

**OPTIMALISASI PENANGANAN GANGGUAN KEAMANAN
DI AREA *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY*
(ISPS) CODE PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG**



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

Disusun Oleh:

MUHAMMAD MUJIBURROKHMAN

NIT. 52155868 K

**PROGRAM STUDI
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
DIPLOMA IV POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2019**

HALAMAN PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI PENANGANAN GANGGUAN KEAMANAN DI AREA
INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE
PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG**

Disusun Oleh :

MUHAMMAD MUJIBURROKHMAN
NIT. 52155868 K

**Telah Disetujui/Diterima Dan Selanjutnya Dapat Diujikan Didepan Dewan
Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Semarang,.....2019**

**Dosen Pembimbing I
Materi,**

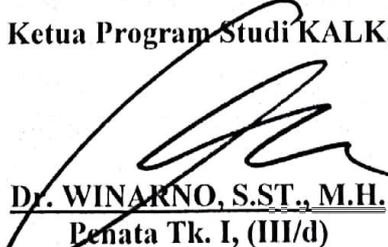

NUR ROHMAH, S.E., M.M.
Penata Tk. I, (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

**Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan,**


ANDRI YULIANTO, M.T.
Penata Tk. I, (III/d)
NIP. 19760718 199808 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi KALK,


Dr. WINARNO, S.ST., M.H.
Penata Tk. I, (III/d)
NIP. 19760208 200212 1 003

HALAMAN PENGESAHAN

**OPTIMALISASI PENANGANAN GANGGUAN KEAMANAN DI AREA
INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE
PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG**

Disusun Oleh :

MUHAMMAD MUJIBURROKHMAN

NIT. 52155868 K

Telah diuji dan disyahkan oleh Dewan Penguji serta dinyatakan Lulus

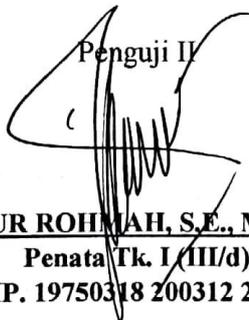
Dengan nilai.....pada tanggal.....

Penguji I



DARYANTO, S.H., M.M.
Pembina (IV/a)
NIP. 19580324 198403 1 002

Penguji II



NUR ROHMAH, S.E., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji III



ADI OKTAVIANTO, S.T., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19721015 200212 1 001

Dikukuhkan oleh :

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.

Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : MUHAMMAD MUJIBURROKHMAN

NIT : 52155868 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul “Optimalisasi Penanganan Gangguan Keamanan di Area *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* Pelabuhan Tanjung Emas Semarang” adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan atau plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru atau menerima sanksi lain.

Semarang,.....2019

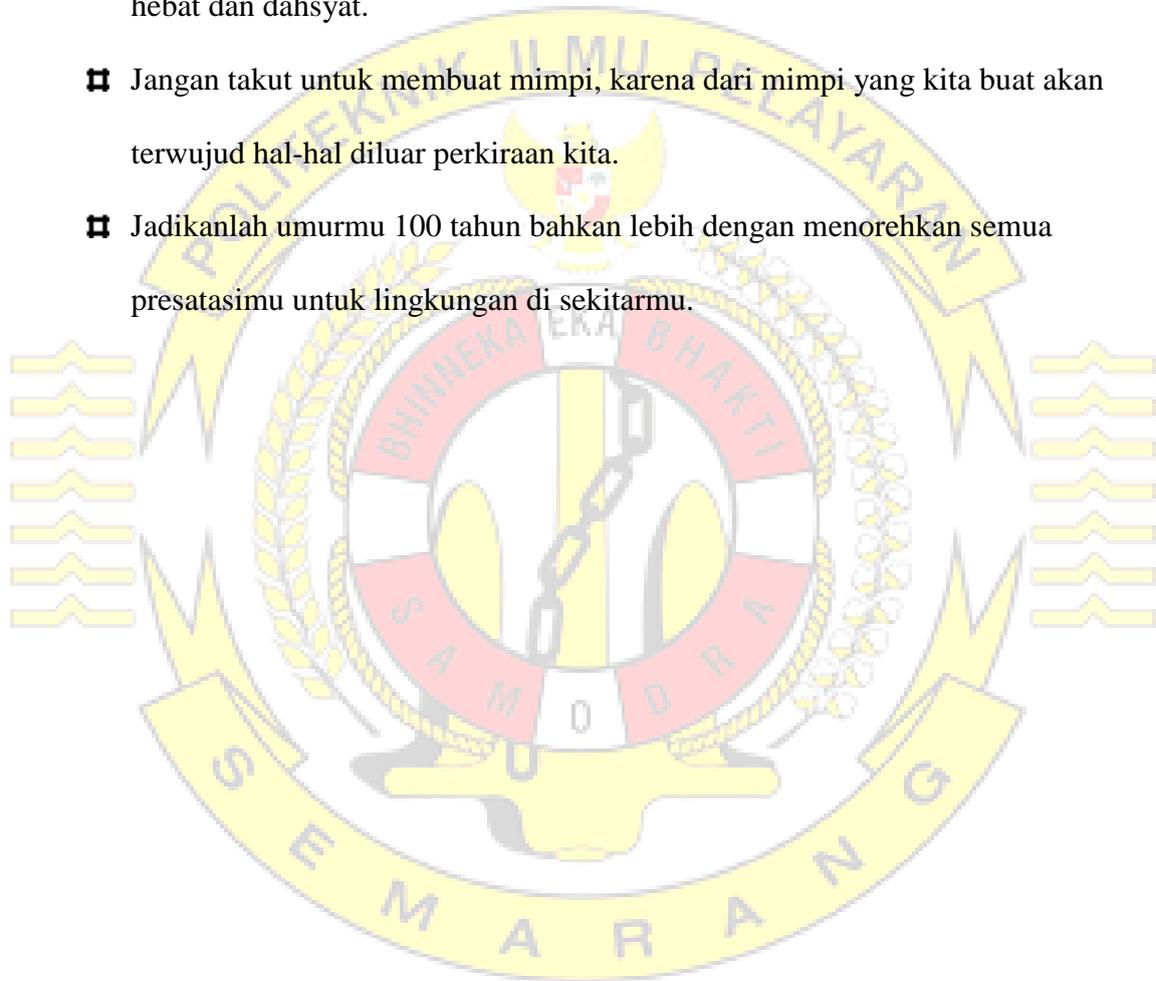
Yang menyatakan



MUHAMMAD MUJIBURROKHMAN
NIT. 52155868 K

MOTTO

- ❑ Ridho Allah S.W.T berada pada ridho kedua orang tua terutama ibu.
- ❑ Tuhanmulah yang melayarkan kapal-kapal di lautan untukmu, agar kamu mencari karunia-Nya. Sesungguhnya, Dia Maha Penyayang terhadapmu. (QS. Al-Israa' : 66)
- ❑ Kita Tidak Perlu Hebat Untuk Memulai, tapi kita memulai untuk menjadi hebat dan dahsyat.
- ❑ Jangan takut untuk membuat mimpi, karena dari mimpi yang kita buat akan terwujud hal-hal diluar perkiraan kita.
- ❑ Jadikanlah umurmu 100 tahun bahkan lebih dengan menorehkan semua presatasimu untuk lingkungan di sekitarmu.



HALAMAN PERSEMBAHAN

Berkat rahmat Allah SWT, skripsi ini dapat terselesaikan dengan tepat waktu. Segenap penghargaan dan penghormatan dari hati yang terdalam. Karya ini akan penulis persembahkan untuk :

1. Bapak dan Ibu tercinta yang tak pernah berhenti bekerja dan berdoa untukku, “Terima kasih atas semua cucuran keringat, tenaga dan doa yang telah diberikan.”.
2. Saudara-saudaraku, Isrowiyah, S.H., Abdul Aziz Al Khusaeni dan Tri Mulyaningsih, S.Pd., yang selalu menjadi motivasi dan pendukung dalam hidupku untuk menggapai cita-citaku.
3. Seluruh Keluarga Besar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Terima kasih atas pendidikan dan segala pelajaran yang diberikan selama ini.
4. Teman-teman Angkatan LII yang senasib dan seperjuangan semoga sukses selalu untuk kalian.

KATA PENGANTAR

Puji dan Syukur Saya panjatkan kepada Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya sehingga Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Sholawat dan salam semoga tetap terlimpahkan kepada nabi Muhammad SAW. Penyusunan skripsi ini dimaksudkan untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh sebutan Profesional Sarjana Terapan Pelayaran di bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Dalam penyusunan skripsi ini penulis banyak mendapatkan bantuan dari berbagai pihak yang telah dengan tulus membantu menyumbangkan pikiran, tenaga, dan bimbingan, baik secara langsung maupun tidak langsung. Maka pada kesempatan ini dengan sepenuh hati penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Yth Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth. Dr. Winarno, S.ST., M.H., selaku Ketua Program Studi KALK di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Yth. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M., selaku Dosen Pembimbing I.
4. Yth. Bapak Andri Yulianto, M.T., selaku Dosen Pembimbing II.
5. Yth. Ayahanda dan Ibunda Tercinta, beserta seluruh keluargaku yang selalu memberikan do'a, kasih sayang, motivasi dan dorongan moral dan spiritual dalam menyelesaikan skripsi.
6. Semua Dosen PIP Semarang yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi.

7. Yth. Ibu Tri Hastuti, S.H., M.H., yang telah membantu dan mendukung dalam menyelesaikan skripsi.
8. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah banyak memberikan bantuan baik moril, materi maupun yang lainnya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih banyak terdapat kekurangan, sehingga mengharapkan kritik dan saran agar di masa mendatang penulis dapat membuat karya tulis yang lebih baik. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan bagi pembaca.

Semarang,.....2019

MUHAMMAD MUJIBURROKHMAN
NIT. 52155868 K

DAFTAR ISI

| | |
|-----------------------------------|------|
| HALAMAN JUDUL..... | i |
| HALAMAN PERSETUJUAN..... | ii |
| HALAMAN PENGESAHAN..... | iii |
| HALAMAN PERNYATAAN..... | iv |
| HALAMAN MOTTO..... | v |
| HALAMAN PERSEMBAHAN..... | vi |
| KATA PENGANTAR..... | vii |
| DAFTAR ISI..... | ix |
| DAFTAR GAMBAR..... | xi |
| DAFTAR LAMPIRAN..... | xii |
| ABSTRAKSI..... | xiii |
| ABSTACT..... | xiv |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang Masalah..... | 1 |
| B. Perumusan Masalah..... | 4 |
| C. Tujuan Penelitian..... | 4 |
| D. Manfaat Penelitian..... | 5 |
| E. Sistematika Penulisan..... | 6 |
| BAB II LANDASAN TEORI | |
| A. Tinjauan Pustaka..... | 8 |
| B. Kerangka Pikir Penelitian..... | 18 |

BAB III METODE PENELITIAN

| | |
|--------------------------------------|----|
| A. Lokasi dan Waktu Penelitian | 20 |
| B. Jenis Penelitian..... | 21 |
| C. Jenis dan Sumber Data | 20 |
| D. Metode Pengumpulan Data..... | 24 |
| E. Teknik Analisis Data..... | 27 |

BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

| | |
|--|----|
| A. Gambaran Objek Penelitian..... | 29 |
| B. Mekanisme Penanganan Gangguan Keamanan di Area <i>ISPS Code</i> Pelabuhan Tj. Emas Semarang..... | 40 |
| C. Analisa Masalah..... | 51 |
| D. Pembahasan Masalah | 55 |

BAB V PENUTUP

| | |
|---------------------|----|
| A. Kesimpulan | 70 |
| B. Saran..... | 71 |

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir

Gambar 4.1 Struktur Koordinasi Sistem Keamanan area *ISPS Code* Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Gambar 4.2 *Flowchart* Koordinasi Keaanan *Level 1, Level 2 dan Level 3* di area *ISPS Code* Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Gambar 4.3 Alat *X-Ray* tidak terdapat di area keberangkatan penumpang internasional Pelabuhan Tj. Emas Semarang

Gambar 4.4 Alat *X-Ray* hanya terdapat di area kedatangan penumpang internasional Pelabuhan Tj. Emas Semarang

Gambar 4.5 Pos Penjaga Keamanan di Dermaga Nusantara (Tampak Luar)

Gambar 4.6 Pos Penjaga keamanan Dermaga Samudera yang bergabung dengan pos penjaga palang pintu

Gambar 4.7 Pagar pembatas yang tidak memenuhi standar

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Hasil Wawancara
- Lampiran 2 Statement of Compliance of a Port Facility
- Lampiran 3 Surat Penunjukan Pejabat *Port Facility Security Officer (PFSO)*
- Lampiran 4 *Statement Letter to Close-Out Non Conformity in a Port*
- Lampiran 5 Laporan Hasil Pelaksanaan *Training dan Drill*



ABSTRAK

Muhammad Mujiburrokhman, 52155868, 2019, “*Optimalisasi Penanganan Gangguan Keamanan di Area International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*”. Skripsi Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Pembimbing: (1) Nur Rohmah, S.E., M.M., (2) Andri Yulianto, M.T.

International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code adalah regulasi *IMO (International Maritime Organization)* secara khusus mengatur tentang langkah-langkah yang harus diambil oleh setiap negara dalam menanggulangi berbagai gangguan keamanan baik di laut maupun di pelabuhan. Pelabuhan Tanjung Emas Semarang mengalami ancaman gangguan keamanan dimana terjadi penyelundupan senjata api yang dilakukan oleh oknum penumpang kapal yang dimiliki oleh PT. Pelni dan terjadi pada momen mudik lebaran tahun 2018. Kejadian tersebut sangat membahayakan apabila lolos dari pengawasan sistem keamanan pelabuhan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran *Port Facility Security Officer (PFSO)* dalam menangani gangguan keamanan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, untuk mengetahui kendala yang dihadapi Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dalam menangani gangguan keamanan di area *ISPS Code*, dan untuk mengetahui upaya yang dilakukan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dalam menangani gangguan keamanan yang terjadi di area *ISPS Code*.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif, dimana penelitian ini mengacu pada data deskriptif berupa lisan maupun tulisan dari subjek penelitian dan mempunyai karakteristik bahwa data yang diberikan merupakan data faktual serta menggunakan cara sistematis sehingga dapat dipertanggungjawabkan. Adapun sumber data yang digunakan yaitu riset pustaka, wawancara dan dokumentasi

Port Facility Security Officer (PFSO) telah melaksanakan tugas, tanggung jawab, serta pemahaman terkait aturan *ISPS Code* ini dengan baik walaupun terdapat kurangnya fasilitas pendukung keamanan di area *ISPS Code* Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Terdapat kendala yang dihadapi Pelabuhan Tanjung Emas Semarang terkait dengan fasilitas keamanan di area *ISPS Code* yaitu, alat *X-Ray* yang tidak terdapat pada pos keberangkatan penumpang internasional, pos petugas keamanan yang tidak memenuhi standar, dan pagar pembatas di area *ISPS Code* yang tidak memenuhi standar. Upaya yang dilakukan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dalam mengatasi masalah-masalah tersebut yaitu, melakukan pemeriksaan penumpang menggunakan alat manual di area keberangkatan terminal penumpang internasional, melakukan penambahan jumlah petugas keamanan pada pos jaga yang tidak memenuhi standar, dan menambahkan kawat berduri di atas pagar pembatas yang tidak memenuhi standar.

Kata kunci: Gangguan Keamanan, *ISPS Code*, Pelabuhan

ABSTRACT

Muhammad Mujiburrokhman, 52155868, 2019, “*Optimalization of Handling Security Disturbances in the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code Area Port of Tanjung Emas Semarang*”. Minithesis Port and Shpping Department, Semarang Merchant Marine Polytechnic. Supervisor: (1) Nur Rohmah, S.E., M.M., (2) Andri Yulianto, M.T.

The International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code is an IMO (International Maritime Organization) regulation that specifically regulates the steps that must be taken by each country in overcoming various security disturbances both at sea and at the port. The Tanjung Emas Port of Semarang is experiencing a threat of security disturbances where there is a smuggling of firearms carried out by individual ship passengers owned by PT. Pelni and happened during Lebaran mudik moments in 2018. This event was very dangerous if it escaped the supervision of the port security system. This study aims to determine the role of the Port Facility Security Officer (PFSO) in handling security disruptions at the Port of Tanjung Emas Semarang, to determine the obstacles faced by the Port of Tanjung Emas Semarang in handling security problems in the ISPS Code area, and to find out the efforts made by Tanjung Emas Port Semarang in handling security problems that occur in the ISPS Code area.

The method used in this study is descriptive qualitative, where this study refers to descriptive data in the form of oral or written research subjects and has the characteristic that the data provided is factual data and uses systematic methods so that it can be accounted for. The data sources used are library research, interviews and documentation.

The Port Facility Security Officer (PFSO) has carried out the duties, responsibilities and understanding regarding ISPS Code rules well even though there is a lack of security support facilities in the ISPS Code area of Tanjung Emas Port, Semarang. There are obstacles faced by the Port of Tanjung Emas Semarang related to security facilities in the ISPS Code area, namely, X-Ray Equipment which is not available at International passenger departure posts, security guard posts that do not meet standards, and the ISPS Code guardrail that does not meet the standards . There is an effort made by the Tanjung Emas Port in overcoming these problems, namely checking passengers using a manual tool in the departure area of the international passenger terminal, increasing the number of security officers at guard posts that do not meet the standards, and adding barbed wire over the guardrail which does not meet the standards.

Keywords: *Security Disturbances, ISPS Code, Port*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Moda transportasi laut menjadi salah satu moda yang paling berpengaruh dalam kelancaran proses kegiatan ekonomi di Indonesia. Didukung dari segi efisiensi dan efektivitasnya, moda transportasi laut dapat mengangkut barang dan penumpang dengan jumlah yang sangat besar dan biaya yang relatif murah. Tingginya tingkat permintaan pengguna jasa transportasi laut membuat penyedia jasa semakin gencar memperbaiki sistem pelayanan terutama di bidang keselamatan dan keamanan pengangkutan barang dan penumpang. Keamanan dan keselamatan merupakan faktor yang sangat penting terhadap kelancaran kegiatan transportasi laut. Dasar hukum yang menaungi jaminan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran adalah UU Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1 Ayat 32 tentang pelayaran yang menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritim. Meskipun telah ada payung hukumnya, gangguan keamanan dan kecelakaan tetap terjadi dan tidak bisa dihindari.

International Maritime Organization (IMO) telah menetapkan sebuah aturan yang bernama *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*. Pembentukan aturan *ISPS Code* sendiri dilatarbelakangi atas terjadinya serangkaian gangguan keamanan yang terjadi di dunia. Latar belakang *ISPS*

Code disebabkan oleh bencana yang terjadi, yaitu ketika pesawat yang dibajak pada 11 September 2001 menabrak menara kembar *World Trade Center (WTC)*, menghancurkan sebagian Pentagon dan jatuh di sebuah lapangan Pennsylvania (Lars H. Bergqvist, *The ISPS Code and Maritime Terrorism*, 2017). Kejadian tersebut sangat mengkhawatirkan bagi *IMO* terkait serangan terorisme yang dapat terjadi dimana saja, sehingga *IMO* menyusun aturan *ISPS Code*. *ISPS Code* berisi tentang aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan dari tindak kejahatan. Menurut Mustofa (2007:16), kejahatan adalah pola tingkah laku yang dilakukan seorang individu atau sekelompok individu (terstruktur maupun tidak), maupun suatu organisasi (formal maupun non-formal) yang merugikan masyarakat (secara materi, fisik, maupun psikologis). Oleh karena itu upaya penanganan sangat diperlukan untuk dapat mencegah maupun meminimalisir tindak kejahatan yang mungkin terjadi khususnya di wilayah *Ship and Port Facility*.

Untuk mengantisipasi hal-hal yang menyangkut gangguan keamanan pada *port facility* dalam penyelenggaraannya, Pelabuhan Tanjung Emas Semarang juga menerapkan aturan *ISPS Code* karena merupakan salah satu pelabuhan tersibuk di pulau Jawa serta melayani moda transportasi laut skala internasional sehingga Pelabuhan Tanjung Emas dituntut untuk dapat menjaga keamanan fasilitas pelabuhan melalui penerapan aturan *ISPS Code*.

Beberapa kejadian gangguan keamanan pernah terjadi di lingkungan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Salah satunya adalah penyelundupan senjata api yang dilakukan oleh oknum penumpang kapal yang dimiliki oleh PT. Pelni dan terjadi pada momen mudik lebaran tahun 2018 dan sangat membahayakan apabila lolos dari pengawasan sistem keamanan pelabuhan, baik membahayakan reputasi pelabuhan, keamanan fasilitas pelabuhan, penumpang dan juga membahayakan bagi seluruh kegiatan yang ada di pelabuhan. Hal ini menimbulkan kritikan dari pengguna jasa transportasi laut lainnya yang mendesak Pelabuhan Tanjung Emas Semarang untuk meningkatkan keamanan di area pelabuhan. Kejadian seperti ini menunjukkan bahwa sistem keamanan di area pelabuhan Tanjung Emas Semarang belum terlaksana secara optimal dengan penerapan aturan *ISPS Code* yang berlaku.

Apabila aturan *ISPS Code* tidak dilaksanakan secara optimal, pelabuhan terkait akan mendapatkan dampak yang sangat merugikan. Pelabuhan tersebut tidak akan dimasuki oleh kapal berbendera asing dan bahkan terkena pencabutan izin pengoperasian pelabuhan. Secara tidak langsung hal-hal tersebut akan berdampak pada melambatnya pertumbuhan ekonomi Indonesia, khususnya di wilayah Jawa Tengah karena terhambatnya proses pendistribusian barang. Penerapan aturan *ISPS Code* tidak bisa dianggap remeh dengan melihat dampak yang dihasilkan sehingga perlu diadakan optimalisasi dalam pelaksanaan aturan *ISPS Code* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sebagai bentuk upaya represif maupun preventif dalam menangani gangguan keamanan yang bisa saja terjadi sewaktu-waktu.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini mengambil judul
“Optimalisasi Penanganan Gangguan Keamanan di Area *International Ship And Port Facility Security (ISPS) Code* Pelabuhan Tanjung Emas Semarang”.

B. Perumusan masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana peran *Port Facility Security Officer (PFSO)* dalam menangani gangguan keamanan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang?
2. Kendala apa saja yang dihadapi Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dalam menangani gangguan keamanan di area *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*?
3. Bagaimana upaya yang dilakukan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang agar dapat menangani gangguan keamanan di area *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* secara optimal?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui peran dari *Port Facility Security Officer (PFSO)* dalam menangani gangguan keamanan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
2. Untuk mengetahui kendala apa saja yang dihadapi Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dalam menangani gangguan keamanan di area *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*.

3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang agar dapat menangani gangguan keamanan di area *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* secara optimal.

D. Manfaat penelitian

Diharapkan penelitian yang dilakukan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang ini akan diperoleh manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat secara teoritis

Untuk mengetahui peran Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dalam menangani gangguan keamanan di area *ISPS Code* serta sebagai referensi bacaan dan tambahan materi tentang *ISPS Code* sehingga dapat berguna sebagai sumbangan pemikiran bagi Taruna PIP Semarang Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) tentang Penanganan Gangguan Keamanan di *Area International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian yang dilakukan diharapkan dapat memberikan gambaran yang berguna bagi pengambilan keputusan untuk masalah yang terkait dengan penanganan gangguan keamanan di area *ISPS Code* Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

E. Sistematika penulisan

Sistematika penulisan memuat tata hubungan bagian skripsi yang satu dengan bagian yang lain dalam satu runtutan pikir. Dalam sistematika penulisan ini dicantumkan pokok-pokok yang dituangkan dalam masing-masing bagian skripsi. Sistematika penulisan skripsi ini dibagi dalam lima bab, dimana masing-masing bab saling berkaitan satu sama lainnya sebagai berikut:

BAB I. PENDAHULUAN

Dalam bab ini diuraikan tentang latar belakang pengambilan judul, perumusan masalah yang akan dibahas, tujuan penelitian yang berkaitan dengan proses perumusan masalah, manfaat penelitian bagi semua pihak, dan diakhiri dengan sistematika penulisan.

BAB II. LANDASAN TEORI

Landasan teori menjelaskan teori-teori yang berkaitan dengan penelitian yang dibuat, antara lain tinjauan pustaka yang memuat keterangan dari buku atau referensi yang mendukung tentang penelitian. Bab ini juga memuat kerangka pikir penelitian yang menjadi pedoman dalam proses berjalannya penelitian.

BAB III. METODE PENELITIAN

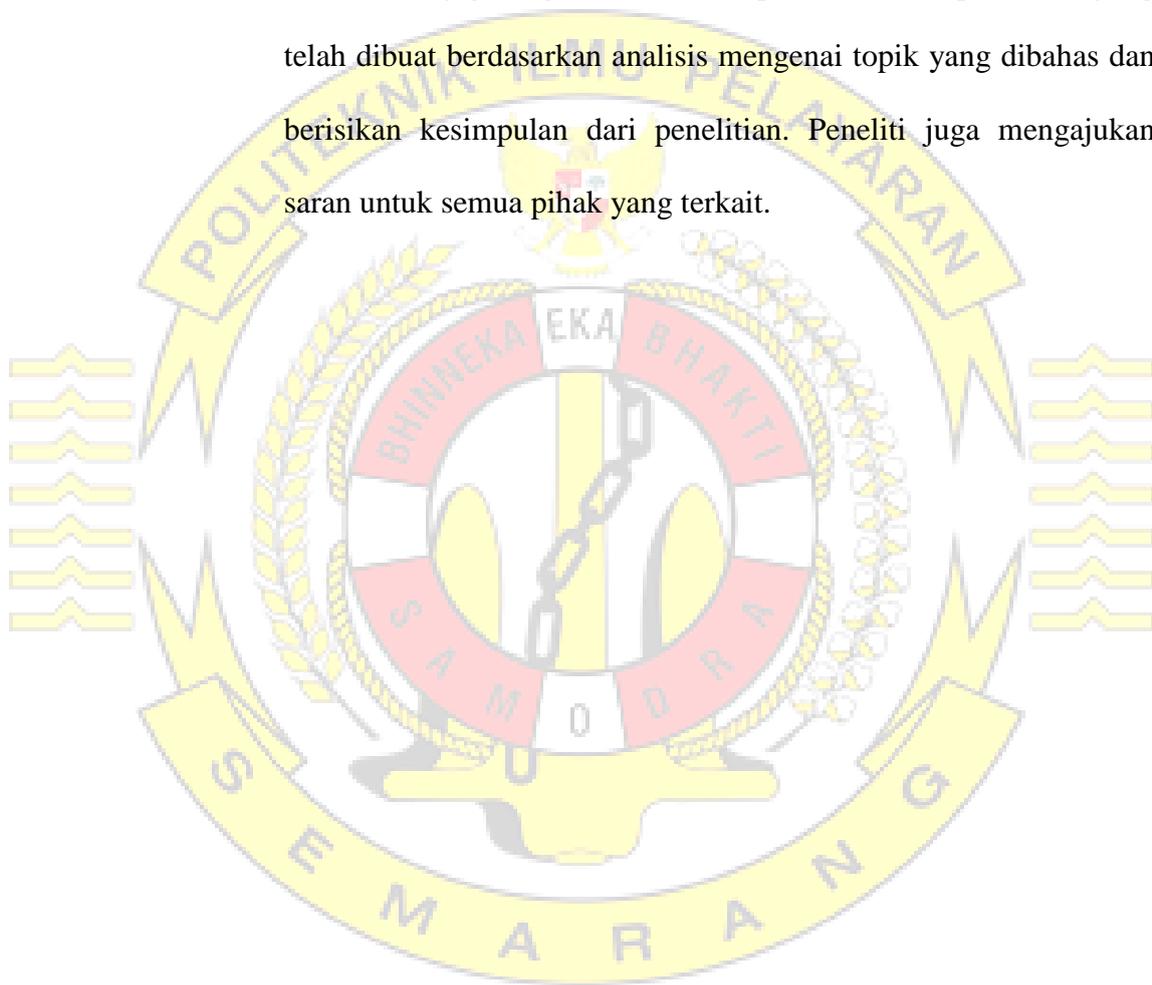
Bab ini menjelaskan mengenai jenis metodologi penelitian yang akan dipergunakan dalam penelitian ini, waktu dan tempat penelitian, data yang diperlukan, teknik analisis data, serta prosedur penelitian.

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan tentang hasil dan pembahasan dari semua data-data yang ada, kemudian menganalisa data tersebut sehingga didapat hasil penelitian dan langkah-langkah pemecahan masalah.

BAB V. PENUTUP

Bab ini menyajikan jawaban terhadap masalah dari penelitian yang telah dibuat berdasarkan analisis mengenai topik yang dibahas dan berisikan kesimpulan dari penelitian. Peneliti juga mengajukan saran untuk semua pihak yang terkait.



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Optimalisasi

Optimalisasi memiliki berbagai pendefinisian. Pengertian optimalisasi dalam Kamus Bahasa Indonesia, W.J.S. Poerwadarminta (1997:753) adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Menurut singireus S Rao, John Wiley dan Sons (2009), optimalisasi didefinisikan sebagai proses untuk mendapatkan keadaan yang memberikan nilai maksimum atau minimum dari suatu fungsi. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan. Dari definisi diatas dapat disimpulkan bahwa optimalisasi merupakan suatu proses untuk mengoptimalkan suatu solusi agar ditemukan solusi terbaik dari sekumpulan alternatif solusi yang ada.

2. Gangguan Keamanan

Menurut Arwoto dan Wartonah (2010), keamanan adalah keadaan aman dan tenang. Keamanan tidak hanya mencegah rasa sakit atau cedera, tetapi kemanan juga dapat membuat individu aman dalam aktifitasnya, mengurangi stres dan meningkatkan kesehatan umum. Keamanan fisik (*biologic safety*) merupakan keadaan fisik yang aman, terbebas dari ancaman kecelakaan dan cedera (*injury*) baik secara mekanis,

thermis, listrik maupun bakteriologis. Kebutuhan keamanan fisik merupakan kebutuhan untuk melindungi diri dari bahaya yang mengancam kesehatan fisik (Fatmawati, 2009). Kebutuhan akan keamanan adalah kebutuhan untuk melindungi diri dari bahaya fisik. Konsep dasar keamanan terkait dengan kemampuan seseorang dalam menghindari bahaya ataupun gangguan keamanan yang ditentukan oleh pengetahuan dan kesadaran serta motivasi orang tersebut untuk melakukan tindakan pencegahan. Menurut Roper (2002), ada tiga faktor penting terkait keamanan, yaitu tingkat pengetahuan dan kesadaran individu, kemampuan fisik dan mental untuk melakukan upaya pencegahan, serta lingkungan fisik yang membahayakan atau berpotensi menimbulkan bahaya.

Keamanan maritim merupakan sebagian kecil dari keamanan nasional sehingga praktek keamanan nasional suatu negara menentukan bagaimana praktek keamanan maritim dalam kebijakan nasional. Konsep keamanan maritim berada diantara kerangka keamanan tradisional dan non-tradisional. Berdasarkan kerangka keamanan tradisional, pelanggaran terhadap keamanan maritim dianggap mengancam kedaulatan negara, sedangkan dalam kerangka non-tradisional merupakan pelanggaran terhadap identitas negara seperti Suku, Agama, Ras dan Antar Golongan (SARA), ekonomi, migrasi, lingkungan hidup, serta sumber daya (M. Nugraha dan A.Sudirman, 2016:177). Dalam www.Fkpmaritim.org, keamanan maritim ialah pertahanan/perlindungan terhadap negara yang

menjelaskan dan mengatur peran dan strategi Angkatan Laut (*Seapower*). Pengertian keamanan maritim semakin meluas seiring dengan meningkatnya jenis ancaman. Mayoritas ancaman yang terjadi dalam ruang lingkup keamanan maritim merupakan ancaman non tradisional seperti terorisme, separatisme, radikalisme, yang berujung pada konflik komunal dengan laut sebagai medianya, kerusuhan sosial antara pengguna laut, perompakan dan pembajakan di laut, imigran ilegal, penangkapan dan pembalakan ilegal, serta penyelundupan dan pencemaran laut. Konsep keamanan maritim erat kaitannya dengan gangguan keamanan yang terjadi. Semakin gencar gangguan keamanan yang terjadi semakin meningkat pula sistem keamanan maritim sebagai bentuk pencegahan maupun penanggulangan gangguan keamanan tersebut.

Dalam laporan Sekretaris Jenderal PBB tahun 2008 tentang *Oceans and The Law Of the Sea* terdapat 7 (tujuh) jenis gangguan keamanan maritim, yaitu:

- a. *Piracy and armed robbery* (perompakan dan perampokan bersenjata)
- b. *Terrorist act* (tindakan-tindakan terorisme)
- c. *Illicit trafficking in arms and weapons of mass destruction* (penyelundupan senjata dan senjata pemusnah masal)
- d. *Illicit trafficking in narcotics* (penyelundupan obat-obatan terlarang)
- e. *Smuggling and trafficking of persons by sea* (penyelundupan dan perdagangan manusia lewat laut)
- f. *IUU fishing* (usaha perikanan ilegal, tidak diatur dan tidak dilaporkan)
- g. *International and unlawful damage to the marine environment* (pengrusakan terhadap lingkungan laut yang disengaja)

Ancaman keamanan tidak hanya terjadi di laut tetapi juga dapat terjadi pada fasilitas pelabuhan. Berikut kemungkinan gangguan keamanan yang terjadi di pelabuhan, yaitu:

- a. Perusakan atau penghancuran terhadap kapal atau fasilitas pelabuhan.
Contohnya dengan alat peledak, pembakaran dengan senjata, tindakan sabotase dan aksi corat-coret.
- b. Pembajakan atau penyitaan kapal dan penyanderaan orang di atas kapal
- c. Perusakan muatan dan peralatan kapal.
- d. Keluar masuk secara ilegal dan juga kehadiran penumpang gelap.
- e. Penyelundupan senjata atau peralatannya, termasuk senjata pemusnah masal.
- f. Penggunaan kapal sebagai senjata atau sarana untuk membuat kerusakan.
- g. Penghalangan gerbang pelabuhan, penguncian dan lain-lain.

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

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan *International Ship and Pot Facility Security (ISPS) Code* adalah peraturan internasional yang merupakan amandemen *SOLAS 1974* untuk keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan yang terdiri dari bagian A sebagai perintah dan bagian B sebagai anjuran. Dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa *International Ship and Pot Facility Security (ISPS) Code* adalah suatu ketentuan atau peraturan yang berisi tentang tindakan khusus untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan maritim dalam hal keamanan kapal, perusahaan dan fasilitas pelabuhan

agar dapat bekerja sama untuk menemukan dan mencegah ancaman-ancaman yang ada. *ISPS Code* berlaku di Indonesia sejak tanggal 1 Juli 2004.

Menurut KM Menteri Perhubungan Nomor KM 33 Tahun 2003 tentang pemberlakuan amandemen *SOLAS 1974* tentang pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (*International Ship and Port Facility Security/ISPS Code*) di wilayah Indonesia, tujuan dari *ISPS Code* yaitu:

1. Untuk menetapkan suatu kerangka kerjasama internasional dan tanggungjawab yang meliputi kerjasama antara negara-negara peserta, badan-badan pemerintah, administrasi lokal, industri pelayaran dan pelabuhan untuk mendeteksi ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan yang mempengaruhi kapal atau fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk perdagangan internasional.
2. Untuk memastikan pengumpulan dan pertukaran informasi yang efektif dan terkait dengan keamanan lebih awal.
3. Untuk menyediakan suatu metodologi penilaian keamanan agar supaya ditempatnya memiliki rancangan dan prosedur untuk mengambil langkah-langkah perubahan tingkatan keamanan.
4. Untuk memastikan kepercayaan bahwa tindakan keamanan maritim dilakukan dengan baik dan profesional.

Pemberlakuan *ISPS Code* menurut aturan tiga, pelaksanaan pedoman praktis implementasi *ISPS Code* pada perusahaan pelayaran dan kapal Direktorat Jenderal Perhubungan Laut ini ditujukan kepada:

1. Jenis-jenis kapal yang melakukan kegiatan pelayaran internasional, yaitu:
 - a. Kapal penumpang, meliputi kapal penumpang berkecepatan tinggi.
 - b. Kapal barang, meliputi kapal berkecepatan tinggi berukuran 500 GT ke atas.
 - c. Unit-unit pengeboran lepas pantai
2. Fasilitas pelabuhan (dermaga) yang melayani kapal-kapal yang melakukan kegiatan pelayaran intrnasional.

Hal ini tidak berlaku untuk kapal perang, peralatan pendukung angkatan laut atau kapal milik yang dioperasikan oleh pemerintah dan kapal yang digunakan untuk kegiatan non komersil yang hanya merupakan pelayanan publik.

Pelaksanaan aturan *ISPS Code* sangat penting bagi pelabuhan di Indonesia. Akan timbul beberapa permasalahan apabila aturan tersebut tidak terlaksana dengan baik. Dampak bagi kapal dan pelabuhan Indonesia yang tidak dapat memenuhi ketentuan *ISPS Code* 1 Juli 2004, yaitu:

1. Penolakan kapal Indonesia oleh pelabuhan di negara asing.
2. Pelabuhan Indonesia tidak akan dimasuki oleh kapal asing.

Dengan dampak merugikan yang ditimbulkan maka perlu penyusunan sistem pengamanan pelabuhan yang dilakukan secara terpadu dan juga pentingnya kegiatan pelatihan, monitoring serta evaluasi mengenai upaya pengamanan pelabuhan yang dilaksanakan secara berkelanjutan untuk menciptakan tingkat keamanan pelabuhan yang baik sesuai dengan aturan *ISPS Code* yang berlaku. Area *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* merupakan wilayah fasilitas pelabuhan yang dinyatakan dan dianggap sesuai dengan ketentuan *ISPS Code*, baik dari segi fasilitas penunjang pelabuhan, fasilitas keamanan dan sterilisasi wilayah pelabuhan maupun peraturan lain yang ditetapkan oleh *ISPS Code*.

Pelabuhan Tanjung Emas Semarang memiliki area *ISPS Code* yang sudah dinyatakan sesuai dengan ketentuan tersebut. Wilayah Dermaga Samudera Terminal Peti Kemas (TPKS) Semarang dan Terminal Penumpang Internasional dinyatakan sebagai area *ISPS Code* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Ada beberapa pelabuhan khusus di sekitar Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang juga telah dinyatakan sebagai

area *ISPS Code*, seperti fasilitas pelabuhan PT. Pertamina, fasilitas pelabuhan PT. Sriboga Ratu Raya, dan fasilitas pelabuhan PT. Kayu Lapis Indonesia. Tidak semua area pelabuhan dinyatakan sebagai area *ISPS Code*. Hanya wilayah-wilayah tertentu saja yang telah dinyatakan sesuai dengan ketentuan ataupun aturan dari *ISPS Code*. Namun pada dasarnya seluruh area pelabuhan harus steril terhadap ancaman dan gangguan keamanan yang mungkin terjadi.

Dalam KM 33 Tahun 2003, sistem keamanan pelabuhan di *area ISPS Code* dibagi menjadi 3 (tiga) level keamanan, yaitu:

1. Level 1 (kondisi normal)
Komite Keamanan Pelabuhan mempertahankan prosedur dan sistem keamanan agar kegiatan di pelabuhan berjalan normal.
2. Level 2 (kemungkinan terjadi ancaman)
Komite Keamanan Pelabuhan menginstruksikan menambah petugas pengamanan, memperketat akses keluar/masuk pelabuhan serta meminta bantuan kepada unsur instansi berkompeten di bidang keamanan (Polisi dan TNI AL)
3. Level 3 (insiden keamanan sudah terjadi)
Komite Keamanan Pelabuhan segera melakukan deklarasi kondisi keamanan level 3 kepada pihak terkait (Polisi dan TNI AL) untuk diikuti dengan langkah tindakan penghentian kegiatan operasional pelabuhan hingga batas waktu dinyatakan norma kembali.

Pernyataan keamanan dilakukan oleh fasilitas pelabuhan dan pihak kapal atas permintaan kapal yang sedang melakukan kegiatan karena adanya perbedaan level keamanan. Pernyataan keamanan (*DOS*) harus diketahui *PSC* selaku koordinator komite yang menentukan level keamanan dan perubahannya. Daerah *ISPS Code* harus memiliki sistem keamanan yang tinggi. Setiap orang yang berkepentingan wajib memiliki *ID Card* yang dikeluarkan oleh Komite Keamanan Pelabuhan dan berlaku bagi seluruh anggota Komite Keamanan Pelabuhan yang keluar masuk

kawasan *ISPS Code*. Selain itu bagi pengunjung juga harus menggunakan *Visitor Card* sebagai bukti legalitas memasuki area pelabuhan.

4. Pelabuhan

Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2001 Pasal 1 ayat 1 tentang kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Menurut Triatmodjo (1996) pelabuhan (*port*) merupakan suatu daerah perairan yang terlindungi dari gelombang dan digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal maupun kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang, barang maupun hewan, reparasi pengisian bahan bakar dan lain sebagainya yang dilengkapi dengan dermaga tempat menambatkan kapal, *crane* untuk bongkar muat barang, gudang transito, serta tempat penyimpanan barang dalam waktu yang lebih lama, sementara menunggu penyaluran ke daerah tujuan atau pengapalan selanjutnya.

Pelabuhan merupakan pintu gerbang sebagai sarana hubungan antar daerah, pulau bahkan benua maupun antar bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya atau juga dikenal dengan daerah pengaruh. Begitu pula dengan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia III yang berdiri sejak tahun 1985. Pelabuhan Tanjung Emas Semarang melayani kapal pelayaran internasional dan berbagai fasilitas pelabuhan lainnya yang menunjang kegiatan bongkar muat kapal secara efektif dan efisien dengan menggunakan teknologi yang mutakhir. Dalam Peraturan Menteri

Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 Tahun 2016, fasilitas pelabuhan adalah lokasi yang meliputi area labuh jangkar, dermaga, atau tempat kegiatan operasional kapal dan pelabuhan yang telah mendapatkan izin dari pemerintah. Menurut <http://retnoregitap.blogspot.com> secara umum yang dimaksud sebagai fasilitas dasar atau infrastruktur pelabuhan adalah struktur konstruksi bangunan yang menunjang kegiatan pelabuhan berupa fasilitas bangunan konstruksi permanen yang berada di perairan dan daratan. Sedangkan menurut buku panduan *Don & Profesional* (2014:3), fasilitas pelabuhan merupakan semua bentuk jenis sarana dan fasilitas yang terdapat di daerah pelabuhan yang digunakan atau dapat digunakan untuk melayani kapal pelayaran internasional termasuk instalasi dan infrastruktur yang menunjang kegiatan pelabuhan sebagaimana fungsi dari suatu kawasan pelabuhan.

Sebutan fasilitas dasar (infrastruktur dasar) adalah sarana yang harus selalu ada dari kegiatan kepelabuhanan, terdiri dari alur pelayaran, kolam pelabuhan, penahan gelombang (*break water*), dan pelampung tambat (*mooring buoy*). Fasilitas penunjang atau disebut sebagai suprastruktur adalah struktur konstruksi peralatan yang menunjang kegiatan pelabuhan yang berada di perairan atau daratan yang terdiri dari, dermaga, gudang, lapangan penumpukan, dan jalan. Alat-alat utama darat dapat berupa *Container Crane (CC)*, *Rubber Trade Gantry (RTG)*, *top loader*, *head truck* dan *chasis*. Sedangkan alat apung terdiri dari kapal

tunda dan kapal pandu. Kelengkapan fasilitas-fasilitas menjadi ukuran baik buruknya pelayanan pelabuhan dalam menunjang kelancaran aktivitas pelabuhan yang mampu memberikan pelayanan bertaraf internasional.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 69 tahun 2001 ada beberapa fasilitas yang harus dipenuhi oleh suatu pelabuhan, yaitu:

1. Fasilitas pokok, antara lain:
 - a. Dermaga
 - b. Gudang
 - c. Lapangan penumpukan
 - d. Terminal peti kemas
 - e. Terminal ro-ro
 - f. Lapangan penumpang
2. Fasilitas penampungan dan pengolahan limbah, antara lain:
 - a. Fasilitas *bunker*
 - b. Fasilitas pemadam kebakaran
 - c. Fasilitas gudang untuk barang/bahan berbahaya dan beracun
 - d. Fasilitas pemeliharaan dan perbaikan peralatan dan sarana bantu navigasi pelayaran.
3. Fasilitas penunjang, antara lain:
 - a. Kawasan perkantoran
 - b. Fasilitas pos dan telekomunikasi
 - c. Fasilitas pariwisata dan perhotelan
 - d. Instalasi air bersih dan listrik
 - e. Jaringan jalan dan rel kereta api
 - f. Jaringan air dan limbah sampah
 - g. Areal pengembangan pelabuhan
 - h. Tempat tunggu kendaraan bermotor
 - i. Kawasan perdagangan
 - j. Kawasan industri
 - k. Fasilitas umum lainnya (peribadatan, taman, tempat rekreasi, olah raga, jalur hijau dan kesehatan)

Fasilitas pelabuhan harus memenuhi asesmen yang menyatakan bahwa rancangan pelabuhan yang dibuat sudah disetujui dan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan-ketentuan bagian A *ISPS Code*.

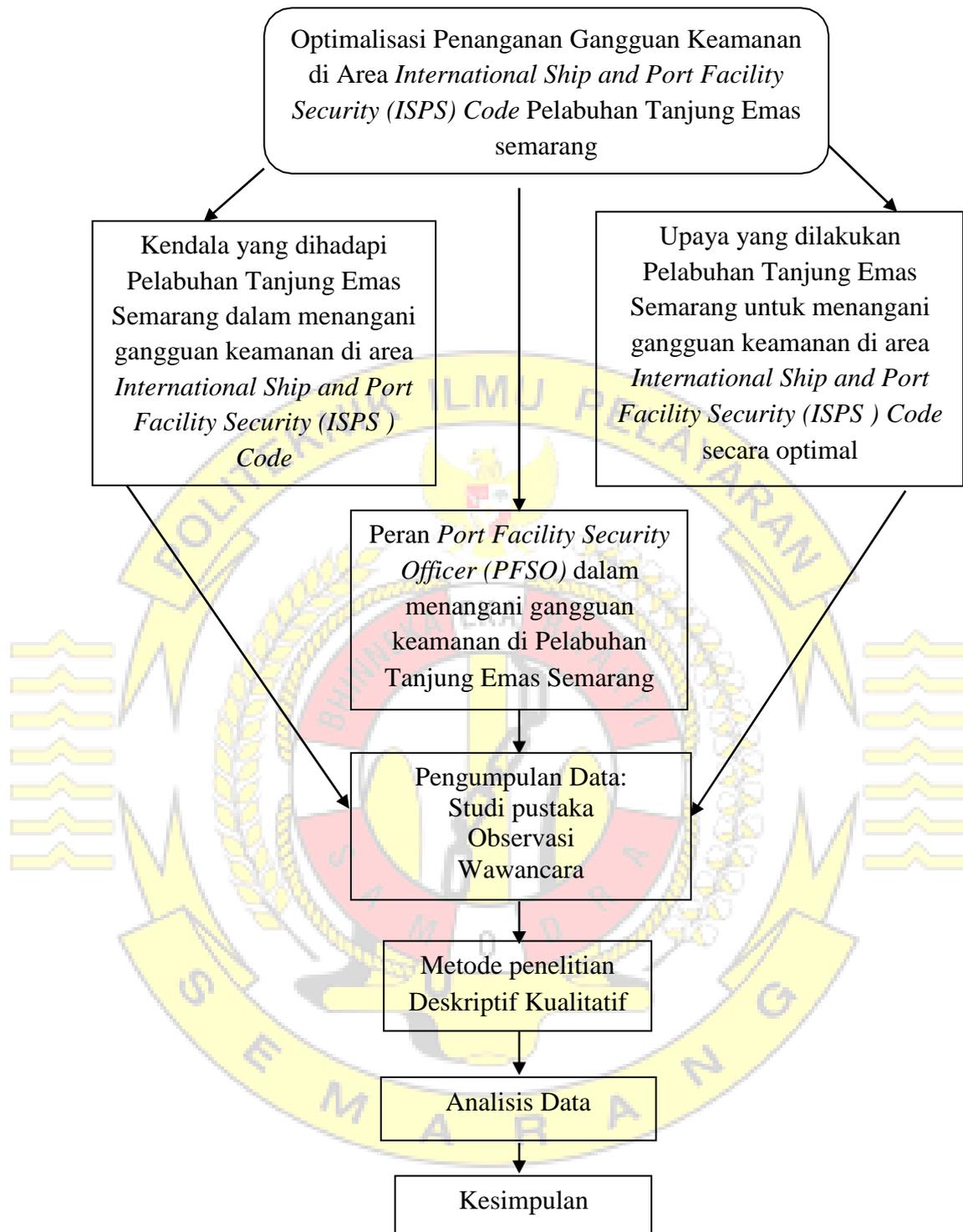
Berikut ini persyaratan-persyaratan untuk fasilitas pelabuhan menurut pedoman praktis implementasi *ISPS Code* 2002 pada perusahaan pelayaran dan kapal:

1. Fasilitas pelabuhan harus memenuhi persyaratan-persyaratan yang relevan pada bagian A dari *ISPS Code*, dengan berpedoman pada petunjuk pelaksanaan yang diberikan pada bagian B *ISPS Code*.
2. Negara peserta *IMO* yang memiliki fasilitas pelabuhan atau fasilitas-fasilitas pelabuhan dalam wilayah teritorialnya yang terkena regulasi ini harus menjamin bahwa:
 - a. Penilaian terhadap keamanan fasilitas pelabuhan dilaksanakan, ditinjau ulang dan disetujui sesuai dengan ketentuan bagian A *ISPS Code*.
 - b. Rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dibuat, ditinjau ulang, disetujui dan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan bagian A *ISPS Code*.

Pelabuhan Tanjung Emas Semarang telah menetapkan dan mengkomunikasikan langkah-langkah wajib yang harus ditandatangani dalam rancangan keamanan fasilitas pelabuhan untuk berbagai tingkat keamanan termasuk menentukan waktu wajib menyerahkan deklarasi keamanan.

B. Kerangka Pikir Penelitian

Untuk memudahkan pemahaman dalam penelitian ini, dibuat kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana sebagai berikut:



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan serta hasil uraian pembahasan mengenai optimalisasi penanganan gangguan keamanan di area *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Peran *Port Facility Security Officer (PFSO)* dalam menangani gangguan keamanan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah bahwa *PFSO* telah melaksanakan tugas, tanggung jawab, serta pemahaman terkait prosedur keamanan di area *ISPS Code* sesuai ketentuan yang tertera pada aturan *ISPS Code* bagian B dengan baik, walaupun terdapat kurangnya fasilitas pendukung keamanan di area *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
2. Kendala-kendala yang dihadapi Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dalam menangani gangguan keamanan di area *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* adalah:
 - a. Alat *X-Ray* di area keberangkatan dermaga penumpang internasional tidak tersedia.
 - b. Pos jaga petugas keamanan yang tidak memenuhi standar.
 - c. Pagar pembatas di area *ISPS Code* tidak sesuai standar.

3. Upaya yang dilakukan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dalam menangani gangguan keamanan di area *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* adalah:
 - a. Melakukan pemeriksaan penumpang menggunakan alat manual di area keberangkatan terminal penumpang internasional serta melakukan penambahan alat *X-Ray*.
 - b. Melakukan penambahan jumlah petugas keamanan pada pos jaga yang tidak memenuhi standar.
 - c. Menambahkan kawat berduri di atas pagar pembatas yang tidak memenuhi standar.

B. Saran yang peneliti sampaikan adalah sebagai berikut:

1. Pihak Pelabuhan Tanjung Emas Semarang hendaknya melakukan penambahan alat *X-Ray* untuk mengoptimalkan kinerja petugas keamanan di area keberangkatan terminal penumpang internasional.
2. Untuk mengatasi masalah di Dermaga Nusantara dan Dermaga Samudra, Pelabuhan Tanjung Emas Semarang hendaknya segera memperbaiki pos jaga yang tidak sesuai standar serta melakukan penambahan alat-alat penunjang keamanan di setiap pos jaga tersebut supaya penanganan gangguan keamanan dapat dilakukan dengan optimal.
3. Perlu dilakukannya perbaikan terhadap pagar pembatas keamanan dengan menambah tinggi pagar sesuai dengan standar yang ditetapkan sebagai upaya optimalisasi penanganan gangguan keamanan di area *ISPS Code* oleh Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

DAFTAR PUSTAKA

Budiyanto, Eko Haryadi. 2015. *ISPS Code Seri Manajemen Pelabuhan*. Jakarta: PT Andhika Prasetya Ekawahana

Indrawan, R. & Yaniawati R.P. 2014. *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Campuran Untuk Manajemen, Pembangunan, dan Pendidikan*. Bandung: PT Refika Aditama

International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code dan Safety of Life at Sea (SOLAS) Amandemen 2002 Edisi 2003. IMO

Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2003 Pemberlakuan Amandemen

Neolaka, Amos. 2014. *Metode Penelitian dan Statistik*. Bandung: Remaja Rosdakarya

Nugraha, Muhammad Harry Riana & Arifin Sudirman. 2016. *Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia*. Jurnal Wacana Politik. Vol 1, No. 2.175-182

Peraturan Menteri Perhubungan No. 134 Tahun 2016 Tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan

Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 Tentang Kepelabuhanan

SOLAS 1974 Tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan

Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT Alfabet

Undang Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Responden : Bapak Nuril Huda SsiT, M. Mar, MA

Jabatan : *Port Facility Security Officer (PFSO)*

Tanggal : 21 Mei 2019

Tempat : Kantor Pelindo III Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Pertanyaan dan Jawaban :

1. Pertanyaan : Kapan Pelabuhan Tanjung Emas menerapkan *ISPS Code* ?

Jawaban : Pelabuhan Tanjung Emas Semarang menerapkan *ISPS Code* sekitar tahun 2004. Kita ikut instruksi dari peraturan menteri tentang pelaksanaan *ISPS Code* di seluruh pelabuhan yang ada di Indonesia. Tapi buat penerapannya butuh penyesuaian yang lumayan panjang karena kita harus mensosialisasikan peraturan ini terlebih dahulu dan juga membuat sistemnya.

2. Pertanyaan : Mengapa pelabuhan tanjung emas semarang menerapkan *ISPS Code*?

Jawaban : Pelabuhan Tanjung Emas Semarang menerapkan aturan *ISPS Code* dari perintah Menteri Perhubungan KM No. KM 33 Tahun 2003. Yang tujuannya itu untuk menjalin kerjasama internasional, mendeteksi ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan yang mempengaruhi keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan yang digunakan sebagai jalan perdagangan internasional.

Selain tujuan itu juga untuk memberikan dan memastikan kepercayaan bahwa tindakan keamanan maritime sudah dilakukan dengan professional.

3. Pertanyaan : Apakah konsekuensi apabila Pelabuhan Tanjung Emas tidak melaksanakan aturan *ISPS Code* ?

Jawaban : kalau kita nggak mengikuti ketentuan *ISPS Code*, maka akan dimasukkan ke dalam daftar hitam. Ada beberapa akibat bila tidak menerapkan aturan *ISPS Code*, pelabuhan kita akan tertutup bagi kapal-kapal berbendera asing. Selain itu ijin operasional pelabuhan juga tidak bias diperpanjang. Kapal kapal dari Indonesia juga bakal ditolak oleh pelabuhan di negara tujuan. Semua akses perdagangan menjadi susah tentunya. Tentu hal itu akan sangat merugikan terutama bagi Indonesia terkait terhambatnya distribusi barang di wilayah perairan internasional. Senang tidak senang, siap tidak siap semua negara yang menyelenggarakan angkutan laut dan berhubungan dengan negara lain, termasuk Indonesia harus menerapkan *ISPS Code*.

4. Pertanyaan : Bagaimana peran *PFSSO* dalam menangani gangguan keamanan di area *ISPS Code* Pelabuhan Tanjung Emas Semarang?

Jawaban : Kami punya tugas dan tanggung jawab tetentu serta wajib memahami seperti yang diuraikan dalam rancangan keamanan PFSP dan kami juga wajib mempunyai kemampuan dan keahlian yang baik untuk melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan kepada kami. Selain hal itu, penanganan gangguan keamanan ini dilakukan dengan menambahkan latihan *drill*, *execise*, dan *training* untuk melatih para petugas keamanan dalam menangani setiap gangguan keamanan yang mungkin saja terjadi. Latihan juga didasarkan pada tingkat interval yang sesuai, mengikuti jenis pengoperasian fasilitas

pelabuhan, pergantian personil fasilitas pelabuhan, jenis kapal yang dilayani oleh fasilitas pelabuhan dan keadaan lainnya. Semua kegiatan ini disesuaikan dengan petunjuk pelaksanaan yang terdapat pada bagian B *ISPS Code*.

5. Pertanyaan : Bagaimanakah perencanaan yang dibuat *ISPS Code* Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dalam melakukan penanganan gangguan keamanan ?

Jawban : Perencanaan dalam melakukan penanganan gangguan keamanan yang kami buat sesuai dengan *PFSP* yang kami sepakati bersama. Di sana terdapat garis koordinasi sesuai dengan tingkat keamanan yang telah ditetapkan pelabuhan terkait dengan ada tau tdknya gangguan keamanan yang terjadi. Untuk rencana penanganan gangguan keamanan bias saudara baca di dokumen *PFSP*-nya.

6. Pertanyaan : Apakah *PFSP (Port Facility Security Plan)* ini sudah dianggap efektif dalam pelaksanaannya ?

Sejauh ini untuk pelaksanaannya sudah sesuai *PFSP* yang disepakati dianggap cukup efektif dan terlaksana dengan baik. Baik itu dalam latihan *drill, exercise, dan training* para petugas keamanan sama dengan rencanan keamanan yang kami buat. Hal itu bagi kami sudah cukup efektif dilaksanakan.

7. Pertanyaan : Bagaimana pendapat bapak/ibu mengenai jumlah anggota keamanan yang ada di area *ISPS Code* ini dan apakah sudah cukup efektif dan efisien?

Untuk jumlah tenaga keamanan dirasa cukup. Hanya saja untuk alat penunjang keamanan yang kami rasa masih kurang. Ada beberapa

pos yang kami rasa perlu dilakukan penambahan alat untuk mengoptimalkan kinerja para petugas keamanan untuk mengamankan area *ISPS Code* ini.

8. Pertanyaan : Bagaimana upaya untuk memberikan pelatihan kepada anggota keamanan dalam penanganan gangguan keamanan?

Jawaban : Untuk pelatihan para petugas keamanan kami lakukan sesuai aturan *ISPS Code* yang berlaku seperti penerapan *Drill*, *Exercise* dan *Training* kepada para petugas keamanan. Untuk aturan waktu nya drill dilaksanakan setiap 3 bulan sekali dan untuk exercise dilakukan minimal setahun sekali dan maksimal 18 bulan harus sudah pernah melakukan exercise tersebut sesuai aturan *ISPS Code*. Hal itu buat mastiin rancangan keamanan fasilitas pelabuhan terlaksana dengan baik dan bisa dipahami oleh seluruh elemen dan pihak-pihak terkait mengenai tugas nya masing-masing. Untuk *exercise* sudah dilaksanakan tahun 2018 dan berjalanbaik. *Video exercise* kami bisa dilihat di youtube.

9. Pertanyaan : Apakah kegiatan *training*, *drill* dan *exercise* yang telah ditetapkan oleh *ISPS Code* sudah dilaksanakan secara rutin dan teratur terkait agenda pencegahan yang dilakaukan pihak *ISPS Code* untuk menangani gangguan kemananan di area pelabuhan?

Jawaban : Untuk pelaksanaan *training*, *drill* dan *exercise* telah kami laksanakan secara rutin sebagai bentuk pelaksanaan daripada yang diamanatkan oleh aturan *ISPS Code* itu sendiri. Selain itu sebagai bukti bahwak kami telah melaksankan *training*, *drill* dan *exercise* yaitu dengan

sertifikat *assessment* yang dikeluarkan kepada pihak Pelabuhan

Tanjung Emas Semarang.

10. Pertanyaan : Bagaimana pendapat bapak/ibu tentang sarana prasarana/fasilitas keamanan yang ada di Pelabuhan Tanjung Emas dan apakah sudah cukup memadai?

Jawaban : Sebagian besar fasilitas keamanan di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang untuk menunjang pengamanan area *ISPS Code* sudah cukup memadai. Hanya saja ada beberapa tempat yang masih belum terdapat fasilitas penunjang keamanan. Tetapi jumlahnya tidak begitu banyak. Tempatnya ada di dermaga samudra, dermaga nusantara dan dermaga penumpang internasional pada area keberangkatan.

11. Pertanyaan : Kendala apa saja yang dihadapi dalam pelaksanaan aturan *ISPS Code* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang saat ini ?

Jawaban : Kendala yang kami hadapi lebih kepada kurangnya fasilitas pendukung keamanan di area *ISPS Code*. Masalah yang kami hadapi yaitu pertama tidak adanya alat *X-Ray* di area keberangkatan terminal penumpang internasional. Di terminal internasional hanya terdapat 1 alat *X-Ray* di area kedatangan saja. Sedangkan pada area keberangkatan tidak tersedia alat *X-Ray* tersebut. Hal ini dikarenakan masih kurangnya fasilitas keamanan yang ada di dermaga penumpang internasional ini. Namun panjagaan keamanan tetap dilakukan di area keberangkatan penumpang internasional tersebut walaupun pemeriksaan dilakukan secara manual dengan alat yang tersedia.

Ada juga pos jaga yang tidak dilengkapi alat penunjang kewanaman.

Beberapa pos jaga tidak dilengkapi dengan fasilitas keamanan yang semestinya. Hal ini dikarenakan pihak Pelabuhan belum mendapatkan tambahan fasilitas untuk pengamanan di pos jaga.

Walaupun dengan kondisi seperti tersebut, kami tetap konsisten untuk melakukan pengamanan secara maksimal untuk mengurangi

tingkat gangguan keamanan yang mungkin terjadi di area *ISPS Code*

Pelabuhan Tanjung Emas terutama di posisi pos jaga tersebut berada.

kemudian pagar pembatas di area *ISPS Code* juga tidak memenuhi

standar. Dalam artian tingginya hanya sekitar 1,5 meter dan itu dapat

dihalau oleh masyarakat umum atau oknum-oknum yang

mengancam gangguan keamanan di area *ISPS Code* tersebut. Terkait

fasilitas ini juga menjadi perhatian kami untuk meningkatkan sistem

keamanan di area *ISPS Code* supaya lebih baik lagi. Walaupun

begitu, sejauh ini tidak ada gangguan keamanan yang berarti

walaupun dengan adanya pagar pembatas yang tidak sesuai standar

itu. Namun kami tetap mensiagakan para petugas keamanan untuk

selalu siap melakukan pengamanan di area-area rawan tersebut.

12. Pertanyaan : Bagaimana cara mengangani masalah fasilitas keamanan di *area ISPS Code* Pelabuhan Tanjung Emas Semarang?

Jawaban : Untuk mengatasi beberapa masalah yang kami hadapi tersebut, ada beberapa langkah ini kami lakukan:

- a. Melakukan pemeriksaan penumpang menggunakan alat manual di area keberangkatan terminal penumpang internasional. Hal ini dilakukan supaya pemerikasnaan tetap berjalan walaupun kekurangan alat seperti *x-ray*. Dan untuk memastikan juga bahwa keamanan di area terminal penumpang internasional akan tetap terjamin aman.
- b. Melakukan penambahan jumlah petugas keamanan pada pos jaga yang tidak memenuhi standar. Cara ini dilakukan untuk memaksimalkan tenaga yang ada sebagai upaya pengamanan yang dilakukan pihak kami. Walaupun alat kurang, namun kami masih punya tenaga yang professional untuk menangani permasalahan tersebut.
- c. Menambahkan kawat berduri di atas pagar pembatas yang tidak memenuhi standar. Kami menambahkan kawat berduri pada pagar pembatas supaya menambahkan tingkat keamanan di pagar walaupun pagarnya pendek dan bias dihalau. Namun dengan adanya kawat berduri kami yakin akan menyulitkan oknum siapapun yang ingin mengganggu keamanan di area *ISPS Code* Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Responden : Bapak Anang

Jabatan : Petugas Keamanan Pelabuhan

Tanggal : 22 Mei 2019

Tempat : Dermaga Nusantara Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Pertanyaan :

1. Pertanyaan : Apakah bapak tahu mengenai aturan *ISPS Code*?

Jawaban : iya, kami tahu tentang aturan *ISPS Code*. Karena dari pihak *PFSO* selalu memberikan sosialisai dan arahan kepada kami akan pentingnya menjaga keamanan di area *ISPS Code* tersebut.

2. Pertanyaan : Apa saja tugas bapak sebagai anggota keamanan di area *ISPS Code*?

Jwaban : Tugas kami sebagai petugas keamanan tentu saja hanya melakukan pengamanan di area pos jaga kami masing-masing. Selain itu kami juga harus selalu melakukan koordinasi dengan pihak-pihak terkait apabila terjadi hal janggal dan mencurigakan atau hal yang tidak biasa. Semua langkah-langkah prosedur telah ada ya tinggal kami laksanakan saja.

3. Pertanyaan : Bagaimana prosedur apabila terjadi gangguan keamanan di area *ISPS Code*?

Jawaban : Prosedurnya ya tinggal mengikuti rancangan keamanan fasilitas pelabuhan saja. Apabila kami mendapatkan hal gangguan keamanan tersebut akan kami kordinasikan dengan pihak *PFSO* untuk ditindak lanjuti dan memberikan arahan instrksi kepada kami sebagai garda

terdepan penjaga keamanan. Ya intinya kami hanya petugas lapangan langsung yang bertugas menjaga pos jaga kami masing-masing sesuai aturan yang telah ditetapkan dan diperintahkan kepada kami.

4. Pertanyaan : Apakah dalam pelaksanaannya prosedur sudah diterapkan sesuai aturan yang ada?

Jawaban : Sejauh ini prosedur sudah dilakukan dengan baik sesuai intruksi yang diperintahkan kepada kami. Dan juga sesuai dengan latihan-latihan yang telah kami dapatkan.

5. Pertanyaan : Bagaimana pendapat bapak mengenai sarana prasarana/fasilitas keamanan yang diterapkan dalam rangka penanganan gangguan keamanan dan apakah sudah cukup atau masih kurang?

Jawaban : Menurut kami alat-alat keamanan yang ada disini sudah cukup dan baik. Tapi ada beberapa pos yang belum ada alat penunjang keamanan tersebut. Ya perlu lah ditambah untuk pengadaan alat pengamanan itu. Untuk memudahkan kami juga dalam melakukan dinas jaga di pos masing-masing.

6. Pertanyaan : Bagaimana pendapat bapak ketika melakukan penjagaan di area pos jaga yang tidak sesuai standar dengan alat keamanan yang seadanya? Apakah pengamanan bisa dilakukan dengan efektif atau tidak?

Jawaban : Ketika kami jaga tidak dibekali dengan alat keamanan yang cukup tentu proses penjagaan tidak terlaksana dengan baik. Ya masih kurang efektif kalau alat-alatnya tidak ada. Karena kami kan hanya manusia biasa yang tidak luput dari kesalahan. Kami harapkan

dengan adanya penambahan alat dapat meminimalisir terjadinya gangguan keamanan yang ada di area *ISPS Code*.

7. Pertanyaan : Kendala apa saja yang bapak hadapi ketika melakukan pengamanan di area *ISPS Code ini*?

Jawaban : Ada beberapa kendala yang kami dapatkan ketika melakukan penjagaan di pos-pos jaga tertentu, yaitu:

a. pos jaga terminal internasional area keberangkatan.

Kendala kami dalam melaksanakan pemeriksaan barang bawaan yaitu karena kurangnya alat-alat keamanan yang mendukung supaya pemeriksaan berjalan lebih cepat dan efektif. Terus terang kami merasa kewalahan apabila proses pemeriksaan dilakukan secara manual. Membuang banyak tenaga dan juga waktu tentunya. Namun hal ini harus dilakukan karena berkaitan dengan aturam *ISPS Code* dan juga untuk tetap menjaga keamanan area *ISPS Code* supaya tetap kondusif

b. Pos jaga di dermaga nusantara dan dermaga samudra

Beberapa pos jaga yang kami jaga tidak memiliki fasilitas keamanan yang memadai. Pos jaga ini berada di Dermaga Samudra dan Dermaga Nusantara. Pos jaga hanya dilengkapi dengan portal penjagaan saja. Tidak ada *inspection mirror*, *CCTV*, ataupun *metal detector* yang biasanya ada di setiap pos jaga area *ISPS Code*. Jadi kami hanya melakukan pengamanan apa adanya disesuaikan dengan alat keamanan yang kami punya saja. Selain itu juga pos jaga kami juga bergabung dengan pos penjagaan palang pintu. Tentu ini merupakan suatu kondisi yang

tidak baik dan hal ini menyulitkan para petugas keamanan untuk melakukan dinas jaga.

c. Pagar pembatas yang kurang tinggi

Kami diberikan tugas ekstra apabila berjaga di kawasan yang rawan. Seperti salah satunya area pagar pembatas yang tidak memiliki tinggi yang standar. Terutama pada malam hari, penjagaan diperketat karena situasi dan kondisi malam yang gelap yang menyulitkan kami untuk melakukan penjagaan dan pengawasan terhadap siapapun yang berlalu lalang di kawasan ini. Namun kami selalu berusaha melakukan tugas dan tanggung jawab yang diberikan petugas *PFSO* terhadap kami.

8. Pertanyaan : Bagaimana upaya bapak sebagai petugas keamanan dalam menanggapi kendala yang bapak peroleh?

Jawaban : kami hanya perlu menjalankan tugas saja dari atasan. Permasalahan yang kami hadapi dilapangan tentunya kami sampaikan ke atasan kami untuk ditindaklanjuti. Akan tetapi untuk kelanjutannya bukanlah wewenang kami. Sekali lagi kami hanya menjalankan perintah untuk menjaga keamanan di area *ISPS Code* ini.

Responden : Bapak Mantri

Keterkaitan : Agent (Pengguna Jasa Pelabuhan Tanjung Emas Semarang)

Tanggal : 18 Juni 2019

Tempat : Kantor Pelindo III Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Pertanyaan dan Jawaban :

1. Pertanyaan : Sudah berapa lama pihak bapak menggunakan jasa pelayanan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang?

Jawab : Sudah lama itu, mulai tahun 2010.

2. Pertanyaan : Apakah Bapak tahu mengenai peraturan *ISPS Code* yang harus dilaksanakan pelabuhan?

Jawab : Tahu, peraturan *ISPS Code* adalah peraturan keamanan Internasional yang diambil dari *IMO*.

3. Pertanyaan : Bagaimana Pendapat Bapak mengenai pentingnya penerapan *ISPS Code* di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang terkait dengan kegiatan *stakeholder* di lingkungan pelabuhan?

Jawab : Sangat penting, karena kapal-kapal asing bisa masuk dan sandar di area fasilitas pelabuhan yang *comply* dengan *ISPS Code*. Kalau pelabuhan tidak mempunyai *ISPS Code*, kapal asing tidak mau masuk pelabuhan karena keamanan tidak akan terjamin kalau masuk pelabuhan yang tidak memenuhi *ISPS Code*.

4. Pertanyaan : Apakah Bapak pernah mengalami gangguan keamanan terkait dengan kegiatan Bapak di Pelabuhan Tnjung Emas Semarang?

Jawab : Sampai saat ini aman dan terkendali

5. Pertanyaan : Apakah menurut Bapak pihak Pelabuhan Tanjung Emas Semarang telah memberikan pelayanan jasa yang baik terkait dari segi keamanan Pelabuhan?

Jawab : Pelabuhan telah mempunyai SOP tentang keamanan pelabuhan sesuai dengan *PFSP (Port Facility Security Plan) ISPS Code*. Sudah berjalan sangat baik. *PFSP* merupakan prosedur yang disusun dan berisi tentang langkah-langkah antisipasi dari segi keamanan. Istilahnya prosedur keamanan pelabuhan gitu ajalah gampangannya. *PFSP* maksudnya adalah prosedur tentang manajemen keamanan fasilitas pelabuhan. Sudah gitu saja.

6. Pertanyaan : Bagaimana masukan bapak terkait fasilitas keamanan di Pelabuhan?

Jawab : Kalau masukannya lebih ditingkatkan lagi terutama dari area perairan atau yang disebut dengan kolam pelabuhan. Kalau dari sisi pelabuhan pengamanan harus lebih luas dan terpantau semua. Kalau disisi laut kadang *CCTV* tidak sampai jauh jarak pandangnya dan kemampuan jarak pantauan *CCTV* terbatas.

| | | | |
|-----|--|-----------|-----------|
| 6. | Apakah PFSP mencantumkan tatacara untuk merespon terhadap instruksi pemerintah pada saat keamanan tingkat 3? <i>Does PFSP contain procedure for responding instruction from CG when security level 3 applied?</i> | A.16.3.4 | 2.2, 2.4 |
| 7. | Apakah PFSP mencantumkan tatacara untuk melakukan evakuasi apabila terjadi ancaman dan atau gangguan keamanan? <i>Does PFSP contain procedure for evacuation in case of security of threat and or breaches occur?</i> | A.16.3.5 | 5.5 |
| 8. | Apakah PFSP mencantumkan tugas-tugas personel keamanan dan personel lain dari segi keamanan? <i>Does PFSP contain duties of security personnel and other personnels who assigned in security?</i> | A.16.3.6 | 2.1 |
| 9. | Apakah PFSP mencantumkan tatacara pertemuan dengan kegiatan keamanan kapal yang sandar di fasilitas pelabuhan? <i>Does PFSP contain procedure for interfacng with ship security activity while the ship anchoring?</i> | A.16.3.7 | 2.3 |
| 10. | Apakah PFSP telah mencantumkan tata cara peninjauan ulang secara berkala untuk pembaharuan terhadap PFSP? <i>Does PFSP contain procedure for periodic review and updating of the PFSP?</i> | A.16.3.8 | 4.1 |
| 11. | Apakah PFSP telah menguraikan prosedur untuk melakukan audit atau kaji ulang PFSP setelah terjadi ancaman atau insiden keamanan? <i>Does PFSP contain procedure to conduct audit or review the PFSP following security threats or incident?</i> | A.16.3.8 | 4.1 |
| 12. | Apakah PFSP telah mencantumkan tata cara untuk melaporkan peristiwa keamanan? <i>Does PFSP contain procedure for reporting security incident?</i> | A.16.3.9 | 2.2 ; 5.5 |
| 13. | Apakah PFSP telah mencantumkan identitas petugas keamanan fasilitas pelabuhan termasuk rincian kontakanya 24 jam? <i>Does PFSP identify port facility security officer and his/her 24 hours contact number?</i> | A.16.3.10 | 2.6. |
| 14. | Apakah PFSP telah mencantumkan tindakan untuk memastikan informasi keamanan ada di dalam PFSP? <i>Does PFSP contain measures to ensure security information is written in PFSP?</i> | A.16.3.11 | 1.2 |
| 15. | Apakah PFSP telah mencantumkan tata cara untuk mengaudit PFSP? <i>Does PFSP contain procedure to audit PFSP?</i> | A.16.3.13 | 4.1 |
| 16. | Apakah PFSP telah mencantumkan tata cara merespon SSAS yang diaktifkan dari kapal yang sedang berada di fasilitas pelabuhan? <i>Does PFSP contain responding procedure in case of the SSAS of a ship at port facility has been activated?</i> | A.16.3.14 | 2.3, 2.5 |
| 17. | Apakah PFSP telah mencantumkan tata cara memfasilitasi awak kapal yang turun ke darat termasuk pengunjung ke kapal? <i>Does PFSP contain shore leave procedure for ship's personnel and access for visitor to the ship?</i> | A.16.3.15 | 2.3 |
| 18. | Apakah PFSP telah mencantumkan tata cara melaksanakan internal audit untuk keamanan? <i>Does PFSP contain internal audit procedure of security?</i> | A.16.3.16 | 4.1 |

WAWANCARA DENGAN PERWIRA KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN
INTERVIEW PORT FACILITY SECURITY OFFICER (PFSO)

Nomor IMO : ID 585-0001
 IMO Number

Tipe Verifikasi : Rectifikasi
 Type of Verification

| No. No. | Pertanyaan Question | Keterangan Remarks | |
|------------|--|-----------------------|---------------------|
| | | Ya/Baik Good | Tidak/Buruk Poor |
| A | Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan Port Facility Security Officer (PFSO) | | |
| 1. | Apakah saudara pernah mengikuti pelatihan/seminar/workshop tentang ISPS Code? <i>Have you ever attended training/seminar/workshop of ISPS Code?</i> | ✓ | |
| | Dimana, kapan dan tunjukkan sertifikat atau tanda keikutsertaannya? <i>Where, when the trainings were conducted and please show the certificate/any related documents?</i> | ✓ | |
| 2. | Apa saja langkah-langkah yang saudara lakukan jika terjadi pergantian manajemen fasilitas pelabuhan saudara. <i>What would you do if there is a change of management in your port facility?</i> | ✓ | |
| 3. | Apa yang saudara ketahui tentang Pelatihan, Uji Coba dan Pelaksanaan latihan? <i>What do you know about Training, Drill and Exercise of ISPS Code?</i> | ✓ | |
| | Apakah saudara sudah membuat jadwal/program untuk melaksanakan Pelatihan, Uji Coba dan Pelaksanaan latihan? <i>Have you made schedule/program for Training, Drill and Exercise?</i> | ✓ | |
| 4. | Apa tindakan saudara ketika menerima informasi ancaman yang membahayakan dari pihak tertentu? <i>When you receive information of threat which is dangerous to port facility, what security measures would you take?</i> | ✓ | |
| 5. | Jelaskan secara singkat prosedur keamanan pada tingkat keamanan 1, 2 dan 3 untuk hal-hal dibawah ini? <i>Please explain briefly the procedures of security level 1, 2 and 3 for the following items</i> | ✓ | |
| | Keluar masuk fasilitas pelabuhan / Access to port facility | ✓ | |
| | Areal terbatas didalam fasilitas pelabuhan / Restricted areas inside port facility | ✓ | |
| | Penanganan muatan / Cargo handling | ✓ | |
| | Pengiriman perbekalan kapal / Ship's stores delivery | ✓ | |
| | Penanganan barang tidak didampingi pemilik / Handling of unaccompanied baggage | ✓ | |
| | Pemantauan keamanan fasilitas pelabuhan / Monitoring port facility | ✓ | |
| 6. | Apa yang saudara ketahui tentang Deklarasi Keamanan? <i>What do you know about Declaration of Security?</i> | ✓ | |
| | Pernahkah saudara menerbitkan Deklarasi Keamanan? Jelaskan <i>Have you ever issued Declaration of Security? Please explain</i> | ✓ | |
| 7. | Apa yang saudara ketahui tentang Laporan Awal Kedatangan kapal? <i>What do you know about Pre - Arrival Notification (PAN)?</i> | ✓ | |
| 8. | Apa langkah-langkah keamanan yang saudara lakukan jika fasilitas pelabuhan akan disandari kapal yang tidak memenuhi Koda? <i>If there is a non-ISPS Code compliant- ship enter your port facility, what security measures would you take?</i> | ✓ | |
| 9. | Apakah yang saudara ketahui tentang IMO Global Integrated Shipping Information System (GISIS)? <i>What do you know about IMO Global Integrated Shipping Information System (GISIS)?</i> | ✓ | |

| B Perwira Dan Petugas Keamanan Lainnya (Dipilih Secara Acak) <i>Officer And Other Security Personnel (Random Selection)</i> | | | |
|--|--|---|---|
| 1. | Apakah anda pernah mendengar mengenai ISPS Code? <i>Do you know about ISPS Code?</i> | ✓ | |
| 2. | Jika "Ya" jelaskan <i>If "Yes", please explain</i> | | ✓ |
| 3. | Darimana anda mengetahui tentang ISPS Code? <i>How did you know about ISPS Code?</i> | | ✓ |
| 4. | Apakah anda dan petugas keamanan lainnya telah mendapat pelatihan dan sertifikat tentang ISPS Code? Tunjukkan <i>Have you and security personnel been provided with training/workshop of ISPS Code? Please show the certificate</i> | | ✓ |
| 5. | Tahukah anda siapa yang ditunjuk sebagai Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan <i>Do you know, who is assigned as the Port Facility Security Officer (PFSP)?</i> | ✓ | |
| 6. | Pernahkan saudara mengikuti Drill dan Exercise ISPS Code selama bekerja disini? <i>Have you ever participated in drill and exercise of ISPS Code?</i> | ✓ | |
| 7. | Apa yang saudara perbuat ketika melihat seseorang yang mencurigakan disekitar fasilitas pelabuhan? <i>When you see a suspicious person around the port facility, what would you do?</i> | ✓ | |
| 8. | Bagaimana saudara melakukan pemeriksaan terhadap kendaraan dan orang di pintu masuk? <i>How do you perform vehicle and person check in entry gate?</i> | | ✓ |
| 9. | Kapan dan untuk apa Metal Detector dan Mirror Inspection digunakan? <i>When and why do you use Metal Detector and Mirror Inspection?</i> | | ✓ |
| 10. | Apakah ada petugas patroli untuk memastikan keamanan disekitar fasilitas pelabuhan? <i>Are there any patrol personnel to ensure security around port facility?</i> | ✓ | |
| 11. | Alat apa yang digunakan untuk patroli? <i>What security equipments do you use for patrol?</i> | ✓ | |
| 12. | Apakah peralatan keamanan dan komunikasi saudara sudah sesuai dan mencukupi? <i>Do security and communication equipments in port facility match with PFSP and have sufficient number?</i> | ✓ | |

SURAT PERNYATAAN STATEMENT LETTER

Saya yang bertanda tangan di bawah ini adalah *Port Facility Security Officer (PFSO)* dan bertanggung jawab terhadap implementasi penerapan *ISPS Code* pada fasilitas pelabuhan sebagai berikut :

I, the undersigned, being the PFSO, who bears responsibility to implement the ISPS Code in the following Port Facility

1. Nama Fasilitas Pelabuhan : DERMAGA SAMUDERA 2 TERMINAL PELUMPAK INT
Name of Port Facility
2. Status : Umum / ~~Khusus~~ *)
Status Public/Private
3. Pemilik/Operator : PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO) TG. EMAS
Owner/Operator
3. Pelabuhan Induk : TANJUNG EMAS SEMARANG.
Main Port

Mengakui bahwa temuan kekurangan sebagaimana dimaksud pada blangko No. 9 VFP adalah benar dan bersedia untuk melakukan perbaikan dengan ketentuan bahwa temuan atau kekurangan tersebut akan diselesaikan dalam kurun waktu 90 (sembilan puluh) hari kalender terhitung dari tanggal dilaksanakan verifikasi dan segera melaporkannya kepada Komite Keamanan Pelabuhan (PSC)

Acknowledge that the Non-Conformity(ies) which stated in Form No. 9 VPF and will close-out the Non-Conformity(ies) not later than 90 (ninety) days since the date of verification and submit report to Port Security Committee (PSC) without delay

Apabila hal-hal tersebut di atas tidak dapat dipenuhi dalam waktu tersebut, maka kami bersedia untuk dicabut *Statement of Compliance of Port Facility (SoCPF)*

Should the failure to close-out the non-conformity(ies) occurs, I accept the revocation of the *Statement of Compliance of Port Facility (SoCPF)*

Tanggal/tempat : SEMARANG, 19-07-2017
Date/place

Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan
Port Facility Security Officer (PFSO)

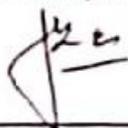


NURIL HUDA

Petugas Verifikasi
Verification Officer

Mengetahui :
Acknowledged

Manajemen Fasilitas Pelabuhan
Port Facility Management



Menyetujui :
Approved

Komite Keamanan Pelabuhan
Port Security Committee

*) coret yang tidak perlu

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Pantau semua peralatan bongkar muat dan instalasi-instalasi seperti pipa, instalasi/kabel listrik dan air serta valve-valve. - Awasi keberadaan dan pergerakan semua orang, kendaraan dan kapal-kapal sandar di area fasilitas pelabuhan. Pastikan semua orang dan kendaraan di dalam fasilitas pelabuhan mempunyai dan mengenakan id-card. - Untuk personel monitor CCTV pantau keamanan fasilitas pelabuhan sesuai tampilan pada monitor. Pastikan semua CCTV dalam kondisi hidup, pantau setiap titik, jika melihat obyek yang mencurigakan fokuskan dan perbesar pada titik yang dicurigai. - Laporkan hasil patroli dengan mengisi checklist sebagaimana terlampir. |
| | <p>Catatan Hasil Kegiatan (diisi oleh Pengawas) : <i>Note of activities result (by observer)</i></p> |

Semarang2018

PERWIRA KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN

Port Facility Security Officer



Capt. NURIL HUDA, SST, MMar, MA

Mengetahui

Pimpinan Fasilitas Pelabuhan



.....



PERNYATAAN PEMENUHAN
KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN
STATEMENT OF COMPLIANCE OF A PORT FACILITY

No. 002-0075-DN

Diterbitkan berdasarkan ketentuan
KODA INTERNASIONAL TENTANG KEAMANAN KAPAL DAN FASILITAS PELABUHAN

*Issued Under the provisions of the
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND PORT FACILITIES (ISPS CODE)*

berdasarkan wewenang **PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA**
Under the Authority of the Government of the Republic of Indonesia

oleh **DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**
by Directorate General of Sea Communication

Nama Fasilitas Pelabuhan : **DERMAGA SAMUDERA & TERMINAL PENUMPANG INTERNASIONAL**
Name of Port Facility

Alamat Perusahaan : **Jl. Coaster No. 10, Semarang, Jawa Tengah - Indonesia**
Address of The Company
Posisi : **06° - 53' - 00" S**
110° - 24' - 00" E

Dengan ini dinyatakan
this is to certify

1. Bahwa pemenuhan fasilitas pelabuhan ini dengan ketentuan SOLAS 74 bab XI-2 dan bagian A dari Peraturan Internasional untuk keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (ISPS Code) bahwa fasilitas pelabuhan ini telah di verifikasi dan beroperasi sesuai rancangan keamanan fasilitas pelabuhan yang disetujui
that the compliance of this port facility with the provisions of SOLAS 74 chapter XI-2 and part A of the International Code for the security of ship and port Facilities (ISPS Code) has been verified and that this port facility operates in accordance with the approved port facility security plan
2. Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan telah disetujui untuk :
This Plan has been approved for Port Facility Security Plan

Jenis Pengoperasian : **General Cargo dan Passenger**
Type of operation

Jenis Kapal yang dilayani : **Cargo Vessel & Passenger Vessel**
Type of Ship

Aktivitas atau Informasi lain : **Internasional dan Domestik**
Activities or other relevant information

Tanggal Verifikasi Awal/ Pembaharuan : **18 Agustus 2014**
Date of Initial/ Renewal Verification on which this certificate is based August 18th 2014

Pernyataan pemenuhan ini berlaku sampai dengan : **17 Agustus 2019**
This Statement of Compliance is valid until August 17th 2019

Dapat di verifikasi seperti yang dinyatakan dihalaman sebelah
Subject to verifications as indicated overleaf

Diterbitkan di : **Jakarta**
Issued at

Tanggal : **27 Oktober 2014**
Date of issue October 27th 2014

A n **DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**
P l i **DIREKTUR KESATUAN PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI**
O b *Director General of Sea Transportation*
Acting Director of Sea and Coast Guard

Drs. TRI YUSWOYO, MSc, M.Mar.Eng

Pemertua Utama Madya (IV/d)
NIK 19541020 198303 1 001

PENGUKUHAN UNTUK VERIFIKASI ANTARA
ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE VERIFICATION

Pemerintah Republik Indonesia telah menetapkan bahwa kebenaran pernyataan pemenuhan ini mengharuskan
Bahwa selama Verifikasi yang dilaksanakan sesuai dengan paragraf B/16 62 4 dari peraturan ISPS Bahwa Fasilitas Pelabuhan
akan memenuhi ketentuan SOLAS 74 bab XI-2 yang relevan dari konvensi dan bagian A ISPS Code
*The Government of Republic Indonesia has established that the validity of this statement of Compliance is subject
that the during a verification carried out in accordance with paragraph B/16 62 4 of the ISPS Code, the port facility was found to
comply with the relevant provisions of SOLAS 74 chapter XI-2 of the Convention and Part A of the ISPS Code*

Verifikasi Pertama
1st Verification

Tanda tangan
Signature

RIDHAYATI

Tempat
Placed

Semarang

Tanggal
Date



Verifikasi Kedua
2nd Verification

Tanda tangan
Signature

Tempat
Placed

Tanggal
Date

: 19-07-2017

Verifikasi Ketiga
3rd Verification

Tanda tangan
Signature

Tempat
Placed

Tanggal
Date

Verifikasi Keempat
4th Verification

Tanda tangan
Signature

Tempat
Placed

Tanggal
Date

LAPORAN HASIL PELAKSANAAN TRAINING DAN DRILL
 REPORT OF EXECUTION RESULT OF TRAINING AND DRILL

I Data Fasilitas Pelabuhan

- a Nama Fasilitas Pelabuhan *Name of Port Facility* Dermaga Samudera & Terminal Penumpang Internasional
- b Nama PFSO *Name of PFSO* Capt NURIL HUDA, SST, MMar, MA
- c Jenis Kegiatan *Type of activity* Training Drill
- d Tempat dan Tanggal Kegiatan *Place and date of activity* Semarang, 2018

II Pelaksanaan Kegiatan

Activity Execution

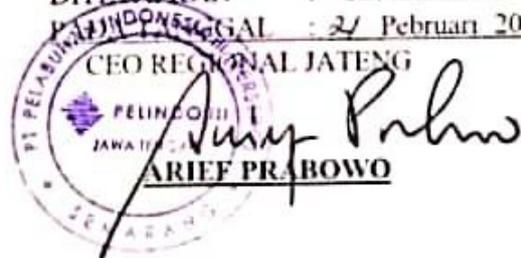
| | |
|---|---|
| Pimpinan Kegiatan <i>Leader of Activity</i> (PFSO) | Tema Skenario <i>Scenano Theme</i> Monitoring & patroli keamanan |
| Jumlah Peserta <i>Number of Participants</i> orang | Ringkasan Skenario <i>Briefly Scenario</i> <ul style="list-style-type: none"> - Pantau seluruh area di dalam dan area di sekitar fasilitas pelabuhan termasuk area perairan secara visual termasuk fasilitas daratan dan perairannya termasuk area perairan yg berhubungan langsung dengan kapal sesuai rute - Lakukan patroli keliling dengan optimalkan pada jam-jam tertentu di semua lokasi dan lokasi yang dinilai memiliki tingkat kerawanan yang tinggi - Pantau aset/infrastruktur di dalam aera terbatas mulai main gate jalan, kantor penumpukan peti-kemas penumpukan curah area genset, dermaga dan wilayah perairan tempat kapal-kapal sandar - Pantau sarana pengamanan seperti pagar, lampu penerangan dan CCTV Pastikan semua pagar dalam kondisi normal dan tidak ada kerusakan/ lubang Pastikan semua lampu dalam kondisi hidup pada malam hari atau dalam kondisi cuaca jarak pandang sangat terbatas Pasrikan semua kamera CCTV dalm kondisi normal |
| Waktu Dimulai 09 00 WIB <i>Start Time</i> | |
| Waktu Selesai 10 00 WIB <i>End Time</i> | |
| Peralatan <i>Equipments</i> 1 Komputer set 2 Proyektor set 3 Modul/materi pelatihan 4 Kendaraan patroli 5 CCTV 6 Senter 7 8 9 10 | |



MEMUTUSKAN

- Menetapkan** : KEPUTUSAN CEO REGIONAL JAWA TENGAH PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO), TENTANG PENUNJUKAN PEJABAT PORT FACILITY SECURITY OFFICER (PFSO) DAN DEPUTY PFSO DI LINGKUNGAN PT. PELABUHAN INDONESIA III CEO REGIONAL JAWA TENGAH.
- PERTAMA** : Pejabat yang bertanggung jawab terhadap pengamanan fasilitas pelabuhan (Port Facility Security Officer) di Dermaga Umum PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) CEO Regional Jawa Tengah Terminal Tanjung Emas Semarang.
- | | | |
|--------------------|---------|-------------|
| 1. NURIL HUDA | Sebagai | PFSO |
| 2. Tjandra Sukmana | Sebagai | DEPUTY PFSO |
| 3. Linda Rahayu RI | Sebagai | DEPUTY PFSO |
- KEDUA** : Pejabat sebagaimana dimaksud dictum PERTAMA wajib melaksanakan ketentuan-ketentuan dalam Kode Internasional Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (ISPS CODE).
- KETIGA** : Dalam pelaksanaan tugas agar berkoordinasi dengan instansi terkait;
- KEEMPAT** : Melaporkan hasil pelaksanaan tugas kepada CEO Regional Jawa Tengah PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) setiap bulan;
- KELIMA** : Hal-hal lain yang dipandang perlu dan belum diatur dalam Keputusan ini akan ditetapkan kemudian;
- KEENAM** : Keputusan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan.

DITETAPKAN : SEMARANG
PELINDO III REGIONAL JAWA TENGAH : 21 Februari 2019



Tembusan :

1. Direksi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)
2. KSOP Kelas I Pelabuhan Tanjung Emas
3. Kepala S.P.I PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)

**KONFIRMASI REVISI PFSP, PEMERIKSAAN INTERNAL, SIMULASI
DAN PELAKSANAAN LATIHAN**
**CONFIRMATION OF PFSP REVISION, INTERNAL AUDIT, DRILLS
AND EXERCISE**

Nomor IMO : IDGG-00.01
IMO Number

Tipe Verifikasi : *Kedua*
Type of Verification

1. Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan dan Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan
Port Facility Security Assessment (PFSA) and Port Facility Security Plan (PFSP)

| No. No | Pertanyaan/ Questions | Referensi/ Reference | Catatan/ Comment |
|--------|--|--|--|
| 1. | Apakah PFSA telah disahkan? <i>Has PFSA been approved?</i> | A.15.1 B.15.1 | Ya |
| 2. | Apakah PFSA telah memuat elemen berikut: <i>Does PFSA contain the following elements</i> a. Keamanan secara fisik <i>Physical security</i> b. Kesatuan struktural <i>Structural integrity</i> c. Sistem perlindungan personal <i>Personnel protection system</i> d. Prosedur kebijakan <i>Procedur of Policy</i> e. Sistem radio komunikasi, komputer dan jaringan kerjanya <i>System of radio communication, computer and their network</i> f. Infrastruktur transportasi <i>Infrastructure for Transport</i> g. Fasilitas utama fasilitas pelabuhan (air, listrik, gas, dll) <i>Important utilities (water, electricity, gas, etc)</i> h. Wilayah lain <i>Other areas</i> | A.15.5.1 B.15.3.1 A.15.5.1 B.15.3.2 A.15.5.1 B.15.3.3 A.15.5.1 B.15.3.4 A.15.5.1 B.15.3.5 A.15.5.1 B.15.3.6 A.15.5.1 B.15.3.7 A.15.5.1 B.15.3.8 | Bab V 5.1 Bab V Bab V Bab V Bab V Bab V Bab V |
| 3. | Apakah PFSA mencantumkan aset infrastruktur yang perlu untuk dilindungi? <i>Does PFSA contain infrastructure assets which consider to be protected?</i> | B.15.7 | 5.1 |
| 4. | Apakah PFSA telah mempertimbangkan seluruh kemungkinan ancaman? <i>Does PFSA consider all possibilities of any security threats?</i> | B.15.11 | 5.2 |
| 5. | Apakah PFSP telah memuat tata cara untuk tanggapan terhadap ancaman dan atau pelanggaran keamanan? <i>Does PFSP contain procedure for responding security of threat and or breaches?</i> | A.16.3.3 | 6.3, 5.4, 5.5 ✓ |



PELINDO III

Beyond Port of Indonesia

**SURAT KEPUTUSAN CEO REGIONAL JAWA TENGAH
PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO) TERMINAL TANJUNG EMAS SEMARANG**

Nomor : ~~KE P. RJTH~~ / 0004 / Um 02.01 / RJTH - 2019

TENTANG

**PENUNJUKAN PEJABAT PORT FACILITY SECURITY OFFICER (PFSO)
DAN DEPUTY PFSO
DILINGKUNGAN PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)
TERMINAL TANJUNG EMAS SEMARANG**

**CEO REGIONAL JAWA TENGAH
PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)**

- Menimbang** :
- Bahwa dalam rangka peningkatan pelaksanaan Internasional Ships and Port Facility Security Code (ISPS-CODE) di Pelabuhan Tanjung Emas, dipandang perlu ditunjuk PFSO dan Deputy PFSO yang bertugas sebagai penanggung jawab keamanan terhadap Fasilitas Pelabuhan di Dermaga Umum PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) CEO Regional Jawa Tengah, Terminal Tanjung Emas Semarang;
 - Bahwa pegawai yang namanya tercantum dalam Keputusan ini dipandang cakap dan memenuhi syarat untuk ditunjuk sebagai PFSO dan Deputy PFSO;
 - Bahwa sehubungan huruf a dan b di atas, maka perlu ditetapkan Keputusan CEO Regional Jawa Tengah PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero), tentang penunjukan pejabat Port Facility Security Officer (PFSO) dan Deputy PFSO di lingkungan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Regional Jawa Tengah Terminal Tanjung Emas Semarang;

- Mengingat** :
- Konvensi Safety Of Life At Sea (SOLAS 1974);
 - Undang-Undang Nomor : 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor : 69 Tahun 2001 tanggal 17 Oktober 2001 tentang Kepelabuhanan;
 - Peraturan Pemerintah Nomor : 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan;
 - Keputusan Presiden Nomor : 65 Tahun 1980 tentang Ratifikasi SOLAS -74;
 - Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 54 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut
 - Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (International Ships And Port Facility Security ISPS Code) di Wilayah Indonesia;
 - Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. KL.93/21-04 tanggal 14 Mei 2004 tentang Penunjukan Direktur Penjagaan dan Penyelamatan sebagai penanggung jawab Implementasi koda internasional tentang pelaksanaan pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (International SHIPS and Port Facility Security / ISPS Code);
 - Peraturan Direksi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) PER.0079/OS 0101/HOFC-2018 tentang Perubahan kedua atas peraturan Direksi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor PER.0005/OS 0101/HOFC-2018 tanggal 18 Mei 2018, tentang Struktur Organisasi dan Tata Kerja Regional PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)

REGIONAL JAWA TENGAH

Jl. Coaster No. 10
Semarang, Jawa Tengah 50116 - Indonesia

T: +62 24 3545721 - 4
F: +62 24 3542649

www.pelindo.co.id

| | | | |
|-----|---|------------------|---------------|
| 30. | Apakah PFSP telah menetapkan tempat pengawasan tindakan keamanan pada setiap tingkat keamanan untuk setiap area? <i>Does PFSP establish surveillance location of security measures for each security level in each area of the port facility?</i> | B.16.17 | 5.2, 5.3, 5.4 |
| 31. | Apakah PFSP telah menetapkan area terbatas termasuk luas, waktu penerapan, penandaan dan tindakan keamanan yang harus diambil pada setiap tingkat keamanan? <i>Does PFSP establish restricted areas including its extent, time to apply, marking and security measures that shall be taken in each security level?</i> | B.16.21 - 22 | 1-1 |
| 32. | Apakah PFSP telah menetapkan prosedur pengamanan penanganan muatan, termasuk tujuannya? <i>Does PFSP contain security procedure of cargo handling and cargo destination?</i> | B.16.30 | 5.2 |
| 33. | Apakah PFSP telah menetapkan prosedur pengamanan penanganan muatan pada setiap tingkat keamanan? <i>Does PFSP contain security procedure of cargo handling in each security level?</i> | B.16.32-37 | 5.2, 5.3, 5.4 |
| 34. | Apakah PFSP telah menetapkan prosedur pengamanan penanganan pengiriman perbekalan kapal? <i>Does PFSP contain security procedure of ship's stores delivery?</i> | B.16.38 | 5.2 |
| 35. | Apakah PFSP telah menguraikan prosedur pengamanan penanganan pengiriman perbekalan kapal untuk setiap tingkat keamanan? <i>Does PFSP contain security procedure of handling ship's stores delivery in each security level?</i> | B.16.40-44 | 5.2, 5.3, 5.4 |
| 36. | Apakah PFSP telah menguraikan prosedur pengamanan penanganan barang yang tidak didampingi pemilliknya. Termasuk pengamanan pada setiap tingkat keamanan. <i>Does PFSP contain security procedure of handling unaccompanied baggage in each security level?</i> | B.16.45-48 | 5.2 |
| 37. | Apakah PFSP telah menguraikan prosedur monitoring keamanan fasilitas pelabuhan? <i>Does PFSP contain procedure of monitoring security in port facility?</i> | B.16.49 | 5.2, 5.3, 5.4 |
| 38. | Apakah PFSP telah menguraikan peralatan yang digunakan untuk pemantauan keamanan fasilitas pelabuhan pada setiap tingkat keamanan? <i>Does PFSP establish equipments to be used for monitoring port facility for each security level?</i> | B.16.50 | 5.2 |
| 39. | Apakah PFSP telah menguraikan prosedur PFSO memberikan pelatihan kesadaran keamanan kepada personil diluar petugas keamanan? <i>Does PFSP contain procedure for PFSO to provide training of security awareness to non-security personnel of port facility?</i> | A.18.2 B.18.3 | 4.2 |

40. Apakah ada perubahan dalam isi PFSA dan PFSP?
Is there any revision in the PFSA and PFSP?
 Jika ada, periksa dan catat pada paragraf di bawah ini.
Explain if there are any:

Ya/Yes Tidak/No

a.
 c.

b.
 d.

If the space is not enough, please use additional sheet

Apakah sudah dilakukan pembaharuan?
Have PFSA and PFSP been renewed?
 Kapan dilakukan kaji ulang?
When were the last time PFSA and PFSP reviewed?

Sudah/Yes Belum/Not yet

23 - 27 - 2023

41. Pemeriksaan internal terakhir
Last internal audit
 Apakah internal audit sudah dilaksanakan?
Has the last internal audit been conducted?
 Jika ya,
If yes,

Ya/Yes Tidak/Not Yet

Kapan : □□ - □□ - □□□□
When

Oleh : Tim sendiri Konsultan ISPS Code
By Who *Internal team* *RSO*

42. Simulasi dan Pelaksanaan Latihan
Drill and Exercise
 Apakah sudah dilaksanakan sesuai dengan koda?
Have Drill and Exercise been conducted in accordance to ISPS code?
 Jika sesuai, berapa kali Drill dilakukan dalam setahun dan pelaksanaan exercise dalam 5 tahun?
How many times does port facility conduct drill in a year and exercise in the last 5 years?

Sesuai/Yes Tidak/No

: 20 x drill
 3 x exercise

CATATAN : Jika hal-hal diatas tidak dilaksanakan, catat pada blangko Blangko No.9 VFP dan minta untuk menandatangani surat pernyataan.
NOTES *If the above points are not conducted, write down in form VP-BP.9 and the statement letter shall be signed by concerning parties.*



**FORMULIR
BIMBINGAN
SKRIPSI**

| | |
|------------------|------------------|
| Tgl ditetapkan | 02 November 2015 |
| Revisi ke | 00 |
| Tgl revisi | - |
| Tgl diberlakukan | 04 Januari 2016 |

LEMBAR BIMBINGAN SKRIPSI

NAMA : MUHAMMAD MUJIBURROKHMAN

NIT : 52155868 K

JUDUL SKRIPSI : "OPTIMALISASI PENANGANAN GANGGUAN KEAMANAN DI AREA
INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE
PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG"

PEMBIMBING I : NUR ROHMAH, S.E., M.M.

| TANGGAL | URAIAN KEGIATAN | TANDA TANGAN |
|-------------|---|--------------|
| 27/19 /2 | Revisi judul | |
| 29/19 /2 | Ace judul | |
| 14/19 /3 | Revisi bab 1 | |
| 15/19 /4 | Ace Bab 1, lanjut bab 2 | |
| 12/4/19 | Ace Bab 2, lanjut bab 3 | |
| 22/4/19 | Revisi bab 3 | |
| 25/4/19 | Ace Bab 3, lanjut bab 4 & 5 | |
| 24/6/19 | Revisi bab 4 & 5, bawak lengkap dan judul - DPAH | |
| 28/6/19 | Revisi 4. | |
| 8/8/19 | Ace, siap diujikan | |

Mengetahui
KETUA PROGRAM STUDI KALK

Dr. WINARNO, S.ST, M.H
Penata Tk. 1 (III/d)

Semarang,
Dosen Pembimbing 1

NUR ROHMAH, S.E., M.M.
Penata Tk. 1 (III/d)



**FORMULIR
BIMBINGAN
SKRIPSI**

| | |
|------------------|------------------|
| No SOP | F.PUDIR.1.PSN.15 |
| Tgl ditetapkan | 02 November 2015 |
| Revisi ke | 00 |
| Tgl revisi | - |
| Tgl diberlakukan | 04 Januari 2016 |

LEMBAR BIMBINGAN SKRIPSI

NAMA : MUHAMMAD MUJIBURROKHMAN

NIT : 52155868 K

JUDUL SKRIPSI : "OPTIMALISASI PENANGANAN GANGGUAN KEAMANAN DI AREA
INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE
PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG"

PEMBIMBING I : ANDRI YULIANTO, M.T

| TANGGAL | URAIAN KEGIATAN | TANDA TANGAN |
|-----------|--|--------------|
| 20-3-2016 | Revisi Bab I | |
| 15-3-2016 | Acc Bab II lanjut Bab III | |
| 2/5-2016 | Revisi Referensi dari yg kabata | |
| 28/5-2016 | Dafat pertanyaan wawancara. - Data wawancara foto & video. - daftar pengumpulan data owner, kapal-kapal - ditampikan sebelum masuk ke Bab IV Acc Bab III | |
| 17/6-2016 | acc daftar pertanyaan bisa ditampikan kembali data kumulatif | |
| 28/6-2016 | Acc Bab IV | |
| 28/6-2016 | Acc Bab V | |
| 29/6-2016 | Ditampikan data pengumpulan | |

Mengetahui,
KETUA PROGRAM STUDI KALK

Semarang,
Dosen Pembimbing II

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Muhammad Mujiburrohman
2. Tempat dan Tanggal Lahir : Kebumen, 11 Juni 1997
3. NIT : 52155868 K
4. Jenis Kelamin : Laki-Laki
5. Agama : Islam
6. Alamat Asal : Panggel RT/RW 03/08, Panjer, Kec. Kebumen,
Kab. Kebumen, Jawa Tengah
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah
 - Nama : Asrori
 - Pekerjaan : Wiraswasta
 - Alamat : Panggel RT/RW 03/08, Panjer, Kec. Kebumen,
Kab. Kebumen, Jawa Tengah
 - b. Ibu
 - Nama : Siti Toyibah
 - Pekerjaan : Wiraswasta
 - Alamat : Panggel RT/RW 03/08, Panjer, Kec. Kebumen,
Kab. Kebumen, Jawa Tengah
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD Negeri 2 Panjer (2003-2009)
 - b. SMP : SMP Negeri 1 Kebumen (2009-2012)
 - c. SMA : SMA Negeri 1 Kebumen (2012-2015)
 - d. Perguruan Tinggi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



9. Pengalaman Praktek Darat

a. PT. Karya Sumber Energy

03 Agustus 2017-24 Agustus 2018

