

SKRIPSI

**IMPLEMENTASI ISPS CODE DI PELABUHAN SOEKARNO-
HATTA DALAM MENGATASI PENYELUNDUPAN NARKOBA DI
SELAT MAKASSAR**



Diajukan sebagai salah satu syarat memperoleh gelar sarjana pada prodi

Ilmu Hubungan Internasional

Oleh:

EMILIANA PUTRI SAID LIM

4518023040

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Bosowa Makassar

2023

HALAMAN PENGESAHAN

Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Bosowa, tersebut namanya di bawah ini :

Judul : **Implementasi ISPS CODE Di Pelabuhan Soekarno-Hatta Dalam Mengatasi Penyelundupan Narkoba Di Selat Makassar**

Nama Mahasiswa : **Emiliana Putri Said Limi**

Nomor Stambuk : **4518023040**

Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

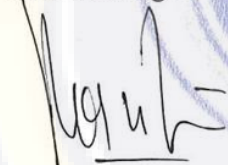
Jurusan : Ilmu Hubungan Internasional

Telah diperiksa dan dinyatakan memenuhi syarat untuk mendapatkan gelar sarjana (S1) pada Program Studi Ilmu Hubungan Internasional pada Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Bosowa Makassar.

Makassar, Januari 2023

Menyetujui ;

Pembimbing I



Dr. Rosnani, S.IP., M.A
NIDN. 0930018001

Pembimbing II



Zulkhair Burhan, S.IP., M.A.,
NIDN. 0903048101

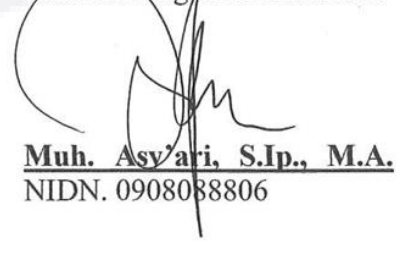
Mengetahui,

Dekan FISIP
Universitas Bosowa Makassar



Dr. A. Burchanuddin, S.Sos., M.Si
NIDN: 0905107005

Ketua Program Studi
Ilmu Hubungan Internasional



Muh. Asy'ari, S.IP., M.A.
NIDN. 0908088806

HALAMAN PENERIMAAN

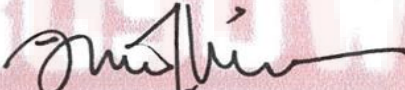
Pada hari Kamis Tanggal Sembilan Februari Tahun Dua Ribu Dua Puluh Tiga Dengan Judul Skripsi **Implementasi ISPS CODE Di Pelabuhan Soekarno-Hatta Dalam Mengatasi Penyelundupan Narkoba Di Selat Makassar**

Nama : **Emiliana Putri Said Limi**
Nomor Stambuk : **4518023040**
Fakultas : **Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**
Program Studi : **Ilmu Hubungan Internasional**

Telah diterima oleh Panitia Ujian Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa Makassar Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Memperoleh Gelar Sarjana (S1) pada Program Studi Ilmu Hubungan Internasional

Makassar, Februari 2023

Pengawas Umum:


Dr. A. Burchanuddin, S.Sos.,M.Si

Panitia Ujian :


Dr. Rosnani, S.IP.,M.A
Ketua


Zulkhair Burhan, S.IP.,M.A
Sekretaris

Tim Penguji :

1. Zulkhair Burhan, S.IP.,M.A
2. Muh. Asy'ari, S.IP.,M.A
3. Dr. Rosnani, S.IP.,M.A
4. Ayu Kartika J. Tas'an S.IP.,M.A


(.....)

(.....)

(.....)

(.....)

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT

Saya yang Bertanda Tangan dibawah ini:

Nama : Emiliana Putri Said Limi

Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Program Studi : Ilmu Hubungan Internasional

Judul Skripsi : **IMPLEMENTASI ISPS CODE DI PELABUHAN SOEKARNO-HATTA DALAM MENGATASI PENYELUNDUPAN NARKOBA DI SELAT MAKASSAR**

Saya menyatakan bahwa yang tertulis didalam Skripsi ini benar-benar hasil karya saya sendiri dan bukan milik orang lain, baik sebagian maupun seluruhnya. Pendapat ahli dan rujukan lain (Penelitian Sebelumnya, Maupun Jurnal Terdahulu) ini dikutip atau dirujuk berdasarkan Kode Etik Ilmiah.

Apabila Karya Ilmiah atau Penulisan Skripsi ini terbukti di duplikat ataupun di plagiasi dari hasil karya penulisan atau dengan sengaja mengajukan karya penulis, maka penulis bersedia menerima Sanksi Akademik berupa Pencabutan Gelar dan Sanksi Hukum yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat sebagai bentuk pertanggung jawaban ilmiah tanpa ada tekanan dan juga paksaan dari pihak manapun.

Makassar, 31 Maret 2023

Penulis,



Emiliana Putri Said Limi

ABSTRAK

Globalisasi telah menggambarkan arus zaman baru revolusi dalam bidang teknologi komunikasi, dan informasi, serta teknologi transportasi, telah melipat jarak dan membuat berbagai dunia terhubung. Kemajuan teknologi yang sangat pesat itu berkejaran dengan kecepatan perubahan dalam dunia kejahatan, utamanya kejahatan lintas negara atau Transnational Crime (Muhammad Naseh, dkk, 2019).

Penyelundupan Narkoba yang masuk ke wilayah Indonesia dari luar negeri merupakan bagian dari kejahatan transnasional. Dalam studi hubungan internasional, kejahatan transnasional dikategorikan sebagai bagian dari masalah-masalah keamanan non-tradisional (Aleksius Jemadu, 2008).

Salah satu pintu masuk legal dan illegal untuk jaringan asing adalah Pelabuhan tikus yang tersebar di seluruh Wilayahnya, Operasi lintas batas seperti Penyelundupan Narkoba bisa dengan mudah menyusup ke wilayah perbatasan Indonesia. Beberapa Negara anggota Maritime Organization (IMO) termotivasi untuk memodifikasi konvensi Internasional yang dikenal dengan International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) ataupun Kode Internasional mengenai keamanan kapal dan juga fasilitas Pelabuhan ini untuk menjamin keselamatan kapal dan fasilitas Pelabuhan

Kata kunci : Kejahatan Transnasional, Penyelundupan Narkoba, Keamanan, ISPS Code.

ABSTRACT

Globalization has illustrated the new age of revolution in the fields of communications technology, and information technology, as well as transportation technology, have doubled the distance and made various worlds connected. The rapid technological advancement is chasing with the pace of change in the world of crime, especially cross-country crime or Transnational Crime (Muhammad Naseh, etc., 2019).

Drug smuggling entering Indonesia from abroad is part of a transnational crime. In international relations studies, transnational crimes are categorized as part of non-traditional security issues (Alexius Jemadu, 2008).

One of the legal and illegal entrances to foreign networks is the ports of rats distributed throughout their region, cross-border operations such as Drug Smuggling can easily infiltrate the border region of Indonesia. Some Maritime Organization (IMO) member states are motivated to modify the International Convention known as the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) or the International Code on the safety of ships as well as the Port's facilities to ensure the safety of ships and facilities.

Keywords: Transnational crime, drug smuggling, security, ISPS Code.

KATA PENGANTAR

Segala Puji hanya bagi Allah Subhana Wa Ta'ala yang telah melimpahkan Rahmat dan nikmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian dan penyusunan skripsi yang berjudul “Implementasi ISPS Code di Pelabuhan Soekarno-Hatta dalam mengatasi Penyelundupan Narkoba di Selat Makassar”. Skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk menyelesaikan Pendidikan Strata Satu (S1) pada program Studi Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa, Makassar.

Penulis menyadari bahwa penelitian ini masih jauh dari kata sempurna baik dari metode penelitian hingga penulisan. Maka dari itu, penulis mengharapkan saran dan kritikan yang membangun sehingga kedepannya penulis dapat memperbaiki segala kekurangan. Penulis ingin mengucapkan teria kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak-pihak yang telah banyak membantu dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini serta orang-orang yang ada dari awal hingga akhir perkuliahan penulis, yaitu kepada:

1. Allah Subhanahu Wa Ta'ala yang telah memberikan nikmat dan kesehatan untuk dapat menyelesaikan skripsi penulis, yang memberikan akal sehat sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

2. Kedua Orang tua, Mama, Bapak, Nenek, Adek, Kakak-kakak ku, Kakak Vina, Evy, Ferdy, Herdy, Dedy, Syahril, Sardi, Erick, dan juga Alm. Bapak ku yang saya sayangi selamanya Muh. Said Limi, yang selalu mendukung aktivitas baik dalam bentuk materi maupun moral, tidak pernah membatasi keinginan penulis dari awal perkuliahan sampai saat ini. Terima kasih yang sedalam-dalamnya telah menjadi motivasi bagi penulis dan percaya kepada penulis
3. Ibu Dr. Rosnani S.IP., M.A dan Bapak Zulkhair Burhan S.IP., M.A selaku pembimbing skripsi penulis, yang telah bersedia memberi arahan dan masukan kepada penulis. Terima kasih atas kesediaan waktu dan tenaganya selama mengerjakan skripsi ini.
4. Ibu Dr. Rosnani S.IP., M.A selaku dosen Pembimbing Akademik penulis yang menjadi tempat meminta saran selama perkuliahan terlebih lagi selama menyelesaikan skripsi penulis. Terima kasih atas segala petuahnya yang akan selalu bermanfaat bagi penulis kedepannya. *Saranghae Ibu!*
5. Semua Bapak dan Ibu Dosen Pembimbing, Bapak Arief Wicaksono, S.IP., M.A., Bapak Zulkhair Burhan S.IP., M.A., Bapak Muh, Asy'ari S.IP., M.A., Ibu Beche Bt. Mamma, S.IP., M.A., Ibu Ayu Kartika J.Tas'an S.IP.,M.A. Terima kasih telah

berkenan berbagi ilmu, pengetahuannya, kritikan dan juga sarannya yang sangat bermanfaat bagi penulis.

6. Staff Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, yaitu Pak Budi dan Kak Citra yang sudah berkenan Penulis repoti dan sudah membantu penulis mengurus segala proses administrasi. Maaf sudah merepoti dan Terima kasih karena selalu membantu Pak Bud dan Kak Cit, *The Best ki*.
7. Kepada Mama Anni, Bapak Ikki, Kakak Tika, Om Ale', Kakak Evi, Nanda, Ade, Ian, Ikki, Abi, Tisha, Azka, Irgy, dan Ibra yang selalu mendukung penulis keributan kalian membuat suasana rumah makin hidup, walaupun itu tidak mengurangi pikiran stress penulis, tapi hal itu membuat hidup.
8. Kepada sahabat-sahabat SMA saya yang selalu ada, Apriani Kasim, Niluh Chikita, Nurma Indah, dan Khofifah yang sudah membantu penulis untuk menghilangkan segala stress dan selalu percaya dengan penulis.
9. Gitania Refina, yang sudah menemani penulis dari awal kuliah semester 1 sampai sekarang. Terima kasih sudah menemani penulis stress bersama, mengurus proses perkuliahan bersama, berbagi cerita, berbagi pengalaman, berbagi waktu dan selalu membantu penulis.

10. Muh. Khaerul Anam dan juga Zarah Jenina Ayeshia yang selalu membantu penulis kapanpun penulis butuh, menemani dan juga memberikan saran kepada penulis. Terima kasih sudah meluangkan waktu nya untuk mendengarkan keluh kesah penulis.
12. Karina Dyandra, yang selalu menolong penulis kapanpun disaat penulis butuh. Terima kasih atas waktu, pengalaman dan ceritanya yang selalu membuat penulis lega setelahnya, Terima kasih sudah selalu percaya dengan penulis.
13. Upay, Seprin, Lala, Jenab, Vioretta, dan Wafira. Terima kasih banyak atas support dan juga kepercayaannya kepada penulis sejak awal sampai sekarang. *Luv u guys.*
14. Silfi Nuraliya as Pacar Mark Lee (*bohong*) yang selalu bersedia mendengarkan dan menanggapi keluh kesah penulis selama ini, walaupun setiap kita stress selalu berujung membeli PC tapi itu sangat menghibur dan membuat penulis *healing* untuk sementara
15. Kepada Hazna yang juga menjadi tempat berkeluh kesah penulis dan selalu bersedia mendengarkan juga menanggapi. Apapun kedepannya semoga selalu Bahagia.
16. Kepada Emak-ku, Mak Aya yang selalu tidak menyangka bahwa penulis tidak lagi *Fresh-graduate* SMA seperti pertama kali kita kenal. Terima kasih karena selalu percaya penulis.

17. Kepada Kak Nur, Kak El, Kak Sindy, dan Kak Isqy yang sudah bersedia mendengarkan dan juga memberi masukan kepada penulis sepanjang proses pengerjaan skripsi ini
18. iKON, DAY6, dan NCT OT23 juga NCT Dream yang selalu menghibur penulis dikala sedang stress, Terima kasih atas lagu-lagu dan juga liriknya sangat memotivasi penulis agar tetap waras dan menjadi penghilang stress. Keberadaan kalian semua membuat penulis Bahagia.
19. Kepada Baginda Johnny Suh, Terima kasih karena menjadi penyemangat bagi penulis dalam apapun itu. Penulis banyak mengambil pelajaran dan berusaha menjadi versi yang terbaik dari penulis untuk penulis. *See you soon Jo!*
20. HI Angkatan 2018 yang masuk di dalam grup “Salempang” di WhatsApp, sudah berbagi keluh kesahnya, dan berjuang bersama. *Sukses guys!*
21. Teman KKN Bone-ku yang masuk di dalam grup “Bolokan pt. 2” Ayu, Rosy, dan Bunda. Terima kasih sudah memotivasi penulis untuk tetap maju dan semangat.
22. Terima kasih untuk semua teman-teman online penulis yang tidak sempat penulis tulis satu per-satu-nya, semoga kita semua diberi Kesehatan juga selalu Bahagia.

23. Terakhir, Terima kasih untuk diri saya sendiri karena selalu mencari cara untuk tidak stress dan membawa pekerjaan yang berat menjadi menyenangkan, *you've worked hard emil! Good Work.*



DAFTAR ISI

SAMPUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMA PENERIMAAN	iii
SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT	iv
ABSTRAK	v
ABSTACK	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Batasan dan Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan Penelitian dan Kegunaan penelitian.....	6
D. Kerangka Konsep	7
E. Metode Penelitian.....	8
F. Rancangan Sistematika Pembahasan	10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Maritime Security.....	12
BAB III GAMBARAN UMUM	
A. <i>International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)</i>	20
B. Kejahatan Penyelundupan Narkoba di Selat Makassar.....	23
BAB IV PEMBAHASAN	
A. Implementasi ISPS Code Terhadap Kapal dan Pelabuhan di Pelabuhan Makassar.....	31
B. Implementasi ISPS Code Terhadap Penyeludupan Narkoba di Selat Makassar	35
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	47
B. Saran.....	55
DAFTAR PUSTAKA	56

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Globalisasi telah mengantarkan era baru perkembangan teknologi di bidang teknologi komunikasi dan informasi, serta teknologi transportasi, yang telah memperpendek jarak dan menghubungkan berbagai lokasi di seluruh dunia. Kecepatan perubahan dalam dunia kejahatan, khususnya kejahatan multinasional, telah paralel dengan pesatnya perkembangan teknologi. (Muhammad Naseh, dkk, 2019). Perkembangan kejahatan transnasional merupakan akibat logis dari revolusi dinamis teknologi komputer dan internet yang telah memfasilitasi proses transportasi dan komunikasi pasar. Secara khusus, globalisasi menyebabkan ekonomi menjadi terintegrasi dan saling bergantung antar negara. Akibatnya, sekarang lebih mudah bagi orang dan masyarakat untuk memberikan pengaruh melintasi batas-batas internasional (Otey, 2015).

Kejahatan transnasional sering kali didefinisikan sebagai bentuk kejahatan lintas negara dengan empat karakteristik berikut: 1) dilakukan di lebih dari satu negara; 2) persiapan, perencanaan, pengarahan, dan pengawasan dilakukan di negara lain; 3) kelompok kejahatan terorganisir terlibat ketika kejahatan dilakukan di lebih dari satu negara; dan 4) memiliki dampak yang signifikan terhadap negara lain (Monica Serrano, 2002). Penyelundupan narkoba internasional ke Indonesia merupakan salah satu

contoh kejahatan transnasional. Kejahatan transnasional dikategorikan sebagai isu keamanan non-tradisional dalam studi hubungan internasional (Aleksius Jemadu, 2008).

Pada bulan April 1995, dalam sebuah sesi yang diadakan di Kairo, Mesir, Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mengidentifikasi 18 jenis kejahatan transnasional: pencucian uang, terorisme, pencurian benda-benda seni dan budaya, pencurian kekayaan intelektual, perdagangan senjata gelap, pembajakan pesawat terbang, perompakan di laut, penipuan asuransi, kejahatan komputer, kejahatan lingkungan hidup, perdagangan manusia, perdagangan bagian tubuh manusia, perdagangan obat-obatan terlarang, penipuan, penyusupan ke dalam bisnis yang sah, korupsi, dan penyuaipan (UNODC, 1995). ASEAN memutuskan untuk mengidentifikasi kejahatan transnasional sebagai pencucian uang, terorisme, perdagangan obat terlarang, penyelundupan senjata, penyelundupan manusia, dan perompakan dalam sebuah pernyataan yang dikeluarkan pada tahun 1997 di Manila, Filipina (ASEAN DOTC Manila, 1997).

Tentu saja, penyelundupan dan perdagangan narkoba juga memiliki ciri-ciri dan esensi yang sama dengan kejahatan transnasional. Dari sisi pelaku, aktivitas kejahatan transnasional terkait penyelundupan dan peredaran gelap narkoba melibatkan tiga kelompok pelaku utama, yaitu: pertama, produsen (baik jaringan nasional maupun internasional); kedua, pengedar yang terdiri dari dua kategori, yaitu pengedar yang berasal dari jaringan produsen dan pengedar lepas yang biasa disebut sebagai kurir;

ketiga, pemakai, dan untuk Indonesia, seluruh elemen masyarakat Indonesia. Ketiga kelompok besar ini mampu membentuk sebuah mata rantai yang tak terpisahkan. Efek dari kontak lintas batas dan globalisasi telah membuat negara tidak mampu menjamin keamanan individu, kemajuan ekonomi, perlindungan sosial, dan bahkan pemenuhan hak-hak individu dengan baik. Hal ini menyiratkan bahwa keamanan manusia dalam suatu masyarakat juga dikompromikan dengan tidak adanya perlindungan negara. (Muhammad Naseh, dkk, 2019).

Indonesia memiliki berbagai pintu masuk legal dan ilegal untuk jaringan asing, termasuk banyak pelabuhan tikus yang tersebar di seluruh wilayahnya. Selain itu, operasi lintas batas ilegal, seperti penyelundupan narkoba, dapat dengan mudah menyusup ke wilayah perbatasan Indonesia karena ukuran negara yang sangat besar dan sedikitnya jumlah pasukan keamanan yang ditempatkan di perbatasan.

Makassar, yang merupakan kota terbesar kedua dalam hal kasus kejahatan narkoba setelah Bali, menunjukkan bahwa Makassar memiliki permintaan narkoba tertinggi di Indonesia bagian timur, yang menjadi penyebab maraknya peredaran gelap. Mayoritas narkoba (70%) masuk melalui jalur laut dan perairan. Menurut data tahun 2015 yang diberikan oleh BNNP Sulawesi Selatan. Kota Makassar memiliki jumlah kasus narkoba terbesar dengan 163 kasus, 980 kejahatan tercatat dari 30 satuan kerja kepolisian dengan rincian 163 kasus, dan Polres Pelabuhan Makassar mengungkap 103 kasus. Sementara itu, Direktorat Reserse Narkoba Polda

Sulawesi Barat mengungkap 106 kasus. Pinrang (75 kasus), Wajo (69), Sidrap (63), dan Polman (63) adalah empat daerah yang paling rentan terhadap penularan di luar Makassar (59). Sementara itu, daerah dengan pengungkapan kasus yang sedikit adalah Mamasa (2), Pangkep (4), Mamuju Utara (4), dan Sinjai (6). Tidak mengherankan jika mekanisme pengawasan peredaran narkotika ilegal di pintu-pintu masuk seperti di kanal, laut, dan perairan pedalaman masih belum memadai (BNNP Sulsel, 2015).

Beberapa negara anggota International Maritime Organization (IMO) termotivasi oleh meningkatnya kegiatan kriminal dan teroris di lautan dan sekitarnya untuk memodifikasi konvensi internasional yang dikenal dengan International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) atau kode internasional tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Keputusan Menteri Perhubungan No: KM 33 Tahun 2003 Tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (ISPS Code) di Indonesia dalam Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut atau yang secara umum dikenal dengan SOLAS (Safety of Life at Sea) juga menjelaskan dan mengimplementasikan hal tersebut (Ayu Kusuma Wardani, 2019).

Untuk menjamin keselamatan kapal dan fasilitas pelabuhan, maka harus dilakukan tindakan pencegahan untuk keamanan kapal, yaitu tindakan/tindakan di atas kapal yang dimaksudkan untuk melindungi personil, kargo, alat angkut kargo, toko perbekalan kapal, dan kapal dari risiko gangguan keamanan. Sementara itu, keamanan fasilitas pelabuhan adalah mekanisme yang ditujukan untuk melindungi kapal dan infrastruktur

pelabuhan, orang, kargo, alat angkut kargo, dan gudang perbekalan dari kemungkinan terjadinya gangguan keamanan. Tindakan spionase, sabotase, terorisme, dan perusakan, kehilangan, atau pemenjaraan oleh orang lain yang tidak berhak, masuknya barang curian dan pencuri, pencurian, penyelundupan barang terlarang, imigran gelap, penumpang gelap, perompakan, dan penyelundupan narkoba merupakan gangguan keamanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan (Johny Malisan, 2014).

Berdasarkan studi pendahuluan diatas, maka peneliti tertarik membahas isu kejahatan transnasional secara khusus penyelundupan narkoba melalui jalur pelabuhan, dan upaya yang dilakukan melalui implementasi ISPS Code sebagai rancangan menanggulangi suatu gangguan keamanan karena menyangkut aktivitas di palabuhan, dalam hal ini terfokus pada penyelundupan narkoba di Selat Makassar. Oleh karena itu peneliti tertarik meneliti isu ini dan menarik judul penelitian “Implementasi ISPS Code di Pelabuhan Soekarno-Hatta dalam Mengatasi Penyelundupan Narkoba di Selat Makassar”.

B. Batasan dan Rumusan Masalah

1. Batasan Masalah

Berdasarkan Latar Belakang yang sudah dipaparkan, riset ini berupaya menganalisa Bagaimana Implementasi ISPS Code di pelabuhan Soekarno-Hatta dalam mengatasi Penyelundupan Narkoba di Selat Makassar, terbatas pada bahasan gangguan keamanan

perkapalan dan pelabuhan terkait penyelundupan narkoba yang kemudian dilihat sebagai benang merah permasalahan besar yakni penyalahgunaan narkoba, konteks bahasan pada implementasi ISPS yang merupakan gagasan Institusi Internasional untuk suatu tujuan, adalah mengkaji peranan dan fungsinya meminimalisir, mencegah, dan menanggulangi dampak yang ditimbulkan oleh suatu isu, dalam hal ini kejahatan transnasional.

2. Rumusan Masalah

Berdasarkan Latar Belakang diatas maka peneliti menarik Rumusan Masalah yang akan dibahas dalam penelitian yaitu :
Bagaimana Implementasi ISPS Code di pelabuhan Soekarno-Hatta dalam mengatasi Penyelundupan Narkoba di Selat Makassar?.

C. Tujuan Penelitian dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan Rumusan Masalah diatas, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Implementasi ISPS Code di pelabuhan Soekarno-Hatta dalam mengatasi Penyelundupan Narkoba di Selat Makassar.

2. Kegunaan Penelitian

- a. Tulisan ini diharapkan dapat memberikan informasi mengenai Implementasi ISPS Code di pelabuhan Soekarno-Hatta dalam mengatasi Penyelundupan Narkoba di Selat Makassar
- b. Penulisan ini diharapkan bisa menjadi referensi bagi para pelajar yang sedang mengkaji terkait dengan ISPS Code
- c. Tulisan ini diharapkan bisa memberikan wawasan bagi penstudi Hubungan Internasional yang melakukan Penelitian
- d. Tulisan ini diharapkan bisa digunakan Penulis sebagai syarat untuk menyelesaikan Studi Strata Satu (S-1) dalam program studi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa Makassar.

D. Kerangka Konsep

Sebagai landasan dari penelitian ini maka penulis akan menggunakan kerangka konseptual yang akan membantu penulis dalam menganalisa Implementasi ISPS Code di pelabuhan Soekarno-Hatta dalam mengatasi Penyelundupan Narkoba di Selat Makassar, yaitu mengenai Keamanan Maritim.

1. Konsep Keamanan Maritim

Keamanan maritim tradisional mengacu pada teknik angkatan laut untuk menjaga dan mengamankan perbatasan maritim nasional dan

titik-titik rawan perdagangan maritim (Mudric 2016). Christian Buerger berpendapat dalam uraiannya tentang gagasan baru tentang keamanan maritim bahwa gagasan tersebut dibangun di atas kerangka kerja konvergen yang harus tetap berpegang pada konsep-konsep yang sudah mapan sembari menemukan kesamaan yang akan memungkinkan penyerapan progresif terhadap tantangan yang lebih luas (Mudric 2016). Kemudian, dalam hal ini, Buerger mengidentifikasi tiga kerangka kerja untuk memahami keamanan maritim lebih lanjut: (1) kerangka kerja matriks, yang menggabungkan konsep keamanan laut, kekuatan laut, ekonomi biru, dan ketahanan; (2) kerangka kerja sekuritisasi, yang membahas keterkaitan antara ancaman maritim dan perbedaan kepentingan politik dan ideologi; dan (3) teori praktik keamanan, yang memeriksa niat dan tindakan sebenarnya dari aktor yang terlibat dalam keamanan maritim (Mudric 2016).

E. Metode Penelitian

1. Tipe Penelitian

Penulis menggunakan metode penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan deskriptif analitik, yang pada dasarnya merupakan penelitian yang berusaha menggambarkan fenomena yang diteliti sesubjektif mungkin berdasarkan sudut pandang atau perspektif peneliti. Analisis peristiwa, fenomena, atau situasi sosial adalah aplikasi umum dari gaya penelitian ini. Jenis ini diakhiri dengan rangkuman sebab akibat antara dua variabel yang akan

diteliti oleh penulis. Dalam rangka memerangi penyelundupan narkoba di Selat Makassar, tulisan ini menjelaskan temuan dan analisis yang berhubungan dengan implementasi ISPS Code di pelabuhan Soekarno-Hatta.

2. Jenis dan Sumber Data

Penulis studi ini berencana untuk sepenuhnya mengandalkan sumber-sumber sekunder. Data yang dikumpulkan dari sumber sekunder sudah ada atau telah didokumentasikan dan relevan dengan topik yang menjadi minat studi. Laporan, tinjauan literatur, buku, jurnal, situs web lembaga pemerintah, dan situs web organisasi regional, nasional, dan dunia merupakan contohnya.

3. Teknik dan Pengumpulan Data

Penulis berencana untuk melakukan penelitian melalui kunjungan perpustakaan. Data untuk proyek penelitian dikumpulkan melalui riset perpustakaan dengan melacak artikel, buku, dan sumber daya online yang relevan. Materi dan data yang berhubungan dengan topik penelitian dapat ditemukan di buku-buku pelengkap, majalah dan terbitan berkala, jurnal ilmiah, buletin, situs web resmi, dan dokumen resmi pemerintah.

4. Teknik Analisis Data

Untuk menjelaskan dan menganalisa data yang berhasil penulis temukan melalui studi literatur, penulis akan menggunakan

teknik analisa kualitatif, yang mana teknik ini tepat digunakan karena data yang penulis dapatkan tidak dalam bentuk angka atau tidak sistematis namun tetap berkaitan dengan penelitian yang sedang dilakukan. Penulis kemudian berupaya untuk melaporkan hasil temuan penelitian.

F. Rancangan Sistematika Pembahasan

Upaya penulis untuk memberikan gambaran umum mengenai isi penelitian penulisan melalui rancangan sistematis didasarkan pada rumusan masalah yang menjadi dasar pembahasan yang disajikan di sepanjang tesis.

BAB I

Pada bab pertama, "Pendahuluan," kami membahas sejarah masalah, ruang lingkup, perumusan, tujuan penelitian dan aplikasi potensial, dasar-dasar teoritis penelitian, metodologi, dan pembahasan secara keseluruhan.

BAB II

Bab kedua, yaitu tinjauan pustaka yang berisi penelusuran kepustakaan dan literatur mengenai konsep Keamanan Maritim.

BAB III

Bab ketiga, yaitu gambaran umum objek penelitian dimana bab ini akan membahas ISPS Code dan penyelundupan Narkoba sebagai kejahatan transnasional.

BAB IV

Bab empat, yaitu pembahasan mengenai hasil penelitian yang berisi analisis Implementasi ISPS Code di Pelabuhan Soekarno-Hatta dalam mengatasi penyelundupan Narkoba di Selat Makassar

BAB V

Bab kelima, yaitu penutup dalam bab ini akan disajikan kesimpulan dan saran-saran yang merupakan rangkaian dari keseluruhan hasil penelitian secara singkat mengenai objek penelitian.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Maritime Security

Setelah berakhirnya perang dingin, makna dan cakupan keamanan meluas, dan dengan itu muncullah asal-usul keamanan maritim. Secara konvensional, masalah keamanan telah dipahami dalam hal ancaman asing, biasanya terkait dengan ancaman militer dari negara lain. Namun, seiring perkembangannya, keamanan maritim tidak hanya menghadapi risiko konvensional (tradisional), tetapi juga ancaman non-tradisional sebagai akibat dari interaksi yang lebih rumit di antara para aktor, baik entitas negara maupun non-negara. Setelah itu, fokus keamanan bergeser dari militer ke bidang-bidang lain (Winarno 2008).

Dengan menggunakan kerangka kerja matriks, Buerger mendiskusikan keterkaitan keamanan maritim dengan empat gagasan lain: keamanan nasional, lingkungan laut, pembangunan ekonomi, dan keamanan manusia. Untuk menjaga dan mempertahankan kelangsungan hidup dan kedaulatan suatu negara, keamanan maritim sering kali dibahas dalam kaitannya dengan peperangan laut, relevansi proyeksi kekuatan, dan konsep kekuatan laut. Sementara lingkungan laut menekankan pada keamanan kapal dan instalasi maritim untuk menjaga laut dan orang-orang yang bekerja di dalamnya. Ketika berbicara tentang keamanan maritim, subjek pertumbuhan ekonomi juga dibahas. Sebagian besar karena signifikansi historis lautan

dalam perluasan perdagangan global, sebagian besar kesepakatan bisnis internasional sekarang terjadi di atas air. Selain itu, industri pelayaran global memiliki banyak potensi untuk meningkatkan nilai komersial laut (Mudric, 2016).

Chris Rahman berpendapat bahwa istilah "keamanan maritim" dapat memiliki arti yang berbeda tergantung pada siapa yang mendefinisikannya dan konteks di mana mereka melakukannya, seperti kepentingan pribadi atau kelembagaan atau kecenderungan politik atau ideologi mereka. Cara penggunaan kata ini, khususnya, tidak disaring dan biasa saja. Meskipun beberapa kajian literatur keamanan secara tak terduga menjelaskan bahwa keamanan maritim tidak pernah didefinisikan sebagai sektor yang berdiri sendiri, tetapi tetap menjadi bagian dari tantangan keamanan, secara sederhana, keamanan maritim sering kali dianggap sebagai sisi lain atau sisi lain dari keamanan (Rahman 2009). Akan tetapi, literatur yang ada saat ini tentang keamanan laut berpendapat bahwa keamanan laut terutama berkaitan dengan fitur fisik laut dan aktivitas manusia, serta potensi bahaya yang ditimbulkan oleh faktor-faktor tersebut (Rahman 2009).

Chris Rahman memberikan penjelasan tentang keamanan maritim melalui berbagai sudut pandang yang memberikan pandangan baru dan tidak strategis terhadap topik tersebut. Sudut pandang yang digunakan dalam setiap metode pengelolaan laut dan mempertahankan ketertiban yang baik sering kali tumpang tindih karena saling terkait dan, dalam beberapa kasus, mencerminkan berbagai bagian dari masalah yang sama. Sering kali,

kebijakan dan respons operasional negara terhadap keamanan maritim membutuhkan elemen-elemen dari semua pendekatan ini. Chris Rahman mengusulkan lima sudut pandang yang berbeda untuk mengkaji masalah ini, termasuk: (1) keamanan laut, (2) tata kelola laut, (3) perlindungan perbatasan laut, (4) tindakan militer maritim, dan (5) regulasi keamanan transportasi laut (Rahman 2009).

1) Proteksi terhadap Ekosistem Laut Keamanan di lautan,

Kategori pertama dari keamanan maritim harus mewakili gagasan para pencinta lingkungan bahwa lautan adalah masalah keamanan, bukan politik maritim, dan dengan demikian harus dilindungi demi kepentingan umum. Sebagai inti dari gagasan keamanan maritim, perlindungan yang dimaksud melibatkan perlindungan dan keamanan lingkungan laut serta konservasi semua sumber daya laut (baik yang hidup maupun yang tidak hidup). Metode ini diusulkan oleh studi WCED 1987 dalam bab 17 Agenda 21 yang menjelaskan keamanan maritim, yang kemudian disahkan oleh Konferensi PBB tentang Lingkungan dan Pembangunan pada tahun 1992. Hal ini kemudian diimplementasikan dalam Strategi Nasional AS untuk Keamanan Kelautan, yang mencakup kontraterorisme dalam domain maritim sebagai salah satu tujuan strategis dalam pelaksanaan perlindungan dan keamanan serta langkah-langkah untuk memerangi eksploitasi sumber daya yang melanggar hukum. Karena dampak laut terhadap keberadaan, pembangunan, dan keamanan manusia, maka sangat penting untuk melestarikan dan melindunginya. Oleh karena itu, pendekatan ini

mempertimbangkan karakteristik unik laut dan menuntut "kebebasan untuk laut", yang mencakup lingkungan dan ekosistem laut (Rahman 2009).

2) Tata Kelola Maritim Dalam menjelaskan tata kelola kelautan (ocean governance)

Chris Rahman menyatakan bahwa ia juga memiliki preferensi yang signifikan terhadap lingkungan laut. Tata kelola laut didefinisikan sebagai penetapan dan penerapan aturan dan kebijakan untuk pengelolaan pengguna dan pemanfaatan laut (Rahman 2009). Dengan tidak adanya pengaturan global untuk tata kelola laut, sangat penting untuk membangun rezim termasuk aturan yang dapat dipatuhi oleh negara-negara pengguna laut. Hal ini dimaksudkan untuk menjadi wadah untuk mengatasi masalah yang mungkin timbul akibat penyalahgunaan manfaat laut. Meskipun Konvensi Hukum Laut sebagai pendekatan tata kelola laut saat ini sudah ada, namun harus diterapkan dalam praktiknya. Konvensi menyediakan sarana untuk mencapai keseimbangan ini, tetapi tata kelola laut global terus berdampak pada sistem, sehingga membutuhkan perbaikan yang berarti yang dimasukkan dalam yurisdiksi yang dapat ditegakkan secara hukum. Dalam hal ini, organisasi internasional, negara, lembaga, dan kelompok non-pemerintah dapat mengelola laut (Rahman 2009). Dalam organisasi internasional, pemerintah, lembaga, dan organisasi non-pemerintah, tata kelola global diperkirakan akan menjadi industri yang berkembang pesat. Dalam hal ini, tata kelola global sebagai strategi pengelolaan laut dalam keamanan maritim bertujuan untuk mempromosikan, meningkatkan

pertahanan baik secara politis maupun retorika dan kelembagaan di dalam suatu sistem untuk menghasilkan rezim maritim yang stabil (jika ada) (Rahman 2009). Namun, rezim maritim yang stabil dalam penyelenggaraan tata kelola laut yang efektif tidak serta merta mampu menciptakan keamanan, melainkan berfungsi sebagai wahana pengembangan kerangka kerja yang diperlukan untuk mewujudkan keamanan di laut dalam konteks hubungan internasional.

3) Perlindungan Perbatasan Laut

Untuk membangun tata kelola kelautan yang sukses, yurisdiksi maritim negara harus dilindungi dan diamankan dengan lebih baik. Mempertahankan kendali negara atas lautan adalah prinsip keamanan nasional setiap negara. Dalam hal ini, setiap negara harus mematuhi yurisdiksi dan batas-batas teritorial yang ditetapkan oleh Konvensi Hukum Laut, tidak terkecuali rezim ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif). Menurut rezim ZEE, yurisdiksi maritim suatu negara dapat dihitung sepanjang ZEE-nya, dengan batas maksimum 200 mil dari garis pangkal pantai negara tersebut (Rahman 2009). Melalui otoritas ini, negara dapat melakukan kontrol penuh atas wilayah lautnya, termasuk pengelolaan semua sumber daya. Sebagai hasil dari peningkatan pesat dalam permintaan untuk proyek-proyek minyak dan gas lepas pantai di lautan dunia, tidak jarang terjadi pelanggaran. Untuk memerangi kejahatan transnasional seperti perompakan, terorisme, pencurian, penyelundupan gelap, dan lain-lain, pengetatan perlindungan di perairan, terutama di perbatasan, harus diperkuat. Jika pemerintah ingin

mengembangkan dan mengoptimalkan perlindungan di zona perbatasan maritimnya, pemerintah harus mengadopsi rencana dan kebijakan di tingkat nasional (strategi nasional untuk keamanan maritim) dan internasional (strategi internasional untuk keamanan maritim). Dengan tidak adanya perbatasan fisik dan peran laut sebagai jalur perdagangan, tidak jarang ancaman transnasional berasal dari wilayah ini. Strategi ini dapat dipandang sebagai upaya untuk menjaga kedaulatan dan kepentingan kelautan suatu negara di dalam zona maritimnya.

4) Aktivitas Militer di Lautan

Pendekatan terhadap kegiatan militer di laut berfokus pada keamanan sesuai dengan gagasan konvensional tentang keamanan umum. Ini termasuk fokus pada pengendalian senjata, terutama dalam berbagai operasi. Kegiatan angkatan laut sebagian besar mendominasi aksi militer di lautan, meskipun kontrol senjata angkatan laut tidak selalu berfungsi dengan baik. Hal ini disebabkan oleh sejumlah faktor, termasuk yang berikut ini: (1) persenjataan angkatan laut mahal dan biasanya tersedia dalam jumlah terbatas; (2) sifat mobilitas lautan yang tidak terbatas secara fisik berarti pengendalian persenjataan angkatan laut tidak dapat dibatasi secara bermakna; (3) ada asimetri yang besar antara struktur kekuatan angkatan laut dan postur strategis nasional; dan (4) para kombatan di permukaan harus mempunyai landasan yang secara inheren fleksibel untuk dapat terlibat dalam berbagai macam perdagangan selain menggagalkan serangan musuh (Rahman 2009). Akan tetapi, penekanan pada pengendalian

persenjataan juga dicirikan sebagai advokasi aspek pengendalian persenjataan operasional dari prakarsa pembangunan kepercayaan angkatan laut/maritim melalui tiga kategori. (1) Deklarasi, yang menyatakan prinsip-prinsip dasar seperti perjanjian perbatasan, niat negara mengenai status non-agresi dan non-nuklir, dan ketaatan pada Konvensi Hukum Laut. (2) Transparansi, diukur melalui pertukaran informasi dalam langkah-langkah komunikasi dengan membangun jaringan dan prosedur, misalnya, selama krisis; langkah-langkah pemberitahuan yang memberikan pemberitahuan tentang latihan militer bersama atau pengerahan yang tidak biasa; langkah-langkah pengamatan/pemeriksaan, dengan memberikan informasi secara sukarela tentang latihan militer dan fasilitas persenjataan laut suatu negara. (3) Pembatasan, yang dapat dihindari melalui langkah-langkah pengurangan risiko melalui perjanjian atau kesepakatan antara angkatan bersenjata (angkatan laut) negara untuk mencegah konflik yang tidak diinginkan. (Rahman 2009).

5) Sistem Regulasi Keamanan terhadap Moda Transportasi Laut

Organisasi Maritim Internasional harus mengatur regulasi transportasi laut internasional yang berkaitan dengan keamanan (IMO). Untuk mencegah kelompok teroris, bajak laut, dan ancaman lainnya mendominasi dan mengeksploitasi transportasi laut (kapal) di lautan dunia, Organisasi Maritim Internasional (IMO) telah memberlakukan peraturan yang mengatur sistem transportasi laut. Dalam hal ini, IMO memiliki kemampuan dan legitimasi untuk mengatur dan melegitimasi dirinya sendiri

sebagai platform bagi negara-negara untuk mengamankan wilayah laut mereka melalui peraturan dan perjanjian (Rahman 2009). Mengingat kerentanan transportasi laut terhadap ancaman, sangat penting untuk memperketat undang-undang pelayaran dan transportasi laut untuk mencegah serangan teroris.



BAB III

GAMBARAN UMUM

A. International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)

1. ISPS Di Indonesia

Kode Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Internasional (Kode ISPS) dibuat setelah pembajakan pesawat terbang di World Trade Center pada tahun 2001. Konferensi Diplomatik diadakan untuk membahas legislasi untuk memperkuat kerja sama, mencegah, dan menekan semua tindakan terorisme terhadap kapal, dengan mengadopsi amandemen terhadap Safety of Life at Sea (SOLAS) yang merupakan salah satu instrumen yang terkait dengan Konvensi Internasional untuk Keselamatan Kapal di Laut (International Convention for the Safe Conduct of Ships at Sea (SOLAS) (Aska Putratama Rindarto, 2016).

Pada tahun 2003, International Maritime Organization (IMO) dan International Labour Organization (ILO) membuat dan menyebarkan kode praktik keamanan pelabuhan (port security code of practice) yang menjelaskan kewajiban keamanan yang diberlakukan di pelabuhan (Angela Carpenter, 2013).

International Ship and Port Security Code (ISPS Code) merupakan pedoman IMO (International Maritime Organization) yang mengatur kegiatan dan prosedur yang harus dilakukan oleh

setiap negara untuk mencegah dan memberantas terorisme di laut dan pelabuhan. Selain itu, ISPS Code dimaksudkan sebagai aturan atau ketentuan baru untuk membangun kerangka kerja internasional bagi kapal dan fasilitas pelabuhan untuk berkolaborasi dalam mendeteksi dan mencegah tindakan yang mengancam keamanan dan keselamatan industri transportasi laut. Pemerintah Indonesia telah menandatangani dan meratifikasi ISPS Code melalui Keputusan Presiden No. 65/1980 tentang pengesahan SOLAS 1974, yang diikuti dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 33/2003 tentang pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 mengenai keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan di wilayah Indonesia. Oleh karena itu, pemerintah Indonesia harus mematuhi dan menerapkan ISPS Code secara teratur. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 3 Tahun 2004 menetapkan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai Designated Authority (DA), yaitu lembaga atau instansi pemerintah yang menandatangani perjanjian/konvensi internasional tentang International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code), dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KL 93/2/1-04 menunjuk Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai Delegated Authority (DA) (Niko Herdiyanto, Siswo Hadi, Panji Suwarno, 2020).

2. Hambatan-hambatan Implementasi ISPS Code

Pertama-tama ada kekuatan internal. Komponen ini terdiri dari dua variabel penyebab kegagalan: kualitas sumber daya manusia dan ketiadaan fasilitas dan peralatan yang lengkap di kapal dan di pelabuhan. Banyaknya pelanggaran yang dilakukan oleh warga cenderung sulit diatasi karena kurangnya daya dari pelaksana ISPS Code terhadap mereka, meskipun faktanya mereka sudah dan akan terus mendapatkan pengetahuan dalam bentuk sosialisasi dari pemerintah. Pelanggaran-pelanggaran tersebut menjadi perhatian karena mayoritas terkait dengan akses secara tidak terkendali. Selain itu, kombinasi aktivitas pelayaran dan pelabuhan dengan pihak lain seperti TNI AL dan Polairud dapat menyulitkan penegakan aturan ISPS Code di pelabuhan. Lebih jauh lagi, ketidakkonsistenan masing-masing faspel dalam menggalakkan aturan yang ketat bagi para pegawainya dapat menyebabkan implementasi ISPS Code tidak berjalan secara kontinyu bahkan mengalami kelonggaran karena kurangnya kesadaran di antara elemen sumber daya manusia yang terkait. Variabel kedua bersifat eksternal. Fungsi dan kewenangan IMO yang terbatas memberikan ruang bagi implementasi negara yang tidak konsisten dan tidak berkualitas. Mempertimbangkan beberapa temuan data dari hasil wawancara dengan para Verifikator ISPS Code, implementasi ISPS Code sangat fleksibel dan tergantung pada kemampuan pelaksana, meskipun ada persyaratan tertentu yang

harus dipenuhi, seperti membuat perencanaan, memasang peralatan di kapal, dan melakukan latihan dan latihan. Namun hal-hal tersebut masih berkaitan dengan kepatuhan dalam hal intensitas, keseriusan, dan substansi penerapan hal-hal wajib ISPS Code, karena prinsip panduan IMO adalah membiarkan 'pemain' yang tidak mengikuti aturan-aturan ISPS Code tersingkir oleh kekuatan pasar dan kecepatan ekonomi yang didominasi oleh sistem ini. Karena masalah kedaulatan organisasi internasional atas negara, IMO tidak dapat bertindak sebagai penghukum jika ada negara anggotanya yang melanggar ISPS Code. Akibatnya, interpretasi setiap negara terhadap implementasi ISPS Code pada akhirnya berbeda-beda tergantung pada kemampuan mereka di bidang-bidang yang tergolong faktor internal, meskipun disatukan oleh semangat yang sama yaitu menciptakan suasana keselamatan. (Aska Putratama Rindarto, 2016).

B. Kejahatan Penyelundupan Narkoba di Selat Makassar

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1997, narkotika adalah zat atau obat sintetis atau semi sintetis yang berasal dari tanaman atau bukan tanaman yang dapat menyebabkan penurunan atau perubahan kesadaran, hilangnya rasa, mengurangi sampai menghilangkan rasa nyeri, dan dapat menimbulkan ketergantungan. Opium (heroin dan morfin), ganja, kokain, dan amfetamin adalah contoh narkoba (metamfetamin alias sabu-sabu dan ekstasi). Narkoba adalah zat yang mengubah pikiran, emosi, dan perilaku

dengan cara bekerja pada otak. Karena perubahan ini, penggunaan narkoba dapat merugikan dan membahayakan pengguna dan orang lain (Zubaidah, 2011). Pada dasarnya, penyelundupan adalah proses, cara, atau perbuatan memasukkan barang secara ilegal untuk menghindari bea cukai atau menyelundupkan barang terlarang. Penyelundupan narkoba terkait dengan perdagangan obat terlarang atau drug trafficking, yang melibatkan penanaman, pembuatan atau produksi, distribusi, dan penjualan zat-zat yang dilarang oleh hukum (World Customs Organization, 2014). Pada tahap akhir, fenomena tersebut dianggap sebagai ancaman bagi suatu negara. Sekuritisasi mengacu pada presentasi atau penyajian suatu isu sebagai ancaman eksistensial yang memerlukan tindakan darurat dan pembenaran atas tindakan "di luar prosedur politik normal" (Buzan, Waever, & Wilde, 1998). Sekuritisasi adalah proses di mana sebuah isu dibesarkan dan digambarkan sebagai prioritas utama, yang pada akhirnya menjadi topik keamanan; sekuritisasi isu membantu menunjukkan dan menjadikan risiko yang sebelumnya diabaikan sebagai prioritas (Trombetta, 2019).

Indonesia sebagai negara yang menyatakan perang terhadap narkoba, dan berkomitmen memberantas penyelundupan, pengedarannya, dapat diasumsikan bahwa narkoba di persepsikan sebagai ancaman bagi negara, terbukti pada perangkat hukum yang

mengatur, mulai dari produsen, pengedar, sampai yang mengkonsumsi, secara tegas diatur dalam hukum yang berlaku.

1. Penyelundupan Narkoba sebagai Kejahatan Transnasional

Dokumen United Nations Convention Against Transnational Organized Crime And The Protocols Thereto, 2004 memberikan definisi yang lebih rinci tentang kejahatan transnasional. Meskipun tidak ada definisi yang lengkap mengenai kejahatan transnasional, konvensi ini memberikan empat kriteria (aspek) yang dapat digunakan untuk mendefinisikannya. Keempat kriteria (aspek) tersebut adalah sebagai berikut: 1. Dilakukan di suatu negara, tetapi elemen-elemen kunci seperti persiapan, perencanaan, dan eksekusi dilakukan di negara lain; 2. Dilakukan di suatu negara, tetapi elemen-elemen kunci seperti persiapan, perencanaan, dan eksekusi dilakukan di negara lain; 3. Dilakukan di suatu negara, tetapi elemen-elemen kunci seperti persiapan, perencanaan, dan eksekusi dilakukan di negara lain Dilakukan di satu negara, namun melibatkan organisasi kriminal yang terlibat dalam kegiatan kriminal di beberapa negara, 4. Dilakukan di satu negara namun memiliki dampak yang signifikan terhadap negara lain (United Nations Office On Drugs And Crime, 2004). Kegiatan kriminal internasional ini dapat dikenali dari perdagangan narkoba itu sendiri, karena sangat menguntungkan dan memberikan peluang bagi sindikat kriminal untuk melanjutkan distribusi narkoba dalam jumlah besar.

Kejahatan penyelundupan narkoba semacam ini dilakukan oleh penjahat terorganisir dengan jaringan yang sangat terorganisir dengan baik (Karns & Mingst, 2004).

Penyelundupan narkoba internasional ke Indonesia merupakan salah satu contoh kejahatan transnasional. Dalam bidang hubungan internasional, kejahatan transnasional dianggap sebagai masalah keamanan non-tradisional (Aleksius Jemadu, 2008). Pembagian yang berbeda ini tidak hanya ditujukan pada kelompok yang menargetkan target politik, tetapi juga pada mereka yang mencari keuntungan ekonomi, seperti mafia, kartel, dan lain-lain. Karena mempengaruhi keamanan dan tatanan ekonomi suatu negara, kejahatan transnasional dilakukan oleh para pemain non-negara yang terampil, terlatih, berani, dan berkomitmen pada pengelompokan dan jaringan pasar internasional dan nasional (Simela Victor, 2015).

2. Penyelundupan Narkoba di Indonesia

Berdasarkan temuan Direktorat Tindak Pidana Narkoba Bareskrim Polri, jumlah kasus narkoba di Indonesia meningkat secara signifikan, dari 17.539 kasus dengan 23.000 tersangka menjadi 18.788 kasus dengan 25.151 tersangka. Data jumlah tersangka yang lebih banyak dari jumlah kasus narkoba tersebut menunjukkan bahwa tindak kejahatan narkoba dilakukan secara jejaring, atau tidak dilakukan oleh seorang diri, tetapi melibatkan

banyak orang. Untuk satu kasus narkoba yang terungkap, bisa saja tersangkanya ada tiga atau empat orang, atau bahkan lebih dari itu.

Ganja (56,4 ton, meningkat 260,39% dari tahun 2013 sebesar 15,56 ton), heroin (3,23 kg), ganja (4,3 kg), kokain (35,63 gram), sabu-sabu (611,26 kg), dan ekstasi berhasil disita sebagai barang bukti pada tahun 2014. (Jumlah barang bukti yang berhasil disita pada tahun 2014 sebanyak 402.863 butir.) Selain itu, 126 warga negara asing (WNA) berhasil ditangkap setelah diketahui bahwa mereka adalah penyedia (Wawancara Simela Victor dengan Direktur Tindak Pidana Narkoba Bareskrim Polri, dikutip dari Simela Victor, 2015).

Informasi yang disajikan di atas menunjukkan bahwa kejahatan narkoba melibatkan jaringan transnasional lintas negara dan Indonesia merupakan pasar narkoba yang signifikan. Narkoba telah menjadi bisnis yang menguntungkan bagi organisasi kriminal multinasional. Kondisi ini tampaknya telah berkontribusi terhadap kelanjutan penyelundupan narkoba di Indonesia. Fakta bahwa sebagian masyarakat Indonesia mudah terpikat untuk menjadi kurir narkoba karena mereka ingin mendapatkan banyak uang dengan cepat, terutama di antara mereka yang memiliki kondisi sosial ekonomi yang buruk, juga merupakan salah satu faktor yang berkontribusi terhadap berlanjutnya penyelundupan narkoba di Indonesia. Hal ini dibuktikan antara lain dengan fakta bahwa kartel narkoba internasional mengeksploitasi tenaga kerja Indonesia (TKI)

di Malaysia untuk membawa narkoba ke Indonesia. Menurut pihak berwenang, beberapa jaringan/sindikatan multinasional, termasuk Cina - Malaysia - Indonesia, Iran - Indonesia, Nigeria - Indonesia, Belanda - Indonesia, dan Filipina - Hong Kong - Indonesia, bertanggung jawab atas perdagangan narkoba di Indonesia. Para pengedar terdiri dari dua kelompok: pengedar dari kelompok jaringan internal produsen dan pengedar dari kelompok kurir lepas, yang sebelumnya dipimpin oleh orang Nigeria tetapi sekarang didominasi oleh orang Iran. Perubahan negara asal kurir ini terutama disebabkan oleh biaya sewa. Menurut investigasi polisi, kurir Iran dibayar lebih rendah untuk satu kali pengiriman (sekitar \$2.000) dibandingkan kurir Nigeria (sekitar \$5.000). (BNN dalam Simela Victor, 2015).

Indonesia memiliki berbagai jalur akses legal dan ilegal untuk jaringan asing, termasuk banyak pelabuhan tikus yang tersebar di seluruh wilayahnya. Selain itu, operasi lintas batas ilegal, seperti penyelundupan narkoba, dapat dengan mudah menyusup ke wilayah perbatasan Indonesia karena ukuran negara yang sangat besar dan sedikitnya jumlah pasukan keamanan yang ditempatkan di perbatasan.

3. Penyelundupan Narkoba dan Upaya Pencegahan di Selat Makasar

Kota Makassar yang merupakan kota terbesar setelah kota Bali dengan kasus kriminalitas narkotiknya ini membuktikan bahwa kota Makassar merupakan *greatmarket* dan *great price* dengan kebutuhan narkoba tertinggi di negara Indonesia kawasan timur menjadi sebab maraknya peredaran gelap. Narkoba tersebut sebagian besar masuk melalui jalur laut dan perairan (70%). Berdasarkan data yang dirilis BNNP Sul-Sel di tahun 2015. Kota Makassar menempati urutan tertinggi kasus narkoba dengan jumlah 163 perkara, tercatat 980 kasus dari 30 satuan kerja kepolisian dengan rincian 163 kasus dan Kepolisian Resor Pelabuhan Makassar mengungkap (103) kasus. Adapun, Direktorat Reserse Narkoba Polda Sulselbar mengungkap 106 kasus. Selain Makassar, terdapat sekitar empat daerah yang rawan peredaran. Di antaranya Pinrang (75) kasus, Wajo (69) kasus, Sidrap (63) kasus dan Polman (59). Adapun, daerah yang minim pengungkapan kasusnya yakni Mamasa (2) kasus, Pangkep (4) kasus, Mamuju Utara (4) kasus dan Sinjai (6) kasus. Tidak Heran sistem pengawasan peredaran gelap narkotika pada pintu-pintu masuk (*entry point*) dijalur, laut, perairan darat dan lintas batas masih lemah (BNNP Sulsel, 2015).

Di tahun 2022 Badan Narkotika Nasional Republik Indonesia (BNN RI) mengungkap peredaran sabu-sabu seberat 177,4 kg dan

ekstasi sebanyak 19.700 butir melalui Operasi Laut Interdiksi Terpadu dengan sandi "Purnama" (Gempur Peredaran Narkoba Bersama). Operasi Laut Interdiksi Terpadu tahun 2022 dengan sandi 'Purnama' telah dilaksanakan di area Selat Makassar dan sejumlah titik perairan lainnya yang dinilai rawan penyelundupan narkoba (Putu Indah Savitri, Sultra AntaraNews, 2022).

Belum cukup upaya melalui Operasi Laut Interdiksi Terpadu, upaya lain yang paling efektif adalah upaya pemberlakuan suatu system yang menutup celah masuknya penyelundupan narkoba.

Untuk jalur legal yang melewati pengawasan ketat bea cukai masih perlu ditingkatkan baik jalur darat, laut maupun udara, yang mengkhawatirkan adalah jalur-jalur tikus illegal yang tidak terdeteksi petugas, harus diupayakan operasi-operasi rutin dan terstruktur, strategi pengawasan yang tersinergi dengan aparat terkait, dan secara khusus untuk transportasi laut kapal melalui pelabuhan yang sudah mengadopsi International Ship and Port Facility Security Code, implementasinya harus sejalan bersinergi dengan Kerjasama dengan negara-negara tetangga Kawasan, sebagaimana negara-negara ASEAN yang juga meratifikasi konvensi yang mengatur International Ship and Port Facility Security Code, untuk menekan celah masuknya penyelundup narkoba jalur ini.

BAB IV

PEMBAHASAN

A. Implementasi ISPS Code Terhadap Kapal dan Pelabuhan di Pelabuhan Makassar

Dalam menerapkan ISPS Code terdapat beberapa aturan yang harus diterapkan demi melaksanakan perlindungan yang diterapkan terhadap kapal dan Pelabuhan dari jenis kejahatan seperti halnya kejahatan Teroris, Pembajakan, Perompakan ataupun Pencurian. ISPS Code memiliki dua bagian yang terdiri dari Bagian/ Part A – Kewajiban (Mandatory) dan Bagian/ Part B – Pedoman (guidance) yang mana masing-masing dari bagian tersebut terdiri atas 19 seksi. Penerapan ISPS tidak diberlakukan ke sembarang kapal, ISPS sendiri memiliki kriteria kapal apa saja yang dapat diberlakukan dengan ISPS Code diantaranya ialah (Karyapelaut, 2020):

- Kapal dengan operasi pelayaran Internasional:
 - Semua kapal yang bermuatan penumpang, termasuk juga kapal yang menggunakan kecepatan tinggi
 - Kapal cargo dengan muatan sebesar 5000 GT
 - Kapal Tanker dengan muatan sebesar 5000 GT
 - Unit pengeboran lepas pantai yang bergerak/berpindah
- Fasilitas pelabuhan yang terdapat di Pelabuhan untuk melayani kapal pelayaran internasional

Kebijakan ISPS Code ini tidak berlaku untuk kapal perang, kapal aid-to-war atau kapal komersial non- yang dimiliki oleh pemerintah negara penandatangan perjanjian. bantuan perang atau kapal non-komersial milik pemerintah negara penandatangan perjanjian. Perlu dipahami bahwa dalam ISPS Code terdapat istilah penting yang harus diketahui:

- CSO merupakan singkatan dari Company Security Officer ataupun dikenal sebagai Perwira Keamanan Perusahaan. Tugas CSO adalah memberikan penilaian keselamatan kapal , rencana keselamatan kapal dikembangkan, diterapkan dan dipelihara dan mengoordinasikan petugas keselamatan kapal dan fasilitas keselamatan.
- SSO yang merupakan petugas keselamatan kapal atau petugas keselamatan kapal bertanggung jawab kepada nakhoda jaga dan ditunjuk oleh perusahaan sebagai penanggung jawab keselamatan kapal, untuk melakukan perawatan overhaul dan merencanakan keselamatan kapal.
- PFSO yang adalah petugas keamanan pelabuhan, memiliki tugas untuk melakukan pemeliharaan fasilitas seperti mengembangkan, meninjau dan mengoordinasikan SSO dan CSO. pemeliharaan fasilitas seperti pembangunan, review dan koordinasi SSO dan CSO.
- SSP (ship security plan) merupakan susunan rencana yang tertulis lalu dikembangkan demi memastikan pelaksanaan setiap kegiatan

diatas kapal dirancang dengan tepat untuk melindungi setiap awak kapal hingga muatan yang ada di dalamnya.

Selanjutnya, dikarenakan guna dari adanya ISPS Code ini untuk memastikan keamanan di kapal dan Pelabuhan, maka ISPS Code menggolongkan level keamanan sesuai tingkatannya yakni diantaranya (Jassal, 2017):

1. Security Level 1: Pada level ini kondisi dikategorikan aman dan normal. Tidak ada ancaman yang terdeteksi namun para petugas harus tetap waspada. Di level ini Tindakan yang dapat dilakukan ialah dengan melakukan pemeriksaan identitas dan kelengkapan surat tugas setiap awak kapal, dan pelabuhan melakukan pembatasan akses kepada orang yang tidak berkepentingan, memeriksa bawaan pribadi para awak dan memastikan semua penumpang mengisi buku tamu untuk pendataan.
2. Security level 2: Di level ini ancaman terlihat mungkin akan terjadi. Level ini berlaku apabila terdapat hal-hal yang mencurigakan disekitaran Pelabuhan ataupun kapal. Apabila sudah memasuki level ini maka Tindakan yang dapat diambil ialah dengan menambah jumlah petugas untuk melakukan penjagaan, memberikan larangan orang-orang untuk meninggalkan tempat dan melakukan pengecekan Kembali kepada semua orang dan barang bawaannya.
3. Security level 3: Disinilah puncak dari keamanan terganggu dimana ancaman sudah terdeteksi. Memasuki level tertinggi ini maka tidak

akan ada akses yang memperbolehkan naik ke atas kapal terkecuali pihak-pihak tertentu yang bertanggung jawab atas keamanan.

Di dalam ISPS Code, untuk memastikan keamanan pada kapal terdapat jenis peralatan dan system keamanan yang harus dimiliki diantaranya adalah:

- AIS (Automatic Identification System) yang mana alat ini merupakan system navigasi untuk mengidentifikasi atau menemukan kapal lain dengan eknologi elektronik. Alat ini berfungsi untuk mengidentifikasi kapal lain yang ada disekitar.
- SSAS (Ship Security Alert System) merupakan system yang digunakan untuk mengirimkan sinyal apabila kapal dalam keadaan darurat ke satelit Inmarsat yang kemudian sinyal tersebut akan dikirimkan kepada pihak pengamanan di Pelabuhan.

Kantor Syahbandar Utama Makassar telah mengadopsi poin-poin yang ditetapkan ISPS Code seperti di atas. Yang dimana dituliskan bahwa memiliki fokus untuk menentukan Langkah-langkah yang serius untuk pengamanan maritim, mencegah dan membuat peraturan tegas terkait ancaman terorisme. ISPS Code yang telah diberlakukan semenjak 1 Juli 2004 yang diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33/2003 mengenai pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan di wilayah Indonesia. Komite Keamanan Pelabuhan atau dalam ISPS Code dikenal dengan Port Security Committee (PSC) diatur dalam Permenhub No. 134/2016 Pasal 1 (9) – 1

(10) yang mana menjadi wadah yang terdiri dari seluruh pihak terlibat dalam penanganan keamanan pelabuhan yang terlibat dalam penanganan keamanan Pelabuhan. Koordinator dari Komite keamanan Pelabuhan terdiri dari Syahbandar utama, Ka. KSOP, Ka. KuPP dan dibantu oleh Port Security Officer (PSC) atau perwira keamanan pelabuhan (Sudrajat, 2020).

B. Implementasi ISPS Code Terhadap Penyelundupan Narkoba di Selat Makassar

Dengan tingkat kriminalitas narkoba yang tinggi maka sudah sepatutnya pemerintah melakukan Tindakan untuk mengantisipasi dan membasmi kejahatan tersebut. Pihak dari Pelabuhan Makassar telah *aware* untuk menjadikan Pelabuhan yang merupakan pintu gerbang Indonesia Timur itu agar menjadi Pelabuhan bertaraf internasional dengan keamanan yang sesuai dengan ISPS Code. Di tahun 2020, pihak Port Security Committee menggelar acara perpanjangan *Statement Of Compliance Of A Port Facility (SoCPF)*. Dalam acara yang digelar dalam dua hari tersebut, Pihak Pelindo Makassar memaparkan bahwa akan berupaya untuk mencapai Pelabuhan yang sesuai dengan standar ISPS code. Makassar yang merupakan Port Facility Security Officer (PFSO) sudah sepatutnya memnuhi persyaratan Pelabuhan yang aman bagi kapal-kapal yang akan berlabuh di dermaga dengan nyaman dan nyaman dari segala aspek (Bisnis News, 2020). Dituliskan dalam dokumen milik dephub bahwa PT. Pelabuhan Indonesia IV (PERSERO) Cabang Makassar di Sulawesi Selatan telah menerapkan ISPS Code

secara permanen dengan nomor jenis SoCPF 002-0215-DN dan dengan masa berlaku hingga 15 April 2025.

Di tahun yang sama PT. Pelindo IV (PERSERO) Cabang Makassar melaksanakan Exercise Internatioal Ship dan Port Facility Security tepatnya di Pelabuhan Makassar. Pelatihan ini dipimpin langsung oleh Kabid Penjagaan, Patroli dan Penyidikan Kantor Kesyahbandaran Utama Makassar Bpk. Capt. Alexander Seleng Allokendek MM. M. Mar. Komitmen untuk menerapkan ISPS Code di Pelabuhan Makassar dilakukan dengan melaksanakan Exercise International Ship and Port Security Code (ISPS Code) Kembali di tahun 2022. Pelatihan ini dilakukan oleh satuan Kapal Patroli Pangkalan Utama TNI AL di Makassar. Pelatihan yang dilakukan pada bulan Juni 2022 bertempat di Integrated Terminal Makassar (ITM) ini langsung dihadiri oleh petinggi-petinggi setempat. Komandan Satuan Patroli (Dansatrol) Lantamal VI Makassar Letkol Laut Anis Latif yang menjadi pemateri dalam pelatihan tersebut menyebutkan bahwa saat ini sedang marak terjadi pembajakan, perompakan, penyelundupan narkoba, senjata api, penumpang gelap, sabotase , terorisme dan pencurian. Termasuk gangguan keamanan terhadap fasilitas pelabuhan, dan perampasan kapal, atau muatan kapal. Kejahatan maritim ini harus diwaspadai dengan memperkuat pengawasan dan pengamanan terhadap orang yang akan masuk di area fasilitas pelabuhan dan kapal. Tidak cukup sampai disana, Letkol Anis Latif juga menyebutkan bahwa tidak boleh menutup

kemungkinan bahwa karyawan juga memungkinkan untuk menjadi sumber ancaman (Tribun Makassar, 2022). Berikut merupakan beberapa contoh kasus penyelundupan narkoba yang berhasil ditangani di Pelabuhan Makassar:

Tabel 1.1

Contoh Kasus Penyelundupan Narkoba di Makassar

Tahun	Jenis dan jumlah Narkoba	Asal penyelundupan	Penangkapan
2021	75 kg sabu	Surabaya	penyelundupan narkoba yang berasal dari Surabaya berhasil menembus keamanan Pelabuhan di Makassar kemudian berhasil disergap oleh Polda Sulsel dengan melakukan penangkapan yang dilakukan di hotel tempat pengedar menginap (Mappiwali, 2021)
2022	21kg Sabu	Surabaya	Melalui pemeriksaan bongkar muatan kapal di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar oleh Polres Pelabuhan Makassar. (Sindonews, 2022)
2022	7,4 kg Sabu	Malaysia	Polrestabes Makassar berhasil menggagalkan sabu-sabu tersebut dengan adanya informasi dari

			masyarakat yang kemudian ditindak lanjuti oleh pihak yang berwajib (Kompas, 2022).
--	--	--	--

Dari laporan di atas kita dapat melihat bahwa pentingnya fungsi pengawasan di Pelabuhan terkait penyelundupan narkoba. Dalam ISPS Code, adalah tanggung jawab pemerintah, otoritas pelabuhan, perusahaan pelayaran dan pelaut untuk memastikan keselamatan dan keamanan di pelabuhan, termasuk mencegah personel yang tidak berwenang mengakses fasilitas pelabuhan atau menaiki kapal, untuk menerapkan rencana keamanan yang tepat dan memastikan semua personel terlatih dan sadar, dan memiliki berbagai cara untuk membunyikan alarm jika ancaman atau insiden keamanan terdeteksi.

Dalam menangani penyelundupan narkoba ISPS Code memiliki acuan yang harus dipegang oleh kru kapal, berikut ini adalah beberapa pedoman umum untuk tindakan pencegahan yang harus diambil sebelum masuk ke pelabuhan, selama di pelabuhan dan setelah pemberangkatan (Paulsen, 2009):

Sebelum keberangkatan

- Awak kapal yang pergi ke darat harus diberi tahu tentang risiko bahwa kemungkinan para pengedar narkoba berusaha untuk berteman dengan mereka untuk mencapai kerja sama mereka dalam menyelundupkan narkoba. Awak kapal harus memahami bahwa, selain

melanggar kebijakan perusahaan, hal ini dapat berpotensi membahayakan diri mereka sendiri, keluarga mereka, sesama awak kapal, dll. Selain itu, pihak berwenang setempat cenderung akan bertindak tegas terhadap setiap awak kapal yang dianggap terkait dengan pengedar narkoba.

- Poster-poster peringatan yang menggambarkan risiko yang terlibat dalam pengangkutan obat-obatan harus dipajang dengan jelas di pintu masuk/keluar kapal dan di dalam area akomodasi.

- Kapal harus menyimpan catatan yang akurat dari semua kegiatan yang diamati dan tindakan yang diambil oleh otoritas setempat, pekerja bongkar muat dan personel serta awak darat lainnya sebelum masuk ke pelabuhan, selama singgah dan segera setelah keberangkatan.

Saat di Pelabuhan atau Berlabuh:

- Nakhoda dan awak kapal harus mengambil semua tindakan pencegahan yang memungkinkan untuk membatasi akses ke kapal dan memantau area sekitar yang berdekatan dengan kapal saat berada di pelabuhan. Individu yang tidak memiliki persyaratan sah untuk berada di atas kapal tidak boleh diizinkan masuk. Awak kapal harus menyimpan catatan pada titik masuk/keluar, dan Nakhoda atau Kepala Perwira harus diberi tahu jika pengawas tidak yakin apakah seseorang memiliki alasan yang sah untuk berada di atas kapal.

- Seorang penjaga tetap harus hadir di area dimana bongkar muat atau teknisi perbaikan sedang bekerja di atas kapal.

- Awak kapal harus melakukan inspeksi kapal secara teratur selama durasi panggilan pelabuhan. Di pelabuhan-pelabuhan yang sangat rentan terhadap penyelundupan narkoba, harus dipertimbangkan untuk mempekerjakan penjaga keamanan tambahan dari pemasok yang disetujui. Ketika segel yang rusak/hilang untuk kompartemen, loker, peti kemas, dll., ditemukan, penyelidikan harus dilakukan dan jika tidak ada yang ditemukan, segel harus diganti oleh kru. Catatan harus dibuat dalam buku catatan bersama dengan catatan hasil investigasi/penggeledahan dan nomor segel yang relevan.

- Setelah operasi kargo selesai, awak kapal harus melakukan pemeriksaan menyeluruh terhadap kapal. Selain mencari zat ilegal, kru juga harus waspada terhadap penumpang gelap. Jika ada kecurigaan bahwa obat-obatan mungkin telah ditempatkan di atas kapal, Nakhoda harus meminta pemeriksaan kapal secara menyeluruh, termasuk pemeriksaan lambung kapal di bawah garis air, sebelum keberangkatan.

Kemudian apabila narkoba tersebut ditemukan di dalam kapal tersebut Nakhoda harus segera mengambil langkah-langkah sebagaimana diatur dalam ISPS Code yang dimana Narkoba tidak boleh disentuh., Memotret atau memvideokan area kapal tempat narkoba ditemukan, tetapi membiarkannya tidak tersentuh dan menutupnya untuk mencegah akses yang tidak sah dan Menginformasikan perusahaan asuransi P&I, koresponden P&I setempat dan pemilik/manajer kapal.

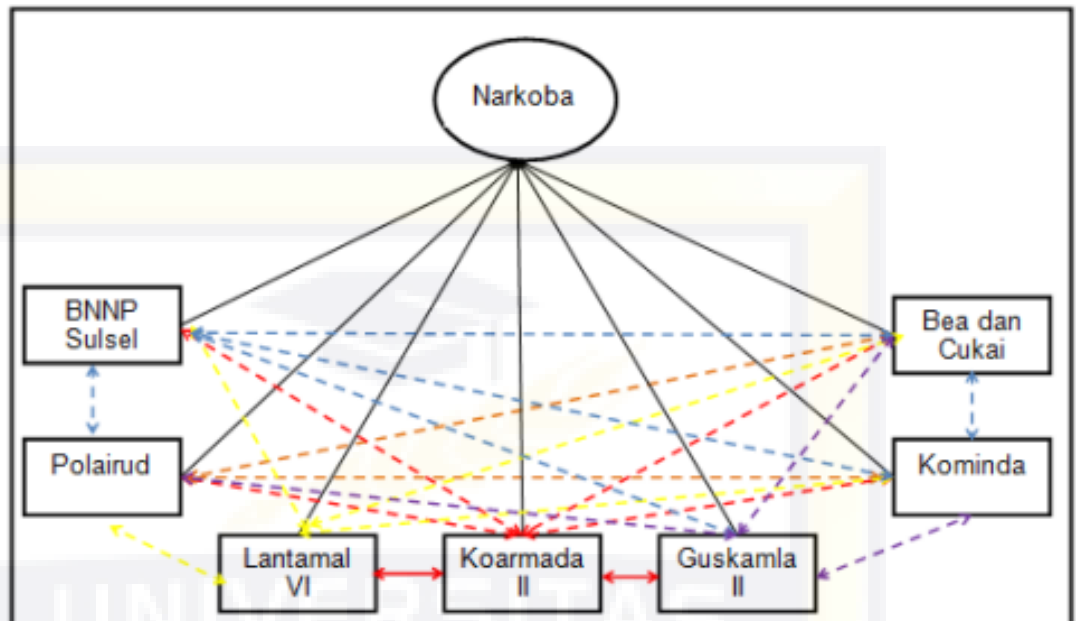
Regulasi-regulasi yang ditetapkan oleh ISPS Code sangat membantu untuk mengidentifikasi adanya penyelundupan narkoba di kapal ataupun Pelabuhan. Seperti contoh kasus di atas dimana Narkoba ditemukan saat melakukan pengecekan muatan. Tindakan ini sudah sesuai dengan apa yang dituliskan dalam ISPS Code yang mana saat kapal berlabuh tim keamanan siap siaga untuk memantau saat muatan akan dilakukan pengecekan. Penemuan narkoba ilegal yang disembunyikan di atas kapal dapat menimbulkan tekanan besar pada awak kapal yang terlibat. Sementara langkah-langkah yang disebutkan di atas dapat membantu penguatan dan penguatan protokol keamanan di atas kapal, akan selalu ada kasus di luar kendali kru. Oleh karena itu, tanggung jawab untuk memerangi perdagangan narkoba harus dibagi bersama oleh semua pemangku kepentingan terkait, termasuk otoritas terminal dan lokal. Namun hal ini seharusnya tidak menghentikan anggota untuk melakukan uji tuntas sendiri dan memastikan implementasi yang efektif dari langkah-langkah pencegahan dan pencegahan yang diuraikan di atas.

Laporan terkini yang dirilis pada awal tahun terkait penyelundupan narkoba di Makassar menyatakan bahwa Sulsel masih darurat narkoba. Terhitung sepanjang tahun 2022 telah ditemukan 69 kg Sabu dan 18kg ganja serta 514.029 yang telah diamankan. Kapolda Sulsel Irjen Pol Nana Sudjana menyebutkan bahwa kebanyakan kasus penyelundupan yang ditemukan berasal dari pengedar. Terdapat 802 pengedar yang diamankan di tahun 2022 sementara ditahun sebelumnya hanya tercatat

650 orang. Dari laporan yang disampaikan, dapat disimpulkan bahwa terdapat kenaikan angka penyelundupan narkoba di Sulsel sebanyak 8,3 persen (Jumasang, 2023).

Penyebaran narkoba yang berada di kota Makassar tidak hanya menjadi tanggung jawab dari pihak-pihak di area seperti Pelabuhan sebagai gerbang dari kota Makassar melainkan merupakan tanggung jawab bersama. Perlu dilakukan pola Kerjasama yang kolaboratif antar instansi guna menghalang jalan dan memutus rantai penyelundupan narkoba ini. Selat Makassar yang merupakan Alur Laut Kepulauan Indonesia yang menjadi jalur perdagangan dunia. Maka selat Makassar perlu mendapatkan pengamanan yang lebih ekstra karena tidak hanya dilalui oleh kapal domestik namun juga internasional. Terdapat pola kerja sama yang telah diterapkan di Selat Makassar yakni sesuai dengan gambar di bawah

Pola kerja sama instansi sulawesi selatan



(Supartono, Sugiharto, & Adriyanto, 2020)

Dari began tersebut dapat diketahui bahwa terdapat beberapa instansi yang saling bekerja sama diantaranya Lantamal VI Makassar (penanggung jawab wilayah kemaritiman Sulawesi Selatan), Instansi Ditjen Bea dan Cukai (penanggung jawab keluar masuknya barang dari dan ke Makassar), Instansi BNNP Provinsi Sulsel (penanggung jawab peredaran dan penyalahgunaan narkotika), Polairud Polda Sulsel (penanggung jawab penegakan hukum) dan Forkominda (mengkoordinir pertukaran informasi).

Adanya koordinasi yang sistematis untuk menangani narkoba yang beredar di Sulawesi Selatan khususnya Makassar ini sudah sangat bagus. Berbagai instansi bersinergi untuk menurunkan angka pengedaran narkoba yang cukup tinggi di Kawasan Sulawesi selatan. Namun, melihat beberapa laporan dua tahun kebelakang, dari beberapa

kasus yang dimana pengedar berhasil ditangkap merupakan tangkapan setelah pengedar tersebut lolos dari pengamanan Pelabuhan. Seperti contohnya temuan polisi yang menangkap pengedar di dalam kamar hotel berikut dengan sabu yang mereka bawa.

Apabila ISPS Code benar telah diterapkan, maka harusnya adanya serbuk haram ataupun narkoba baik itu berupa sabu, ganja ataupun pil ekstasi dapat terdeteksi di daerah gerbang utama yakni Pelabuhan. Dalam ISPS Code yang telah dijelaskan bahwa Ship Security Officer (SSO) dan Company security officer (CSO) menjadi penanggung jawab utama dalam melaksanakan kegiatan Ship security plan (SSP). Maka sekiranya perlu dilakukan evaluasi terkait mekanisme penerapan ISPS Code di Pelabuhan Makassar.

Konsep Keamanan maritim merupakan strategi yang dilakukan oleh Angkatan laut dalam aspek menjaga dan mengamankan batas-batas nasional maritim dan area sensitive di lautan yang digunakan sebagai jalur perdagangan (*sensitive maritime trade choke-points*). konsep keamanan maritim didasarkan pada kerangka konvergen yang harus mematuhi konsep-konsep tradisional dan dalam saat yang bersamaan harus dapat mengidentifikasi kesamaan yang akan memungkinkan penggabungan bertahap pada isu-isu yang lebih luas. Dalam kasus ini, keamanan yang dimaksud ialah keamanan di Kawasan Selat Makassar yang mana juga termasuk Pelabuhan Soekarno Hatta di Makassar.

Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa Makassar memiliki kasus kriminalitas narkoba yang menjadikan Makassar sebagai *greatmarket* dan *great price* dengan kebutuhan narkoba tertinggi di negara Indonesia. Maka dengan adanya penelitian ini ingin mencoba menganalisis bagaimana Kawasan yang sudah dicap sebagai Kawasan rawan narkoba ini menanganinya dan mencoba untuk memutus rantai penyelundupan narkoba tersebut. Maka dengan menggunakan teori keamanan maritim, pandangan untuk menganalisis kasus Impelementasi ISPS Code di Pelabuhan Makassar terkhusus pada keamanan di Kawasan tersebut saja.

Dari beberapa kasus yang didapati membuat kualitas penerapan ISPS Code di Pelabuhan Makassar perlu dievaluasi. Seperti halnya di tahun 2021 kapal yang bertolak dari Surabaya menuju Makassar pernah ditemui 75 kg sabu yang didapat dari jaringan atau sindikat luar Indonesia. Penangkapan ini dilakukan di hotel tempat pengedar menginap. Selanjutnya di tahun 2022 Polisi Kembali menemukan kasus dimana terdapat 7,4 kilogram sabu sabu yang berasal dari Malaysia. Penangkapan yang dilakukan juga setelah pengedar berhasil lolos dari pengawasan dan pengamanan di Pelabuhan.

Dari beberapa kasus tersebut tampaknya ISPS Code belum dapat berhasil sepenuhnya untuk menggagalkan para oknum untuk menyelundupkan narkoba ke Makassar. Pihak Pelabuhan sepertinya

masih harus melakukan evaluasi terhadap pemberlakuan ISPS Code dan memberikan pemahaman lebih lanjut



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil temuan Direktorat Tindak Pidana Narkoba Bareskrim Polri, terungkap bahwa kasus narkoba di Indonesia mengalami peningkatan signifikan, dari yang semula 17.539 kasus dengan 23.000 tersangka, meningkat menjadi 18.788 kasus dengan 25.151 tersangka, Data jumlah tersangka yang lebih banyak dari jumlah kasus narkoba tersebut menunjukkan bahwa tindak kejahatan narkoba dilakukan secara jejaring, atau tidak dilakukan oleh seorang diri, tetapi melibatkan banyak orang. Untuk barang bukti yang berhasil disita sepanjang tahun 2014 adalah: ganja , heroin , hasis , kokain , sabu , serta ekstasi . Indonesia punya banyak pintu masuk untuk jaringan internasional, baik yang legal maupun ilegal, termasuk pelabuhan-pelabuhan tikus yang tersebar di beberapa tempat di wilayah Indonesia. Wilayah Indonesia yang luas, ditambah terbatasnya aparat keamanan yang berjaga di kawasan perbatasan, juga menjadikan wilayah perbatasan Indonesia mudah disusupi oleh kegiatan-kegiatan ilegal lintas batas, termasuk penyelundupan narkoba.

Peredaran Narkoba Kota Makassar yang merupakan kota terbesar setelah kota Bali dengan kasus kriminalitas narkotiknya ini membuktikan bahwa kota Makassar merupakan greatmarket dan great price dengan

kebutuhan narkoba tertinggi di negara Indonesia kawasan timur menjadi sebab maraknya peredaran gelap. Narkoba tersebut sebagian besar masuk melalui jalur laut dan perairan (70%). Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa Makassar memiliki kasus

kejahatan narkoba yang menjadikan Makassar sebagai *greatmarket* dan *great price* dengan kebutuhan narkoba tertinggi di negara Indonesia. Maka dengan adanya penelitian ini ingin mencoba menganalisis bagaimana Kawasan yang sudah dicap sebagai Kawasan rawan narkoba ini menanganinya dan mencoba untuk memutus rantai penyelundupan narkoba tersebut. Maka dengan menggunakan teori keamanan maritim, pandangan untuk menganalisis kasus Implementasi ISPS Code di Pelabuhan Makassar terkhusus pada keamanan di Kawasan tersebut saja.

Dari Pandangan keamanan maritim milik Chris Rahman memercayai bahwa perlu memperhatikan beberapa aspek yang dapat menilai keamanan maritim dari suatu Kawasan. Beberapa pendekatan tersebut diantaranya adalah Proteksi terhadap Ekosistem Laut Keamanan di lautan, Tata Kelola Maritim Dalam menjelaskan tata kelola kelautan (*ocean governance*), Perlindungan perbatasan laut, Aktivitas militer di lautan dan system regulasi keamanan terhadap moda transportasi laut. Topik dari penelitian ini berada dalam poin kelima dari pendekatan konsep keamanan maritim milik Chris Rahman. Namun penelitian ini akan mencoba untuk melihat dari

pendekatan-pendekatan yang lainnya untuk menganalisis keamanan maritim di selat Makassar tersebut.

Untuk poin pertama dalam pendekatan konsep keamanan maritim milik Chris Rahman yang membahas tentang proteksi terhadap ekosistem laut memiliki makna bahwa keamanan lingkungan lautan itu sebagai suatu objek keamanan daripada politik kelautan (*maritime politics*) dan oleh karenanya perlu untuk diamankan demi kebaikan bersama. Maksudnya ialah dalam menjaga keamanan di lautan maka Langkah pertama harus menyadari bahwa lautan dan ekosistem perlu dijaga dengan mencakup proteksi dan keamanan lingkungan kelautan (*protection of the marine environment*) serta konservasi terhadap segala sumber daya yang ada di lautan (baik yang hidup atau living maupun non- *living*) sebagai garis terdepan dari konsep keamanan maritime. Perwujudan pendekatan ini dalam studi kasus yang peneliti angkat ialah terdapat kesadaran pemerintah dan instansi lainnya untuk mengupayakan berbagai cara agar Kawasan lautnya tetap terjaga. Selat Makassar yang merupakan Alur Laut Kepulauan Indonesia, julukan tersebut memiliki makna bahwa Selat Makassar akan menjadi arus lalu Lalang dari kapal domestik dan internasional yang akan melakukan aktivitas perdagangan. Kemudian dengan adanya ancaman penyelundupan narkoba yang tinggi maka penerapan ISPS Code menjadi bentuk upaya proteksi Selat Makassar dari tindak kejahatan transnasionalisme yang ada. Tidak hanya itu, instansi lainnya juga turut bekerja sama dan saling bersinergi untuk menjaga keamanan Selat Makassar.

Dalam pendekatan kedua keamanan maritim milik Rahman tentang Tata Kelola maritim dideskripsikan sebagai suatu kreasi dan implementasi daripada aturan-aturan serta praktek untuk mengelola pengguna serta penggunaan laut. Maksudnya ialah untuk menyediakan wadah untuk menyelesaikan konflik yang mungkin terjadi karena penyalahgunaan manfaat kelautan. Maka pendekatan ini berfungsi untuk mempromosikan, memperkuat pertahanan baik secara politik maupun retorikal dan institusional dalam sebuah sistem demi mencapai suatu rezim maritim yang stabil. Dalam penelitian ini, rezim yang mengatur tentang kemaritiman global yaitu IMO (International Maritime Organization) membentuk regulasi guna mengamankan lautan secara global agar terhindar dari ancaman-ancaman yang ada, dalam kasus ini adalah ancaman dari penyelundupan narkoba di Pelabuhan Makassar. Regulasi tersebut dinamakan International Ship and Port Security Code (ISPS Code). Ini menjadi kerangka kerja Internasional di mana kapal dan fasilitas pelabuhan dapat bekerja sama untuk mendeteksi dan mencegah tindakan yang dapat mengancam keamanan dan keselamatan di sektor transportasi laut. Merujuk kepada studi kasus keamanan di Pelabuhan Makassar terkait penyelundupan narkoba maka dengan adanya penerapan yang sudah dilakukan oleh pemerintah untuk menerapkan ISPS Code di Makassar yang mana sudah diatur pada dokumen milik dephub bahwa PT. Pelabuhan Indonesia IV (PERSERO) Cabang Makassar di Sulawesi Selatan telah menerapkan ISPS Code secara permanen dengan nomor jenis SoCPF 002-0215-DN dan dengan masa

berlaku hingga 15 April 2025. Melihat kasus dengan pendekatan ini maka Pelabuhan di Makassar sudah menyerap poin-poin dari ISPS Code dan melaksanakan regulasinya sebagaimana yang sudah berlaku. Dari adanya ISPS Code ini menjadi pedoman bagi setiap Pelabuhan khususnya di Makassar agar terhindar dari adanya ancaman transnasionalisme yang berupa penyelundupan narkoba.

Selanjutnya, dalam pendekatan perbatasan laut menjadi upaya untuk menjaga dan mengamankan yurisdiksi maritim suatu negara. Pada kasus ini, Pemerintah telah melakukan upaya untuk menjaga keamanan perbatasan laut yang dimana Selat Makassar menjadi pintu gerbang untuk menuju ke Makassar maka terdapat pengamanan di Selat tersebut. Khususnya untuk menindak lanjuti penyelundupan narkoba, penjagaan telah dilakukan dengan cara instansi di Makassar melakukan kerja sama untuk melindungi keamanan lautnya. Sudah terdapat Kerjasama yang kolaboratif antar instansi guna menghalang jalan dan memutus rantai penyelundupan narkoba di Makassar. Kerja sama tersebut sudah disebutkan sebelumnya dimana Lantamal VI Makassar (penanggung jawab wilayah kemaritiman Sulawesi Selatan), Instansi Ditjen Bea dan Cukai (penanggung jawab keluar masuknya barang dari dan ke Makassar), Instansi BNNP Provinsi Sulsel (penanggung jawab peredaran dan penyalahgunaan narkotika), Polairud Polda Sulsel (penanggung jawab penegakan hukum) dan Forkominda (mengkoordinir pertukaran informasi) menjadi instansi yang menjaga keamanan di lautan dalam bidang pencegahan penyelundupan narkoba.

Dalam tugasnya Lantamal VI Makassar (penanggung jawab wilayah kemaritiman Sulawesi Selatan) ini memiliki tugas untuk terus memberikan informasi data dan informasi yang terbaru dengan melakukan pencaratan telegram dari instansi yang terkait kemudian dituangkan dalam peta situasi sebagai bahan acuan pemimpin dalam menentukan skala prioritas untuk Operasi Kamla di perairan Yurisdiksi Republik Indonesia dalam mewujudkan penegakan kedaulatan dan hukum di laut. Kemudian Instansi Ditjen Bea dan Cukai (penanggung jawab keluar masuknya barang dari dan ke Makassar) memiliki wewenang dalam mengurus perpindahan keluar masuknya barang dari luar negeri. Namun dari data yang di dapat upaya Instansi Ditjen Bea dan Cukai ini hanya sebatas jasa ekspedisi udara saja, pencegahan penyelundupan narkoba melalui jalur laut belum pernah melakukan Tindakan secara langsung.

Poin keempat dari pendekatan konsep keamanan maritim milik Chris Rahman adalah Aktivitas Militer di Lautan. Maksud dari pendekatan ini ialah bagaimana militer melakukan tindakannya untuk melaksanakan tugas memberikan kenyamanan dan keamanan di lautan. Hampir mirip sebagaimana pada poin yang sudah dijelaskan diatas bagaimana upaya instansi pemerintahan meberikan perlindungan dan keamanan di Kawasan laut khususnya di Selat Makassar. Di Selat Makassar sendiri sudah memiliki satuan militer Angkatan laut atau TNI AL Makassar yang merupakan militer yang melindungi perairan di Selat Makassar. Dalam Pendekatan ini pihak dari militer harus mengoptimalkan prajuritnya dan menyediakan perangkat

yang dapat mendukung pelaksanaan keamanan. Staf intel Lantamal VI Makassar telah memiliki perangkat yang mampu membantu unruk memantau perairan yaitu Sea Vitation. Perangkat tersebut dapat digunakan untuk membandingkan keadaan laut (Supartono, Sugiharto, & Adriyanto, 2020).

Poin terakhir merupakan poin inti dari pembahasan penelitian ini yaitu system regulasi keamanan terhadap moda transportasi laut. Terkait dengan regulasi maritim maka sudah pasti instansi yang mengatur ini ialah the International Maritime Organization (IMO). Dalam hal ini regulasi dalam shipping (perkapalan) serta transportasi kelautan penting kemudian untuk memperketat regulasi terhadap hal ini agar terhindar dari kemungkinan adanya ancaman teroris, mengingat bahwa transportasi kelautan sangat rentan terhadap ancaman. Maka dalam hal ini regulasi yang ditetapkan oleh IMO terhadap maritime transportation system dilakukan untuk mencegah adanya dominasi dan eksploitasi terhadap hal ini oleh kelompok teroris, perompak, maupun ancamanancaman lain yang mungkin terjadi pada transportasi laut (kapal) di lautan di seluruh dunia. Selanjutnya IMO lebih spesifik mengeluarkan ISPS Code untuk mengatur perkapalan dan Pelabuhan guna melindungi dari adanya ancaman kejahatan transnasionalisme yang pada penelitian ini dikhususkan pada penyelundupan narkoba di Selat Makassar. Regulasi ISPS Code telah diterapkan oleh pihak Pelabuhan di Makassar. Tidak hanya diterapkan, pihak Pelabuhan juga kerap menyelenggarakan pelatihan ISPS Code untuk

meningkatkan kualitas daripada petugas untuk menjadi Pelabuhan yang aman dan terbebas dari adanya ancaman penyelundupan narkoba. Dalam dua tahun terakhir, Pelabuhan Makassar menyelenggarakan pelatihan ISPS Code. Pada tahun 2020 PT. Pelindo IV (PERSERO) Cabang Makassar melaksanakan Exercise Internatioal Ship dan Port Facility Security tepatnya di Pelabuhan Makassar. Pelatihan ini dipimpin langsung oleh Kabid Penjagaan, Patroli dan Penyidikan Kantor Kesyahbandaran Utama Makassar Bpk. Capt. Alexander Seleng Allokendek MM. M. Mar. Selanjutnya pada tahun 2022 kembali melaksanakan pelatihan ISPS Code yang mana Komandan Satuan Patroli (Dansatrol) Lantamal VI Makassar Letkol Laut Anis Latif yang menjadi pematerinya.

Dari lima pendekatan diatas, maka upaya yang telah dilakukan oleh pihak Pelabuhan dalam menerapkan ISPS Code sudah tepat guna menumpas adanya penyelundupan narkoba di Makassar. Pelabuhan di Makassar sudah melakukan upaya-upaya yang tepat untuk menumpas kejahatan transnasionalisme berupa penyelundupan narkoba. Namun menilai dari beberapa kasus tampaknya masih perlu dievaluasi dan pelatihan serta pemahaman lebih lanjut terkait ISPS dan memperketat keamanan di area Pelabuhan.

B. Saran

Dalam penelitian ini telah menjelaskan bagaimana implementasi dari adanya ISPS Code yang diterapkan di Pelabuhan Makassar terhadap penyelundupan Narkoba. Dengan menganalisis menggunakan konsep keamanan maritim dapat menjelaskan bagaimana ISPS Code diterapkan guna meningkatkan mutu keamanan di Pelabuhan agar terhindar dari adanya kejahatan transnasionalisme. Adapun saran dari penulis untuk penelitian selanjutnya terhadap implementasi ISPS Code di Pelabuhan tertentu ialah upaya yang telah dilakukan oleh pihak Pelabuhan dalam menerapkan ISPS Code sudah tepat guna menumpas adanya penyelundupan narkoba di Makassar. Namun dari beberapa kasus yang didapati membuat kualitas penerapan ISPS Code di Pelabuhan Makassar perlu dievaluasi.

Dari beberapa kasus yang ada, tampaknya ISPS Code masih belum dapat berhasil sepenuhnya untuk menggagalkan para oknum untuk menyelundupkan narkoba ke Makassar. Pihak Pelabuhan sepertinya masih harus melakukan evaluasi terhadap pemberlakuan ISPS Code dan memberikan pemahaman lebih lanjut juga lebih memperketat keamanan

DAFTAR PUSTAKA

- Admin, P. (2018). *HINGGA AKHIR 2017, SEBANYAK 348 FASILITAS PELABUHAN DI INDONESIA IMPLEMENTASIKAN ISPS CODE*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Laut.
- Bisnis News. (2020). *Syahbandar Makassar Dan Pelindo IV Pastikan Keamanan dan Keselamatan Kapal dan Pelabuhan*. Makassar: bisnisnews.id.
- BisnisNews.id. (2020). *Syahbandar Utama Makassar Gelar Rakor Dan Evaluasi Crew KM. Kambria Terkait ISPS Code*. Makassar: Bisnis News.
- Djemat, C. M. (2005). ISPS Code Diterapkan di Pelabuhan Perikanan Samudera Jakarta, Mungkinkah? (Sebuah Wacana). *Indonesian Journal of International Law* , 545-546.
- Jassal, C. R. (2017). *ISPS Code: 9 Important and Must Know Elements*. Myseatime.
- Jumasang, A. (2023). *Sulsel Masih Darurat Narkoba, 69 Kg Sabu Diamankan Sepanjang 2022*. Makassar: Makassar Sindonews.
- Karyapelaut. (2020). *Pelaut Harus Tahu Pemberlakuan dan Tingkat Level ISPS Code*. karyapelayr.com.
- Kompas. (2022). *Polisi Gagalkan Penyelundupan 7,4 Kg Sabu dari Malaysia, Masuk Lewat Jalur Laut*. Makassar: Makassar Kompas.
- Mappiwali, H. (2021). *Lewat Ekspedisi Laut, Begini Modus Penyelundupan 75 Kg Sabu di Makassar*. Makassar: news detik.

Nugroho, E. (2019). *DENGAN PENERAPAN ISPS CODE DIHARAPKAN PELABUHAN-PELABUHAN DI INDONESIA AKAN TERJAMIN KEAMANANNYA*. Jakarta: Indonesia Shipping Gazette.

Pradana, R. S. (2018). *RI-Australia Kembangkan Sistem Pengamanan Pelabuhan*. Kuta: Bisnis.com.

Pradana, R. S. (2018). *RI-Australia Kembangkan Sistem Pengamanan Pelabuhan*. Kuta: Bisnis.com.

Raymond, C. Z. (2004). An assessment of the implementation of the ISPS Code and initial responses as to its effectiveness. *IDSS COMMENTARIES*, 1-2.

Rochman, F. (2020). *Pengamat: Terjadi tren penyelundupan narkoba lewat laut saat pandemi*. Jakarta : Antara News.

Rohman, B. (2021). *BNN Beberkan Jalur Penyelundupan Narkoba ke Indonesia, 80% Lewat Laut*. Jakarta: Kompas TV.

Sindonews. (2022). *Polres Pelabuhan Makassar Gagalkan Penyelundupan Sabu 21 Kg dari Surabaya*. Makassar: Makassar Sindonews.

Siregar, W. A. (2021). *BNN: 90 Persen Penyelundupan Narkoba Lewat Jalur Laut*. Medan: Okezone.

Sudrajat, Y. (2020). *ISPS Code*. RSO - PT Pertamina Trans Kontinental.

Supartono, Sugiharto, S., & Adriyanto, A. (2020). PERAN INSTANSI KEMARITIMAN DALAM PENCEGAHAN PENYELUNDUPAN NARKOBA DI ALKI II (STUDI KASUS DI SELAT MAKASAR PERIODE 2015-2019). *Jurnal Keamanan Maritim / Volume 6 Nomor 2 Tahun 2020*.

Tribun Makassar. (2022). *Waspadai Potensi Kerawanan Laut, Pertamina & Lantamal VI Makassar Latihan Kode Keamanan Kapal*. Makassar: Tribun Makassar.

UNODC REGIONAL CENTRE FOR EAST ASIA AND THE PACIFIC
(2008) Drug-Free ASEAN 2015: Status and Recommendations
[WWW] UNODC. Available from:
http://www.unodc.org/documents/eastasiaandpacific/Publications/ASEAN_2015.pdf

Winarno, Budi. 2008. *Isu-Isu Keamanan Strategis Dalam Kawasan ASEAN*. Jakarta: P2P-LIPI.

World Customs Organization. (2014). *Illicit Trade Report [2013]*. Belgium: World Customs Organization.

Zubaidah, S. (2011). *Penyembuhan Korban Narkoba Melalui Terapi dan Rehabilitasi Terpadu*. Medan: IAIN Press.