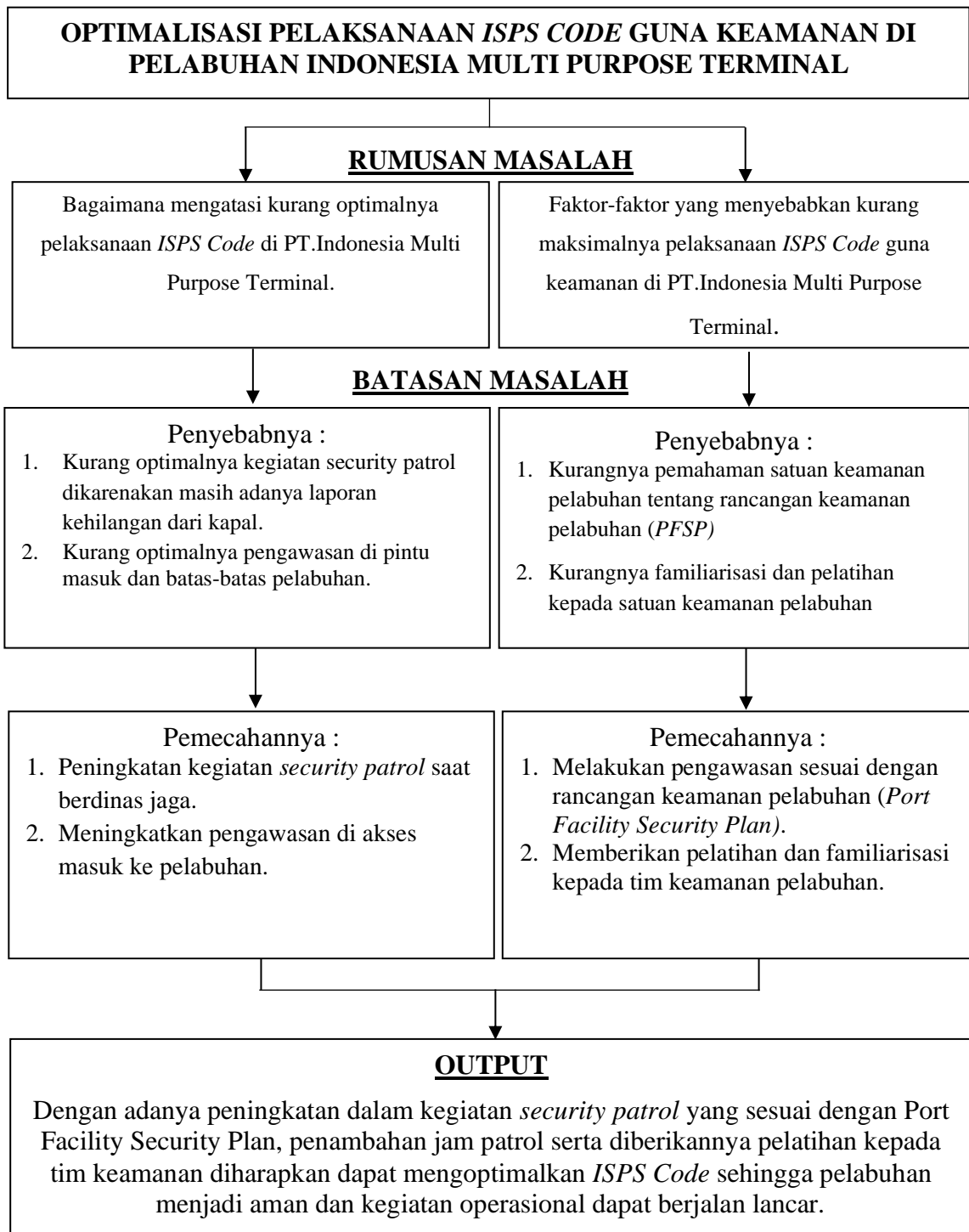
- 1) Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officer (PFSO)*) *PFSO* adalah seseorang yang ditunjuk sebagai penanggung jawab untuk pengembangan, implementasi, revisi, dan memelihara rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dan untuk berkoordinasi dengan petugas keamanan kapal dan petugas keamanan perusahaan.
- 2) Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Plan (PFSP)*) *PFSP* adalah suatu rancangan yang dibangun untuk memastikan penerapannya terhadap langkah/tindakan yang dirancang bangun untuk melindungi fasilitas pelabuhan dan kapal-kapal, manusia, muatannya, unit transportasi muatan dan perbekalan kapal didalam fasilitas pelabuhan dari risiko peristiwa/kejadian keamanan.
- 3) Petugas Keamanan Kapal *Ship Security Officer (SSO)* adalah seseorang di atas kapal, bertanggung jawab kepada Nakhoda, yang ditunjuk oleh perusahaan sebagai petugas yang bertanggung jawab untuk keamanan

kapal, mencakup implementasi dan pemeliharaan rancangan keamanan kapal dan untuk koordinasi dengan petugas keamanan perusahaan dan para petugas keamanan fasilitas pelabuhan.

4) Petugas Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer (CSO)*)

*CSO* adalah seseorang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan bahwa suatu penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan; bahwa suatu rancangan keamanan kapal dikembangkan, disampaikan untuk persetujuan, dan sesudah itu diterapkan dan dipelihara, serta untuk koordinasi dengan para petugas keamanan fasilitas pelabuhan dan petugas keamanan kapal.

## B. KERANGKA PEMIKIRAN



## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

Selama penulis bekerja di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal sebagai Port Control Officer sejak tanggal April 2020 sampai dengan tanggal 4 September 2021, penulis menemukan beberapa permasalahan yang berkaitan dengan keamanan khususnya keamanan di pelabuhan ataupun kapal yang sedang melaksanakan *Ship To Ship* (STS). Adapun teknik pengumpulan data yang penulis gunakan dalam menyusun makalah ini adalah sebagai berikut:

a. Teknik Komunikasi Langsung ( Wawancara )

Penulis melakukan wawancara secara langsung kepada beberapa petugas keamanan di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal, penulis menanyakan perihal optimalisasi dan pelaksanaan *ISPS Code* guna keamanan di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal.

Tujuan dari teknik wawancara ini penulis lakukan supaya penulis dapat mengetahui permasalahan mendapatkan solusinya dengan cara menanyakan masalah tersebut kepada orang yang terlibat dalam kegiatan pengamanan pelabuhan. Adapun orang-orang yang penulis wawancarai adalah :

Wawancara pertama penulis lakukan kepada Port Facility Security Officer ketika selesai melakukan *security patrol* dan menerima laporan terjadinya pencurian muatan pada tanggal 08 Juli 2020 pukul 09.30 LT di area Pelabuhan PT.Indonesia Multi Purpose Terminal.

NB :

P : Penulis

F : *Port Facility Security Officer*

P : Selamat pagi Capt

F : Selamat Pagi febry, ada yang bisa saya bantu?

P : Iya Capt, jadi begini saya baru saja melakukan kegiatan security patrol dan mendapatkan laporan terjadinya pencurian muatan batu bara di loading area WB 01, kejadian ini sebenarnya sudah berulang kali terjadi dan sudah diberikan sanksi terhadap yang tertangkap.

F : Kalau menurut saya Febry kejadian ini terjadi dikarenakan pelaksanaan kegiatan security patrol yang belum optimal, sebaiknya dilakukan patroli rutin sesuai dengan *Port Facility Security Plan* jam agar tidak ada celah bagi mereka yang ingin melakukan pengambilan muatan dan diberikan pengarahan kepada perahu-perahu yang berada dekat dengan aktifitas STS agar menjauh dari area tersebut. Karena selama ini mungkin belum adanya sanksi yang tegas mengakibatkan tidak timbulnya efek jera kepada masyarakat tersebut.

P : Siap capt, Lalu langkah apa yang akan dilakukan agar kejadian seperti yang terjadi pada pagi ini tidak terulang lagi dikemudian hari menurut capt?

F : Menurut saya kita harus mengoptimalkan kegiatan patroli pelabuhan menuju area-area yang rentan menimbulkan terjadinya pencurian, memberikan sosialisasi terhadap perahu-perahu yang berada di area PT.Indonesia Multi Purpose Terminal. Dan memberikan sanksi tegas bagi mereka yang tidak mengikuti peraturan yang telah ditetapkan.

P : Baik capt menurut saya juga itu merupakan saran yang bagus, kita bisa berdiskusi dengan pihak aparat terkait sanksi yang akan diberikan.

Terimakasih atas waktunya capt, saya izin kembali ke office.

F : Baik Terimakasih Febry.

Wawancara selanjutnya penulis lakukan kepada satuan keamanan Pelabuhan Bapak Arbain saat sedang berada di pos jaga Pelabuhan pada tanggal 20 Desember 2021 pukul 08.30 LT di area PT.Indonesia Multi Purpose Terminal.

NB :

P : Penulis

A : Bapak Arbain satuan keamanan pelabuhan

P : Selamat pagi bapak Arbain, maaf mengganggu waktu kerja nya sebentar

A : Selamat pagi bapak febry, bagaimana ada yang bisa saya bantu?

P : Iya pak, saya mau menanyakan perihal keamanan di tempat kita ini. Menurut bapak kenapa pengamanan di area PT.Indonesia Multi Purpose Terminal ini masih belum optimal ? dalam hal ini masih sering kita temukan adanya pencurian muatan dan penjagaan akses masuk ke area pelabuhan yang masih banyak kita temui adanya masyarakat yang tidak berkepentingan masuk ke area Pelabuhan.

A : Menurut saya hal tersebut terjadi karena kurangnya pengetahuan kami satuan keamanan Pelabuhan akan pentingnya pelaksanaan *ISPS Code* dan pemahaman terhadap *Port Facility Security Plan* menimbulkan masalah yang terjadi berulang-ulang diarea Pelabuhan contoh nya seperti muatan dan spare part kapal.

P : Baik pak Arbain pendapat yang sangat masuk akal dan dapat dicerna, jadi menurut bosun adakah solusi yang bisa kita terapkan

A : Kalau menurut saya pak febry, perlu diadakan diklat bagi kami satuan keamanan Pelabuhan agar dapat memahami dengan baik apa itu *ISPS Code*, peningkatan dalam kegiatan patrol dan penambahan SDM juga diperlukan agar pelaksanaan *ISPS Code* bisa berjalan dengan baik, mungkin begitu masukan dari saya pak Febry.

P : Terimakasih bapak Arbain atas waktu dan penjelasannya

A : Baik, sama-sama pak Febry.



b. Teknik Dokumentasi

Dalam penelitian ini penulis melakukan teknik dokumentasi dengan pengumpulan data yang didapat dari jurnal atau buku-buku di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal, antara lain :

a. *Port Facility Security Plan (PFSP)*

*Port Facility Security Plan* adalah suatu rancangan yang dibangun guna memastikan penerapannya terhadap Langkah/Tindakan yang dirancang guna melindungi fasilitas Pelabuhan kapal, manusia dan muatan nya. Berikut manual atau aturan dasar rancangan keamanan pelabuhan di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal :

Tabel 3.1 Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan

18.20

1 of 82



**RANCANGAN KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN**  
**PORT FACILITY SECURITY PLAN**  
**FLOATING TERMINAL**  
**PT. INDONESIA MULTI PURPOSE TERMINAL**  
**BANJARMASIN**

**PERINGATAN:**

Dokumen ini mengandung bahan-bahan yang sifatnya sensitif terhadap keamanan. Sebagian atau seluruh dokumen ini tidak boleh dirilis tanpa ijin tertulis dari Pemerintah Republik Indonesia atau PT. INDONESIA MULTI PURPOSE TERMINAL ataupun yang berwenang lainnya. Sanksi hukum dapat dikenakan jika dokumen ini dirilis tanpa adanya ijin dari yang berwenang

JULI, 2014

**Rahasia/Confidential**



**PORT FACILITY SECURITY PLAN**  
**RANCANGAN KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN**  
**PT. INDONESIA MULTI PURPOSE TERMINAL**

Kode Dok : 01/LP/PFSP/IMPT/VII-14

**CONFIDENTIAL**

**LEMBAR PENGESAHAN**

NAMA DOKUMEN	PORT FACILITY SECURITY PLAN – PFSP FLOATING TERMINAL - PT. INDONESIA MULTI PURPOSE TERMINAL	
NOMOR DOKUMEN	No :	
DISIAPKAN OLEH	PFSP PT. INDONESIA MULTI PURPOSE TERMINAL	Tanda Tangan

**BERITA ACARA**

Pada hari ini Rabu, 08 Juli 2020, menginformasikan bahwa TB. Tambat / BG. Bengku proses sandar di FTU 3502/MV. Zheng Heng jam 08:00. Kami melihat ada masyarakat yang berusaha mengambil batu bara di tongkang dan terdapat karung pada sisi kanan tongkang yang menghalangi crew untuk berjalan disisi tongkang.

Dari pihak kapal telah mengusir agar mereka menurunkan karung yang ada di tongkang akan tetapi mereka tetap diam dan tidak mau memindahkan karung tersebut, sehingga kami mengambil foto dan menghubungi Port Control Taboneo (CH74) untuk mengirimkan security untuk menertibkan masyarakat tersebut. Beberapa saat setelah melihat dari pihak kapal mengambil beberapa foto dan melapor ke Port Control, ada beberapa perahu yang datang dan mereka menurunkan karung – karung yang belum sempat untuk di isi batu bara dan meninggalkan lokasi / tongkang.

Demikian berita acara ini kami buat untuk dipergunakan sebagai mana mestinya. Terimakasih.

Taboneo, 08 Juli 2020

Hormat saya,

*[Signature]*  
Kresno Sufriadi, S  
Master

Gambar 3.1 Berita Acara Pengambilan Muatan



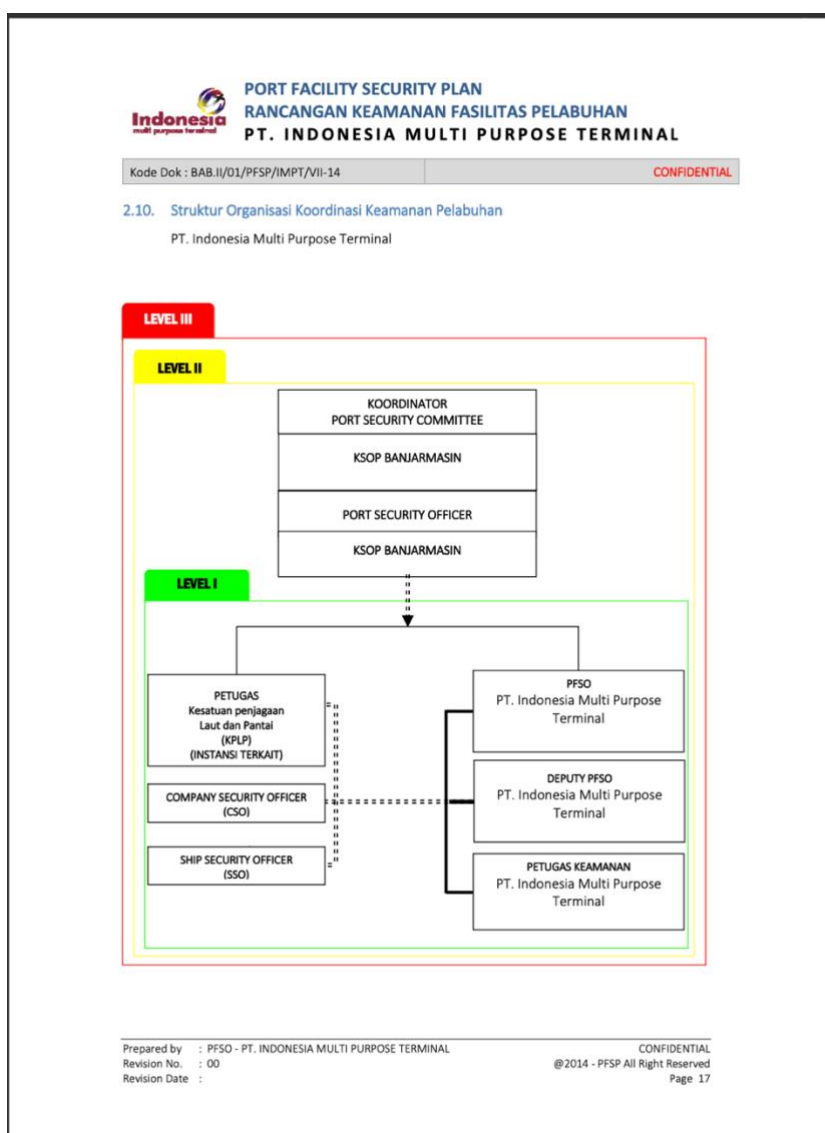
b. Buku *ISPS Code* edisi 2003

Buku yang berisi tentang ketentuan dan prosedur untuk mencegah tindakan terorisme yang mengancam keamanan penumpang, awak dan kapal. Peraturan ini diterapkan terhadap :


- 1) Jenis-jenis kapal berikut yang dipakai pada pelayaran Internasional.
- 2) Kapal penumpang termasuk kapal penumpang berkecepatan tinggi.
- 3) Kapal muatan umum, termasuk kapal berkecepatan tinggi, dengan ukuran 500 gross ton keatas
- 4) Unit pengeboran lepas pantai yang berpindah pindah.
- 5) Fasilitas pelabuhan yang dipakai pada pelayaran internasional.

c. Struktur Keamanan Pelabuhan

Tabel 3.2 Struktur Organisasi Koordinasi Keamanan Pelabuhan



Gambar 3.2 Daftar Patroli Satuan Keamanan Pelabuhan

  
PT. DEWITA KARSIA PERDANA

PERIODE : 01 JUNI 5 D 30 JUNI 2020

PROJECT : PT ISPT TABELNO

No	Nama	Regu	Sabtu 6/1/2020	Sabtu 6/2/2020	Rabu 6/3/2020	Kamis 6/4/2020	Jumat 6/5/2020	Sabtu 6/6/2020	Minggu 6/7/2020	Sabtu 6/8/2020	Sabtu 6/9/2020	Rabu 6/10/2020	Kamis 6/11/2020	Jumat 6/12/2020	Sabtu 6/13/2020	Minggu 6/14/2020	Sabtu 6/15/2020	Sabtu 6/16/2020
1	SAPRUDIN	1	OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON	OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON
2	DICKY SETIAWAN		OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON	OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON
3	RAJAL		OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON	OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON
4	M. HUSRI	2	ON	OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	OFF	OFF	OFF	ON	ON
5	WABDAI		ON	OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	OFF	OFF	OFF	ON	ON
6	ARBAIN		ON	OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	OFF	OFF	OFF	ON	ON
7	ZAKARIA	3	ON	ON	ON	ON	OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	OFF	OFF
8	SENJO		ON	ON	ON	ON	OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	OFF	OFF
9	M. HERMAN		ON	ON	ON	ON	OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	OFF	OFF

No	Nama	Regu	Rabu 6/1/2020	Kamis 6/2/2020	Jumat 6/3/2020	Sabtu 6/4/2020	Minggu 6/5/2020	Sabtu 6/6/2020	Sabtu 6/7/2020	Rabu 6/8/2020	Kamis 6/9/2020	Jumat 6/10/2020	Sabtu 6/11/2020	Minggu 6/12/2020	Sabtu 6/13/2020	Sabtu 6/14/2020
1	SAPRUDIN		OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	OFF	OFF	ON	ON
2	DICKY SETIAWAN	1	OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	OFF	OFF	ON	ON
3	RAJAL		OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON	ON	OFF	OFF	ON	ON
4	M. HUSRI	2	ON	ON	ON	OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON	OFF	OFF
5	WABDAI		ON	ON	ON	OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON	OFF	OFF
6	ARBAIN		ON	ON	ON	OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON	ON	ON	ON	OFF	OFF
7	ZAKARIA	3	ON	ON	ON	ON	ON	ON	OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON	ON	ON
8	SENJO		ON	ON	ON	ON	ON	ON	OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON	ON	ON
9	M. HERMAN		ON	ON	ON	ON	ON	ON	OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON	ON	ON

Teknologi 8 Juli 2020  
KASATPAM PRO

*[Signature]*  
M. Fariz Ruman

## B. ANALISIS DATA

Dari 2 masalah utama yang telah penulis uraikan pada bab sebelumnya disini penulis akan menganalisis beberapa penyebab di masalah tersebut adalah :

### 1. Kurangnya optimalnya pelaksanaan *ISPS Code* guna keamanan di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal.

Analisis penyebabnya adalah :

#### a. Kurang optimalnya kegiatan *security patrol* di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal.

Hal ini di sebabkan karena kurangnya kesadaran, pengetahuan serta pemahaman dari satuan keamanan pelabuhan terhadap sistem keamanan yang telah di buat dalam menghadapi gangguan keamanan di pelabuhan

(PFSP), sesuai dengan standar yang ditentukan dalam *ISPS Code*. Terjadinya kehilangan muatan dan alat-alat bongkar muat mengakibatkan menurunnya keamanan pelabuhan yang dikhawatirkan akan berdampak pada menurunnya performa pelabuhan. Keberhasilan tim keamanan pelabuhan dalam melaksanakan tugas-tugasnya, baik tugas yang bersifat rutin atau tugas yang sifatnya sewaktu-waktu atau darurat dalam menjaga atau mencegah terjadinya gangguan keamanan di area pelabuhan harus didukung dengan pengetahuan yang dimiliki oleh tim keamanan yang bersangkutan. Tetapi meskipun mereka mempunyai pengetahuan yang cukup tanpa adanya suatu penerapan dan pelatihan mengenai penerapan sistem keamanan sesuai dengan *ISPS Code*, maka hal itu akan menjadi kendala di dalam pelaksanaan tugas-tugas keamanan di pelabuhan. Yang harus diperhatikan semua pihak yang terkait di pelabuhan, mulai dari *Port Security Committee, PFSO, SSO, Deputy PFSO* dan satuan keamanan pelabuhan serta pihak perusahaan pelayaran itu sendiri. Didalam setiap pekerjaan diperlukan koordinasi dan kerjasama yang baik antar sesama orang yang terlibat didalamnya. Terdapat kendala-kendala yang dapat mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan *ISPS Code* di pelabuhan, antara lain :

#### 1) Faktor Lingkungan

Mencapai tujuan organisasi perlu adanya kejelasan pelaksanaan kerja. Maksudnya, segala yang dipersiapkan di suatu organisasi mampu mendukung kegiatan untuk di luar organisasi. Sehingga pimpinan sebagai pengambil keputusan perlu menyesuaikan antara kebutuhan eksternal (Kapal/Pengguna Jasa Pelabuhan) dengan keadaan internal (Pelabuhan). Karena hal tersebut dapat memunculkan dampak diantara pihak kedua belah pihak. Faktor lingkungan dari internal berarti segala sesuatu persoalan yang ada di pelabuhan, yaitu mengenai permasalahan kebutuhan untuk pendukung pelaksanaan kerja. Sedangkan pada faktor lingkungan dari eksternal, yaitu hal yang dapat muncul dari berbagai

pihak, seperti kapal, stevedoring, agen, dan masyarakat sekitar pelabuhan, maka kedua pihak saling mempengaruhi satu sama lain dalam menciptakan proses pekerjaan yang baik dan sesuai tujuan.

## 2) Faktor Sumber Daya Manusia

Sumber daya manusia tidak dapat dipisahkan dari sebuah organisasi, karena merupakan faktor yang sangat penting dalam kunci penentu keberhasilan suatu organisasi. Secara khusus sumber daya manusia adalah individu atau kepribadian seseorang yang mempunyai ciri jasmani dan rohani. Hubungan jasmani dan rohani dapat memunculkan kemampuan dan keterampilan potensi seseorang. Karena kepercayaan dan konsentrasi terhadap diri sendiri yang memberikan semangat beraktivitas atau memberikan pemikiran yang positif pada diri sendiri. Pemikiran yang positif menjadi hal yang mendasar untuk mengelola dan menggerakkan diri individu secara optimal dalam melaksanakan kegiatan pencapaian tujuan organisasi. Peran setiap individu yang beragam mampu saling mengisi dan melengkapi kekurangan pada organisasi.

Dari faktor sumber daya manusia terdapat beberapa kendala dalam pelaksanaan *ISPS Code*, diantaranya yaitu:

- a) Satuan Keamanan Pelabuhan saat berdinamis jaga tidak disiplin terhadap tugas pengawasan yang dilaksanakannya.
- b) Adanya iklim budaya seolah-olah pengawasan hanya semata-mata mencari kesalahan dan adanya perasaan enggan melaksanakan pengawasan.
- c) Adanya perasaan “tidak enak” dalam melaksanakan pengawasan. Hal ini disebabkan karena seolah-olah nampak adanya kontroversi dalam melaksanakan tugas termasuk pengawasan.
- d) Kurangnya mengertinya satuan keamanan pelabuhan akan pentingnya pelaksanaan *ISPS Code*

### 3) Faktor Informasi

Komunikasi yang mendapatkan respon baik yaitu dengan penyampaian informasi yang, tepat, jelas, mudah dipahami, dan langsung menuju pada pokok permasalahan. Informasi yang merupakan berita atau data, memberikan pengetahuan bagi penerima informasi tersebut. Penyampaian data yang jelas mampu memberikan timbal balik antara pemberi informasi (komunikator) dan penerima informasi (komunikan).

Setiap anggota kelompok dalam satuan keamanan pelabuhan telah mempunyai tugas dan tanggung jawab masing-masing dalam pelaksanaan ISPS Code sesuai dengan rancangan keamanan pelabuhan (*PFSP*) yang telah dibuat oleh PFSO , yaitu :

#### a) Tugas dan Tanggung Jawab PFSO adalah :

- (1) Melaksanakan survey keamanan secara menyeluruh terhadap PT. Indonesia Multi Purpose Terminal sesuai dengan Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan.
- (2) Memastikan pengembangan dan pemeliharaan Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan PT. Indonesia Multi Purpose Terminal.
- (3) Mengimplementasikan dan melatih Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan PT. Indonesia Multi Purpose Terminal.
- (4) Melaksanakan inspeksi keamanan berkala terhadap PT. Indonesia Multi Purpose Terminal untuk memastikan kesinambungan dan kesesuaian tindakan keamanan.
- (5) Merekomendasikan dan bekerja sama memodifikasi Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan PT. Indonesia Multi Purpose Terminal guna mengurangi- kekurangan dan memper-baharui rancangan tersebut sesuai dengan perubahan Fasilitas Pelabuhan.
- (6) Meningkatkan kesadaran keamanan bagi personil yang berada di fasilitas PT. Indonesia Multi Purpose Terminal.

- (7) Memastikan tersedianya pelatihan yang cukup bagi personil yang bertanggung jawab atas keamanan PT. Indonesia Multi Purpose Terminal.
- (8) Melaporkan kepada pihak berwenang terkait dan memelihara catatan kejadian yang mengancam PT. Indonesia Multi Purpose Terminal.
- (9) Berkoordinasi dalam pengimplementasian Rancangan Keamanan Fasilitas PT. Indonesia Multi Purpose Terminal dengan Perwira Keamanan Perusahaan/CSO dan Perwira Keamanan Kapal/SSO.
- (10) Berkoordinasi dengan penyedia jasa keamanan, jika diperlukan.
- (11) Memastikan terpenuhinya standar bagi personil yang bertanggung jawab atas keamanan PT. Indonesia Multi Purpose Terminal.
- (12) Memastikan bahwa peralatan keamanan dapat digunakan, diuji, dikalibrasi dan dipelihara dengan baik, jika ada.
- (13) Membantu Perwira Keamanan Kapal dalam mengkonfirmasi identitas orang yang akan naik
- (14) ke kapal jika diminta.
- (15) Berhubungan dengan kapal untuk menentukan Tingkat Keamanan yang ditetapkan atas
- (16) kapal yang berada di PT. Indonesia Multi Purpose Terminal. Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan harus memberitahu kapal mengenai perubahan Tingkat Keamanan di Fasilitas Pelabuhan dan harus menyediakan informasi keamanan terkait lainnya.
- (17) Ketika kapal bertanya mengenai validitas dokumen identitas mereka yang naik ke kapal dengan tujuan resmi maka Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan harus membantunya.
- (18) Memastikan keefektifan koordinasi dan implementasi Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan dengan berpartisipasi saat latihan.
- (19) Bertindak atas instruksi Pemerintah saat perubahan Tingkat Keamanan. Hal ini termasuk menginstruksikannya kepada



kapal di PT. Indonesia Multi Purpose Terminal dan memberikan Deklarasi Keamanan /DoS kepada kapal-kapal tersebut sesegera mungkin.

b) Tugas dan Tanggung Jawab Deputy PFSO adalah :

- (1) Berhubungan dengan perwira keamanan fasilitas pelabuhan untuk memfasilitasi tindakan keamanan secara menyeluruh dan menyatu.
- (2) Mengkaji Keamanan Terminal dan penggunaan jalan masuk dan jalan keluar berdasarkan Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan ini.
- (3) Mengoperasikan, memelihara, mengkalibrasi, dan menguji semua peralatan keamanan yang digunakan.
- (4) Mengimplementasikan dan menyarankan perbaikan atas rencana darurat kesinambungan termasuk di dalamnya rencana evakuasi.
- (5) Memastikan terjalin dan terpeliharanya komunikasi yang baik antara pemakai jasa pelabuhan, staf keamanan dan Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan.
- (6) Kewajiban lainnya sesuai dengan kontraknya.

c) Tugas dan tanggung jawab satuan keamanan pelabuhan

- (1) Melaksanakan kegiatan pengamanan di lingkungan fasilitas pelabuhan berdasarkan tata tertib yang berlaku di seluruh area pelabuhan.
- (2) Melaksanakan koordinasi kegiatan pengamanan antara satu Pos dengan Pos lainnya sehingga tercipta kesamaan dalam penerapan peraturan tata tertib yang berlaku di lingkungan kerja Perusahaan
- (3) Melaksanakan pengecekan kesiapan peralatan keamanan dan peralatan keselamatan milik perusahaan untuk menjamin kesiapannya bila sewaktu - waktu diperlukan.
- (4) Melaksanakan penggunaan peralatan inventaris pengamanan untuk menjamin keamanan dan kecepatan penggunaannya.
- (5) Melaksanakan Koordinasi pengendalian pengamanan dengan Instansi pengamanan terkait PSC (Coast Guard, Imigrasi, Bea

dan Cukai, TNI dan POLRI, Rumah Sakit/Klinik, Agen Pelayaran, pemadam kebakaran) bila terjadi kejadian yang dapat menimbulkan gangguan keamanan dan ketertiban di dalam lingkungan kerja perusahaan untuk menjamin agar permasalahan segera diatasi dan dapat segera diambil tindakan untuk memelihara/meningkatkan keamanan dan ketertiban di dalam lingkungan kerja fasilitas Pelabuhan.

- (6) Membuat laporan kepada manajemen dan PFSO atas semua kejadian yang dapat menimbulkan gangguan keamanan dan ketertiban di dalam lingkungan kerja fasilitas pelabuhan agar dapat diproses lebih lanjut.
- (7) Melakukan patroli sesuai dengan jadwal, dan atau waktu yang tidak ditentukan.
- (8) Segera melakukan investigasi di TKP, apabila terjadi ancaman yang merugikan perusahaan dan melaporkan hasilnya kepada Komandan Regu untuk diteruskan kepada PFSO.
- (9) Bertanggung jawab melaksanakan operasi prosedur keamanan seperti di pintu masuk, daerah terlarang dan ruangan terbuka lainnya.
- (10) Memahami peraturan yang berlaku tentang keamanan dan memastikan semua personil mengerti dan melaksanakannya. Semua kejanggalan harus di laporkan ke PFSO dengan segera.
- (11) Menjaga dan mencatat semua tamu-tamu yang masuk/keluar di area terbatas khusus, dan semua barang bawaannya serta mencatat semua kejadian kecelakaan keamanan di dalam security log book.
- (12) Memastikan bahwa semua peralatan keamanan dapat beroperasi dengan baik.

Sejak mulai diberlakukannya *ISPS Code*, tugas dan fungsi masing-masing awak kapal yang dijelaskan di atas, harus dilaksanakan sesuai dengan implementasi *ISPS Code*, yaitu menyangkut masalah keamanan kapal, terutama tugas dan fungsi jaga masing- masing satuan keamanan pelabuhan. Tim keamanan yang berdinam jaga, terutama dalam hal ini

pada saat patroli, terdiri dari dua personil tim keamanan dan melakukan patroli keliling setiap dua jam untuk memastikan keamanan area pelabuhan.

**b. Belum optimalnya penjagaan di pintu masuk dan batas-batas wilayah pelabuhan.**

Hal ini disebabkan karena tidak adanya pengarahan oleh petugas terkait tata cara pengawasan dan pengamanan sesuai dengan rancangan keamanan Pelabuhan (PFSP) kepada tim keamanan yang berdinamis jaga. Tim keamanan tidak dibekali pengetahuan bagaimana harus melakukan pengecekan dan pendataan terhadap pengunjung. Penjaga akses masuk kepelabuhan seharusnya dapat membedakan mana pengunjung yang berkepentingan terhadap dokumen diatas kapal, dan mana pengunjung yang berkepentingan terhadap operasional pelabuhan .

Hal ini dilakukan agar memudahkan satuan keamanan yang berdinamis jaga dalam mengawasi akses masuk ke area akomodasi dimana hanya orang yang berkepentingan saja yang memiliki akses. Jika terdapat pengunjung yang tidak terdata naik keatas kapal maka akan membuka peluang terhadap pengunjung yang akan merugikan maupun membahayakan keselamatan kapal.

Yang harus dilakukan sewaktu pemeriksaan pengunjung yaitu :

- 1) Pengecekan kartu identitas.
- 2) Menanyakan kepentingan dan keperluan pengunjung tersebut.
- 3) Melaporkan dan meminta izin kepada *PFSP*.
- 4) Pengecekan barang bawaan, baik pada saat naik maupun meninggalkan kapal.
- 5) Jika diperlukan, antar dan temani pengunjung selama berkegiatan diatas kapal.
- 6) Mendata setiap pengunjung yang akan masuk ke area pelabuhan

Akses untuk masuk ke pelabuhan adalah sangat kompleks bahkan bisa disebut sebagai kemungkinan gangguan keamanan dikarenakan tempat itu lah satu-satunya akses masuk ke pelabuhan untuk tamu kapal, penumpang,

otoritas Pelabuhan dll. kondisi pelabuhan yang tidak memiliki dermaga dan berada di muara mengakibatkan banyak nya akses yang dapat digunakan untuk masuk ke area pelabuhan, hal ini dikarenakan pada sisi pantai terdapat pemukiman warga yang tidak dapat dikontrol dan belum adanya CCTV di batas luar pelabuhan sehingga mengakibatkan kegiatan *ISPS Code* kurang optimal.

Hal ini mengakibatkan sulitnya mengawasi aktifitas keluar masuk nya visitor ke area pelabuhan dan dapat menimbulkan adanya ancaman bagi keamanan fasilitas pelabuhan dan kapal.

## **2. Kurang Maksimalnya Pelaksanaan Isps Code Guna Keamanan Di Pt.Indonesia Multi Purpose Terminal.**

Analisis Penyebabnya adalah :

### **a. Kurangnya Pemahaman Satuan Keamanan Tentang Rancangan Keamanan Pelabuhan.**

Salah satu faktor penunjang keberhasilan adalah kemauan dan kesadaran diri sendiri. Tanpa adanya kemauan dan kesadaran, upaya apapun yang dilakukan orang lain untuk membentuk kemampuan dan keterampilan seseorang tidak akan berubah atau sia-sia. Hal ini terlihat pada saat melaksanakan latihan di fasilitas pelabuhan, sebagian personil keamanan didapati acuh tak acuh, kurang serius dan kurang reaksioner dalam melakukan pelatihan terutama pada saat mendemonstrasikan alat bantu keamanan di fasilitas pelabuhan. Satuan keamanan pelabuhan adalah salah satu dari beberapa struktur keamanan pelabuhan yang kedudukannya di bawah *PFSO*. Akan tetapi kehadirannya atau perannya amat berguna untuk kelancaran dan dan keamanan aktivitas pelabuhan Dalam hal ini apabila satuan keamanan tidak menjalankan *ISPS Code* dengan baik. Hal tersebut terlihat pada kejadian saat berdinis jaga di pos jaga kurang menyadai ketika dirinya meninggalkan pintu masuk ke Pelabuhan hingga terjadinya kelemahan terhadap keamanan diatas fasilitas pelabuhan,. yang dilakukan oleh personil satuan keamanan pelabuhan saat jaga pada saat menjaga pintu

masuk adalah ketidak sadaran satuan keamanan dalam menjalankan perintah, pekerjaan dan tanggung jawab.

Dalam menanggapi tingkatan ancaman, diterapkan 3 (tiga) tingkatan keamanan. Pada saat normal, keamanan fasilitas pelabuhan didasarkan pada tingkat keamanan 1.

1) Keamanan tingkat 1 (*Security level 1*)

Keamanan tingkat 1 adalah tingkat dimana perlindungan minimum dari langkah keamanan yang tepat semestinya tetap dipelihara setiap saat.

Tabel 3.3 Langkah Keamanan saat *Security Level 1*

KONDISI KEAMANAN	PIMPINAN	PFSO
	PELAKSANA	1.DEPUTY PFSO  2. PERSONIL INSTANSI TERKAIT PORT SECURITY
NORMAL	PERLENGKAPAN	1. Petunjuk Operasional Petugas Keamanan 2. Buku Jurnal Jaga 3. Mirror Search 4. Metal Detector 5. Radio VHF (Rig) 6. Handy Talky 7. Lampu Senter 8. Borgol 9. Tanda Petunjuk Level keamanan 10.Portal 11.Pentungan 12.ID Card ( Sesuai yang.berlaku)

2) Keamanan tingkat 2 (*Security level 2*)

Keamanan tingkat 2 adalah tingkat dimana tambahan perlindungan dari langkah keamanan yang tepat semestinya tetap dipelihara untuk

jangka waktu tertentu sebagai hasil dari peningkatan resiko dari peristiwa keamanan.

Tabel 3.4 Langkah Keamanan saat *Security Level 2*

KONDISI KEAMANAN	PIMPINAN	PSC, PSO
	PELAKSANA	PFSO
RAWAN	ANGGOTA	DEPUTY PFSO
		PERSONIL INSTANSI TERKAIT PORT SECURITY
<p>PFSO segera melakukan komunikasi dengan unsur PSC, jika mendapatkan/memperoleh informasi langsung atau tidak langsung, atau teridentifikasi sesuatu yang mencurigakan di dalam areal pelabuhan yang dapat menimbulkan ancaman/gangguan dan bersiap untuk melakukan langkah- langkah keamanan - 3.</p> <p><u>TIDAK DIBENARKAN UNTUK MELAKUKAN AKSI/RESPON LANGSUNG/MENYENTUH TERHADAP SETIAP ANCAMAN/GANGGUAN/SESUATU YANG MENCURIGAKAN KECUALI OLEH PETUGAS YANG BERWENANG</u></p> <p>Perlengkapan :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dokumen Insiden Keamanan</li> <li>2. Penambahan personel keamanan untuk menjaga <i>akses point</i> dan patroli.</li> <li>3. Menyiapkan <i>peralatan pengamanan</i> disekitar akses point</li> </ol>		

### 3) Keamanan tingkat 3 (*Security level 3*)

Keamanan tingkat 3 adalah tingkat untuk kelanjutan tindakan

perlindungan secara khusus yang semestinya ditetapkan untuk jangka waktu terbatas ketika suatu peristiwa keamanan dimungkinkan atau nyata, meskipun bisa jadi tidak mungkin untuk dapat menemukan/mengenali tujuan sasaran yang khusus.

Tabel 3.5 Langkah Keamanan saat *Security Level 3*

KONDISI KEAMANAN	PIMPINAN	PSC
	PELAKSANA	PSO, PFSO, POLISI
<b>SANGAT RAWAN</b>	ANGGOTA	DEPUTY PFSO, PETUGAS KPLP, PETUGAS POLISI, PERSONIL INSTANSI TERKAIT PORT SECURITY
<p>PFSO melakukan persiapan untuk langkah-langkah darurat :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• - Hentikan semua aktivitas,</li> <li>• - Evakuasi semua orang</li> <li>• - Pindahkan kapal dan</li> <li>• - Melarang orang/kapal untuk mendekati fasilitas FPSO</li> <li>• - Peringatkan untuk jangan panik dan</li> <li>• - Segera berkumpul di tempat berkumpul (<i>Muster Point</i>) yang telah ditentukan dan menunggu perintah lebih lanjut</li> <li>• - Komunikasikan dengan petugas keamanan obyek vital nasional</li> </ul>		

**b. Kurangnya Pemahaman Satuan Keamanan Pelabuhan Akan Pentingnya ISPS Code.**

Kurangnya pemahaman satuan keamanan pelabuhan akan pentingnya *ISPS Code* menjadi factor yang membuat pelaksanaan *ISPS Code* di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal belum optimal. Menurut pengamatan yang penulis lakukan secara aktual, belum adanya pelatihan dan sertifikasi bai satuan keamanan pelabuhan menjadi faktor yang mengakibatkan masih adanya gangguan keamanan mengenai prosedur pengamanan pelabuhan. Pemahaman merupakan hal yang sangat mutlak diperlukan di atas kapal,

Sosialisasi tentang penanganan gangguan keamanan di fasilitas pelabuhan merupakan hal yang sangat penting untuk dilaksanakan. Namun sosialisasi seperti ini sering kali dilupakan di fasilitas pelabuhan, sehingga satuan keamanan pelabuhan kurang memahami resiko-resiko di dalam penanganan gangguan keamanan, sosialisasi ini biasanya dilakukan pada waktu satuan keamanan pelabuhan baru bekerja, namun kadang terabaikan dikarenakan waktu bekerja yang padat.

**C. PEMECAHAN MASALAH**

Dalam analisis pemecahan masalah yang dipecahkan adalah penyebab dari masalah yang timbul, sehingga dengan dipecahkannya penyebab maka permasalahan akan hilang. Dari analisis penyebab permasalahan di atas yaitu kurang maksimalnya pelaksanaan *ISPS Code* di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal. Dari penyebab tersebut akan diuraikan pemecahan yang dapat diterapkan pada PT.Indonesia Multi Purpose Terminal guna mencegah terjadinya gangguan keamanan sebagai berikut :

**1. Alternatif Pemecahan Masalah**

- a. Kurang optimalnya pelaksanaan kegiatan security patrol dikarenakan masih adanya laporan kehilangan.**



Alternatif pemecahannya dapat dilakukan dengan cara :

**1) Meningkatkan Pengawasan dengan cara Patroli keliling keamanan secara teratur**

Patroli keamanan keliling di sini yang biasa dilakukan disebut dengan *Security Patrol* adalah suatu kegiatan pengontrolan yang dilakukan oleh *Deputy PFSO*, dan satuan keamanan pelabuhan minimal 2 orang personil untuk memastikan kinerja satuan keamanan pelabuhan dalam berdinamis jaga yang baik untuk menjamin keselamatan dan keamanan fasilitas pelabuhan dan kapal pada saat kapal berlabuh jangkar maupun pada saat kapal melaksanakan bongkar muat di pelabuhan.

Pengawasan merupakan bagian dari fungsi manajemen, pentingnya suatu pekerjaan ialah dengan menetapkan rencana yang hasilnya diamati kembali dengan adanya pengawasan. Pengawasan pada dasarnya untuk meningkatkan akuntabilitas dan keterbukaan. Kegiatan pengawasan dilakukan untuk mengevaluasi keberhasilan dalam pencapaian tujuan sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan. Kemudian, langkah dalam mengambil koreksi dari penyimpangan yang dapat terjadi. Selain itu, dengan melakukan pengawasan solusi atau pemecahan masalah dapat dilakukan dengan efektif.

Pelaksanaan pekerjaan hendaknya selalu ingin terlihat dengan baik dan sesuai dengan rencana, tetapi dengan berbagai kendala yang tak terduga berbagai masalah jadi bermunculan. Demikian pengawasan akan berlangsung dengan efektif apabila terlihat ciri-ciri sebagai berikut :

- a) Pelaksanaan pengawasan dapat dilakukan dengan jelas mengenai hal yang akan diawasi dan pihak yang harus diawasi. Hal tersebut untuk memperoleh informasi yang lebih spesifik.
- b) Pengawasan harus dapat menggambarkan penyimpangan yang mungkin terjadi. Sebelum penyimpangan terjadi, maka harus dipersiapkan cara mengatasi penyimpangan tersebut atau bersifat pencegahan masalah, baik masalah kecil atau besar.

- c) Objektivitas dalam melakukan pengawasan, dimana satuan keamanan pelabuhan harus jelas dilihat dari kesesuaian kerja dengan prosedur dan mekanisme kerja pelaksanaan.
- d) Memiliki keluwesan pengawasan, mempersiapkan rencana kedua dari rencana utama. Hal ini dilakukan agar pada saat terjadi desakan untuk melakukan perubahan pelaksanaan kerja maka perubahan tersebut dapat dilakukan tanpa mengganti pola dasar kebijaksanaan.

Dengan terlaksananya pengawasan yang efektif, maka maksud dan tujuan pengawasan dapat tercapai, adapun maksud dan tujuan pengawasan diantaranya yaitu :

- a) Untuk mengetahui apakah segala sesuatu berjalan sesuai dengan rencana dan aturan yang telah ditetapkan.
- b) Untuk mengetahui apakah segala sesuatu telah berjalan sesuai dengan instruksi serta prinsip-prinsip yang telah ditetapkan.
- c) Untuk mengetahui apakah terdapat kelemahan-kelemahan serta kesulitan-kesulitan dan kegagalan-kegagalan, sehingga dapat diadakan perubahan-perubahan untuk memperbaiki serta mencegah pengulangan kegiatan yang salah.
- d) Untuk mengetahui apakah segala sesuatu berjalan efisien dan apakah tidak dapat diadakan perbaikan-perbaikan lebih lanjut, sehingga mendapat efisiensi yang lebih besar
- e) Untuk mencegah timbulnya gangguan keamanan di area pelabuhan yang terjadi akibat kurangnya pengawasan.

## **2) Kurang optimalnya pengawasan di pintu masuk dan batas-batas pelabuhan**

Adapun Alternatif pemecahan masalah dari kejadian diatas adalah:

- a) Pengarahan dari *PFSO* kepada *deputy PFSO* sebelum melaksanakan kegiatan dinas jaga. Pengarahan mengenai bagaimana caranya membedakan pengunjung yang

berkepentingan terhadap dokumen kapal dan pengunjung yang berkegiatan dengan operasional bongkar muat kapal, dan perahu-perahu yang mendekat ke area pelabuhan.

- b) Memberikan tanda khusus kepada Pengunjung yang naik ke atas kapal, berupa:
  - (1) Pembuatan *visitor's card* (kartu tanda pengunjung)
  - (2) Pembuatan *visitor's card* yang kemudian akan diberikan kepada pengunjung yang berkepentingan terhadap dokumen kapal. *Visitor's card* dapat berupa kartu yang diberi nomor urut yang dikalungkan kepada pengunjung. Penggunaan *visitor's card* ini bertujuan untuk memudahkan satuan keamanan pelabuhan untuk mengenali dan mendata pengunjung yang naik ke atas kapal.
  - (3) Memberikan pengarahan kepada perahu-perahu yang berada di area pelabuhan agar menjaga jarak dengan kapal guna menghindari timbulnya gangguan keamanan.
- c) Pengadaan *CCTV* di pintu masuk dan batas-batas pelabuhan agar pengawasan di area pelabuhan berjalan dengan baik.

**b. Kurang Maksimalnya Pelaksanaan Isps Code Guna Keamanan Di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal.**

Alternatif pemecahan masalahnya adalah :

**1) Memberikan Familiarisasi Kepada Tim Keamanan Pelabuhan Tentang Rancangan Keamanan Pelabuhan (PFSP)**

Untuk meningkatkan pemahaman tim keamanan pelabuhan tentang ketentuan *ISPS Code* maka dibutuhkan pembelajaran yang sesuai dengan peraturan yang berlaku. Persyaratan minimum wajib untuk pelatihan dan instruksi terkait keamanan bagi semua pegawai di fasilitas pelabuhan, standar kompetensi untuk pelatihan sosialisasi terkait keamanan adalah sebagai berikut:

- 1) Metode familiarisasi

Dalam peningkatan pemahaman aturan-aturan *ISPS Code* kepada tim keamanan pelabuhan tentunya perlu diberikan beberapa teori dalam pemahaman agar mampu menerima dengan maksimal meliputi :

- a. Sebelum ditugaskan untuk tugas di atas kapal, semua orang yang bekerja atau terlibat di kapal laut yang diwajibkan untuk mematuhi ketentuan *ISPS Code*, selain penumpang, harus menerima pelatihan pengenalan terkait keamanan yang disetujui, seperti:
  - (1) Melaporkan insiden keamanan, termasuk pembajakan atau ancaman atau serangan perampokan bersenjata;
  - (2) Mengetahui prosedur yang harus diikuti ketika mereka mengenali ancaman keamanan; dan
  - (3) Ikut serta dalam prosedur darurat keamanan dan prosedur tindakan pencegahan keamanan.
- b. Tim keamanan dengan tugas yang ditunjuk untuk dilibatkan atau dipekerjakan di fasilitas pelabuhan, sebelum diberi tugas tersebut, menerima pelatihan pengenalan terkait keamanan dalam tugas dan tanggung jawab yang diberikan, dengan mempertimbangkan panduan yang diberikan di bagian B.
- c. Pelatihan pengenalan terkait keamanan harus dilakukan oleh petugas keamanan kapal atau orang yang memiliki kualifikasi yang sama.

Dengan adanya *familiarization* yang lebih intensif dan mengikuti sesuai peraturan diatas maka dapat meningkatkan kompetensi tim keamanan di pelabuhan tentang serangan/ gangguan keamanan yang akan terjadi.

## **2) Memberikan diklat kepada satuan keamanan Pelabuhan**

Agar keamanan fasilitas pelabuhan dapat selalu terjaga, maka satuan keamanan pelabuhan harus menjalankan dinas jaga dengan terampil disiplin dan konsisten, pemberian pendidikan dan pelatihan yang bersertifikat sangat penting sehingga dapat menambah wawasan dan

pengetahuan serta meningkatkan pelaksanaan ISPS Code di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal. Sesuai dengan fakta yang penulis alami, banyak dari satuan keamanan pelabuhan yang belum memiliki pendidikan dan pelatihan tentang *ISPS Code*.

## **2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah**

### **a. Mengoptimalkan *ISPS Code* di PT.Indonesia Indonesia Multi Purpose Terminal.**

#### **1) Meningkatkan Pengawasan dengan cara Patroli keliling keamanan secara teratur**

Keuntungannya :

Dengan pengawasan secara konsisten maka dapat mengoptimalkan *ISPS Code* sehingga dapat mencegah timbulnya gangguan keamanan di pelabuhan.

Kerugiannya :

Terkadang pengawasan secara konsisten hanya dapat berjalan efektif jika ada yang mengawasi.

#### **2) Mengoptimalkan penjagaan di pintu masuk dan batas-batas wilayah pelabuhan.**

Keuntungannya :

Dengan penjagaan yang optimal terhadap pintu masuk dan batas-batas wilayah pelabuhan diharapkan dapat mendata dan mengawasi tamu yang masuk ke area pelabuhan dengan baik.

Kerugiannya:

Dapat menimbulkan adanya konflik dengan masyarakat sekitar khususnya nelayan terkait wilayah pekerjaannya.

### **b. Meningkatkan Pelaksanaan *ISPS Code* di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal**

**1) Memberikan Familiarisasi Kepada satuan keamanan pelabuhan tentang rancangan keamanan pelabuhan**

Keuntungannya :

- a) Dapat meningkatkan pemahaman tim keamanan tentang rancangan keamanan pelabuhan (PFSP) sehingga ketika adanya gangguan keamanan maka Langkah-langkah yang akan dilakukan telah dimengerti.
- b) Keamanan pelabuhan selalu terjaga

Kerugiannya :

Familiarisasi membutuhkan waktu dan peran *PFSP*.

**2) Memberikan pendidikan dan pelatihan kepada satuan keamanan pelabuhan**

Keuntungannya :

Menambah wawasan dan pengetahuan bagi satuan keamanan pelabuhan akan pentingnya pelaksanaan *ISPS Code*.

Kerugiannya :

Membutuhkan keseriusan dari satuan keamanan agar pelaksanaan pendidikan dan pelatihan berjalan optimal

**3. Pemecahan Masalah yang Dipilih**

- a. Solusi untuk mengoptimalkan *ISPS Code* pada PT.Indonesia Multi Purpose Terminal yaitu dengan cara meningkatkan kegiatan security patrol lebih maksimal dari sebelumnya.
- b. Pemecahan yang dipilih untuk pelaksanaan *ISPS Code* pada PT.Indonesia Multi Purpose Terminal yaitu dengan memberikan familiarisasi kepada tim keamanan tentang rancangan keamanan pelabuhan (PFSP).

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Setelah diadakan evaluasi terhadap kejadian yang ada di deskripsi data, ditemukan masalah pokok yang terjadi pada optimalisasi *ISPS Code* di Badan Usaha Pelabuhan Indonesia Multi Purpose Terminal, maka penulis memberikan kesimpulan yaitu :

1. Belum optimalnya *ISPS Code* Di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal karena kegiatan security patrol yang belum maksimal dikarenakan masih adanya laporan kehilangan dan banyaknya akses untuk masuk ke area pelabuhan.
2. Kurang maksimalnya pelaksanaan *ISPS Code* di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal disebabkan kurangnya pemahaman satuan keamanan pelabuhan tentang Port Facility Security Plan dan kurangnya sosialisasi bagi satuan keamanan pelabuhan mengenai *ISPS Code*.

#### **B. SARAN**

Berdasarkan kesimpulan di atas, penulis memberikan saran dan masukan yang di harapkan dapat bermanfaat dan menjadi pertimbangan untuk mengatasi pelaksanaan *ISPS Code* di Badan Usaha Pelabuhan Indonesia Multi Purpose Terminal yaitu :

Dari kesimpulan diatas, maka untuk mengoptimalkan pelaksanaan *ISPS Code* guna mencegah terjadinya gangguan keamanan penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut :

1. Port Security Committee dalam hal ini otoritas Pelabuhan setempat :
  - a. Untuk selalu mengontrol dan mengawasi pelaksanaan *ISPS Code* di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal.
  - b. Selalu berkoordinasi dengan *PFSO* terkait situasi keamanan di PT.Indonesia Multi Purpose Terminal.

2. *PFSO* dalam hal ini :
  - a. Mengawasi dan memeriksa laporan dari pelaksanaan *ISPS Code* di pelabuhan dan memberi laporan secara berkala kepada otoritas Pelabuhan setempat.
  - b. Membuat akses masuk ke area Pelabuhan hanya melalui satu pintu .
  - c. Pengadaan *CCTV* di area Pelabuhan.
3. *Deputy PFSO* secara berkala memberikan pelatihan dan familiarisasi kepada satuan keamanan pelabuhan tentang *Port Facility Security Plan* guna meningkatkan optimalisasi dan pelaksanaan *ISPS Code* tentang tindakan pengamanan pelabuhan dari ancaman keamanan.
4. Satuan keamanan pelabuhan konsisten melakukan pengawasan terhadap seluruh kegiatan dalam pelaksanaan pengamanan di area pelabuhan.



## DAFTAR PUSTAKA

- International Maritime Organization. 2003.  
International Ship & Port Facility Security Code and  
SOLAS Amandements 2002, London.  
International Maritime Organization, 2014 , SOLAS, London*
- Sugiyono. 2007. Metode Penelitian Kuantitatif  
Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabete  
Tim Penyusun Kamus Besar Bahasa Indonesia. 2014.  
Kamus Besar Bahasa Indonesia,Jakarta*
- Poerwadarminta, W. J. S., 1997, Kamus Umum Bahasa Indonesia entri  
Optimalisasi Jakarta: Balai Pustaka.*
- Hotniar Siringoringo, Pemograman Linear: Seri Teknik Riset Operasi,  
(Yogyakarta: Graha Ilmu,2005). h.4*
- Abdul Wahab, Solichin, 2008, Analisis Kebijakan dari formula ke  
Implementasi Kebijaksanaan Negara, Jakarta : Pt. Bumi Aksara.*
- Browne & Wildavsky Implementasi sebagai perluasan aktifitas yang  
saling menyesuaikan : studi implementasi (7 maret 2009 )*
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 33 Tahun 2003 tentang  
Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974*
- The ISPS Code and it's implementation in Malaysia by Nurul Huda  
Ahmad Razali & Wan Siti Adibah Wan Daahlan The Faculty Of Law  
University Kebangsaan Malaysia 2012*

## DAFTAR ISTILAH

- IMO* : *International Maritime Organization* badan khusus PBB yang bertanggungjawab untuk keselamatan dan keamanan aktivitas pelayaran dan pencegahan polusi di laut oleh kapal.
- ISPS Code* : merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan pasca serangan 11 september di amerika Serikat.
- PFSO* : *Port Facility Security Officer* (Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan), adalah orang yang ditunjuk untuk bertanggung jawab atas pengembangan, pelaksanaan, perubahan dan pemeliharaan dari Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan dan juga menjadi penghubung (*liaison officer*) antara perwira keamanan kapal dan perwira keamanan perusahaan.
- CSO* : (*Company Security Officer*) orang yang ditunjuk oleh Perusahaan yang bertugas menjamin penilaian keamanan (*assessment*) kapal dilaksanakan, dan bahwa rencana keamanan kapal dikembangkan, diserahkan kepada pejabat untuk mendapatkan persetujuan, dan sesudahnya diimplementasikan dan dipelihara, serta menjadi penghubung antara Perwira keamanan Pelabuhan dan Perwira keamanan Kapal.
- SSO* : (*Ship Security Officer*) orang yang berada diatas kapal yang bertanggung jawab kepada nakhoda kapal, ditunjuk oleh

Perusahaan Perkapalan, yang bertanggung jawab atas keamanan kapal termasuk pelaksanaan dan pemeliharaan Rencana Keamanan Kapal, dan sekaligus bertindak sebagai penghubung antara Perwira Keamanan Perusahaan dan Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan.

- PFSP* : *Port facility Security Plan* (Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan) suatu rencana tertulis yang disusun dan dikembangkan untuk menjamin pelaksanaan setiap tindakan yang diambil untuk melindungi segala macam fasilitas pelabuhan dan kapal, orang, muatan, peralatan angkut muatan, tempat-tempat penyimpanan barang didalam fasilitas pelabuhan terhadap risiko insiden keamanan.
- SSP* : *(Ship Security Plan)* suatu rencana tertulis yang disusun dan dikembangkan untuk menjamin pelaksanaan setiap tindakan yang diambil diatas kapal, dirancang sedemikian rupa untuk melindungi orang diatas kapal, muatan, peralatan angkutan muatan, gudang penyimpanan/ perbekalan dsb terhadap risiko insiden keamanan.
- Security Patrol* : Kegiatan dalam rangka melakukan pengamanan pelabuhan.
- Security level* : (Tingkat Keamanan), adalah klasifikasi dari keamanan Kapal dan Pelabuhan, menurut intensitas atau kecenderungan yang dapat terjadi setelah melalui proses pengamatan dan pengumpulan data. *Security level* dibagi dalam 3 tingkatan, dengan level 3 yang tertinggi.

## LAMPIRAN 1

### Port Facilities - Indonesia

Port name:	Banjarmasin		
Port facility name:	BUP PT. Indonesia Multi Purpose Terminal		
IMO port facility number:	IDBDJ-0004	Latitude:	3° 41.38' S Longitude: 114° 29.59' E
Description:	Floating Terminal		
Port facility has alternative security arrangements?	No		
Port facility has approved equivalent security arrangements?	No		
Port facility has approved port facility security plan?	Yes		
Date of port facility security plan approval:	2014-09-22		
Has this port facility security plan been withdrawn?	No		
Port facility security plan withdrawn date:			
Maritime security point of contact:			
Name:	Capt. Djon Iswandi		
Address:	Jl. Kapten Pierre Tendean NO. 180 RT. 17 Banjarmasin, Kalimantan Selatan		
Post Code:	70231		
Telephone:	+62511 3272852, 6742863	Fax:	+62511 3251743
Email:	djon.iswandi@pt-impt.com, taboneo.port@pt-impt.co	Telex:	-
Information last updated:	06/02/2017		

\* \* \*

## LAMPIRAN 2



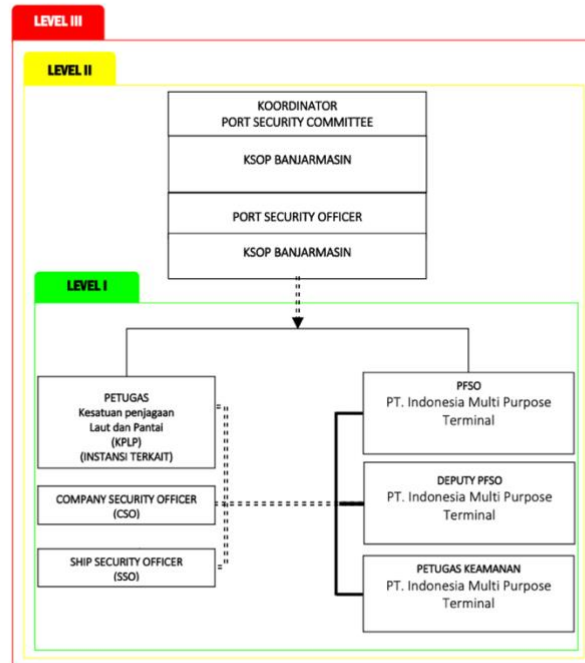
### PORT FACILITY SECURITY PLAN RANCANGAN KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN PT. INDONESIA MULTI PURPOSE TERMINAL

Kode Dok : BAB.II/01/PFSP/IMPT/VII-14

CONFIDENTIAL

#### 2.10. Struktur Organisasi Koordinasi Keamanan Pelabuhan

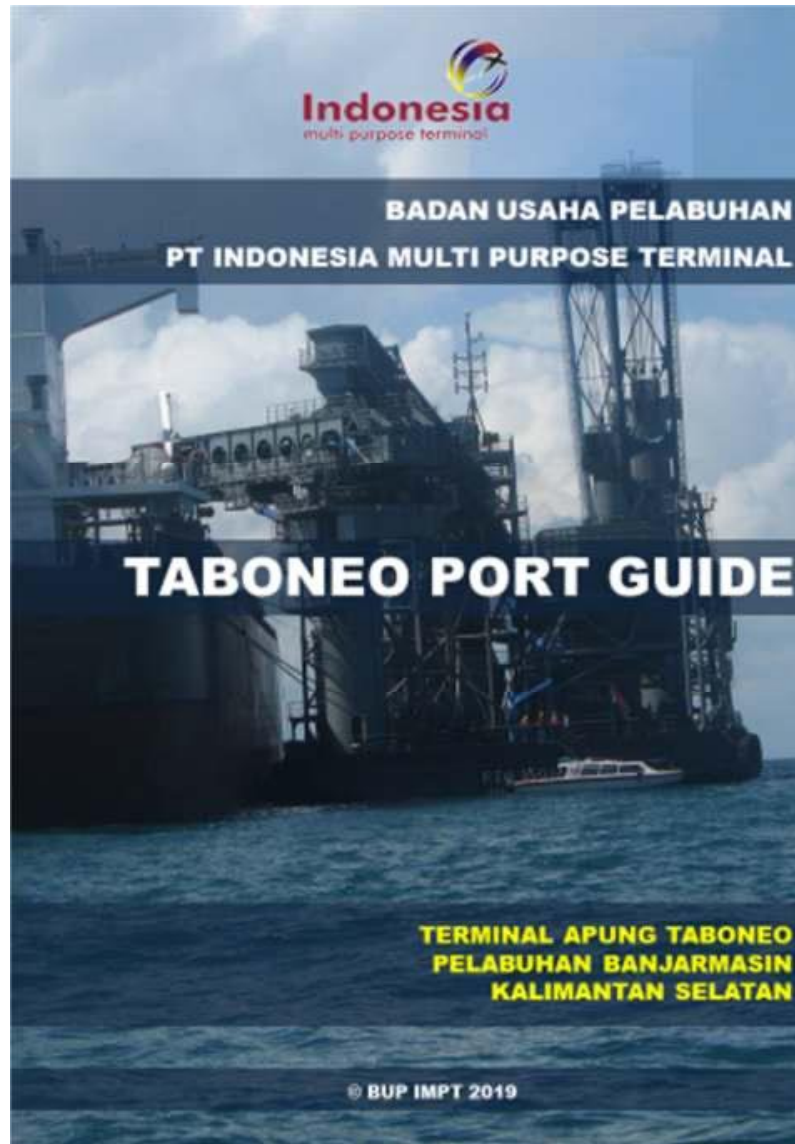
PT. Indonesia Multi Purpose Terminal



Prepared by : PFSO - PT. INDONESIA MULTI PURPOSE TERMINAL  
Revision No. : 00  
Revision Date :

CONFIDENTIAL  
© 2014 - PFSP All Right Reserved  
Page 17

### LAMPIRAN 3



## LAMPIRAN 4



### BERITA ACARA

Pada hari ini Rabu, 08 Juli 2020, menginformasikan bahwa TB. Tambat / BG. Bengku proses sandar di FTU 3502/MV. Zheng Heng jam 08:00. Kami melihat ada masyarakat yang berusaha mengambil batu bara di tongkang dan terdapat karung pada sisi kanan tongkang yang menghalangi crew untuk berjalan disisi tongkang.

Dari pihak kapal telah mengusir agar mereka menurunkan karung yang ada di tongkang akan tetapi mereka tetap diam dan tidak mau memindahkan karung tersebut, sehingga kami mengambil foto dan menghubungi Port Control Taboneo (CH74) untuk mengirimkan security untuk menertibkan masyarakat tersebut. Beberapa saat setelah melihat dari pihak kapal mengambil beberapa foto dan melapor ke Port Control, ada beberapa perahu yang datang dan mereka menurunkan karung – karung yang belum sempat untuk di isi batu bara dan meninggalkan lokasi / tongkang.

Demikian berita acara ini kami buat untuk dipergunakan sebagai mana mestinya. Terimakasih.

Taboneo, 08 Juli 2020

Hormat saya,

  
Kresno Sufriadi. S  
Master

## LAMPIRAN 5



Bulkhandling Handymax AS  
Drammensveien 260  
P.O. Box 182 Skøyen  
NO - 0212 OSLO  
Tel (+47) 22 52 60 00  
commercial@klaveness.com  
www.klaveness.com  
Org no. 984 094 256

Date: 03 May, 2020

**To : TO WHOM IT MAY  
CONCERN**

Dear Sirs / Madam,

**Subject: MV APJ JAI THEFT INCIDENT 3 MOORING ROPES DATED 29TH APRIL 2020  
AT TABONEO, INDONESIA**

In connection to the letter of Statement from the ,master of MV APJ JAI regarding the theft incident while loading at Taboneo, Indonesia, we BULKHANDLING HANDYMAX AS a sub company under TORVALD KLAVENESS, the owners of subject vessel do hereby CONFIRM that we will NOT be claiming anything to the PORT AUTHORITY / MARINE POLICE regarding the loss/theft of 3 MOORING ROPES after the vessel's departure Taboneo and in the near future.

Base on the above statement, we will consider the CASE as CLOSED hence we request for the PORT AUTHORITIES / MARINE POLICE to grant the vessel to sail and depart Taboneo anchorage, Indonesia.

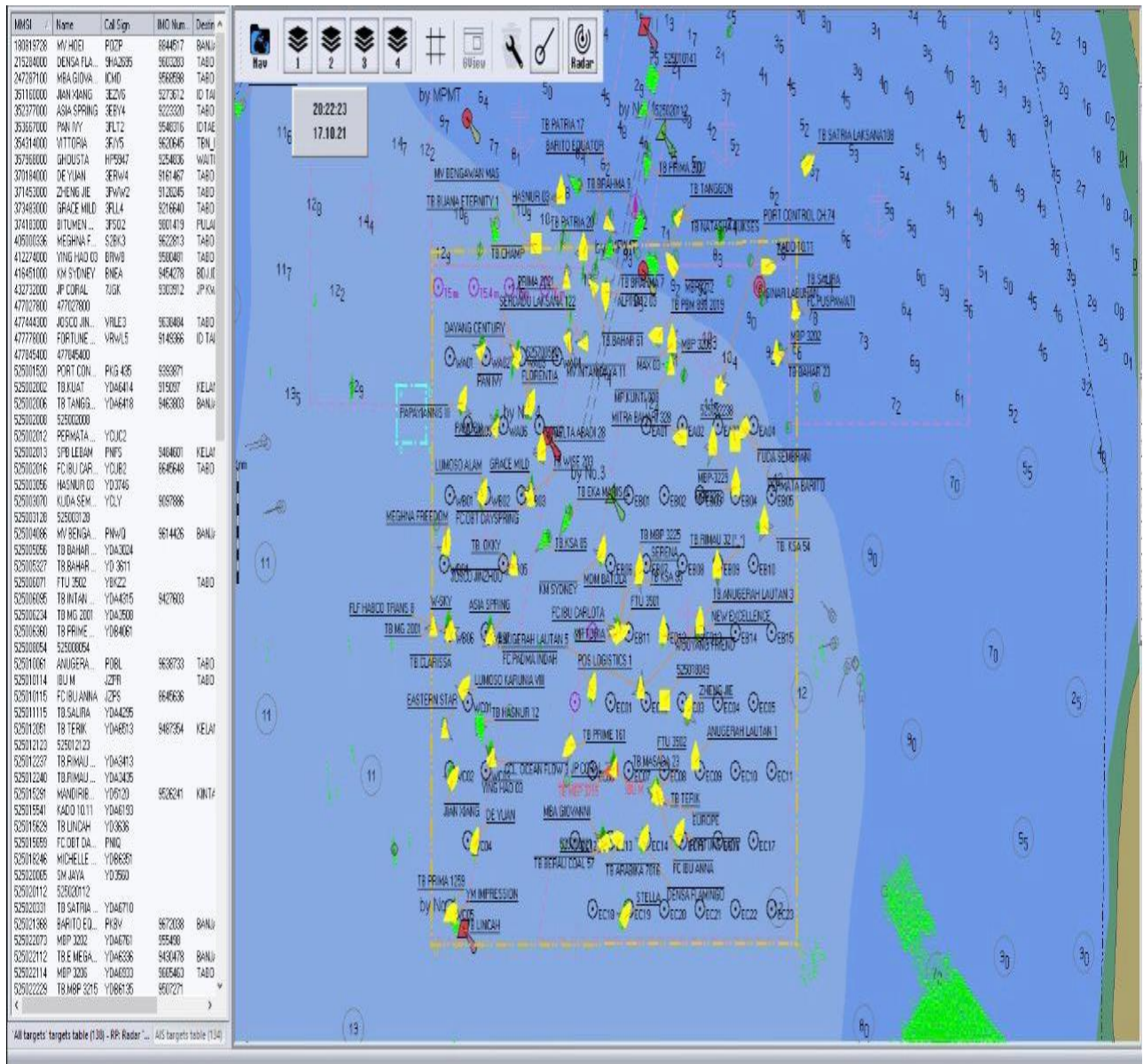
Yours Faithfully,

**FOR BULKHANDLING HANDYMAX AS**


Georgie Geolin  
Ship Operator



## LAMPIRAN 6



## LAMPIRAN 8

  
**PT. DEMITRA KARYA PERDANA**

PERIODE : 01 JUNI S.D 30 JUNI 2020

PROJECT : PT IMPT. TABONEO

No	Nama	Regu	Senin 6/1/2020	T Selasa 6/2/2020	Rabu 6/3/2020	Kamis 6/4/2020	Jumat 6/5/2020	Sabtu 6/6/2020	Minggu 6/7/2020	Senin 6/8/2020	T Selasa 6/9/2020	Rabu 6/10/2020	Kamis 6/11/2020	Jumat 6/12/2020	Sabtu 6/13/2020	Minggu 6/14/2020	Senin 6/15/2020	T Selasa 6/16/2020
1	SAPUDON	1	OFF	D	D	D	D	D	D	OFF	OFF	OFF	D	D	D	D	D	D
2	DICKY SETIAWAN		OFF	OFF	D	D	D	D	D	OFF	OFF	OFF	D	D	D	D	D	D
3	PASAL		OFF	D	D	D	D	D	D	OFF	OFF	OFF	D	D	D	D	D	D
4	M. HUSRI		D	OFF	OFF	OFF	D	D	D	D	D	D	OFF	OFF	OFF	D	D	D
5	WABDAN	2	D	OFF	OFF	OFF	D	D	D	D	D	D	OFF	OFF	OFF	D	D	D
6	ARBAAN		D	OFF	OFF	OFF	D	D	D	D	D	D	OFF	OFF	OFF	D	D	D
7	ZAKARIA		D	D	D	D	OFF	OFF	OFF	D	D	D	D	D	D	OFF	OFF	OFF
8	SENIO	3	OFF	D	D	D	OFF	OFF	OFF	D	D	D	D	D	D	OFF	OFF	OFF
9	M. HERMAN		D	D	D	D	OFF	OFF	OFF	D	D	D	D	D	D	OFF	OFF	OFF

No	Nama	Regu	Rabu 6/1/2020	Kamis 6/2/2020	Jumat 6/3/2020	Sabtu 6/3/2020	Minggu 6/4/2020	Senin 6/5/2020	T Selasa 6/6/2020	Rabu 6/7/2020	Kamis 6/8/2020	Jumat 6/9/2020	Sabtu 6/10/2020	Minggu 6/11/2020	Senin 6/12/2020	T Selasa 6/13/2020
1	SAPUDON	1	OFF	OFF	OFF	D	D	D	D	D	D	OFF	OFF	OFF	D	D
2	DICKY SETIAWAN		OFF	OFF	OFF	OFF	D	D	D	D	D	OFF	OFF	OFF	D	D
3	PASAL		OFF	OFF	OFF	D	D	D	D	D	D	OFF	OFF	OFF	D	D
4	M. HUSRI		D	D	D	OFF	OFF	OFF	D	D	D	D	D	D	OFF	OFF
5	WABDAN	2	D	D	D	OFF	OFF	OFF	D	D	D	D	D	D	OFF	OFF
6	ARBAAN		D	D	D	OFF	OFF	OFF	D	D	D	D	D	D	OFF	OFF
7	ZAKARIA		D	D	D	D	D	D	OFF	OFF	OFF	D	D	D	D	D
8	SENIO	3	D	D	D	D	D	D	OFF	OFF	OFF	D	D	D	D	D
9	M. HERMAN		D	D	D	D	D	D	OFF	OFF	OFF	D	D	D	D	D

Taboneo, 8 Juli 2020  
KASATPAN PRO

*[Signature]*  
M. Fariz Ruman

## LAMPIRAN 9

18.20

1 of 82

**RANCANGAN KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN**  
**PORT FACILITY SECURITY PLAN**

**FLOATING TERMINAL**

**PT. INDONESIA MULTI PURPOSE TERMINAL**

**BANJARMASIN**

**PERINGATAN:**

Dokumen ini mengandung bahan-bahan yang sifatnya sensitif terhadap keamanan. Sebagian atau seluruh dokumen ini tidak boleh dirilis tanpa ijin tertulis dari Pemerintah Republik Indonesia atau PT. INDONESIA MULTI PURPOSE TERMINAL ataupun yang berwenang lainnya. Sanksi hukum dapat dikenakan jika dokumen ini dirilis tanpa adanya ijin dari yang berwenang.

JULI, 2014

**Rahasia/Confidential**

---

**PORT FACILITY SECURITY PLAN**  
**RANCANGAN KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN**  
**PT. INDONESIA MULTI PURPOSE TERMINAL**

Kode Dok : 01/LP/PFSP/IMPT/VII-14

**CONFIDENTIAL**

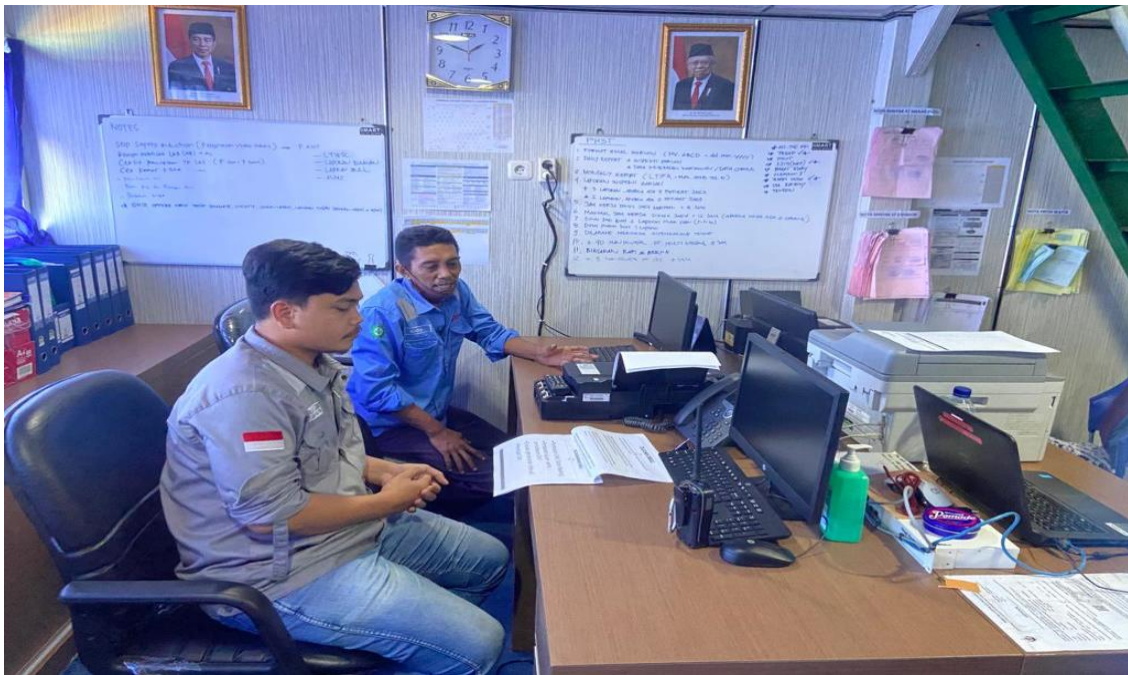
**LEMBAR PENGESAHAN**

<b>NAMA DOKUMEN</b>	PORT FACILITY SECURITY PLAN – PFSP FLOATING TERMINAL – PT. INDONESIA MULTI PURPOSE TERMINAL	
<b>NOMOR DOKUMEN</b>	No :	
<b>DISIAPKAN OLEH</b>	PFSP PT. INDONESIA MULTI PURPOSE TERMINAL <hr style="border: 1px solid black; margin-top: 5px;"/>	<b>Tanda Tangan</b>   



## LAMPIRAN 10

### WAWANCARA



NB :

P : Penulis

F : *PFSO*

P : Selamat pagi Capt

F : Selamat pagi Febry, ada yang bisa saya bantu ?

P : Iya Capt, jadi begini saya baru saja melakukan kegiatan security patrol dan mendapatkan laporan terjadinya pencurian muatan batu bara di loading area WB 01, kejadian ini sebenarnya sudah berulang kali terjadi dan sudah diberikan sanksi terhadap yang tertangkap.

F : Kalau menurut saya Febry kejadian ini terjadi dikarenakan pelaksanaan kegiatan security patrol yang belum optimal, sebaiknya dilakukan patroli rutin sesuai dengan *Port Facility Security Plan* jam agar tidak ada celah bagi mereka yang ingin melakukan pengambilan muatan dan diberikan pengarahan kepada perahu-perahu yang berada dekat dengan aktifitas STS agar menjauh dari area tersebut. Karena selama ini mungkin belum adanya sanksi yang tegas mengakibatkan tidak timbulnya efek jera kepada masyarakat tersebut.

P : Siap capt, Lalu langkah apa yang akan dilakukan agar kejadian seperti yang terjadi pada pagi ini tidak terulang lagi dikemudian hari menurut capt?

F : Menurut saya kita harus mengoptimalkan kegiatan patroli pelabuhan menuju area-area yang rentan menimbulkan terjadinya pencurian, memberikan sosialisasi terhadap perahu-perahu yang berada di area PT.Indonesia Multi Purpose Terminal. Dan memberikan sanksi tegas bagi mereka yang tidak mengikuti peraturan yang telah ditetapkan.

P : Baik capt menurut saya juga itu merupakan saran yang bagus, kita bisa berdiskusi dengan pihak aparat terkait sanksi yang akan diberikan.

Terimakasih atas waktunya capt, saya izin kembali ke office.

F : Baik Terimakasih Febry.

Wawancara selanjutnya penulis lakukan kepada satuan keamanan Pelabuhan Bapak Arbain saat sedang berada di pos jaga Pelabuhan pada tanggal 20 Desember 2021 pukul 08.30 LT di area PT.Indonesia Multi Purpose Terminal.

NB :

P : Penulis

A : Bapak Arbain satuan keamanan pelabuhan

P : Selamat pagi bapak Arbain, maaf mengganggu waktu kerja nya sebentar

A : Selamat pagi bapak febry, bagaimana ada yang bisa saya bantu?

P : Iya pak, saya mau menanyakan perihal keamanan di tempat kita ini. Menurut bapak kenapa pengamanan di area PT.Indonesia Multi Purpose Terminal ini masih belum optimal ? dalam hal ini masih sering kita temukan adanya pencurian muatan dan penjagaan akses masuk ke area pelabuhan yang masih banyak kita temui adanya masyarakat yang tidak berkepentingan masuk ke area Pelabuhan.

A : Menurut saya hal tersebut terjadi karena kurangnya pengetahuan kami satuan keamanan Pelabuhan akan pentingnya pelaksanaan *ISPS Code* dan pemahaman terhadap *Port Facility Security Plan* menimbulkan masalah yang terjadi berulang-ulang diarea Pelabuhan contoh nya seperti muatan dan spare part kapal.

P : Baik pak Arbain pendapat yang sangat masuk akal dan dapat dicerna, jadi menurut bosun adakah solusi yang bisa kita terapkan

A : Kalau menurut saya pak febry, perlu diadakan diklat bagi kami satuan keamanan Pelabuhan agar dapat memahami dengan baik apa itu *ISPS Code*, peningkatan dalam kegiatan patrol dan penambahan SDM juga diperlukan agar pelaksanaan *ISPS Code* bisa berjalan dengan baik, mungkin begitu masukan dari saya pak Febry.

P : Terimakasih bapak Arbain atas waktu dan penjelasannya

A : Baik, sama-sama pak Febry.