

Implementasi ISPS Code Terkait Dengan Pelaksanaan *Drill* dan *Exercise* di Pelabuhan Tanjung Emas

Fitri Kensiwi^a, Atria Maharani^{b*}, Riyanto^c

^{a,c}**Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

^b**Politeknik Bumi Akpelni Semarang**

^a**Email : fitri_kensiwi@pip-semarang.ac.id**

^{*b}**Email : atria.maharani@akpelni.ac.id**

^c**Email : riyanto@pip-semarang.ac.id**

ABSTRAK

Indonesia telah meratifikasi Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (Konvensi SOLAS) dan sekarang sedang membuat rencana keamanan fasilitas pelabuhan, membangun fasilitas, memasang peralatan untuk keamanan, melatih petugas keamanan, dan sebagainya berdasarkan ISPS Code. Namun, masih terdapat masalah yang timbul seperti kekurangan fasilitas dan peralatan untuk keamanan serta kinerja sistem keamanan yang dinilai masih belum layak. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kebutuhan pelaksanaan dan implementasi *drill* dan *exercise* ISPS Code, serta mengetahui pengaruh implementasi ISPS Code terkait pelaksanaan *drill* dan *exercise* terhadap keamanan di Pelabuhan Tanjung Emas. Metode deskriptif kualitatif yang mendeskripsikan secara terperinci implementasi ISPS Code terkait pelaksanaan *drill* dan *exercise* di Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang merupakan metode yang digunakan dalam penelitian ini. Dari data-data yang telah diperoleh, kemudian dianalisis menggunakan teknik analisis interaktif dari Miles dan Huberman. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kegiatan *drill* dan *exercise* tersebut perlu diimplementasikan pada Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang, selain itu pelaksanaan *drill* dan *exercise* di Pelabuhan Tanjung Emas juga telah diikuti oleh berbagai pihak yang terlibat dalam sarana dan prasarana keamanan pelabuhan, serta kegiatan *drill* dan *exercise* sesuai dengan persyaratan yang ada berpengaruh pada kecakapan implementasi ISPS Code.

Kata Kunci: *ISPS Code, Drill, Exercise*

ABSTRACT

Indonesia has ratified the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS Convention) and is now making plans for the security of port facilities, building facilities, installing equipment for security, training security officers, and so on based on the ISPS Code. However, there are still problems that arise, such as the lack of facilities and equipment for security and the performance of the security system which is still considered inadequate. This study aims to determine the need for the implementation of ISPS Code drill and exercise, as well as to determine the effect of the ISPS Code implementation related to the implementation of the drill and exercise on security at Tanjung Emas Port. Qualitative descriptive method that describes the implementation of the ISPS Code related to implementation of drill and exercise at the Port of Tanjung Emas Semarang. The data then analyzed using interactive analysis techniques from Miles and Huberman. The results of the study indicate that the drill and exercise activities need to be implemented at the Port of Tanjung Emas Semarang, as well as drill and exercise activities in accordance with the requirements. that have an effect on the ability to implement the ISPS Code.

Keywords: *ISPS Code, Drill, Exercise*

I. PENDAHULUAN

Meningkatkan keamanan pelabuhan perdagangan internasional di Indonesia sangat diperlukan untuk pengembangan ekonomi dan masyarakat. Indonesia telah meratifikasi Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (Konvensi SOLAS) dan sekarang sedang membuat rencana keamanan fasilitas pelabuhan, membangun fasilitas, memasang peralatan untuk keamanan, melatih petugas keamanan, dan sebagainya. Kondisi fisik, letak, maupun keadaan lingkungan umumnya pelabuhan di Indonesia ikut memberi andil dalam hambatan penerapan ISPS Code. Pemerintah Indonesia sebagai *Contracting Government*, lewat Ditjen Perla perlu selalu melakukan pengawasan dalam penerapan aturan ini baik di pelabuhan maupun di kapal-kapal, (Sumakul, 2014).

Namun, masih terdapat masalah yang timbul seperti kekurangan fasilitas dan peralatan untuk keamanan karena kurangnya dana, serta kurangnya pendidikan dan pelatihan petugas keamanan perlu diatasi, yang padahal sebenarnya berbagai standar, cara-cara, serta regulasinya sudah tercantum dalam ISPS Code. Menurut Andirini Pujayanti (2013), ancaman keamanan tradisional maupun non tradisional di era globalisasi saat ini mengharuskan Indonesia untuk selalu waspada menjaga keamanan wilayah lautnya, bila tidak ingin kelemahan Indonesia tersebut dimanfaatkan pihak lain.

Studi terkait dengan ISPS Code pernah disampaikan oleh D.A. Lasse tahun 2009 dengan Kajian Perspektif ISPS Code Pasca Undang Undang No.17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Dari hasil kajian tersebut dan berdasarkan analisis development dengan metode menggambarkan *security system* di pelabuhan laut Indonesia apa adanya (das sain) dengan *International security network* yang harus diimplementasikan

(das Sollen) bahwa Pelabuhan Laut sebagai mata rantai perdagangan yang melayani lalu lintas kapal dan barang domestik maupun ekspor/impor harus dilindungi dari gangguan keamanan. ISPS Code sangat penting untuk diimplementasikan untuk dapat memberikan petunjuk bagi pelabuhan dan fasilitas pelabuhan untuk mempelajari keterampilan praktis yang diperlukan, untuk menguji kelayakan *security plan* yang telah disusun sehingga siap dilaksanakan apabila terjadi suatu keadaan yang memaksa. Peraturan dalam ISPS Code Bagian B - 18.5 dan 18.6 menyatakan bahwa *drill* dan *exercise* harus diadakan secara teratur. *Drill* setidaknya dilaksanakan setiap tiga bulan, sedangkan *exercise* setidaknya dilaksanakan setiap 12 bulan tetapi tidak melebihi waktu 18 bulan untuk satu kali pelaksanaan. *Drill* dan *exercise* dilaksanakan dengan mempertimbangkan *security plan* (Suyono, 2007). Dalam *drill* dan *exercise* memuat aspek uji komunikasi, koordinasi, ketersediaan sumber daya, dan tanggapan dari beberapa layanan yang terlibat dalam keamanan. Latihan ini dapat dilaksanakan dalam tiga bentuk yaitu berskala penuh atau langsung, simulasi di atas meja atau seminar, serta kombinasi dengan pelaksanaan latihan lain (Moleong, 2000), (Prayogo, 2022).

ISPS Code memiliki 7 langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keamanan maritim dalam Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) yang diimplementasikan sesuai bab XI-2. ISPS Code terdiri dari 2 Bagian, yakni Bagian A (Part A) dan Bagian B (Part B). Bagian A memuat ketentuan yang harus dilaksanakan (*mandatory*) oleh Pemerintah negara anggota, kapal/perusahaan, dan fasilitas pelabuhan sesuai dengan aturan yang tercantum dalam Bab XI-2 SOLAS amandemen. Kemudian pada Bagian B memuat tentang petunjuk/pedoman tentang pelaksanaan Bab XI-2 pada

Bagian A. Berdasarkan ISPS Code, terdapat 3 jenis tingkat pengamanan yang diberlakukan (Alfian, 2021). Keamanan Tingkat 1 (*Security Level 1*) memiliki arti dalam kondisi operasional kapal atau pelabuhan berjalan secara normal, kemudian langkah perlindungan bersifat minimum harus tetap dilaksanakan setiap saat. Keamanan Tingkat 2 (*Security Level 2*) memiliki arti dalam kondisi peningkatan keamanan sehingga diharuskan adanya peningkatan pengamanan selama ada peningkatan risiko terjadinya insiden. Pada tingkat keamanan 2, langkah-langkah perlindungan keamanan tambahan harus diberlakukan sesuai jangka waktu sebagai akibat dari adanya peningkatan risiko keamanan tersebut. Keamanan Tingkat 3 (*Security Level 3*) memiliki arti dalam kondisi luar biasa sehingga diharuskan adanya peningkatan pengamanan selama dalam kondisi luar biasa tersebut. Tingkat keamanan 3 diharuskan untuk melaksanakan langkah-langkah perlindungan keamanan yang lebih spesifik dan dipertahankan untuk jangka waktu terbatas ketika kondisi luar biasa tersebut terjadi meskipun tidak mungkin untuk mengidentifikasi target secara spesifik. Teror bisa terjadi tanpa adanya terorisme, karena teror adalah unsur asli yang melekat pada terorisme (Herdiyanto, 2020).

Menurut ISPS Code, berbagai potensi bahaya yang dapat terjadi di kapal dan pelabuhan dapat dikategorikan menjadi 9, antara lain: (1) kerusakan atau penghancuran terhadap fasilitas pelabuhan atau kapal, misalnya oleh bahan peledak, pembakaran, sabotase atau vandalisme; (2) pembajakan atau perampasan terhadap kapal dan orang-orang di kapal; (3) perusakan muatan, peralatan kapal yang penting atau sistem-sistem dalam kapal atau bahan persediaan kapal; (4) penggunaan akses oleh orang-orang yang tidak berwenang termasuk adanya penumpang gelap; (5)

penyelundupan persenjataan atau peralatan termasuk persenjataan pemusnah masal. (6) penggunaan kapal untuk pengangkutan yang dimaksudkan membuat insiden keamanan dan insiden terhadap peralatan keamanan; (7) penggunaan kapal sebagai senjata atau sebagai alat pembuat kerusakan atau penghancuran; (8) penutupan, jalan-jalan ke pelabuhan, penguncian, alur masuk pelabuhan dsb; (9) serangan senjata nuklir, biologi dan kimia (Sagitar, E, 2020).

Drill dan *Exercise* yang dimaksud dalam ISPS Code yaitu latihan praktik dan pelaksanaan latihan yang berfungsi untuk menjamin bahwa seluruh personil fasilitas pelabuhan dapat menjalankan seluruh tugas keamanan sesuai dengan tanggung jawabnya pada setiap tingkat keamanan, selain itu juga berfungsi untuk mengenali adanya kekurangan yang berkaitan dengan keamanan yang dibutuhkan (Anwar P, 2003; Andromeda dkk, 2017). Pelaksanaan latihan harus diikuti oleh seluruh petugas keamanan fasilitas pelabuhan serta pihak berwenang yang terkait dengan keamanan pelabuhan meliputi pemerintah negara, petugas perusahaan, serta petugas keamanan kapal. Pelaksanaan pelatihan harus dilakukan sekurangnya satu kali dalam 12 bulan dan tidak melebihi periode 18 bulan. Pelaksanaan pelatihan semestinya dilaksanakan sekurangnya satu kali setahun dengan tidak melebihi 18 bulan antara latihan tersebut. Pelaksanaan latihan ini semestinya menguji koordinasi komunikasi dan tanggapan dari sumber-sumber yang ada. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui implementasi dari ISPS Code serta pengaruh dari *drill* dan *exercise* yang sesuai dengan ISPS Code di Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang.

II. METODE

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan mendeskripsikan secara rinci hal-hal yang berkaitan dengan implementasi ISPS Code terkait pelaksanaan *drill* dan *exercise* di Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang. Tempat penelitian dilaksanakan di Kantor KSOP Kelas I Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang. Waktu penelitian dilaksanakan mulai bulan Mei sampai dengan Oktober 2021. Dalam penelitian ini, penulis melakukan wawancara dengan Kepala Seksi Penjagaan, Patroli dan Penyidikan (KSOP) Kelas I Tanjung Emas. Pengumpulan data melalui observasi, wawancara, studi pustaka, dan dokumentasi pada kegiatan implementasi ISPS Code di Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang. Dokumen yang digunakan untuk studi pustaka berupa laporan hasil pelaksanaan *drill* dan *exercise* yang dilaksanakan pihak KSOP Kelas I Tanjung Emas dan Forum Komunikasi *Port Facility Security Officer* (FK-PFSO) Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang yang bekerja sama dengan RSO Kaneta Efka Jaya Semarang.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini antara lain dengan metode wawancara, observasi, dan kepustakaan. Masing-masing data memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing oleh sebab itu lebih baik mempergunakan suatu pengumpulan data lebih dari satu metode sehingga semua dapat saling melengkapi satu sama lain untuk mencapai tingkat validitas data yang tinggi. Selanjutnya data yang telah terkumpul dianalisis dengan menggunakan teknik analisis data interaktif. Pada teknik analisis data interaktif, data-data yang diperoleh selanjutnya akan mengalami proses reduksi data, penyajian data, dan penarikan simpulan (Kusumaningrum, 2019).

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

International Maritime Organization (IMO) pada bulan Desember tahun 2002 menerapkan *International Ships and Port Facility Security* (ISPS) Code atau Kode Internasional tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan. Fungsi dari peraturan ini adalah untuk mendeteksi adanya ancaman keamanan serta mencegah insiden keamanan di kapal dan fasilitas pelabuhan (Wibawa, 2016). *Joint Exercise* ISPS Code dilakukan minimal satu kali dalam 18 bulan. Pada masa pandemi Covid-19 ini sudah dilakukan dua kali dan pelaksanaannya kombinasi antara pelatihan *table top* dan pelatihan basah. Kegiatan ini dilaksanakan merupakan bentuk usaha untuk masing-masing fasilitas dari kawasan pelabuhan Tanjung Emas bisa berkomunikasi dengan baik (Supendi and Sugiyarto, 2022).

Kondisi yang terjadi saat ini di pelabuhan Tanjung Emas aman dari gangguan dan ancaman tetapi para petugas harus tetap waspada. Dalam kegiatan *exercise* ada 9 ancaman dan yang paling diwaspadai adalah penyusup. Karena di wilayah pelabuhan yang bebas baik dari unsur laut maupun darat, para penyusup bisa menyamar seperti penumpang. Sangat perlu tindakan preventif untuk mencegah terjadinya penyusup masuk ke dalam wilayah Pelabuhan dan fasilitas-fasilitas Pelabuhan Tanjung Emas.

Dari hasil wawancara didapatkan berbagai informasi berikut. Pelaksanaan *drill* dan *exercise* dalam implementasi ISPS Code merupakan bentuk patuhnya Pelabuhan Tanjung Emas dalam melaksanakan konvensi internasional yang telah diratifikasi Indonesia. Berdasarkan IMO, permasalahan pelayaran wajib untuk menyiapkan sertifikat keamanan dari badan khusus yang ditunjuk oleh pemerintah (Andromeda, 2020). Tujuan dari *Exercise* ISPS Code adalah untuk

memastikan bahwa pada 28 fasilitas pelabuhan di wilayah Tanjung Emas, Semarang memiliki tim yang selalu dalam kondisi tanggap dan siap untuk menghadapi potensi gangguan keamanan.

Pelabuhan Tanjung Emas melaksanakan *Drill* dan *exercise* dalam bentuk *table top* atau dapat juga disebut dengan simulasi di atas meja atau seminar serta pelatihan basah atau bisa disebut juga dengan pelatihan langsung. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan otoritas Kelas I Pelabuhan Tanjung Emas adalah pejabat yang bertanggung jawab atas implementasi ISPS Code, juga bersamaan dengan Perwira Keamanan (PFSO) pada fasilitas pelabuhan dengan ditunjukkan pada gambar 1.



Gambar 1. Pelatihan ISPS Code

Perwakilan petugas keamanan dari tujuh fasilitas dan instansi yang berada di wilayah Pelabuhan Tanjung Emas mengikuti kegiatan *drill* dan *exercise*, yaitu terminal peti kemas Semarang (TPKS), PT Sriboga Flour Mills, PT Pelindo Cabang III, Pertamina, PT Kayu Lapis Indonesia (KLI), PT Opsico, PT Indonesia Power. Salah satu skenario yang dilakukan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Emas dan Forum Komunikasi *Port Facility Security Officer* (FK-PFSO) Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang bekerjasama dengan RSO-Kaneta Efka Jaya Semarang dalam pelaksanaan *drill* dan *exercise*. Empat penumpang kapal di Terminal Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang tak mau

barang bawaanya diperiksa oleh petugas keamanan. Tiba-tiba mereka membentak petugas dan merusak sejumlah fasilitas. Beberapa pagar pembatas kedatangan penumpang pun roboh ditendang. Dengan sigap, petugas keamanan menghubungi tim keamanan yang lain. Tak berapa lama kemudian datang tim keamanan. Akhirnya di terminal pelabuhan tersebut terjadi perkelahian dan petugas keamanan berhasil menangkap dua penumpang, sementara dua penumpang kapal lainnya berhasil kabur. Kemudian dua penumpang yang berhasil ditangkap itu di bawa ke ruang Poskotis untuk diinterogasi dan diperiksa barang bawaannya itu dengan ditunjukkan sesuai gambar 2 di bawah ini.



Gambar 2. Rangkaian kegiatan *drill* dan *exercise*

Dengan penerapan ISPS Code melalui pelaksanaan *drill* dan *exercise*,

Pelabuhan Tanjung Emas memiliki beberapa tingkat keamanan. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Anggraini, (2014), ISPS Code bertujuan untuk menjamin keadaan yang aman di Pelabuhan dan selaras dengan penelitian ini karena pelaksanaan *drill and exercise* di pelabuhan Benoa juga berlaku di terminal penumpang Pelabuhan Benoa. Tingkat keamanan 1 berupa perlindungan keamanan dengan cara: (1) menerapkan area terlarang atau terbatas dengan ditandai oleh pagar yang memisahkan area embarkasi/debarkasi penumpang dan area kegiatan bongkar-muat kapal barang; (2) melakukan pemisahan terhadap pengantar dan penumpang sehingga proses pengawasan dapat menjadi lebih mudah dan fokus dalam melaksanakan perlindungan keamanan; (3) mengadakan pemeriksaan identitas pada setiap orang yang masuk ke area pelabuhan dalam kaitannya dengan kapal antara lain termasuk kru kapal, pengunjung, dan penumpang, dengan cara menyamakan data antara tiket/karcis dengan data diri pribadi orang yang bersangkutan tersebut; (4) mengadakan pemeriksaan terhadap kendaraan yang akan masuk ke pelabuhan, yang memiliki kaitan dengan kapal; (5) melakukan pembatasan akses bagi orang yang tidak memiliki kepentingan atas fasilitas-fasilitas pelabuhan dengan cara menahan sementara bagi orang yang tidak dapat menunjukkan identitas dan kepentingannya; (6) mengidentifikasi akses-akses yang tidak biasa digunakan, yang harus ditutup dan dikunci (Prayogo, 2022).



Gambar 3. Penerapan pengamanan terhadap orang mencurigakan

Tingkat keamanan 2 dengan melaksanakan: (1) penambahan pengamanan untuk dilaksanakan antara lain menjaga titik akses dan diadakan patrol keliling secara *shift* dengan waktu pengawasan 12 jam per *shift*; (2) mengadakan akses terbatas terhadap fasilitas yang menuju ke pelabuhan serta identifikasi terhadap sarana dan prasarana pengamanan; (3) memasang sarana penghalang gerakan yang ada pada akses, antara lain dengan menambahkan tulisan dilarang masuk, memberikan sekat besi, dan juga pagar; (4) melakukan penambahan intensitas pemeriksaan terhadap orang-orang, barang pribadi, serta kendaraan; (5) membatasi akses pengunjung yang tidak memiliki alasan masuk ke pelabuhan.



Gambar 4. Proses pembatasan akses dan penambahan personel keamanan di atas kapal

IV. SIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan yang telah dilakukan, didapat simpulan bahwa kegiatan *drill* dan *excercise* untuk penanggulangan gangguan keamanan di Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang telah dilakukan setidaknya satu kali dalam dalam periode maksimal 18 bulan. Implementasi ISPS Code terkait pelaksanaan *drill* dan *excercise* di Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang sudah tepat dan sesuai dengan persyaratan yang ada. Selain itu, *drill* dan *excercise* tersebut juga menggunakan skenario yang memiliki potensi kejadian tinggi serta diikuti oleh banyak pihak yang terlibat dalam keamanan Pelabuhan Tanjung Emas sehingga implementasi *drill* dan *excercise* dapat berdampak baik secara luas dan praktis. Pengaruh implementasi ISPS Code terkait

pelaksanaan *drill* dan *exercise* terhadap keamanan di Pelabuhan Tanjung Emas antara lain adalah adanya evaluasi pada sarana dan prasarana keamanan di wilayah Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang antara lain dapat ditunjukkan dengan ditetapkannya tingkat keamanan yang secara berkala diperbarui sesuai dengan kondisi yang berlaku sehingga

penerapan ISPS Code dapat berjalan dengan baik.

V. DAFTAR PUSTAKA

- Andromeda, V. F., & Ramadhan, F. A. (2017). Upaya Mengoptimalkan Kebersihan Ruang Muat Sebelum Proses Pemuatan. *Dinamika Bahari*, 8(1), 1899-1911.
- Andromeda, V. F., & Putra, I. M. W. S. (2020). Penyelesaian Clearance Dengan Sistem Inaportnet Guna Memperlancar Estimated Time Departure. *Jurnal Transportasi*, 20(2), 115-124.
- Anggraini, Wahyu Prasetya. (2014). Kualitas Pelaksanaan ISPS Code di Pelabuhan Benoa. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*.
- Alfian, A., 2021. Penerapan Isps Code Pada Mv. Spring Mas Dalam Upaya Mencegah Pencuri Naik Ke Atas Kapal Di Pelabuhan Belawan (diploma). Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Anwar P.M, A.A, 2003, *Perencanaan dan Pengembangan Sumberdaya Manusia*, PT. Refika, Bandung
- Herdiyanto, N., S, S.H., 2020. Implementasi *Internasional Ship and Port Facility Security Code* di Pelabuhan Penumpang Tanjung Perak Surabaya. *Keamanan Maritim*. 6, 140–160.
- Kusumaningrum, D., Widodo, B. H., Wahyuni, E. T., & Yuristiawan, G. (2019, October). Optimalisasi Penerapan International Ship And Port Facility Security Code Di Mv Ctp Fortune, Pt Caraka Tirta Perkasa Jakarta. In *Prosiding Seminar Nasional* (Vol. 1, No. 1, pp. 197-204).
- Lasse, DA. (2009). *Perspektif ISPS Code Pasca Undang undang Nomor17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. Jakarta.
- Moleong, L.J., 2000, *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung, Remaja Rusdakarya
- Prayogo, Darul. (2022). CIPP Evaluation Model and Its Effect on E-Learning. *Al-Ishlah: Jurnal Pendidikan. STAI Hubbulwathan Duri*.DOI: <https://doi.org/10.35445/alishlah.v14i1.1071>
- Prayogo, D., Ndori, A., Andromeda, V. D., Kurnianing Sari, D., Hartoyo, H., & Sulistiyowati, E. (2022). Assessment of factors contributing to the risks of accident. *TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 16.
- Pujayanti, Adirini. (2013). *Budaya Maritim, Geo- Politik dan Tantangan Keamanan Indonesia*. Bagian ke satu. http://berkas.dpr.go.id/pengkajian/files/buku_lintas_tim/buku-lintas-im3.pdf (diakses pada 5 September 2022)
- Sagitar, E., Janoko, Suwarso, 2020. Penerapan Port Facility Security Plan Terminal Di Banyuwangi. *Jurnal Kemaritiman Dan Transportasi*. 2, 65–76.
- Sumakul, F. Willy. (2014). Langkah-langkah Khusus Peningkatan Keamanan Pelayaran. <http://www.fkpmaritim.org/poros-maritim-dan-isps-code-di-indonesia> (diakses pada 18 Agustus 2022)

- Suyono. (2007), *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Edisi Keempat, PPM, Jakarta
- Wibawa, E.S.T., Sularto, R.B., Astuti, A.M.E.S., 2016. Kebijakan non Penal Penerapan *ISPS Code* Dalam Pencegahan Tindak Kejahatan di Pelabuhan Tanjung Priok. *Diponegoro Law J.* 5, 1–15.