

**PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY*  
(ISPS) *CODE* GUNA MENINGKATKAN KEAMANAN DIKAPAL  
MV. SHANTHI INDAH**



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

**Disusun Oleh : DIO NUR SADEWA**

**NIT. 51145177 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2019**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS)***

**CODE GUNA MENINGKATKAN KEAMANAN DIKAPAL**

**MV. SHANTHI INDAH**

**DISUSUN OLEH :**

**DIO NUR SADEWA**

**NIT. 51145177 N**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, Februari 2019

Dosen Pembimbing I

Materi

Dosen Pembimbing II

Metodologi Penulisan

Capt. HADI SUPRIYONO, M., M.M. Mar  
Pembina Tk. I ( IV/b )  
NIP. 19561020 198303 1 002

HENNY WAHYU WARDHANI, M.Pd  
Penata Muda Tk.1 ( III/b )  
NIP. 19541108 198003 2 002

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika

Capt. ARIKA PALAPA, M.SI., M.Mar.  
Penata Tingkat I, (III/d)  
NIP. 19760709 199808 1 001

## HALAMAN PENGESAHAN

PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS)*

*CODE GUNA* MENINGKATKAN KEAMANAN DIKAPAL

**MV. SHANTHI INDAH**

Disusun Oleh:

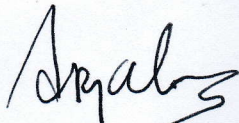
**DIO NUR SADEWA**

**NIT. 51145177 N**

Telah diuji dan disahkan oleh Dewan Penguji serta dinyatakan lulus

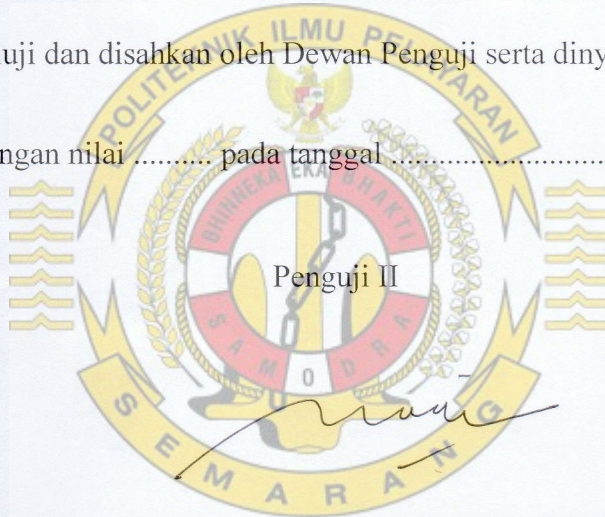
dengan nilai ..... pada tanggal ..... 2019

Penguji I



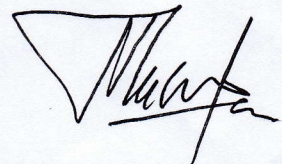
**Capt. ARIKA PALAPA, M.Si., M.Mar**  
Penata Tk. 1 (III/d)  
NIP. 19760709 199808 1 001

Penguji II



**Capt. HADI SUPRIYONO, M.M M.Mar**  
Penata Tk. 1 (IV/b)  
NIP. 19561020 198303 1 002

Penguji III



**Capt. TRI KISMANTORO, M. M. M. Mar**  
Penata (III/c)  
NIP. 19751012 199808 1 001

DIKUKUHKAN OLEH :  
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

**Dr. Capt. Mashudi Rofiq, M.Sc, M.Mar**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19670605 199808 1 001

## HALAMAN PERNYATAAN

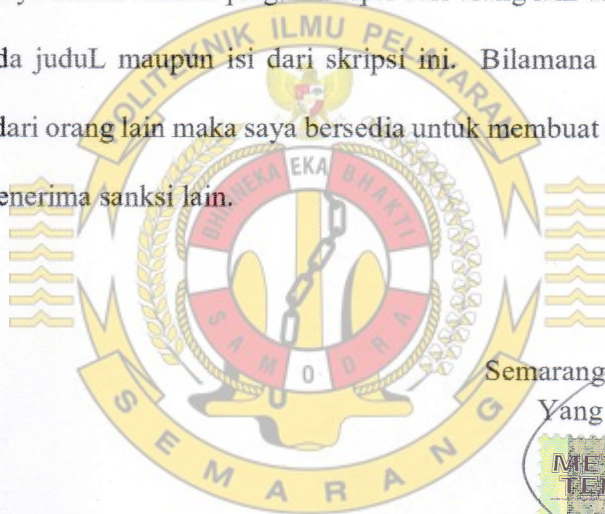
Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : DIO NUR SADEWA

NIT : 51145177 N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE* GUNA MENINGKATKAN KEAMANAN DIKAPAL MV. SHANTHI INDAH” adalah benar hasil karya saya bukan salinan/plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan penyalinan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru atau menerima sanksi lain.



Semarang, Februari 2019

Yang menyatakan,



**DIO NUR SADEWA**

**NIT. 51145177 N**

## HALAMAN MOTTO

Jangan mengakhir akhirkan pekerjaanmu esok hari bila kamu bisa mengerjakannya hari ini.

Barang siapa yang menanam maka niscaya ia akan mengetam  
( Al-Mahfudzot )

Allah meninggikan derajat orang-orang yang beriman diantara kamu dan orang-orang yang berilmu pengetahuan.

(Q.S. Al-Mujadilah : 11)

Jauhanlah suudzon karna sesungguhnya suudzon adalah perkataan yang bohong

( Al-Mahfudzot Arabiyah )

Sebagai manusia alangkah baiknya kita mencontoh perilaku apapun yang baik untuk kita lakukan dan teladani dan juga menjadikan contoh perilaku buruk sebagai pelajaran agar kita tidak melakukan hal tersebut.

Dan setiap manusia di muka bumi ini akan mempunyai dan akan datang masanya masing masing.

( Gold D. Roger )

Disiplin adalah jembatan antara cita-citadan pencapaiannya

( Jim Rohn )

## HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini penulis persembahkan kepada :

1. Allah SWT atas segala rahmat dan Hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Ayahanda (Wiyana) dan Ibunda (Lestantun) tercinta yang selalu mencurahkan doa dan kasih sayangnya.
3. Adik saya Dwiki Nur Afif dan Ditya Nur Pamungkas serta keluarga besar saya yang selalu memberikan motivasi dan dukungan.
4. Devi Indah Nurviani yang selalu memberikan arahan dan sebagai motivator penulis dalam penyusunan skripsi.
5. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofiq, M.Sc, M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Seluruh Dosen, khususnya bapak Capt. Hadi Supriyono, M.M, M.Mar., dan Ibu Henny Wahyu Wardhani, M.Pd., yang telah memberikan bimbingan dan pengarahan.
7. Senior, Junior dan sahabat angkatan LI, khususnya Kasta Jakarta, Nautika Charlie, Nautika VIII Delta serta junior saya dari kompi Enif 88 dan Batalyon II angkatan 54 terimakasih atas kerjasamanya dan semua pengalaman bersama selama di kampus PIP Semarang.
8. Para pembaca yang budiman serta seluruh orang yang telah membantu, mendoakan dan menyemangati dalam penyusunan skripsi.

## KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan segala puji dan rasa syukur kehadirat ALLAH SWT, yang senantiasa memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga skripsi ini dapat tersusun dan selesai tepat pada waktunya. Adapun skripsi yang tersusun dengan judul: “PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE* GUNA MENINGKATKAN KEAMANAN DIKAPAL MV. SHANTHI INDAH”. Skripsi ini disusun sebagai syarat memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran, Diploma IV (D-IV) dalam ilmu Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang.

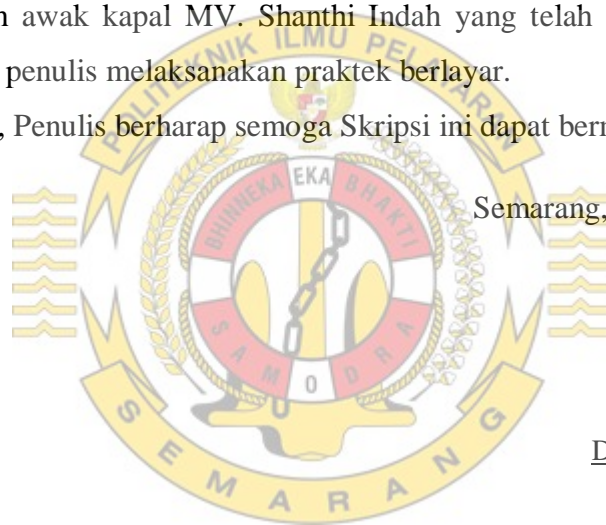
Dalam penyusunan dan penulisan skripsi ini berdasarkan pengalaman-pengalaman penulis sewaktu praktek berlayar di atas kapal MV. Shanthi Indah. Disamping itu, penulis juga mengambil referensi dari buku-buku sebagai penunjang teori-teori yang ada dalam skripsi, tak lupa informasi-informasi yang didapat dari perwira / dosen-dosen pengajar serta rekan-rekan taruna.

Dengan terwujudnya skripsi ini, penulis mengucapkan banyak terimakasih kepada yang terhormat :

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofiq, M.Sc, M.Mar., Selaku Direktur PIP Semarang.
2. Bapak Capt. Arika Palapa, M.Si, M.Mar, Selaku Ketua Program Studi Nautika.
3. Bapak Capt. Hadi Supriyono, M, M.M. Mar, Selaku Dosen Pembimbing Materi skripsi.
4. Ibu Henny Wahyu Wardhani, M.Pd, Selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan skripsi.
5. Para Dosen pengajar atas perhatian, kesabaran serta tanggung jawabnya dalam menyampaikan materi dan bimbingannya, serta seluruh staf dan karyawan staf civitas akademika PIP Semarang.

6. Orang tua tercinta, keluarga yang telah banyak membantu dan mendukung secara moril dan materil dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. Devi Indah Nurviani yang telah memberi acuan, dukungan, dan semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
8. Rekan-rekan senasib dan seperjuangan angkatan LI Nautika, Teknika dan KALK, yang telah memberi masukan yang bermanfaat bagi penulis.
9. POS Ship Management yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktek berlayar.
10. Seluruh awak kapal MV. Shanthi Indah yang telah memberikan bimbingan selama penulis melaksanakan praktek berlayar.

Akhir kata, Penulis berharap semoga Skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca



Semarang,

2019

Penulis

DIO NUR SADEWA  
NIT. 51145177 N

## 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 TABEL.....	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
ABSTRACT.....	xiv
<b>BAB I    PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang.....	1
B. Perumusan Masalah.....	5
C. Tujuan Penelitian .....	5
D. Manfaat Penelitian .....	6
E. Sistematika Penulisan Skripsi .....	7
<b>BAB II    LANDASAN TEORI</b>	
A. Landasan Teori .....	8
B. Kerangka Pikir Penelitian .....	18

<b>BAB III</b>	<b>METODE PENELITIAN</b>	
	A. Waktu Dan Tempat Penelitian .....	21
	B. Metode Penelitian.....	21
	C. Sumber Data .....	22
	D. Metode Pengumpulan Data .....	23
	E. Teknik Analisis Data .....	26
<b>BAB IV</b>	<b>ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	
	A. Gambaran Umum Objek yang Diteliti.....	33
	B. Analisa Hasil Penelitian .....	37
	C. Pembahasan Masalah .....	46
<b>BAB V</b>	<b>PENUTUP</b>	
	A. Kesimpulan .....	83
	B. Saran .....	84

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Pikir Penelian .....	19
Gambar 3.1	<i>Fishbone Analysis</i> .....	28
Gambar 4.1	MV. Shanthi Indah .....	33
Gambar 4.2	Organisasi ISPS <i>Code</i> diatas Kapal .....	35
Gambar 4.3.	Diagram <i>Fishbone</i> .....	37
Gambar 4.4.	<i>Visitor's Card</i> .....	50
Gambar 4.5.	<i>Safety Meeting</i> .....	52
Gambar 4.6	<i>Metal detector</i> .....	67
Gambar 4.7	ISPS <i>Tabel</i> .....	67
Gambar 4.8	<i>Visitor ID (Identification) Card</i> .....	68
Gambar 4.9	<i>Safety Helmet</i> .....	68
Gambar 4.10	<i>Safety Shoes</i> .....	69
Gambar 4.11	Latihan Menghadapi Teroris .....	74
Gambar 4.12	SSAS ( <i>Ship Security Alert System</i> ) <i>System</i> .....	75

## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 <i>Ship's Particular</i> .....	34
Tabel 4.2. <i>Crew List</i> .....	36
Tabel 4.3. Garis Besar Isi Permasalahan.....	38
Tabel 4.4. Pemilihan Prioritas Masalah Pokok Melalui Sistem USG.....	44



## ABSTRAKSI

**Dio Nur Sadewa**, NIT 51145177.N, 2019, “*Penerapan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code guna Meningkatkan Keamanan Dikapal MV. Shanthi Indah*”. Skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Hadi Supriyono, M.M, M.Mar., Pembimbing II: Henny Wahyu Wardhani, M.Pd

Ketentuan Internasional yang mengatur tentang pelaksanaan keamanan di atas kapal adalah *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)*. Ditemukan banyak kekurangan dalam penerapan *ISPS Code* di kapal MV. Shanthi Indah yaitu kurangnya pemahaman dan pengetahuan awak kapal akan tugas dan tanggung jawab di atas kapal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan *ISPS Code* di atas kapal MV. Shanthi Indah dan mencari tahu kendala-kendala yang terjadi dalam penerapan *ISPS Code* dan selanjutnya dicari upaya untuk mengatasi kendala tersebut.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif observatif berupa kata-kata tertulis dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Dan untuk penganalisisan data menggunakan metode kualitatif, *fishbone* dan USG. Tujuan dari penelitian ini adalah memberi gambaran secara sistematis suatu keadaan nyata dalam pelaksanaan penerapan *International Ship and Port Facility Security Code* di MV. Shanthi Indah.

Selama melakukan penelitian, didapati temuan-temuan diantaranya adalah kurangnya pemahaman awak kapal mengenai *ISPS Code*, *drill ISPS Code* jarang dilaksanakan sesuai jadwal, peralatan pendukung *ISPS Code* rusak dan rawannya tempat berlabuh kapal di beberapa pelabuhan. Dari hasil-hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa dalam penerapan *ISPS Code* harus dibuat perencanaan dan pelatihan mengenai *ISPS Code* harus dilaksanakan sesuai jadwal.

**Kata kunci** : Penerapan, *ISPS Code*, keamanan Di MV. Shanthi Indah

## ABSTRACT

**Dio Nur Sadewa**, The application of International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code in order to improve the safety of the MV. Shanthi Indah, Final Project Of Nautical Department, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic. Supervisor I: Capt. Hadi Supriyono, M.M, M.Mar., Supervisor II: Henny Wahyu Wardhani, M.Pd

International provisions governing the implementation of security on board is International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) Code. Found many deficiencies in the application of ISPS Code at MV. Pan Energen which are lack of understanding and knowledge of the crew regarding the duties and responsibilities on board. This research aims to determine the application of ISPS Code at MV. Shanthi Indah and find out the obstacles that occur in the implementation of the ISPS Code and then look for efforts to overcome these obstacles.

This research uses a qualitative descriptive method as a research procedure that generates observational descriptive data in the form of the written word of people and behavior that can be observed. And for analyzing data using qualitative, fishbone and USG methods. The purpose of this study is to give an overview in a systematic a real state of affairs in the implementation of the application International Ship and Port Facility Security Code in MV. Shanthi Indah

During the research, found some deficiencies which are lack of understanding of the crew regarding the ISPS Code, the ISPS Code drill was rarely carried out on schedule, ISPS Code supporting equipment was damaged and some vessel's berthing port was in dangerous area. And the results of the research can be concluded that in the application of ISPS Code, the ISPS Code planning must be made and training of ISPS Code must be carried out on schedule.

**Keywords:** The application, ISPS Code, Security in MV. Shanthi Indah

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Transportasi laut merupakan suatu kebutuhan dan menjadi alternatif terbaik dalam rantai perdagangan dunia. Pelayaran yang aman dan nyaman sangat dibutuhkan, keselamatan pelayaran merupakan salah satu faktor penting yang harus dipenuhi agar kapal dapat beroperasi dengan baik. Pengangkutan barang yang lancar, maka arus perdagangan antara suatu daerah ke daerah lain akan dapat diterima secara tepat waktu.

Bagaimanapun lingkungan laut dapat menjadi tidak mendukung jalannya pelayaran dengan adanya hal-hal yang tidak diinginkan misalnya gejala alam seperti badai, kabut dan es maupun gejala yang dibuat oleh manusia itu sendiri seperti pembajakan, perampokan, dan pengeboman. Gejala ini terjadi karena adanya pendapatan penduduk yang tidak merata sehingga mereka melakukan apapun untuk dapat bertahan hidup.

Saat ini sudah cukup sulit untuk mengoperasikan kapal tanpa gangguan yang berarti, tetapi ancaman baru yang tersembunyi harus dikenali dan ditanggulangi. Banyak kejadian yang dilaporkan saat bajak laut dan perampokan bersenjata merampok kapal telah berkembang sementara perusahaan pelayaran berjuang untuk mendatangkan keuntungan. Tidak ada tempat yang dijamin bebas dari ancaman perampokan, dan kapal niaga sering berlayar dengan jumlah anak buah kapal yang minim diatas kapal yang menjadi target dari teroris. Sehingga banyak dari kapal-kapal yang menerima

ancaman, bagaimana untuk mengorganisasi ini? Selama perang dunia pertama telah terjadi perdebatan serius tentang rencana atau pengawasan kapal dibawah iringan pengawalan.

Untuk mencegah hal tersebut diatas maka setiap perusahaan pelayaran harus melaksanakan setiap aturan yang dibuat oleh *International Maritime Organization* (IMO). Aturan itu harus diterapkan pada seluruh kapal yang dioperasikan. Di dalam aturan-aturan yang dibuat itu berisi peraturan yang harus dilakukan dan dihindari yang semua itu demi kelancaran operasional kapal itu sendiri.

Untuk menunjang kelancaran operasional kapal harus didukung oleh pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan *Standard Training of Certification Watch Keeping for seafarer* (STCW) atau konvensi tentang standar pelatihan sertifikasi dan tugas jaga bagi para pelaut, peraturan VIII/2.

Berikut adalah beberapa peristiwa yang melatarbelakangi pemberlakuan ISPS Code di kapal dan pelabuhan diantaranya sebagai berikut :

1. Pembajakan MS. Achille Lauro tahun 1985
2. Pembajakan MV. M.T. Petro Ranger tahun 1998
3. Pembajakan M.V. Alondra Rainbow tahun 1999
4. Peledakan kapal perang USS. Cole di Aden, Yaman tahun 2000
5. Pembajakan MT. Han Wei dan VLCC MT. Limburg tahun 2002

Namun diantara itu semua, ada peristiwa yang sangat menggemparkan dunia yaitu tragedi gedung pusat perdagangan (*World Trade Centre*) dan Pentagon di Amerika Serikat pada 11 September 2001. Jadi dengan adanya peristiwa-peristiwa tersebut diatas menimbulkan sikap antipati dari seluruh

bangsa di dunia dan pernyataan perang terhadap tindakan terorisme yang mendorong semua Negara untuk meningkatkan sistem keamanan di semua sektor, termasuk sektor maritim. Hasil terbaik adalah dengan jalan mendemostrasikan apa yang diinstruksikan sesuai ISPS *Code* (Peraturan Internasional tentang Keamanan Kapal dan Keamanan Fasilitas Pelabuhan). Hal ini sangat penting bagi para pelaut yang menjalankan kapal.

Organisasi kelautan internasional (IMO) telah mengambil peranan besar untuk mengkoordinasikan respon internasional untuk teroris, menurut ISPS *Code* (2004: 01) dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan maritim sebagaimana resolusi konferensi dua (ditetapkan pada tanggal 12 Desember 2002) penetapan *international code* tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, konferensi, telah ditetapkan amandemen Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di laut (SOLAS 1974), sebagaimana telah diamandemen sebelumnya (selanjutnya disebut “Konvensi”), mengenai tindakan khusus untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan maritim.

Menimbang bahwa bab XI-2 baru Konvensi membuat suatu acuan Aturan Internasional tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan ( ISPS *Code*) dan mensyaratkan agar kapal, perusahaan, dan fasilitas pelabuhan memenuhi persyaratan yang terkait dengan bagian A dari Aturan Internasional tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (ISPS *Code* ), sebagaimana telah dijabarkan pada bagian A dari ISPS *Code* ini.

Kesadaran dari masing-masing pihak dalam melaksanakan semua aturan yang tercantum dalam ISPS *Code* sangat diperlukan. Hal ini tergantung dari

masing-masing individu. Pada umumnya pada saat pertama kali pelaksanaannya pasti akan mengalami banyak kendala, yang membutuhkan pengawasan dari pihak yang bertanggung jawab didalamnya.

Penerapan ISPS *Code* di MV. Shanthi Indah sebenarnya sudah berjalan dengan baik tetapi masih terdapat banyak kendala, Hal ini dapat dibuktikan dengan masih banyaknya orang asing yang naik ke atas kapal tanpa izin pada saat sandar di pelabuhan. Kurangnya perhatian khusus yang diberikan terhadap tamu yang ingin naik ke atas kapal serta tanpa diadakan pemeriksaan secara khusus, yang dimungkinkan dapat membahayakan keamanan dan keselamatan awak kapal. Ini merupakan akibat dari kurangnya pengetahuan dan pemahaman semua awak kapal tentang tugas dan kewajiban yang harus dilakukan sesuai dengan ISPS *Code*.

Keberhasilan dalam pelaksanaan seluruh aturan diatas kapal diperlukan pengetahuan dan pemahaman kemampuan Anak Buah Kapal (ABK) yang di bawah pengawasan dari seorang perwira kapal. Begitu juga penerapan dan pelaksanaan ISPS *Code* diperlukan pengetahuan dan pemahaman dari awak kapal yang berkompeten dalam hal tersebut.

Kurangnya pengetahuan dan pemahaman tentang tugas dan kewajiban yang harus dilaksanakan oleh ABK harus sesuai dengan ISPS *Code* di atas kapal, karena sangat berpengaruh bagi keamanan dan keselamatan awak kapal, maka diharapkan pengetahuan dan pemahaman awak kapal tentang ISPS *Code* akan meningkat sehingga keberhasilan penerapan ISPS *Code* menunjang

keamanan dan keselamatan awak kapal di MV. Shanthi Indah akan terwujud.

Berdasarkan latar belakang diatas maka penulis memilih judul skripsi :

**PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY ( ISPS ) CODE* GUNA MENINGKATKAN KEAMANAN DIKAPAL MV. SHANTHI INDAH.**

**B. Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas dan untuk menyusun permasalahan maka terlebih dahulu kita tentukan pokok masalah yang terjadi di lapangan untuk selanjutnya kita rumuskan menjadi perumusan masalah guna memudahkan dalam pembahasan bab-bab berikutnya. Adapun permasalahannya adalah:

1. Bagaimana penerapan *ISPS Code* dalam menunjang keamanan di kapal MV. Shanthi Indah?
2. Kendala-kendala apa sajakah yang dihadapi dalam penerapan *ISPS Code* dan bagaimana solusi yang diterapkan dalam mengatasi kendala dalam penerapan *ISPS Code* ?

**C. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini didapatkan dari pengambilan masalah yang telah diuraikan sebelumnya dengan maksud supaya bisa lebih dipahami dan

dimengerti. Dari tujuan penelitian ini nantinya akan dijadikan patokan untuk membahas permasalahan tersebut.

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui penerapan ISPS *Code* dalam meningkatkan keamanan awak kapal di kapal MV. Shanti Indah.
2. Untuk mengetahui kendala-kendala apa sajakah yang dihadapi pada penerapan ISPS *Code* dan solusi dalam keamanan awak kapal.
3. Untuk mengetahui upaya apakah yang harus diambil guna mengatasi kendala dalam penerapan ISPS *Code* di kapal MV. Shanti Indah.

#### **D. Manfaat Penelitian**

1. Manfaat secara teoretis.
  - a. Memberikan gambaran tentang pentingnya pelaksanaan ISPS *Code* dalam rangka pengamanan awak kapal, kapal, serta muatan yang sesuai dengan standar internasional.
  - b. Timbulnya kesadaran mengenai pentingnya kedisiplinan dalam pelaksanaan ISPS *Code* di atas kapal.
2. Manfaat secara praktis.
  - a. Mengetahui rancangan keamanan yang akan dilaksanakan pada saat terjadi ancaman di atas kapal.
  - b. Sebagai masukan bagi para taruna semester VIII sehingga dapat belajar bagaimana pelaksanaan ISPS *Code* di atas kapal.
  - c. Menambah wawasan mengenai hal-hal yang berhubungan dengan

ISPS Code.

## **E. Sistematika Penulisan Skripsi**

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Mengemukakan tentang latar belakang penelitian, rumusan masalah, , tujuan penelitian, manfaaat penelitian, serta sistematika penulisan.

### **BAB II : LANDASAN TEORITIS**

Dalam bab ini berisi kajian pustaka, landasan teori, dan kerangka pemikiran.

### **BAB III : METODOLOGI PENELITIAN**

Dalam bab ini berisi tentang waktu dan tempat penelitian, subjek penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, dan metode analisa data yang di lanjutkan;

### **BAB IV : ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Dalam bab ini mengemukakan tentang pembahasan terhadap rumusan masalah yang timbul. Data-data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta dan sebagainya termasuk pengolahan data, digambarkan dalam deskripsi data. Bab ini juga berisi analisis data dengan mencari hubungan antara hal yang satu dengan yang lainnya.

### **BAB V : PENUTUP**

Dalam bab ini rnengemukakan simpulan hasil penelitian dan saran-saran berdasarkan simpulan.



## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. Landasan Teori**

##### **1. Penerapan**

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) (2010:1487) penerapan adalah hal, cara atau hasil. Penerapan dapat juga diartikan sebagai pelaksanaan, sedangkan menurut Riant Nugroho (2003:158) mengartikan penerapan pada prinsipnya adalah cara yang dilakukan agar dapat mencapai tujuan yang diinginkan.

Berdasarkan teori tersebut dapat diambil kesimpulan tentang pengertian penerapan dalam penulisan skripsi ini adalah pelaksanaan (praktek) strategi yang tepat yang harus dilakukan untuk mendapatkan hasil yang objektif sehingga dalam melaksanakan penerapan diperlukan keterampilan yang sesuai yang harus dilakukan oleh pimpinan, yang berhubungan dengan masalah yang akan dihadapi. Dalam hal ini diperlukan konsep yang lebih terarah dan metode yang terfokus pada upaya pemecahan masalah, sehingga akan terwujud hasil yang diinginkan.

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

Dalam pertamina (2003:1) *International Ship and Port Facility Security Code* adalah peraturan internasional yang mengatur tentang pencegahan penanggulangan gangguan keamanan terhadap pengoperasian kapal dan fasilitas pelabuhan yang terdiri dari bagian A (persyaratan wajib

ketentuan bab XI-2 SOLAS 1974 sebagaimana telah diamandemen) dan bagian B (petunjuk pelaksanaan ketentuan bab XI-2 SOLAS 1974 sebagaimana telah diamandemen).

*International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* merupakan puncak hasil tugas satu tahun kerja keras IMO *Maritime Safety Committee* (MSC) dan *Maritime Security Working Group* sejak sesi ke 22 majelis (*Assembly*) mengadopsi resolusi A.926 (22), pada tinjauan ulang tindakan dan prosedur untuk mencegah aksi teroris yang mengancam keamanan para penumpang, keselamatan awak kapal dan keselamatan kapal, pada bulan November 2001.

ISPS *Code* telah diadopsi oleh salah satu resolusi pada 12 Desember 2002 oleh konferensi Negara anggota dimasukkan kedalam konvensi *Safety of Life at Sea, 1974* bertempat di London, 09-13 Desember 2002. Resolusi lain juga meliputi amandemen pada bab V dan XI SOLAS yang mana penyesuaian dengan kode akan menjadi wajib pada 01 Juli 2004, jika dianggap diterima pada 01 Januari 2004 SOLAS bab XI telah diamandemenkan menjadi bab XI-1 dan bab baru XI-2 telah diadopsi pada tindakan khusus untuk meningkatkan keamanan maritim. ISPS *Code* terbentuk berkat kerjasama dengan *International Labour Organization* (ILO) dan Organisasi Bea Cukai Dunia. 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 perusahaan.

Menurut Shipping (2005: 56), ISPS *Code* merupakan ketentuan dan prosedur untuk mencegah tindakan terorisme yang mengancam keselamatan awak kapal dan keamanan kapal. Dapat disimpulkan, ISPS *Code* diciptakan untuk menanggulangi bahaya terorisme, dimana ada kemungkinan bahwa sebuah kapal dapat saja dipakai sebagai kendaraan atau bom berlayar. Untuk menunjang tercapainya hal tersebut diperlukan persiapan rancangan keamanan kapal yang efektif harus berdasarkan penilaian yang menyeluruh terhadap semua hal yang terkait dengan keamanan awak kapal dan kapal.

Semua rancangan keamanan kapal harus mendapatkan persetujuan oleh pihak administrasi atau pihak yang bertindak atas nama administrasi. Suatu organisasi keamanan yang diakui boleh membuat rencana keamanan kapal untuk suatu kapal secara khusus. Dalam hal ini administrasi boleh mempercayakan tinjauan ulang dan persetujuan rencana keamanan kapal, atau amandemen mengenai rencana yang disetujui sebelumnya kepada organisasi keamanan yang diakui.

Di dalam penerapan ISPS *Code* perlu adanya organisasi di atas kapal. Organisasi yang penting dapat dilihat sebaik-baiknya dari definisi pekerjaan “mengorganisasikan” yang berarti menyusun atau membentuk suatu kelompok atau suatu gabungan bagian-bagian yang saling

berhubungan, memberikan kepada masing-masing sumbangan dan hubungan khusus kepada bagian-bagian yang lain.

Organisasi tersebut harus dibentuk diatas kapal dengan beranggotakan personil kapal, pengorganisasian tersebut harus dapat memberikan suatu susunan yang sistematis dari tugas-tugas yang diserahkan. Personil kapal mengerti tanggung jawab dan tugas-tugas yang harus dikerjakan untuk keamanan kapal. Seperti yang diuraikan dalam rencana keamanan kapal dan harus mempunyai kemampuan dan pengetahuan cukup untuk melaksanakan tugas-tugas mereka mengacu kepada pedoman yang telah diberikan.

Dalam SOLAS bab XI-2 amandemen 1974 dijelaskan bahwa tujuan dari ISPS Code adalah sebagai berikut :

- a. Untuk menetapkan suatu kerangka kerja internasional yang melibatkan kerja sama antar negara peserta, badan-badan pemerintah, pemerintah setempat, dan industri perkapalan / pelayaran serta kepelabuhan untuk mendeteksi berbagai ancaman terhadap keamanan dan tindakan preventif terhadap berbagai insiden keamanan yang berakibat kepada kapal dan berbagai fasilitas pelabuhan yang melayani perdagangan internasional.
- b. Untuk menetapkan tanggung jawab dan peran masing-masing negara anggota, instansi pemerintah, administrasi lokal, pelayaran dan industri pelabuhan di tingkat nasional dan internasional untuk menjamin keamanan maritim.

- c. Untuk memastikan pengumpulan dan pertukaran informasi yang efektif yang terkait dengan keamanan lebih awal.
- d. Untuk menyediakan suatu metodologi untuk penilaian keamanan agar ditempatnya memiliki rancangan dan prosedur untuk untuk mengambil langkah-langkah perubahan tingkat keamanan.
- e. Untuk memastikan kepercayaan bahwa tindakan keamanan maritim cukup dan proporsional berada pada tempatnya.

### 3. Aplikasi

- a. Aturan ISPS *Code* ini berlaku bagi:

- 1). Jenis-jenis kapal berikut ini yang melakukan kegiatan pelayaran

Internasional:

- a). kapal penumpang, meliputi kapal penumpang berkecepatan tinggi ;

tidak berlaku bagi kapal perang, alat bantu Angkatan Laut atau kapal lain yang dimiliki atau dioperasikan oleh suatu negara anggota dan digunakan hanya untuk pemerintah tidak komersil.

- b). kapal barang meliputi kapal berkecepatan tinggi berukuran 500 *gross tonnage* ke atas; dan

- c). unit-unit pengeboran lepas pantai yang bergerak; dan

- 2). Fasilitas pelabuhan yang melayani kapal-kapal yang melakukan kegiatan pelayaran internasional.

b. Rencana Keamanan dalam Pelaksanaan ISPS *Code* di kapal

Setiap kapal harus membuat suatu rencana keamanan kapal yang disetujui oleh pihak Administrasi. Rencana keamanan kapal tersebut harus dibuat oleh suatu organisasi keamanan yang diakui, untuk suatu kapal yang khusus. Rencana harus menjelaskan sedikitnya, sebagai berikut :

- 1). Merancang tindakan untuk mencegah senjata, alat-alat dan unsur campuran berbahaya dengan niat akan digunakan untuk melawan orang, pelabuhan atau kapal dan pengangkut yang tidak berhak naik ke kapal.
- 2). Identifikasi daerah-daerah terlarang dan tindakan untuk pencegahan akses kedalamnya.
- 3). Prosedur untuk menanggapi ancaman keamanan atau pelanggaran atas keamanan, mencakup ketentuan untuk pelaksanaan operasi yang kritis menyangkut kapal atau hubungan kapal dan pelabuhan.
- 4). Prosedur untuk pengungsian dalam hal ancaman keamanan.
- 5). Tugas-tugas personil kapal yang bertanggung jawab terhadap ancaman keamanan dan aspek keamanan lainnya.
- 6). Prosedur untuk pelatihan, praktek, dan latihan berhubungan dengan ancaman keamanan.

- 7). Identifikasi penempatan titik pengaktifan system siaga keamanan (*Ship Security Alert System/SSAS*).
- 8). Prosedur bimbingan dan instruksi penggunaan sistem siaga keamanan kapal mencakup pengujian, pengaktifan, tindakan menonaktifkan dan memasang kembali dan untuk membatasi yang palsu.
- 9). Prosedur untuk memastikan pemeriksaan, pengujian, kalibrasi, dan segala peralatan keamanan yang ada diatas kapal.
- 10). Frekuensi untuk menguji atau kalibrasi tentang segala peralatan keamanan yang ada diatas kapal.

#### 4. ISPS Code

ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security*) Code merupakan peraturan internasional untuk keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Berisi tentang ketentuan wajib yang acuannya telah dibuat dalam bab XI-2 konvensi tentang keselamatan jiwa di laut (SOLAS 1974). Untuk memperoleh hasil yang maksimal dalam pelaksanaan ISPS Code maka perlu dibentuk beberapa petugas baik di kapal, perusahaan maupun di pelabuhan. Diharapkan adanya komunikasi yang lancar antara petugas yang dibentuk agar tugas yang dibebankan dapat berjalan dengan lancar.

Komunikasi yaitu proses penyampaian keterangan dan pengertian dari seorang kepada orang lain, sehingga akan terjadi hubungan timbal balik antara kedua belah pihak yang sedang memiliki tujuan yang sama.

Dengan adanya komunikasi tersebut maka diharapkan dapat memberikan informasi yang dibutuhkan pada saat itu sebagai pertimbangan untuk mengambil tindakan dalam mengatasi suatu keadaan.

## 5. Keselamatan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) (2014:783) perihal (keadaan dan sebagainya) selamat; kesejahteraan; kebahagiaan dan sebagainya. Istilah ini bisa digunakan dengan hubungan kepada kejahatan, segala bentuk kecelakaan, dan lain-lain. Keselamatan merupakan topik yang luas termasuk keselamatan di atas kapal terhadap serangan teroris, keselamatan kapal terhadap serangan bajak laut atau pencuri.

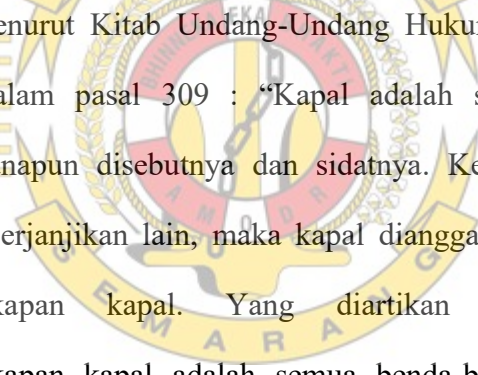
Hal ini membuktikan bahwa keselamatan dan keamanan adalah kebutuhan hakiki yang di inginkan oleh setiap manusia. Sebab dengan terpenuhinya rasa aman, setiap individu dapat berkarya dengan optimal dalam hidupnya. Begitu juga keselamatan dalam menjalankan bisnis transportasi laut yang berhubungan dengan keamanan di atas kapal.

Untuk memperoleh rasa aman perlu adanya usaha dari individu masing-masing sesuai dengan kegiatan yang sedang dilakukan. Selain itu juga harus memperhatikan situasi dan kondisi yang dihadapi. Dan juga harus melaksanakan semua ketentuan yang berlaku sesuai dengan kegiatan yang sedang dilakukan, begitu juga dengan kegiatan di atas kapal yang berhubungan dengan keselamatan awak kapal dan keamanan kapal.

Jadi pengertian istilah keselamatan adalah situasi dan kondisi yang menggambarkan rasa bebas dari terjadinya ancaman baik fisik maupun psikis, hingga dapat menimbulkan kepastian akan bebas dari kekhawatiran, ketakutan sebab timbulnya rasa terlindungi dari bermacam bahaya yang kemudian terciptanya rasa kedamaian dan ketentraman bagi individu, kelompok, lembaga dan perusahaan. Sehingga akan dapat bekerja secara optimal sesuai bidang masing-masing, terutama yang berhubungan dengan kegiatan diatas kapal.

## 6. Kapal

### a. Definisi



Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD: 12), yaitu dalam pasal 309 : “Kapal adalah segala alat-alat berlayar, bagaimanapun disebutnya dan sidatnya. Kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal dianggap memuat perlengkapan-perengkapan kapal. Yang diartikan dengan perlengkapan-perengkapan kapal adalah semua benda-benda yang diperuntukan tetap dipergunakan dengan kapal”

Berdasarkan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, yang diterbitkan oleh diklat khusus perkapalan pertamina (2003: 07), pada bagian A persyaratan wajib mengenai ketentuan bab XI-2 (2.2) tentang definisi “Istilah kapal yangdigunakan pada kode ini, meliputi unit pengeboran lepas pantai yang bergerak dan kapal kecepatan tinggi seperti dirumuskan dalam peraturan XI-2/1”.

Jadi dapat diambil pengertian umum tentang kapal, kapal adalah semua jenis pesawat air termasuk pesawat yang tidak memindahkan air, pesawat terbang laut dan semua benda-benda air yang dapat digunakan untuk kegiatan pengangkutan dan pengeboran dimana dilengkapi dengan perlengkapan tetap dan tidak terpisah.

b. Jenis-jenis kapal

1). Kapal Muatan Umum (*General Cargo*)

Kapal yang memuat muatan berbagai bentuk paking seperti kotakkawat *roll*, muatan dalam karung, *pallet*.

2). Kapal *Tanker* (*Tanker Ship*)

Kapal yang memuat muatan cair atau gas yang dimampatkan secara curah seperti bensin, solar, minyak mentah, *palm oil*, LNG, LPG.

3). Kapal Muatan Curah (*Bulk Carrier*)

Kapal yang memuat muatan kering secara curah seperti: biji besi, pasir, semen, pupuk, tepung terigu.

4). Kapal Kontainer (*Container Ship*)

Kapal yang memuat muatan kotak berupa peti kemas dengan ukuran tetap sesuai ketentuan. Jenis-jenis kapal *container*:

a). *Full Container Ship*

Kapal yang seluruh ruang muatnya hanya digunakan untuk mengangkut peti kemas biasanya disebut *single purpose ship*.

b). *Semi Container Ship*

Kapal yang sebagian ruangnya digunakan untuk peti kemas sedang sisanya untuk *general cargo*.

c). *Convertibel Container Ship*

Kapal yang seluruh ruang muatnya dapat digunakan untuk memuat peti kemas maupun *cargo* biasa.

d). *Container Feeder*

Kapal yang memuat peti kemas dengan konstruksi anjungan berada di depan dan dilengkapi dengan *container handling* dan *securing device*.

## 7. Awak Kapal

Menurut UU. No. 17 Tahun 2008 awak kapal adalah orang yang bekerja atau di pekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku sijil, termasuk Nakhoda.

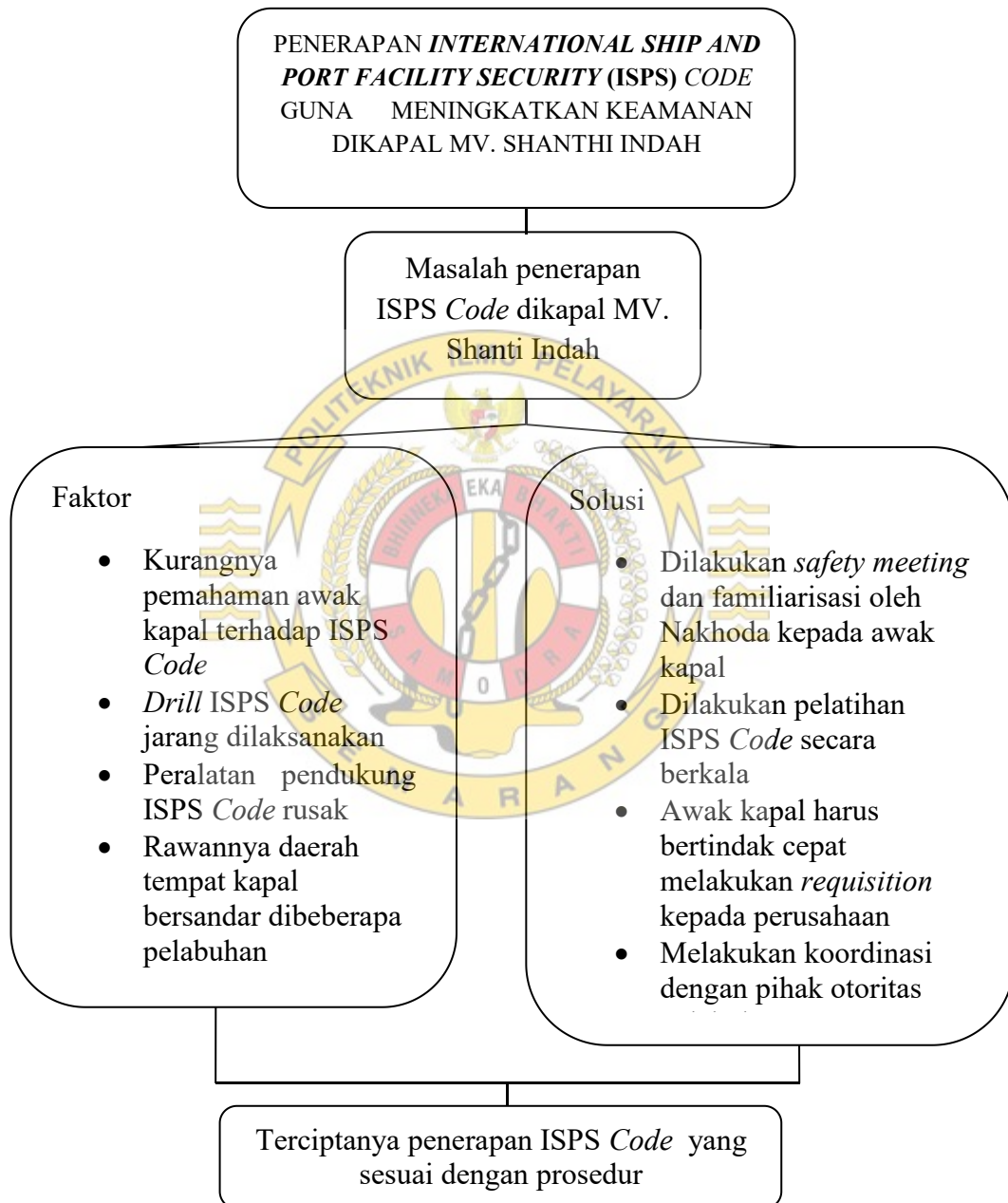
## B. Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka pikir merupakan pemaparan kerangka pikir atau pentahapan pemikiran secara kronologis dalam menjawab atau menyelesaikan suatu pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep-konsep. Pemaparan ini dilakukan dalam bentuk bagan alir yang sederhana yang disertai dengan penjelasan singkat mengenai bagan tersebut.

Pembuatan kerangka pikir sangat membantu para penulis untuk menghindari kesalahan-kesalahan yang tidak perlu. Menurut Sigit (2001: 70) dalam kerangka pikir yang penting adalah adanya hubungan yang logis antara

bab yang satu dengan lainnya sehingga seluruhnya merupakan satu kesatuan yang utuh.

Berikut adalah kerangka pikir pada penelitian ini :



Gambar 2.1. Kerangka Pikir

Dalam kerangka berpikir ini penulis akan memaparkan tentang penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* dan upaya-upaya yang harus dilakukan oleh awak kapal dalam meningkatkan penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* diatas kapal. Penulis menemukan temuan-temuan pada saat pelaksanaannya sebagai berikut:

1. Penerapan *ISPS Code* di kapal, karena penulis amati pada saat di kapal kurangnya pengetahuan dan pemahaman tentang *ISPS Code* dan pelaksanaannya oleh seluruh awak kapal.
2. Kendala-kendala yang sering terjadi dalam pelaksanaan *ISPS Code* diatas kapal dan solusi yang dilakukan Perwira keamanan kapal yang bertanggung jawab terhadap pelaksanaan *ISPS Code* diatas kapal demi keselamatan dan keamanan awak kapal.

Dari dua butir permasalahan diatas penulis memiliki tujuan agar penerapan *ISPS Code* diatas kapal dapat berjalan sesuai dengan prosedur. Sehingga akan tercipta keselamatan awak kapal dan keamanan kapal yang akan lebih menunjang kelancaran operasional kapal.

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan atas pembahasan masalah pada skripsi ini maka penulis dapat menyimpulkan dari penelitian “Penerapan *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) di MV. Shanthi Indah dalam meningkatkan keamanan awak kapal”. Dari hasil-hasil pembahasan masalah diatas dapat disimpulkan :

Bagaimana penerapan ISPS Code dalam meningkatkan keamanan di kapal MV. Shanthi Indah?

1. Dalam penerapan ISPS Code di MV. Shanthi Indah terdapat beberapa faktor penghambat yaitu :
  - a. Perencanaan yang kurang sesuai dengan Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*).
  - b. Kurangnya pemahaman awak kapal tentang ISPS Code.
  - c. Kesadaran seluruh awak kapal yang kurang dalam pelaksanaan ISPS Code di MV. Shanthi Indah.
2. Kendala yang dihadapi Perwira Keamanan diatas kapal dalam meningkatkan pelaksanaan penerapan di atas kapal yaitu:
  - a. Kesalahan prosedur penerapan ISPS Code.
  - b. Kurangnya pelaksanaan pelatihan-pelatihan dan penggunaan peralatan keamanan terhadap pelaksanaan penerapan *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code).
  - c. Kerusakan peralatan pendukung ISPS Code.

- d. Rawannya daerah tempat kapal bersandar di beberapa pelabuhan.

## B. Saran

Untuk melaksanakan penerapan *International Ship and Port Facility Security Code* dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan awak kapal maka pihak kapal hendaknya melakukan perubahan antara lain :

- a. Sebaiknya lebih sering diadakan familiarisasi dan *safety meeting* tentang ISPS Code kepada seluruh awak kapal, untuk itu maka dibuat jadwal-jadwal pertemuan yang membahas tentang pemahaman ISPS Code.
- b. Seyogyanya dilaksanakan pelatihan-pelatihan yang tepat tentang ISPS Code secara berkala dalam hal tugas-tugas yang sebaiknya dilaksanakan awak kapal dan peralatan keamanan yang digunakan.
- c. Sebaiknya awak kapal cepat melakukan *requisition* alat-alat ISPS Code yang rusak kepada perusahaan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ariesto Hadi Sutopo dan Adrianus Arief, 2010. *Terampil Mengolah Data Kualitatif Dengan NVIVO*, Penerbit Prenada Media Group: Jakarta.
- Badudu J.S dan Zain, Sultan Mohammad, 1996. *Kamus umum bahasa indonesia*. Pustaka Sinar Harapan: Jakarta.
- Diklat Khusus Perkapalan Pertamina, 2003, *Internasional Ship and Port Facility Security Code edisi 2003*, Jakarta.
- Direktur Jenderal Perhubungan Laut, 2004, *Modul Internasional Ship and Port Facility Security Code*, Jakarta.
- Depdikbud, 2014. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Pandom Media Nusantara: Jakarta.
- IMO, *Safety of Life at Sea (SOLAS 1974)*, London.
- Kansil, dan Christine, 2010. *Pokok-pokok Hukum Dagang*, Sinar Grafika: Jakarta.
- Marbun, B.N, 2003, *Kamus Manajemen*, Gramedia: Jakarta.
- Miles, Huberman, 2009, *Analisis Data Kualitatif Buku Sumber Tentang Metode-Metode Baru*, UI Press: Jakarta.
- Moleong, Lexy .J, 2006, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosdakarya: Bandung.
- Nasution, S, 2006, *Metode Research*, Unika Atma Jaya: Jakarta.
- Ridwan, 2003, *Dasar-dasar Statistika*, Alfabeta: Bandung.
- Sigit, 2001, *Metodologi Penelitian dan Penulisan*, Gunung Agung: Jakarta.
- Sukardi, 2008, *Metodologi Penelitian Pendidikan*, Bumi Aksara: Jakarta.
- Suyono, R.P, 2005, *Shipping*, Cendana Press: Jakarta.
- Suryabrata, Sumadi, 2003, *Metodologi Penelitian*, Raja Grafindo Persada: Jakarta.

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Crew List MV. Shanthi Indah</i>
Lampiran 2	<i>Ship's Particular MV. Shanthi Indah</i>
Lampiran 3	Persetujuan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek Tidak Tetap dan Tidak Teratur Angkutan Dalam Negeri
Lampiran 4	<i>International Ship Security Certificate</i>
Lampiran 5	<i>Ship Condition Report</i>
Lampiran 6	<i>Cargo Ship Safety Equipment Certificate</i>
Lampiran 7	<i>Record Of Equipment for Compliance with The International Convention for The Safety of Life at Sea, 1974</i>
Lampiran 8	<i>Protection and Indemnity Insurance</i>
Lampiran 9	<i>Verification of Familiarization</i>

CREW LIST									
Name Of Ship			Port Of Departure			Date Departure			
MV.SHANTHIN INDAH									
Nationality			Port Of Arrival			Date Arrival			
INDONESIA									
NO	Name	Rank	Place&date of birth	Nationality	Sex	Seaman book		Passport	
						NO	Exp.date	No	Exp.date
1	Dadang Safari	Master	Bogor 22.08.1959	Indonesia	M	E 082002	02.06.2019	A 9166406	22.09.2019
2	Sakti Adi Prabowo	C/O	Semarang 01.10.1983	Indonesia	M	D 064720	11.05.2018	B 3634591	04.04.2021
3	Hendar Yudartomo	2/O	Cimahi 04.11.1963	Indonesia	M	Y 057463	30.06.2018	A 8046648	28.04.2018
4	Efel Yordan	3/O	Jakarta 27.02.1990	Indonesia	M	E 145330	10.06.2020	A 8046022	22.04.2019
5	Mohammad Fahrul Arifin	Jr.3/O	Jakarta 15.04.1994	Indonesia	M	D 022014	14.11.2017	B0143134	09.12.2019
6	Edizon Dahrius	C/E	Jakarta 08.01.1970	Indonesia	M	C 062147	13.08.2019	B 6669414	24.03.2022
7	Sudardi	2/E	Boyolali 01.04.1972	Indonesia	M	E 007058	31.08.2018	B 1829569	07.08.2019
8	Muhammad Selamat	3/E	Jakarta 23.08.1955	Indonesia	M	D 048931	16.02.2018	NIL	NIL
9	Nanda Yoggy Fernando	4/E	Sragen 18.06.1992	Indonesia	M	B 076857	23.07.2018	A 5464447	15.05.2018
10	Sued	Bosun	Madura 18.06.1975	Indonesia	M	C 053511	25.03.2019	B 1096194	29.04.2020
11	M.Mukli	A/B	Jakarta 25.06.1972	Indonesia	M	E 041253	29.11.2018	A 8544941	20.06.2019
12	Ziladi	A/B	Lipu 25.06.1981	Indonesia	M	E 141087	09.01.2020	B 4389601	08.12.2021
13	Krisna Indra Buana	A/B	Majalengka 29.10.1983	Indonesia	M	C 018394	17.11.2018	A 7942958	04.04.2019
14	Surahmad	ENG,FRM	Janepono 29.05.1972	Indonesia	M	A 036591	26.04.2019	NIL	NIL
15	Adrian	Oiler	Jakarta 30.04.1980	Indonesia	M	E 139729	15.12.2019	NIL	NIL
16	Chaerul sobri	Oiler	Tangerang 14.04.1980	Indonesia	M	Y 079294	22.05.2019	A 4166093	30.11.2017
17	Wahyu Puspo Wardono	Oiler	Semarang 09.12.1986	Indonesia	M	A 011413	03.02.2019	B 6622029	17.04.2022
18	Hendra Syahputra	Ch/Cook	Sulit Air 23.02.1981	Indonesia	M	E 109637	09.08.2019	B 4269458	14.07.2021
19	Yuda Prabowo	D/CDT	Pati 17.01.1996	Indonesia	M	E 057305	30.03.2019	B 3324751	03.03.2021
20	Prasetyo Wahyu D	D/CDT	Tuban 10.04.1996	Indonesia	M	E 057457	06.04.2019	B 3324820	03.03.2021
21	Dio Nur Sadewa	D/CDT	Tangerang 03.02.1997	Indonesia	M	E 057430	05.04.2019	B 3323863	22.03.2021
22	Hexa Jehan Pradana	E/CDT	Semarang 02.02.1996	Indonesia	M	E 057375	01.04.2019	B 3324776	03.03.2021
23	Dearel Irhat Wahab	E/CDT	Jakarta 17.02.1996	Indonesia	M	E 057384	04.04.2019	B 3325769	02.03.2021
24	Bisyara Hayuadhi	E/CDT	Yogyakarta 06.12.1996	Indonesia	M	E 057283	29.03.2019	B 3324726	02.03.2022

Acknowledge

**Capt.Dadang Safari**  
Master MV.SHANTHI INDAH

CALL SIGN		Y B O W 2			
FLAG		INDONESIA			
PORT OF REGISTRY		TG. PRIOK			
OWNER		PT. KARYA SUMBER ENERGI			
OWNER'S OPERATOR		PT. KARYA SUMBER ENERGI			
OFFICIAL NUMBER		23426-97-E			
IMO NUMBER		9140009			
INTR'L GRT		26064 RT			
INTR'L NRT		14872 RT			
LOA		185.74 M			
LBP		177.0 M			
BREADTH MOULDED		30.40 M			
DEPTH MOULDED		16.50 M			
LIGHT SHIP		7500 MT			
SHIPYARD,BUILT		HASHIHAMA S.B.CO.LTD 10.10.1996			
CLASSIFICATION		B.K.I (BIRO KLASIFIKASI INDONESIA)			
TYPE OF THE VESSEL		BULKCARRIER			
SUMMER DEADWEIGHT		44960 LT(45681 MT)ON 11.620M			
TROPICAL DEADWEIGHT		46890 MT ON 11.862M			
SEA SPEED		12.0 knts			
ADDRES		Jl. KALIBESAR BARAT NO. 37 JAKARTA BARAT - INDONESIA			
TEL :		62-21-6910382			
EMAIL :		<a href="mailto:mv.shanthi.indah@gmail.com">mv.shanthi.indah@gmail.com</a>			
FAX:		62-21-6916268			
PANAMA CANAL TONNAGE		N/A SHIP'S IND.NUMBER 798312			
SUEZ CANAL TONNAGE		GT-26804,77 MT/NT-24232,31 MT			
MAIN ENGINE		MITSUI MAN B&W,6s50MC(MARK5)9750 PS x 120RPM			
GENERATOR ENGINE		SSANGYONG MAN B&W,5L23/30E 600 ps x 720RPM x 3 SETS			
CARGO GEAR		FUKUSHIMA JIB CRANE 25Tx4SETS			
GRAB BUCKET		SMAG,MAGL 10000-6-L-B/4 SETS CAPACITY:5-10M3,WEIGHT-7.11T			
CARGO HOLD CAPACITY			:GRAIN		
	CUB.M	CUB.FT	CUB.M	CUB.FT	
Hold No1	10,361.60	365,920	10,015.10	353,683	
Hold No2	12,199.40	430,822	11,844.60	418,292	
Hold No3	11,731.10	414,284	11,392.00	402,308	
Hold No4	12,193.80	430,624	11,814.00	417,211	
Hold No5	10,722.50	378,655	10,499.20	370,779	
TOTAL :	57,208.40	2,020,315	55,564.90	1,962,273	
TANK CAPACITY :		DIESEL OIL :	86.6 M³		
		FUEL OIL :	1,701.5 M³		
		FRESH WATER :	389.0 M³		
		BALLAST WATER :	14,831.8 M³ (excl. No.3 c.h.)		
			26,600.8 M³		
MASTER:					



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8

JAKARTA - 10110

TEL: 3813008, 3505006, 3813289, 3447017,  
3842440

PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458540

FAX: 3811788, 3845430, 3507576

Nomor : AL.103/2000/30071/28052/18

Jakarta, 30 Juni 2018

Klasifikasi :

Lampiran :

Perihal : Persetujuan Rencana  
Pengoperasian Kapal pada Trayek  
Tidak Tetap dan Tidak Teratur  
Angkutan Laut Dalam Negeri

Yth  
Kepada  
Direktur Utama  
PT. PELAYARAN KARUNIA TIMUR  
SEJALAN  
Lingk. Tanjung Pujut RT. 06 RW. 02  
Kel. Suralaya Kec. Pulomerak,

di  
Cilegon - 42439

1. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut Pasal 48 ayat 4 dan menunjuk surat Saudara No. 024/KTS/OUT/VI/2018 tanggal 28 Juni 2018 perihal Laporan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek Tidak Tetap dan Tidak Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri.

2. Sehubungan dengan butir 1 (satu) di atas, dengan ini disampaikan bahwa kapal Saudara telah dicatat sebagai armada niaga nasional dan dioperasikan pada trayek tidak tetap dan tidak teratur dengan data kapal sebagai berikut :

- |                                    |  |
|------------------------------------|--|
| a. Nama Kapal                      | : SHANTHI INDAH  |
| b. Nomor Pendaftaran               | : 2016 Ba No. 4741/L   |
| c. Type                            | : Bulk Carrier   |
| d. Isi Kotor (GT)/Bobot Mati (DWT) | : 27513 / 45681  |
| e. Tenaga Penggerak (HP)           | : 9750   |
| f. Kapasitas Angkut                | : 30   |
| g. Status Kepemilikan Kapal        | : Milik  |
| h. Pelabuhan Singgah               | : Tanjung Bara/Tersus Pt. Kaltim Prima Coal, Palembang/Boom Baru, Tarahan, Tarakan, Kotabaru, Muara Djawa, Muara Pantai, Muara Berau, Satu/Sei Danau, Tanjung Priok, Marunda, Tanjung Intan / Cilacap, Banjarmasin, Bayah, Suralaya/Tersus Pt. Pln (Persero), Balikpapan, Merak, Asam-Asam, Batam/Sekupang, Batam/Nongsa, Batam/Batu Ampar, Kabil, Garongkong, Banyuwangi/Tanjung Wangi, Teluk Bayur, Dumai, Pelintung/Pt. Kawasan Industri Dumai, Tuban, Taboneo, Pangkalan Susu, Gresik, Bunati, Makassar, Mekar Putih, Biringkassi, Cigading, Ciwandan, Manokwari, North Pulau Laut, Pulau Laut |

- |  |   |
|--|---|
| i. Urgensi                             | : Batubara, Klinker                               |
| j. Nomor dan Tanggal SIUPAL/SIOPSUS    | : B XXXIV-410/AT.54 TANGGAL 31 Juli 2008          |
| k. Nomor dan Tanggal Spesifikasi Kapal | : AL.005/2000/659/549/18 Tanggal 21 Februari 2018 |

3. Sehubungan dengan perihal tersebut di atas, saudara wajib memperhatikan :
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 pasal 48 ayat (2).
  - Persyaratan nautis teknis dan keselamatan pelayaran sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
  - Melaporkan realisasi perjalanan kapal (voyage report) per triwulan.
  - Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap perjanjian pengangkutan yang dibuat oleh pemilik barang dengan pengangkut.
  - Regulasi dan Peraturan yang ditetapkan, khususnya dalam pengangkutan MINERBA (Mineral dan Batubara).
  - Bagi pemilik barang / perusahaan pelayaran (pengoperasi kapal) yang mengangkut barang jenis mineral (mineral dan batubara) dan tidak mempunyai izin dari Dirjen Perhubungan Laut Cq. Dir. Keppel, maka tidak diizinkan untuk melakukan kegiatan bongkar muat di terminal khusus yang telah ditetapkan.
  - Untuk pengangkutan barang berbahaya / limbah berbahaya harus dilengkapi dengan rekomendasi dari instansi yang berwenang.
  - Tidak diperkenankan menyalahgunakan BBM menurut peraturan yang berlaku.
4. Rencana pengoperasian kapal ini diajukan untuk 3 (tiga) bulan terhitung mulai tanggal 10 Juli 2018 s/d tanggal 09 Oktober 2018.
5. Demikian disampaikan untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.



AN.DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT  
U.b  
KASUBDIT ANGKUTAN LAUT DALAM NEGERI

Ttd

Tembusan Yth.

- Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
- Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Setempat;
- Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Setempat;
- Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Setempat;
- Kepala Kantor Pelabuhan Batam;
- Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan setempat;
- Badan Usaha Pelabuhan Setempat.

WISNU HANDOKO, Dr., Capt., M.Sc.  
NIP. 197310311999031002



**SERTIFIKAT KEAMANAN KAPAL  
INTERNASIONAL  
INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE**

**REPUBLIK  
INDONESIA**

**No. : 01- 2542- DV**

Diterbitkan berdasarkan ketentuan  
KODAKA 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 Transportation*

Nama Kapal : **SHANTHI INDAH**  
*Name of Ship*  
Nomor atau Huruf Pengenal : **YBOW 2**  
*Distinctive Number or Letters*  
Pelabuhan Pendaftaran : **Tanjung Priok**  
*Port of Registry*  
Tipe Kapal : **Bulk Carrier**  
*Type of Ship*  
Tonase Kotor : **25,807**  
*Gross Tonnage*  
Nomor IMO : **9154555**  
*IMO number*  
Nama dan Alamat Perusahaan : **PT. KARYA SUMBER ENERGY**  
*Name and Address of the Company*  
**Jl. Kalibesar Barat No. 37 RT. 006 RW. 003**  
**Kec. Tambora, Jakarta Barat-Indonesia**  
**IMO Company : 543348**

Dengan ini dinyatakan:  
*This is to certify*

1. bahwa sistim dan perlengkapan keamanan yang diperlukan oleh kapal telah diverifikasi sesuai seksi 19.1 Bagian A dari ISPS Code;  
*that the security system and associated security equipment of ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;*
2. verifikasi menunjukkan bahwa sistim dan perlengkapan keamanan terkait diatas kapal dari segala aspek berada dalam kondisi memuaskan dan bahwa kapal memenuhi persyaratan yang berlaku dari Bab XI-2 dari Konvensi dan Bagian A dari ISPS Code;  
*that the verification showed that the security system and associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code;*
3. kapal dilengkapi Rancangan Keamanan Kapal yang telah disetujui.  
*that the ship is provided with an approved Ship Security Plan*

Tanggal Verifikasi Awal / ~~Pembaruan~~ **17 Oktober 2016**  
*Date of Initial / Renewal Verification on which this certificate is based October 17<sup>th</sup> 2016*

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **16 Oktober 2021**  
*This Certificate is valid until October 16<sup>th</sup> 2021*

sesuai seksi 19.1.1 bagian A dari ISPS Code  
*Of part A of the ISPS Code*

dengan catatan harus melaksanakan verifikasi  
*subject to verifications in accordance with section 19.1.1*

Diterbitkan di **Jakarta**  
*Issued at*

**Tanggal, 21 Oktober 2016**  
*Date of issue, October 21<sup>st</sup>, 2016*

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

No : PUP. 16 043118

**VICTOR VIKKI SUBROTO, MM, M.Mar.E**

Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP 19670511 199808 1 001

**PENGUKUHAN UNTUK VERIFIKASI ANTARA  
ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE VERIFICATION**

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa pada verifikasi antara sesuai yang disyaratkan seksi 19.1.1 dari bagian A dari ISPS Code, kapal memenuhi persyaratan yang relevan dari bab XI -2 dari Konvensi dan bagian A dari ISPS Code.  
*THIS IS TO CERTIFY THAT at an INTERMEDIATE verification required by section 19.1.1 of part A of the ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI- 2 of this Convention and part A of the ISPS Code.*

VERIFIKASI Antara  
*Intermediate Verification*

Tandatangan : \_\_\_\_\_  
*Signature*

Tempat : \_\_\_\_\_  
*Place*

Tanggal : \_\_\_\_\_  
*Date*

**PENGUKUHAN UNTUK VERIFIKASI TAMBAHAN \*  
ENDORSEMENT FOR ADDITIONAL VERIFICATIONS**

VERIFIKASI Tambahan  
*Additional Verification*

Tandatangan : \_\_\_\_\_  
*Signature*

Tempat : \_\_\_\_\_  
*Place*

Tanggal : \_\_\_\_\_  
*Date*

VERIFIKASI Tambahan  
*Additional Verification*



Tandatangan : \_\_\_\_\_  
*Signature*

Tempat : \_\_\_\_\_  
*Place*

Tanggal : \_\_\_\_\_  
*Date*

VERIFIKASI Tambahan  
*Additional Verification*

Tandatangan : \_\_\_\_\_  
*Signature*

Tempat : \_\_\_\_\_  
*Place*

Tanggal : \_\_\_\_\_  
*Date*

Bagian ini dari sertifikat harus disesuaikan oleh Administrasi untuk menunjukkan bahwa verifikasi tambahan telah ditetapkan sesuai yang disyaratkan dalam seksi 19.1.1.4  
*This part of the certificate shall be adapted by the Administration to indicate whether it has established additional verifications as provided in section 19.1.1.4*

Verifikasi Tambahan sesuai seksi A/19.3.7.2 dari ISPS Code  
*Additional verification in accordance with section A/19.3.7.2 of the ISPS Code.*

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa pada verifikasi tambahan yang disyaratkan seksi 19.3.7.2 dari bagian A dari ISPS Code kapal memenuhi persyaratan yang relevan dari bab XI - 2 dan Konvensi dan bagian A dari ISPS Code.  
*THIS IS TO CERTIFY that at an additional verification required by section 19.3.7.2 of part A of the ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI - 2 of the Convention and part A of the ISPS Code.*

Tandatangan : \_\_\_\_\_  
Signature

Tempat : \_\_\_\_\_  
Place

Tanggal : \_\_\_\_\_  
Date

PENGUKUHAN UNTUK Memperpanjang sertifikat jika masa berlaku kurang dari 5 tahun dimana seksi A/19.3.3 dari ISPS Code berlaku  
*ENDORSEMENT to extend the certificate if valid for less than 5 years where section A/19.3.3 of the ISPS Code applies*

Kapal memenuhi persyaratan yang relevan dari bagian A dari ISPS Code, dan Sertifikat sesuai seksi 19.3.3 dari bagian A dari ISPS Code berlaku sampai dengan \_\_\_\_\_  
*The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code, and the Certificate shall, in accordance with section 19.3.3 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until*

Tandatangan : \_\_\_\_\_  
Signature

Tempat : \_\_\_\_\_  
Place

Tanggal : \_\_\_\_\_  
Date

Pengukuhan bila verifikasi pembaruan telah selesai dilaksanakan dan seksi A/19.3.4 dari ISPS Code berlaku  
*Endorsement where the renewal verification has been completed and section A/19.3.4 of the ISPS Code applies*

Kapal memenuhi persyaratan yang relevan dari bagian A dari ISPS Code, dan Sertifikat sesuai seksi 19.3.4 dari bagian A dari ISPS Code berlaku sampai dengan \_\_\_\_\_  
*The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code, and the Certificate shall, in accordance with section 19.3.4 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until*

Tandatangan : \_\_\_\_\_  
Signature

Tempat : \_\_\_\_\_  
Place

Tanggal : \_\_\_\_\_  
Date



Pengukuhan untuk memperpanjang masa berlaku sertifikat sampai mencapai pelabuhan untuk verifikasi dimana seksi A/19.3.5 dari ISPS Code berlaku atau untuk tenggang waktu dimana seksi A/19.3.6 dari ISPS Code berlaku.  
*Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of verification where section A/19.3.5 of the ISPS Code applies or for a period of grace where section A/19.3.6 of the ISPS Code applies.*

Sertifikat ini sesuai seksi 19.3.5/19.3.6\* dari bagian A dari ISPS Code berlaku sampai dengan .....  
*This Certificate shall, in accordance with section 19.3.5/19.3.6\* of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until*

Tandatangan : \_\_\_\_\_  
Signature

Tempat : \_\_\_\_\_  
Place

Tanggal : \_\_\_\_\_  
Date

Pengukuhan untuk mendahului tanggal habis masa berlaku sertifikat dimana seksi A/19.3.7 dari ISPS Code berlaku  
*Endorsement for advancement of expiry date where section A/19.3.7 of the ISPS Code applies*

Sesuai seksi 19.3.7.1 dari bagian A dari ISPS Code tanggal habis masa berlaku yang baru adalah.....  
*In accordance with section 19.3.7.1 of part A of the ISPS Code, the new expiry date\* is*

Tandatangan : \_\_\_\_\_  
Signature

Tempat : \_\_\_\_\_  
Place

Tanggal : \_\_\_\_\_  
Date



\* Dicoret seperlunya  
*Delere as appropriate*  
Dikarenai hal perembaikan dari bagian ini dari sertifikat, tanggal habis masa berlaku pada halaman depan dari sertifikat harus diubah secara memadai  
*In case of correction of this part of the Certificate, the expiry date shown on the front of the Certificate shall also be amended accordingly.*



**PT. KARYA SUMBER ENERGY**

Jl. Kali besar barat no. 37 Jakarta Barat 11230 INDONESIA

**SHIP CONDITION REPORT**

VESSEL : MV. SHANTHI INDAH

CALL SIGN : Y B O W 2

SHIFTING TO ANCHORAGE AT SURALAYA PORT

VOY : 025 B

DATE	6-02-19			R.O.B	
PORT OF	SURALAYA			STANDBY	
DRAFT				FO	: 2.210 MT CONS : 0.500 MT
FWD TUG	AFT	MID	TRIM	DO	: 12.512 MT CONS : 2.598 MT
2,70	6,00	4,35	3,30	<b>LUBE OIL</b>	
OHN : 04.15 LT		P.O.B : 08.17 LT		MAIN CYL	: 206 LTR CONS : 60 LTR
SYC TIME :		PILOT OFF : 08.39 LT		ENGINE SYS	: 867 LTR CONS : NIL
TEST EQUIP. :		1ST LINE		G/E SYS	: 210 LTR CONS : 40 LTR
TEST TELGR :		IN POST		FINISH WITH ENGINE	
TEST M/E : 05.50 LT		ALL FAST :		FO	: 1.610 MT CONS : 0.600 MT
S.B . E : 08.12 LT		SINGLE UP : 08.30 LT		DO	: 10.952 MT CONS : 1.560 MT
HEAVE ⚓ :		CAST OFF : 08.33 LT		<b>LUBE OIL</b>	
DROP ⚓ : 09.02 LT		FULL AWAY :		MAIN CYL	: 206 LTR CONS : NIL
⚓ UP :		F. W. E : 09.24 LT		ENGINE SYS	: 867 LTR CONS : NIL
ASSIST TUG'S				G/E SYS	: 210 LTR CONS : NIL
TUG POST.	NAME	FAST	OFF	REMARK :	
FWD TUG	TIRTA YASA III- 216	08.26 LT	08.36 LT	POST DROP ANCHOR : 05.51.87 S/ 106.01.26 E	
MID TUG					
AFT TUG	TIRTA YASA I- 212	08.20 LT	08.36 LT		
OTHER TUGS					

FRESH WATER : 582 MT



SERTIFIKAT KESELAMATAN PERLENGKAPAN KAPAL BARANG  
CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

No. PK.001 / 18 / 1 / KSOP.Mrd / 2018

Perpanjangan

Diterbitkan menurut ketentuan  
Issued under the provisions of the

KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974,  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974.

REPUBLIK INDONESIA  
The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenal Distinctive number or letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi kotor Gross tonnage
SHANTHI INDAH Eks. DUBAI FAITH	YBOW2	TANJUNG PRIOK	27513

Jenis kapal <sup>1</sup> Type of Ship <sup>1</sup>			Bobot mati kapal (ton) <sup>2</sup> Deadweight of ship (Metric tons) <sup>2</sup>	Panjang kapal (Aturan III/3.12) Length of ship (Reg. III/3.12)	Nomor IMO <sup>3</sup> IMO Number <sup>3</sup>
<input checked="" type="checkbox"/> Kapal curah Bulk carrier	<input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia Chemical tanker	<input type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan disamping Cargo ship other than any of the aside	---	178.08 M	9140009
<input type="checkbox"/> Kapal tangki minyak Oil tanker	<input type="checkbox"/> Kapal tangki gas Gas carrier				

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapal  
Date on which keel as laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

11 JUNI 1996

DENGAN INI DINYATAKAN  
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan Peraturan 1/8 Konvensi  
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/8 of the Convention
- Bahwa pemeriksaan menunjukkan bahwa  
That the survey showed that
  - kapal memenuhi persyaratan Konvensi berkaitan dengan sistem dan sarana keselamatan kebakaran serta bagan pengendali kebakaran  
the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety system and appliance and fire control plans
  - sarana dan perlengkapan penyelamatan diri dari sekoci penolong, rakit penolong dan sekoci penyelamatan dilengkapi sesuai dengan persyaratan Konvensi  
the life-saving appliance and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention
  - kapal dilengkapi dengan sarana pelempar tali dan instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri sesuai dengan persyaratan Konvensi  
the ship was provided with line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Conventions

- Pilih dan tandai X yang sesuai  
Choose and mark X accordingly
- Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja  
For oil tanker, chemical tanker and gas carriers only
- Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi Organisasi dengan resolusi A.600(15)  
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by Organization by resolution A.600(15)

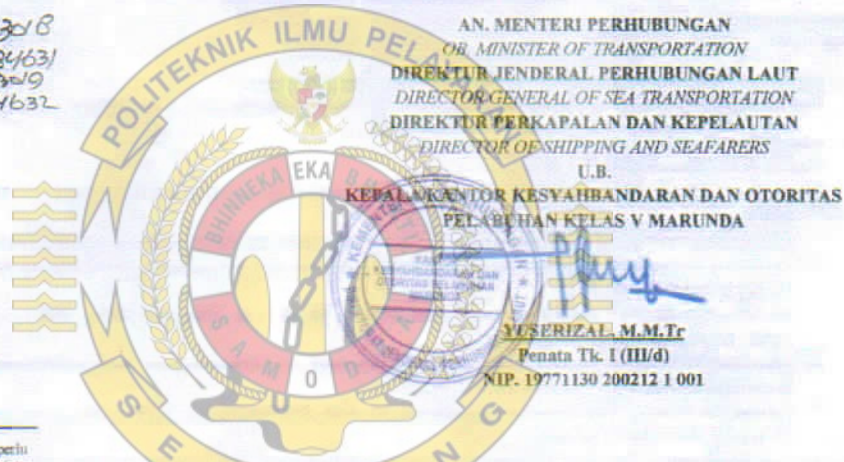
- 2.4 kapal memenuhi persyaratan Konvensi yang berkaitan dengan perlengkapan navigasi pelayaran, sarana embarkasi dan publikasi nautika.  
*the ship complied with the requirements of the Convention as regards ship borne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications.*
- 2.5 kapal dilengkapi dengan penerangan, sosok dan sarana pembuat isyarat bunyi dan isyarat marabahaya sesuai dengan persyaratan Konvensi dan Peraturan Internasional tentang Pencegahan Tubrukan di Laut.  
*the ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirement of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.*
- 2.6 dalam segala hal kapal memenuhi persyaratan terkait Konvensi.  
*in all other respects the ship complied with the relevant requirement of the Convention*
- 2.7 kapal telah / tidak mengalami perubahan bentuk dan susunan yang berkaitan dengan pemenuhan aturan-aturan II-2/17 / III/38 dari Konvensi  
*the ship was / was not subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-2/17 / III/38 of the Convention*
- 2.8 dokumen yang memberikan persetujuan akan perubahan bentuk dan susunan untuk proteksi kebakaran / sarana penyelamatan diri <sup>4</sup> ditambah / tidak ditambah <sup>4</sup> pada catatan dalam sertifikat ini  
*a Document of approval of alternative design and arrangements for fire protection / life saving appliance <sup>4</sup> is / is not <sup>4</sup> appended to this Certificate*
3. Bahwa telah / tidak diterbitkan Sertifikat Pembebasan  
*That an Exemption Certificate has / has not been issued*

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **12 NOPEMBER 2018** <sup>5</sup>berdasarkan pemeriksaan tahunan dan berkala sesuai dengan aturan 1/8 dari Konvensi  
*This Certificate is valid until* <sup>5</sup>*subject to the annual and periodical surveys in accordance with regulation 1/8 of Convention*

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini **MARUNDA 22 MEI 2018**  
*Completion date of the survey on which this certificate is based*

Diterbitkan di **MARUNDA** Pada tanggal **05 JUNI 2018**  
*Issued at* *Date on*

PUP. Ia No **16.683018**  
 No **16.604631**  
 PUP. Ib No **16.603019**  
 No **16.604632**



AN. MENTERI PERHUBUNGAN  
 OR. MINISTER OF TRANSPORTATION  
 DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
 DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION  
 DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN  
 DIRECTOR OF SHIPPING AND SEAFARERS  
 U.B.  
 KEPALAKANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS  
 PELABUHAN KELAS V MARUNDA  
**YUSERIZAL, M.M.Tc**  
 Penata Tk. I (III/d)  
 NIP. 19771130 200212 1 001

Catatan

4. Coret yang tidak perlu  
*Delete as appropriate*
5. Masukkan tanggal berakhirnya seperti yang dijelaskan oleh Administrasi sesuai dengan aturan 1/14(a) dari pada Konvensi. Tanggal dan Bulan yang digunakan harus sama dengan tanggal ulang tahun, seperti yang dijelaskan pada aturan 1/2(h) dari pada Konvensi, kecuali dirubah sesuai dengan aturan 1/4(h)  
*Insert the date of expiry as specified by the Administrator in accordance with regulation 1/14(a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date, as defined in regulation 1/2(h) of the Convention unless amended in accordance with regulation 1/4(h)*

**CATATAN PERLENGKAPAN UNTUK MEMENUHI KONVENSI INTERNASIONAL  
TENTANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974  
RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INTERNATIONAL CONVENTION  
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974**

(FORM E)

No.PK.001/18/1/KSOP Mrd/2018

**1. Data Kapal**  
*Particulars of ship*

**Nama Kapal** : SHANTHI INDAH  
*Name of ship*

**Nomor atau huruf pengenal** : YBOW2  
*Distinctive number or letters*

**2. Rincian sarana penyelamatan diri**  
*Details of life saving appliance*

1. Jumlah total pelayar dimana tersedia perlengkapan keselamatan jiwa <i>Total number of persons for which life saving appliances are provided</i>	24	
	Sisi Kiri <i>Port Side</i>	Sisi Kanan <i>Starboard Side</i>
<b>2. Jumlah total sekoci yang dimiliki dewi-dewi</b> <i>Total number of davit launched lifeboats</i>	1	1
<b>2.1 Jumlah total pelayar yang dapat ditampung</b> <i>Total number of persons accommodated by them</i>	24	24
<b>2.2 Jumlah sekoci penolong bermotor tertutup sepenuhnya (Peraturan III/31 dan Kode LSA, Seksi 4.6)</b> <i>Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.6)</i>	1	1
<b>2.3 Jumlah sekoci penolong dengan system pendukung pengisian udara sendiri (Peraturan III/31 dan Kode LSA, Seksi 4.8)</b> <i>Number of lifeboats with a self-contained air support system (regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)</i>	-	-
<b>2.4 Jumlah sekoci yang memiliki perlindungan dari api (Peraturan III/31 dan Kode LSA, Seksi 4.9)</b> <i>Number of fire-protected lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)</i>	-	-
<b>2.5 Sekoci penolong lainnya</b> <i>Other lifeboats</i>	-	-
<b>2.5.1 Jumlah</b> <i>Number</i>	-	-
<b>2.5.2 Tipe</b> <i>Type</i>	-	-
<b>2.6 Jumlah sekoci penolong jatuh bebas</b> <i>Number of free fall lifeboats</i>	-	-
<b>2.6.1 Tertutup seluruhnya (Peraturan III/31 dan Kode LSA, Seksi 4.7)</b> <i>Totally enclosed (Regulation III/31 and LSA Code, Section 4.7)</i>	-	-
<b>2.6.2 Mengisi sendiri (Peraturan III/31 dan Kode LSA, Seksi 4.8)</b> <i>Self contained (Regulation III/31 and LSA Code, Section 4.8)</i>	-	-
<b>2.6.3 Terlindung dari api (Peraturan III/31 dan Kode LSA, Seksi 4.9)</b> <i>Fire protected (Regulation III/31 and LSA Code, Section 4.9)</i>	-	-
<b>3. Jumlah sekoci bermotor</b> <i>Number of motor lifeboats included in the total lifeboats shown in 2 and 3 above</i>	2	2
<b>3.1 Jumlah sekoci yang dilengkapi dengan lampu sorot</b> <i>Number of lifeboats fitted with searchlights</i>	2	2

<sup>1</sup> Merujuk kepada amandemen SOLAS 1983 (MSC.6(48)), untuk kapal yang dibangun setelah tanggal 1 Juli 1986 tetapi sebelum 1 Juli 1998  
*Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.6(48)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998*

4. Jumlah sekoci penyelamat <i>Number of rescue boats</i>	1
4.1 Jumlah sekoci termasuk jumlah total sekoci penolong tersebut di atas <i>Number of boats which are included in the total number of lifeboats shown above</i>	1
5. Rakit penolong <i>Liferafts</i>	
5.1 Rakit yang membutuhkan alat peluncur yang memenuhi syarat <i>Those for which approved launching appliances are required</i>	
5.1.1 Jumlah rakit penolong <i>Number of liferafts</i>	-
5.1.2 Jumlah orang yang dapat ditampung <i>Number of persons accommodated by them</i>	-
5.2 Rakit yang tidak membutuhkan alat peluncur yang memenuhi syarat <i>Those for which approved launching appliances are not required</i>	
5.2.1 Jumlah rakit penolong <i>Number of liferafts</i>	2
5.2.2 Jumlah orang yang dapat ditampung <i>Number of persons accommodated by them</i>	50
5.3 Jumlah rakit penolong yang dipersyaratkan peraturan III/31.1.4 <i>Number of liferafts required by regulation III/31.1.4</i>	1
6. Jumlah pelampung penolong <i>Number of lifebuoys</i>	12
7. Jumlah jaket penolong <i>Number of lifejackets</i>	36
8. Baju cebur <i>Immersion suits</i>	
8.1 Jumlah total <i>Total number</i>	36
8.2 Jumlah baju yang memenuhi persyaratan sebagai jaket penolong <i>Number of suits complying with the requirements for lifejackets</i>	-
9. Instalasi radio yang digunakan pada alat penyelamatan diri <i>Radio installations used in life saving appliance</i>	
9.1 Jumlah alat penentu lokasi pencarian dan pertolongan <i>Number of search and rescue locating device</i>	
9.1.1 Transponder Radio pencarian dan pertolongan <i>Radar search and rescue transponders</i>	2
9.1.2 Pemancar AIS pencarian dan pertolongan <i>AIS search and rescue transmitters (AIS-SART)</i>	-
9.2 Jumlah perangkat telefon radio VHF dua arah <i>Number of two-way VHF radiotelephone apparatus</i>	3
3. Keterangan tentang sistem dan perlengkapan navigasi <i>Details of navigational system and equipment</i>	
1.1 Pedoman magnetik standar <i>Standard magnetic compass</i>	FITTED
1.2 Pedoman magnetik cadangan <i>Spare magnetic compass</i>	PROVIDED
1.3 Pedoman Gasing <i>Gyro-compass</i>	FITTED
1.4 Repeter haluan pedoman gasing <i>Gyro-compass heading repeater</i>	FITTED

1. Peraturan alternatif agar dapat memenuhi syarat ini dapat ditunjukkan Sesuai aturan V/19. Jika menggunakan alat alternatif maka harus dijelaskan.  
*Alternative mean of meeting this requirements are permitted under Regulation V/19. In case of other they shall be specified*
2. Coret yang tidak perlu  
*Delete an appropriate*

1.5 Repeter baringan pedoman gasing <sup>1</sup> <i>Gyro-compass bearing repeater<sup>1</sup></i>	FITTED
1.6 Sistem kendali haluan atau lintasan <sup>1</sup> <i>Heading or track control system<sup>1</sup></i>	FITTED
1.7 Pelorus atau alat baringan pedoman <sup>1</sup> <i>Pelorus or compass bearing device<sup>1</sup></i>	PROVIDED
1.8 Alat koreksi garis haluan dan baringan <i>Means of correcting heading and bearings</i>	PROVIDED
1.9 Alat pancar penuntun haluan (THD) <sup>1</sup> <i>Transmitting heading device (THD)<sup>1</sup></i>	--
1.1 Peta laut / Sistem peraga peta dan informasi elektronik ( ECDIS ) <sup>2</sup> <i>Nautical charts / Electronic chart display and information system (ECDIS)<sup>2</sup></i>	PROVIDED
1.2 Penataan cadangan untuk ECDIS <i>Backup arrangements for ECDIS</i>	--
1.3 Publikasi nautika <i>Nautical publication</i>	PROVIDED
1.4 Penataan cadangan untuk publikasi nautika elektronik <i>Backup arrangements for electronic nautical publication</i>	--
3.1 Alat penerima sistem satelit navigasi global / sistem navigasi radio terestrial <sup>1,2</sup> <i>Receiver for a global navigational satellite system / terrestrial radio navigation system<sup>1,2</sup></i>	FITTED
3.2 Radar 9 GHz <sup>1</sup> <i>9 GHz Radar<sup>1</sup></i>	FITTED
3.3 Radar kedua (3 GHz / 9 GHz) <sup>1, 2</sup> <i>Second Radar (3 GHz / 9 GHz)<sup>1, 2</sup></i>	FITTED
3.4 Alat bantu plotting radar otomatis (ARPA) <sup>1</sup> <i>Automatic radar plotting aid (ARPA)<sup>1</sup></i>	FITTED
3.5 Alat bantu garis haluan otomatis <sup>1</sup> <i>Automatic tracking aid<sup>1</sup></i>	FITTED
3.6 Alat bantu garis haluan otomatis kedua <sup>1</sup> <i>Second automatic tracking aid<sup>1</sup></i>	--
3.7 Alat bantu plotting elektronika <sup>1</sup> <i>Electronic plotting aid<sup>1</sup></i>	FITTED
4.1 Sistem identifikasi otomatis (AIS) <i>Automatic identification system (AIS)</i>	FITTED
4.2 Sistem identifikasi dan Penjejakan kapal jarak jauh <i>Long-range identification and tracking of ships (LRIT)</i>	--
5.1 Pencatat data pelayaran (VDR) <sup>2</sup> <i>Voyage data recorder (VDR)<sup>2</sup></i>	FITTED
5.2 Pencatat data pelayaran (VDR) <sup>2</sup> <i>Simplified voyage data recorder (S-VDR)</i>	--
6.1 Alat ukur kecepatan dan jarak (melalui air) <sup>1</sup> <i>Speed and distance measuring device (through the water)<sup>1</sup></i>	FITTED
6.2 Alat ukur kecepatan dan jarak (terhadap daratan pada arah depan dan samping kapal) <sup>1</sup> <i>Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwart ship direction)<sup>1</sup></i>	--
6.3 Perum gema <i>Echo sounding device</i>	FITTED

1. Penilaian alternatif agar dapat memenuhi standar ini dapat diijukan Sesuai aturan V/19. Jika menggunakan alat alternatif maka harus dijelaskan  
*Alternative mean of meeting this requirements are permitted under Regulation V/19. In case of other they shall be specified*
2. Coret yang tidak perlu  
*Delete an appropriate*

7.1 Penunjuk daun kemudi, baling-baling, pendorong, slip dan mode operasional <sup>1</sup> <i>Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator<sup>1</sup></i>	FITTED
7.2 Penunjuk lingkaran putar <sup>1</sup> <i>Rate of turn indicator<sup>1</sup></i>	PROVIDED
8. Sistem penerima suara <sup>1</sup> <i>Sound reception system<sup>1</sup></i>	-
9. Telepon ke tempat pengemudi darurat <sup>1</sup> <i>Telephone to emergency steering position<sup>1</sup></i>	FITTED
10. Lampu isyarat siang hari <sup>1</sup> <i>Daylight signaling lamp<sup>1</sup></i>	PROVIDED
11. Reflektor radar <sup>1</sup> <i>Radar reflector<sup>1</sup></i>	PROVIDED
12. Kode isyarat internasional <i>International code of signal</i>	PROVIDED
13. Buku manual IAMSAR, Volume III <i>IAMSAR Manual, Volume III</i>	PROVIDED
14. Sistem alarm jaga navigasi anjungan (BNWAS) <i>Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)</i>	FITTED

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa lampiran ini seluruhnya benar  
 THIS IS TO CERTIFY that this record is correct in all respect

Diterbitkan di MARUNDA Pada tanggal 05 JUNI 2018

AN. MENTERI PERHUBUNGAN  
 OB. MINISTER OF TRANSPORTATION  
 DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
 DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION  
 DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN  
 DIRECTOR OF SHIPPING AND SEAFARERS

U.B.  
 KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS  
 PELABUHAN KELAS V MARUNDA



**MUSERIZAL, M.M.Tr**  
 Penata Tk. I (III/d)  
 NIP. 19771130 200212 1 001

No. M.I Endorsement

1. Peralatan alternatif agar dapat memenuhi aturan ini dapat digunakan Sesuai aturan V/19. Jika menggunakan alat alternatif maka harus dijelaskan  
*Alternative mean of meeting this requirements are permitted under Regulation V/19. In case of other they shall be specified*
2. Coret yang tidak perlu  
*Delete an appropriate*

L1FCE3FD249/POLICY/20180306/67154

## CERTIFICATE OF INSURANCE

REF : L1FCE3FD249  
DATED : 06-Mar-2018  
ASSURED : PT. PELAYARAN KARUNIA TIMUR SEJALAN (Assured)  
ADDRESS : Lingkungan Tanjung Pujut RT/RW 006/002 SURALAYA, MERAK,, BANTEN  
ASSURED'S COUNTRY : Indonesia

VESSEL NAME	TYPE	BUILT	GT	CLASS	FLAG	PORT	IMO
SHANTHI INDAH	Bulker	1996	26,064	PT. Biro Klasifikasi Indonesia	Indonesia	Tanjung Priok	9140009

### EVIDENCE OF INSURANCE

This is to confirm that cover is in place, as per the Terms and Conditions itemised below. The Underwriters of this insurance are identified below under Security. This Certificate of Insurance or any Endorsement hereto is evidence only of the contract of indemnity insurance between the above named Assured(s) and the insurer(s) and shall not be construed as evidence of any undertaking, financial or otherwise, on the part of the insurer(s) to any other party.

PERIOD : 12:00 GMT 06-Mar-2018 to 12:00 GMT 06-Mar-2019

LIMIT OF LIABILITY:	USD 75,000,000 each vessel, all claims inclusive of costs, fees and expenses either approved and/or incurred by the Insurer, any one accident or occurrence or series of accidents or occurrences arising out of one event, Combined Single Limit.
CONDITIONS:	Lodestar Marine Limited Protection and Indemnity Terms and Conditions Edition 3 (May 2017), including cover in respect of pollution and wreck removal liabilities, subject to the Conditions and the Special Conditions set out in the Policy of Insurance.
SPECIAL CONDITIONS:	<p>Including 4/4ths collision liability in accordance with Clause 8.</p> <p>Including liability to cargo in accordance with Clause 12, subject always to the inclusion of the Hague Rules, Hague-Visby Rules or the Hamburg Rules where compulsorily applicable in the contract of carriage.</p> <p><b>EXCESS P&amp;I WAR RISKS CLAUSE</b></p> <p>Cover is extended in accordance with clause 68, to include P&amp;I war risk liability in excess of the Ship's hull value, subject to the following special conditions:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. A Ship's Hull Policy is in force at all times including cover for perils in the current Institute War and Strikes Clauses - Hull - Time (1.11.95) (CI.281) with Protection and Indemnity and Crew inclusion clauses (or equivalent clauses) for not less than the hull value of the insured vessel.</li> <li>2. All provisions of Clause 68 including sub sections 68.1, 68.2 and SPECIAL</li> </ol>

	<p>CONDITIONS 68.2.2 are maintained throughout the period of this policy.</p> <p>3. Cover under this clause will automatically terminate on expiry of notice given by the Insurer under Clause 68.1.</p> <p>4. Cover under this clause is subject to the vessel remaining within the policy Trading Limit.</p> <p>Sub Limit of Liability: USD 50,000,000 all claims in the aggregate inclusive of costs, fees and expenses either approved and/or incurred by the Insurer, any one accident or occurrence, each vessel. The vessel's proper hull value forms a deductible from this sub limit.</p> <p>All other terms of this policy remain unchanged.</p> <p><b>MLC (Maritime Labour Convention) 2006</b> Including expenses necessarily incurred in respect of a Seaman's entitlement to maintenance and/or repatriation and/or outstanding wages due to a Seaman pursuant to any enactment or provision implementing Regulation 2.5, Standard A2.5.2 of MLC 2006, and payment by the Insurer to a Seaman or his representative of contractual claims for compensation for death or long term disability pursuant to any enactment or provision implementing Regulation 4.2, Standard A4.2 paragraph 1(b) of MLC 2006.</p>
<b>WARRANTIES:</b>	<p>Trading Association of South East Asian Nations waters only.</p> <p>Vessel is Classed and Class maintained.</p> <p>Warranted that the carriage of iron and nickel ore or any other cargo falling within Categories 'A' and/or 'B' of the IMSBC Code must be carried in strict adherence to the IMSBC Code and subject to a cargo pre-load survey to be undertaken by a surveyor appointed by the Insurer, at the Assured's cost.</p> <p>The Insurer shall not be liable for any claims arising out of or in connection with or in relation to the recommendations stated in the survey report dated 03/03/2017. This clause applies until such time as written confirmation is received from the Assured following completion of the recommendations and approved in writing by the insurer.</p> <p>Excluding liability for cargo claims arising from water ingress into the vessel's holds, including but not limited to cargo's proportion of general average, customs fines or penalties and the additional cost of discharge and disposal.</p> <p>Warranted vessel carries coal and fertilizer in bulk.</p>
<b>DEDUCTIBLE(S):</b>	<p>USD 15,000 from all collision claims, each accident or occurrence.</p> <p>USD 15,000 from all loss or damage to property claims (FFO), each accident or occurrence.</p> <p>USD 15,000 from all cargo claims, each single voyage.</p> <p>USD 1,000 from all claims in respect of seamen, each accident or occurrence.</p> <p>USD 5,000 from all other claims, each accident or occurrence.</p> <p>Claims arising from a single incident may be subject to more than one deductible.</p>

<b>PREMIUM:</b>	Fixed premium as agreed by the Insurer(s). Premium is the amount due to the Insurer(s) and any local taxes must be added to the amount and paid separately and may not be deducted from the premium due to the Insurer(s). Subject to cancelling returns only.
<b>SECURITY:</b>	Up to USD 75,000,000 underwritten by Lodestar Marine Limited for and on behalf of Royal & Sun Alliance Insurance plc (No. 93792) - Registered in England and Wales at St Mark's Court, Chart Way, Horsham, West Sussex, RH12 1XL, England. Authorised and regulated by the Financial Conduct Authority.

Signed



Tom Davies


06-Mar-2018

Lodestar Marine Limited

 **Lodestar**  
Marine Limited



 **Lodestar**

Page 3 of 3 

**RSA** 

Lodestar Marine Ltd. Registered Office: 120 Pall Mall, London, SW1Y 5EA. Registered in England No. 07681817  
Lodestar Marine Ltd. is authorised and regulated by the Financial Conduct Authority No. 697833

## VERIFICATION OF FAMILIARIZATION

### -Senior Officers/Engineers (Except Chief Engineer)-

The Incoming Officer/Engineer shall fill up this checklist after completion of turn over from Outgoing Officer/Engineer and submit this report to the Master without delay together with the Outgoing Chief Engineer. Without Master's approval to the completion of turn over, nobody can be released from their obligation and responsibility of turn over.

#### I. Emergency Procedures on Board

1. Did you become familiar with alarm signals on board?
2. Did you become familiar with location of equipment for emergency cases? 
  - (1) life saving equipment
  - (2) fire fighting equipment
  - (3) environmental protection equipment
3. Did you receive "Individual Duties in Emergency Cases on board?"
4. Did you become familiar with emergency procedures and your duties in emergency cases?
5. Did you become familiar with operating equipment relating to your duties in emergency cases?
6. Don't you have any new or unfamiliar equipment in emergency cases? (Yes/No) 
  - (1) in case of "Yes", did you report the fact to your superior officers or engineers?
  - (2) did you receive any instructions about the said equipment or duties from your superior officers or engineers? (Yes / No)

#### II. Individual Duties, Including Implementation of SMS and Personnel Management

1. Did you visit the space relating to your watch and duties?
2. Did you become familiar with location of equipment and machinery relating to your navigational /engineering/cargo watch and other duties?
3. Did you become acquainted with conditions of all machinery and equipment relating to your navigational/engineering/cargo watch and other duties?
4. Don't you have any new or unfamiliar equipment or machinery relating to your duties? (Yes /No) 
  - (1) in case of "Yes", did you report the fact to your superior officers or engineers?
  - (2) did you receive any instructions about the said equipment or duties from your superior officers or engineers? (Yes / No)
  - (3) after receiving the said instructions, did you become acquainted with the said equipment or machinery? (Yes / No)
5. Do you need to take more time to become familiar with your duties or operating equipment and machinery?
6. Did you take over all documents relating to your duties including "Turn Over Note" and become familiar with making the said documents?
7. Did you become familiar with implementation of SMS on board?
8. Did you take over personnel management on board?
9. Did you confirm the following materials?
 

(1) life jacket	<input checked="" type="checkbox"/>	(2) helmet	<input checked="" type="checkbox"/>	(3) safety shoes	<input checked="" type="checkbox"/>
(4) winter jacket	<input checked="" type="checkbox"/>	(5) winter hat	<input type="checkbox"/>	(6) rain coat	<input checked="" type="checkbox"/>
(7) rain boots	<input checked="" type="checkbox"/>	(8) room key	<input checked="" type="checkbox"/>	(9) blanket (x 2)	<input checked="" type="checkbox"/>
(10) pillow	<input checked="" type="checkbox"/>	(11) pillow (x 2)	<input checked="" type="checkbox"/>	(12) bed sheets	<input checked="" type="checkbox"/>

**Outgoing Officer/Engineer:**

Rank & Name Nickmat Sahury  
 Date/Time Disembarked: 09 Juni 2018

**Incoming Officer/Engineer:**

Rank & Name : Ahmad Fayzal (Ch/Off)  
 Date/Time Embarked: 09 Juni 2017

Acknowledged by the Master: Capt. Sukartoyo

KSE-099-3 [1/3] (0/2010.12.21)



## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Dio Nur Sadewa
2. Tempat/ Tanggal Lahir : Tangerang, 03 Februari 1997
3. NIT : 51145177 N
4. Alamat Asal : Perumahan Bukit Tiara Blok P1  
No.12, Pasir Jaya, Cikupa, Tangerang.
5. Agama : Islam
6. Jenis Kelamin : Laki-Laki
7. Golongan Darah : O
8. Nama Orang Tua
  - a. Ayah : Wiyana
  - b. Ibu : Lestantun
9. Alamat Orang Tua : Perumahan Bukit Tiara Blok P1  
No.12, Pasir Jaya, Cikupa, Tangerang.
10. Riwayat Pendidikan
  - a. SD : SDN Sukaharja III, tahun 2002-2008
  - b. SMP : MTSN DAAR EL-QOLAM, tahun 2008-2011
  - c. SMA : SMAN 11 Tangerang, tahun 2011-2014
  - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, 2014–Sekarang
11. Pengalaman Pratek Laut
  - a. Perusahaan Pelayaran : PT. Karya Sumber Energy
  - b. Nama Kapal : MV. Shanthi Indah
  - c. Masa Layar : 18 Oktober 2016 - 18 Oktober 2017

