



**PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE* DI MV. SINAR PAPUA
PADA SAAT KAPAL SANDAR**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

MONITA CHRISTYA GITA
NIT.531611106035 N

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

2020



**PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE* DI MV. SINAR PAPUA
PADA SAAT KAPAL SANDAR**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**MONITA CHRISTYA GITA
NIT.531611106035 N**

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

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY*
CODE DI MV. SINAR PAPUA PADA SAAT KAPAL SANDAR**

Disusun oleh:

MONITA CHRISTYA GITA
NIT. 531611106035 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 09-08-2020

Dosen Pembimbing I

Materi


Capt. TRI KISMANTORO, MM, M.Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19751012 199808 1 001

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan


F. PAMBUDI WIDIATMAKA, S.T, M.T.
Pembina (IV/a)
NIP. 19641126 199903 1 002

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika


Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE* DI MV. SINAR PAPUA PADA SAAT KAPAL SANDAR”

karya,

Nama : Monita Christya Gita

NIT : 531611106035 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Semarang,

Penguji I

Penguji II

Penguji III


Capt. H.S. Sumardi, SH, MM, M.Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560625 198203 1 002


Capt. Tri Kismantoro, MM, M.Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19751012 199808 1 001


Yustina Sapan, S.ST, MM
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Monita Christya Gita

NIT : 531611106035 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan Judul “PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE* DI MV. SINAR PAPUA PADA SAAT KAPAL SANDAR”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 7 AGUSTUS2020

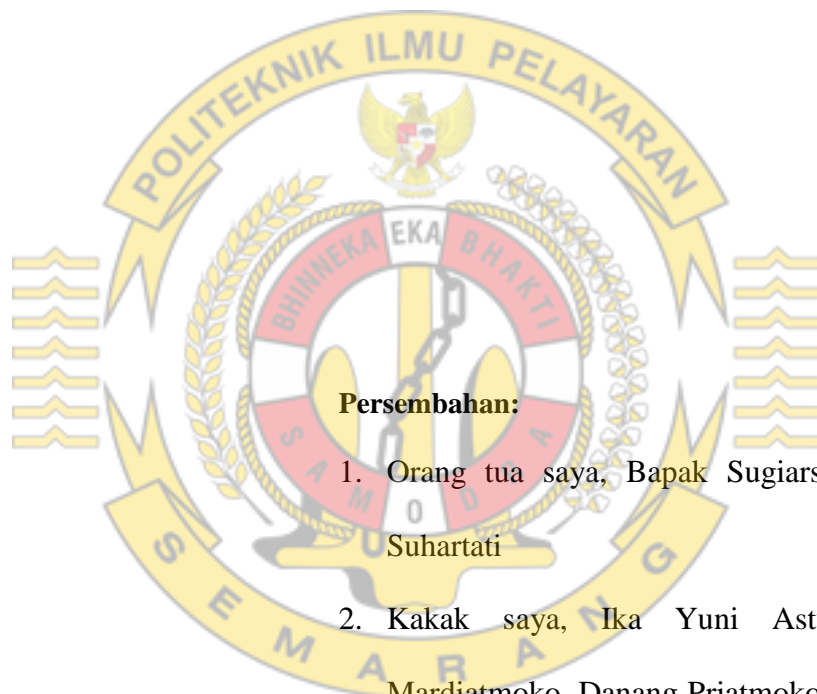
Yang membuat pernyataan,



MONITA CHRISTYA GITA
NIT. 531611106035 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

“Bersukacitalah dalam pengharapan, sabarlah dalam kesesakan, dan bertekunlah dalam doa !” (Roma 12:12)



Persembahan:

1. Orang tua saya, Bapak Sugiarso dan Ibu Suhartati
2. Kakak saya, Ika Yuni Astuti, Setyo Mardiatmoko, Danang Priatmoko, dan Dewi Rosanty
3. Capt.Tri Kismantoro, MM, M.Mar selaku dosen pembimbing I
4. Bapak F. Pambudi Widiatmaka, S.T.,M.T., M.Mar.E selaku dosen pembimbing II
5. Taruna Taruni Angkatan 53 PIP Semarang

PRAKATA

Segala puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan YME karena atas berkat dan anugrah-Nya, penulis telah menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Penerapan *International Ship And Port Facility Security Code* Di Mv. Sinar Papua Pada Saat Kapal Sandar**”.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ayah, dan Ibu tercinta yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa, serta kakak-kakak saya yang selalu menyemangati.
2. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika PIP Semarang.
4. Capt. Tri Kismantoro, MM, M.Mar selaku dosen pembimbing materi skripsi.
5. F. Pambudi Widiatmaka, ST., M.T., M.Mar.E selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi.
6. Perusahaan PT. Samudera Indonesia Ship Management dan seluruh *crew* kapal MV. Sinar Papua yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek laut serta membantu penulisan skripsi ini.

7. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
ABSTRAKSL.....	x
ABSTRACT.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar belakang.....	1
1.2 Perumusan masalah.....	4
1.3 Batasan Masalah.....	4
1.4 Tujuan penelitian.....	5
1.5 Manfaat penelitian.....	5
1.6 Sistematika penulisan.....	7

BAB II : LANDASAN TEORI.....	11
2.1 Tinjauan pustaka.....	11
2.2 Kerangka pikir.....	29
2.3 Definisi Operasional.....	32
BAB III : METODE PENELITIAN.....	35
3.1 Pendekatan dan desain penelitian.....	35
3.2 Fokus dan lokus penelitian.....	36
3.3 Sumber data penelitian.....	37
3.4 Teknik pengumpulan data.....	38
3.5 Teknik keabsahan data.....	43
3.6 Teknik analisa data.....	44
3.7 Prosedur Penelitian.....	44
BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	46
4.1 Gambaran Umum	46
4.2 Hasil Penelitian.....	66
4.3 Pembahasan Masalah.....	85
BAB V : PENUTUP.....	89
5.1 Simpulan.....	89
5.2 Saran.....	90
DAFTAR PUSTAKA.....	93
LAMPIRAN.....	94
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	118

ABSTRAKSI

Gita, Monita Christya, 2020, NIT: 531611106035.N, “*Penerapan International Ship and Port Facility Security Code di MV. Sinar Papua Pada Saat Kapal Sandar*”, Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt.Tri Kismantoro, MM, M.Mar., Pembimbing II: F. Pambudi Widiatmaka, S.T., M.T., M.Mar.E.

Transportasi laut tidak terlepas dari keselamatan anak buah kapal, muatan dan kapal. Dalam hal ini keselamatan terhadap ancaman kewanak-anak buah kapal, muatan dan kapal sangatlah penting. Upaya yang harus dilakukan oleh setiap anak buah kapal kapal harus sesuai dengan prosedur keamanan yang telah ditetapkan di atas kapal. Hal ini dilakukan supaya anak buah kapal, kapal dan muatan dapat sampai di pelabuhan tujuan dengan aman. MV. Sinar Papua adalah salah satu kapal berbendera Indonesia yang menerapkan *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*. *ISPS Code* adalah suatu peraturan dan tata cara untuk meminimalkan segala tindakan yang dapat mengancam keamanan anak buah kapal, muatan, dan kapal itu sendiri. Oleh sebab itu setiap anak buah kapal, diwajibkan untuk memahami dan melaksanakan setiap prosedur keamanan yang telah dimuat dalam *ISPS Code*.

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah metode penelitian deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data yang dilakukan oleh penulis yaitu dengan cara pengamatan langsung pada objek yang diteliti (observasi), wawancara dengan beberapa responden di MV. Sinar Papua, studi pustaka dan dokumentasi secara langsung pada objek penelitian.

Berdasarkan hasil penelitian, seluruh anak buah kapal MV. Sinar Papua telah memahami *ISPS Code* secara teori, namun secara praktek masih banyak kekurangan. Meskipun secara teori setiap anak buah kapal dapat memahami, namun masih ada yang melalaikan setiap prosedur pelaksanaan *ISPS Code* di atas kapal saat sandar. Dimana kedisiplinan anak buah kapal terhadap tindakan kewanak-anak yang seharusnya dilakukan ketika kapal sandar sering sekali dilalaikan. Oleh sebab itu upaya yang harus dilakukan yaitu penambahan jumlah anak buah kapal jaga untuk meringankan tugas jaga, sehingga akses keluar masuk dapat terpantau. Mualim 1 sebagai perwira kewanak-anak juga dapat membuat tulisan peraturan yang harus diterapkan di atas kapal agar setiap anak buah kapal dapat membacanya agar tidak terlupakan. Pengetahuan dan kedisiplinan tidak akan sempurna tanpa diadakannya pelatihan (*drill*). Sebagai perwira kewanak-anak, mualim 1 dapat mengkoordinasikan waktu kapal sandar kepada perusahaan dan pelabuhan, agar mendapatkan sedikit waktu untuk pelaksanaan pelatihan. Sehingga penerapan *ISPS Code* di MV. Sinar Papua dapat berjalan ketika pengetahuan, kedisiplinan dan pelatihan anak buah kapal di kombinasikan.

Kata kunci: *ISPS Code, anak buah kapal, pelatihan*

ABSTRACT

Gita, Monita Christya, 2020, NIT: 531611106035.N, "The implementation of International Ship and Port Facility Security Code on MV Sinar Papua when ship's berthing", Nautical Studies Program, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, 1st Supervisor: Capt.Tri Kismantoro, MM, M.Mar., 2nd Supervisor: F. Pambudi Widiatmaka, S.T., M.T., M.Mar.E.

Sea transportation can't be separated from the crew's safety, cargo and ship. In this case the safety to the ship's therats security, cargo and ship are important. The effort that should be done by the crew must base on the security precedure that have been applied on ship. This things should be done so that the crew, ship, and cargo can arrive on the destination port in safe condition. MV. Sinar Papua is one of ships with Indonesian flag that implement International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code). ISPS Code is a regulation and method to minimize the measure which could threaten the crew's security, cargo and the ship itself. So that every single crew on ship must understand and implement every security precedure which already mentioned in ISPS Code.

— The research method that used by the researcher for this thesis is a descriptive qualitative method. The Asambling data technique that apply by the researcher is using direct observation to the observation object, interview with several correspondence on MV. Sinar Papua, literature review and direct documentation to the research object.

— Based on the research's result, all crew MV. Sinar Papua already understood the ISPS code theoritically, but still lack in practice. Even the crew has mastered theoritically, but there is a crew who neglected with the ISPS procedure on ship during berthing. Sometimes the dicipline of crew to the security measure was ignored. So that the effort that should be done is the addition of crew to make the watchkeeping duty become easier, then the enterance access could be monitored. Chief Officer as Ship Security Officer can make a regulatory writting which should be implemented on ship, so that the crew could read and remember with that regulatory writting. Knowledge and dicipline wouldn't be perefect without doing drill. As ship security Officer, Chief Officer can cooperate when ship berthing to the company and port, in case of getting few time for conducting drill. So that the ISPS implementation on MV. Sinar Papua could work when knowledge, dicipline, and crew's training were combined as well.

Keyword: ISPS Code, crew, drill

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.2 Kerangka pikir penelitian.....	31
Gambar 4.1 Gambaran umum MV. Sinar Papua.....	47



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 <i>Ship Particulars</i>	48
---	----



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship's Particular</i>	94
Lampiran 2 <i>Crew List</i>	96
Lampiran 3 <i>International Ship Security Certificate</i>	97
Lampiran 4 <i>Bagian Ship Security Plan</i>	98
Lampiran 5 <i>Visitor Log Book</i>	102
Lampiran 6 <i>Ship Security Log Book</i>	103
Lampiran 7 <i>Skenario Security Drill (Stowaway)</i>	104
Lampiran 8 <i>Security Level di atas kapal</i>	106
Lampiran 9 Hasil Wawancara Narasumber I.....	107
Lampiran 10 Hasil Wawancara Narasumber II	109
Lampiran 11 Hasil Wawancara Narasumber III.....	111
Lampiran 12 Hasil Wawancara Narasumber IV.....	113
Lampiran 13 Lembar Usulan Judul Skripsi.....	115
Lampiran 14 Hasil Cek Plagiasi.....	116

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi memiliki peranan penting terhadap individu, masyarakat, sosial politik, dan pembangunan ekonomi dalam suatu negara. Menurut Sakti (2011), Transportasi merupakan kegiatan memindahkan atau mengangkut muatan (barang dan manusia) dari suatu tempat ke tempat lain, dari suatu tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destination*). Transportasi laut dalam hal ini, merupakan salah satu sarana penghubung untuk membangun hubungan kerjasama antar negara, baik dari segi teknologi dan ekonomi negara itu sendiri. Transportasi laut memiliki hubungan erat dengan pelabuhan, dimana menurut Lasse (2016) pelabuhan adalah tempat kapal berlabuh (*anchorage*), mengolah gerak (*maneuver*), dan bertambat (*berthing*) untuk melakukan kegiatan menaik dan atau menurunkan penumpang dan barang secara aman (*securely*) dan selamat (*safe*). Suatu negara yang memiliki sistem transportasi laut dan pelabuhan yang sangat baik dan berpotensi besar, dapat dikatakan negara tersebut memiliki perkembangan ekonomi yang baik.

Namun, dari beberapa peristiwa yang terjadi mengenai alat transportasi membuat banyak orang menjadi waspada dan merasa tidak nyaman ketika menggunakan jasa transportasi tersebut. Seperti halnya, peristiwa 11 September 2001, dimana terjadi serangan terhadap *World Trade Center* di Amerika Serikat. Serangan ini berawal dari pembajakan pesawat oleh suatu kelompok dan digunakan untuk melakukan serangan bunuh diri yang menargetkan warga

di Amerika Serikat. Hal ini dapat dijadikan sebagai salah satu bukti bahwa sarana transportasi telah dijadikan sebagai alat penghancur dan sangat meresahkan masyarakat. Tidak hanya itu dalam dunia maritim pembajakan kapal juga kerap kali terjadi seperti MV. Achille Lauro, kapal pesiar yang dibajak di Laut Tengah oleh sekelompok teroris yang mengatasnamakan *Front Pembebasan Palestina* pada 28 September 1985. Hal lain juga terjadi pada kapal USS Cole tahun 2000 dan MT Limburg tahun 2002 yang harus mengalami peristiwa pengeboman yang dilakukan oleh teroris. Peristiwa pembajakan ini juga pernah dialami oleh PT. Samudera Indonesia dimana kapal MV. Sinar Kudus pada tanggal 16 Maret 2011, telah dibajak oleh pembajak asal Somalia di perairan sekitar Somalia.

Peristiwa ini dapat terjadi di kapal dan pelabuhan manapun tanpa mengenal waktu. Oleh sebab itu peristiwa inilah yang nantinya akan menghambat kemajuan suatu negara, karena transportasi laut dan pelabuhan yang dianggap sebagai faktor penting dalam kemajuan suatu negara dapat dijadikan sasaran utama teroris untuk menghancurkan stabilitas negara tersebut. Karena transportasi maritim merupakan peran utama dalam menunjang perekonomian dunia, maka diperlukan peningkatan dan pengaturan keamanan kapal serta pengamanan pangkalan pendukungnya, yaitu fasilitas pelabuhan. Hal inilah yang mendorong terciptanya “*International Ship and Port Facility Security Code*”.

Penyusunan *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) dimulai sejak tahun 2001, oleh *Maritime Safety Committee* (MSC) bekerja sama dengan *Maritime Security Working Group* (MSWG) dengan

mengadopsi resolusi yang berisi tinjauan ulang terhadap segala tindakan dan prosedur dalam mencegah kemungkinan aksi teroris yang mengancam keamanan maritim, khususnya terhadap penumpang dan *crew* kapal, serta keselamatan kapal pada umumnya. Kemudian dalam Konferensi Negara Anggota (*Diplomatic Conference of Contracting Government on Maritime Security*) di London pada 9-13 Desember 2002 telah disepakati bahwa ISPS *Code* dimasukkan kedalam SOLAS 1974 dan menyetujui amandemen terhadap Keselamatan Navigasi pada Bab V dan Keselamatan Maritim pada Bab XI dalam SOLAS 1974, agar sesuai dengan adopsi ISPS *Code*.

ISPS *Code* sendiri terdiri dari 2 bagian yaitu bagian A yang berisi segala ketentuan yang wajib dilaksanakan oleh pemerintah negara anggota, kapal atau perusahaan dan fasilitas pelabuhan, menyangkut aturan-aturan yang tercantum dalam Bab XI-2 SOLAS 1974 hasil amandemen. Sedangkan bagian B berisi segala petunjuk atau pedoman tentang pelaksanaan dari Bab XI-2 yang tercantum pada Part A. Dalam hal ini negara Indonesia juga mengikuti aturan dari ISPS *Code* karena sudah menandatangani dan meratifikasi melalui Keppres No 65/1980 tentang ratifikasi SOLAS 1974, kemudian keputusan menteri perhubungan No KM 33/2003 tentang pemberlakuan amandemen SOLAS 1974 yaitu pengamanan kapal dan Fasilitas Pelabuhan di Wilayah Indonesia.

ISPS *Code* merupakan ketentuan dan prosedur untuk mencegah tindakan terorisme yang mengancam keamanan penumpang, *crew* kapal, dan kapal itu sendiri. Oleh sebab itu ISPS *Code* harus selalu diterapkan pada saat kapal berlayar, kapal berlabuh, maupun kapal sandar dipelabuhan dan juga harus diterapkan pada pelabuhan-pelabuhan yang ada di setiap daerah sesuai

dengan tingkat keamanan yang berlaku. Tidak hanya perwira keamanan yang mengetahui prosedur dan ketentuan dari ISPS *Code*, karena untuk keamanan dan keselamatan kapal setiap *crew* kapal di atas kapal juga harus mendapatkan familiarisasi tentang ISPS *Code* untuk ikut berperan dalam menjaga keamanan dan keselamatan kapal.

Berdasarkan uraian di atas penulis tertarik untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan ISPS *Code* di MV. Sinar Papua ketika kapal sandar di pelabuhan sebagai bentuk melindungi kapal dari setiap orang yang bukan merupakan *crew* kapal dapat dengan bebas keluar masuk kapal. Oleh sebab itu penulis memilih judul:

“ PENERAPAN *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE* DI MV. SINAR PAPUA PADA SAAT KAPAL SANDAR”

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan di atas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini, adalah sebagai berikut:

- 1.2.1 Mengapa penerapan *International Ship and Port Facility Security Code* di MV. Sinar Papua perlu ditingkatkan?
- 1.2.2 Mengapa masalah-masalah yang berkaitan dengan penerapan *International Ship and Port Facility Security Code* di MV. Sinar Papua dapat terjadi?
- 1.2.3 Mengapa diperlukan upaya untuk meningkatkan penerapan *International Ship and Port Facility Security Code* di MV. Sinar Papua?

1.3 Pembatasan Masalah

Berhubungan dengan pokok masalah yang dihadapi dan dibahas sangat luas, maka pengkajian masalah yang dibahas hanya sebatas mengenai

penerapan ISPS *Code* di MV. Sinar Papua pada saat kapal sandar di pelabuhan, masalah yang dihadapi dalam proses pelaksanaan ISPS *Code*, dan upaya yang harus dilakukan terhadap peningkatan penerapan ISPS *Code* di MV. Sinar Papua. Pembatasan masalah ini dibuat untuk mempermudah penulis dalam melakukan penelitian, pencarian data-data dan pengumpulan informasi yang sesuai dengan pemahaman dan pengetahuan penulis. Dalam hal ini penulis menjadikan kapal MV. Sinar Papua sebagai objek penelitian.

1.4 Tujuan Penelitian

Suatu kegiatan penelitian pasti memiliki tujuan yang akan dicapai. Baik untuk mengembangkan suatu teori yang sudah ada maupun menguji teori yang sudah ada. Oleh sebab itu kegiatan penelitian ini juga memiliki tujuan yang hendak dicapai, untuk memperoleh manfaat yang baik bagi penulis maupun setiap orang yang terlibat dan membaca skripsi ini. Berikut adalah tujuan yang hendak dicapai dalam melakukan penelitian ini:

- 1.4.1 Untuk mengetahui pelaksanaan penerapan ISPS *Code* di MV. Sinar Papua sebagai upaya meningkatkan keamanan di atas kapal.
- 1.4.2 Untuk mengetahui penyebab dari masalah dan cara mengatasi masalah yang terjadi di MV. Sinar Papua berkaitan dengan ISPS *Code* yang diterapkan di atas kapal.
- 1.4.3 Untuk mengetahui pentingnya upaya yang dilakukan dalam meningkatkan penerapan ISPS *Code* di MV. Sinar Papua.

1.5 Manfaat Penelitian

Berdasarkan judul penelitian yang diambil, penulis berharap skripsi ini memiliki manfaat baik bagi pembacanya maupun bagi penulis sendiri.

1.5.1 Manfaat Secara Teoritis

1.5.1.1 Sebagai salah satu bentuk tulisan yang dapat dijadikan acuan pembelajaran mengenai penerapan ISPS *Code* di atas kapal.

1.5.1.2 Untuk menambah referensi buku di perpustakaan PIP Semarang sehingga dapat menambah wawasan dan pengetahuan bagi para pembaca, baik perwira muda yang akan berlayar, taruna semester VIII yang akan menjadikan bahan untuk skripsi, maupun taruna semester IV yang dapat dijadikan bekal dalam masa praktek berlayar.

1.5.1.3 Dapat digunakan sebagai acuan untuk bahan skripsi bagi peneliti selanjutnya, agar penelitian ini lebih baik dan lebih akurat.

1.5.1.4 Dapat digunakan sebagai alat meningkatkan kesadaran keamanan dan kewaspadaan baik dari perwira kapal dan *crew* kapal.

1.5.2 Manfaat Secara Praktis

1.5.2.1 Supaya sistem keamanan diatas kapal dapat berjalan secara kondusif, serta memberikan rasa aman dalam melakukan setiap pekerjaan maupun dinas jaga.

1.5.2.2 Untuk memberikan pengertian dan kesadaran terhadap setiap *crew* kapal tentang pentingnya penerapan ISPS *Code* di atas kapal baik ketika bekerja maupun ketika berdinis jaga.

1.5.2.3 Untuk memberikan masukan kepada taruna semester VIII yang sebentar lagi menjadi perwira di atas kapal agar tetap menerapkan *ISPS Code* saat bekerja di atas kapal, demi meningkatkan keamanan di atas kapal.

1.6 Sistematika Penulisan

Dalam penulisan sebuah skripsi memiliki suatu tujuan yang harus dicapai, untuk mencapai tujuan yang diharapkan serta memudahkan dalam pemahaman. Penulis menyajikan skripsi ini dalam 3 bagian penting. Dimana bagian bagian ini memiliki keterkaitan satu sama lain, sehingga terbentuk sistematika penulisan sebagai berikut:

1.6.1 Bagian Awal

Bagian awal dari skripsi ini mencakup tentang halaman sampul depan, halaman judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman pernyataan, halaman motto dan persembahan, prakata atau kata pengantar, daftar isi, abstraksi, daftar tabel, daftar gambar, dan daftar lampiran.

1.6.2 Bagian Utama

Dalam bagian utama ini penulis menyajikan ke dalam 5 bab, dimana masing-masing bab terurai namun memiliki keterkaitan antara bab yang satu dengan yang lain. Sehingga keinginan penulis untuk menyampaikan isi dari skripsi ini dapat dipahami melalui bagian utama ini. Maka penulis menyusun dengan sistematika sebagai berikut.

BAB I : Pendahuluan

Dalam pendahuluan terdiri dari latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian,

dan sistematika penulisan. Dimana dalam latar belakang diberikan penjelasan tentang alasan pemilihan judul skripsi dan pentingnya judul skripsi yang penulis ambil. Serta menguraikan pokok-pokok pikiran beserta data pendukung mengenai pentingnya judul yang dipilih oleh penulis. Dalam perumusan masalah dapat diuraikan berbagai pokok-pokok permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini, berupa beberapa pertanyaan dan pernyataan. Tujuan penelitian berisi tentang tujuan yang ingin dicapai oleh penulis dengan melakukan penelitian ini. Dalam manfaat penelitian diberikan penjelasan mengenai manfaat dari penulisan skripsi baik manfaat secara teoritis maupun manfaat secara praktis. Dalam sistematika penulisan berisi tentang susunan bagian skripsi yang diuraikan tetapi tetap dalam satu kesatuan dan dapat dengan mudah dimengerti serta dipahami oleh pembaca. Dalam bagian ini penyusunan skripsi disusun secara runtut dan saling terkait satu sama lain.

BAB II : Landasan Teori

Landasan teori terdiri dari tinjauan pustaka, hipotesis, dan kerangka pikir. Dimana tinjauan pustaka berisi tentang teori-teori atau pemikiran yang melandasi judul penelitian, serta teori yang disajikan harus relevan dan dapat dijadikan sebagai landasan penyusunan kerangka pikir. Dalam kerangka pikir penelitian diberikan penjelasan

mengenai pemaparan kerangka berpikir atau tahap pemikiran secara kronologis dalam menyelesaikan permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep-konsep yang ada.

BAB III : Metode Penelitian

Dalam metode penelitian dipaparkan mengenai waktu dan tempat penelitian, jenis data, metode pengumpulan data, dan teknik analisis data. Dalam metode penelitian penulis menegaskan cara utama yang digunakan untuk mencapai tujuan dan menjawab segala masalah yang ditemukan. Waktu dan tempat yang terdapat dalam penelitian ini merupakan waktu dan tempat dilaksanakan penelitian. Jenis data merupakan data yang digunakan beserta sumber yang akurat dan relevan. Dalam metode pengumpulan data dipaparkan tentang cara yang digunakan penulis untuk mengumpulkan data yang diperlukan. Untuk teknik analisis data diberikan pemaparan tentang cara dan alat yang digunakan untuk menganalisis data serta pemilihan alat dan cara yang konsisten dengan tujuan dari penelitian.

BAB IV : Hasil Penelitian dan Pembahasan

Dalam hasil penelitian dan pembahasan disajikan gambaran umum dari objek penelitian, analisis hasil penelitian, serta pembahasan masalah. Gambaran umum objek penelitian menjelaskan tentang gambaran secara umum dari objek yang diteliti. Dalam analisis hasil

penelitian berisi tentang hasil dari penelitian yang diperoleh penulis. Dalam analisis hasil penelitian ini merupakan pokok dari isi skripsi karena didalamnya terkandung hasil dari apa yang sudah diteliti. Dalam pembahasan akan dipaparkan mengenai jawaban dari setiap masalah yang nanti akan mengarah kepada kesimpulan yang akan diambil.

BAB V : Penutup

Dalam penutup akan dipaparkan mengenai simpulan dan saran. Dimana simpulan berisi tentang hasil pemikiran deduktif dari hasil penelitian tersebut, dengan pemaparan secara kronologis, singkat, dan jelas. Sedangkan saran berisi tentang sumbangan pemikiran dari penulis sebagai alternatif terhadap upaya pemecahan masalah.

1.6.3 Bagian Akhir

Dalam bagian akhir terdapat daftar pustaka dan lampiran. Dimana lampiran digunakan untuk menempatkan data atau keterangan lain yang berfungsi untuk melengkapi uraian yang telah disajikan dalam bagian utama skripsi.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Penerapan

Penerapan merupakan sebuah tindakan yang dilakukan, baik secara individu maupun kelompok dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan. Secara bahasa penerapan adalah hal, cara atau hasil (Badudu dan Zain, 2010). Sehingga dalam melaksanakan penerapan diperlukan strategi yang sesuai, dan harus dilakukan oleh setiap pemimpin, yang berhubungan dengan masalah yang akan dihadapi. Dalam hal ini diperlukan suatu konsep yang lebih terarah dengan suatu metode yang memiliki fokus pada upaya pemecahan masalah yang sedang dialami, sehingga terwujud hasil yang diinginkan. Dari pengertian di atas, maka penerapan dalam skripsi ini merupakan pelaksanaan suatu strategi yang secara tepat dilakukan untuk mendapatkan hasil yang objektif dan sesuai dengan prosedur yang ada.

2.1.2 *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) merupakan suatu aturan yang telah diterima dan disahkan dalam forum *International Maritime Organization (IMO) Maritime Safety Committee (MSC)* dan kelompok kerjanya *Maritime Security Working Group* pada tanggal 12 Desember 2002. *ISPS Code* telah diadopsi ke dalam SOLAS 1974 pada Bab XI-2, yaitu tindakan khusus untuk meningkatkan

keamanan maritim. Keadaan tersebut segera diberlakukan dengan dasar peristiwa terorisme di New York pada 11 September 2001, sehingga pada November 2001 IMO segera menyetujui pengembangan tindakan-tindakan yang berhubungan dengan peningkatan keamanan di atas kapal dan pelabuhan.

Ekonomi perdagangan Negara kita sangat tergantung pada angkutan kapal lewat laut, utamanya perdagangan keluar negeri, oleh karenanya keamanan dan keselamatan kapal serta pelabuhan dimana kapal tersebut berlabuh, mutlak diperlukan. Ancaman terhadap keamanan kapal sudah sering terjadi yang sudah barang tentu membawa kerugian besar bagi kapal maupun perusahaan. Harus diakui bahwa penerapan ketentuan-ketentuan dalam ISPS Code di Indonesia belum sepenuhnya dilaksanakan, karena itu masih membutuhkan upaya keras dan sungguh-sungguh dari semua pihak terkait khususnya dalam upaya mewujudkan “Poros Maritim” di Indonesia (Khafendi, 2016)

Sebagai negara anggota IMO, Indonesia telah meratifikasi SOLAS 1974 melalui Keputusan Presiden No. 65 Tahun 1980. Hal ini merupakan suatu usaha untuk meningkatkan keamanan kapal dan pelabuhan. Untuk tercapainya hal tersebut diperlukan suatu rancangan keamanan yang efektif berdasarkan penilaian secara menyeluruh terhadap setiap kegiatan maupun kondisi yang berkaitan dengan keamanan kapal dan pelabuhan.

Rancangan yang telah disusun untuk meningkatkan suatu keamanan kapal dan pelabuhan harus mendapatkan persetujuan dari pihak administrasi atau atas nama administrasi. Hanya organisasi keamanan yang diakui yang diperbolehkan untuk membuat suatu rancangan keamanan kapal untuk suatu kapal secara khusus. Administrasi diperbolehkan mempercayakan tinjauan ulang dan persetujuan rencana keamanan kapal yang telah disusun atau mengenai rencana keamanan kapal yang telah disetujui sebelumnya namun telah diamandemen, kepada organisasi keamanan yang telah diakui. Dimana organisasi tersebut tidak boleh terkait dengan organisasi lain yang memiliki fungsi yang hampir sama yaitu menyiapkan atau memberikan batuan untuk mempersiapkan rancangan keamanan kapal tersebut.

Penerapan *ISPS Code* di atas kapal memerlukan adanya suatu organisasi, dimana organisasi tersebut bertujuan untuk menyusun atau membentuk suatu kelompok yang dapat merumuskan dan mempersiapkan rancangan keamanan di atas kapal. Organisasi ini dibentuk di atas kapal dengan beranggotakan awak kapal yang tanggung jawab terhadap tugasnya dalam menerapkan *ISPS Code* di atas kapal. *Crew* kapal yang terlibat dalam upaya penerapan *ISPS Code* ini harus mengetahui dan memahami setiap tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan aturan atau pedoman yang telah ditetapkan.

2.1.2.1 Tujuan *ISPS Code*

ISPS Code merupakan amandemen konvensi SOLAS 1974, yang dimasukkan dalam Bab XI-2 mengenai tindakan

khusus untuk meningkatkan keamanan maritim. *ISPS Code* juga merupakan suatu standar untuk pengambilan tindakan dalam pencegahan terhadap keadaan yang mengancam keamanan kapal, perusahaan, dan fasilitas pelabuhan.

Tujuan utama dari *ISPS Code* ini adalah untuk menetapkan suatu kerangka internasional yang melibatkan kerjasama antar negara anggota, instansi pemerintah, administrasi lokal, pelayaran dan industri pelabuhan untuk mendeteksi dan menilai ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan yang mempengaruhi kapal dan fasilitas pelabuhan yang digunakan dalam perdagangan internasional; untuk menetapkan peran dan tanggung jawab masing-masing dari semua pihak terkait di tingkat nasional dan internasional, untuk menjamin keamanan maritim; untuk memastikan efisiensi dan penyusunan dan pertukaran informasi yang terkait dengan keamanan; untuk menyediakan suatu metodologi untuk penilaian keamanan agar dapat membuat rencana dan prosedur untuk bertindak sesuai perubahan tingkat keamanan; dan untuk menjamin kepercayaan yang cukup dan tindakan keamanan maritim yang proporsional.

2.1.2.2 Sasaran *ISPS Code*

Sasaran untuk tercapainya tujuan dari *ISPS Code* adalah untuk menetapkan suatu kerangka internasional yang

melibatkan kerjasama antara negara anggota, instansi pemerintah, administrasi lokal, pelayaran dan industri pelabuhan untuk mendeteksi dan menilai ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan yang mempengaruhi kapal dan fasilitas pelabuhan yang digunakan dalam perdagangan internasional; untuk menetapkan peran dan tanggungjawab masing-masing dari semua pihak terkait, di tingkat nasional dan internasional, untuk menjamin keamanan maritime; untuk memastikan efisiensi dan secara dini penyusunan dan pertukaran informasi yang terkait dengan keamanan; untuk menyediakan suatu metodologi untuk penilaian keamanan agar supaya dapat membuat rencana dan prosedur untuk bereaksi sesuai perubahan tingkat keamanan; untuk menjamin kepercayaan yang cukup dan tindakan keamanan maritim yang proporsional.

2.1.2.3 Persyaratan Fungsional ISPS *Code*

Agar tujuan dari ISPS *Code* dapat dilaksanakan sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan, maka disusunlah beberapa persyaratan fungsional, antara lain mengumpulkan dan menilai informasi dengan memperhatikan ancaman keamanan dan pertukaran informasi dengan negara anggota; menuntut pemeliharaan protokol komunikasi untuk fasilitas

pelabuhan dan kapal; mencegah akses tidak sah ke kapal, fasilitas pelabuhan, dan area terlarang; mencegah masuknya senjata tidak sah, alat pengacau atau bahan peledak ke fasilitas pelabuhan atau kapal; menyediakan alat untuk alarm sebagai reaksi insiden keamanan atau ancaman keamanan; menuntut rencana keamanan fasilitas pelabuhan dan kapal berdasarkan pada penilaian keamanan; menuntut pelatihan, praktek, dan latihan untuk memastikan pemahaman rencana keamanan dan prosedur.

2.1.3 Pelaksanaan ISPS Code di Kapal

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) merupakan suatu kode internasional yang mengatur mengenai keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. *ISPS Code* berisi tentang setiap peraturan dan ketentuan yang telah dibuat dan ditetapkan dalam SOLAS 1974 Bab XI-2.

Dalam proses penerapan *ISPS Code* harus di bentuk petugas baik di atas kapal, perusahaan, maupun pelabuhan supaya pelaksanaan *ISPS Code* dapat berjalan dengan maksimal. Petugas diharapkan dapat berkomunikasi dengan baik, antara satu dengan yang lain agar tugas yang diberikan dapat berjalan dengan baik dan maksimal sesuai dengan prosedur.

Komunikasi berarti suatu proses penyampaian keterangan atau pengertian dari seseorang kepada orang lain, sehingga akan terjadi suatu

hubungan timbal balik antara keduanya yang memiliki tujuan yang sama. Dengan adanya komunikasi ini diharapkan dapat memberikan informasi yang sedang dibutuhkan pada saat itu, dan pertimbangan yang diambil atas suatu tindakan dalam mengatasi kejadian atau ancaman keamanan. Petugas–petugas yang dibentuk terdiri dari :

2.1.3.1 *Company Security Officer*/Perwira Keamanan Perusahaan

Perusahaan harus mengangkat seorang perwira keamanan perusahaan yang dapat bertindak sebagai perwira keamanan perusahaan untuk satu atau lebih kapal. Hal ini tergantung pada jumlah atau jenis kapal yang dioperasikan perusahaan, dinyatakan dengan jelas untuk kapal mana orang ini dapat bertanggung jawab.

2.1.3.2 *Ship Security Officer*/Perwira Keamanan Kapal

Seorang perwira keamanan kapal harus ditunjuk pada setiap kapal oleh perusahaan. Sebagai seseorang yang bertanggung jawab kepada Nahkoda atas keamanan di atas kapal. Seorang perwira keamanan kapal akan melakukan inspeksi keamanan kapal secara teratur untuk memastikan bahwa tindakan keamanan yang tepat dipertahankan; memelihara dan mengawasi implementasi rencana keamanan kapal, mencakup amandemen manapun terhadap rencana; mengkoordinir aspek keamanan penanganan muatan dan perbekalan kapal dengan personil kapal lainnya dan dengan perwira keamanan fasilitas pelabuhan yang relevan;

mengusulkan modifikasi rencana keamanan kapal; melaporkan kepada perwira keamanan perusahaan setiap defisiensi dan ketidaksesuaian (*non-conforms*) yang ditemukan pada waktu *internal audit*, tinjauan ulang berkala, inspeksi keamanan verifikasi pemenuhan dan menerapkan semua tindakan korektif; meningkatkan kesadaran keamanan dan kewaspadaan di atas kapal; memastikan bahwa pelatihan yang tepat telah diberikan kepada personil kapal, sebagaimana mestinya; melaporkan seluruh insiden keamanan; mengkoordinasikan implementasi rencana keamanan kapal dengan perwira keamanan perusahaan dan perwira keamanan fasilitas pelabuhan yang relevan; memastikan bahwa peralatan keamanan dioperasikan dengan baik, diuji, dikalibrasi, dan dirawat.

2.1.3.3 *Port Facility Security Officer*/Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan

Perwira keamanan fasilitas pelabuhan harus ditunjuk untuk setiap fasilitas pelabuhan yang memiliki tanggung jawab untuk pengembangan, implementasi, revisi, maupun pemeliharaan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan. Selain itu perwira keamanan fasilitas pelabuhan harus dapat berkomunikasi atau berkoordinasi dengan perwira keamanan kapal dan perwira keamanan perusahaan.

2.1.4 Keamanan

Menurut Tarwoto dan Wartonah (2010), keamanan adalah keadaan aman dan tentram. Keamanan tidak hanya mencegah rasa sakit atau cedera, tetapi keamanan juga dapat membuat individu aman dalam aktivitasnya, mengurangi stress dan meningkatkan kesehatan umum, sehingga kita dapat menyimpulkan bahwa ketika kita merasa bebas dan tidak dalam keadaan bahaya kita sudah masuk dalam kategori aman.

Dengan demikian keamanan merupakan suatu kondisi dan situasi yang mencerminkan suatu perasaan yang bebas dari ancaman atau gangguan baik secara fisik maupun secara psikis, yang nantinya akan menimbulkan suatu perasaan yang bebas dari rasa khawatir, dan takut karena telah mendapatkan suatu perlindungan dari ancaman bahaya keamanan. Sehingga tercipta rasa damai dan tentram bagi setiap individu, kelompok, lembaga maupun perusahaan.

Keamanan dalam ISPS Code berhubungan dengan *Ship Security Plan*, dimana dalam pelaksanaan keamanan di atas kapal setiap tindakan crew kapal telah di atur di dalam *Ship Security Plan*. *Ship Security Plan* akan mudah di pahami apabila SSO dapat mengadakan *drill* di atas kapal, sesuai dengan prosedur yang ada.

2.1.4.1 *Ship Security Plan* (Rancangan Keamanan Kapal)

Personil di atas kapal harus memahami tanggung jawab mereka dalam peningkatan keamanan kapal, sebagaimana diuraikan dalam *Ship Security Plan* (Rancangan Keamanan

Kapal). Setiap kapal harus memiliki suatu rancangan keamanan kapal yang disetujui oleh administrasi. Rancangan keamanan tersebut dibuat oleh suatu organisasi yang diakui, untuk suatu kapal secara khusus.

Rancangan tersebut harus menjelaskan 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; identifikasi daerah-daerah terlarang dan tindakan untuk pencegahan akses kedalamnya; tindakan pencegahan terhadap akses terlarang ke kapal; prosedur untuk menanggapi ancaman keamanan atau pelanggaran atas keamanan, mencakup ketentuan untuk pelaksanaan operasi yang kritis menyangkut kapal atau hubungan (*interface*) kapal/pelabuhan; prosedur untuk menjawab instruksi keamanan dari negara anggota dapat memberi keamanan tingkat 3; prosedur untuk pengungsian dalam hal ancaman keamanan atau pelanggaran atas keamanan; tugas-tugas personil kapal yang bertanggung jawab keamanan dan personil kapal aspek keamanan lainnya; prosedur untuk *audit* aktivitas keamanan; prosedur untuk pelatihan, praktek dan latihan berhubungan dengan rencana; prosedur untuk *interfacing* dengan aktivitas keamanan fasilitas pelabuhan; prosedur untuk tinjauan ulang berkala rencana dan untuk penyesuaian; prosedur untuk pelaporan insiden keamanan; identifikasi perwira

keamanan kapal; identifikasi perwira keamanan perusahaan, termasuk yang dapat dihubungi selama 24 jam; prosedur untuk memastikan pemeriksaan, pengujian, kalibrasi, dan pemeliharaan segala peralatan keamanan yang ada di atas kapal; frekuensi untuk menguji atau kalibrasi tentang segala peralatan keamanan di atas kapal; identifikasi penempatan titik pengaktifan sistem siaga keamanan (*Ship Security Alert System*); prosedur, bimbingan dan instruksi penggunaan sistem siaga keamanan kapal, mencakup pengujian, pengaktifan tindakan menonaktifkan dan memasang kembali dan untuk membatasi yang palsu.

Untuk memastikan implementasi secara efektif mengenai SSP, latihan harus dilaksanakan pada tingkat interval sesuai dengan jenis kapal, pergantian personil kapal, fasilitas pelabuhan yang harus dikunjungi dan keadaan lain yang terkait. Agar SSP dapat diterapkan di atas kapal dengan tepat sesuai dengan tingkat keamanan, maka suatu kapal harus melaksanakan Penilaian Keamanan Kapal (*Ship Security Assessment / SSA*). Rancangan keamanan kapal harus menetapkan tindakan peraturan keamanan untuk mengawasi akses ke kapal

2.1.4.1.1 Pada keadaan siaga 1, semua orang yang berusaha naik kapal dapat diperiksa melalui pengeledahan. Frekuensi kegiatan pengeledahan ini, termasuk pengeledahan acak, harus ditentukan secara spesifik

dalam rancangan keamanan kapal dan secara spesifik mendapat persetujuan dari pihak administrasi. Penggeledahan tersebut terbaik dilakukan oleh fasilitas pelabuhan bekerjasama dengan pihak kapal. Kecuali terdapat alasan yang kuat awak kapal harus tidak dapat diwajibkan untuk menggeledah teman-temannya sendiri serta barang-barang pribadi bawaannya. Kegiatan penggeledahan wajib dilakukan dengan cara-cara yang tidak melanggar hak asasi manusia perorangan dan menjaga martabat mereka. tindakan keamanan tersebut meliputi:

1. Pengecekan identitas dari semua orang yang berusaha untuk naik ke atas kapal dan mengkonfirmasi tujuan mereka dengan cara pengecekan, misalnya menggabungkan instruksi, karcis penumpang, pas naik kapal, dan lain-lain,
2. Kapal berkoordinasi dengan fasilitas pelabuhan menetapkan dan menjaga daerah aman dan demi keamanannya maka di wilayah tersebut dapat dilaksanakan kegiatan pengawasan dan pencarian orang, bagasi (termasuk benda-benda yang dibawa), barang-barang pribadi, kendaraan dan isinya.

3. Kapal berkoordinasi dengan fasilitas pelabuhan kapal harus memastikan dilaksanakannya pemeriksaan terhadap kendaraan yang akan dimuat ke kapal pengangkut mobil, ro-ro, dan kapal penumpang yang lain harus diperiksa sebelum dimuat sesuai dengan frekuensi pemeriksaan yang dipersyaratkan dalam rancangan keamanan kapal.

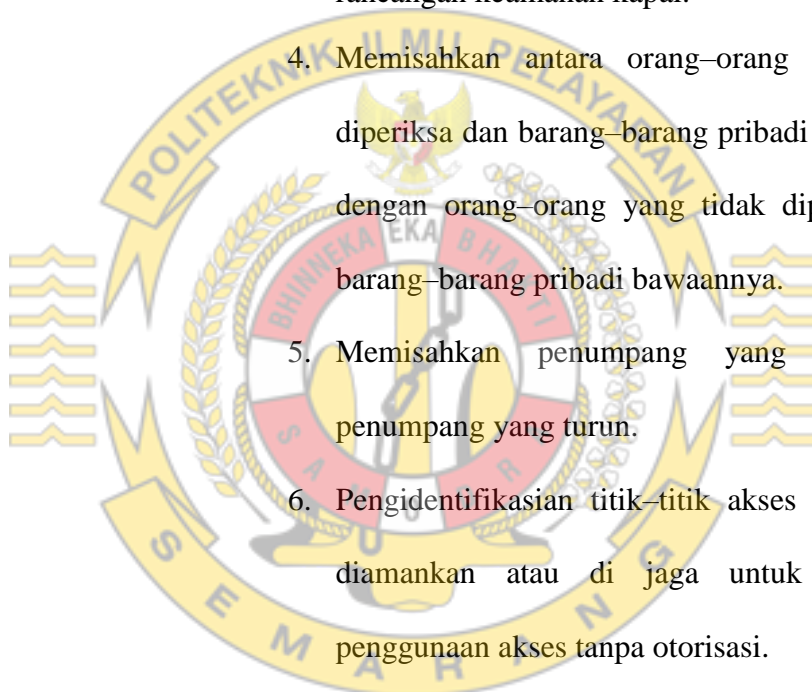
4. Memisahkan antara orang-orang yang telah diperiksa dan barang-barang pribadi bawaannya dengan orang-orang yang tidak diperiksa dan barang-barang pribadi bawaannya.

5. Memisahkan penumpang yang naik dan penumpang yang turun.

6. Pengidentifikasian titik-titik akses yang harus diamankan atau di jaga untuk mencegah penggunaan akses tanpa otorisasi.

7. Keamanan akses ketempat yang tidak dijaga yang dekat dengan tempat-tempat yang boleh diakses oleh penumpang dan pengunjung.

8. Mengadakan pengarahan keamanan singkat kepada seluruh awak kapal tentang kemungkinan adanya ancaman keamanan, prosedur melaporkan orang, benda, kegiatan yang mencurigakan serta perlunya kewaspadaan.



2.1.4.1.2 Pada keadaan siaga 2, Rancangan Keamanan kapal harus menetapkan tindakan peraturan keamanan yang dilaksanakan untuk mengadakan perlindungan terhadap resiko keamanan yang meningkat terhadap insiden keamanan guna meningkatkan kewaspadaan dan memperketat pengawasan, yang dapat meliputi:

1. Menugaskan personil tambahan untuk meronda area geladak selama jam tenang diam untuk menghalangi akses tanpa otorisasi,
2. Pembatasan banyaknya akses ke kapal mengidentifikasi akses yang harus ditutup dan peralatan yang memadai untuk pengamanannya,
3. *Dettering* sisi air akses kepada kapal, termasuk sebagian contoh didalam koordinasi dengan fasilitas pelabuhan, ketetapan patrol perahu,
4. Pendirian/penetapan merupakan suatu area terbatas pada *shore-side* kapal, di dalam kerjasama dekat dengan fasilitas pelabuhan,
5. Meningkatkan frekuensi dan rincian detail-detail pengeledahan orang, barang pribadi, dan kendaraan yang naik atau dimuat ke kapal,
6. Melakukan pengawalan terhadap pengunjung kapal,

7. Mengadakan penambahan pengarah singkat keamanan yang spesifik bagi semua awak kapal tentang ancaman-ancaman yang sudah teridentifikasi, menekankan kembali prosedur untuk pelaporan orang, benda atau kegiatan yang mencurigakan dan menekankan perlunya peningkatan kewaspadaan,

8. Mengadakan pengeledahan penuh atau sebagian diatas kapal.

2.1.4.1.3 Pada keadaan siaga 3, kapal harus memenuhi instruksi yang dikeluarkan oleh pihak-pihak yang sedang menangani insiden keamanan atau ancaman insiden keamanan. Rancangan keamanan kapal harus menjelaskan secara rinci tindakan peraturan keamanan yang dapat dilakukan oleh kapal, bekerjasama secara intensif dengan pihak-pihak terkait dan dengan fasilitas pelabuhan, yang dapat meliputi:

1. Membatasi akses, menjadi hanya satu akses yang terkontrol,
2. Hanya memberikan akses kepada pihak-pihak yang sedang menangani insiden keamanan dan ancaman insiden keamanan,
3. Mengarahkan orang-orang di kapal,

4. Penundaan kegiatan menaikturunkan penumpang,
5. Penundaan operasi bongkar muat barang, dan pengiriman barang, dan lain-lain,
6. Pengungsian kapal,
7. Pemindahan kapal, dan
8. Mempersiapkan pengeledahan penuh atau sebagian terhadap kapal.

2.1.4.2 Dalam penerapan ISPS Code di atas kapal SSP tidak dapat berjalan dengan baik tanpa adanya pelatihan (*training*), praktek(*drill*), dan latihan kemanan kapal (*exercises on ship security*). Menurut ISPS Code 2003:67, pelatihan, praktek dan latihan tentang keamanan kapal adalah untuk memastikan bahwa setiap *crew* kapal cakap dalam setiap tugas keamanan pada setiap tingkat kemanan. Dimana setiap petugas keamanan kapal harus memiliki pengetahuan dan sudah menerima pelatihan tentang penerapan ISPS Code di atas kapal.

2.1.5 Kapal

Kapal merupakan suatu alat transportasi yang digunakan untuk mengangkut penumpang, barang, dan lain sebagainya yang akan diangkut melalui laut atau sungai, seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, *ship* memiliki perbedaan ukuran dengan *boat*, dimana *ship* memiliki ukuran yang lebih besar dan *boat* memiliki ukuran yang lebih kecil. Sedangkan secara

kegiatan, kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Seperti adanya boat atau sekoci di atas kapal. Hal ini telah ditetapkan berdasarkan undang-undang, peraturan, dan kebiasaan setempat. Menurut KUHD Pasal 309 : “Kapal adalah segala alat-alat berlayar, bagaimanapun disebutnya dan sifatnya. Kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal dianggap memuat perlengkapan-perengkapan kapal. Yang diartikan dengan perlengkapan-perengkapan kapal adalah semua benda-benda yang diperuntukkan tetap dipergunakan dengan kapal.”

Selama ini kapal biasa digunakan oleh manusia untuk mengarungi lautan maupun sungai yang kita kenal dengan perahu. Pada masa lampau manusia biasanya menggunakan rakit, kanou, maupun perahu. Namun seiring berkembangnya jaman, yang membuat kebutuhan manusia meningkat. Maka meningkat pula jumlah muatan yang harus diangkut, oleh sebab itu seiring berkembangnya jaman maka rakit rakit yang tadinya digunakan untuk mengangkut muatan bertambah pula ukuran ruang muatnya yang biasa kita sebut dengan kapal.

Selama berabad-abad kapal telah digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang. Sampai pada awal abad ke-20 ditemukan pesawat terbang yang mampu mengangkut barang dan penumpang dengan waktu yang lebih efisien. Hal ini membuat transportasi laut memiliki saingan, namun tidak dipungkiri bahwa transportasi laut memiliki kualitas daya tampung yang lebih besar sehingga tetap menjadi tujuan utama pengiriman muatan berat melalui laut. Yang akhirnya banyak perusahaan memilih untuk mendominasi usaha pelayarannya

pada kapal niaga, kapal tanker, dan kapal penumpang atau kapal pesiar. Dengan konstruksi yang besar dan kuat, sebuah kapal memiliki bagian-bagian utama yang sangat mempengaruhi keamanan kapal saat berlayar, seperti *Smokestack* atau cerobong, Buritan, *Propeller* dan Kemudi, *Portside* (lambung kiri), *Starboard side* (lambung kanan), Jangkar, *Bulbous bow*, Haluan, Geladak, Anjungan, Palka (ruang muat).

Pada awal mula dunia pelayaran, seorang pelaut hanya berlayar dengan menyusuri daratan karena dengan itu mereka dapat menentukan arah mereka berlayar. Namun seiring dengan berkembangnya jaman banyak ilmuwan yang menemukan berbagai jenis alat navigasi. Yang paling sederhana adalah kompas, *astrolabe*, serta peta dengan benda baringan matahari dan bintang sebagai penentu arah. Tidak hanya itu penemuan telegraf (S.F.B Morse), radio (C.Marconi), radar, dan sonar, pada abad-20 membuat peranan navigator mulai tergeser. Pada akhir abad-20 dunia pelayaran kembali dimudahkan dalam menentukan arah pelayaran dengan ditemukannya GPS dengan ketelitian yang sangat tinggi karena berhubungan secara langsung dengan satelit. Penemuan modern lainnya yang dapat menunjang system navigasi yaitu dengan adanya penemuan radar type harpa yang dapat membantu para navigator dalam bernavigasi karena dapat melihat secara langsung keadaan laut. Radar harpa merupakan radar modern yang dapat mendeteksi jarak antara kapal dengan kapal, kapal dengan daratan, kapal dengan daerah berbahaya, secara langsung. Selain itu radar ini juga dapat mendeteksi

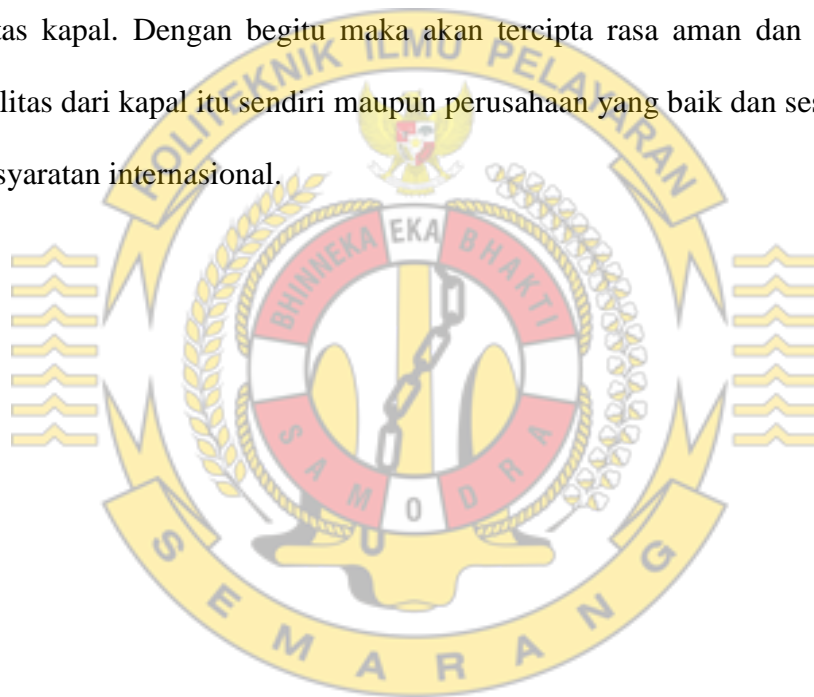
kecepatan kapal, kecepatan angin, dan memiliki daya akurasi gambar yang jelas.

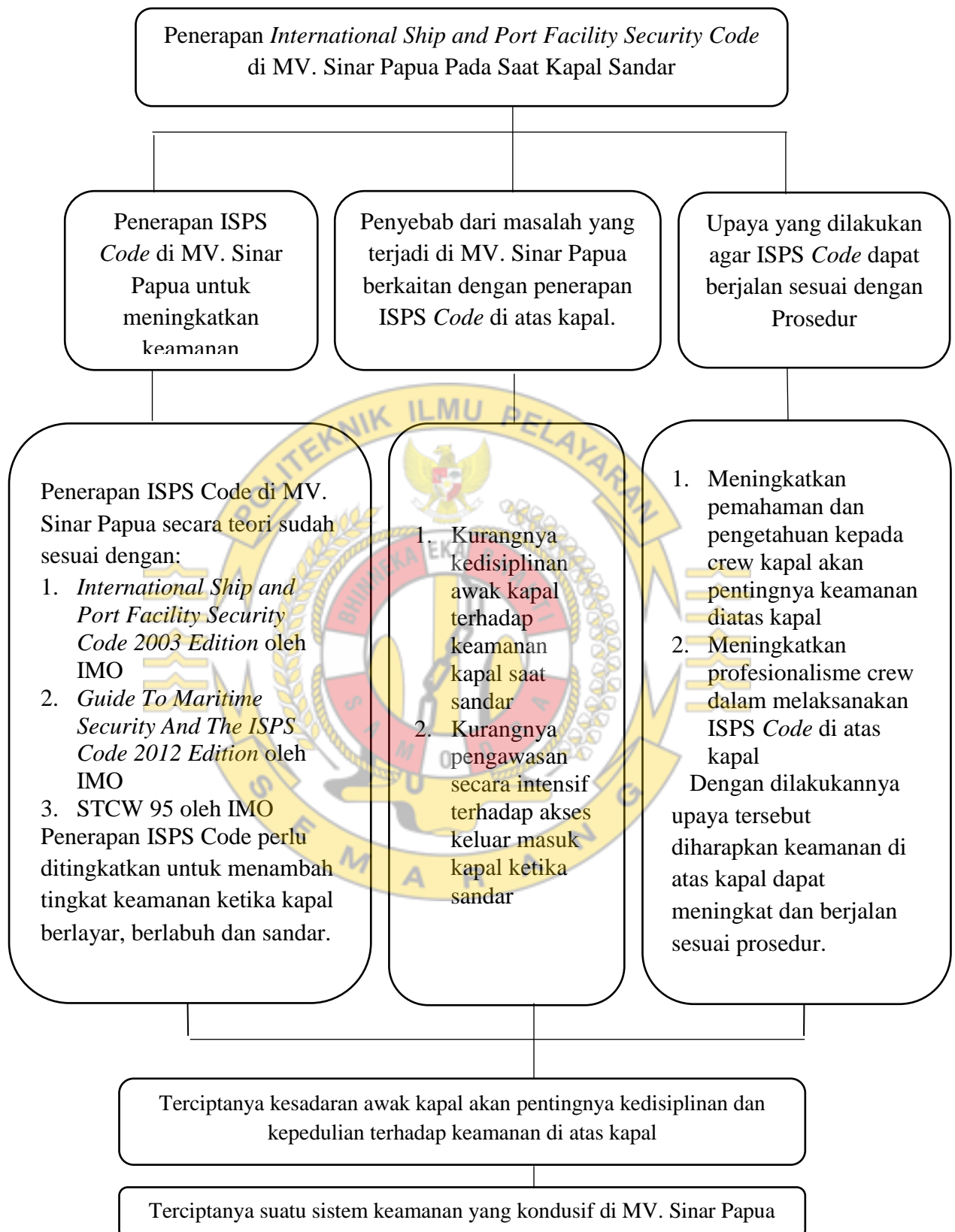
Tidak hanya itu saat ini kapal modern sudah dilengkapi dengan *Global Maritime Distress Safety System (GMDSS)*. GMDSS merupakan suatu system keselamatan pelayaran yang bekerja secara global. Jika suatu kapal berada dalam kondisi bahaya, system ini akan memancarkan suatu berita bahaya yang berisi posisi kapal, nama kapal, jenis keadaan bahaya, hal tersebut dipancarkan secara otomatis, cepat, tepat, dan akurat. Selain GMDSS terdapat system komunikasi lainnya yaitu *International Maritime Satellite (INMARSAT)* yang merupakan suatu system pengiriman berita menggunakan *E-Mail, telephone, telex, maupun faximile*.

2.2 Kerangka Pikir

Berdasarkan teori yang telah dikemukakan dalam tinjauan pustaka, bahwa penerapan merupakan suatu strategi yang dilakukan dalam upaya menumbuhkan rasa kedisiplinan mengenai suatu ancaman keamanan. Dimana penerapan ini memberlakukan suatu strategi yang di susun untuk menciptakan perasaan aman terhadap awak dan kapal itu sendiri. Dalam hal ini penerapan *ISPS Code* diatas kapal sangat mempengaruhi kondisi kapal ketika berlayar. Karena dalam suatu pelayaran tidak dapat dipungkiri bahwa segala bentuk ancaman keamanan terhadap awak kapal dan kapal itu pasti mengintai. Namun dengan diberlakukannya *ISPS Code* diharapkan setiap perwira dan awak kapal mampu untuk menerapkan segala upaya mencegah insiden ancaman keamanan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan dalam *ISPS Code*. Supaya *ISPS*

Code dapat berjalan diatas kapal maka seorang perwira yang telah mendapatkan sertifikat, dan memiliki pengetahuan ISPS *Code* lebih dalam dapat memberikan pengetahuannya kepada setiap crew diatas kapal. Hal ini dilakukan dengan cara mengadakan bimbingan dan pengawasan secara langsung dan rutin, serta diadakan pelatihan–pelatihan. Sehingga dapat terwujud penerapan ISPS *Code* secara maksimal, hal ini dapat diikuti dengan rasa disiplin dan bertanggung jawab dalam menjalankan peranannya dalam upaya penerapan ISPS *Code* diatas kapal. Dengan begitu maka akan tercipta rasa aman dan tercapainya kualitas dari kapal itu sendiri maupun perusahaan yang baik dan sesuai dengan persyaratan internasional.





Gambar 2.2 Kerangka Pikir

2.3 Definisi Operasional

2.3.1 Rancangan Keamanan Kapal (*Ship Security Plan / SSP*)

Merupakan suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan aplikasi tata cara di atas kapal yang dirancang untuk melindungi orang-orang di atas kapal, muatan, unit pengangkut muatan, gudang kapal atau kapal, dari resiko suatu ancaman keamanan.

2.3.2 Penilaian Keamanan Kapal (*Ship Security Assessment / SSA*)

Penilaian Keamanan merupakan suatu hal yang penting dan bagian integral dari proses pembuatan dan penyesuaian rencana keamanan kapal. Perwira keamanan perusahaan harus memastikan bahwa penilaian keamanan kapal dilaksanakan oleh orang dengan ketrampilan sesuai untuk mengevaluasi keamanan suatu kapal.

2.3.3 Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Assessment / PFSA*)

Penilaian keamanan fasilitas pelabuhan merupakan suatu hal penting dan bagian integral dari proses pembuatan dan membaharui rencana keamanan fasilitas pelabuhan. Penilaian keamanan fasilitas pelabuhan harus dilaksanakan oleh negara anggota dalam wilayah dimana fasilitas pelabuhan tersebut terletak.

2.3.4 Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Plan / PFSP*)

Merupakan suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan aplikasi tata cara yang dirancang untuk melindungi kapal dan fasilitas pelabuhan,

orang-orang, muatan, unit pengangkut muatan, dan gudang kapal di dalam fasilitas pelabuhan dari suatu resiko ancaman keamanan.

2.3.5 Petugas Keamanan Kapal (*Ship Security Officer / SSO*)

Merupakan seseorang yang bertanggung jawab kepada Nahkoda di atas kapal, dan ditunjuk oleh perusahaan sebagai petugas yang bertanggung jawab atas keamanan di atas kapal, mencakup implementasi, pemeliharaan rancangan keamanan kapal dan untuk koordinasi dengan petugas keamanan perusahaan serta petugas keamanan fasilitas pelabuhan.

2.3.6 Petugas Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer / CSO*)

Merupakan seseorang yang telah ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan bahwa suatu penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan; bahwa suatu rancangan keamanan kapal dikembangkan, disampaikan untuk persetujuan, dan sesudah itu diterapkan dan dipelihara, serta untuk koordinasi dengan para petugas keamanan fasilitas pelabuhan dan petugas keamanan kapal.

2.3.7 Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officer / PFSO*)

Merupakan seseorang yang telah ditunjuk untuk bertanggung jawab dalam pengembangan, implementasi, revisi dan pemeliharaan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dan untuk koordinasi atau berkomunikasi dengan para petugas keamanan kapal dan para petugas keamanan pelabuhan.

2.3.8 *Recognized Security Organization (RSO)*

Merupakan suatu badan hukum yang mempunyai tenaga ahli yang memiliki pengetahuan keamanan, manajemen resiko, intelijen dibidang kapal dan tau fasilitas pelabuhan

2.3.9 Keamanan Tingkat Siaga 1 (*Security Level 1*)

Merupakan suatu tingkat keamanan dimana tindakan pencegahan keamanan minimum yang harus dilaksanakan secara terus-menerus.

2.3.10 Keamanan Tingkat Siaga 2 (*Security Level 2*)

Merupakan suatu tingkatan dimana tindakan tambahan dari tingkatan keamanan minimum yang harus dilaksanakan pada waktu tertentu sebagai resiko meningkatnya suatu ancaman keamanan.

2.3.11 Keamanan Tingkat Siaga 3 (*Security Level 3*)

Merupakan tingkatan dimana tindakan pencegahan keamanan yang bersifat spesifik lebih lanjut yang dilaksanakan dalam waktu terbatas ketika suatu insiden keamanan segera terjadi atau mungkin, walaupun tidak memungkinkan untuk mengidentifikasi target yang spesifik.

2.3.12 *Tramper* (Pelayaran Tidak Tetap)

Merupakan pelayaran yang tidak terikat oleh ketentuan formal apapun yang baik menyangkut wilayah operasi, trayek yang dijalani, tarif yang berlaku maupun persyaratan dan ketentuan perjanjian pengangkutan. Kapal-kapal perusahaan pelayaran *tramper* ini merupakan pelayaran liar tetapi pelayaran bebas yang mengikuti hukum pasar yang berlaku.

BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Dari pembahasan masalah mengenai penerapan ISPS *Code* di MV. Sinar Papua pada saat kapal sandar dapat disimpulkan bahwa:

- 5.1.1 Penerapan ISPS *Code* di MV. Sinar Papua oleh setiap *crew* di atas kapal belum dapat berjalan maksimal, oleh sebab itu penerapan ISPS *Code* perlu ditingkatkan untuk mendukung peningkatan keamanan di atas kapal baik ketika kapal berlayar, berlabuh, maupun sandar. Secara teori peraturan yang ada dapat dimengerti dan dipahami oleh setiap *crew*, namun pemahaman secara teori saja tidak dapat dijadikan sebagai pedoman ketika ancaman keamanan terjadi di atas kapal. Kemampuan secara teori harus diimbangi dengan dilakukannya pelatihan agar *crew* kapal dapat terampil dalam melaksanakan setiap prosedur dalam ISPS *Code* ketika terjadi ancaman keamanan di atas kapal.
- 5.1.2 Dari pembahasan masalah yang sudah dipaparkan dapat disimpulkan bahwa penyebab dari masalah yang dihadapi berkaitan dengan ISPS *Code* di MV. Sinar Papua pada saat kapal sandar yaitu kurangnya pengetahuan dan kedisiplinan *crew* kapal dalam menerapkan ISPS *Code* secara optimal di atas kapal, serta kurangnya waktu *drill* terhadap ancaman keamanan di atas kapal.
- 5.1.3 Upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan penerapan ISPS *Code* di MV. Sinar Papua yaitu:

5.1.3.1 Untuk meningkatkan kedisiplinan *crew* kapal dapat ditingkatkan dengan penambahan jumlah *crew* jaga ketika kapal sandar.

5.1.3.2 Untuk meningkatkan pengetahuan *crew* secara efektif dan efisien yaitu dengan membuat tulisan yang ditempelkan di tempat yang mudah dilihat dan diingat oleh setiap *crew* di atas kapal.

5.1.3.3 Untuk meningkatkan ketrampilan dalam menghadapi ancaman keamanan dilakukan pelatihan tentang segala bentuk ancaman yang mungkin terjadi di atas kapal. MV. Sinar Papua secara rutin.

Upaya di atas perlu dilakukan untuk meningkatkan pengetahuan, kedisiplinan dan ketrampilan *crew* dalam menghadapi setiap ancaman keamanan di atas kapal. Supaya keamanan di atas kapal dapat tercipta sesuai dengan prosedur dalam ISPS *Code*.

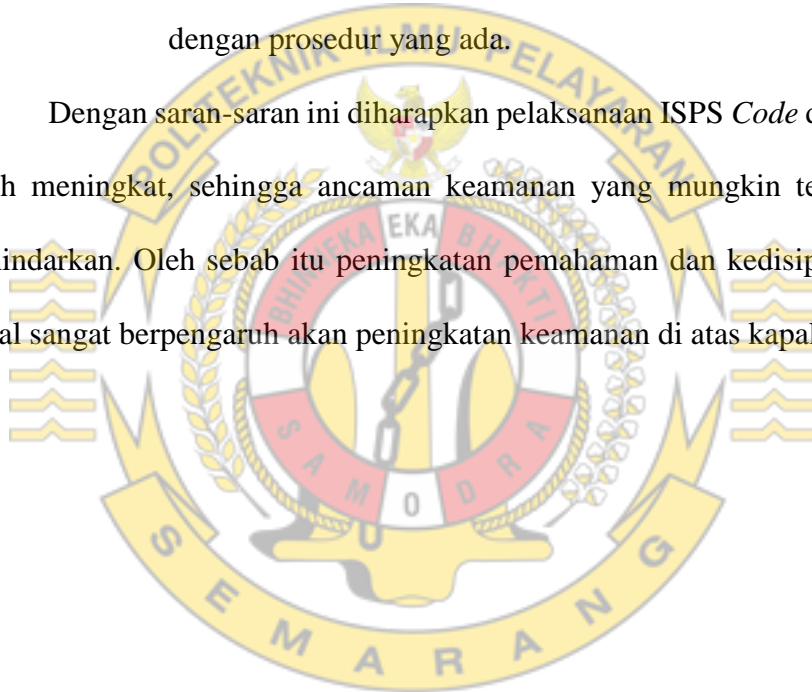
5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang ada, untuk mengatasi setiap masalah akan pemahaman dan kedisiplinan awak kapal sehubungan dengan penerapan ISPS *Code* di MV. Sinar Papua pada saat kapal sandar dengan upaya yang dapat ditindak lanjuti oleh pihak perusahaan dan nahkoda seperti perijinan penambahan personil jaga ketika kapal sandar, memberikan susunan prosedur keamanan diatas kapal yang dapat ditempelkan pada daerah mudah dilihat oleh awak kapal, serta pemberian waktu yang cukup untuk pelaksanaan *drill* di atas kapal. Untuk mendukung pelaksanaan upaya pemecahan masalah ini, diberikan beberapa saran dan masukan berupa:

- 5.2.1 Perusahaan dapat memberikan supply buku-buku yang dapat dibaca dan dijadikan pedoman dalam penerapan ISPS *Code* di atas kapal. Sehingga setiap awak kapal dapat membaca buku tersebut sebagai pedoman dalam pelaksanaan penerapan ISPS *Code*. Dengan adanya pedoman tentang penerapan ISPS *Code* dari perusahaan, SSO dapat mengetiknya dan ditempelkan di tempat yang mudah dibaca dan dilihat oleh awak kapal. Karena bila di berikan dalam bentuk buku awak kapal akan cenderung tidak membaca pedoman tersebut. Sehingga penerapan ISPS *Code* di MV. Sinar Papua dapat lebih terarah dan sesuai dengan prosedur yang ada.
- 5.2.2 Nahkoda dapat memberikan ijin kepada SSO untuk memberikan personil jaga tambahan ketika kapal sandar, yang dapat diambil dari *crew deck* dan *crew engine* di atas kapal, supaya setiap *crew* jaga akan lebih terfokus dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya agar tidak sembarang orang dapat keluar masuk akses kapal, tanpa sepengetahuan *crew* jaga. Sehingga masalah lain yang berkaitan dengan penerapan ISPS *Code* juga dapat terhindarkan dan keamanan di MV. Sinar Papua dapat berjalan sesuai dengan prosedur.
- 5.2.3 Untuk dapat memaksimalkan upaya yang ada nahkoda dapat berkoordinasi dengan SSO untuk melakukan :
- 5.2.3.1. Nahkoda dapat memberikan perijinan untuk penambahan jumlah *crew* jaga pada saat kapal sandar.

- 5.2.3.2. Nahkoda dapat berkoordinasi dengan SSO untuk membuat prosedur secara singkat, padat dan jelas, sehingga dapat ditempelkan pada dinding kapal yang mudah dilihat oleh *crew*.
- 5.2.3.3. SSO dapat berkoordinasi dengan Nahkoda dan perusahaan untuk memberikan waktu pelatihan yang cukup akan ancaman keamanan kapal, sehingga ketika terjadi insiden ancaman keamanan setiap *crew* dapat bertindak secara tepat dan sesuai dengan prosedur yang ada.

Dengan saran-saran ini diharapkan pelaksanaan ISPS *Code* di atas kapal lebih meningkat, sehingga ancaman keamanan yang mungkin terjadi dapat dihindarkan. Oleh sebab itu peningkatan pemahaman dan kedisiplinan awak kapal sangat berpengaruh akan peningkatan keamanan di atas kapal.



DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Sakti Adji. 2011. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Creswell, J. W. 2010, *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*, PT. Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- International Maritime Organization, 2003, *International Ship & Port Facility Security Code and SOLAS 2002* Terjemahan, IMO, United Kingdom.
- International Maritime Organization, 2012, *Guide to Maritime Security and The ISPS Code*. IMO, United Kingdom.
- Komariah, Aan dan Satori, Djam'an, 2012, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Alfabeta, Bandung.
- KUHD Pasal 309 Tentang Kapal
- Lasse, D.A. 2016. *Manajemen Kepelabuhan Edisi Kedua*. Rajawali Pers, Jakarta.
- Moleong, L.J. 2011, *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*, PT Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Moleong, Lexy, 2002, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- PT. Samudera Indonesia Ship Management, 2016, *Ship Security Plan*. Jakarta
- Sugiyono, 2007, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2008, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, ALFABETA, Bandung.
- Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*, Alfabeta, Bandung.
- Sujarweni, Wiratna, 2014, *Metodologi Penelitian: Lengkap, praktis, dan mudah dipahami*, PT. Pustaka Baru, Yogyakarta.
- Wartanah, dan Tarwoto. 2010. *Kebutuhan Dasar Manusia dan Proses Keperawatan*. Salemba Medika, Jakarta.
- Khafendi.2016.Diambil kembali dari Jurnal Penelitian Transportasi Laut:
<http://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/jurnallaut/article/view/1397>

Lampiran 1

Ship Particulars

PT.CUMAWIS
JAKARTA

MV.SINAR PAPUA
SHIP'S PARTICULARS

Ship's basic:	
Name:	MV.SINAR PAPUA
Flag:	INDONESIA
CLASS:	RINNA
Built:	2005,Shandong Huanghai Shipbuilding Co.,LTD PRC
Type:	Multi-purpose vessel
Call Sign:	YBIC2
Official Number:	2016 pst no.9127/L
IMO Number:	9345001
Material of Hull:	Steel

Dimension and main data:	
LOA/LBP/BM/DEPTH:	110.00/103.00/19.70/8.50m
GRT/NRT:	5250/2976 MT
DWT/DRAFT:	7633MT/6.50m
SPEED:	ABT 10.0KN

Container capacity:	Cont cap TEU:
ON DECK(THREE TIERS):	289 TEU
IN CARGO HOLD:	181 TEU
ON POOP DECK:	68 TEU
	TTL:538 TEU
ON DECK HATCH COVER:	130 FEU
ON POOP DECK:	32 FEU
IN CARGO HOLD:	85 FEU
	TTL : 247 FEU
DAANGEROUS CARGO:	01 BAY-19 BAY ON DECK
REEFER PLUG:	20 REEFER POINTS FEMALE 440V/380V WHERE OF ON DECK

*Vessel can stow following oversize-units:9'6 height:in hold: 1 tier of 9'6 plus 2 tier of 8'6
 *Container intake is always subject to the vessel's stability,trim,strength,regulations of visibility,permissible weights and at the Master's discretion
 *The vessel is fitted for the carriage of dangerous goods on deck in accordance with vessels certificates (full specification upon request)
 *Fitted with loose lasing-/stowage material for container in hold/on deck

Cargohold,hatch:		
Number of holds,hatches:	3 hatches/ 3 holds	
Hatchcovers:	MacGregor pontoon type,TTL 11 PCS,16--24MT/PCS	
Hatch,hold dimensions:	Hatches: capacity:	
Hold no. 1:	19.50m x 15.00m	2152CBM
Hold no. 2:	25.35m x 15.00m	3278CBM
Hold no.3 :	25.35m x 15.00m	3184CBM
		TTL:8614CBM
Deck-strength:		
In Hold:	90MT per 40'-stack / 54t per 20'-stack	
On Deck:	60MT per 40'-stack / 45t per 20'-stack	

Gear:	Gearless
Cell-guide:	No cell-guide
Ice Class:	B

Tank capacity:(incl.day and settling tanks).	
Fuel IFO 180:	abt 289.996 cbm
Diesel oil:	abt 59.909 cbm
Freshwater:	abt 159.45 cbm
Waterballast:	abt 3953.70 cbm

Machinery:	<u>Main engine:</u>	<u>Auxillary engine:</u>	<u>Generator engine</u>
Type:	ZIMD-MAN B&W8L23/30A	WD615.68 CD	CCFJ150-W
Number:	2	3	3
Power:	1230kW(each)	165kW/(each)	150kW(each)
Grade fuel used:	IFO 180	MGO	MGO

Fuel consumption at a speed of about 9.50 kn (max.hft.2):	
Ship at sea:	about 6 KL/day IFO 180 about 0.48 KL/day MGO
Ship in port:	about 0.96 KL/day MGO

*reefers connected.charterers to provide sufficient quantity of MGO during sea passages for operating auxiliaries/generators.

*The vessel is burning some MGO when entering/leaving port and maneuvering and berthing/unberthing,minimal amount of MGO is used for starting/stopping egine and boiler.

*Bunker to be delivered must meet ISO8217:2005 International standard and any subsequent revision thereof.

All details to be considered as about, given in good faith but without any guarantee.

Lampiran 2

Crew List

PT. CUMAWIS
JAKARTA

CREW LIST									
NAME OF SHIP : MV. SINAR PAPUA		CALL SIGN : YBJCZ		PORT OF : JAKARTA					
DWT / GRT : 7633 T / 4632 T		LOA : 110 Mtr		LAST PORT : BANJARMASIN					
FLAG : INDONESIA		NEXT PORT : BANJARMASIN		TOTAL CREW : 19 PERSONS INCLUDING MASTER					
IMO NUMBER : 9345001									
No.	NAME	SEX	RANK	DATE OF BIRTH	CERTIFICATE	SIGN ON	SEAMAN'S BOOK	EXPIRE DATE	NO. P K L
1	HERRY M. MANOY	M	MASTER	18-04-1961	ANT-I / 18	22-05-2018	D 024022	19-11-2019	PK 308/1008/SBY.TPK/18
2	NUR CHOIRI	M	CH.OFFICER	25-06-1980	ANT-II / 16	15-03-2019	E 061983	15-02-2021	PK 308/138/SYB.TPK/19
3	ANITA FAJARSSARI	F	2ND.OFFICER	12-07-1984	ANT-III / 16	21-05-2019	F 159731	26-07-2021	PK 308/1339/SYB.TPK/19
4	SOFYAN PRASETIA	M	3RD.OFFICER	11-08-1994	ANT-III / 16	26-02-2019	A 063123	02-06-2021	PK 308/477/SBY.TPK/19
5	SUBLI SANTOSO	M	CH.ENGINEER	18-05-1961	ATT-I / 16	16-02-2019	D 018928	11-11-2019	No.PK.308/479/SYB.TPK/19
6	SYARIF HIDAYAT	M	2ND.ENGINEER	14-05-1979	ATT-II / 16	08-04-2019	D 057694	12-08-2020	No.PK.308/2062/SYB.TPK/19
7	IRIANTO	M	3RD.ENGINEER	08-12-1983	ATT-III / 16	19-03-2019	F 130373	05-04-2021	PK 308/1350/SYB.TPK/19
8	ADYMAS AGUSTYA PRABOWO	M	4TH.ENGINEER	04-08-1985	ATT-III / 17	22-07-2019	D 075165	17-06-2020	PK 308/138/SYB.TPK/19
9	DEDI DERMAWAN	M	BOATSWAIN	17-03-1972	ANTD-17	05-12-2018	E 015648	12-11-2020	PK 308/1418/SYB.TPK/18
10	HOMASAR	M	ABLE BODY	05-05-1964	ANTD-17	22-03-2019	F 214732	22-01-2020	No.PK.308/134/SYB.TPK/19
11	DAVID ANDRI YONATAN	M	ABLE BODY	19-08-1989	ANTD-17	08-04-2019	E 197524	28-10-2019	No.PK.308/2064/SYB.TPK/19
12	DEDE HAMDAN	M	ABLE BODY	04-05-1991	ANTD-16	08-05-2019	F 107434	22-07-2021	No.PK.308/1548/SYB.TPK/19
13	AGUS SETIAWAN	M	OILER	25-08-1992	ATTD	01-05-2019	F 088447	30-11-2020	No.PK.308/547/SYB.TPK/19
14	RABIUL GAFUR	M	OILER	01-12-1985	ATTD-17	29-12-2018	F 109281	07-02-2021	PK 308/1463/SYB.TPK/18
15	EKO ARIYADI	M	OILER	15-06-1985	ATTD-15	16-10-2018	F 081288	30-10-2020	PK 308/373/SYB.TPK/18
16	SLAMET	M	COOK	15-03-1966	BST-17	20-04-2019	C 029750	08-03-2021	No.PK.308/89/SYB.TPK/19
17	SUSTIYANTO	M	STEWARD	20-08-1988	BST-18	13-11-2018	F 097017	12-01-2021	PK 308/1548/SBY.TPK/18
18	MONITA CHRISTYA GITA	F	DECK CADET	24-01-1998	BST-17	19-08-2018	F 120704	16-05-2021	
19	ALI BASTOMI	M	ENG. CADET	14-03-1995	BST-18	05-03-2019	F 200561	11-01-2022	

JAKARTA, 19 AGUSTUS 2019

[Signature]
CAPT. HERRY M. MANOY
MASTER

Lampiran 3

International Ship Security Certificate

21

SERTIFIKAT KEAMANAN KAPAL INTERNASIONAL
INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

REPUBLIK INDONESIA

No. : 01-2515-DV

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 Transportation

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	: SINAR PAPUA
Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	: YBJC 2
Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	: Jakarta
Tipe Kapal <i>Type of Ship</i>	: Other Cargo Ship
Tonase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	: 5.250
Nomor IMO <i>IMO number</i>	: 9345001
Nama dan Alamat Perusahaan <i>Name and Address of the Company</i>	: PT. SAMUDERA INDONESIA SHIP MANAGEMENT Jl. Kali Besar Barat No. 43 Jakarta 11230 - Indonesia IMO Company : 1592194

Dengan ini dinyatakan:
This is to certify

- bahwa sistem 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;
- verifikasi menunjukkan bahwa sistem 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;
- kapal dilengkapi Rancangan Keamanan Kapal yang telah disetujui.
that the ship is provided with an approved Ship Security Plan

Tanggal Verifikasi Awal / **Pembaruan 20 Agustus 2016**
Date of Initial / Renewal Verification on which this certificate is based August 20th 2016
Sertifikat ini berlaku sampai dengan **19 Agustus 2021**
This Certificate is valid until August 19th 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, **16 Agustus 2016**
Date of Issue, August 16th, 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

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

VICTOR VIKKI SOBROTO, MM, M.Mar.E
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670111-1980011-0001

No. : PUP. 16 043032

15 | Short term international Ship Security Certificate

Lampiran 4

Bagian Ship Security Plan

Ship Security Plan
Security Measures for Access Control
Section 10

Section 10 Security measures for access control

10.1 Access to the Ship	Security Level 1 Tingkat Keamanan 1	Security Level 2 Tingkat Keamanan 2	Security Level 3 Tingkat Keamanan 3
<p>Access to the Ship (Access point of the ship is shown in Appendix 6) (Tempat akses digambarkan dalam Lampiran 6)</p>	<p>1. Identification of access points that should be secured or attended to prevent unauthorized access (include access to the deck from the shore); Pengenalan titik akses yang harus dijaga atau diawasi untuk mencegah akses yg tak diijinkan (meliputi akses langsung ke dek dari darat);</p> <p>2. Securing, by locking or other means, access to unattended spaces adjoining areas to which visitors have access Menjaga, dengan mengunci atau dengan cara lain, akses ke tempat-tempat yg tak diawasi dimanaya tempat dimana pengunjung mempunyai akses</p> <p>3. Checking the identity of all persons seeking to board the ship and confirming their reasons for doing so by checking, for example, joining instructions, work orders etc Pemeriksaan identitas semua orang yg dikelompokkan berdasar di atas kapal dan mengkonfirmasi alasan mereka berada di atas kapal dengan memeriksa, sebagai contoh, intruksi keikutsertaan, perintah kerja dll</p> <p>4. Providing Visitor Tag to visitor and recorded in the Visitor Log.</p>	<p>1. Limiting the number of access points to the ship, identifying those to be closed and the means of adequately securing them; Membatasi jumlah tempat-tempat akses ke kapal, mengidentifikasi ditutup dan dengan meyakinkan dijaga secukupnya;</p> <p>2. Assigning additional personnel to patrol deck areas during silent hours to deter unauthorized access; Menempatkan personel tambahan untuk berpatroli area dek selama jam-jam tenang untuk mencegah akses orang yg tak diijinkan;</p> <p>3. Detering waterside access to the ship, including, for example, in liaison with the port facility, provision of boat patrols; Mencegah akses sisi laut ke kapal, meliputi, sebagai contoh, dalam hubungannya dengan fasilitas pelabuhan, perbekalan sekoci patroli;</p> <p>4. Establishing a restricted area on the shore-side of the ship, in close co-operation with the port facility; Menentukan suatu area terlarang di sisi daratan dari kapal, bekerjasama erat dengan fasilitas pelabuhan;</p> <p>5. Escorting visitors on the ship; Mengawal pengunjung di dalam kapal;</p>	<p>1. Limiting access to a single, controlled, access point; Membatasi akses ke tempat tunggal, tempat terkontrol, tempat akses;</p> <p>2. Granting access only to those responding to the security incident or threat thereof; Hanya membolehkan akses ke mereka yg bertanggung jawab terhadap insiden keamanan atau ancamannya;</p> <p>3. Directions of persons on board; Mengarahkan orang-orang di atas kapal;</p> <p>4. Suspension of embarkation or disembarkation; Menghentikan proses embarkasi atau penurunan dari kapal;</p> <p>5. Suspension of cargo handling operations, deliveries etc; Menghentikan operasi penanganan muatan, penerimaan dll;</p> <p>6. Evacuation of the ship; Pengosongan kapal;</p> <p>7. Movement of the ship; and Menggerakkan kapal; dan</p>

Security Measures for Access Control
 Section 10

Ship Security Plan

Security Level 1 Tingkat Keamanan 1	Security Level 2 Tingkat Keamanan 2	Security Level 3 Tingkat Keamanan 3
<p>Memberikan Kartu Pengunjung kepada pengunjung dan mencatatnya didalam Buku Pengunjung.</p> <p>5. Providing security briefings to all ship personnel on possible threats, the procedures for reporting suspicious persons, objects or activities and the need for vigilance.</p> <p>Memberikan pengarahan keamanan ke semua personel kapal tentang kemungkinan ancaman, prosedur pelaporan orang yg dicurigai, benda atau aktivitas dan kebutuhan kewaspadaan.</p>	<p>6. Providing additional specific security briefings to all ship personnel on any identified threats, re-emphasising the procedures for reporting suspicious persons, objects, or activities and the stressing the need for increased vigilance; and</p> <p>Menyediakan pengarahan keamanan khusus tambahan kepada semua personel kapal tentang ancaman-ancaman, prosedur prosedur-prosedur untuk melaporkan orang yg dicurigai, benda, atau aktivitas dan penekanan kebutuhan kewaspadaan; dan</p> <p>7. Preparing for a full or partial search of the ship.</p> <p>Pelaksanaan untuk penggeledahan semuanya atau sebagian kapal.</p>	<p>8. Carrying out a full or partial search of the ship.</p> <p>Melaksanakan penggeledahan semua bagian atau sebagian dari kapal.</p>

APPROVED BY
 DIRECTOR GENERAL
 OF SEA TRANSPORTATION
 Initials: *f*

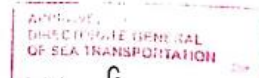
10.2 Access Point and Measures to prevent unauthorized access
Tempat akses dan tindakan pencegahan akses yg tidak diijinkan

Access Point Tempat Akses	Measures Tindakan-tindakan		
	Security Level 1 Tingkat Keamanan 1	Security Level 2 Tingkat Keamanan 2	Security Level 3 Tingkat Keamanan 3
Gangway Jalan masuk	Watch duty (when used) Tugas jaga (ketika digunakan)	Watch duty (when used) Tugas jaga (ketika digunakan)	Watch duty (when used) Tugas jaga (ketika digunakan)
Pilot Ladder Tangga Pandu	Watch duty (when used) Tugas jaga (ketika digunakan)	keep the ladder clear of water surface or keep the ladder clear of wharf Dijaga tangga dari permukaan air atau dijaga tangga dari dermaga	keep the ladder clear of water surface or keep the ladder clear of wharf Dijaga tangga dari permukaan air atau dijaga tangga dari dermaga
Ship side Samping kapal	Patrol Patroli	Patrol Patroli	Patrol Patroli
Anchor Cable Rantai jangkar	Patrol Patroli	close hawse pipe Tutup lubang pipa	close hawse pipe Tutup lubang pipa
Mooring Ropes Tali tambat	Patrol Patroli	Patrol and fit a large rat guard or close by other means Patroli dan menyiapkan suatu pelindung tikus yg besar atau tutup dengan cara yg lain	Patrol and fit a large rat guard or close by other means Patroli dan menyiapkan suatu pelindung tikus yg besar atau tutup dengan cara yg lain
Crane	Watch duty (when used) Tugas jaga (ketika digunakan)	Watch duty (when used) Tugas jaga (ketika digunakan)	Stowed and secured Disimpan dan diket

10.3 Updating of Identification systems
Memuktakhirkan system identifikasi

SSO should review the Identification system periodically. Where any deficiency found in the Identification system, SSO should report such deficiency and propose the improvement of the Identification system. Where shipboard personnel or shore side personnel tried, or intend to try to abuse the Identification system is found, SSO should report the fact to the PFSO and CSO for consideration of a disciplinary action.

SSO harus meninjau kembali secara berkala system Identifikasi. Dimana adanya kekurangan yg ditemukan di dalam system Identifikasi, SSO harus melaporkan kekurangan tersebut dan mengajukan pengembangan system Identifikasi tersebut. Jika ditemukan adanya personil kapal atau personil darat telah mencoba, atau bermaksud mencoba menyalahgunakan system Identifikasi, SSO harus melaporkan hal tersebut kepada PFSO dan CSO untuk pertimbangan melakukan tindakan penerbitan/pendisiplinan.



10.4 Visitor physical search (body check) and accompanied baggage search

Pengecekan fisik pengunjung (pemeriksaan badan) dan penggecekan barang bawaan

	Security Level 1 <i>Tingkat keamanan 1</i>	Security Level 2 <i>Tingkat keamanan 2</i>	Security Level 3 <i>Tingkat keamanan 3</i>
Visitors, shipboard personnel and their accompanied baggage <i>Pengunjung, personil kapal dan barang bawasanya</i>	<p>1. Visitor to be body check by metal detector or manual searched at dedicated location on board ship. <i>Pengunjung akan diperiksa dengan pendeteksi logam atau penggecekan dg tangan ditempat yang telah ditentukan di atas kapal</i></p> <p>2. All accompanied baggage is to be screened by metal detector or searched <i>Semua barang bawaan akan diperiksa dengan pendeteksi logam atau digecek</i></p> <p>3. Segregating checked person and their unaccompanied baggage <i>Melakukan pemisahan antara orang dan barang bawaan yang telah diperiksa dengan yang belum diperiksa</i></p>	<p>1. Additional personnel to supervise the visitor body check and accompanied baggage <i>Peningkatan personil tambahan untuk pengawasan pemeriksaan badan pengunjung serta barang bawasanya</i></p> <p>2. Increasing the details of searches of persons and personnel baggage. <i>Meningkatkan ketelitian pengecekan orang dan barang bawasanya.</i></p>	<p>1. Preparation for restriction or suspension of handling of accompanied baggage; <i>Persiapan untuk pembatasan atau penangguhan penanganan barang bawaan on board the ship.</i></p> <p>2. Refusal to accept accompanied baggage <i>Penolakan barang bawaan yg telah diterima di atas kapal</i></p>

10.5 Unaccompanied baggage

Barang bawaan yang tidak dibawa sendiri

	Security Level 1 <i>Tingkat keamanan 1</i>	Security Level 2 <i>Tingkat keamanan 2</i>	Security Level 3 <i>Tingkat keamanan 3</i>
Unaccompanied baggage <i>Barang bawaan yang tidak dibawa sendiri</i>	All unaccompanied baggage is prohibited to be loaded onboard ship <i>Semua barang bawaan yang tidak dibawa sendiri dilarang dimuat di atas kapal</i>	All unaccompanied baggage is prohibited to be loaded onboard ship <i>Semua barang bawaan yang tidak dibawa sendiri dilarang dimuat di atas kapal</i>	All unaccompanied baggage is prohibited to be loaded onboard ship <i>Semua barang bawaan yang tidak dibawa sendiri dilarang dimuat di atas kapal</i>

APPROVED BY:
 DIRECTOR GENERAL
 OF SEA TRANSPORTATION
 Initials: 8

Lampiran 5


Visitor Log Book

Visitor / Gangway Log Book
 Date 19-08-2018 Port / Road of / Location / Terminal Surabaya / Nilam

Name of Visitor	Document ID No.¹	Purpose of visit (e.g. name of company, stevedore, agent, supplier, etc.)	Person photo searched
			YES NO
Abriyan		Agent Sama	<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO
Rusi		TUM	<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO
Satrio		TUM	<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO
Luhmay		TUM	<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO
Deni		TUM	<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO
Erick		TUM	<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO
Yusup		TUM	<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO

Gangway
 Watch 3/018 + AB, from 08.00 to 12.00 Reliever 26/18/18 from 12.00 to 18.00

Time in	Time out	Visitor button tag distributed	Button/tag No.	Visitor button tag collected	Remarks
		YES NO		YES NO	
07.30	07.40	<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO		<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO	
07.30		<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO		<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO	
07.30		<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO		<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO	
07.30		<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO		<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO	
07.30		<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO		<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO	
07.30		<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO		<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO	
14.00	16.25	<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO		<input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO	

Master / SSO: 

112* Boat Time Unmanned

Lampiran 7

Skenario Security Drill (Stowaway)

SECURITY DRILL

Type of Drill/Exercise:	Stowaway		
Day and Date:	Friday, 12 th October 2018	Vessel Name:	MV. Sinar Papua
Place:	Tamban Anchorage	Participants	19 persons

A. Scenario

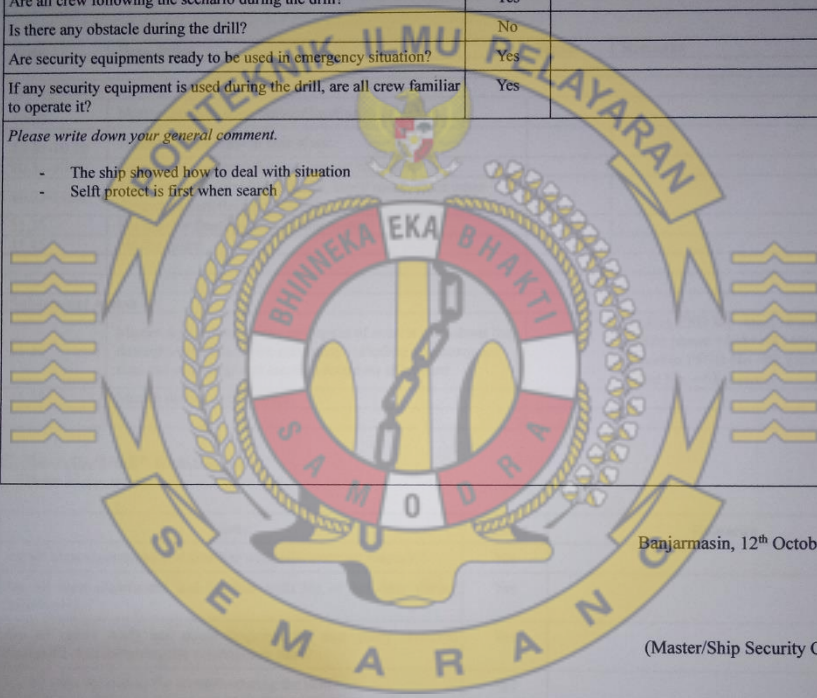
Assumed that while vessel berthing at Trisakti terminal, A/B duty saw security seal of lifeboat was broken while he was carrying out routine patrol in lifeboat deck. A/B duty reported to duty officer about the finding and requests a permission and support to check inside the lifeboat. While he was checking the lifeboat, he found that food ration was lost. A/B duty called duty officer to clarify the situation. Duty officer checked the lifeboat and confirm that food ration was lost. Duty officer reported to SSO/Master regarding the situation and advise possibility of stowaway on board.

B. Action

Time	Description	Status	Remarks
Initial Action			
13.15	Master declared the stowaway drill begins.		
13.17	Master/SSO instruct all crews to muster at muster point		
13.17-13.20	SSO divide crew into three search team.		
13.20-13.25	Search team A / Security team A carry out ship search in all deck area		
13.25-13.30	Search team B / Security team B carry out ship search in accommodation space		
13.30-13.35	Search team C / Security team C carry out ship search in machinery space		
13.36	Security team A found stranger hiding in Bosun store		
Subsequent Action			
13.36-13.40	Confirmed that Security team A found a stranger on board. SSO/Master order to all security teams to conduct extensive search to all ship's area to ensure there was no other stowaway on board		
13.40-13.45	Stranger, whom found on board, escorted to the saloon to be asked/interviewed by SSO. (SSO could use checklist attached with)		
13.45-13.50	Prepare room for a stowaway, make sure the room clear from any dangerous material could be use to harm himself/herself or others		
13.52	Keep him/her locked in the room and provide meal for him/her		
13.53	Minimizes contact with the stowaway and appoint guard for the room		
13.53-13.55	SSO immediately contact CSO, Authority and agent where stowaway on board, agent in next port call regarding the situation and information collected from stowaway.		Contact CSO Mr. Amal Hilmana in his mobile phone +62811181490 Report to PFSSO No.+62 xxxx Agent No. +62xxxxxxx
13.55--14.00	SSO coordinate with CSO and agent to arrange disembarkation of stowaway		

C. Drill Evaluation

Items	Yes/No	Remarks
Are all crew understand and familiar with drill/exercise scenario?	Yes	
Are all crew understand and familiar with his or her duty during drill/exercise?	Yes	
Are all crews ready and could response the emergency situation during the drill following the contingency plan?	Yes	
Are all crew following the scenario during the drill?	Yes	
Is there any obstacle during the drill?	No	
Are security equipments ready to be used in emergency situation?	Yes	
If any security equipment is used during the drill, are all crew familiar to operate it?	Yes	
<p><i>Please write down your general comment.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - The ship showed how to deal with situation - Self protect is first when search 		



Banjarmasin, 12th October 2018

(Master/Ship Security Officer)

Lampiran 8

Security Level di atas kapal



Lampiran 9

Hasil Wawancara Narasumber I

Waktu : Maret 2019 – Agustus 2019

Tempat : MV. Sinar Papua

Narasumber I : Herry M. Manoy (A)

Jabatan : Nahkoda

Peneliti : (B)

B : Apakah kapten memahami setiap prosedur keamanan yang terdapat dalam ISPS Code ?

A : “Saya memahami setiap aturan yang ada dalam ISPS Code. Aturan yang berada di dalam ISPS Code memang harus dipahami dan dimengerti, hal ini bertujuan agar ketika terjadi ancaman keamanan di atas kapal setiap crew dapat bertindak sesuai dengan aturan dalam ISPS Code.”

B : Apakah selama kapten on board di MV. Sinar Papua, kapal pernah mengalami insiden / ancaman keamanan kapal ?

A : “Selama saya on board di MV. Sinar Papua, saya belum pernah menjumpai insiden ancaman keamanan yang merugikan kapal, sehingga insiden seperti pembajakan, penumpang gelap, ancaman bom dan lain sebagainya oleh sebab itu saya merasa prosedur keamanan sudah berjalan. Namun saya menyayangkan jika pelatihan di atas kapal kurang terlaksana dengan baik. Dan mungkin apabila nanti terjadi insiden ancaman keamanan setiap crew belum dapat melaksanakan prosedur keamanan dengan baik, dan lebih merasa panic dalam menghadapi situasi tersebut.”

B : Menurut kapten, Apa upaya yang dapat dilakukan untuk dapat meningkatkan keamanan di MV. Sinar Papua ?

A : “Menurut saya, upaya yang perlu dilakukan untuk meningkatkan keamanan di atas kapal yaitu dengan memberi ketegasan akan segala prosedur keamanan

yang sudah ditetapkan oleh ISPS Code. Dalam hal ini SSO harus memberikan pemahaman dan pelatihan kepada seluruh crew kapal akan pentingnya keamanan di atas kapal, dan prosedur yang harus dilakukan ketika adanya ancaman keamanan di atas kapal. Oleh sebab itu SSO harus dapat mencari waktu yang tepat untuk dapat melaksanakan pelatihan atau drill tentang ancaman keamanan di atas kapal, dengan skenario yang sudah ditentukan.



Lampiran 10

Hasil Wawancara Narasumber II

Waktu : Maret 2019 – Agustus 2019

Tempat : MV. Sinar Papua

Narasumber II : Nur Choiri (A)

Jabatan : Mualim I

Peneliti : (B)

B : Apakah Chief memahami setiap prosedur keamanan yang terdapat dalam ISPS Code ?

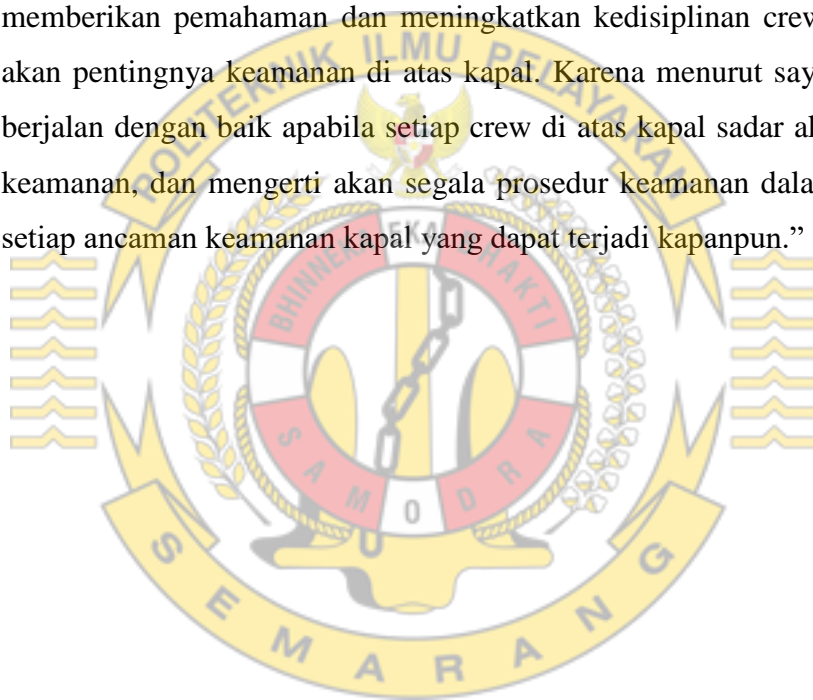
A : “Saya sangat memahami aturan yang tertulis dalam ISPS Code. Aturan yang dituangkan dalam ISPS Code sangat penting untuk setiap crew di atas kapal. Hal ini harus di terapkan kepada setiap crew di atas kapal agar ketika terjadi ancaman keamanan, maka setiap crew dapat bertindak sesuai dengan prosedur dalam ISPS Code. Sehingga apabila terjadi ancaman keamanan maka dapat diatasi sesuai dengan aturan dalam ISPS Code.”

B : Apakah selama Chief on board di MV. Sinar Papua, kapal pernah mengalami insiden / ancaman keamanan kapal ?

A : “Selama saya on board di MV. Sinar Papua, kapal belum pernah mengalami insiden ancaman keamanan yang dapat membahayakan crew di atas kapal. Saya sangat bersyukur karena hal ini belum pernah terjadi, dan jangan sampai terjadi karena saya yakin masih banyak crew yang belum memahami setiap tindakan yang seharusnya dilakukan ketika terjadi insiden ancaman keamanan. Saya sadari bahwa drill tentang ancaman keamanan di atas kapal memang jarang dilakukan karena terkendalaoleh waktu pelayaran yang cukup sempit. Dan apabila terjadi insiden tersebut dapat dipastikan bahwa yang terjadi di atas kapal hanya rasa panik dan bertindak sesuai keinginan sendiri.”

B : Menurut Chief , Apa upaya yang dapat dilakukan untuk dapat meningkatkan keamanan di MV. Sinar Papua ?

A : “ Menurut saya, upaya yang harus dilakukan yaitu dengan meningkatkan pelatihan terhadap crew di atas kapal akan prosedur keamanan di atas kapal dalam menghadapi setiap ancaman yang dapat terjadi di atas kapal. Namun tidak hanya itu, saya sebagai perwira keamanan di atas kapal juga akan memberikan pemahaman dan meningkatkan kedisiplinan crew di atas kapal akan pentingnya keamanan di atas kapal. Karena menurut saya hal ini dapat berjalan dengan baik apabila setiap crew di atas kapal sadar akan pentingnya keamanan, dan mengerti akan segala prosedur keamanan dalam menghadapi setiap ancaman keamanan kapal yang dapat terjadi kapanpun.”



Lampiran 11

Hasil Wawancara Narasumber III

Waktu : Maret 2019 – Agustus 2019

Tempat : MV. Sinar Papua

Narasumber III : Sofyan Prasetia (A)

Jabatan : Mualim III (Selaku Perwira Jaga)

Peneliti : (B)

B : Apakah Third memahami setiap prosedur keamanan yang terdapat dalam ISPS Code ?

A : “Saya memahami prosedur keamanan yang terdapat di dalam ISPS Code. ISPS Code sangat penting bagi setiap kapal, baik ketika kapal sandar maupun ketika kapal berlayar. Sehingga aturan ini harus diterapkan untuk meningkatkan keamanan di atas kapal, agar dapat mencegah segala ancaman keamanan yang dapat terjadi.”

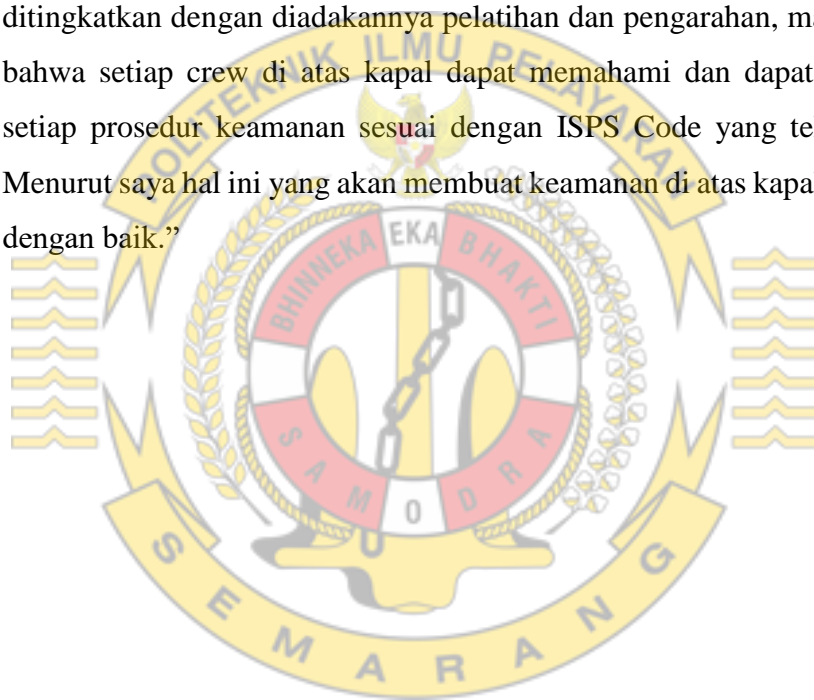
B : Apakah selama Third on board di MV. Sinar Papua, kapal pernah mengalami insiden / ancaman keamanan kapal ?

A : “Selama saya on board di MV. Sinar Papua, kapal belum pernah mengalami insiden ancaman keamanan kapal, hal ini dapat dimungkinkan karena kapal berlayar didaerah yang cukup aman untuk pelayaran. Dan saya sangat bersyukur karena insiden ancaman keamanan kapal belum pernah terjadi di MV. Sinar Papua, hal ini patut di syukuri karena menurut saya apabila terjadi insiden ancaman kemanan di atas kapal maka crew akan lebih merasa panik dalam mengatasi insiden tersebut. Saya menyadari bahwa di atas kapal drill jarang di lakukan, karena waktu pelaksanaan yang sangat kurang. Saya rasa waktu kapal lebih banyak untuk melakukan bongkar muat dan berlayar, waktu berlayar yang tidak lama pun membuat kapal ketika sampai di pelabuhan tujuan

langsung sandar. Sehingga kapal tidak memiliki waktu untuk melakukan drill atau pelatihan akan ancaman keamanan kapal yang dapat terjadi kapanpun.”

B : Menurut Third, Apa upaya yang dapat dilakukan untuk dapat meningkatkan keamanan di MV. Sinar Papua ?

A : “Menurut saya, upaya yang dapat dilakukan adalah dengan meningkatkan kedisiplinan crew kapal akan pentingnya keamanan kapal. hal ini dapat ditingkatkan dengan diadakannya pelatihan dan pengarahan, maka diyakinkan bahwa setiap crew di atas kapal dapat memahami dan dapat melaksanakan setiap prosedur keamanan sesuai dengan ISPS Code yang telah ditetapkan. Menurut saya hal ini yang akan membuat keamanan di atas kapal dapat berjalan dengan baik.”



Lampiran 12

Hasil Wawancara Narasumber IV

Waktu : Maret 2019 – Agustus 2019

Tempat : MV. Sinar Papua

Narasumber IV : Dede Hamdan (A)

Jabatan : Able Body III

Peneliti : (B)

B : Apakah bapak memahami setiap prosedur keamanan yang terdapat dalam ISPS Code ?

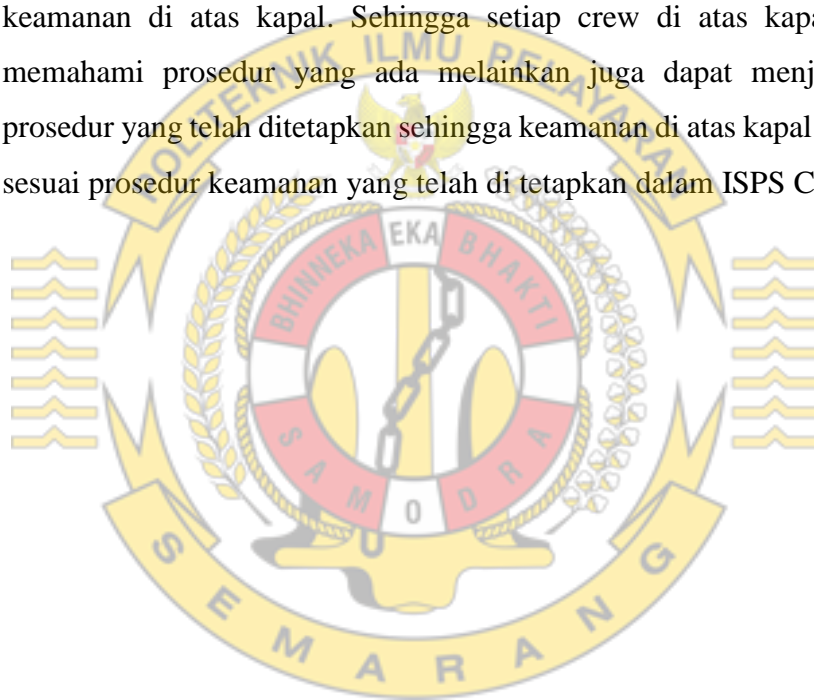
A : “Saya memahami aturan dalam ISPS Code. Namun hal ini tidak diimbangi dengan diadakannya pelatihan yang rutin, sehingga masih ada diantara kami masih banyak yang belum memahami setiap kegiatan yang harus dilakukan ketika terjadi ancaman keamanan di atas kapal. Hal ini memang terjadi karena kurangnya waktu kapal untuk melaksanakan drill sangat kurang. Kurangnya pelaksanaan drill ini dikarenakan waktu kapal sandar dan berlabuh sangat sempit, sehingga drill jarang dilaksanakan.”

B : Apakah selama bapak on board di MV. Sinar Papua, kapal pernah mengalami insiden / ancaman keamanan kapal ?

A : “Selama saya on board di MV. Sinar Papua, saya belum pernah mendapati insiden ancaman keamanan di atas kapal. Meskipun begitu saya sangat menyayangkan hal ini karena seharusnya bagaimanapun keadaan di kapal tetap drill harus di laksanakan untuk mengantisipasi setiap ancaman keamanan yang mungkin terjadi. Sehingga apabila insiden ancaman keamanan terjadi maka crew dapat menjalankan setiap tindakan sesuai dengan aturan dalam ISPS Code.”

B : Menurut bapak, Apa upaya yang dapat dilakukan untuk dapat meningkatkan keamanan di MV. Sinar Papua ?

A : “Upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan kemanan di MV. Sinar Papua menurut saya dengan meningkatkan rasa disiplin crew di atas kapal akan pentingnya keamanan di atas kapal. Dimana rasa disiplin ini dapat ditumbuhkan dengan cara melaksanakan pelatihan yang cukup untuk setiap bentuk ancaman keamanan di atas kapal. Sehingga setiap crew di atas kapal tidak hanya memahami prosedur yang ada melainkan juga dapat menjalankan setiap prosedur yang telah ditetapkan sehingga keamanan di atas kapal dapat terwujud sesuai prosedur keamanan yang telah di tetapkan dalam ISPS Code.”



Lampiran 13
Lembar Usulan Judul Skripsi

	FORMULIR USULAN JUDUL SKRIPSI	No SOP	F.PUDIR.1.PST.14
		Tgl ditetapkan	02 November 2015
		Revisike	00
		Tglrevisi	-
		Tgldiberlakukan	04 Januari 2016

LEMBAR USULAN JUDUL SKRIPSI

Nama Taruna : MONITA CHRISTYA GITA

NIT : 531611106035 N

Semester / Prodi : VIII / NAUTIKA

JUDUL SKRIPSI YANG AKAN DIAJUKAN YAITU:

“PENERAPAN ISPS CODE DI MV. SINAR PAPUA PADA SAAT KAPAL SANDAR”

RUMUSAN MASALAH:

1. Bagaimana teori yang berkaitan dengan pelaksanaan ISPS Code di MV.Sinar Papua untuk meningkatkan keamanan?
2. Apa masalah yang sering dihadapi berkaitan dengan penerapan ISPS Code di MV Sinar Papua pada saat kapal sandar?
3. Bagaimana upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan penerapan ISPS Code di MV. Sinar Papua?

DOSEN PEMBIMBING

Pembimbing I (Materi) : Capt. TRI KISMANTORO, MM, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19751012 199808 1 001

Pembimbing II (Metode Penulisan) : F. PAMBUDI WIDIATMAKA, S.T., M.T.,M.Mar.E
Pembina (IV/a)
NIP. 19641126 199903 1 002

Mengetahui / Menyetujui

Pembimbing I :

Pembimbing II :

Semarang, 7 Maret 2020
Yang Mengajukan Judul

MONITA CHRISTYA GITA
NIT . 531611106035 N

Mengetahui / Menyetujui
KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA

CAPT. DWI ANTORO MM, M.MAR
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

Lampiran 14

Hasil Cek Plagiasi

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 146/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/08/2020


Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : MONITA CHRISTYA GITA
NIT : 531611106035 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : PENERAPAN ISPS CODE DI MV. SINAR PAPUA PADA SAAT KAPAL SANDAR

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (index similarity) dengan skor/hasil sebesar 3 %* (Tiga persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 7 Agustus 2020
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN &
PENERBITAN


ALFI MARYATI, SH
Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19750119 199803 1 002

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

PENERAPAN ISPS CODE DI MV. SINAR PAPUA PADA SAAT KAPAL SANDAR

ORIGINALITY REPORT



PRIMARY SOURCES



PTETNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG

BHINNEKA EKA BHAKTI
SAMODRA

Exclude quotes On
Exclude bibliography On
Exclude matches < 2%

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Monita Christya Gita
2. Tempat, Tanggal lahir : Magelang, 24 Januari 1998
3. Alamat : Jl. Raya Secang-Magelang, RT 17/RW 05,
Sidosari, Kec. Secang, Kab. Magelang
4. Agama : Kristen
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Sugiarso
 - b. Ibu : Suhartati
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SD Pantekosta Magelang
 - b. SMP Negeri 4 Magelang
 - c. SMA Negeri 2 Magelang
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Laut (PRALA)**

KAPAL : MV. Sinaar Papua

PERUSAHAAN : PT. Samudera Indonesia Ship Management

ALAMAT : Jl. Kali Besar Barat No. 39, RT 06/RW 03,
Roa Malaka, Kec. Tambora, Kota Jakarta Barat