



**IMPLEMENTASI *INTERNATIONAL SHIP AND PORT
FACILITY SECURITY CODE (ISPS CODE)* DI
DERMAGA NUSANTARA TANJUNG EMAS
SEMARANG**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**DIMAS NAUFAL WIBOWO
NIT. 592211318389 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATALAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2026**

HALAMAN PERSETUJUAN

IMPLEMENTASI *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE (ISPS CODE)* DI DERMAGA NUSANTARA TANJUNG EMAS SEMARANG

Disusun Oleh:

Dimas Naufal Wibowo
592211318389 K

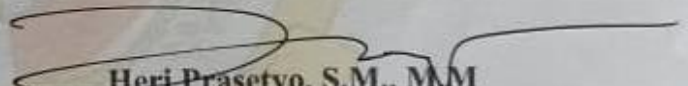
Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang **23 April 2026**

Dosen Pembimbing I
Materi



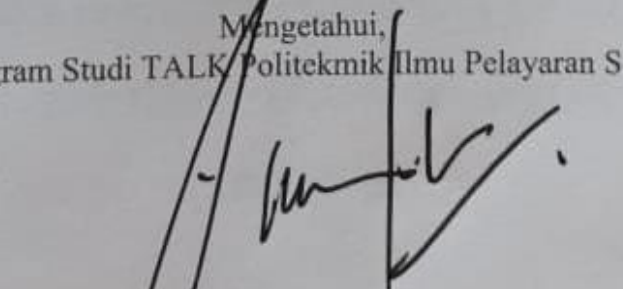
Okvita Wahyuni, S. ST., M.M
NIP. 19781024 200212 2 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



Heri Prasetyo, S.M., MM
NIP. 19850429 201012 1 003

Mengetahui,
Ketua Program Studi TALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



Dr. ANDI PRASETIAWAN, S.St.T., M.M.
NIP. 19810103 201507 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "**IMPLEMENTASI *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE (ISPS CODE)* DI DERMAGA NUSANTARA TANJUNG EMAS**"

Nama : DIMAS NAUFAL WIBOWO

NIT : 592211318389 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ~~Senin~~, tanggal 27 April 2026

Semarang, 27 April 2026

PENGUJI

Penguji I : Fajar Transelasi, S. Tr., M.A.P
NIP. 19760310 201012 1 001

Penguji II : Okvita Wahyuni, S. ST., M.M
NIP. 19781024 200212 2 002

Penguji III : Tri Budi Prasetya, S.SiT., M.M
NIP. 19801124 200812 1 001



Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



Dr. Ir. MAFRISAL, M.T., M.Mar.E., I.P.U
NIP. 19730205 199903 1 002

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Dimas Naufal Wibowo

NIT : 592211318389 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul *"IMPLEMENTASI INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE (ISPS CODE) DI DERMAGA NUSANTARA TANJUNG EMAS"*

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung risiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 23 April 2026

Yang menyatakan pernyataan,



DIMAS NAUFAL WIBOWO
NIT. 592211318389

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. “Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan” (QS. Al-Insyirah: 5)
2. “Allah tidak akan membebani seseorang melebihi apa yang bisa ditanggungnya” (Qur’an 2:286)
3. “Percayalah pada kemampuan dirimu sendiri, sebab tanpa keberanian takkan pernah terjadi.” (*Train To Busan*)

Persembahan:

1. Kedua orangtua saya, Alm. Bapak Binarso Dwi Prabowo dan Ibu Wiwik Indarwati yang selalu memberikan dukungan, do’a, dan bimbingan dalam penyusunan skripsi saya.
2. Almamaterku, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Oktvita Wahyuni, S. ST, M.M. Selaku Dosen Pembimbing I
4. Bapak Heri Prasetyo, S.M., M.M. Selaku Dosen Pembimbing II
5. Rekan Taruna dan Taruni Angkatan LIX dan teman seperjuangan kelas K8B

PRAKATA

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya peneliti telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “Implementasi *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE (ISPS CODE)* di Dermaga Nusantara Tanjung Emas”, guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran dan untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV program studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini, peneliti juga mendapat banyak bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan rasa hormat serta terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Ir. Mafrisal, M.T., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Andi Prasetiawan. S. Si.T., M.M. selaku Ketua Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Okvita Wahyuni, S. ST, M.M selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi yang telah sabar dalam memberikan bimbingan dalam penyusunan skripsi.
4. Bapak Heri Prasetyo, S.M, M.M selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan yang telah sabar dalam memberikan bimbingan dalam penyusunan skripsi.

5. Seluruh tim penguji skripsi ini.
6. Seluruh dosen PIP Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu presen penyusunan skripsi ini.
7. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Emas Semarang serta seluruh pegawai yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan praktik darat dan penelitian serta membantu proses penulisan skripsi ini.
8. Alm. Ayahanda dan Ibunda tercinta, beserta seluruh keluarga dan kekasih tercinta yang selalu memberikan do'a, kasih sayang, motivasi dan dorongan moral dan spiritual dalam menyelesaikan skripsi
9. Seluruh teman – teman Angkatan LIX terutama teman – teman prodi TAK yang tidak mungkin disebutkan satu persatu.

Semoga seluruh pihak yang telah membantu peneliti dalam menyusun skripsi ini mendapatkan amal baik dari Allah SWT. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi peneliti dan banyak orang yang membaca.

Semarang,2026

DIMAS NAUFAL WIBOWO
NIT. 592211318389 K

ABSTRAKSI

Wibowo, Dimas Naufal 2026, NIT: 592211318389 K, “IMPLEMENTASI *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE (ISPS CODE)* di Dermaga Nusantara Tanjung Emas”. Skripsi. Diploma IV, Program Studi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Oktvita Wahyuni, S. ST., M.M., Pembimbing II: Heri Prasetyo, S.M, M.M

Pelabuhan sebagai infrastruktur strategis memiliki peran penting dalam mendukung kelancaran transportasi laut dan perekonomian nasional, sehingga aspek keamanan melalui penerapan *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* menjadi hal yang sangat penting. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana implementasi ISPS Code di Dermaga Nusantara Pelabuhan Tanjung Emas Semarang serta kendala yang dihadapi dalam penerapannya.

Penelitian ini dilaksanakan selama dua bulan, terhitung mulai bulan Oktober hingga November tahun 2024. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi dengan informan yang terdiri dari pihak KSOP, *Port Facility Security Officer (PFSO)*, dan petugas keamanan dermaga. Penelitian dilaksanakan di Dermaga Nusantara Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Analisis data menggunakan model interaktif yang meliputi reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan, sedangkan keabsahan data diuji melalui teknik triangulasi sumber dan triangulasi teknik.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi ISPS Code di Dermaga Nusantara telah dilaksanakan, namun belum optimal, yang ditandai dengan masih adanya kelemahan pada pengawasan akses, kondisi fasilitas keamanan, serta koordinasi antar pihak terkait. Oleh karena itu, diperlukan peningkatan pada sarana prasarana keamanan serta penguatan pengawasan dan koordinasi guna meningkatkan efektivitas penerapan ISPS Code.

Kata Kunci: ISPS Code, keamanan pelabuhan, implementasi, Dermaga Nusantara, Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

ABSTRACT

Wibowo, Dimas Naufal 2026, NIT: 592211318389 K, “IMPLEMENTATION INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE at Nusantara Pier, Tanjung Emas Port.” Diploma IV, Port and Shipping Management Study Program, Merchant Marine Polytechnic Of Semarang. Advisor I: Oktvita Wahyuni, S.ST., M.M., Advisor II: Heri Prasetyo, S.M., M.M.

Ports as strategic infrastructure play an important role in supporting the smooth flow of maritime transportation and the national economy, therefore security through the implementation of the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) becomes very important. This study aims to examine how the ISPS Code is implemented at Nusantara Pier, Tanjung Emas Port Semarang, as well as the challenges faced in its implementation.

This research was conducted for two months, starting from October to November 2024. This study uses a qualitative method with a descriptive approach. Data collection techniques include observation, interviews, and documentation, involving informants from KSOP, the Port Facility Security Officer (PFSO), and pier security personnel. The research was conducted at Nusantara Pier, Tanjung Emas Port Semarang. Data analysis uses an interactive model consisting of data reduction, data display, and conclusion drawing, while data validity is tested through source triangulation and technique triangulation.

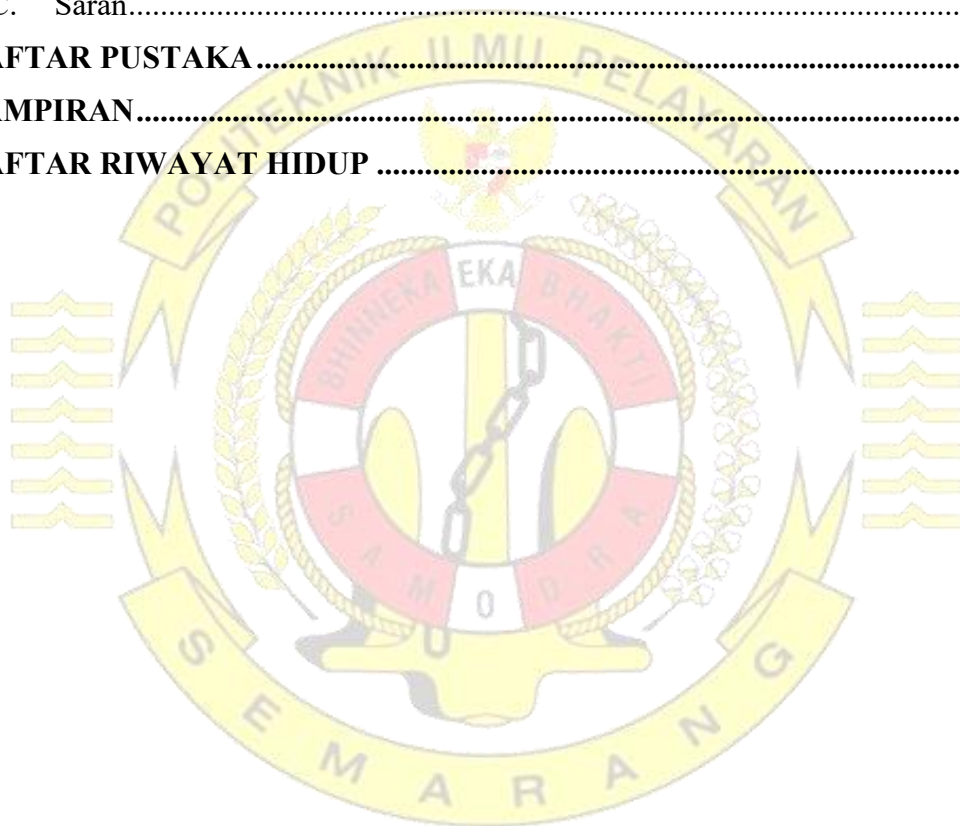
The results of the study show that the implementation of the ISPS Code at Nusantara Pier has been carried out, but it is not yet optimal, as indicated by weaknesses in access control, the condition of security facilities, and coordination among related parties. Therefore, improvements in security infrastructure as well as stronger supervision and coordination are needed to enhance the effectiveness of ISPS Code implementation.

Keywords: ISPS Code, port security, implementation, Nusantara Pier, Tanjung Emas Port Semarang

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian	5
C. Rumusan Masalah.....	6
D. Tujuan Penelitian	6
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	7
BAB II KAJIAN TEORI.....	9
A. Deskripsi Teori.....	9
B. Kerangka Penelitian	24
BAB III METODE PENELITIAN	26
A. Metode Penelitian.....	26
B. Tempat Penelitian.....	27
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	29
D. Teknik Pengumpulan Data.....	31
E. Instrumen Penelitian.....	35
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	37
G. Pengujian Keabsahan Data.....	39

BAB IV HASIL PENELITIAN.....	41
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	41
B. Deskripsi Data.....	43
C. Temuan.....	53
D. Pembahasan Hasil Penelitian	57
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	63
A. Simpulan	63
B. Keterbatasan Penelitian.....	65
C. Saran.....	66
DAFTAR PUSTAKA.....	68
LAMPIRAN.....	73
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	100



DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Perbandingan Penelitian Terdahulu dan Sekarang.....	42
---	-----------



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Kerusakan Pada Rambu ISPS Code.....	5
Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian	25
Gambar 4. 1 Struktur Organisasi KSOP Kelas I Tanjung Emas	46
Gambar 4. 2 Dermaga Nusantara.....	52
Gambar 4. 3 Kerusakan Penanda Security Level Zona Terbatas.....	54
Gambar 4. 4 Kerusakan pada Pagar Perimeter.....	55
Gambar 4. 5 Kerusakan pada Kawat Berduri.....	56



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Wawancara.....	73
Lampiran 2 Kegiatan Inspeksi Dermaga Nusantara.....	81
Lampiran 3 Kegiatan Inspeksi Pos <i>Security</i> Dermaga Nusantara	83
Lampiran 4 Rapat dan Wawancara.....	84
Lampiran 5 Kantor PT Pelindo Multi Terminal Cabang Semarang.....	85
Lampiran 6 Kantor Kesyahbандaran Otoritas Pelabuhan	86
Lampiran 7 Hasil Pemeriksaan / Inspeksi Keamanan Fasilitas Pelabuhan.	87



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Keamanan serta keselamatan pelayaran merupakan pilar utama dalam mendukung efisiensi transportasi laut. Oleh karena itu, implementasi regulasi yang ketat dan standar operasional yang baku mutlak diperlukan guna meminimalisir risiko kecelakaan serta menjamin perlindungan bagi seluruh kru maupun muatan. Salah satu bentuk regulasi internasional yang mengatur tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan adalah *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* dibentuk sebagai respons terhadap kesadaran global terhadap ancaman keamanan pasca peristiwa tragis 11 September 2001 di Amerika Serikat. *ISPS Code* merupakan amandemen dari *Safety of Life at Sea (SOLAS)* 1974 yang mulai berlaku pada tanggal 1 Juli 2004 (Wardani, 2021). Regulasi ini pada dasarnya mengatur mengenai proses pengenalan serta upaya pencegahan terhadap berbagai potensi ancaman dan risiko keamanan yang dapat terjadi. Selain itu, regulasi ini juga menekankan pentingnya penerapan rencana keamanan yang terstruktur dan terintegrasi, baik di atas kapal maupun di fasilitas - fasilitas pelabuhan. Regulasi ini memiliki tujuan utama untuk memperkuat keamanan maritim dengan mengurangi risiko terkait terorisme, perampokan, pencurian muatan, akses ilegal, penyelundupan narkoba, dan pencucian uang (Danil Arifin, 2024).

Pada tahun 2002, *International Maritime Organization (IMO)* menetapkan *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* sebagai

regulasi internasional (Pratama et al., 2025). IMO adalah lembaga internasional yang berpusat di London, Inggris. Organisasi ini dibentuk pada tahun 1948 di bawah naungan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) dengan tujuan untuk mengkoordinasikan dan meningkatkan keselamatan pelayaran internasional melalui kerja sama antara pemerintah dan industri maritim di seluruh dunia. Sebagai salah satu negara anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), Pemerintah Republik Indonesia turut serta dalam menandatangani amandemen Konvensi Organisasi Maritim Internasional yang mencakup pembentukan komite fasilitasi, serta perubahan terhadap ketentuan dalam konvensi tersebut yang dibahas dalam sidang majelis IMO ke-17 dan ke-18 yang diselenggarakan di London, Inggris. Keikutsertaan ini menunjukkan komitmen Indonesia dalam mendukung penerapan ketentuan *ISPS Code*, yang kemudian diimplementasikan secara langsung pada seluruh fasilitas pelabuhan yang berada di wilayah kedaulatan Negara Indonesia. Hal tersebut dapat dilihat dari diterbitkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 Tahun 2016 tentang manajemen keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, serta Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, khususnya pada Pasal 170 ayat (5), yang mengatur mengenai upaya penjaminan keamanan dan keselamatan kapal dalam melaksanakan kegiatan operasional di perairan Indonesia (Hendra & Basuki, 2022).

Terdapat 3 tingkat keamanan dalam *ISPS Code* yang berlaku yaitu tingkat satu (Level 1) risiko rendah, Tingkat dua (Level 2) risiko sedang, dan Tingkat tiga (Level 3) risiko tinggi. Pada tingkat keamanan level 1, dibutuhkan

perlindungan minimum melalui penerapan langkah-langkah keamanan yang sesuai. Pada tingkat keamanan level 2, dilakukan peningkatan perlindungan dengan menerapkan langkah-langkah keamanan yang sesuai sambil tetap menjaga komunikasi untuk periode waktu tertentu sebagai respons terhadap peningkatan risiko akibat terjadinya peristiwa keamanan. Pada tingkat keamanan level 3, diperlukan adanya penguatan perlindungan melalui penerapan berbagai langkah pengamanan tambahan yang disesuaikan dengan kondisi yang terjadi, dengan tetap menjaga keberlangsungan komunikasi dalam jangka waktu tertentu sebagai respons terhadap meningkatnya risiko yang timbul akibat adanya peristiwa atau ancaman keamanan (Ilmiah & Maritim dalam Bagas et al., 2025). *ISPS Code* mewajibkan setiap pelabuhan yang melayani kapal internasional untuk memiliki sistem keamanan yang memadai, meliputi penyusunan *Port Facility Security Assessment (PFSA)* dan *Port Facility Security Plan (PFSP)*, penunjukan *Port Facility Security Officer (PFSO)*, serta pelaksanaan inspeksi dan audit keamanan secara berkala.

Pelabuhan merupakan salah satu infrastruktur yang memiliki peranan sangat penting bagi Indonesia sebagai negara maritim. Keberadaan pelabuhan tidak hanya berfungsi sebagai simpul transportasi laut, tetapi juga memiliki posisi yang sangat strategis dalam mendukung kelancaran sistem distribusi logistik serta aktivitas perekonomian nasional. Pelabuhan menjadi pintu gerbang utama bagi aktivitas perdagangan dan transportasi maritim maupun internasional seperti kegiatan ekspor dan impor, tempat perpindahan barang dan penumpang, serta titik temu berbagai aktivitas industri dan perdagangan.

Dalam menjalankan fungsinya tersebut, pelabuhan tidak hanya dituntut untuk memberikan pelayanan yang efisien, tetapi juga menjamin aspek keselamatan dan keamanan (*safety and security*) bagi kapal, muatan, serta seluruh personel yang beraktivitas di dalamnya. Perekonomian nasional serta industri di bidang maritim didukung oleh keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Indriyani et al., 2024).

Pelabuhan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) mengelola berbagai pelabuhan di Indonesia, salah satunya adalah Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Pelabuhan ini berperan sebagai gerbang perdagangan bagi wilayah Jawa Tengah dan sekitarnya. Salah satu area penting di dalam pelabuhan ini adalah Dermaga Nusantara. Dermaga ini melayani berbagai aktivitas kapal, baik kapal niaga domestik maupun internasional. Oleh karena itu, dermaga ini termasuk kategori fasilitas pelabuhan yang wajib menerapkan ketentuan ISPS *Code* secara menyeluruh untuk menjaga keamanan dan kelancaran operasional.

Selama melaksanakan kegiatan praktik di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Emas Semarang, peneliti memperoleh kesempatan untuk turut serta dalam mengikuti kegiatan inspeksi ISPS *Code* di Dermaga Nusantara. Dermaga ini merupakan fasilitas pelabuhan yang dikelola oleh PT. Pelindo Multi Terminal cabang Semarang. Kegiatan ini memberikan pengalaman langsung bagi peneliti dalam melihat bagaimana penerapan ISPS *Code* dilakukan di lapangan. Berdasarkan hasil observasi selama kegiatan inspeksi, ditemukan beberapa temuan yang menunjukkan adanya kurangnya penerapan standar keamanan sesuai ISPS *Code*. Salah satu

temuan utama adalah kerusakan pada pagar pembatas, yang berpotensi menimbulkan bahaya bagi keselamatan dan keamanan kegiatan operasional pelabuhan. Kondisi tersebut dapat menjadi indikator bahwa pelaksanaan sistem keamanan di dermaga masih perlu ditingkatkan agar sesuai dengan ketentuan internasional yang berlaku.



Gambar 1. 1 Kegiatan Audit Dermaga Nusantara

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti menyimpulkan untuk mengangkat judul mengenai “**Implementasi *International Ship And Port Facility Security Code (ISPS Code)* di Dermaga Nusantara Tanjung Emas Semarang**”.

B. Fokus Penelitian

Fokus peneliti pada skripsi ini adalah pada penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* di Dermaga Nusantara Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang

dikelola oleh PT. Pelindo Multi Terminal cabang Semarang. Penelitian ini berfokus untuk mengidentifikasi sejauh mana implementasi standar keamanan internasional tersebut diterapkan di lapangan.

Selain itu, penelitian ini juga menitikberatkan pada pengamatan terhadap kondisi nyata di area dermaga, seperti kondisi fasilitas fisik keamanan, sistem kontrol akses, peran petugas *security* pelabuhan dan PFSO (*Port Facility Security Officer*). Dengan demikian, penelitian ini diharapkan mampu memberikan gambaran menyeluruh mengenai tingkat penerapan ISPS *Code* di Dermaga Nusantara serta kendala yang dihadapi dalam proses implementasinya.

C. Rumusan Masalah

Dalam pembahasan skripsi ini, dengan mengacu pada latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, maka permasalahan yang dapat dirumuskan adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan ISPS *Code* di Dermaga Nusantara Tanjung Emas Semarang?
2. Apakah dampak dari tidak optimalnya penerapan ISPS *Code* di Dermaga Nusantara Tanjung Emas Semarang?
3. Apa upaya yang dilakukan Pelindo sebagai pengelola fasilitas Dermaga Nusantara?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan yang hendak dicapai melalui pelaksanaan penelitian dan penyusunan skripsi ini, yang didasarkan pada hasil pengamatan yang

dilakukan peneliti selama proses penelitian berlangsung, adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penerapan ISPS *Code* di Dermaga Nusantara Tanjung Emas Semarang.
2. Untuk mengetahui dampak dari tidak optimalnya penerapan ISPS *Code* di Dermaga Nusantara Tanjung Emas Semarang.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan Pelindo sebagai pengelola fasilitas Dermaga Nusantara.

E. Manfaat Hasil Penelitian

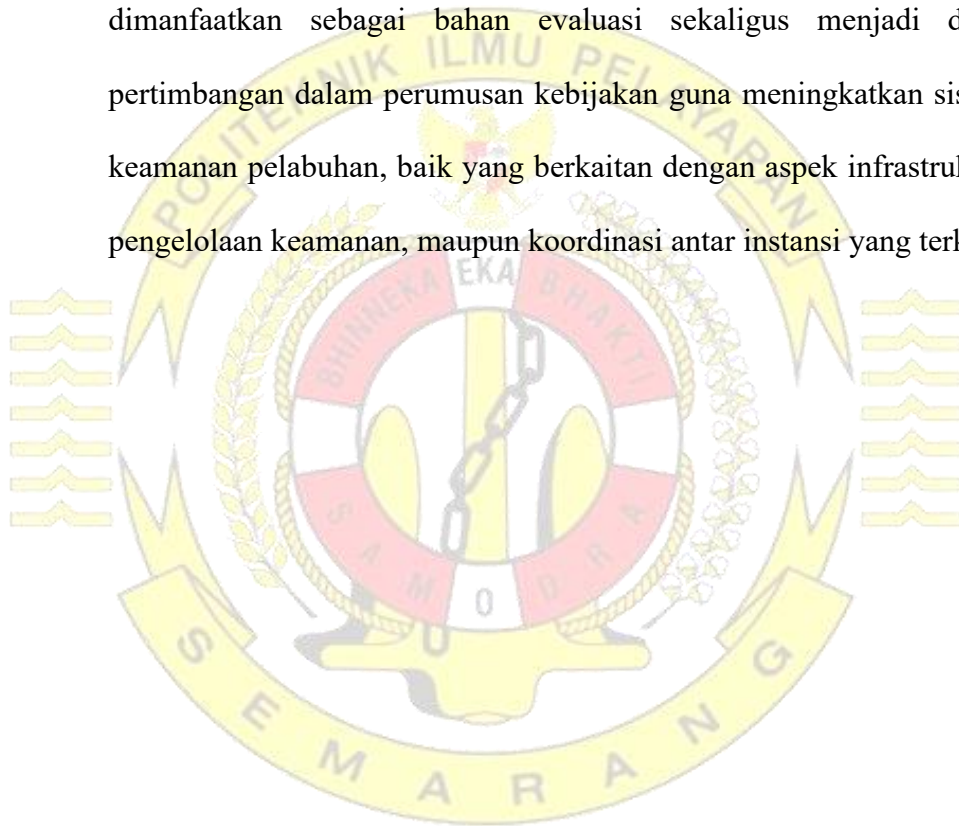
Penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi yang bermanfaat, baik dari segi teoritis maupun praktis, yang dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Untuk menambah wawasan dan pengetahuan di bidang tatalaksana angkutan laut dan kepelabuhanan, khususnya yang berkaitan dengan implementasi sistem keamanan pelabuhan internasional berdasarkan ISPS *Code*. Selain itu, penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi referensi akademik bagi taruna PIP Semarang atau perguruan tinggi maritim lainnya yang ingin meneliti topik serupa, terutama dalam konteks penerapan standar keamanan pelabuhan di Indonesia.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dan rekomendasi bagi pihak PT. Pelindo Multi Terminal cabang Semarang dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Tanjung Emas Semarang dalam meningkatkan penerapan ISPS *Code*, terutama di area Dermaga Nusantara. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat dimanfaatkan sebagai bahan evaluasi sekaligus menjadi dasar pertimbangan dalam perumusan kebijakan guna meningkatkan sistem keamanan pelabuhan, baik yang berkaitan dengan aspek infrastruktur, pengelolaan keamanan, maupun koordinasi antar instansi yang terkait.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Dalam menyusun deskripsi teori, data dikumpulkan dari beragam buku yang ada di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, didukung pula oleh sumber daring serta jurnal ilmiah yang relevan. Penelitian ini berjudul “*Implementasi International Ship And Port Facility Security Code (ISPS Code) di Dermaga Nusantara Tanjung Emas Semarang.*” Penyusunan deskripsi teori dalam penelitian memegang peranan krusial, sebab fondasi ini menjadi dasar utama bagi kelancaran pelaksanaan studi tersebut.

1. Implementasi

Implementasi merupakan suatu proses kegiatan yang dilaksanakan guna memperoleh hasil yang selaras dengan tujuan-tujuan atau sasaran dari kebijakan tersebut sendiri. Menurut Guntur Setiawan dalam (Akhyar & Sutrawati, 2021), implementasi adalah perluasan tindakan yang secara terus-menerus menyesuaikan interaksi antara tujuan yang diinginkan dan langkah-langkah nyata untuk mencapainya. Sementara itu menurut Mulyadi dalam (Ningsih et al., 2022), implementasi dapat diartikan sebagai suatu tindakan atau proses yang dilakukan untuk mewujudkan serta mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Tindakan tersebut merupakan upaya untuk

mengubah berbagai keputusan yang telah ditetapkan menjadi suatu pola operasional yang nyata, sekaligus bertujuan untuk mewujudkan perubahan sesuai dengan keputusan yang telah direncanakan dan ditetapkan sebelumnya (Ningsih et al., 2022).

Maka dari itu implementasi adalah suatu proses menjalankan keputusan-keputusan penting yang telah ditetapkan, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun bisa juga berbentuk instruksi, perintah eksekutif, ataupun putusan lembaga peradilan. Pada dasarnya, kebijakan tersebut menjelaskan masalah yang ingin diselesaikan, menetapkan tujuan yang ingin dicapai, serta menentukan cara atau mekanisme untuk melaksanakan dan mengatur proses penerapannya.

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

a. *Pengertian ISPS Code*

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2021 Tentang Prosedur dan Tata Cara Pelaksanaan Verifikasi Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan, *ISPS Code* merupakan suatu ketentuan internasional yang disusun sebagai bentuk amandemen terhadap Konvensi *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*, yang bertujuan untuk meningkatkan sistem keamanan baik diatas kapal maupun pada fasilitas pelabuhan. Dalam penerapannya, *ISPS Code* dibagi menjadi dua bagian, yaitu Bagian A yang berisi ketentuan yang bersifat wajib untuk dilaksanakan, serta Bagian B yang memuat pedoman dan anjuran sebagai

pendukung pelaksanaan. Seluruh pengaturan tersebut dirancang sebagai upaya pencegahan terhadap berbagai ancaman seperti tindakan terorisme, pembajakan, penyelundupan, serta kondisi-kondisi lain yang berpotensi membahayakan keselamatan awak kapal maupun keamanan operasional pelayaran. Pada bagian A memuat ketentuan-ketentuan yang bersifat wajib untuk dilaksanakan oleh pemerintah negara anggota, pihak perusahaan atau kapal, serta fasilitas pelabuhan, sebagaimana diatur dalam Bab XI-2 SOLAS hasil amandemen. Sementara itu, pada bagian B berisi pedoman atau panduan pelaksanaan dari ketentuan yang terdapat dalam Bab XI-2 pada bagian A, yang berfungsi sebagai acuan dalam mendukung penerapan aturan tersebut secara lebih efektif (Kensiwi et al., 2022).

b. Dasar terbentuknya ISPS *Code*

Sejumlah peristiwa tragis pernah mengguncang dunia transportasi dan membuat masyarakat merasa khawatir untuk bepergian. Salah satunya adalah serangan 11 September 2001, ketika pesawat yang dibajak kelompok teroris menabrak menara kembar WTC, merusak sebagian Pentagon, dan jatuh di Pennsylvania sebagai aksi bunuh diri yang menargetkan warga Amerika Serikat. Di sektor maritim, kejadian serupa juga terjadi, seperti pembajakan kapal pesiar MV Achille Lauro di laut tengah pada 28 September 1985 oleh kelompok yang mengatasnamakan Front Pembebasan Palestina, serta pembajakan MT Limburg pada tahun 2002 dan

pengeboman kapal USS Cole pada tahun 2000 dan. Indonesia juga pernah mengalami peristiwa serupa, yaitu ketika kapal MV Sinar Kudus yang dimiliki oleh PT Samudera Indonesia mengalami pembajakan pada tanggal 16 Maret 2011, di mana kapal tersebut dikuasai oleh perompak yang berasal dari Somalia saat sedang melintas di perairan sekitar wilayah Somalia. Peristiwa-peristiwa tersebut menjadi latar belakang dibentuknya ISPS *Code* (Premadi et al., 2022).

ISPS *Code* mulai diberlakukan secara resmi setelah melalui proses penandatanganan oleh negara anggota *International Maritime Organization* (IMO) pada tanggal 1 Juli 2004, yang menandai komitmen bersama dalam penerapan standar keamanan internasional di sektor maritim (Hendra & Basuki, 2022). Tujuan dibentuknya ISPS *Code* adalah untuk mencegah masuknya barang maupun orang dari darat yang berpotensi membahayakan keselamatan serta keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (Rizki Utomo et al., 2025). ISPS *Code* diciptakan untuk mengurangi risiko seperti terorisme, perompakan, pencurian kargo, dan imigran gelap dengan menerapkan penilaian ancaman dan kerentanan di fasilitas pelabuhan (Danil Arifin, 2024). ISPS *Code* diberlakukan untuk kapal yang melakukan pelayaran internasional, yaitu kapal berkecepatan tinggi maupun kapal-kapal penumpang, serta kapal barang dengan tonase kotor (GT) lebih dari 500, dan juga diterapkan

kepada fasilitas pelabuhan yang melayani pelayaran internasional (Widodo et al., 2023).

c. Istilah yang terdapat pada *ISPS Code*

1). *Port Security Committee (PSC)*

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021, *Port Security Committee* (PSC) adalah organisasi yang terdiri atas berbagai pihak yang berkepentingan di pelabuhan dan terlibat dalam pengelolaan keamanan pelabuhan dan kapal yang beroperasi di pelabuhan tersebut.

2). *Port Security Officer (PSO)*

Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021, *Port Security Officer* (PSO) diartikan sebagai pejabat struktural pada tingkat satu level di bawah kepala kantor kesyahbandaran utama, kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan, maupun unit penyelenggara pelabuhan, yang tugas dan fungsinya berkaitan dengan penerapan *ISPS Code*.

3). *Company Security Officer (CSO)*

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021, *Company Security Officer* (CSO) adalah pihak yang ditunjuk oleh perusahaan yang bertanggung jawab dalam memastikan penilaian keamanan kapal

dilakukan, serta menyusun, mengimplementasikan, dan menjaga keberlangsungan rencana keamanan kapal, sekaligus berkoordinasi dengan perwira keamanan fasilitas pelabuhan dan kapal.

4). *Ship Security Officer (SSO)*

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021, *Ship Security Officer (SSO)* adalah perwira kapal yang berada di bawah tanggung jawab nakhoda dan ditetapkan oleh perusahaan untuk bertanggung jawab atas keamanan kapal, termasuk dalam penerapan, pemeliharaan, dan revisi rencana keamanan kapal, serta menjalin koordinasi dengan *Company Security Officer (CSO)* dan perwira keamanan fasilitas pelabuhan.

5). *Port Facility Security Officer (PFSO)*

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021, *Port Facility Security Officer (PFSO)* adalah individu yang ditunjuk oleh manajemen fasilitas pelabuhan untuk bertanggung jawab terhadap penyusunan, pelaksanaan, peninjauan kembali, dan pemeliharaan rencana keamanan fasilitas pelabuhan, serta berkoordinasi dengan *Ship Security Officer (SSO)*, *Company Security Officer (CSO)*, dan pengelola fasilitas pelabuhan.

6). *Ship Security Assessment (SSA)*

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021, *Ship Security Assessment (SSA)* adalah komponen utama yang menjadi bagian integral dalam pengembangan dan revisi perencanaan keamanan kapal.

7). *Port Facility Security Assessment (PFSA)*

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021, *Port Facility Security Assessment (PFSA)* adalah komponen utama yang menjadi bagian integral dalam pengembangan dan revisi perencanaan keamanan fasilitas pelabuhan.

8). *Statement of Compliance of a Port Facility (SoCPF)*

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 dijelaskan bahwa *Statement of Compliance of a Port Facility (SoCPF)* merupakan dokumen berupa pernyataan tertulis yang diterbitkan oleh Menteri sebagai bukti bahwa fasilitas pelabuhan telah memenuhi standar yang dipersyaratkan dalam *ISPS Code*.

9). *Ship Security Plan (SSP)*

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 dijelaskan bahwa *Ship Security Plan (SSP)* merupakan rencana yang dikembangkan untuk memastikan pelaksanaan langkah-langkah keamanan di

atas kapal dalam rangka melindungi kapal, orang, muatan, peralatan angkut muatan, dan gudang perbekalan dari risiko gangguan keamanan.

10). *Port Facility Security Plan (PFSP)*

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Pasal 1 Tahun 2021 dijelaskan bahwa *Port Facility Security Plan (PFSP)* merupakan suatu rencana yang dikembangkan untuk memastikan bahwa langkah-langkah pengamanan yang diterapkan mampu melindungi kapal, fasilitas pelabuhan, orang, muatan, peralatan angkut muatan, serta gudang perbekalan di dalam area pelabuhan dari ancaman gangguan keamanan.

d. *Area International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*

Wilayah fasilitas pelabuhan yang telah dinyatakan dan dianggap memenuhi persyaratan *ISPS Code*, baik dari segi infrastruktur pendukung pelabuhan, sistem keamanan, dan sanitasi area pelabuhan, maupun ketentuan-ketentuan lainnya yang ditetapkan oleh *ISPS Code*. Berdasarkan aturan tersebut, sistem keamanan di kapal dan pelabuhan dibagi menjadi tiga tingkat untuk memastikan keselamatan semua orang yang terlibat.

Keamanan Tingkat 1 (*Security Level 1*) adalah kondisi normal, ketika aktivitas berjalan seperti biasa atau pelabuhan berjalan secara

normal, namun langkah-langkah pengamanan dasar tetap wajib dilakukan demi menjaga kewaspadaan. Keamanan Tingkat 2 (*Security Level 2*) diterapkan saat ada peningkatan ancaman, sehingga pengamanan harus diperketat agar potensi insiden dapat dicegah. Pada tingkat ini, tindakan tambahan diberlakukan sesuai kebutuhan situasi. Keamanan Tingkat 3 (*Security Level 3*) adalah kondisi paling serius, ketika terjadi keadaan luar biasa sehingga dibutuhkan langkah pengamanan khusus dan lebih intensif dalam waktu tertentu, meskipun ancaman atau target yang sebenarnya belum dapat diketahui secara pasti (Kensiwi et al., 2022). Dampak dari terjadinya gangguan keamanan dapat terlihat dari tiga sisi utama, yaitu adanya korban jiwa atau orang yang terluka, kondisi ekonomi yang memburuk di wilayah terdampak, serta kerusakan atau efek negatif terhadap lingkungan sekitar.

Dilihat dari berbagai tingkatan keamanan dan potensi dampak yang ditimbulkan, maka setiap fasilitas pelabuhan perlu menerapkan langkah pengamanan sesuai *level* yang berlaku agar risiko gangguan dapat diminimalkan. Setiap fasilitas pelabuhan memiliki kewajiban untuk melaksanakan berbagai tindakan pengamanan yang disesuaikan dengan tingkat keamanan yang telah ditetapkan oleh negara peserta tempat pelabuhan tersebut berada. Ketentuan ini menunjukkan bahwa pelaksanaan langkah-langkah keamanan harus mengikuti kebijakan serta penilaian tingkat ancaman yang

ditentukan oleh otoritas nasional, sehingga penerapannya dapat selaras dengan kondisi dan kebutuhan keamanan di wilayah pelabuhan tersebut. Seluruh prosedur dan langkah pengamanan wajib diterapkan dengan tepat agar potensi gangguan terhadap pengunjung, penumpang, kapal, awak kapal, barang dan layanan dapat diminimalkan.

Menurut Bhanda dalam (Premadi et al., 2022), Dalam pelaksanaannya, Port Facility Security didukung oleh berbagai unsur penunjang yang berperan penting dalam memastikan sistem keamanan dapat berjalan secara optimal dan efektif, yaitu:

- 1). *Port Facility Security Plan* (PFSP) merupakan suatu rencana keamanan yang disusun untuk diterapkan pada fasilitas pelabuhan, dengan tujuan utama memberikan perlindungan secara menyeluruh terhadap kapal, area fasilitas pelabuhan, serta seluruh pihak yang berkepentingan di dalamnya. Selain itu, rencana ini juga mencakup perlindungan terhadap muatan, unit pengangkut muatan, serta gudang-gudang yang berada di dalam kawasan pelabuhan, sehingga seluruh elemen tersebut dapat terhindar dari berbagai kemungkinan risiko dan ancaman gangguan keamanan yang dapat terjadi.
- 2). *Port Facility Security Assessment* (PFSA) merupakan suatu proses penilaian terhadap kondisi keamanan pada fasilitas pelabuhan yang dilakukan untuk memastikan bahwa sistem

pengamanan yang diterapkan telah memenuhi standar yang telah ditetapkan. Penilaian ini akan diakui apabila seluruh aspek yang dinilai telah sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam ISPS Code bagian A, khususnya yang mengatur mengenai penilaian keamanan fasilitas pelabuhan (*Port Facility Security Assessment*).

Menurut Mazaheri dalam (Premadi et al., 2022), terdapat beberapa tahapan yang harus dilakukan oleh suatu pelabuhan atau fasilitas pelabuhan sebelum akhirnya memperoleh *Statement of Compliance of Port Facility* (SOCPF), yaitu:

- 1). Menunjuk atau menetapkan Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan atau *Port Facility Security Officer* (PFSO).
- 2). Melaksanakan Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan atau *Port Facility Security Assessment* (PFSA), yang dilakukan oleh (*Recognized Security Organization*) RSO.
- 3). Melakukan proses kaji ulang (*review*) serta memperoleh persetujuan (*approval*) PFSA, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- 4). Menyusun Perencanaan Keamanan Fasilitas Pelabuhan atau *Port facility Security* (PFSP) oleh PFSO dengan pendampingan atau asistensi dari RSO.

- 5). Melaksanakan kaji ulang (*review*) dan memperoleh persetujuan (*approval*) PFSP, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- 6). Melakukan implementasi atau penerapan rencana keamanan (*Security Plan*) oleh seluruh pihak yang terkait, seperti (PSC, PSO, PFSO, dan pihak terkait lain).
- 7). Melakukan verifikasi dan sertifikasi, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

3. Dermaga

Dermaga merupakan bangunan di pelabuhan yang berfungsi sebagai tempat kapal bersandar, membongkar muat barang, serta menaik-turunkan penumpang dan juga juga digunakan untuk kegiatan lain seperti mengisi bahan bakar, air bersih, dan membuang limbah. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), dermaga dapat diartikan sebagai suatu bangunan berupa tembok rendah yang memanjang di tepi pantai dan menjorok ke arah laut di kawasan pelabuhan yang berfungsi sebagai tempat kapal untuk berlabuh, melaksanakan kegiatan bongkar muat barang, serta sebagai penahan ombak guna melindungi area pelabuhan. Berdasarkan Undang – Undang Nomor 66 Tahun 2024, Terminal merupakan bagian dari fasilitas pelabuhan yang mencakup kolam sandar, area tambat kapal, lokasi penumpukan barang, serta ruang bagi penumpang untuk menunggu, naik, atau turun dari kapal, termasuk tempat kegiatan

bongkar muat. Terminal Khusus merupakan suatu fasilitas terminal yang berada di luar wilayah kerja serta kepentingan utama pelabuhan, namun secara administratif tetap menjadi bagian dari pelabuhan terdekat. Terminal ini dimanfaatkan untuk menunjang dan melayani kebutuhan operasional perusahaan tertentu, sesuai dengan kegiatan utama yang dijalankan oleh perusahaan tersebut. Sementara itu, Terminal untuk Kepentingan Sendiri berada di dalam wilayah kerja pelabuhan dan berfungsi untuk melayani kepentingan internal perusahaan sesuai usaha pokok yang dijalankannya.

Menurut (Zurkiyah & Sriasfiati, 2021), Dermaga merupakan salah satu bagian dari pelabuhan yang memiliki fungsi sebagai tempat kapal untuk merapat dan ditambatkan guna melaksanakan kegiatan bongkar muat barang. Selain itu, dermaga juga berperan sebagai area yang digunakan oleh penumpang untuk naik ke kapal maupun turun dari kapal dengan aman dan tertib. Menurut (Kastanya et al., 2023), Dermaga merupakan salah satu bangunan yang terdapat di pelabuhan dan dimanfaatkan oleh kapal sebagai tempat untuk merapat guna melaksanakan kegiatan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan sarana tambatan kapal serta berbagai peralatan penunjang kegiatan bongkar muat, seperti crane, yang digunakan untuk memindahkan barang dari kapal ke darat maupun sebaliknya.

Ukuran atau dimensi dermaga ditentukan oleh ukuran kapal terbesar yang akan bersandar, agar proses bongkar muat dapat

berlangsung dengan aman, cepat, dan efisien. Pemilihan jenis dermaga dipengaruhi oleh kebutuhan operasional, seperti apakah dermaga digunakan untuk kapal penumpang atau kapal kargo baik kargo padat, curah, maupun cair. Selain itu, faktor seperti ukuran kapal, arah datangnya gelombang, kondisi angin, serta topografi dan karakteristik tanah dasar turut menjadi pertimbangan penting. Dari semua aspek tersebut, pertimbangan ekonomi tetap menjadi hal utama untuk memastikan dermaga yang dibangun efektif, layak, dan sesuai kebutuhan. Menurut Prastyorini & Saputra dalam (Zulfan Muhammad Ridha et al., 2023), jenis dermaga dibagi menjadi beberapa bagian antara lain:

- a. Dermaga barang umum adalah dermaga yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang umum atau *general cargo*, sekaligus menjadi tempat perpindahan penumpang dan barang di pelabuhan.
- b. Dermaga kapal ikan digunakan khusus untuk kapal-kapal penangkap ikan, terutama dalam proses pengangkutan dan pembongkaran hasil tangkapan dari kapal ke darat.
- c. Dermaga curah melayani bongkar muat muatan curah, dan biasanya dilengkapi dengan peralatan khusus seperti ban berjalan (*conveyor belt*) untuk memindahkan barang.
- d. Dermaga peti kemas dirancang khusus untuk menangani peti kemas, di mana proses bongkar muat umumnya dilakukan menggunakan alat berat seperti *crane*.

- e. Dermaga marina merupakan tempat bersandar bagi kapal pesiar, kapal rekreasi, serta kapal cepat (*speed boat*).
- f. Dermaga khusus ditujukan untuk menangani muatan yang memiliki karakteristik tertentu atau berpotensi berbahaya, seperti bahan bakar minyak, gas, dan komoditas mudah terbakar lainnya.

Menurut Hardiyanto dan Azwansyah (2022), secara umum dapat dijelaskan bahwa terdapat beberapa bentuk atau jenis dermaga yang dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

- a. Bentuk Dermaga *Wharf*

Dermaga ini sejajar dengan garis pantai (*shore-line*), kapal-kapal akan tertambat berderet memanjang. Jenis tambatan ini dibangun ketika kedalaman kolam pelabuhan cenderung rata dan mengikuti garis pantai. Bentuk seperti ini sering diterapkan pada pelabuhan peti kemas karena sesuai dengan kebutuhan operasionalnya.

- b. Bentuk Dermaga *Pier*

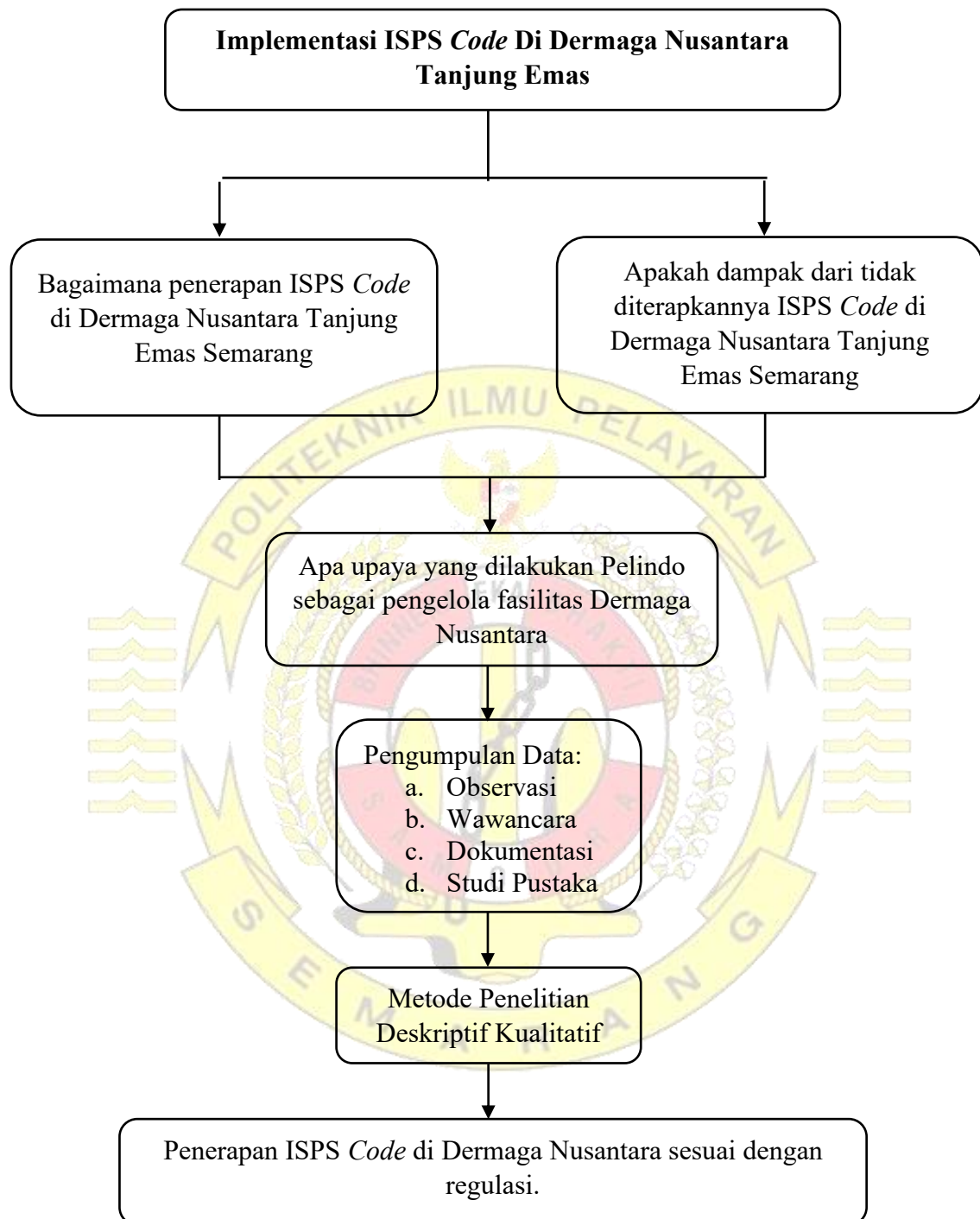
Dermaga yang menjorok ke laut dari pantai dan biasanya berbentuk lurus atau jari karena memungkinkan kapal merapat di kedua sisi dermaga dengan panjang yang sama. Dermaga ini dibangun dikarenakan garis kedalaman terbesar menjorok ke laut dan tidak teratur.

c. Bentuk Dermaga *Jetty*

Dermaga dibangun ketika area dengan kedalaman yang dibutuhkan berada jauh dari garis pantai untuk mencapai kedalaman air yang cukup bagi kapal-kapal besar, sehingga perencana ingin menghindari pengerukan kolam yang terlalu besar demi menjaga stabilitas lingkungan. Untuk menghubungkan dermaga dengan daratan, digunakan *approach trestle* (jembatan penghubung) yang berfungsi sebagai jalur perpindahan barang antara pantai dan dermaga.

B. Kerangka Penelitian

Kerangka berpikir Menurut (Listiana & Anam, 2025), Suatu panduan yang membantu peneliti melihat bagaimana berbagai konsep dan gagasan saling terhubung dalam penelitian yang dilakukan. Dengan kerangka ini, peneliti dapat lebih mudah memahami alur pemikiran dan menemukan jawaban dari pertanyaan penelitian yang ingin dikaji. Dalam konteks ini, peneliti menggunakan kerangka berpikir untuk menjelaskan solusi dari setiap pertanyaan penelitian secara kronologis, yaitu penerapan ISPS *Code* di Dermaga Nusantara Tanjung Emas. Peneliti membuat kerangka bertujuan untuk memudahkan peneliti dalam menjawab pokok permasalahan skripsi ini, kemudian menyertakan diagram atau kerangka kerja, seperti yang tercantum pada gambar berikut:



Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai implementasi *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) di Dermaga Nusantara Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, maka peneliti dapat menarik beberapa simpulan sebagai berikut:

1. Penerapan ISPS Code di Dermaga Nusantara Pelabuhan Tanjung Emas Semarang secara umum telah dilaksanakan secara administratif sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Hal ini terlihat dari adanya dokumen keamanan pelabuhan seperti *Port Facility Security Plan* (PFSP), adanya petugas keamanan, serta pelaksanaan inspeksi keamanan oleh pihak KSOP sebagai otoritas pelabuhan. Keberadaan dokumen dan sistem pengamanan tersebut menunjukkan bahwa secara regulasi pengelola fasilitas pelabuhan telah berupaya memenuhi standar keamanan pelabuhan sesuai dengan ketentuan ISPS Code. Namun demikian, implementasi teknis di lapangan masih ditemukan beberapa kekurangan yang perlu diperbaiki. Hasil observasi lapangan yang dilakukan peneliti bersama *inspector* KSOP menunjukkan bahwa beberapa komponen fisik sistem keamanan belum berfungsi secara optimal.
2. Kurang optimalnya penerapan ISPS Code di Dermaga Nusantara dapat menimbulkan berbagai dampak terhadap keamanan dan operasional pelabuhan. Dampak yang dapat terjadi antara lain meningkatnya risiko

akses tidak sah ke area pelabuhan, potensi terjadinya tindakan kriminal seperti pencurian atau sabotase, serta gangguan terhadap kelancaran aktivitas operasional pelabuhan. Selain itu, kondisi keamanan yang kurang optimal juga dapat meningkatkan risiko keselamatan kerja bagi para pekerja pelabuhan maupun pengguna jasa pelabuhan. Dengan demikian, penerapan sistem keamanan pelabuhan yang efektif sangat diperlukan guna menjaga stabilitas operasional pelabuhan serta menjamin keamanan aktivitas pelayaran dan kegiatan logistik.

3. Pelindo Multi Terminal Cabang Semarang sebagai pengelola fasilitas Dermaga Nusantara telah menunjukkan komitmen dalam Upaya meningkatkan penerapan sistem keamanan pelabuhan dengan melakukan evaluasi terhadap temuan hasil inspeksi. Berdasarkan hasil wawancara dengan *Port Facility Security Officer* (PFSO), upaya yang akan dilakukan antara lain melakukan perbaikan pagar perimeter yang rusak, mengganti penanda zona terbatas yang mengalami kerusakan, memperbaiki kawat duri pada area pengamanan, serta meningkatkan pemeliharaan fasilitas keamanan di area dermaga sesuai dengan ketentuan dalam *Port Facility Security Plan* (PFSP). Selain itu, pihak pengelola juga akan melakukan evaluasi terhadap kinerja petugas keamanan guna memastikan bahwa prosedur pemeriksaan akses keluar masuk area dermaga dapat dilaksanakan secara lebih optimal.

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam pelaksanaan penelitian ini, peneliti menyadari bahwa masih terdapat beberapa keterbatasan yang berpotensi memengaruhi hasil penelitian, sehingga keterbatasan tersebut dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Penelitian ini dilakukan pada saat peneliti mengikuti kegiatan inspeksi keamanan fasilitas pelabuhan bersama *inspector* dari KSOP. Ketika peneliti berupaya melakukan penelitian lebih lanjut tanpa didampingi oleh *inspector*, peneliti mengalami beberapa kendala, terutama terkait perizinan untuk melaksanakan pengamatan secara lebih mendalam di area penelitian. Selain itu, peneliti juga mengalami kesulitan dalam memperoleh dokumentasi yang berkaitan dengan sertifikat maupun dokumen pendukung lainnya karena adanya keterbatasan akses dan prosedur perizinan. Posisi peneliti sebagai taruna magang yang tidak memiliki kewenangan penuh juga menjadi salah satu faktor yang membatasi ruang gerak peneliti dalam melakukan pengumpulan data. Oleh karena itu, data yang diperoleh dalam penelitian ini lebih banyak berasal dari hasil yang dilakukan pada saat kegiatan inspeksi keamanan pelabuhan yang diikuti oleh peneliti.
2. Informan yang diwawancarai dalam penelitian ini terbatas pada *inspector* dari KSOP, *Port Facility Security Officer* (PFSO) dari Pelindo Multi Terminal cabang Semarang, serta petugas *security* di area dermaga. Keterbatasan jumlah informan tersebut menyebabkan informasi yang diperoleh belum sepenuhnya mencerminkan

keseluruhan perspektif dari seluruh pihak yang terlibat dalam sistem keamanan pelabuhan.

Meskipun memiliki beberapa keterbatasan tersebut, peneliti berharap bahwa hasil penelitian ini tetap dapat memberikan gambaran mengenai kondisi penerapan ISPS *Code* di Dermaga Nusantara serta dapat menjadi bahan evaluasi bagi pihak terkait dalam meningkatkan sistem keamanan fasilitas pelabuhan.

C. Saran

Peneliti memberikan beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pihak terkait dalam meningkatkan sistem keamanan fasilitas pelabuhan.

1. Kepada pihak Pelindo Multi Terminal Cabang Semarang sebagai pengelola fasilitas Dermaga Nusantara, disarankan untuk segera melakukan perbaikan terhadap fasilitas keamanan yang mengalami kerusakan seperti pagar perimeter, kawat duri, serta penanda zona terbatas (*Restricted Area*). Pemeliharaan fasilitas keamanan secara rutin sangat penting untuk memastikan bahwa sistem pengamanan pelabuhan dapat berfungsi secara optimal sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam ISPS *Code*. Selain itu, pengelola pelabuhan juga perlu meningkatkan pengawasan terhadap area dermaga guna mencegah terjadinya akses tidak sah yang dapat mengganggu keamanan fasilitas pelabuhan.

2. Kepada petugas keamanan (*security*) yang bertugas di area Dermaga Nusantara, disarankan untuk lebih meningkatkan kedisiplinan dalam melaksanakan prosedur pemeriksaan kendaraan maupun tamu yang keluar masuk area pelabuhan. Pemeriksaan akses merupakan salah satu komponen utama dalam sistem keamanan pelabuhan sehingga harus dilaksanakan secara konsisten sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan dalam *Port Facility Security Plan* (PFSP). Dengan pelaksanaan prosedur pengamanan yang baik, potensi gangguan keamanan di area pelabuhan dapat diminimalkan.
3. Kepada pihak KSOP Tanjung Emas Semarang sebagai otoritas pelabuhan, disarankan untuk terus meningkatkan pengawasan terhadap penerapan ISPS *Code* di seluruh fasilitas pelabuhan yang berada di wilayah kerja Pelabuhan Tanjung Emas. Kegiatan inspeksi keamanan pelabuhan perlu dilakukan secara berkala guna memastikan bahwa seluruh fasilitas pelabuhan telah memenuhi standar keamanan internasional sesuai dengan ketentuan ISPS *Code*.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, F. (2024). Metode Penelitian Kualitatif Dan Ragamnya. *Al-Thifl Jurnal Pendidikan Anak Usia Dini*, 1(1), 54.
- Akhyar, Y., & Sutrawati, E. (2021). Implementasi Metode Pembiasaan Dalam Membentuk Karakter Religius Anak. *Al-Mutharahah*, 18(2). <https://doi.org/10.46781/al-mutharahah.v18i2.363>
- Aprilyada, G., Akbar Zidan, M., Adypon Ainunisa, R., & Winarti, W. (2023). Peran Kajian Pustaka Dalam Penelitian Tindakan Kelas. *Jurnal Kreativitas Mahasiswa*, 1(2).
- Ardiansyah, Risnita, & Jailani, M. S. (2023). Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumen Penelitian Ilmiah. *Ihsan : Jurnal Pendidikan Islam*. <http://ejournal.yayasanpendidikandzurriyatulquran.id/index.php/ihsan>
- Ash-Shiddiqi, H., Sinaga, R. W., & Audina, N. C. (2025). Kajian Teoritis: Analisis Data Kualitatif. *Jurnal Edukatif*, 3, 333–343.
- Bagas, M., Seno Adjie, G., Rahayu, Otrishnowati, Nurdiansari, Henna, Ayu, I., & Putri, J. (2025). Pengaruh Implementasi International Ship and Port Facility Security Code Terhadap Tingkat Keamanan Operasional Di Terminal Khusus Semen Indonesia Group. *Indonesian Journal of Port and Shipping Management*. <https://doi.org/10.46484/db.v2i1.811>
- Danil Arifin, M. (2024). Risk Analysis of Port Facility Security Based on the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS CODE). In *International Journal of Marine Engineering Innovation and Research* (Vol. 9, Number 2).
- Hendra, F. A., & Basuki, M. (2022). Penerapan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code. *J. SEMITAN*, 162–171.
- Indriyani, K. A., Sulistyowati, E., Utami, P., Pratiwi, M. R., Rosita, N. D., Ilmu Pelayaran, P., & Maritim Negeri Indonesia, P. (2024). Implementasi

ISPS Code di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang (Pendekatan TOWS Matrix). *Saintara : Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim*, 8(2).

Kastanya, F. Ch. J., Sapulette, W., & Titahena, G. Y. (2023). Studi Kelayakan Fasilitas Dan Kinerja Operasional Pelabuhan Galala Kecamatan Sirimau Kota Ambon. *JURNAL MANUMATA*, 09.

Kensiwi, F., Maharani, A., & Riyanto, R. (2022). Implementasi ISPS Code Terkait Dengan Pelaksanaan Drill dan Exercise di Pelabuhan Tanjung Emas. *Dinamika Bahari*, 3(2), 78–85.
<https://doi.org/10.46484/db.v3i2.311>

Listiana, H., & Anam, K. (2025). Strategi Penyusunan Kerangka Berpikir: Meningkatkan Kualitas Penelitian. *Jurnal LENTERA*.

Luthfiyani, P. W., & Murhayati, S. (2024). Strategi Memastikan Keabsahan Data Dalam Penelitian Kualitatif. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 8(1).
<https://doi.org/10.21831/imaji.v13i1.4044>

Ningsih, A., Nurhaliza, S., & Priyanti, E. (2022). Implementasi Sistem Keuangan Desa Dalam Transparansi Pengelolaan Alokasi Dana Desa Di Desa Bulak Kabupaten Indramayu. *Journal of Government Science (GovSci) : Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 3(1), 1–21.
<https://doi.org/10.54144/govsci.v3i1.14>

Nurrisa, F., & Hermina, D. (2025). Pendekatan Kualitatif dalam Penelitian: Strategi, Tahapan, dan Analisis Data. *Jurnal Teknologi Pendidikan Dan Pembelajaran*, 02, 793–800.

Pratama, A. S., Karubaba, O. C., Yulianingsih, L., & Idris, M. (2025). Evaluasi Penerapan International Ship And Port Facility Security (Isps) Code Di Pelabuhan Cirebon. *Jurnal Patria Bahari*, 5(1), 2798–0510.
www.ejournal.poltekpel-sorong.ac.id

Premadi, A., Nurfadhlin, & Oktaviani, E. S. (2022). Proses Penerapan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code di Terminal

- Khusus Fsrui Hua Xiang 8. *Journal Marine Inside*, 33–44.
<https://doi.org/10.56943/ejmi.v4i1.40>
- Rahmani, D. A., Muhayati, S., & Kholis, I. (2025). Analisis Data Kualitatif. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 02.
- Rijal Fadli, M. (2021). Memahami Desain Metode Penelitian Kualitatif. *Humanika: Kajian Ilmiah Mata Kuliah Umum*, 21(1), 33–54.
<https://doi.org/10.21831/hum.v21i1>
- Rivaldi, A., Feriawan, U., & Nur, M. (2024). Metode Pengumpulan Data Melalui Wawancara. *Uinsu*.
- Rizki Utomo, T., Setiawan, A., Sutralinda, D., Studi Teknologi Rekayasa Operasional Kapal, P., & Pelayaran Surabaya, P. (2025). Upaya Meningkatkan Pemahaman tentang Sistem Keamanan Kapal Sesuai ISPS Code di MT XYZ. *Dety Sutralinda Innovative: Journal Of Social Science Research*, 5, 484–498.
- Romdona, S., Senja Junista, S., & Gunawan, A. (2025). Teknik Pengumpulan Data: Observasi, Wawancara Dan Kuesioner. *Jisosepol: Jurnal Ilmu Sosial Ekonomi Dan Politik*, 3(1), 39–47.
<https://samudrapublisher.com/index.php/JISOSEPOL>
- Sa'adah, M., Rahmayati, G. T., & Prasetyo, Y. C. (2022). Strategi Dalam Menjaga Keabsahan Data Pada Penelitian Kualitatif. *Jurnal Al 'Adad: Jurnal Tadris Matematika*, 54–64.
- Sari Siagian, B., & Meyniar Albina. (2025). Konsep, Jenis, dan Penyusunan Instrumen Penelitian dalam Pendidikan. *QAZI: Journal of Islamic Studies*, 2(1), 251–259. <https://doi.org/10.61104/qz.v2i1.285>
- Ultavia, A. B., Jannati, P., & Malahati, F. (2023). Kualitatif: Memahami Karakteristik Penelitian Sebagai Metodologi. In *Jurnal Pendidikan Dasar* (Vol. 11, Number 2).

- Undari, S., & Muspawi, M. (2024). Memahami Sumber Data Penelitian : Primer, Sekunder, Dan Tersier. *Indonesian Institute For Corporate Learning And Studies (IICLS)*.
- Vera Nurfajriani, W., Ilhami, M. W., Mahendra, A., Sirodj, R. A., & Afgani, W. (2024). Triangulasi Data Dalam Analisis Data Kualitatif. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 10(17), 826–833. <https://doi.org/10.5281/zenodo.13929272>
- Wardani, A. K. (2021). Maritime Security Regulation Concerning International Ship And Port Facility Security Code 2002 And Its Implementation In Indonesia. *Lampung Journal of International Law*, 3(1), 19–28. <https://doi.org/10.25041/lajil.v3i1.1985>
- Waruwu, M. (2023). Pendekatan Penelitian Pendidikan: Metode Penelitian Kualitatif, Metode Penelitian Kuantitatif dan Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Method). *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 7.
- Waruwu, M. (2024). Pendekatan Penelitian Kualitatif: Konsep, Prosedur, Kelebihan dan Peran di Bidang Pendidikan. *Jurnal Penelitian Dan Evaluasi Pendidikan*, 05. <https://afeksi.id/jurnal/index.php/afeksi/>
- Widodo, B. L. H., Wahyuni, E. T., & Saleh, A. (2023). Manajemen Keamanan Kapal, Pelabuhan Dan Penerapan Isps Code Untuk Menunjang Keamanan Pelayaran. *5th National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies, Volume 2*.
- Zulfan Muhammad Ridha, Idris, M., & Puby Sumarta. (2023). Pengaruh Ketersediaan Fasilitas Dermaga Terhadap Waktu Tunggu Kapal Bongkar Batubara Yang Ditangani Oleh Agency Pt. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari. *Jurnal Patria Bahari*, 3(1), 2798–0510. www.ejournal.poltekpel-sorong.ac.id

Zurkiyah, & Sriasfiati. (2021). Analisis Tingkat Pelayanan Dermaga Pelabuhan Penumpang Teluk Nibung Asahan, Tanjung Balai Sumatera Utara. *Semnastek Uisu*.



LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Wawancara

Wawancara Narasumber 1

Jabatan : *Inspector / Auditor ISPS Code* KSOP Tanjung Emas

Tanggal Wawancara : 7 November 2024

Peneliti : Selamat siang, Pak. Terima kasih atas waktu yang telah diberikan kepada saya. Dalam kesempatan ini saya ingin menanyakan terkait bagaimana penerapan *ISPS Code* di Dermaga Nusantara Tanjung Emas Semarang berdasarkan hasil inspeksi yang Bapak lakukan di lapangan.

Inspector : Selamat siang. Baik, jadi secara umum penerapan *ISPS Code* di Pelabuhan Tanjung Emas memang sudah berjalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku, terutama dari sisi administratif. Bisa dilihat dari adanya dokumen keamanan seperti *Port Facility Security Plan (PFSP)*, struktur organisasi keamanan pelabuhan, serta adanya penunjukan personel yang bertanggung jawab terhadap keamanan fasilitas pelabuhan. Tapi, dari hasil inspeksi kemaren yang dilakukan secara langsung di lapangan, khususnya di area Dermaga Nusantara, masih ditemukan beberapa kekurangan yang cukup signifikan dalam implementasi teknisnya. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun secara dokumen sudah terpenuhi, pelaksanaan di lapangan

masih memerlukan perhatian lebih agar sesuai dengan standar ISPS *Code* secara menyeluruh.

Peneliti : Pada saat inspeksi kemaren, ditemukan adanya kerusakan pada pagar perimeter. Bagaimana pandangan Bapak terkait hal tersebut dalam konteks keamanan pelabuhan?

Inspector : iya itu salah satu temuan yang cukup penting dan tidak bisa dianggap sepele. Dalam sistem keamanan pelabuhan, pagar perimeter berfungsi sebagai garis pertahanan pertama dalam membatasi akses ke area terbatas. Jika pagar tersebut dalam kondisi rusak, berlubang, patah seperti kemaren saat inspeksi atau tidak terawat, maka hal tersebut bisa membuka peluang bagi pihak yang tidak berkepentingan untuk masuk ke dalam area pelabuhan tanpa melalui prosedur yang semestinya. Hal ini tentu sangat bertentangan dengan prinsip dasar ISPS *Code* yang menekankan pentingnya pengendalian akses secara ketat. Selain itu, kondisi pagar yang tidak optimal juga dapat menyulitkan petugas keamanan dalam melakukan pengawasan, karena area yang seharusnya aman menjadi memiliki celah yang berpotensi dimanfaatkan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab.

Peneliti : Menurut Bapak, apa saja dampak yang dapat timbul jika kondisi ini tidak segera diperbaiki?

Inspector : Dampaknya bisa sangat luas. Yang paling utama adalah meningkatnya risiko akses tidak sah ke area pelabuhan. Selain

itu, potensi terjadinya tindakan kriminal seperti pencurian, penyelundupan, maupun sabotase juga dapat meningkat. Tidak hanya itu, kondisi keamanan yang kurang optimal juga dapat berdampak pada operasional pelabuhan, karena apabila terjadi gangguan keamanan, maka aktivitas bongkar muat dan kegiatan kapal dapat terganggu. Dalam jangka panjang, hal ini juga dapat memengaruhi kepercayaan pengguna jasa terhadap keamanan pelabuhan tersebut.

Peneliti : Apakah kegiatan inspeksi ini juga menjadi bagian dari evaluasi terhadap penerapan ISPS *Code*?

Inspector : Betul sekali. Kegiatan inspeksi yang dilakukan merupakan bagian dari fungsi pengawasan dan evaluasi terhadap penerapan ISPS *Code* di fasilitas pelabuhan. Melalui inspeksi ini, kita dapat mengidentifikasi kekurangan yang ada di lapangan dan memberikan rekomendasi perbaikan kepada pihak pengelola. Harapannya, dengan adanya evaluasi secara berkala, penerapan ISPS *Code* dapat terus ditingkatkan dan disesuaikan dengan kondisi nyata di lapangan.

Peneliti : Baik, Pak. Terima kasih banyak atas penjelasan yang sangat lengkap dan membantu penelitian saya.

Inspector : Sama-sama. Semoga sukses ya adik.

Wawancara Narasumber 2

Jabatan : *Port Facility Security Officer (PFSO)*

Tanggal Wawancara : 6 November 2024

Peneliti : Selamat siang, Pak. Saya ingin menanyakan bagaimana kondisi penerapan ISPS *Code* di Dermaga Nusantara berdasarkan hasil inspeksi yang telah dilakukan.

PFSO : Selamat siang mas. Berdasarkan hasil inspeksi yang dilakukan bersama KSOP, kami mengakui bahwa masih terdapat beberapa kekurangan dalam penerapan ISPS *Code* di Dermaga Nusantara, khususnya terkait kondisi fasilitas keamanan fisik. Secara umum, sistem keamanan sudah berjalan, namun memang belum sepenuhnya optimal di semua titik area dermaga.

Peneliti : Apa yang menjadi faktor utama dari permasalahan tersebut?

PFSO : Ada beberapa faktor yang memengaruhi. Pertama adalah faktor usia fasilitas, dimana beberapa infrastruktur seperti pagar perimeter sudah digunakan dalam jangka waktu yang cukup lama sehingga mengalami penurunan kualitas. Kedua adalah faktor lingkungan pelabuhan yang memiliki tingkat korosi tinggi akibat paparan air laut dan udara yang mengandung garam. Ketiga adalah aktivitas operasional yang cukup padat, sehingga dalam beberapa kondisi fasilitas keamanan mengalami kerusakan karena sering tersenggol oleh truk atau alat berat

yang sedang melakukan kegiatan bongkar muat. Selain itu, faktor pemeliharaan yang belum maksimal juga menjadi salah satu penyebab munculnya kerusakan tersebut.

Peneliti : Bagaimana dampak dari kondisi tersebut terhadap penerapan ISPS Code?

PFSO : Dampaknya tentu cukup signifikan. Ketika fasilitas keamanan seperti pagar perimeter tidak dalam kondisi baik, maka pengendalian akses menjadi kurang efektif. Hal ini dapat meningkatkan risiko masuknya pihak yang tidak berkepentingan ke area pelabuhan.

Peneliti : Apa upaya yang akan dilakukan oleh pihak Pelindo untuk mengatasi permasalahan tersebut?

PFSO : Kami akan melakukan evaluasi menyeluruh terhadap hasil temuan inspeksi. Langkah yang akan dilakukan antara lain perbaikan pagar perimeter yang rusak, penggantian fasilitas keamanan yang sudah tidak layak, serta peningkatan pemeliharaan rutin terhadap seluruh sarana keamanan. Selain itu, kami juga berencana untuk menambah peralatan keamanan.

Peneliti : Tadi juga terdapat *security* yang tidak maksimal dalam menjalankan tugas, bagaimana upaya yang akan dilakukan pihak Perusahaan?

PFSO : Kami juga akan meningkatkan kapasitas sumber daya manusia melalui pelatihan dan evaluasi kinerja petugas keamanan. Selain

itu, kami akan mempertimbangkan penambahan jumlah personel di area tertentu yang memiliki tingkat kerawanan lebih tinggi, sehingga pengawasan dapat dilakukan secara lebih optimal.

Peneliti : Baik, Pak. Terima kasih atas penjelasannya.

PFSO : Sama – sama dek



Wawancara Narasumber 3

Jabatan : *Security Dermaga Nusantara*

Tanggal Wawancara : 6 November 2024

Peneliti : Selamat siang, Pak. Saya ingin mengetahui bagaimana kondisi pengamanan di Dermaga Nusantara dari sudut pandang Bapak sebagai petugas di lapangan.

Security : Selamat siang, Secara umum pengamanan di Dermaga Nusantara berjalan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan. Kami melaksanakan tugas pengawasan, patroli, serta pemeriksaan terhadap aktivitas yang berlangsung di area dermaga. Namun dalam pelaksanaannya, memang terdapat beberapa kendala yang kami hadapi, terutama terkait kondisi fasilitas keamanan dan luasnya area yang harus diawasi.

Peneliti : Bagaimana pengaruh kerusakan pagar dan kerusakan lainnya seperti yang ditemukan tadi terhadap tugas pengamanan?

Security : Menurut saya, Kerusakan-kerusakan tadi sangat berpengaruh terhadap tugas kami. Pagar yang seharusnya menjadi pembatas utama justru menjadi titik lemah dalam sistem keamanan. Kami harus memberikan perhatian lebih pada area tersebut dengan meningkatkan frekuensi patroli. Hal ini tentu menambah beban kerja karena kami harus memastikan tidak ada pihak yang masuk tanpa izin melalui celah tersebut.

Peneliti : Apa yang perlu ditingkatkan agar keamanan lebih optimal?

Security : Menurut saya perlu ada perbaikan fasilitas seperti pagar serta penambahan personel. Dengan adanya dukungan tersebut, pengawasan bisa lebih maksimal dan kami bisa bekerja lebih efektif.

Peneliti : Terima kasih banyak pak

Security : ya sama sama



Lampiran 2 Kegiatan Inspeksi Dermaga Nusantara





Lampiran 3 Kegiatan Inspeksi Pos Security Dermaga Nusantara



Lampiran 4 Rapat dan Wawancara



Lampiran 5 Kantor PT Pelindo Multi Terminal Cabang Semarang



Lampiran 6 Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan



Lampiran 7 Hasil Pemeriksaan / Inspeksi Keamanan Fasilitas Pelabuhan



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS I TANJUNG EMAS**

Jl. Yos Sudarso No.30
Semarang - 50174

Telp. (024) 3540687
Fax. (024) 3582335

Email : ksotanjungemas@dephub.go.id
Homepage : dephub.go.id/org/ksotanjungemas

**PEMERIKSAAN RUTIN (INSPEKSI) KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN
INSPECTION OF PORT FACILITY SECURITY**

Berdasarkan Amandemen 2002 SOLAS XI-2, ISPS Code Bagian B, 16.62 Lampiran 2

Under 2002 Amendment of SOLAS XI-2, ISPS Code Part B, 16.62 Appendix 2

Dilaksanakan oleh Koordinator Komite Keamanan Pelabuhan

Carried out by Coordinator of Port Security Committee

Nama Pelabuhan : **TANJUNG EMAS.**
Name of Port

Nama Fasilitas Pelabuhan : **Terminal Rempang Internasi-
onal Semarang, PT. Pelindo 111
(Persero) Terminal Tanjung Emas.**
Name of Port Facility

Nomor IMO Fasilitas Pelabuhan : **IDSRG -0001**
IMO Number

Pemilik/Operator *) : **PT Pelindo**
Owner/Operator

*) Sesuai Ijin Operasional dari Menteri Perhubungan
Refer to Minister of Transportation Operation Permit

**DAFTAR PERTANYAAN (CHECKLIST) PEMERIKSAAN RUTIN (INSPEKSI) KEAMANAN
FASILITAS PELABUHAN YANG DILAKSANAKAN OLEH UPT SELAKU PSC**

Nama Petugas Pemeriksa : 1. Capt. RIRIS VERY SULISTYANI, M.Si, M. Mar
2. AGUSTINUS

Nama PFSO : JOKO SASMITO
Tanggal Pelaksanaan : 06 NOVEMBER 2024

**AKSES KE FASILITAS PELABUHAN :
ACCES TO THE PORT FACILITY**

No.	Uraian/Description	Kondisi/Condition		Catatan Comments	Ket/Note
		Ada/Yes	Tidak/No		
1	Pos Jaga Post	✓			
2	Petugas Jaga Security Guard	✓			
3	Buku Tamu Visitor Book	✓			
4	Identifikasi ID Card	✓			
5	Prosedur Pemeriksaan Inspection Procedure	✓			
6	Peralatan Keamanan Security Equipment	✓			
7	Peralatan Komunikasi Communication Equipment	✓			

Catatan : Digunakan untuk catatan tambahan terkait Akses ke Fasilitas Pelabuhan

Use for additional comment about Access to the port facility

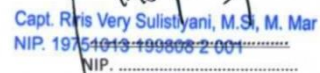
- tamu kurang pemeriksaan / prosedur di 502.
- Perw ditambahkan metal detector

Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan
Port Facility Security Officer


PELINDO

JOKO SASMITO

Petugas Pemeriksa
Inspection Officer


Capt. Riris Very Sulistyani, M.Si, M. Mar
NIP. 19751013-199808-2-001
NIP.

**DAFTAR PERTANYAAN (CHECKLIST) PEMERIKSAAN RUTIN (INSPEKSI) KEAMANAN
FASILITAS PELABUHAN YANG DILAKSANAKAN OLEH UPT SELAKU PSC**

Nama Petugas Pemeriksa : 1. Capt. RIRIS VERY SULISTYANI, M.Si, M. Mar
2. AGUSTINUS

Nama PFSO : JOKO SASMITO
Tanggal Pelaksanaan : 06 NOVEMBER 2024

**DAERAH TERBATAS :
RESTRICTED AREA**

No.	Uraian/Description	Kondisi/Condition		Catatan Comments	Ket/Note
		Ada/Yes	Tidak/No		
1	Penandaan Marking	✓			
2	Kejelasan Penandaan Clearly Marking	✓			
3	Kondisi Keamanan Pintu-pintu Doors security condition	✓			
4	Prosedur pada setiap tingkat keamanan The procedure at each level of security	✓			

Catatan : Digunakan untuk catatan tambahan terkait Akses ke Fasilitas Pelabuhan
Use for additional comment about Access to the port facility

- Perantara Security level di Samudera 01 kurang jelas
(karena ada pekerjaan pemangkasan dermaga samudera)
- Perantara Security level di Nusantara kurang jelas

Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan
Port Facility Security Officer



JOKO SASMITO

Petugas Pemeriksa
Inspection Officer

Capt. Riris Very Sulistyani, M.Si, M. Mar
NIP. 19751013-199808-2-001.....

**DAFTAR PERTANYAAN (CHECKLIST) PEMERIKSAAN RUTIN (INSPEKSI) KEAMANAN
FASILITAS PELABUHAN YANG DILAKSANAKAN OLEH UPT SELAKU PSC**

Nama Petugas Pemeriksa : 1. Capt. Riris Very Sulistiyani, M.Si, M. Mar
2. AGUSTINUS

Nama PFSO : JOKO SASMITO
Tanggal Pelaksanaan : 06 NOVEMBER 2024

**PENANGANAN MUATAN :
HANDLING CARGO**

No.	Uraian/Description	Kondisi/Condition		Catatan Comments	Ket/Note
		Ada/Yes	Tidak/No		
1	Peralatan yang digunakan <i>Equipment to be use</i>	✓			
2	Jumlah dan kesiapan petugas <i>Number & available of officer</i>	✓			
3	Kesesuaian prosedur dan kondisi lapangan <i>Congruence the procedure and field condition</i>	✓			
4	Prosedur pada setiap tingkat keamanan <i>The procedure at each level of security</i>	✓			

Catatan : Digunakan untuk catatan tambahan terkait Akses ke Fasilitas Pelabuhan
Use for additional comment about Access to the port facility

Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan
Port Facility Security Officer



JOKO SASMITO

Petugas Pemeriksa
Inspection Officer

Capt. Riris Very Sulistiyani, M.Si, M. Mar
NIP. 19751013 199808 2 001

**DAFTAR PERTANYAAN (CHECKLIST) PEMERIKSAAN RUTIN (INSPEKSI) KEAMANAN
FASILITAS PELABUHAN YANG DILAKSANAKAN OLEH UPT SELAKU PSC**

Nama Petugas Pemeriksa : 1. Capt. RIRIS VERY SULISTIYANI, M.Si, M. Mar
2. AGUSTINUS

Nama PFSO : JOKO SASMITO

Tanggal Pelaksanaan : 06 NOVEMBER 2024

**PENANGANAN BARANG TIDAK DIDAMPINGI PEMILIK :
UNCOMPANIED BAGGAGE**

No.	Uraian/Description	Kondisi/Condition		Catatan Comments	Ket/Note
		Ada/Yes	Tidak/No		
1	Peralatan yang digunakan <i>Equipment to be use</i>	✓			
2	Jumlah dan kesiapan petugas <i>Number & available of officer</i>	✓			
3	Kesesuaian prosedur dan kondisi lapangan <i>Congruence the procedure and field condition</i>	✓			
4	Prosedur pada setiap tingkat keamanan <i>The procedure at each level of security</i>	✓			

Catatan : Digunakan untuk catatan tambahan terkait Akses ke Fasilitas Pelabuhan
Use for additional comment about Access to the port facility

Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan
Port Facility Security Officer



JOKO SASMITO

Petugas Pemeriksa
Inspection Officer

Capt. Riris Very Sulistiyani, M.Si, M. Mar
NIP. 197510131998082001

**DAFTAR PERTANYAAN (CHECKLIST) PEMERIKSAAN RUTIN (INSPEKSI) KEAMANAN
FASILITAS PELABUHAN YANG DILAKSANAKAN OLEH UPT SELAKU PSC**

Nama Petugas Pemeriksa : 1. Capt. RIRIS VERY SULISTYANI, M.Si, M. Mar
2. AGUSTINUS

Nama PFSO : JOKO SASMITO
Tanggal Pelaksanaan : 06 NOVEMBER 2024

**PENANGANAN PERBEKALAN KAPAL :
SHIP STORES DELIVERY**

No.	Uraian/Description	Kondisi/Condition		Catatan Comments	Ket/Note
		Ada/Yes	Tidak/No		
1	Peralatan yang digunakan <i>Equipment to be use</i>	✓			
2	Jumlah dan kesiapan petugas <i>Number & available of officer</i>	✓			
3	Kesesuaian prosedur dan kondisi lapangan <i>Congruence the procedure and field condition</i>	✓			
4	Prosedur pada setiap tingkat keamanan <i>The procedure at each level of security</i>	✓			

Catatan : Digunakan untuk catatan tambahan terkait Akses ke Fasilitas Pelabuhan
Use for additional comment about Access to the port facility

Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan
Port Facility Security Officer



JOKO SASMITO

Petugas Pemeriksa
Inspection Officer

Capt. Riris Very Sulistyani, M.Si, M. Mar
NIP. 19751013 199808 2 001

**DAFTAR PERTANYAAN (CHECKLIST) PEMERIKSAAN RUTIN (INSPEKSI) KEAMANAN
FASILITAS PELABUHAN YANG DILAKSANAKAN OLEH UPT SELAKU PSC**

Nama Petugas Pemeriksa : 1. Capt. Riris Very Sulistiyani, M.Si, M. Mar
2. AGUSTINUS

Nama PFSO : JOKO SASMITO

Tanggal Pelaksanaan : 06 NOVEMBER 2024

**PENGAWASAN SEKITAR :
SURVEILLANCE PATROL**

No.	Uraian/Description	Kondisi/Condition		Catatan Comments	Ket/Note
		Ada/Yes	Tidak/No		
1	Sarana yang digunakan <i>Equipment to be use</i>	✓			
2	Jumlah dan kesiapan petugas <i>Number & available of officer</i>	✓			
3	Kesesuaian prosedur dan kondisi lapangan <i>Congruence the procedure and field condition</i>	✓			
4	Prosedur pada setiap tingkat keamanan <i>The procedure at each level of security</i>	✓			

Catatan : Digunakan untuk catatan tambahan terkait Akses ke Fasilitas Pelabuhan

Use for additional comment about Access to the port facility

- ~~Petugas~~

Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan
Port Facility Security Officer



JOKO SASMITO

Petugas Pemeriksa
Inspection Officer

Capt. Riris Very Sulistiyani, M.Si, M. Mar
NIP. 197510131998082001

**DAFTAR PERTANYAAN (CHECKLIST) PEMERIKSAAN RUTIN (INSPEKSI) KEAMANAN
FASILITAS PELABUHAN YANG DILAKSANAKAN OLEH UPT SELAKU PSC**

Nama Petugas Pemeriksa : 1. CAPT. RIRIS VERY SULISTYANI, M.Si, M. Mar
2. AGUSTINUS

Nama PFSO : JOKO SASMITO
Tanggal Pelaksanaan : 06 NOVEMBER 2024

**JALUR EVAKUASI :
EVACUATION ROUTE**

No.	Uraian/Description	Kondisi/Condition		Catatan Comments	Ket/Note
		Ada/Yes	Tidak/No		
1	Lokasi & tanda-tanda petunjuk evakuasi <i>Location & symbol/evacuation direction</i>	✓			
2	Kesesuaian prosedur dan kondisi lapangan <i>Congruence the procedure and field condition</i>	✓			
3	Prosedur pada setiap tingkat keamanan <i>The procedure at each level of security</i>	✓			

Catatan : Digunakan untuk catatan tambahan terkait Akses ke Fasilitas Pelabuhan
Use for additional comment about Access to the port facility

Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan
Port Facility Security Officer



JOKO SASMITO

Petugas Pemeriksa
Inspection Officer

Capt. Riris Very Sulistiyani, M.Si, M. Mar
NIP. 19751013 199808 2 001

NIP

**DAFTAR PERTANYAAN (CHECKLIST) PEMERIKSAAN RUTIN (INSPEKSI) KEAMANAN
FASILITAS PELABUHAN YANG DILAKSANAKAN OLEH UPT SELAKU PSC**

Nama Petugas Pemeriksa : 1. Capt. Riris Very Sulistyani, M.St, M. Mar
2. Agustinur

Nama PFSO : JOKO SASMITO

Tanggal Pelaksanaan : 06 NOVEMBER 2024

**DOKUMENTASI :
DOCUMENTATION**

No.	Uraian/Description	Kondisi/Condition		Catatan Comments	Ket/Note
		Ada/Yes	Tidak/No		
1	Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan dan Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSA & PFSP)	✓			
2	Pemeriksaan Internal <i>Internal Audit</i>	✓			
3	Simulasi dan pelaksanaan latihan <i>Drill and Exercise</i>				
4	Deklarasi Keamanan <i>Declaration of Security</i>	✓			
5	Laporan Awal keamanan kedatangan kapal <i>Pre Arrival Notification Ship Security (PAN)</i>	✓			
6	Rencana training, drill, & Exercise 1 Tahun <i>Drill and Exercise Plan 1 year</i>	✓			
7	Kejadian Keamanan <i>Security Incident</i>		✓		

Catatan : Digunakan untuk catatan tambahan terkait Akses ke Fasilitas Pelabuhan

Use for additional comment about Access to the port facility

- Perlu ditambahkan petugas security pada dokumen Ute sertifikat
no course 3.24 Ute 8 personal

- ditambahkan no course 3.25 Ute 5 orang

Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan
Port Facility Security Officer


PELINDO
MULTI TERMINAL
JOKO SASMITO

Petugas Pemeriksa
Inspection Officer


Capt. Riris Very Sulistyani, M.St, M. Mar
NIP. 1973013 199808 2 001

**DAFTAR PERTANYAAN (CHECKLIST) PEMERIKSAAN RUTIN (INSPEKSI) KEAMANAN
FASILITAS PELABUHAN YANG DILAKSANAKAN OLEH UPT SELAKU PSC**

Nama Petugas Pemeriksa : 1. Capt. RIRIS VERY SULIS TIYANI, M.Si, M. Mar
2. AGUSTINUS

Nama PFSO :

Tanggal Pelaksanaan :

**KAJI ULANG & PERUBAHAN PENILAIAN KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN
REVIEW & CHANGE OF PORT FACILITY SECURITY ASESMENT (PFSA)**

No.	Tanggal	Bagian	Alasan	Persetujuan	
				PFSO	PSC

Catatan : Digunakan untuk catatan tambahan terkait Akses ke Fasilitas Pelabuhan
Use for additional comment about Access to the port facility

Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan
Port Facility Security Officer

JOKO SASMITO

Petugas Pemeriksa
Inspection Officer


Capt. Riris Very Sulistyani, M.Si, M. Mar
NIP. 19751013.199808.2.001

DAFTAR HADIR PEMERIKSAAN RUTIN (INSPEKSI) KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN
ABSENCE OF INSPECTION PROGRAM OF PORT FACILITY SECURITY

Nama Faspel :
Name of Port Facility

Tanggal :
date

No. No.	Nama Name	Unit Kerja Job Units	Tanda Tangan (Buka) Signed (opened)	Tanda Tangan (Tutup) Signed (closed)
1	Capt. Riris	Auditor / deputy PSO		
2	Agustiner	Kep. Tg. Emas		
3	Idi Kumawan	Psop. Tg. Emas		
4	Richard	HSCE T. Emas		
5	Rafa Nur-A	-		
6	Paras A	HSCE TJ EMAS		
7	JOKO SASMITO	PSO		
8			8	8
9			9	9
10			10	10
11			11	11
12			12	12

Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan
Port Facility Security Officer

PELINDO
MULTI TERMINAL

JOKO SASMITO

Petugas Pemeriksa
Inspection Officer

Capt. Riris Very Sulistiyani, M.Si, M. Mar
NIP. 19751013 199808 2 001

JADWAL PEMERIKSAAN RUTIN (INSPEKSI) KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN

Nama Fasilitas Pelabuhan :
Nama Komite Keamanan Pelabuhan : KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I TANJUNG EMAS
Tahun :

No.	Materi Pemeriksaan	BULAN											
		JAN	FEB	MAR	APR	MEI	JUN	JUL	AGST	SEPT	OKT	NOV	DES
1	Akses Fasilitas Pelabuhan Access to The Port Facility												
2	Daerah Terbatas Restricted Area												
3	Penanganan Muatan Handling Cargo												
4	Penanganan Barang Tidak didampangi Pemiliknya Uncompanded Baggage												
5	Perbekalan Kapal Delivery Ship Store												
6	Pengawasan Sekitar Surveillance Patrol												
7	Pencatatan Document												
8	PfSA & PFSP (Tahunan/annual)												

PERWIRA KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN
PORT FACILITY SECURITY OFFICER

Lampiran 8 Denah Dermaga Nusantara Pelabuhan Tanjung Emas Semarang



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Dimas Naufal Wibowo
2. Tempat, Tanggal Lahir : Gunungkidul, 23 September 2002
3. Jenis Kelamin : Laki-laki
4. Agama : Islam
5. Alamat : Kepek II RT 02 RW 09, Kepek, Wonosari,
Gunungkidul
6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Alm. Binarso Dwi Prabowo
 - b. Ibu : Wiwik Indarwati
7. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD Muhammadiyah Al - Mujahidin
 - b. SMP : SMP Negeri 2 Wonosari
 - c. SMA : SMA Negeri 1 Wonosari
 - d. Perguruan Tinggi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
8. Praktik Darat

Perusahaan Pelayaran : KSOP Kelas I Tanjung Emas

PT Sumber Wahana Maritim

PT Evergreen Shipping Agency Indonesia