

Implementasi ISPS Code di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang (Pendekatan TOWS Matrix)

Kristin A. Indriyani^{1*}, Ely Sulistyowati², Prapti Utami³, Mitha R. Pratiwi⁴, Niken D. Rosita⁵

^{1,2,3,4}Politeknik Ilmu Pelayaran, Semarang

⁵Politeknik Maritim Negeri Indonesia, Semarang

*Corresponding author e-mail: kristinanitaindri@gmail.com

Diterima 13 Juni 2024, direvisi 19 Agustus 2024, diterbitkan 26 September 2024

Abstrak

Implementasi *International Ship and Port Facility Security (ISPS Code)* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang diterapkan sebagai kewajiban terhadap pemenuhan aturan dari *International Maritime Organization (IMO)*. Latar belakang penerapan *ISPS Code* terkait dengan serangan terorisme pada 11 September 2001. *ISPS Code* di Indonesia mulai diterapkan sejak Juli 2004. Keberhasilan penerapan *ISPS Code* perlu dukungan dari pihak terkait. Data penelitian terkait implementasi *ISPS Code* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang disimpulkan berbagai kendala diantaranya kualitas sumber daya manusia baik awak kapal dan petugas keamanan pelabuhan. Pada penelitian ini digunakan metode *Threats, Opportunities, Weakness* dan *Strength (TOWS) Matrix*. Berdasarkan hasil observasi partisipatif dan observasi tidak langsung serta wawancara semi terstruktur maka diperoleh informasi terkait penerapan *ISPS Code* dimana strategi Kekuatan-Peluang yang diterapkan oleh instansi di area Pelabuhan Tanjung Emas Semarang diantaranya dengan cara meningkatkan kualitas sarana prasarana sebagai pendukung penerapan *ISPS Code*; regulasi yang elastis terkait penerapan *drill*; pemantauan *Port Facility Security Plan (PFSP)* yang bisa dilaksanakan secara *online* serta pemberian pelatihan terus menerus pada sumber daya manusia terkait. Strategi Kekuatan-Ancaman diantaranya dengan meningkatkan kesadaran terkait penerapan *ISPS Code* dengan dukungan finansial dan *drill* yang rutin. Pada penerapan strategi Kelemahan-Peluang diantaranya meningkatkan pengawasan terhadap pelaksanaan *drill*, penerapan regulasi terkait barang bawaan, pengawasan audit internal dan konsistensi perbaikan sarana prasarana pada fasilitas pelabuhan. Strategi Kelemahan-Ancaman diantaranya melaksanakan *drill* sesuai dengan jadwal dan sinergi antar instansi dalam pengawasan terhadap barang bawaan.

Kata kunci : *ISPS Code*, *TOWS Matrix*, Pelabuhan Tanjung Emas

Abstract

The implementation of the International Ship and Port Facility Security (ISPS Code) at Tanjung Emas Port, Semarang is implemented as an obligation to fulfill the rules of the International Maritime Organization (IMO). The background to the implementation of the ISPS Code is related to the terrorist attacks on September 11, 2001. The ISPS Code in Indonesia has been implemented since July 2004. The success of the implementation of the ISPS Code requires support from related parties. Research data related to the implementation of the ISPS Code at Tanjung Emas Port, Semarang concluded that there were various obstacles including the quality of human resources, both ship crews and port security officers. This study used the Threats, Opportunities, Weaknesses and Strengths (TOWS) Matrix method. Based on the results of participatory observation and indirect observation as well as semi-structured interviews, information was obtained regarding the implementation of the ISPS Code where the Strength-Opportunity strategy implemented by agencies in the Tanjung Emas Port area of Semarang included improving the quality of infrastructure to support the implementation of the ISPS Code; clear regulations related to the implementation of drills; monitoring the Port Facility Security Plan (PFSP) which can be implemented online and providing continuous training to related human resources. Strength-Threat strategies include increasing awareness of the implementation of the ISPS Code with financial support and regular drills. In the implementation of the Weakness-Opportunity strategy, including increasing supervision of the

implementation of drills, implementing regulations related to goods carried, internal audit supervision and consistency in improving facilities and infrastructure at port facilities. Weakness-Threat strategies include implementing drills according to schedule and synergy between agencies in supervising goods carried.

Keywords: ISPS Code, TOWS Matrix, Tanjung Emas Port

Pendahuluan

Keamanan pelabuhan merupakan sarana prasarana bagi moda transportasi laut. Keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan memberikan dukungan terhadap perekonomian nasional serta industri di bidang maritim [1]. Kapal sebagai pengangkut yang membawa muatan barang dan atau penumpang, sedangkan pelabuhan merupakan tempat persinggahan dan tempat moda transportasi laut melakukan kegiatan bongkar atau muat. Tingginya arus barang yang keluar masuk melalui prasarana moda transportasi laut didukung dengan sistem keselamatan dan keamanan pelayaran [2]. Angkutan laut di Indonesia masih belum maksimal tetapi memiliki potensi untuk dikembangkan dengan faktor keselamatan dan keamanan sebagai hal yang harus diutamakan dalam pelayaran [3]. Keselamatan dan keamanan pelayaran dituangkan peraturan undang-undang pelayaran nomor 17. Undang-undang tersebut dikeluarkan pada tahun 2008[4]. Keselamatan pelayaran di Indonesia mengacu pada peraturan yang diterapkan oleh organisasi maritim dunia (IMO) dan diadopsi dalam keselamatan jiwa di laut (SOLAS) tahun 1974. Indonesia telah meratifikasi peraturan ISM Code dalam Permenhub No 45 tahun 2012 mengenai manajemen bagi keselamatan pengangkut. Faktor lain yang mendukung kelancaran operasional moda transportasi laut yakni terkait keamanan. Keamanan yang dimaksud mencakup rasa aman bagi pengangkut dan area pelabuhan. Hal tersebut tertuang dalam undang-undang pelayaran yang diterapkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) melalui *International Ship and Port Security Code* (ISPS Code) [5]. Kode ISPS merupakan sebuah sistem yang melibatkan pihak kapal dan pelabuhan untuk mengkomunikasikan keamanan.

Latar belakang penerapan ISPS Code antara lain terkait meningkatnya kejahatan di laut dan terorisme khususnya pasca serangan 11 September 2001, sehingga IMO melakukan modifikasi SOLAS 1974 melalui pertemuan yang dilakukan tahun 2002 di London.

Modifikasi terkait SOLAS 1974 pada bagian Bab Lima dengan topik keselamatan dalam pelayaran (*safety of Navigation*) dan menambahkan Bab 11 menjadi Bab 11 ayat 1 terkait cara untuk meningkatkan keselamatan dalam berlayar serta Bab 11 ayat 2 terkait cara khusus dalam meningkatkan keamanan berlayar (ISPS Code). Kode keamanan pelabuhan beserta fasilitas di dalamnya terdiri dari 2 hal yakni bagian A terdiri dari aturan yang wajib dipenuhi dari bagian 1-19 serta hal yang satunya adalah kode B berisi panduan dan penjelasan bagian 1-19. Penelitian terdahulu yang mengangkat topik terkait penerapan ISPS Code di wilayah Semarang, khususnya pelabuhan menyimpulkan hambatan yang dihadapi pada saat penerapan ISPS Code di lapangan, antara lain:

1. Dana yang minim serta pendidikan dan pelatihan petugas keamanan yang masih kurang [6];
2. Kualitas dari karyawan yang dimiliki serta kondisi fasilitas dan perlengkapan baik di kapal maupun pelabuhan disamping itu pemahaman masyarakat sekitar pelabuhan terkait keamanan walaupun telah dilakukan sosialisasi dan ditemukannya hambatan lain yakni implementasi tidak berjalan kontinu, aktivitas petugas keamanan pelabuhan yang saling tumpang tindih dalam wewenang serta faktor luar yakni interpretasi berbeda terkait aturan dari IMO [7];
3. Pemahaman dan rasa tanggungjawab ABK kapal masih kurang [8];
4. Tingkat interpretasi kru terkait kode ISPS yang kurang dilakukan serta perlengkapan kode keamanan pelabuhan. Kendala lain yakni kondisi pelabuhan dimana kapal berlabuh [9];
5. Alat scanner X-ray tidak tersedia di seluruh titik strategis sehingga belum sesuai dengan standar [10].

Terkait dengan studi literatur yang telah disampaikan maka dalam penelitian ini akan dijelaskan beberapa poin diantaranya konsistensi

implementasi ISPS Code, perbedaan implementasi ISPS Code dan analisa menggunakan TOWS Matrix untuk mendeskripsikan implementasi kode keamanan di area pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Materi dan Metode

Penelitian terkait implementasi ISPS Code ini dilaksanakan dengan pendekatan deskriptif kualitatif. Pendekatan deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Pendekatan deskriptif dalam rangka membandingkan kondisi obyek saat ini sesuai dengan fakta lapangan [11]. Pendekatan kualitatif merekam seluruh fakta berupa lisan maupun tertulis dan sumber data manusia yang diamati serta studi pustaka yang disajikan apa adanya dan tidak bermaksud menarik kesimpulan secara umum [12]. Penelitian ini menggunakan analisis *Threats, Opportunity, Weakness, Strength* (TOWS) dengan menganalisa faktor eksternal yang dimiliki pihak-pihak yang terkait keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan guna memperoleh strategi implementasi ISPS Code yang tepat. Analisis TOWS merupakan adendum dari SWOT dalam rangka melakukan identifikasi faktor kekuatan lalu kelemahan. Ini adalah langkah bagus berikutnya setelah menyelesaikan SWOT dan memungkinkan Anda mengambil tindakan dari analisis. Analisis TOWS mengidentifikasi pilihan-pilihan strategis yang akan dilakukan terhadap faktor eksternal terlebih dahulu sebelum melangkah ke faktor-faktor internal. Organisasi dan atau instansi akan melihat peluang di pasar serta beberapa kemungkinan. TOWS Analysis merupakan singkatan dari beberapa kata yaitu ancaman (*threats*), peluang (*opportunities*), *Weakness* atau kelemahan, serta *strength* atau kekuatan. Alat Analisis TOWS adalah alat yang diperuntukkan dalam melakukan pengujian faktor antara faktor dari luar dan faktor dari dalam organisasi itu sendiri. Alat tersebut satu analisis yang digunakan untuk menguji faktor eksternal dan internal sebuah organisasi atau perusahaan.

Tujuan dari analisa matrik TOWS yakni mendeskripsikan berbagai alternatif yang dapat dijalankan berdasarkan faktor kunci internal dan eksternal, Analisa TOWS bukan untuk menentukan strategi yang terbaik tetapi strategi dapat ditentukan berdasarkan pertimbangan-pertimbangan lain dan tidak keseluruhan strategi yang dihasilkan dapat dijalankan.

Berikut penjelasan dari matriks TOWS yaitu:

1. Strategi SO merupakan cara penggunaan kelebihan dari faktor internal perusahaan dalam rangka menghasilkan keuntungan penggunaan faktor eksternal;
2. Strategi WO merupakan cara dalam rangka memperbaiki kelemahan faktor internal melalui faktor eksternal. Di satu sisi WO mampu menunjukkan kesempatan digunakan dalam jangkauan sesuai kemampuan organisasi atau perusahaan dalam rangka memperbaiki faktor kelemahan dari dalam;
3. Strategi ST adalah cara untuk melakukan antisipasi ancaman faktor yang berasal dari luar dengan menggunakan kekuatan faktor yang dimiliki dari dalam organisasi;
4. Strategi WT adalah strategi yang terjadi jika organisasi atau perusahaan menghadapi faktor-faktor kelemahan dan ancaman yang tidak dapat ditangani lagi dengan menggunakan kekuatan dan peluang yang ada.

Hasil dan Pembahasan

Penelitian yang dilakukan dengan cara observasi terus terang serta wawancara pada subjek terkait penelitian. Peneliti terjun langsung ke area pelabuhan Tanjung Emas guna mendokumentasikan proses penelitian sebagai bukti pelaksanaan penelitian. Pada penelitian ini melibatkan 5 informan yang mencakup regulator penerapan ISPS Code di Semarang, operator atau pelaksana operasional dalam hal ini PT. Sucofindo sebagai salah satu *Recognized Security Officer* (RSO), dan operator lapangan. Beberapa informasi yang digali melalui pengumpulan data di lapangan antara lain bagaimana konsistensi penerapan ISPS Code; perbedaan penerapan ISPS Code dari tahun ke tahun; ancaman terkait penerapan ISPS Code; peluang penerapan ISPS Code; kelemahan dalam penerapan ISPS Code; dan kekuatan yang dapat mendukung penerapan ISPS Code pada area pelabuhan khususnya di Semarang.

Wawancara yang dilakukan dimulai dengan membuat kesepakatan waktu yang digunakan dalam wawancara. Sejumlah narasi yang berisi pertanyaan maupun pernyataan diajukan oleh peneliti dan dengan mengembangkan pertanyaan tambahan selain hal dalam panduan wawancara bertujuan mengeksplorasi penelitian lebih jauh. Informasi yang didapatkan dari informan

direkam dengan aplikasi yang terdapat dalam telepon seluler. Selain itu, peneliti juga mencatat poin-poin penting yang disampaikan informan saat proses wawancara. Wawancara yang dilakukan dalam rangka menggali masing-masing topik penelitian berbeda-beda, ada yang sekali jalan dan beberapa kali tergantung kecukupan data yang digali dan diperlukan peneliti.

Tabel 1. Daftar Narasumber

No	Narasumber	Keterangan	Alasan
1	Mr. A	Bekerja di instansi KSOP Tanjung Emas sebagai salah satu perwakilan data yang diambil dari sisi regulator	Mencari informasi internal dan eksternal kode keamanan pelabuhan
2	Mr. B	Bekerja di instansi SUCOFINDO sebagai salah satu perwakilan data yang diambil dari sisi pelaksana lapangan dan RSO	Mencari informasi internal dan eksternal ISPS Code di Tanjung Emas Semarang
3	Mr. C	Bekerja di fasilitas pelabuhan yang telah menerapkan ISPS Code sebagai salah satu perwakilan data yang diambil dari sisi operator lapangan	Mencari informasi internal ISPS Code di instansi terkait
4	Mr. D	Bekerja di fasilitas pelabuhan yang telah menerapkan ISPS Code sebagai salah satu perwakilan data yang diambil dari sisi operator lapangan	Mencari informasi internal ISPS Code di instansi terkait
5	Mr. E	Bekerja di fasilitas pelabuhan yang telah menerapkan ISPS Code sebagai salah satu perwakilan data yang diambil dari sisi operator lapangan	Mencari informasi internal ISPS Code di instansi terkait

Latar belakang penerapan kode keamanan internasional diterapkan dengan merujuk pada aturan *The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)* dan dilegalkan melalui sertifikat *Statement of Compliance of a Port Facility* yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Fasilitas pelabuhan di area Tanjung Emas Semarang yang dijadikan objek dalam penelitian ini dan telah menerapkan ISPS Code diantaranya:

1. Terminal Peti Kemas dimana TPKS memiliki nomor IMO IDSTG-0005 yang menangani bongkar muat petikemas. Berdasarkan data lapangan maka diperoleh informasi yakni fasilitas pelabuhan telah memiliki perencanaan keamanan fasilitas pelabuhan atau sering disebut *Port Facility Security*

Plan (PFSP) yang disetujui sejak 17 Desember 2004. Sesuai dengan bagian A/16.3.8 dari ISPS Code, PFSP harus ditinjau dan diperbaharui secara berkala. Beberapa pihak dari pemerintah menyetujui kembali PFSP setelah tinjauan tersebut. Hal ini harus dibedakan dari tanggal persetujuan awal. Tanggal tinjauan atau persetujuan terbaru harus dicantumkan di sini.

2. Terminal Penumpang Internasional Semarang, PT. Pelindo III (Persero) Terminal Tanjung Emas dengan nomor IMO IDSRG-0001. Fasilitas pelabuhan ini sebagai terminal penumpang yang mendapatkan persetujuan terkait PFSP sejak 2 Desember 2004.
3. PT. Sri Boga Flour Mill yang memiliki nomor IMO IDSRG-0003 dimana fasilitas pelabuhan sebagai dermaga khusus dalam penanganan muatan curah. PT. Sri Boga Flour Mill mendapatkan persetujuan terkait PFSP sejak Desember 2004. Deskripsi kegiatan dalam fasilitas pelabuhan ini yaitu: melayani sarana pengangkut asing dan pelayaran internasional sesuai ketentuan ISPS Code dan kegiatan pembongkaran bahan baku tepung terigu.
4. PT. Optima Sinergi Comvestama (OPSICO) Semarang dimana PT. Optima Sinergi Comvestama dengan nomor IMO yakni IDSRG-0007 mendapatkan persetujuan PFSL mengoperasikan terminal LPG yang didesain untuk melayani permintaan LPG di seluruh Jawa Tengah. Jetty dengan kapasitas 24.000 DWT dibangun dalam pelabuhan Semarang untuk melindungi operasi dari gelombang cuaca. Empat tangki bulat berkapasitas masing - masing 2500 ton dibangun diatas 99 tiang beton dengan kedalaman 45 meter. Enam *Loading Bays* masing - masing dilengkapi dengan *Weight-Bridges* dengan mudah mengatasi produksi harian sebesar 3000 ton. Fasilitas terminal ditempatkan pada jalan strategis di area pelabuhan.
5. PT. Kayu Lapis Indonesia dengan nomor IMO IDSRG-0002. Melayani kapal-kapal asing pelayaran internasional yang telah memenuhi ketentuan PFSP yang dikeluarkan pada 3 Desember 2004. PT. Kayu Lapis menangani kegiatan bongkar / muat kayu atau *plywood*.
6. PT. Pertamina dimana pada dermaga khusus Pertamina melayani kapal-kapal Pertamina

dan kapal asing pelayaran internasional yang telah memenuhi ketentuan ISPS Code dan kegiatan bongkar BBM Cair.

7. Terminal Khusus PLTU PT. Bhumi Jati Power dimana Terminal Khusus PLTU PT. Bhumi Jati Power mendapatkan persetujuan PFSP pada 5 Januari 2021 dimana fasilitas pelabuhan dikhususkan sebagai terminal khusus Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) dengan nomor fasilitas pelabuhan yang ditetapkan oleh IMO IDSRG-0008.
8. Terminal Khusus PLTU Tanjung Jati By yang mendapatkan persetujuan PFSP pada 8 Juni 2006 dan mendapat nomor IMO IDSRG-0006. Terminal khusus ini menangani bongkar muat batubara.

Dengan melihat data persetujuan terkait *Port Facility Security Plan* (PFSP) di atas maka dapat dilihat bahwa fasilitas pelabuhan di area Pelabuhan Tanjung Emas Semarang telah menerapkan ISPS Code selama hampir 2 dekade. Selain itu diperoleh Data RSO bahwa penerapan ISPS Code dengan melibatkan instansi yang ahli dibidang pengamanan kapal dan pelabuhan sehingga keamanan pelayaran dapat diwujudkan dengan baik.

Faktor yang dinilai ancaman terhadap penerapan ISPS Code antara lain:

1. Kesadaran individu pelaku bisnis maritim yang menganggap ISPS Code belum begitu penting di Indonesia
2. Arogansi oknum pelaku jasa maritim
3. Sinergi yang belum maksimal antar instansi
4. Finansial terkait implementasi program penunjang ISPS Code.

Faktor yang menjadi peluang (*Opportunity*) dalam penerapan ISPS Code dimana:

1. Pelabuhan Tanjung Emas Semarang merupakan *International Port*
2. regulasi yang mendorong penerapan ISPS Code
3. konsistensi pemerintah dalam mewajibkan ISPS Code dengan menerapkan RSO sebagai perpanjangan tangan
4. perkembangan Teknologi yang memungkinkan pemantauan sebuah fasilitas pelabuhan telah memenuhi regulasi ISPS Code.

Kelemahan dalam penerapan ISPS Code sesuai dengan data yang diperoleh diantaranya:

1. jadwal *drill* tidak tepat waktu
2. keterbatasan pengecekan terkait barang bawaan yang dibawa
3. audit internal belum tepat waktu
4. sarana prasarana yang dimiliki pelabuhan.

Selain itu maka diperoleh data internal terkait kekuatan dalam menerapkan ISPS Code diantaranya:

1. sarana prasarana yang terus ditingkatkan oleh pelaku jasa maritim
2. pengadaan pelatihan/ *drill* terkait keamanan dan keselamatan bagi instansi yang berkepentingan di area pelabuhan Tanjung Emas.
3. tersedianya *Port Facility Security Plan* (PFSP) yang ditinjau secara terjadwal
4. sumber daya manusia yang memiliki kesadaran pentingnya penerapan ISPS Code guna kelancaran proses operasional.

Tabel 2. Matriks TOWS

SW	Strengths	Weakness
	1. Sarana prasarana yang terus ditingkatkan oleh pelaku jasa maritim 2. Pengadaan pelatihan/ <i>drill</i> terkait keamanan dan keselamatan bagi instansi yang berkepentingan di area pelabuhan Tanjung Emas 3. Tersedianya <i>Port Facility Security Plan</i> (PFSP) yang ditinjau secara terjadwal 4. Sumber daya manusia yang memiliki kesadaran pentingnya penerapan ISPS Code guna kelancaran proses operasional.	1. Jadwal <i>drill</i> tidak tepat waktu 2. Keterbatasan pengecekan terkait barang bawaan yang dibawa 3. Audit internal belum tepat waktu 4. Sarana prasarana
OT	Strategi SO	Strategi WO
1. Pelabuhan Tanjung Emas Semarang merupakan <i>International Port</i> 2. Regulasi yang mendorong	1. Meningkatkan kualitas sarana prasarana sebagai pendukung pelabuhan Tanjung Emas sebagai international port	1. Meningkatkan pengawasan terhadap pelaksanaan <i>drill</i> di setiap fasilitas pelabuhan 2. Regulasi terkait pengecekan

penerapan ISPS Code	2. Regulasi yang jelas terkait pelaksanaan drill	3. Pengawasan audit internal oleh regulator dan RSO
3. Konsistensi pemerintah dalam mewajibkan ISPS Code dengan menerapkan RSO sebagai perpanjangan tangan	3. Pemantauan PFSP yang bisa dilaksanakan secara online	4. Konsistensi perbaikan sarana prasarana
4. Perkembangan Teknologi yang memungkinkan pemantauan sebuah fasilitas pelabuhan telah memenuhi regulasi ISPS Code	4. Sumber daya manusia yang terus diberikan pelatihan terkait implementasi keamanan maritim dapat diwakilkan oleh RSO	

Threats	Strategi ST	Strategi WT
1. Kesadaran individu pelaku bisnis maritim yang mengganggu ISPS Code belum begitu penting di Indonesia	1. Meningkatkan kesadaran terkait pentingnya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan	1. Melaksanakan drill sesuai jadwal
2. Arogansi pelaku jasa maritim	2. Meningkatkan sumber daya manusia dengan pelatihan dan <i>drill</i>	2. Melaksanakan sinergi antar instansi untuk meningkatkan pengawasan terhadap barang bawaan
3. Sinergi yang belum maksimal antar instansi	3. Memastikan pengelolaan finansial untuk menunjang implementasi ISPS Code	
4. Finansial terkait implementasi program penunjang ISPS Code	4. Pengadaan pelatihan dan <i>drill</i> terkait ISPS Code dengan seluruh instansi terkait di area pelabuhan Tanjung Emas Semarang	

Strategi SO dari matriks diatas:

1. Meningkatkan kualitas sarana prasarana sebagai pendukung pelabuhan Tanjung Emas sebagai *international port*.
2. Regulasi yang jelas terkait pelaksanaan *drill*.
3. Pemantauan PFSP yang bisa dilaksanakan secara online.
4. Sumber daya manusia yang terus diberikan pelatihan terkait implementasi keamanan maritim dapat diwakilkan oleh RSO.

Strategi WO dari matriks diatas:

1. Meningkatkan pengawasan terhadap pelaksanaan drill di setiap fasilitas pelabuhan.
2. Regulasi terkait pengecekan barang bawaan.
3. Pengawasan audit internal oleh regulator dan RSO.
4. Konsistensi perbaikan sarana prasarana.

Strategi ST dari matriks diatas:

1. Meningkatkan kesadaran terkait pentingnya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.
2. Meningkatkan sumber daya manusia dengan pelatihan dan *drill*.
3. Memastikan pengelolaan finansial untuk menunjang implementasi ISPS Code.
4. Pengadaan pelatihan dan *drill* terkait ISPS Code dengan seluruh instansi terkait di area pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Strategi WT dari matriks diatas:

1. Melaksanakan *drill* sesuai jadwal.
2. Melaksanakan sinergi antar instansi untuk meningkatkan pengawasan terhadap barang bawaan.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis menggunakan TOWS matrix maka diperoleh kesimpulan dimana implementasi ISPS Code mengalami peningkatan ditinjau dari bertambahnya fasilitas pelabuhan yang memperoleh pengakuan melalui *Certificate of Compliance* yang dikeluarkan dari IMO. Legalitas dapat dilihat secara daring melalui IMO GISIS *Maritime Security* untuk melihat masa berlaku dokumen dan PFSP. Dengan TOWS matrix maka bisa disimpulkan untuk meningkatkan implementasi ISPS Code khususnya di area pelabuhan Tanjung Emas Semarang dengan memastikan terpenuhinya pelatihan dan *drill* sesuai regulasi dan jadwal yang berlaku, meningkatkan sarana prasarana dengan memperbaiki sarana yang rusak dengan segera sehingga tidak menimbulkan ancaman mayor. Faktor lain yakni sumber daya manusia harus diberikan pelatihan dan *knowledge sharing* terkait pentingnya mewujudkan keamanan secara simultan bagi kelancaran operasional di bidang jasa maritim.

Daftar Pustaka

[1] E. Gultom, "Pelabuhan Indonesia," vol. 19, no. 3, pp. 419–444, 2017.

[2] N. Herdiyanto, S. Hadi, and P. Suwarno, "Implementasi International Ship and Port Facility Security Code Di Pelabuhan Penumpang Tanjung Perak Surabaya Implementation of International Ship and Port Facility Security Code in Port of Passenger Tanjung Perak Surabaya," *J. Keamanan Marit.*, vol. 6, no. 2, pp. 140–

- 160, 2020.
- [3] M. Kadarisman, “Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Maritim Dalam Menunjang Sistem Transportasi Laut,” *J. Manaj. Transp. Dan Logistik*, vol. 4, no. 2, p. 177, 2017, doi: 10.25292/j.mtl.v4i2.121.
- [4] Pemerintah RI, “UU No 17 Tahun 2008.” p. 363, 2007, [Online]. Available: <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/39830>.
- [5] IMO News, “No Title,” *Mag. IMO*, vol. Issue 3, 2010.
- [6] F. Kensiwi, A. Maharani, and R. Riyanto, “Implementasi ISPS Code Terkait Dengan Pelaksanaan Drill dan Exercise di Pelabuhan Tanjung Emas,” *Din. Bahari*, vol. 3, no. 2, pp. 78–85, 2022, doi: 10.46484/db.v3i2.311.
- [7] E. A. Sinaga, “Peran Tanggung Jawab Nakhoda Dan Syahbandar Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Di Pelabuhan,” vol. 20, no. September, pp. 29–42, 2019.
- [8] A. Nurafandi and P. N. Henny, “Analisis Penerapan International Ship And Port Security (Isps Code) Di Mt. Au Leo.”,” *J. Karya Ilm. Taruna Andromeda*, vol. 3, no. 8, pp. 1–14, 2019.
- [9] D. T. Disto, “Implementasi ISPS Code di MV. Pan Energen Demi Keselamatan dan Keamanan Awak Kapal,” *Politek. Ilmu StPelayaran Semarang*, 2018.
- [10] Muhammad Mujiburraokhman, “Optimalisasi Penanganan Gangguan Keamanan Di Area International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code Pelabuhan Tanjung Emas Semarang,” *Politek. Ilmu Pelayaran Semarang*, 2019.
- [11] V. a. Lambert and C. E. Lambert, “Qualitative Descriptive Research: An Acceptable Design,” *Pacific Rim Int. J. Nurs. Res.*, vol. 16, no. 4, pp. 255–256, 2013, [Online]. Available: <http://antispam.kmutt.ac.th/index.php/PRIJNR/article/download/5805/5064>.
- [12] Maezuki, *Metodologi Riset*. Yogyakarta: Bagian Penerbitan Fakultas Ekonomi UII, 1983.