



**PERAN SHIP SECURITY OFFICER (SSO) DALAM
MENINGKATKAN PEMAHAMAN CREW
TENTANG PENTINGNYA ISPS CODE
DI MT. KATOMAS**

SKRIPSI

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

Oleh

**IZUL BAHAR NAFIS
NIT 531611105944 N**

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

2021



**PERAN SHIP SECURITY OFFICER (SSO) DALAM
MENINGKATKAN PEMAHAMAN CREW
TENTANG PENTINGNYA ISPS CODE
DI MT. KATOMAS**

SKRIPSI

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

Oleh

**IZUL BAHAR NAFIS
NIT 531611105944 N**

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

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

PERAN *SHIP SECURITY OFFICER* (SSO) DALAM MENINGKATKAN PEMAHAMAN *CREW* TENTANG PENTINGNYA *ISPS CODE* DI MT. KATOMAS

Disusun oleh:

IZUL BAHAR NAFIS
NIT. 531611105944 N


Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 10 - 02 - 2021

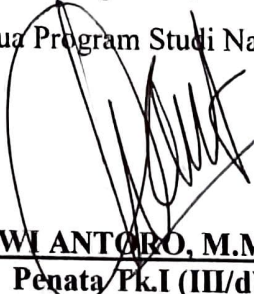
Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan


SLAMET RIYADI, M.Si, M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19750502 199808 1 001


YUSTINA SAPAN, S.ST, M.M
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi Nautika


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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Peran *Ship Security Officer* (SSO) dalam Meningkatkan Pemahaman *Crew* tentang Pentingnya *ISPS Code* di MT. Katomas” karya,

Nama : Izul Bahar Nafis

NIT : 531611105944 N


Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari *Senin*, *15-02-2021*.

Penguji I


CAPT. FIRDAUS SITEPU, S.ST., M.Si, M.Mar
Penata (III/c)
NIP. 19780227 200912 1 002

Penguji II


SLAMET RIYADI, M.Si, M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19750502 199808 1 001

Semarang, *15 - 02 - 2021*

Penguji III


IRMA SHINTA DEWI, S.S., M.Pd.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19730713 199803 2 003

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


Dr. Capt. MASHUDI ROFIQ, M.Sc

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : IZUL BAHAR NAFIS

NIT : 531611105944 N

Program Studi : NAUTIKA

Dengan ini saya menyatakan bahwa Skripsi dengan judul **“Peran *Ship Security Officer (SSO)* dalam Meningkatkan Pemahaman *Crew* tentang Pentingnya *ISPS Code* di MT. *Katomas*”** adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/plagiat Skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari Skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat Skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 15 Februari 2021

Yang menyatakan



IZUL BAHAR NAFIS

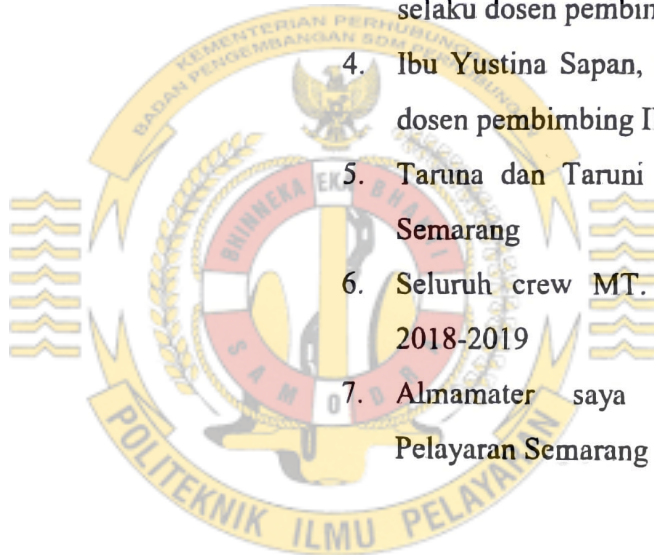
NIT.531611105944 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Sabar, tenang dan kuasai, kesuksesan akan menghampiri

Skripsi ini dipersembahkan kepada:

1. Orang tua saya tercinta, Bapak Imron Rosyadi dan Ibu Musfirotul Laela.
2. Kakek dan Nenek serta saudara-saudara saya.
3. Bapak Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar selaku dosen pembimbing I
4. Ibu Yustina Sapan, S.ST, MM. selaku dosen pembimbing II
5. Taruna dan Taruni Angkatan 53 PIP Semarang
6. Seluruh crew MT. Katomas periode 2018-2019
7. Almamater saya Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji saya panjatkan bagi Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang, dengan rahmat dan ridho-Nya sehingga saya bisa menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Peran *Ship Security Officer (SSO)* dalam Meningkatkan Pemahaman *Crew* tentang Pentingnya *ISPS Code* di MT. Katomas”** tepat waktu. Sholawat serta salam saya curahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita kepada jalan yang lurus dan benar.

Skripsi ini dapat terselesaikan dengan hasil penelitian yang dilakukan di atas kapal MT. Katomas milik PT. Pertamina selama satu tahun satu hari masa layar. Skripsi ini disusun dalam memenuhi syarat meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), dan syarat menyelesaikan program Pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis mendapat banyak bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, sehingga skripsi ini bisa selesai tepat waktu. Penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak dan Ibu orang tua serta keluarga saya yang selalu mendoakan, mendukung, menyayangi, dan menunggu kesuksesanku di rumah dalam keadaan apapun.
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. Bapak Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar selaku dosen pembimbing materi skripsi yang dengan sabar membimbing saya dalam menyelesaikan skripsi.
5. Yustina Sapan, S.ST, MM selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi yang dengan sabar membimbing saya dalam menyelesaikan skripsi.
6. Seluruh Dosen PIP Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuan dari mulai masuk hingga waktu yang tidak bisa ditentukan.

7. Seluruh *crew* MT. Katomas Sukses periode 2018-2019 yang telah membantu saya dalam pengenalan dunia kerja dan membantu dalam melakukan pengamatan untuk mendapatkan data skripsi.
8. Semua Taruna dan Taruni Angkatan 53 PIP Semarang yang saya banggakan
9. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini dan tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis yang dengan sadar masih banyak kekurangan dari skripsi ini, penulis mengharapkan kritik dan saran dari pembaca yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Penulis berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca di kemudian hari.



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
ABSTRAK	xiv
<i>ABSTRACT</i>	xv
 BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Perumusan masalah.....	4
1.3 Tujuan penelitian	4
1.4 Manfaat penelitian.....	4
1.5 Sistematika Penulisan	6
1.6 Orisinilitas Penulisan	7

BAB II LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka	8
2.2 Kerangka Teoritis.....	8
2.3 Kerangka Pikir Penelitian.....	27

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian	28
3.2 Fokus dan Lokus Penelitian	31
3.3 Sumber Data Penelitian.....	32
3.4 Teknik Pengumpulan Data	35
3.5 Teknik Keabsahan Data	40
3.6 Teknik Analisis Data	42

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran umum objek yang diteliti	46
4.2 Analisis Masalah	52
4.3 Pembahasan masalah	60
4.3 Keterbatasan penelitian	71

BAB V PENUTUP

5.1 Simpulan.....	72
5.2 Saran	73

DAFTAR PUSTAKA	75
LAMPIRAN.....	76
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	112









DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1. Kerangka Pikir Penelitian.....	27
Gambar 3. 1. Teknik Triangulasi dengan tiga sumber data	41
Gambar 4. 1. MT. Katomas.....	47
Gambar 4. 2. <i>Safety Hand Torch</i> dalam kondisi baru	56
Gambar 4. 3. Monitor CCTV di kamar Nakhoda (SSO).....	56
Gambar 4. 4. Penayangan video tentang ISPS Code yang dikirim oleh kantor....	58
Gambar 4. 5. Pelaksanaan <i>drill ISPS Code</i> (di ECR)	59
Gambar 4. 6. Pelaksanaan <i>safety meeting</i> di <i>crew mess room</i>	60



DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1. *Ship Particular* MT. Katomas..... 48

Tabel 4. 2. *Data Peralatan yang berkaitan dengan ISPS Code*..... 55



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. 1. <i>Crew list</i>	76
Lampiran 1. 2. <i>Ship Particular</i>	77
Lampiran 1. 3. Wawancara	78
Lampiran 1. 4. Instruksi Nakhoda mengenai ISPS Code	87
Lampiran 1. 5. Daerah Terlarang	88
Lampiran 1. 6. PANS (<i>Pre-Arrival Notification of Ship Security</i>)	91
Lampiran 1. 7. Daftar Stasiun Radio Pantai.....	92
Lampiran 1. 8. Ilustrasi Latihan Tanggap Darurat ISPS Code	93
Lampiran 1. 9. Jadwal Latihan ISPS Code	95
Lampiran 1. 10. Daftar Pemeriksaan Keamanan Kapal	96
Lampiran 1. 11. <i>Emergency Contact List</i>	98
Lampiran 1. 12. <i>International Ship Security Certificate</i> (ISSC).....	99
Lampiran 1. 13. Materi Familiarisasi ISPS Code	100
Lampiran 1. 14. <i>Declaration of Security</i> (DoS)	101
Lampiran 1. 15. <i>Search Plan</i>	102
Lampiran 1. 16. <i>Vessel Visit Record</i>	104
Lampiran 1. 17. Catatan Pemeliharaan Alat-Alat Keamanan	107
Lampiran 1. 18. <i>Ship Security Hand Over Record</i>	110

ABSTRAKSI

Nafis, Izul Bahar, 531611105944 N, 2021, “Peran *Ship Security Officer* (SSO) dalam Meningkatkan Pemahaman *Crew* tentang Pentingnya *ISPS Code* di MT. Katomas”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar, Pembimbing II: Yustina Sapan, MM, M.Mar.

Peran Perwira Keamanan Kapal sangatlah penting karena Perwira Keamanan Kapal adalah orang yang bertanggungjawab untuk menciptakan suasana yang aman dan dapat selalu terhindar dari gangguan keamanan di atas kapal. Keamanan di kapal juga sangat bergantung pada pemahaman kru tentang pentingnya melaksanakan prosedur *ISPS Code*. Peneliti tertarik untuk mengangkat permasalahan mengenai peran Perwira Keamanan Kapal untuk dibahas dalam judul “Peran *Ship Security Officer* (SSO) dalam Meningkatkan Pemahaman *Crew* Tentang Pentingnya *ISPS Code* di MT. Katomas”.

Peneliti menggunakan metode kualitatif berdasarkan hasil observasi, wawancara dan dokumentasi. Peneliti menganalisis faktor penyebab kurangnya pemahaman kru tentang *ISPS Code*, upaya yang dilakukan Perwira Keamanan Kapal dalam meningkatkan pemahaman kru MT. Katomas tentang pentingnya *ISPS Code* dengan menggunakan teknik analisis data *triangulasi*.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini adalah peran Perwira Keamanan Kapal dalam meningkatkan pemahaman kru MT. Katomas tentang pentingnya *ISPS Code* seperti mengadakan pelatihan dan latihan yang bertujuan agar pengetahuan kru kapal mengenai *ISPS Code* dapat ditingkatkan secara maksimal, pemberian hadiah dan hukuman yang bertujuan memotivasi awak kapal agar meningkatkan pengetahuan dan kedisiplinan awak kapal mengenai penerapan *ISPS Code*, melakukan pengawasan terhadap jalannya prosedur *ISPS Code* agar pelaksanaannya berjalan maksimal, serta meningkatkan ketegasan Perwira Keamanan Kapal dalam menangani masalah yang berkaitan dengan keamanan kapal. Faktor-faktor yang menyebabkan kurangnya pemahaman kru yaitu menganggap sepele akan acaman terhadap keamanan kapal, adanya anggapan bahwa perairan dan pelabuhan di Indonesia itu aman, kelelahan yang dialami oleh kru MT. Katomas, kurangnya peran dan ketegasan Perwira Keamanan Kapal dalam memberikan pemahaman kepada kru, serta kurangnya pengawasan terhadap pelaksanaan prosedur *ISPS Code*. Resiko yang ditimbulkan dari kurangnya pemahaman kru tentang pentingnya *ISPS Code* yaitu akan dapat dengan mudah mengalami gangguan keamanan.

Kata Kunci: Peran Perwira Keamanan Kapal, *ISPS Code*.

ABSTRACT

Nafis, Izul Bahar, 531611105944 N, 2021, *"The Role of Ship Security Officer (SSO) in Improving Crew Understanding of the Importance of ISPS Code in MT. Katomas"*, Diploma IV Program, Nautika Study Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor I: Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar, Supervisor II: Yustina Sapan, MM, M.Mar.

The role of The Ship Safety Officer is very important because the Ship Safety Officer is the person responsible for creating a safe atmosphere and can always avoid security disturbances on board. Safety on board also relies heavily on the crew's understanding of the importance of implementing ISPS Code procedures. Researchers are interested in raising the issue of the role of Ship Security Officers to be discussed in the title "The Role of Ship Security Officer (SSO) in Improving Crew Understanding of the Importance of the ISPS Code in MT. Katomas".

Researchers used qualitative methods based on observations, interviews and documentation. Using triangulation techniques, researchers analyzed the causative factors of the crew's lack of understanding of the ISPS Code, an effort made by Ship Security Officers in improving the understanding of MT. Katomas crews on the importance of the ISPS Code.

The results obtained from this study are the role of Ship Safety Officers in improving the understanding of MT crews. Katomas on the importance of the ISPS Code such as conducting training and training aimed at making the crew's knowledge of the ISPS Code can be improved to the maximum, awarding gifts and penalties aimed at motivating the crew to improve the knowledge and discipline of the crew regarding the implementation of the ISPS Code, supervise the implementation of the ISPS Code procedures in order to run optimally, and increase the assertiveness of the Ship Safety Officer in handling issues related to ship safety.. The factors that cause the crew's lack of understanding are the triviality of the safety of the ship, the assumption that the seas and ports in Indonesia are safe, fatigue happened to the MT. Katomas crews, the lack of role and assertiveness of the Ship Security Officer in providing understanding to the crew, as well as the lack of supervision over the implementation of ISPS Code procedures. The risk posed by the crew's lack of understanding of the importance of the ISPS Code is that it will be able to easily experience security disruptions.

Keywords: *Role of Ship Security Officer, ISPS Code.*

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap pembangunan ekonomi dan sosial politik suatu negara, khususnya Indonesia yang notabennya terdiri dari pulau-pulau yang hanya dapat dihubungkan melalui jalur laut dan udara. Dalam perkembangannya, transportasi laut juga merupakan salah satu sarana penghubung yang penting untuk melaksanakan hubungan kerjasama antar Negara dalam tukar-menukar teknologi dan perekonomian. Transportasi laut dan pelabuhan yang baik juga dapat dijadikan sebagai identitas diri suatu Negara maritim yang dikatakan maju di dalam perekonomiannya. Namun, peristiwa 11 September 2001, serangan terhadap *World Trade Centre* sungguh sangat mengejutkan dunia yang mana sarana transportasi telah dijadikan sebagai alat penghancur dan beberapa tragedi lain yang sebelumnya pernah terjadi pada transportasi laut seperti pembajakan kapal penumpang Achille Lauro di Mesir pada tanggal 7 Oktober 1985, serangan terhadap USS Cole pada 12 Oktober 2000 di Pelabuhan Aden serta maraknya perompakan yang terjadi di laut.

Hal semacam itu dapat terjadi di kapal dan pelabuhan manapun. Karena alat transportasi laut dan pelabuhan merupakan faktor terpenting di dalam kemajuan suatu Negara Maritim, sehingga memiliki kemungkinan besar akan menjadi sasaran utama para teroris untuk mengacaukan stabilitas Negara tersebut.

Transportasi maritim akan tetap memegang peranan utama dalam menunjang perekonomian dunia, maka perlu peningkatan dan pengaturan keamanan kapal dan pengamanan pangkalan pendukungnya yakni fasilitas pelabuhan. Sehingga mendorong terciptanya “ *International Ship and Port Facility Security Code* “ yang diawali oleh kerjasama antara *Maritim Safety Committe* (MSC) dengan *Maritime Security Working Group* (MSWG) pada bulan November 2001 dalam sidang Majelis IMO yang ke-22 untuk melakukan tinjauan ulang terhadap segala tindakan dan prosedur dalam mencegah kemungkinan aksi teroris yang mengancam keamanan maritim. Kemudian dalam Konferensi Negara Anggota IMO di London pada tanggal 9-13 Desember 2002, memperoleh kesepakatan untuk memasukkan ISPS Code ke dalam *Safety of Life at Sea* 1974 (SOLAS 1974). Konferensi juga menyetujui amandemen terhadap Bab V dan Bab XI dari SOLAS, agar sesuai dengan adopsi ISPS Code. Bab V dari SOLAS yang semula hanya memuat tentang Keselamatan Navigasi Pelayaran, ditambahkan sistim baru yaitu mengadakan pelaksanaan AIS (*Automatic Identification System*). Sedangkan Bab XI dipecah menjadi dua bagian. Bab XI-1 berisi ketentuan yang mencakup upaya-upaya khusus untuk meningkatkan Keselamatan Maritim seperti meningkatkan kegiatan survei dan pemberlakuan Nomor Identifikasi Kapal, serta Dokumen Riwayat Kapal. Sementara Bab XI-2 berisi ketentuan yang baru yaitu upaya-upaya khusus untuk meningkatkan Keamanan Maritim (*Special Measures to Enhance Maritime Security*). Di Indonesia sendiri, ISPS mulai berlaku sejak tanggal 01 Juli 2004.

Pada intinya, *ISPS Code* merupakan ketentuan dan prosedur yang dibuat untuk mencegah tindakan terorisme, pencurian, sabotase dan hal lain yang mengancam keamanan penumpang, kru dan kapal serta fasilitas penunjangnya. Kelalaian awak kapal dalam bertugas dapat menyebabkan keamanan kapal terancam. Oleh karena itu, setiap crew kapal dituntut untuk memiliki pengetahuan dan kedisiplinan yang terlatih dan terjamin dalam menjaga keamanan di kapal, sesuai dengan aturan sistem pengamanan yang terdapat di *ISPS Code*. Perwira di atas kapal yang memiliki tanggung jawab berkaitan dengan *ISPS Code* di atas kapal sebagai perwakilan dari perusahaan yaitu *Ship Security Officer* (SSO) yang diharapkan SSO dapat berperan penting dalam mengawasi jalannya prosedur keamanan kapal sehingga dapat menciptakan rasa aman dan nyaman dalam setiap pelayaran.

Karena hal-hal tersebut diatas, maka penulis mengambil judul **“PERAN *SHIP SECURITY OFFICER* (SSO) DALAM MENINGKATKAN PEMAHAMAN CREW TENTANG PENTINGNYA *ISPS CODE* DI MT. KATOMAS”** yang selama ini dirasakan peranan dari SSO masih terdapat banyak kekurangan. Dengan judul skripsi yang saya ambil ini diharapkan diharapkan dapat berguna bagi *Ship Security Officer* (SSO) di atas kapal agar dapat lebih berperan secara maksimal dalam meningkatkan pemahaman kru kapal mengenai prosedur *ISPS Code* sehingga prosedur *ISPS Code* dapat berjalan dengan baik serta dapat menciptakan suasana yang selalu kondusif di atas kapal.

1.2. Perumusan Masalah

Dalam pembahasan skripsi ini, berdasarkan latar belakang yang dituangkan di atas, masalah yang dapat dirumuskan adalah sebagai berikut :

- 1.2.1. Bagaimana peran SSO di MT. Katomas?
- 1.2.2. Bagaimana pemahaman *crew* MT. Katomas tentang pentingnya ISPS *Code*?
- 1.2.3. Bagaimana peran SSO dan *crew* dalam mengimplementasikan ISPS *Code* di MT. Katomas?

1.3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk :

- 1.3.1 Mengetahui peran SSO di MT. Katomas.
- 1.3.2 Mengetahui bagaimana pemahaman kru MT. Katomas tentang pentingnya melaksanakan prosedur ISPS *Code* di atas MT. Katomas.
- 1.3.3 Mengetahui peran SSO dan kru dalam mengimplementasikan ISPS *Code* di MT. Katomas

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini antara lain:

- 1.4.1 Manfaat secara teoritis
 - 1.4.1.1. Memberikan sumbangan pemikiran kepada pembaca akan pentingnya peranan *Ship Security Officer* berkaitan dengan ISPS *Code* di atas kapal serta pentingnya pemahaman mengenai ISPS *Code* bagi seluruh kru di atas kapal.

1.4.1.2. Sebagai salah satu bahan pertimbangan dan masukan guna meningkatkan kemampuan kru operasional kapal dalam mengetahui pentingnya melaksanakan *ISPS Code* di atas kapal maupun di pelabuhan.

1.4.1.3. Memberikan sumbangan pemikiran kepada teman-teman dan adik-adik untuk mendapatkan informasi maupun dalam mencari referensi mengenai *ISPS Code*.

1.4.2. Manfaat secara praktis

1.4.2.1. Untuk menjadikan kru lebih mengerti mengenai pentingnya *ISPS Code* sehingga seluruh awak kapal dapat menghindari serta memiliki kemampuan agar siap dalam menghadapi peristiwa terorisme maupun perompakan yang suatu saat dapat terjadi.

1.4.2.2. Agar timbul pengertian dan kesadaran awak kapal mengenai pentingnya kedisiplinan dalam melakukan pekerjaan atau berdinas jaga. Sehingga kejadian-kejadian yang dapat mengancam keselamatan bisa dihindari

1.4.2.3. Agar tercipta suatu sistem keamanan yang kondusif di atas kapal dan terjaminnya rasa aman awak kapal dalam melakukan pekerjaan atau berdinas jaga.

1.5. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah didalam penulisan skripsi, disini dibuat sistematika penulisan yang diawali dengan halaman judul, halaman pengesahan, kata pengantar dan daftar isi, daftar pustaka serta lampiran-lampiran.

Penulisan selanjutnya dibagi dalam 5 bab, yaitu :

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini diuraikan latar belakang masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, rumusan masalah dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini penulis menguraikan tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran.

BAB III METODE PENELITIAN

Dalam bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, teknik pengumpulan data dan teknik analisis.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini terdiri dari deskripsi data, analisis data, alternatif pemecahan masalah dan evaluasi alternatif pemecahan masalah.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini menguraikan tentang kesimpulan dan saran. Kesimpulan yaitu hasil pembahasan dari penelitian tersebut. Saran yaitu masukan yang ditujukan kepada penulis dengan tujuan untuk menyelesaikan penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1.6. Orisinalitas Penulisan

Orisinalitas atau keaslian dalam penelitian berfungsi untuk menjelaskan bahwa penelitian yang dilakukan asli dari penulis sendiri. Semua data yang diperoleh serta hasil observasi, wawancara dan studi dokumentasi benar-benar dilakukan dan didapatkan oleh penulis selama melaksanakan Praktek Laut di MT. Katomas selama 1 tahun. Kutipan dalam landasan teori diambil dari beberapa sumber dengan mencantumkan pada bagian Daftar Pustaka, sehingga pada penulisan skripsi diharapkan tidak terjadinya sistem *copy paste* atau menjiplak hasil dari penelitian orang lain. Orisinilitas skripsi ini dibuktikan dengan hasil turnitin dengan nilai *turnitin* <30%. Hasil *Turnitin* terlampir.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Kajian Pustaka

Penelitian terdahulu yang terkait dengan ISPS Code yaitu (Dio Nur Sadewa, 2019), dengan judul “Penerapan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code guna Meningkatkan Keamanan di MV. Shanthi Indah”. Kajian pustaka dilakukan oleh penulis untuk mempermudah dalam memahami isi skripsi. Penjelasan-penjelasan dalam bab ini diperoleh dari berbagai sumber referensi yang dapat dipercaya sebagai acuan untuk memperdalam tentang materi yang dibahas.

2.2 Kerangka Teoritis

Kerangka teoritis adalah suatu konsep yang digunakan oleh peneliti dalam menghubungkan beberapa hal yang dianggap penting pada saat menyusun teori sehingga dapat diterima secara logis terhadap masalah yang diangkat. Kerangka teoritis membahas tentang keterkaitan antar variabel yang mendukung situasi dan kondisi yang dihadapi. Penyusunan kerangka yang berkonsep dapat membantu penulis dalam pengujian setiap hubungan antar variabel agar penelitian semakin mudah dan konseptual.

2.2.1 *Ship Security Officer (SSO)*

Berdasarkan STCW section A-V/5, A-V1/6, *Ship security Officer* adalah seseorang di atas kapal yang ditunjuk oleh perusahaan sebagai petugas yang bertanggung jawab untuk keamanan kapal, mencakup implementasi dan pemeliharaan Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan / SSP*) sesuai dengan ISPS Code dan melaksanakan

koordinasi dengan petugas keamanan perusahaan (*Company Security Officer* / CSO) serta para petugas keamanan fasilitas pelabuhan (*Port Facility Security Officer* /PFSO). Peran *Ship Security Officer* (SSO) diatur oleh *ISPS Code*. Kode ini diadopsi pada tahun 2002 dan mulai berlaku pada tahun 2004, membawa sejumlah langkah yang bertujuan untuk meningkatkan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Tulisan ini membahas dan menekankan pentingnya petugas keamanan kapal. Hal ini dianggap, karena paparan kapal terhadap berbagai bentuk ancaman kontemporer seperti pembajakan dan serangan bersenjata, program pelatihan untuk Petugas Keamanan Kapal harus dilengkapi. Program pelatihan *Ship Security Officer* memberikan pelatihan dalam hal kriteria pertahanan diri minimum jika terjadi ancaman keamanan. Oleh karena itu, menurut (Pavić; 2015) program pelatihan *Ship Security Officer* dilaksanakan dengan tujuan meningkatkan keamanan kapal dan kru dan implementasi *ISPS Code* yang lebih efisien.

ISPS Code mengharuskan Perusahaan Pelayaran menunjuk *Ship Security Officer* (SSO), namun tidak mengatur petugas mana yang akan dipilih untuk posisi ini. Pilihan diserahkan kepada Perusahaan Pelayaran. Menurut (Pavić; 2015), dengan mengamati petugas di kapal niaga dan membandingkan fungsi dan tugas mereka yang ada dengan tugas-tugas SSO, dapat dihasilkan bahwa *Chief Officer* paling cocok dengan kriteria dan pilihan yang paling mungkin dari perusahaan pelayaran. Selain itu, pekerjaan melihat ke dalam masalah utama

pemilihan *Chief Officer* sebagai SSO dengan saran bagaimana menyelesaikannya, namun di perusahaan tempat saya praktek, yang ditunjuk sebagai SSO yaitu Nakhoda / *Master*.

2.2.2 Tugas dan tanggung jawab *Ship Security Officer* (SSO) Berdasarkan ISPS Code bagian A/12.2 yaitu :

- 2.2.2.1 Melakukan pemeriksaan keamanan kapal secara teratur untuk memastikan bahwa langkah-langkah keamanan yang tepat dilakukan secara rutin;
- 2.2.2.2 Mempertahankan dan mengawasi pelaksanaan Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan* / SSP), termasuk setiap perubahannya (*amandement*) terhadap rencana awal;
- 2.2.2.3 Mengkordinasikan aspek keamanan penanganan muatan dan gudang kapal (*Ship Store*) dengan personil kapal lainnya dan dengan petugas keamanan fasilitas pelabuhan; PANs terlampir.
- 2.2.2.4 Mengusulkan perubahan pada Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*) menyesuaikan dengan keadaan di lapangan;
- 2.2.2.5 Melaporkan kepada Petugas Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer*) segala kekurangan dan ketidaksesuaian yang ditemukan saat *internal audit*, pemeriksaan keamanan maupun saat verifikasi kepatuhan dan pelaksanaan dari tindakan korektif;
- 2.2.2.6 Meningkatkan kesadaran keamanan dan kewaspadaan seluruh kru di kapal;

2.2.2.7 Memastikan bahwa pelatihan yang memadai telah diberikan kepada seluruh kru kapal sehingga memahami kejadian yang mengancam keamanan dan dapat menghindari serta menanganinya dengan baik;

2.2.2.8 Melaporkan semua kejadian yang menyangkut keamanan kepada perusahaan. Emergency contact list terlampir.

2.2.2.9 Mengkoordinasikan implementasi Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*) dengan Petugas Keamanan Perusahaan dan Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan.

2.2.2.10 Memastikan bahwa perlengkapan keamanan telah diuji, dikalibrasi, serta terpelihara dengan baik.

2.2.2.11 Mengambil tindakan yang tepat saat terjadi gangguan keamanan di kapal.

2.2.3 Penilaian keamanan kapal

Berdasarkan aturan ISPS Code, penilaian keamanan kapal yang harus dilaksanakan oleh SSO meliputi :

2.2.3.1 Identifikasi tata cara prosedur dan operasional keamanan yang sudah ada.

2.2.3.2 Identifikasi dan evaluasi operasional di atas kapal yang penting untuk dilindungi.

2.2.3.3 Identifikasi ancaman yang mungkin timbul di atas kapal dan kemungkinan terjadinya ancaman, dalam rangka menetapkan dan menentukan prioritas tindakan keamanan.

2.2.3.4 Identifikasi kelemahan, mencakup factor manusia di dalam infrastruktur, kebijakan dan prosedur.

2.2.4 Mengidentifikasi dan mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan, aktifitas berikut yang harus dilaksanakan :

2.2.4.1 memastikan pelaksanaan semua tugas-tugas keamanan fasilitas pelabuhan.

2.2.4.2 mengawasi akses masuk ke fasilitas pelabuhan.

2.2.4.3 monitoring fasilitas pelabuhan, area lego jangkar dan berlabuh.

2.2.4.4 monitoring area terbatas untuk memastikan bahwa hanya orang-orang yang diberi hak yang mempunyai akses.

2.2.4.5 mengawasi kegiatan bongkar muat.

2.2.4.6 mengawasi penanganan gudang kapal.

2.2.4.7 memastikan bahwa komunikasi keamanan dengan pihak berwenang siap tersedia. Daftar stasiun radio pantai terlampir

2.2.5 Pengetahuan dan kemampuan yang harus dimiliki oleh awak kapal dan petugas keamanan untuk melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan meliputi :

2.2.5.1 Pengetahuan tentang pola dan ancaman keamanan saat ini.

2.2.5.2 Pengenalan dan pendeteksian persenjataan, zat-zat yang membahayakan dan alat berbahaya.

2.2.5.3 Pengetahuan tentang karakteristik dan pola tingkah laku manusia yang cenderung membahayakan keamanan.

2.2.5.4 Teknik yang digunakan untuk menghindari tindakan keamanan.

2.2.5.5 Manajemen mengatasi kerusakan dan teknik pengendaliannya.

2.2.5.6 Komunikasi keamanan.

2.2.5.7 Pengetahuan prosedur darurat dan rancangan penanganan keadaan darurat.

2.2.5.8 Pengoperasian peralatan dan sistem keamanan.

2.2.5.9 Pengujian, kalibrasi dan pemeliharaan peralatan dan sistem keamanan di laut.

2.2.5.10 Teknik-teknik pemeriksaan, pengawasan dan pemantauan ;

2.2.5.11 Metode penggeledahan fisik terhadap manusia, barang pribadi, bagasi, barang muatan dan barang-barang persediaan kapal.

2.2.6 *International Ship & Port Security Code (ISPS Code)*

Berdasarkan aturan IMO (*International Maritime Organization*), *ISPS Code* merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan agar keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dapat terjamin, serta setiap insan dapat mengambil tindakan yang tepat saat terjadi gangguan keamanan.

2.2.7 Tujuan diberlakukannya *ISPS Code*

Menurut (Razali dan Dahalan; 2012), tujuannya adalah untuk meningkatkan keamanan maritim dengan menguraikan standar keamanan minimum untuk kapal dan fasilitas pelabuhan dan juga untuk membangun pekerjaan bingkai internasional untuk kerja sama dalam mengumpulkan dan berbagi informasi secara efisien untuk mendeteksi

ancaman keamanan terorisme tersebut dan untuk mengambil tindakan pencegahan. Tujuan ISPS Code menurut IMO :

2.2.7.1 Untuk menetapkan suatu kerangka kerja international yang meliputi kerjasama antara Negara-Negara peserta untuk mendeteksi ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan secara cepat dan tepat terhadap insiden keamanan yang mempengaruhi keselamatan kapal atau fasilitas pelabuhan;

2.2.7.2 Untuk menetapkan tanggung jawab dan peran dari masing-masing negara peserta, badan pemerintah, dan pelabuhan pada tingkatan nasional dan international untuk meningkatkan keamanan maritim;

2.2.7.3 Untuk memastikan pengumpulan dan pertukaran informasi yang efektif yang terkait dengan keamanan lebih awal;

2.2.7.4 Untuk menyediakan suatu metodologi untuk penilaian keamanan agar memiliki rancangan dan prosedur untuk mengambil langkah-langkah perubahan tingkatan keamanan ;

2.2.7.5 Untuk memastikan kepercayaan bahwa tindakan keamanan maritim cukup dan proporsional berada pada tempatnya.

2.2.8 Tolak ukur keberhasilan pelaksanaan ISPS Code

Berikut ini merupakan faktor keberhasilan implementasi *ISPS Code* :

2.2.8.1 Perspektif Kepatuhan (Compliance) yang mengukur keberhasilan penerapan *ISPS Code* dari kepatuhan atas kru terhadap perintah SSO.

2.2.8.2 Kelancaran rutinitas dan tidak adanya permasalahan dalam pelaksanaan ISPS Code.

2.2.8.3 Menghasilkan kinerja yang memuaskan semua pihak agar dan menciptakan suasana yang aman dan terkendali.

2.2.9 Dasar Hukum ISPS Code di Indonesia :

2.2.9.1 Undang-Undang no. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

Dalam undang-undang tersebut mengatakan bahwa pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan, dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.

2.2.9.2 Keputusan Presiden no. 65 tahun 1980 tentang Ratifikasi SOLAS 1974

Dalam keppres tersebut mengesahkan *International Convention for Safety of Life at Sea* 1974 yang telah ditandatangani oleh delegasi pemerintah Indonesia di London pada tanggal 1 November 1974 untuk menggantikan *International Convention for Safety of Life at Sea* 1960.

2.2.9.3 Keputusan Menteri Perhubungan no. KM 33 tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*International Ships & Port Facility Security / ISPS Code*) di wilayah Indonesia mulai tanggal 1 Juli 2004.

2.2.9.4 Keputusan Menteri Perhubungan no. KM 3 tahun 2004 tentang Penunjukan *Designated Authority*.

Dalam keputusan tersebut menunjuk Direktur Jenderal Perhubungan Laut sebagai *Designated Authority*. *Designated Authority* adalah organisasi atau pihak yang bertanggung jawab untuk memastikan implementasi dari ISPS *Code* yang menyinggung tentang keamanan fasilitas pelabuhan dan hubungan kapal / pelabuhan dari sudut pandang fasilitas pelabuhan. Menindaklanjuti Keputusan Menteri Perhubungan no. KM 3 tahun 2004 tentang Penunjukan *Designated Authority*, akhirnya Direktur Jenderal Perhubungan laut mengeluarkan beberapa surat keputusan.

2.2.9.5 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KL. 93/I/3-04 tanggal 12 Februari 2004 tentang Pedoman Penetapan *Recognized Safety Organization (RSO)*.

RSO adalah suatu badan hukum yang mempunyai tenaga ahli yang memiliki pengetahuan keamanan, management resiko, intelijen di bidang kapal maupun fasilitas pelabuhan.

2.2.9.6 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KL.93/2/I-04 tanggal 14 Mei 2004 tentang Penunjukan Direktur Penjagaan dan Penyelamatan Sebagai Penanggung Jawab Implementasi ISPS *Code*.

2.2.9.7 Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM. 480/12/3/D.V-04 tanggal 1 Juli 2004 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penerapan Keamanan Kapal dan Pelabuhan/Fasilitas Pelabuhan (International Ship And Port Facility Security Code – ISPS CODE).

2.2.10 Penerapan ISPS Code

Penerapan ISPS Code sesuai Amandemen SOLAS 74 dan Keputusan Menteri Perhubungan no. KM 33 tahun 2003, pemberlakuan ISPS Code di Indonesia mulai tanggal 1 Juli 2004 terhadap kapal yang digolongkan dalam pelayaran internasional (*International Voyage*) adalah :

2.2.10.1 Kapal penumpang (lebih dari 12 orang), termasuk yang berkecepatan tinggi

2.2.10.2 Kapal barang, termasuk kapal pengangkut berkecepatan tinggi dengan GT 500 ton keatas.

2.2.10.3 *Mobile Offshore Drilling Unit* (MODU), instalasi pengeboran lepas pantai, termasuk drilling unit yang ditarik.

2.2.10.4 Fasilitas Pelabuhan yang melayani kapal atau pelayaran Internasional.

Ketentuan-ketentuan dalam ISPS Code tidak berlaku bagi Kapal Perang, Kapal bantu Angkatan Laut, atau kapal-kapal lain untuk tujuan non komersial.

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

Menurut (ALI; 2019), rancangan keamanan kapal yaitu suatu rancangan yang dibuat untuk dijadikan pedoman dalam melaksanakan prosedur di atas kapal yang dirancang untuk melindungi kru kapal, muatan, gudang kapal serta kapal itu sendiri dari resiko suatu insiden keamanan.

Rancangan keamanan kapal meliputi :

2.2.11.1 Tindakan yang dirancang untuk mencegah adanya senjata, barang berbahaya, dan alat-alat yang dimaksudkan untuk digunakan terhadap orang-orang, kapal atau pelabuhan dan bawannya yang tidak diperbolehkan berada di atas kapal.

2.2.11.2 Identifikasi area yang terbatas dan tindakan untuk pencegahan akses bagi yang tidak berkepentingan masuk ke area tersebut.

2.2.11.3 Tindakan untuk pencegahan akses bagi yang tidak berkepentingan ke kapal.

2.2.11.4 Keamanan, mencakup ketentuan untuk menjaga atau menjalankan kegiatan kritis dari kapal atau titik temu kapal / pelabuhan.

2.2.11.5 Prosedur untuk menjawab instruksi keamanan negara peserta yang diberikan pada tingkat siaga 3.

2.2.11.6 Prosedur untuk evakuasi dalam hal ancaman keamanan atau pelanggaran atas keamanan.

- 2.2.11.7 Tugas-tugas personil di atas kapal yang ditugaskan bertanggung jawab masalah keamanan dan personil di atas kapal lainnya mengenai aspek-aspek keamanan.
- 2.2.11.8 Prosedur untuk *auditing* aktifitas keamanan.
- 2.2.11.9 Prosedur untuk pelatihan, gladi dan berlatih intensif sesuai dengan rancangan.
- 2.2.11.10 Prosedur untuk berhubungan dengan aktifitas keamanan fasilitas pelabuhan.
- 2.2.11.11 Prosedur untuk tinjauan ulang secara berkala terhadap rancangan dan untuk memperbarui.
- 2.2.11.12 Prosedur untuk melaporkan insiden keamanan.
- 2.2.11.13 Identifikasi petugas keamanan kapal.
- 2.2.11.14 Identifikasi petugas keamanan perusahaan termasuk nomor yang bisa dihubungi 24 jam. Emergency contact list dan daftar stasiun radio pantai terlampir
- 2.2.11.15 Prosedur untuk memastikan, pengujian, kalibrasi dan pemeliharaan tentang segala peralatan keamanan yang tersedia di atas kapal.
- 2.2.11.16 Frekuensi untuk menguji atau kalibrasi tentang segala peralatan keamanan yang tersedia di atas kapal.
- 2.2.11.17 Identifikasi mengenai penempatan dimana titik-titik pengaktifan sistem siaga keamanan kapal disediakan.

2.2.11.18 Prosedur, instruksi dan petunjuk pelaksanaan pada penggunaan sistem siaga keamanan kapal, termasuk pengujian, pengaktifan, tindakan menonaktifkan dan memasang kembali dan untuk membatasi kesalahan sistem siaga.

2.2.12 Berdasarkan aturan ISPS Code, Rancangan Keamanan Kapal harus menetapkan tindakan pengawasan akses ke kapal, tindakan keamanan tersebut meliputi :

2.2.12.1 Pengecekan identitas dari semua orang yang berusaha untuk naik ke atas kapal dan mengkonfirmasi tujuan mereka dengan cara pengecekan, misal, contoh, pengecekan karcis penumpang, pengecekan pengunjung yang naik kapal. *Vessel visit record* terlampir

2.2.12.2 Menetapkan dan menjaga daerah aman, dapat dilaksanakan kegiatan pengecekan orang, bagasi (termasuk benda-benda yang di bawa), barang-barang pribadi, kendaraan dan isinya.

2.2.12.3 Kapal harus memastikan dilaksanakannya pemeriksaan terhadap kendaraan yang akan dimuat car carrier, ro-ro, dan kapal penumpang yang lain harus diperiksa sebelum dimuat sesuai dengan rancangan keamanan kapal.

2.2.12.4 Memisahkan antara orang-orang yang telah diperiksa dan barang-barang pribadi bawaannya dengan orang-orang yang belum diperiksa dan barang-barang pribadi bawaannya.

2.2.12.5 Memisahkan penumpang yang naik dan turun.

2.2.12.6 Pengidentifikasian titik-titik akses yang harus diamankan atau dijaga untuk mencegah penggunaan akses tanpa izin.

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

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

Daftar pemeriksaan kapal terlampir.

2.2.13 Area Terbatas

Adalah area yang hanya dapat diakses oleh orang tertentu saja.

Area terbatas ditetapkan oleh SSO dalam Rancangan Keamanan Kapal. Area terbatas meliputi :

2.2.13.1 Anjungan, ruang mesin kategori A dan tempat-tempat stasiun kontrol lain.

2.2.13.2 Ruangan yang berisi peralatan dan sistem pengamatan serta kontrol dan sistem kontrol pencahayaan.

2.2.13.3 Ventilasi dan sistem proses proses peraturan suhu dan ruangan lain yang serupa.

2.2.13.4 Ruang berakses ke tangki-tangki, pompa-pompa dan pipa-pipa air minum.

2.2.13.5 Ruang-ruang yang berisi barang berbahaya.

2.2.13.6 Ruang-ruang berisi pompa barang muatan dan peralatan kontrolnya.

2.2.13.7 Ruang muat dan ruangan yang berisi perbekalan kapal.

2.2.13.8 Ruang awak kapal.

2.2.13.9 Area lain sebagaimana ditentukan oleh Petugas Keamanan Kapal, yang berdasarkan penilaian keamanan kapal aksesnya harus dibatasi untuk menjaga keamanan kapal. Area terbatas terlampir.

2.2.14 Tujuan diadakannya area terbatas yaitu :

2.2.14.1 Mencegah penggunaan akses oleh orang asing.

2.2.14.2 Melindungi para penumpang, awak kapal dan petugas fasilitas pelabuhan atau personil badan-badan lain yang berwenang di kapal.

2.2.14.3 Melindungi area keamanan sensitip dalam kapal.

2.2.14.4 Melindungi muatan dan perbengkal kapal dari kerusakan.

2.2.15 Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Plan*)

Berarti suatu rancangan yang dibuat untuk dijadikan pedoman dalam melaksanakan prosedur yang dirancang untuk melindungi fasilitas pelabuhan, orang-orang, muatan, unit pengangkut muatan (kapal) dan gudang pelabuhan di dalam fasilitas pelabuhan dari suatu resiko insiden keamanan.

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

Petugas Keamanan Perusahaan (CSO) yaitu seseorang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan bahwa suatu penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan. Tidak hanya itu, CSO juga harus berkomunikasi dengan Perwira Keamanan Kapal (SSO) untuk memastikan bahwa rancangan keamanan kapal dikembangkan, disampaikan kepada seluruh kru kapalnya, dan rancangan keamanan kapal tersebut telah dilaksanakan dengan baik dan disiplin, CSO tidak hanya berkomunikasi dengan pihak kapal saja, tetapi juga harus berkomunikasi dan berkordinasi dengan pihak pelabuhan yang akan disinggahi kapal-kapalnya untuk memastikan keamanan di pelabuhan tersebut.

2.2.17 *Security level* (Tingkat Keamanan)

Security level adalah klasifikasi dari keamanan kapal dan pelabuhan yang dibagi menurut intensitas atau kecenderungan yang dapat terjadi setelah melalui proses pengamatan dan pengumpulan data. *Securiy level* dibagi dalam 3 tingkatan, dengan level 3 yang tertinggi.

2.2.18 Keamanan tingkat siaga 1 (*Security level 1*)

Berarti tingkatan dimana tindakan pencegahan keamanan minimum yang harus dilaksanakan secara terus-menerus. Pada keadaan siaga 1, semua orang yang berusaha naik kapal bisa diperiksa melalui pengeledahan. Pengeledahan tersebut sebaiknya dilakukan

oleh fasilitas pelabuhan bekerjasama dengan pihak kapal. Kegiatan penggeledahan wajib dilakukan dengan cara-cara yang tidak melanggar hak asasi manusia perorangan dan menjaga martabat mereka.

2.2.19 Keamanan tingkat siaga 2 (*Security level 2*)

Berarti tingkatan-tingkatan dimana tindakan tambahan dari tingkatan keamanan minimum yang harus dilaksanakan pada waktu tertentu sebagai resiko meningkatnya suatu insiden keamanan. Pada keadaan siaga 2, Rancangan Keamanan Kapal harus menetapkan tindakan peraturan keamanan untuk mengadakan perlindungan terhadap resiko keamanan guna meningkatkan kewaspadaan dan memperketat pengawasan, yang dapat meliputi :

2.2.19.1 Menugaskan personil tambahan untuk patroli geladak selama jam rawan untuk mencegah penggunaan akses tanpa izin.

2.2.19.2 Pembatasan akses ke kapal, mengidentifikasi akses yang harus ditutup dan peralatan yang memadai untuk pengamanannya.

2.2.19.3 Pengawasan sisi air kapal, sebagai contoh dalam koordinasi dengan fasilitas pelabuhan, ketetapan patroli perahu.

2.2.19.4 Penetapan area terbatas pada *shore-side* kapal, bekerjasama dengan fasilitas pelabuhan.

2.2.19.5 Meningkatkan kewaspadaan saat penggeledahan orang, barang pribadi, dan kendaraan yang naik ke kapal.

2.2.19.6 Melakukan pengawalan terhadap pengunjung kapal.

2.2.19.7 Mengadakan pengarahan keamanan tambahan 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.

2.2.19.8 Mengadakan pengeledahan penuh atau sebagian di atas kapal. *Search Plan* terlampir.

2.2.20 Keamanan tingkat siaga 3 (*Security level 3*)

Berarti tingkatan dimana tindakan pencegahan keamanan yang bersifat spesifik lebih lanjut harus dilaksanakan dalam kurun waktu terbatas ketika suatu insiden keamanan segera terjadi atau sedang terjadi, walaupun tidak memungkinkan untuk mengidentifikasi target yang spesifik. Pada keadaan siaga 3, kapal harus melaksanakan instruksi yang dikeluarkan oleh pihak-pihak yang sedang menangani insiden keamanan atau ancaman insiden keamanan. Rancangan Keamanan Kapal harus dilaksanakan dengan baik, bekerjasama secara intensif dengan pihak-pihak yang terkait dan dengan fasilitas pelabuhan, yang dapat meliputi :

2.2.20.1 Membatasi akses menjadi hanya satu akses yang terkontrol (One Access).

2.2.20.2 Hanya memberikan akses kepada pihak berwenang.

2.2.20.3 Mengarahkan orang-orang di kapal agar tidak panik.

2.2.20.4 Penundaan kegiatan menaikturunkan penumpang.

2.2.20.5 Penundaan *cargo operation*.

2.2.20.6 Pengungsian kapal.

2.2.20.7 Pemindahan kapal.

2.2.20.8 Mempersiapkan penggeledahan penuh atau sebagian terhadap kapal.

2.2.21 Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officer*)

Berarti orang yang ditunjuk untuk bertanggung jawab untuk pengembangan, implementasi, revisi dan pemeliharaan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dan untuk koordinasi / berkomunikasi dengan para petugas keamanan kapal.

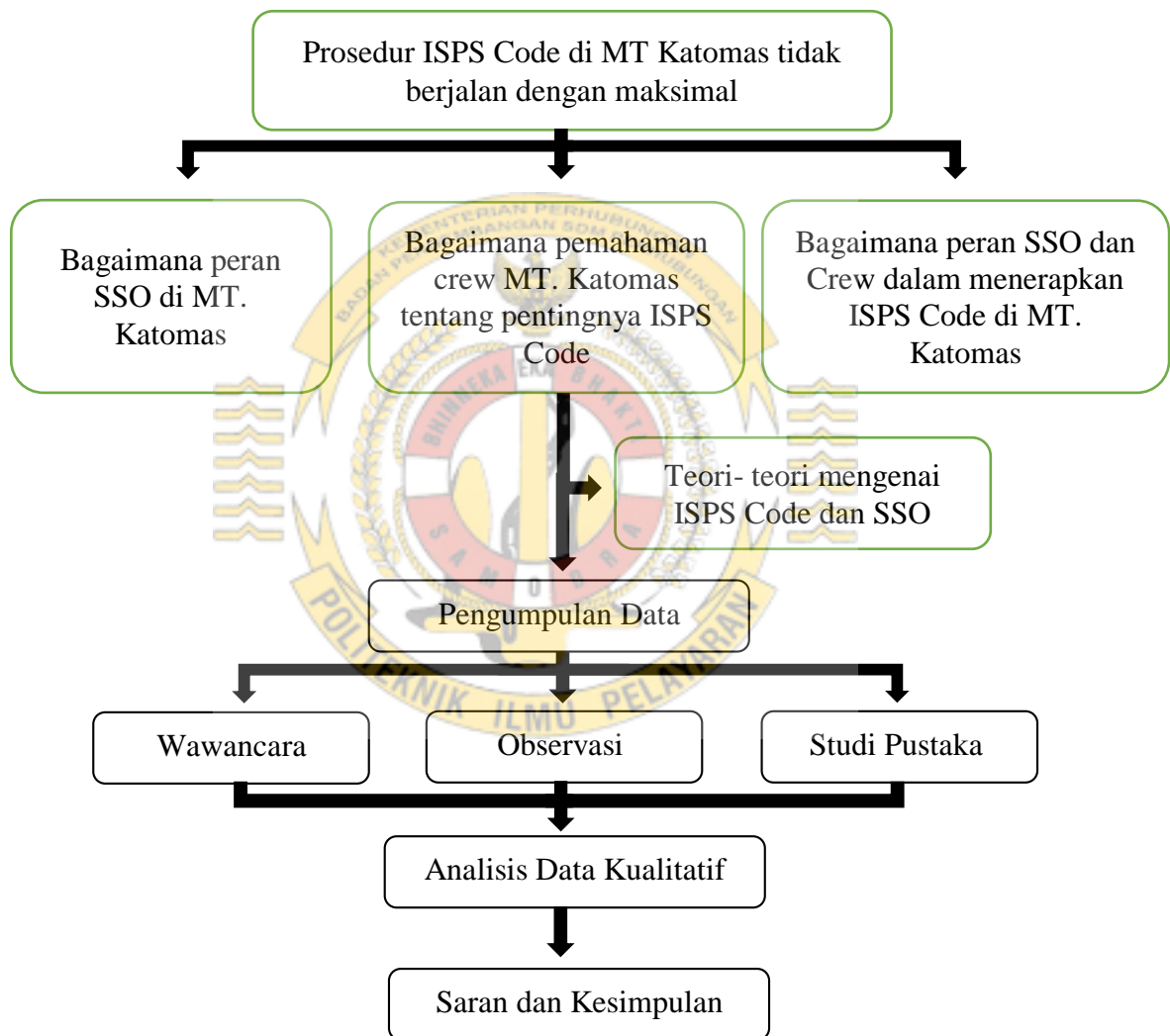
2.2.22 *Security Incident* adalah setiap tindakan kecurigaan atau keadaan yang mengancam keamanan sebuah kapal termasuk unit pengeboran lepas pantai yang berpindah dan fasilitas pelabuhan.

2.2.23 *Declaration of Security* (DoS) adalah suatu pernyataan (maklumat)

Keamanan yang diminta dan diterbitkan oleh kapal maupun fasilitas pelabuhan, ditujukan kepada kapal maupun fasilitas pelabuhan yang saling berinteraksi dengan tujuan untuk memberikan informasi atau menetapkan keadaan tingkat keamanan yang berlaku dilingkungannya, agar masing-masing pihak dapat menyesuaikan dan menyetujui tindakan keamanan yang dilaksanakan, sesuai dengan rancangan keamanan masing-masing. Contoh DoS terlampir.

2.3 Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka pikir merupakan suatu model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah didefinisikan sebagai masalah yang penting. Hal ini berfungsi untuk mempermudah penulis dalam menyelesaikan masalah pokok yang terdapat pada skripsi ini.



Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian.

BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai faktor-faktor penyebab kurangnya pemahaman kru mengenai pentingnya ISPS *Code* beserta upaya-upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan pemahaman kru MT. Katomas mengenai pentingnya ISPS *Code*, maka dapat disimpulkan bahwa :

5.1.1 Peran *Ship Security Officer* di MT. Katomas belum berjalan dengan sebagaimana mestinya, masih ada beberapa kekurangan dari *Ship Security Officer* dalam melaksanakan tugasnya, contohnya tidak mengawasi langsung kinerja kru, kurang tegas dalam memberikan instruksi kepada kru.

5.1.2 Pemahaman kru MT. Katomas tentang ISPS *Code* masih kurang yang diakibatkan oleh beberapa hal, diantaranya menganggap sepele akan acaman terhadap keamanan kapal, menganggap bahwa perairan dan pelabuhan di Indonesia itu aman, kelelahan yang dialami oleh kru MT. Katomas, kurangnya peran dan ketegasan *Ship Security Officer* dalam memberikan pemahaman kepada kru, serta kurangnya pengawasan terhadap pelaksanaan prosedur ISPS *Code* yang seharusnya dilaksanakan oleh *Ship Security Officer*.

5.1.3 Pelaksanaan prosedur ISPS *Code* di MT. Katomas kurang berjalan maksimal yang disebabkan oleh kurangnya pemahaman kru tentang pentingnya pelaksanaan prosedur ISPS *Code* akibat dari SSO yang kurang tegas dan kurang dalam memberikan pemahaman kepada kru

serta disebabkan juga oleh kurangnya motivasi kru dalam melaksanakan tugasnya.

5.2. Saran

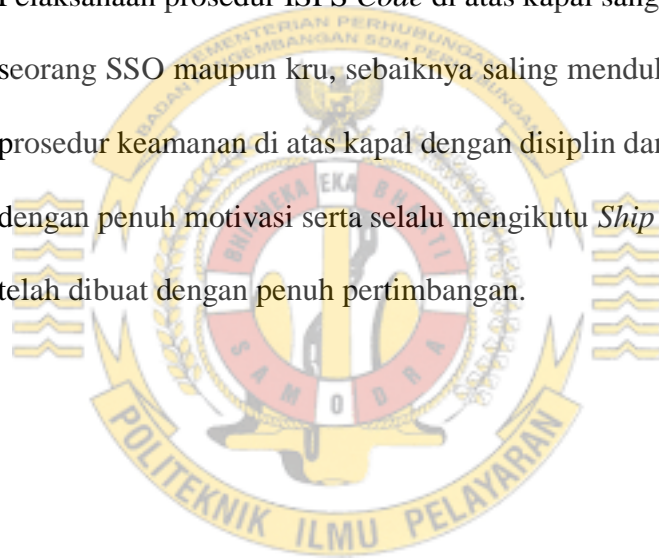
Pada bagian akhir dari penelitian ini, penulis akan memberikan beberapa saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi semua pihak yang terlibat. Baik bagi pihak kapal yang terlibat secara langsung dilapangan maupun bagi pihak perusahaan pelayaran. Adapun saran-saran yang dapat diberikan agar seluruh kru kapal dapat lebih memahami pentingnya *ISPS Code* di atas kapal adalah sebagai berikut:

5.2.1 Peran *Ship Security Officer* di kapal sangat penting, oleh karena itu sebaiknya seorang SSO harus selalu memberi pengarahan dan pelatihan tentang *ISPS Code*, setelah itu dapat mengawasi kinerja anak buahnya, apakah sudah berjalan sesuai prosedur atau belum sehingga SSO juga dapat secara langsung memberikan pengarahan jika kru kapal membuat kesalahan. SSO sebaiknya juga harus bisa merangkul seluruh kru agar mau respect terhadapnya. Karena SSO tidak bisa mengawasi kinerja kru secara terus menerus, maka dapat memberi amanat kepada perwira jaga untuk mengawasi kinerja kru kapal sehingga hasilnya lebih maksimal.

5.2.2 Untuk meningkatkan pemahaman kru mengenai pentingnya *ISPS Code* di atas kapal, sebaiknya setiap kru membangun kesadaran diri masing-masing terhadap pentingnya melaksanakan prosedur *ISPS Code* agar selalu terhindar dari ancaman gangguan keamanan. Sebaiknya tidak menganggap sepele ancaman keamanan karena dapat merenggut nyawa

seseorang. Sebagai seorang anggota di dalam organisasi (kru), alangkah baiknya harus lebih profesional dan lebih patuh terhadap perintah dari atasan (SSO). Perintah dari SSO juga merupakan perintah dari perusahaan dan Negara. Sebagai seorang warga negara yang baik sudah seharusnya melaksanakan perintah dengan penuh semangat dan rasa tanggungjawab. Pelaksanaan ISPS *Code* ini juga akan berdampak baik untuk semua pihak.

- 5.2.3 Pelaksanaan prosedur ISPS *Code* di atas kapal sangat penting. Sebagai seorang SSO maupun kru, sebaiknya saling mendukung terlaksananya prosedur keamanan di atas kapal dengan disiplin dan melaksanakannya dengan penuh motivasi serta selalu mengikuti *Ship Security Plan* yang telah dibuat dengan penuh pertimbangan.



DAFTAR PUSTAKA

- Ali, M. 2019, *Peran Kantor Dinas Perhubungan atas Pelaksanaan Pengawasan Keselamatan dan Keamanan Kapal Di Kabupaten Rembang*, Karya Tulis, Rembang.
- Arikunto, S. 2013, *Metodologi penelitian*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Arpal, M.S. 2011, *Ship Security Officer*, Sucofindo, Jakarta.
- Donsu, J.D. 2017, *Metodologi Penelitian Keperawatan dan Kesehatan*, Salemba Medika, Jakarta.
- Gunawan, I. 2014, *Metode Penelitian Kualitatif Teori dan Praktik*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Maksum, A. 2012, *Jurnal Metode Pengumpulan Data*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Nursalam, 2015, *Metodelogi penelitian keperawatan pendekatan praktis*, Salemba Medika, Jakarta.
- Pavić, I. 2015, *The proposal of additions to the education of the ship security officer*, Turkish Online Journal of Educational Technology, Turki.
- Rahardjo, M. 2010, *Triangulasi dalam Penelitian Kualitatif*, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, Malang.
- Razali, N., dan Dahalan, W. 2012, *The ISPS Code and It's Implementation In Malaysia*, Arena Hukum, Malaysia.
- Sayidah, N. 2018, *Metodologi Penelitian Disertai Contoh Penerapannya Dalam Penelitian*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Sinuhaji, O.S., dan Alfian, S.D. 2016, *Sumber Data Dalam Farmakoepidemiologi*, Farmaka, Jakarta.
- Sugiono, P.D. 2014, *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*.
- Sugiyono, 2018, *Metode Penelitian Kombinasi*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian*, Alfabeta, Bandung.
- Sujarweni, V.W. 2014, *SPSS untuk Penelitian*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. 1. Crew List

Nama Kapal : MT. Katomas		IMO : 9179892	Pelabuhan : SORONG									
Nama Pengiriman : PKRN		: 5.227 T	: DOCKYARD SORONG									
Bendera : Indonesia		Daya : 3500 HP										
Register : Jakarta		L.O.A : 105.00 M										
CREW LIST												
NO.	N A M A	NP	JABATAN	JENIS	UJAZAH		NOMOR	NOMOR	P K L	BUKU		
					TAHUN	LAUT				NOMOR	PELAUT	
										Exp	SIGN ON	
1	Harry Sudrajat	752593	Master	ANT I	2015	6201020641N10115	PK.308/860/SYB.TPK-2019	PK.308/261/SYB.TPK-2019	E 134437	30-Nov-19	06-Feb-19	
2	Alfreds J. Rumende	754315	Chief Officer	ANT I	2016	6200414230N10116	PK.308/261/SYB.TPK-2019	PK.308/612/SYB.TPK-2019	E 065848	27-Feb-21	20-Mar-19	
3	Fathan	747959	2nd Officer	ANT III	2016	6200473479N80216	PK.308/607/SYB.TPK-2019	PK.308/607/SYB.TPK-2019	C 050028	14-Mar-21	24-Apr-19	
4	Gunido Roppunna Parindungan	10026681	3rd Officer	ANT II	2018	6201334389N20118	PK.308/607/SYB.TPK-2019	PK.308/682/SYB.TPK-2019	B 055054	17-Mar-20	24-Apr-19	
5	Uning Sitedadi	10025852	Chief Engineer	ATT I	2014	6200064537T10214	PK.308/427/SYB.TPK-2019	PK.308/427/SYB.TPK-2019	E 147652	20-Jan-20	28-Jan-19	
6	Andi Perdana Putra	750036	2nd Engineer	ATT II	2016	6200144434T20216	PK.308/848/SYB.TPK-2019	PK.308/848/SYB.TPK-2019	D 026186	26-Feb-20	16-Feb-19	
7	Muhammad Juni Arda	10026431	3rd Engineer	ATT II	2014	6200360852T20114	PK.308/427/SYB.TPK-2019	PK.308/427/SYB.TPK-2019	E 038811	22-Dec-20	20-Mar-19	
8	Tubagus Hegar Surya Laksana	10026315	4th Engineer	ATT II	2017	62016404722T20317	PK.308/706/SYB.TPK-2019	PK.308/706/SYB.TPK-2019	F 125761	23-Mar-21	16-Feb-19	
9	Hani Wahyu Asoka	10027421	Electrician	ETO	2018	6211553395E10518	PK.308/674/SYB.TPK-2019	PK.308/674/SYB.TPK-2019	E 076341	10-Aug-20	19-Jun-19	
10	Nur Bahrum	10026734	Boutswain	RATING	2016	6200078604340216	PK.308/498/SYB.TPK-2019	PK.308/498/SYB.TPK-2019	C 047333	11-Mar-21	24-Apr-19	
11	Dyusman Lapesti	10026791	Pumpman	RATING	2016	6200118923340716	PK.308/569/SYB.TPK-2019	PK.308/569/SYB.TPK-2019	B 075346	30-Mar-20	24-Apr-19	
12	Muhammad Sudrajat Riska	10026744	A/B	RATING	2016	6201017995540716	PK.308/508/SYB.TPK-2019	PK.308/508/SYB.TPK-2019	F 155294	11-Jun-21	24-Apr-19	
13	Supriadi Taki	10026709	A/B	RATING	2016	62000996742340716	PK.308/489/SYB.TPK-2019	PK.308/489/SYB.TPK-2019	E 108630	18-Aug-21	24-Apr-19	
14	Edy Slamet	10027257	A/B	RATING	2015	6201197923540716	PK.308/484/SYB.TPK-2019	PK.308/484/SYB.TPK-2019	F 056092	08-Aug-20	19-Jun-19	
15	Muhammad Ruchi Nur alam	10027281	O/S	BST	2017	6202004185010217	PK.308/508/SYB.TPK-2019	PK.308/508/SYB.TPK-2019	B 047521	20-Feb-20	19-Jun-19	
16	Fajar Basti	10027171	O/S	RATING	2015	6202093028010717	PK.308/737/SYB.TPK-2019	PK.308/737/SYB.TPK-2019	C 066706	08-Jun-20	08-Jun-19	
17	Muhammad Arfan	10026494	O/S	RATING	2015	6211404028530215	PK.308/201/SYB.TPK-2019	PK.308/201/SYB.TPK-2019	B 013287	13-Mar-21	20-Mar-19	
18	I Gusti Made	10026558	Foreman	RATING	2017	6200076873420717	PK.308/399/SYB.TPK-2019	PK.308/399/SYB.TPK-2019	F 086947	24-Oct-19	24-Apr-19	
19	Sani	10027083	Officer	RATING	2017	6200099643420717	PK.308/841/SYB.TPK-2019	PK.308/841/SYB.TPK-2019	F 108600	09-Feb-21	08-Jun-19	
20	Fery Firmansyah	10026380	Officer	RATING	2016	620014984620716	PK.308/365/SYB.TPK-2019	PK.308/365/SYB.TPK-2019	B 019636	19-Nov-19	20-Mar-19	
21	David	10027334	Officer	RATING	2019	620210781520016	PK.308/559/SYB.TPK-2019	PK.308/559/SYB.TPK-2019	F 240386	24-Aug-19	19-Jun-19	
22	Jecenia Marhadina	10026358	Cook	RATING	2017	6202113885330717	PK.308/748/SYB.TPK-2019	PK.308/748/SYB.TPK-2019	C 066057	20-May-21	09-Mar-19	
23	Hendra Eka Suputra	10026564	Measboy	BST	2017	6202108052010117	PK.308/405/SYB.TPK-2019	PK.308/405/SYB.TPK-2019	C 034011	20-Jan-21	24-Apr-19	
24	Ryan Adiputra	20180063	Deck Cadet	BST	2016	621159576101116	NO.063/F30340/2018-S6	NO.063/F30340/2018-S6	F 097397	12-Jan-21	31-Jul-18	
25	Izai Bahar Nafis	20180126	Deck Cadet	BST	2017	6211754569010317	NO.134/F30340/2017-S6	NO.134/F30340/2017-S6	F 120727	04-Jun-21	25-Sep-18	
26	Aris Murnidar	20180133	Engine Cadet	BST	2017	6211756966010417	NO.126/F30340/2018-S6	NO.126/F30340/2018-S6	F 136563	19-Jun-21	25-Aug-18	
27	Fajar Fahki	20180133	Engine Cadet	BST	2017	6211713600010317	NO.128/F30340/2018-S6	NO.128/F30340/2018-S6	F 082484	13-Dec-20	25-Aug-18	

<

Pelabuhan : SORONG
Tanggal : 24 Juni 2019
Master,

Capt. Harry Sudrajat
NP.752593

Lampiran 1. 2. Ship Particular

PT. PERTAMINA (PERSERO)
 DIR. LOGISTIC, SUPPLY CHAIN & INFRASTRUCTURE
 MT. KATOMAS / PKRN
 Telp : 021 - 4301086 (8934)
 E-Mail : katomas@pertamina.com



SHIP PARTICULARS

GENERAL

NAME OF SHIP / CALL SIGN	MT. KATOMAS / PKRN
KIND OF SHIP / PURPOSE OF SHIP	WHITE PRODUCT TANKER / FULL OIL CARRIER
NATIONALITY / PORT OF REGISTER	INDONESIA / JAKARTA
KEEL LAID	20 FEBRUARI 1998
DELIVERY	31 MARET 1999
NAVIGATION AREA	A-3, DUPLICATION SYSTEM AND S.B.M.
OFFICIAL NUMBER	27806 - TJ
MMSI NUMBER	525008046.00
IMO NUMBER	9179892.00

PRINCIPAL DIMENSION

LENGTH OVER ALL (LOA)	105.00	METER
LENGTH BETWEEN PERPENDICULARS (LBP)	99.00	METER
BREADTH (MOULED)	18.80	METER
DEPTH (MOULED)	9.50	METER
FULL LOAD DRAFT (MOULED)	6.00	METER
AIR DRAFT (At Full Draft)	28.80	METER
FULL LOADED DISPLACEMENT	9161.67	TON
LIGHT SHIP WEIGHT	2354.50	TON
DEAD WEIGHT TONNAGE	6627.16	TON
GROSS TONNAGE	5227.00	TON
NETT TONNAGE	1670.00	TON

MAIN ENGINE AND SPEED

MAIN ENGINE	NIIGATA 1 SET
MODEL AND NUMBER	6 M 42 T
MAXIMUM RATING (MCR)	3500 Ps At 230 RPM
NORMAL RATING (NCR)	3150 Ps At 222 RPM
SERVICE SPEED (At NCR)	12 Knots

FREE BOARD TABLE

LOAD LINE	MARK	FREE BOARD (METER)	DRAFT (METER)	DISPLACEMENT (M'TONS)	DEAD WEIGHT (M'TONS)
TROPICAL FRESH WATER	TF	3.253	6.269	9373.588	6839.078
FRESH WATER	FW	3.378	6.144	9161.242	6626.731
TROPICAL FRESH WATER	TF	3.385	6.137	9378.128	6843.618
SUMMER	S	3.510	6.012	9161.670	6627.160
WINTER	W	3.635	5.887	8946.028	6411.518
WINTER NORT ATLANTIC	WNA	3.685	5.837	8858.963	6324.453

	ASTERN	AHEAD
	(rpm)	(rpm)
D.SLOW	120	120
SLOW	120 ~ 150	120 ~ 150
HALF	175 ~ 190	175 ~ 209
FULL	190 ~ 209	209 ~ 230
CRITICAL RPM		150 ~ 175

LAST DOCK : JULI 2019

Master MT. KATOMAS

Capt. Harry Sudrajat

Lampiran 1. 3. Wawancara

Lampiran

Wawancara

Pada penelitian ini, wawancara digunakan peneliti untuk mengumpulkan data yang diperlukan dengan melakukan tanya jawab langsung antara peneliti dengan narasumber di MT. Katomas. Narasumber yang diwawancarai oleh peneliti yaitu *Master (SSO), Chief Officer, 2nd Officer, Chief Engineer , Bosun.*

Kegiatan wawancara ini berfungsi untuk menjawab rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian yang berjudul “Peran *Ship Security Officer (SSO)* dalam Meningkatkan Pemahaman *Crew* tentang Pentingnya *ISPS Code* di MT. Katomas”. Berikut identitas responden dan daftar pertanyaan terkait masalah penelitian :

Hasil Wawancara

Identitas Responden

No. Responden : 01
 Nama Lengkap : Harry Sudrajat
 Waktu : 15 Mei 2019
 Jenis Kelamin : Laki-laki
 Jabatan : *Master*

1. Bagaimana pelaksanaan *ISPS Code* di atas kapal?

Jawab : Pelaksanaan *ISPS Code* di atas kapal hampir berjalan sesuai prosedur, namun karena keadaan di Indonesia dan kita juga berlayar di daerah yang aman, proses bongkar muat pun kita di dalam jetty Pertamina yang untuk memasuki wilayah depotnya saja sudah dijaga ketat, jadi prosedur *ISPS Code* kita laksanakan seperlunya saja, paling yang kita laksanakan hanya pengadaan *go shore log book, visitor log book, one*

access, setidaknya kalau ada inspeksi dari kantor kita punya file mengenai pelaksanaan ISPS Code.

2. Apa saja tugas dan tanggung jawab SSO di atas kapal?

Jawab : Tugas-tugasnya SSO itu melakukan pemeriksaan keamanan kapal, mempertahankan dan mengawasi pelaksanaan Rencana Keamanan Kapal, melihat kondisi juga di lapangan itu seperti apa, kalau ada prosedur yang harus dirubah ya dirubah, mengambil tindakan yang tepat saat terjadi gangguan keamanan di kapal, kordinasi dengan petugas keamanan fasilitas pelabuhan, kordinasi dengan CSO, dan yang masih susah itu meningkatkan kesadaran keamanan dan kewaspadaan seluruh kru di kapal, memastikan bahwa perlengkapan keamanan yang dioperasikan telah diuji, dikalibrasi, serta terpelihara dengan baik.

3. Mengapa pelaksanaan ISPS Code harus dilaksanakan?

Jawab : Sebenarnya kalau berlayar di dalam negeri itu aman-aman saja, kalau hari-hari normal tidak ada wilayah yang membahayakan keamanan, kecuali kalau di pelabuhan-pelabuhan umum itu banyak pencuri, sedangkan kita sandar di pelabuhan khusus Pertamina, jadi aman. Tetapi walau begitu, prosedur ISPS Code tetap harus dilaksanakan mengingat bahaya keamanan itu bisa datang kapan dan dimana saja, apalagi dalam situasi sekarang ini, di Jayapura dan wilayah Papua yang lain sedang terjadi gesekan, kita harus waspada dengan cara melaksanakan ISPS code dengan baik sesuai prosedur. Pihak PT. Pertamina Shipping juga

menginstruksikan untuk menaikkan security level ke level 2, dan melihat di lapangan juga menghawatirkan.

4. Apa saja hal yang dipertimbangkan SSO dalam mengambil keputusan berkaitan dengan adanya bahaya keamanan kapal?

Jawab : Hal-hal yang saya pertimbangkan kalau mau mengambil keputusan, saya cari tahu dulu informasi keamanan di pelabuhan yang akan dituju, tanyakan bagaimana kondisi di sana, jika aman, maka security level tetap pada level 1, saya juga mencari informasi perairan yang akan dilewati melalui VTIS terdekat, memantau berita di TV karena kebetulan di kapal kita ada TV, dan jika wilayah perairan atau pelabuhan tersebut memiliki riwayat rawan gangguan keamanan, seperti contohnya perairan dekat pulau Madura, Pelabuhan Belawan, perairan dekat Filipina maupun Somalia, saya akan menambah penjagaan di deck, anjungan dan menaikkan security level menjadi level 2 maupun 1 jika memang daerah tersebut riskan terjadi gangguan keamanan.

5. Apa yang dilakukan SSO agar kru kapal benar-benar memahami pentingnya pelaksanaan ISPS Code?

Jawab : Yang SSO lakukan agar kru memahami pentingnya pelaksanaan ISPS Code di atas kapal, setiap ada pergantian kru kapal, saya panggil kru pengganti ke kamar untuk saya beri penjeasan dan pengarahan mengenai prosedur keamanan di atas kapal, mengadakan drill dan safety meeting sebulan sekali dengan menggambarkan bahaya yang dapat ditimbulkan jika kita tidak bisa menangani gangguan keamanan, saya selalu

mengambil contoh kejadian-kejadian perompakan yang telah terjadi di masa lampau dan mengapa kejadian itu bisa terjadi, padahal seharusnya bisa dicegah jika kita melaksanakan prosedur keamanan dengan baik dan benar, tujuannya agar setiap kru dapat lebih meresapi betapa pentingnya melaksanakan prosedur keamanan di atas kapal agar kejadian-kejadian tersebut tidak terulang, sebisa mungkin selalu melaksanakan prosedur ISPS Code di atas kapal agar setiap kru terbiasa melaksanakan prosedur keamanan dan dapat lebih memahami apa yang harus dilakukan disaat menghadapi situasi yang sesungguhnya.

6. Bagaimana peranan SSO di MT. Katomas?

Jawab : Saya sudah melaksanakan tugas dengan baik, dengan selalu memberikan instruksi untuk menjaga keamanan kapal, memberikan pengarahan mengenai ISPS Code di atas kapal MT. Katomas, rutin melaksanakan drill ISPS Code, memberi pengarahan dan pemahaman kepada seluruh kru kapal baik dengan cara personal maupun dalam forum, dapat mengambil tindakan secara cepat dan tepat dalam menyikapi setiap kondisi keamanan di atas kapal maupun wilayah perairan yang dilalui kapal. Saya juga selalu berkomunikasi dengan PFSO maupun CSO untuk kordinasi masalah keamanan kapal.

Identitas Responden

No. Responden : 02
 Nama Lengkap : Alfrets J. Rumende
 Waktu : 17 Juni 2019
 Jenis Kelamin : Laki-laki
 Jabatan : *Chief Officer*

1. Mengapa pelaksanaan ISPS Code harus dilaksanakan?

Jawab : ISPS Code perlu dilaksanakan karena bahaya itu bisa datang kapan saja, dimana saja, jadi untuk mencegah terjadinya gangguan keamanan alangkah baiknya kita mencegah dengan menerapkan prosedur keamanan yang baik. Tujuannya juga bisa untuk membiasakan kru kapal, agar jika suatu saat mau berlayar di perusahaan asing dapat melaksanakan prosedur ISPS dengan baik, jadi tidak membuat malu negara.

2. Bahaya-bahaya apa saja yang berkaitan dengan ISPS Code?

Jawab : Bahaya- bahaya yang berkaitan dengan ISPS Code itu segala hal yang mengancam keamanan, misalnya terorisme, perompakan/pembajakan, pencurian.

5 Bagaimana peranan SSO di MT. Katomas?

Jawab : Nakhoda (SSO) sudah melaksanakan tugasnya dengan baik, dengan selalu memberikan instruksi untuk menjaga keamanan kapal, memberikan pengarahan mengenai ISPS Code di atas kapal MT. Katomas, rutin melaksanakan drill ISPS Code, memberi pengarahan dan pemahaman kepada seluruh kru kapal baik dengan cara personal

maupun dalam forum, dapat mengambil tindakan secara cepat dan tepat dalam menyikapi setiap kondisi keamanan di atas kapal maupun wilayah perairan yang dilalui kapal.

- 6 Bagaimana pelaksanaan ISPS Code di atas kapal MT. Katomas? Apakah berjalan sesuai prosedur?

Jawab : Menurut saya prosedur ISPS kurang berjalan dengan baik, dilaksanakan hanya untuk menghindari temuan saat sedang inspeksi dari orang kantor saja. Penyebabnya bisa saja karena kru kurang disiplin, kurang motivasi. Hal itulah yang harus SSO perbaiki.



Identitas Responden

No. Responden : 03
 Nama Lengkap : Farhan
 Waktu : 28 Juli 2019
 Jenis Kelamin : Laki-laki
 Jabatan : *2nd Officer*

1. Bagaimana pelaksanaan ISPS Code di atas kapal MT. Katomas? Apakah berjalan sesuai prosedur?

Jawab : kalau di lihat di lapangan ya belum berjalan sesuai prosedur seutuhnya,

bisa dibilang hampir seluruh perusahaan pelayaran di Indonesia itu menjalankan prosedur ISPS Code secara setengah-setengah, ala kadarnya saja. Mungkin karena menganggap kalau kita berlayar di perairan dalam negeri itu aman, tidak akan menemui gangguan keamanan yang berarti.

2. Menurut bapak, apakah SSO di kapal sudah melaksanakan tugasnya dengan baik? Apa saja pertimbangannya?

Jawab : Sebenarnya SSO di kapal kita itu sudah berusaha semaksimal mungkin, tetapi ya mau bagaimana lagi, setiap kru berasal dari wilayah yang berbeda-beda, wataknya juga berbeda. Itulah tantangan buat kamu di masa yang akan datang, bagaimana membuat setiap orang itu respect dan patuh terhadap perintah kamu. SSO juga sebaiknya harus lebih tegas dan bisa merangkul kru kapal agar kru itu mau respect sama beliau.

Identitas Responden

No. Responden : 04
 Nama Lengkap : Nur Bahrum
 Waktu : 27 Juli 2019
 Jenis Kelamin : Laki-laki
 Jabatan : *Boatswain*

1. Menurut bapak (kru), apakah SSO di kapal sudah melaksanakan tugasnya dengan baik? Apa saja pertimbangannya?

Jawab : Sebenarnya SSO di kapal kita itu sudah berusaha maksimal untuk menjalankan prosedur ISPS Code dengan baik. Tetapi kitanya saja yang sebagai bawahan itu ada yang setuju ada juga yang menyepelekan. Kalau saya yang punya pengalaman berlayar di luar negeri menganggap pelaksanaan prosedur keamanan itu sangat penting, karena meyakngkut masalah nyawa. Bagaimana kalau nanti ada teroris, ada bom, ada perompak, pencuri naik ke kapal dan kita tidak mengerti apa yang harus dilakukan, mati semua nanti.

2. Bagaimana pemahaman *crew* MT. Katomas tentang pentingnya ISPS *Code*?

Jawab : Dari hasil wawancara diperoleh hasil bahwa pemahaman kru mengenai pentingnya pelaksanaan ISPS *Code* di atas kapal masih kurang. Saat kru ditanyai mengenai kenapa ISPS *Code* harus dilaksanakan pun ada beberapa kru yang menganggapnya hal yang sepele karena menganggap bahwa perairan Indonesia itu aman-aman saja, laksanakan ISPS *Code* yang gampang-gampang saja agar tidak menambah pekerjaan.

Identitas Responden

No. Responden : 05
 Nama Lengkap : Untung Sidodadi
 Waktu : 17 Mei 2019
 Jenis Kelamin : Laki-laki
 Jabatan : *Chief Engineer*

1. Bagaimana pelaksanaan ISPS Code di atas MT. Katomas?

Jawab : Pelaksanaan ISPS Code di atas kapal berjalan kurang maksimal, menurut saya penyebabnya karena kru itu kurang termotivasi untuk melaksanakannya, nanti kalo sudah kejadian baru mau mengerjakan dengan serius. Semoga saja SSO bisa lebih tegas lagi.

2. Mengapa pelaksanaan ISPS Code harus dilaksanakan?

Jawab : Prosedur ISPS Code harus dilaksanakan dengan baik, karena itu juga untuk keamanan kita sendiri, jadi jika sewaktu-waktu ada resiko gangguan keamanan kita bisa mengatasinya dengan baik. lagipula itu juga perintah dari negara untuk menjaga keamanan kan.

3. Adakah masukan bagi SSO agar dapat memaksimalkan pelaksanaan ISPS Code?

Jawab : Sebenarnya SSO itu sudah berusaha semaksimal mungkin, beliau rutin melaksanakan latihan dan pengarahan mengenai prosedur keamanan, dalam mengambil keputusan pun sudah baik, prosedur kemanan sedikit demi sedikit juga sudah mulai dilaksanakan, hanya saja motivasi kru saja yang kurang, sehingga menyebabkan malas-malasan dalam bertugas. Semoga kedepannya SSO bisa lebih merangkul kru agar lebih respect dan mau melaksanakan perintah dengan baik.

Lampiran 1. 4. Instruksi SSO mengenai ISPS Code

PT PERTAMINA (Persero)
DIREKTORAT LOGISTIK, SUPPLY CHAIN & INFRASTRUKTUR
MT. KATOMAS / PKRN



INSTRUKSI NAKHODA

MENGENAI ISPS-CODE

DENGAN INI DISAMPAIKAN KEPADA PETUGAS JAGA / CREW MT. KATOMAS
UNTUK MELAKSANAKAN HAL-HAL SEBAGAI BERIKUT:

1. SETIAP PENGUNJUNG/TAMU/PETUGAS, AGAR DIADAKAN PEMERIKSAAN TERHADAP IDENTITAS DIRI, BARANG BAWAAN DAN DITANYAKAN KEPERLUAN DI ATAS KAPAL.
2. PADA SAAT SANDAR DI DERMAGA DAN BERLABUH , LAKSANAKAN RONDA KELILING KAPAL TERUTAMA PADA DAERAH-DAERAH TERLARANG/BERBAHAYA(RESTRICTED AREA).
3. PERIKSA KUNCI-KUNCI/PINTU-PINTU APAKAH SUDAH TERTUTUP DENGAN RAPAT DAN TERKUNCI DENGAN BENAR, HANYA SATU PINTU YANG DIPERKENANKAN DIBUKA UNTUK ACCESS KELUAR/MASUK DAN SELALU DIJAGA SERTA DIAWASI.
4. DILARANG MEMBAWA/MENGAKTIFKAN HANDPHONE DI MAIN DECK ATAU DI LUAR AKOMODASI.
5. JIKA ADA KERAGUAN ATAU HAL-HAL YANG MENCURIGAKAN, SEGERA LAPORKAN KE PERWIRA JAGA/PERWIRA KEAMANAN KAPAL ATAU NAKHODA.

DEMIKIAN DISAMPAIKAN, SELAMAT BERTUGAS.

DI ATAS KAPAL MT. KATOMAS

TANGGAL 12 FEBRUARY 2019

PERWIRA KEAMANAN KAPAL

CAPT. HARRY SUDRAJAT
NP. 7 5 2 5 9 3

Lampiran 1. 5. Daerah Terlarang

RENCANA KEAMANAN KAPAL
MT. KATOMAS /PKRN

BAB 5 : DAERAH TERLARANG.

Tabel A - Keamanan dari daerah terlarang.

CHECK LIST : SHIP SECURITY
PORT :
DATE :
VOYAGE :



NO	LOKASI	DECK	TINGKAT 1	TINGKAT 2	TINGKAT 3	KETERANGAN
1. Wheel house						
	Navigation Bridge Deck					
	Terkunci / tertutup		X	V	V	Di pelabuhan
	Terkunci / tertutup		V	V	V	Di laut
	Pemegang kunci		Mu.II	Mu.II	Mu.II	Master Key di MU. I
	Patroli keamanan		berkala	rutin	rutin	Petugas jaga tambahan
2. Engine Control Room						
	Tween Deck (2nd Deck)					
	Terkunci / tertutup		X	X	V	Di pelabuhan
	Terkunci / tertutup		V	V	V	Di laut
	Pemegang kunci		Mas.Jaga	Mas.Jaga	Mas.Jaga	Master Key di KKM & kunci lain di SSO
	Patroli keamanan		berkala	rutin	rutin	Petugas jaga tambahan
3. Ruang Mesin A/C						
	Upper Platform					
	Terkunci / tertutup		X	V	V	Di pelabuhan
	Terkunci / tertutup		V	V	V	Di laut
	Pemegang kunci		Pwa.Lisrik	Pwa.Lisrik	Pwa.Lisrik	Master Key di KKM & kunci lain di SSO
	Patroli keamanan		berkala	rutin	rutin	Petugas jaga tambahan
4. RUANG MESIN KENDU						
	Upper Platform					
	Terkunci / tertutup		X	V	V	Di pelabuhan
	Terkunci / tertutup		V	X	X	Di laut
	Pemegang kunci		Mas.Jaga	Mas.Jaga	Mas.Jaga	Master Key di KKM & kunci lain di SSO
	Patroli keamanan		berkala	rutin	rutin	Petugas jaga tambahan
5. Ruang Penyimpanan Barang berbahaya (Acetylen & Cad)						
	Upper Deck					
	Terkunci / tertutup		V	V	V	Dibuka bila diperlukan
	Terkunci / tertutup		-	-	-	Di laut
	Pemegang kunci		Mek.Bid/ Serang	Mek.Bid/ Serang	Mek.Bid/ Serang	Mas.I/ Muslim I
	Patroli keamanan		berkala	rutin	rutin	Petugas jaga tambahan
6. PUMP ROOM						
	Upper Deck					
	Terkunci / tertutup		V	V	V	Di pelabuhan dan Di Laut
	Terkunci / tertutup		X	X	X	Di laut
	Pemegang kunci		Op.Pompa	Op.Pompa	Op.Pompa	Kunci Cadangan Dipegang Muslim I
	Patroli keamanan		berkala	rutin	rutin	Petugas jaga tambahan

7. Store Room (Deck/Eng/Provision/Electric) kecuali Cargo Gear Locker (Port & Stb).

Bosun's Store, Chain Locker,

	Upper Deck				Di Buka bila Diperlukan
Terkunci / tertutup	V		V	V	
Terkunci / tertutup	-		-	-	Bosun/Deck, Mas -I / Eng
Pemegang kunci	Ybs		Ybs	Ybs	Prov/PRE, Elec/Listrik, Master Key
					di Pegang Muallim I & Kunci lain KKM.SSO
Patroli keamanan	berkala		rutin	rutin	Petugas jaga tambahan

8. CREW ACCOMODATION

	Nav,Upper Bridge Deck,Lower Bridge Deck,Boat Deck				Di Buka bila Diperlukan
Terkunci / tertutup	V		V	V	
Terkunci / tertutup	-		-	-	
Pemegang kunci	Ybs		Ybs	Ybs	Master Key di Mu.I & kunci lain di SSO
Patroli keamanan	berkala		rutin	rutin	Petugas jaga tambahan

9. SAFETY EQUIPMENT STORE

	Upper Bridge Deck				Di Buka bila Diperlukan
Terkunci / tertutup	V		V	V	
Terkunci / tertutup	-		-	-	
Pemegang kunci	MU-III		MU-III	MU-III	Master Key di Mu.I & kunci lain di SSO
Patroli keamanan	berkala		rutin	rutin	Petugas jaga tambahan

10. MASTER CABIN

	Upper Bridge Deck				Di Buka bila Diperlukan
Terkunci / tertutup	X		V	V	
Terkunci / tertutup	-		-	-	
Pemegang kunci	Ybs		Ybs	Ybs	Master Key di Mu.I
Patroli keamanan	berkala		rutin	rutin	Petugas jaga tambahan

11. GALLEY

	A				Di Buka bila Diperlukan
Terkunci / tertutup	X		V	V	
Terkunci / tertutup	X		X	V	Di laut
Pemegang kunci	Ybs		Ybs	Ybs	Master Key di SSO
Patroli keamanan	berkala		rutin	rutin	Petugas jaga tambahan

12. CARCO CONTROL ROOM

	Lower Boat Deck				Di Buka bila Diperlukan
Terkunci / tertutup	X		V	V	
Terkunci / tertutup	V		X	X	
Pemegang kunci	Mu.jaga		Mu.jaga	Mu.jaga	Master Key di Mu.I
Patroli keamanan	berkala		rutin	rutin	Petugas jaga tambahan

13 HOSPITAL		Boat Deck				
Terkunci / tertutup		V	V	V	V	Dibuka bila diperlukan
Terkunci / tertutup		X	X	X	X	Master Key di Mu.I
Pemegang kunci		MU-II	MU-II	MU-II	MU-II	Petugas jaga tambahan
Patroli keamanan		berkala	rutin	rutin	rutin	
14 Emergency Gen Room		Lower Boat Deck				
Terkunci / tertutup		V	V	V	V	Dibuka bila diperlukan
Terkunci / tertutup		-	-	-	-	
Pemegang kunci		Masjaga	Masjaga	Masjaga	Masjaga	Kunci lainnya dipegang MAS.I
Patroli keamanan		berkala	rutin	rutin	rutin	Petugas jaga tambahan
15 ENGINE ROOM		Upper Deck				
Terkunci / tertutup		X	X	X	X	
Terkunci / tertutup		V	V	V	V	
Pemegang kunci		Masjaga	Masjaga	Masjaga	Masjaga	Kunci Dipegang KKM
Patroli keamanan		berkala	rutin	rutin	rutin	N/A
16 LIQUID FOAM		UPPER Deck				
Terkunci / tertutup		X	X	X	X	
Terkunci / tertutup		V	V	V	V	Di laut dan Pelabuhan
Pemegang kunci		MU-III	MU-III	MU-III	MU-III	Master Key di Mu.I
Patroli keamanan		berkala	rutin	rutin	rutin	Petugas jaga tambahan
17 FUNNEL		Boat Deck				
Terkunci / tertutup		X	X	X	X	
Terkunci / tertutup		V	V	V	V	Di laut dan Pelabuhan
Pemegang kunci		MU-III	MU-III	MU-III	MU-III	Master Key di Mu.I
Patroli keamanan		berkala	rutin	rutin	rutin	Petugas jaga tambahan

Catatan : Terkunci = V . Tertutup = X

MENGETAHUI NAKHODA / SSO



Capt. Harry Sudrajat
Np.7 5 2 5 9 3

Lampiran 1. 6. PANS (*Pre-Arrival Notification of Ship Security*)**PRE - ARRIVAL NOTIFICATION OF SHIP SECURITY**

1) Name of Ship : KATOMAS	2) IMO No : 9179892	3) Call Sign : PKRN		
4) Type of Ship : TANKER	5) GT : 5,227 TS	6) Flag : INDONESIA		
7) Number of Crew : 27 Persons	8) ETA : 27 JUNE 2019 at.....LT			
9) Purpose of Call : Loading / Discharging / Bunkering / Dockin/Other If other, please specify the purpose :				
10) Name of anchorage or Port Facility your ship is bound for : JAYAPURA				
11) Name of Agent in Indonesia : Pertamina (persero) Telp : 62 21 430 1086 Facsimile : 62 21 430 1492				
12) Does your ship possed a valid International Ship Security Certificate (ISSC)? Yes / NO If "YES", give details in Q 12 and Q 13.				
13) Expired date of the ISSC : 03-Apr-22				
14) Name of issuing authority for the ISSC : Directorate General of Sea Transportation				
15) Current security level of the ship :..... LEVEL 1				
16) Last 10 port of call including arrival/departure date and the security level at which the ship operated at these ports where it has conducted a ship / port interface				
NO.	PORT	ARRIVAL	DEPARTURE	SECURITY LEVEL
1	KASIM	23-Jun-2019	24-Jun-2019	1
2	TUAL	18-Jun-2019	19-Jun-2019	1
3	WAYAME	13-Jun-2019	16-Jun-2019	1
4	TUAL	10-Jun-2019	12-Jun-2019	1
5	WAYAME	7-Jun-2019	8-Jun-2019	1
6	BIAK	4-Jun-2019	4-Jun-2019	1
7	SORONG	1-Jun-2019	2-Jun-2019	1
8	KASIM	30-May-2019	1-Jun-2019	1
9	SORONG	29-May-2019	30-May-2019	1
10	JAYAPURA	25-May-2019	26-May-2019	1
17) were there any special or additional security measure taken during any ship/port interface at the ports mentioned in Q 16? YES / NO. If "YES", give details :				
18) were there appropriate ship security measures maintained during any ship-to-ship activity interface at the ports mentioned in Q 16? YES / NO. If "YES", give details :				
SIGNATURE OF AGENT/ MASTER/ SSO :				
NAME OF AGENT/ MASTER/ SSO :				
DATE : JUNE 2019 at.....LT				
PRESENT POSITION (latitude) :				

Lampiran 1. 7. Daftar Stasiun Radio Pantai

DAFTAR STASIUN RADIO PANTAI										
No	Nama Stasiun Pantai	Identitas Pelayanan Bergerak Maritim	Emisi / Emission				Pelayanan / Service		Posisi Geografis Antenna Transmisi	Ket
	Name of The Coast Station	Maritime Mobile Service Identity	Frekuensi / Frequency (KHz/MHz)	Klas / Class	Daya / Power (kW)	Cara Operasi/Mode of Operation	Jam Kerja / Hours of Service (UTC)	Geographical position Transmitting Antenna	Info	
1	2	3	4a	4b	5	6	7	8	9	10
1.	Ambonia Radio	005250006	2187.5 4207.5 6312 8414.5 156,525M	2187.5 4207.5 6312 8414.5 156,525M	F1B F1B F1B F1B G2B	1 1 1 1 0.05	TP	H24	03 41 57 S/S 128 10 40 T/E	1)
2.	Balikpapan Radio	005250009	2187.5 8414.5 156,525M	2187.5 8414.5 156,525M	F1B F1B G2B	1 1 0.5	TP	H24	01 15 09 S/S 116 08 32 T/E	1)
3.	Banjarmasin Radio	005251520	2187.5 8414.5 156,525M	2187.5 8414.5 156,525M	F1B F1B G2B	1 1 0.5	TP	H24	03 19 40 S/S 114 35 35 T/E	1)
4.	Batu Ampar Radio	005250012	2187.5 156,525M	2187.5 156,525M	F1B G2B	0.5 0.05	TP	H24	01 09 27 U/N 104 00 52 T/E	1)
5.	Bitung Radio	005250005	2187.5 4207.5 6312 8414.5 12577 16804.5 156,525M	2187.5 4207.5 6312 8414.5 12577 16804.5 156,525M	F1B F1B F1B F1B F1B F1B G2B	1 1 1 1 1 1 0.5	TP	H24	01 27 03 U/N 125 11 03 T/E	1)
6.	Jakarta Radio	005250000	2187.5 4207.5 6312 8414.5 12577 16804.5 156,525M	2187.5 4207.5 6312 8414.5 12577 16804.5 156,525M	F1B F1B F1B F1B F1B F1B G2B	1 1 1 1 1 1 0.5	TP	H24	06 07 28 S/S 106 51 16 T/E	1)
7.	Kendari Radio	005250019	2187.5 156,525M	2187.5 156,525M	F1B G2B	0.5 0.05	TP	H24	03 58 00 S/S 122 34 20 T/E	1)
8.	Lembar Radio	005250022	2187.5 156,525M	2187.5 156,525M	F1B G2B	0.5 0.05	TP	H24	08 43 41 S/S 116 04 23 T/E	1)
9.	Makassar Radio	005250002	2187.5 4207.5 6312 8414.5 12577 16804.5 156,525M	2187.5 4207.5 6312 8414.5 12577 16804.5 156,525M	F1B F1B F1B F1B F1B F1B G2B	1 1 1 1 1 1 0.05	TP	H24	05 06 34 S/S 119 26 22 T/E	1)
10.	Panjang Radio	005050013	2187.5 156,525M	2187.5 156,525M	F1B G2B	1 0.05	TP	H24	05 28 23 S/S 105 19 03 T/E	1)
11.	Sibolga Radio	005250028	2187.5 156,525M	2187.5 156,525M	F1B G2B	0.5 0.05	TP	H24	01 44 25 U/N 098 46 15 T/E	1)
12.	Surabaya Radio	005250001	2187.5 4207.5 6312 8414.5 12577 16804.5 156,525M	2187.5 4207.5 6312 8414.5 12577 16804.5 156,525M	F1B F1B F1B F1B F1B F1B G2B	1 1 1 1 1 1 0.05	TP	H24	07 13 05 S/S 112 44 08 T/E	1)
13.	Tahuna Radio	005250024	2187.5 156,525M	2187.5 156,525M	F1B G2B	0.5 0.05	TP	H24	03 35 20 U/N 125 30 10 T/E	1)
14.	Teluk Bayur Radio	005251075	2187.5 8414.5 156,525M	2187.5 8414.5 156,525M	F1B F1B G2B	1 1 0.5	TP	H24	01 00 10 S/S 100 21 55 T/E	1)
15.	Toli-Toli Radio	005251528	2187.5 156,525M	2187.5 156,525M	F1B G2B	1 0.05	TP	H24	01 03 08 U/N 120 48 03 T/E	1)

LAST UPDATE : BPI 05/2019

Lampiran 1. 8. Ilustrasi Latihan Tanggap Darurat ISPS *Code*

[illegible]

Capt. Harry Sudrajat
Np. 7 5 2 5 9 3

Lampiran 1. 9. Jadwal Latihan ISPS Code

ISPS CODE		PT. PERTAMINA (PERSERO) MT. KATOMAS / P K R N												PERTAMINA	
		JADWAL PELATIHAN KEAMANAN DI KAPAL TAHUN 2019													
		TRAINING SHIP SECURITY PLAN													
NO	BULAN	JANUARI	FEBRUARI	MARET	APRIL	M E I	J U N I	J U L I	A G U S T U S	S E P T E M B E R	O K T O B E R	N O V E M B E R	D E S E M B E R		
	MINGGU	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV		
	M A T E R I														
1	MINGGU														
2	PERTAMA														
3															
4	MINGGU														
5	KE DUA														
6															
7	MINGGU														
8	KE TIGA														
9															
1	BARAN PELEDAK / PEMBAKARAN / SABOTASE / DAN VANDALISME														
2	PELEDAKAN / PEMBAKARAN KAPAL DAN BARANG - BARANG AWAK KAPAL														
3	PERUSAHAAN KAPAL DAN SISTEM / PERALATAN KAPAL YG PENTING ATAU PERBEKALAN KAPAL														
4	PENGUNYUNAN AKSES OLEH ORANG YG. TDK. BERTANGGUNG JAWAB TER-														
5	MASUK. PENUMPANG GELAP														
6	PENYELUDUPAN SENJATA / PERALATAN SENJATA PERUSAK KAPAL														
7	PENGUNYUNAN KAPAL. UNTUK MEMBAWA ORANG-ORANG YG BERNIAT MEM-														
8	BUAT INSIDEN KEAMANAN / PERALATAN														
9	PENGUNYUNAN KAPAL SEBAGAI SENJATA / ALAT PERUSAK / PENGHANCUR														
10	SERANGAN DARI LAUT PADA SAAT KAPAL SANDAR / BERLABUH JANGKAH														
11	SERANGAN PADA SAAT KAPAL BERLAYAR DI LAUT.														

NAKHODA / SSO

Capt Harry Sudrajat
NP 752593

Lampiran 1. 10. Daftar Pemeriksaan Keamanan Kapal

DAFTAR PEMERIKSAAN KEAMANAN KAPAL

(SHIP SECURITY CHECK LIST)


PERTAMINA

TINGKAT KEAMANAN :

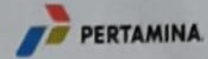
Nama Kapal : MT. KATOMAS / PKRN
Pelabuhan :
Tanggal & Jam :
Pemeriksa / Jabatan :

JALAN MASUK KE KAPAL :

A. KE ATAS KAPAL

	YA	TDK
1 TALI TAMBAT (haluan & Buritan)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a. Apakah dilaksanakan Patroli Keliling ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Apakah Menggunakan Lampu Sorot ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 RANTAI JANGKAR KANAN / KIRI HALUAN (Forecastle Deck)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a. Apakah sudah menutup ulup rantai jangkar & menguncinya dengan gembok ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Apakah Menggunakan Lampu Sorot ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Apakah dilaksanakan patroli berkala ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3 TANGGA PANDU (Main Deck Kanan / Kiri tengah kapal)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a. Apakah sudah diletakkan di atas deck bila tidak digunakan ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Apakah ditempatkan personil bila digunakan ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Apakah dilaksanakan patroli berkala ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Apakah menggunakan lampu sorot ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4 TANGGA AKOMODASI / GANGWAY (Main Deck Kanan / kiri tengah kapal)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a. Apakah menggunakan lampu sorot ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Apakah sudah diletakkan di atas deck bila tidak digunakan ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Apakah ditempatkan personil bila digunakan ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Apakah dilaksanakan patroli berkala ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5 SELANG MUATAN / BUNKER	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a. Apakah menggunakan lampu sorot ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Apakah dilaksanakan patroli berkala ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6 RALLING DECK BURITAN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a. Apakah menggunakan lampu sorot ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Apakah dilaksanakan patroli berkala ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7 DEREK DAN ALAT ANGKAT (HOSE CRANE)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a. Apakah di-off dari Engine Room ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Apakah menggunakan lampu ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**DAFTAR PEMERIKSAAN KEAMANAN KAPAL
(SHIP SECURITY CHECK LIST)**



JALAN MASUK KE KAPAL :

B. KE DALAM KAPAL / AKOMODASI

YA TDK

1 PINTU GESER (SLIDING DOOR) DI ANJUNGAN

a. Apakah sudah dikunci ?

☐ ☐

2 PINTU-PINTU LUAR MENUJU KORIDOR (DECK A)

a. Apakah sudah dikunci ?

☐ ☐

3 PINTU-PINTU LUAR MENUJU KORIDOR (DECK B)

a. Apakah sudah dikunci ?

☐ ☐

4 JENDELA-JENDELA SUPERSTRUCTURE

a. Apakah sudah tertutup ?

☐ ☐

5 ESCAPE TRUNK

a. Apakah sudah tertutup ?

☐ ☐

6 BOOBY HATCH (PALKAH KECIL) POOP DECK BELAKANG


a. Apakah sudah tertutup ?

☐ ☐

NAKHODA / SSO

Capt. Harry Sudrajat

Lampiran 1. 12. *International Ship Security Certificate (ISSC)*



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

No. : 01 – 0597 – DN

Diterbitkan berdasarkan ketentuan
KODA INTERNASIONAL TENTANG KEAMANAN KAPAL DAN FASILITAS PELABUHAN
*Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND PORT FACILITIES (ISPS CODE)*

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

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

**REPUBLIK
INDONESIA**

Nama Kapal
Name of Ship

Nomor atau Huruf Pengenal
Distinctive Number or Letters

Pelabuhan Pendaftaran
Port of Registry

Tipe Kapal
Type of Ship

Tonase Kotor
Gross Tonnage

Nomor IMO
IMO number

Nama dan Alamat Perusahaan
Name and Address of the Company

KATOMAS

P K R N

Jakarta

Oil Tanker

5,227

9179892

PT. PERTAMINA (PERSERO)
Jl. Yos Sudarso No. 32 - 34, Tanjung Priok, Jakarta Utara
Jakarta 14320 - Indonesia
IMO Company : 1043652

Dengan ini dinyatakan
This is to certify

1. 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;
2. 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;
3. kapal dilengkapi Rancangan Keamanan Kapal yang telah disetujui.
that the ship is provided with an approved Ship Security Plan

Tanggal Verifikasi Awal / Pembaruan **04 April 2017**
Date of initial / Renewal Verification on which this certificate is based April 04th, 2017

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **03 April 2022**
This Certificate is valid until April 03rd, 2022

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

Diterbitkan di **Jakarta**
Issued at

Tanggal, **02 Juni 2017**
Date of issue June 02nd, 2017

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

Capt. JONGGUNG SITORUS, MM
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19600818 199203 1 001

NTPN. 141C91HBC9PP4159

Lampiran 1. 13. Materi Familiarisasi ISPS Code

FAMILIARISASI ISPS CODE**MATERI :****1. Pengertian ISPS Code :**

(ISPS Code = International Ship & Port Facility Security Code)

Memberlakukan system Manajemen keamanan untuk menjamin lingkungan kerja dengan menetapkan dan memelihara langkah langkah **KEAMANAN** dalam rangka mencegah tindakan **PELANGGARAN HUKUM** terhadap kapal yang dapat **MEMBAHAYAKAN** keselamatan dan keamanan personil dan harta milik perusahaan kapal .

FUNGSI FUNGSI TERKAIT :

PFSO = Port Facility Security Officer (Pimpinan keamanan pelabuhan)
CSO = Company Security Officer (Pimpinan keamanan Perusahaan)
SSO = Ship Security Officer (Pimpinan keamanan kapal)
DOS = Declaration Of Security
SSP = Ship Security Plan (Rencana pengamanan diatas kapal)
SSAS = Ship Security Alert System (Alat pemanacar pengiriman sinyal)
ISSC = International Ship Security Certificate (Sertifikat Keamanan Kapal)

2. PENANGANAN SETIAP TAMU / PENGUNJUNG NAIK KAPAL**3. DAERAH – DAERAH TERLARANG DI ATAS KAPAL**

- | | |
|---------------------------------------|---|
| 1. Wheel House | 9. Ruang Store(Deck & Engine Dept) |
| 2. Radio Room | 10. Ruang Hospital |
| 3. Engine Control Room | 11. Crew Accomodation |
| 4. Ruang mesin AC | 12. Safety Equipment Room |
| 5. Ruang mesin kemudi | 13. Master Cabin |
| 6. Ruang cargo control | 14. Engine Room |
| 7. Ruang penyimpanan barang berbahaya | 15. Emergency Generator Room |
| 8. Ruang Pump Room | 16. Fire Extinguisher system (Foam/C02) |

4. JALAN MASUK (ACSESS) KE KAPAL

1. Tali tambat 2. rantai jangkar 3. tangga pandu 4. Tangga akomodasi 5. Selang cargo
 Muat bongkar. 6. Derick dan alat angkat. 7. relling deck buritan .

JALAN MASUK (ACSESS) DI KAPAL

1. Capt Bridge Deck 2. Navigasi deck 3. Bridge deck 4. Boat deck 5. Upper deck
 6. Jendela ruangan (superstructure) 7. Escape Trunk 8. Lubang palkah bosun store dan
 Lubang palkah ruang kemudi .

5. SECURITY LEVEL 1 DAN TANGGUNG JAWAB JAGA (AMAN)

Penjagaan dan pengawasan dari posisi tertentu dan patroli keliling secara berkala, kondisi bebas dari **ANCAMAN BAHAYA** keselamatan dan keamanan kapal serta Crew kapal .

SECURITY LEVEL 2 DAN TANGGUNG JAWAB JAGA (SIAGA)

Penjagaan dan pengawasan dari posisi tertentu dan patroli keliling secara rutin, kondisi mencurigakan akan adanya ancaman bahaya, melaporkan kepada SSO dan menambah personil jaga dan kordinasi dengan CSO / PFSO sehubungan dengan situasi keamanan .

SECURITY LEVEL 3 DAN TANGGUNG JAWAB JAGA (BAHAYA)

Penjagaan dan pengawasan dari posisi tertentu dan patroli keliling secara rutin , penambahan petugas jaga pada deck area sisi yang dicurigai, melaporkan kepada SSO meminta bantuan tenaga pengamanan dari CSO / PFSO sehubungan dengan situasi keamanan .

6. TANGGAP DARURAT : ISPS Code Part B 8 , 8.9 (Bab 10 Rencana Kemanan Kapal)**7. PERALATAN KEAMANAN : (Bab 19 Rencana Keamanan Kapal)****Peralatan yg berhubungan dengan perlengkapan radio dan komunikasi**

- Radar , AIS, GMDSS, Telex , Facimile , Telephone, handy Talky , Two way Comm .
- Public Adresor, EPIRB, Ship Security Alert System

Peralatan yang berhubungan dengan bagian Deck

- Aldis Lamp, Isyarat bendera , Suling , Gong , Genta , Pyrotehnik, teropong
- Kunci kunci keamanan

Peralatan yang berhubungan dengan bagian Mesin

- Lampu lampu penerangan / lampu sorot, alarm system , system kelistrikan .

Lampiran 1. 14. *Declaration of Security*

DECLARATION OF SECURITY



Name of ship	MT. KATOMAS
Port of registry	JAKARTA
IMO number	9179892
Name of Port Facility	JAYAPURA

This declaration of security is valid from 19 August 2019 until 21 August 2019 for the following activities
(List the activities with relevant details) under the following security levels:

Security Level (s) for the ship	2 (two)
Security Level (s) for the Port Facility	2 (two)

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of part A of the international ship and port facility security (ISPS) Code.

Activities	Port facility	ship
Ensuring the performance of all security duties		
Monitoring restricted areas to ensure that only authorised personnel have access		
Controlling access to the port facility		
Controlling access to the ship		
Monitoring of the port facility, including berthing areas and surrounding the ship		
Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship		
Handling of cargo		
Delivery of the ship stores		
Handling unaccompanied baggage		
Controlling the embarkation of the persons and their effect		
Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility		

(the initials of the SSO or PFSO under these columns indicate whether the activity will be done , in accordance with the relevant approved plan , by the ship or th port facility).

The signatories to this agreement certify that security measure and arrangements for both the port facility and the ship during the specific activities meet the provisions of SOLAS XI-2 and part A of the ISPS Code and will be implemented in accordance with the provision already stipulated in their approved plan or the specific arrangements agreed to.

Done at (place) JAYAPURA on (date) 19 August 2019

Signed for and on behalf of			
the port facility :		the ship :	
(signature of port facility security officer)		(signature of master or SSO)	
Name and title of person who signed			
Name :		Name :	Capt . Harry Sudrajat
Title :		Title :	Master

Contact details (to be completed as appropriate) : (indicate the telephone numbers or the radio channels or frequencies to be used)

For the port facility :		For the Ship :	
Port Facility		Master	
Port Facility Security Officer		Ship Security Officer	
		Company	
		Company Security Officer	

Lampiran 1. 15. *Search Plan*

PT. PERTAMINA (PERSERO)
 DIREKTORAT LOGISTIK, SUPPLY CHAIN & INFRASTRUKTUR
 MT.KATOMAS / PKRN



REGU 1			
KOMANDAN REGU	ANGGOTA		
MUALIM I	SERANG	KELASI A	OPR POMPA A
	JURU MUDI A	KELASI B	OPR POMPA B
	JURU MUDI B	KELASI C	KADET DECK A

RENCANA PENCARIAN BOM

NO	CHECK ITEM	SECURE	NO	REMAKRKS
	NAV. BRIDGE DECK			
1	COMPASS DECK			
2	COVER MAGNETIC COMPAS			
3	FIRE HOSE BOX			
4	ACCU ROOM			
	BRIDGE DECK			
4	FIRE HOSE BOX			
5	EXHAUST FAN			
6	SEKITAR LUAR FUNNEL			
	BOAT DECK			
7	LIFE BOAT 1 & 2			
8	SEKITAR LIFE CRAFT			
9	EXHAUST FAN			
	UPPER DECK			
10	WINDLASS BURITAN			
11	DECK STORE			
12	PAINT STORE			
13	INERT GAS ROOM			
14	PUMP ROOM			
15	MANIFOLD			
16	SOPEP BOX			
17	FIRE HOSE BOX			
18	TANGGA AKOMODASI			
	FORECASTLE			
19	FORECASTLE STORE			
20	WINDLASS HALUAN			

Tgl :
 Waktu :
 MASTER / SSO

Capt. Harry Sudrajat

PT. PERTAMINA (PERSERO)
 DIREKTORAT
 LOGISTIK,
 SUPPLY CHAIN &
 INFRASTRUKTUR
 MT.KATOMAS / PKRN


REGU 2				
KOMANDAN REGU	ANGGOTA			
MUALIM III	PWA. LISTRIK	JURU MASAK B	KADET MESIN A	
	MEK.BENGKEL	PELAYAN A		
	JURU MASAK A	PELAYAN B		

RENCANA PENCARIAN BOM

NO	CHECK ITEM	SECURE	NO	REMAKRKS
NAV. BRIDGE DECK				
1	ANJUNGAN			
2	RUANG PETA			
3	KAMAR PRE			
4	BATTRY ROOM			
CAPT BRIDGE DECK				
4	FIRE HOSE BOX			
5	EXHAUST FAN			
	KAMAR NAKHODA			
	KAMAR MUALIM I			
	KAMAR MUALIM II			
	KAMAR MUALIM III			
	KAMAR PANDU			
	KAMAR MASINIS 2			
	KAMAR MASINIS 1			
	KAMAR KKM			
6	SEKITAR LUAR FUNNEL			
BOAT DECK				
7	LIFE BOAT 1 & 2			
8	SEKITAR LIFE CRAFT			
9	EXHAUST FAN			
UPPER DECK				
10	WINDLASS BURITAN			
11	DECK STORE			
12	PAINT STORE			
13	INERT GAS ROOM			
14	PUMP ROOM			
15	MANIFOLD			
16	SOPEP BOX			
17	FIRE HOSE BOX			
18	TANGGA AKOMODASI			
FORECASTLE				
19	FORECASTLE STORE			
20	WINDLASS HALUAN			

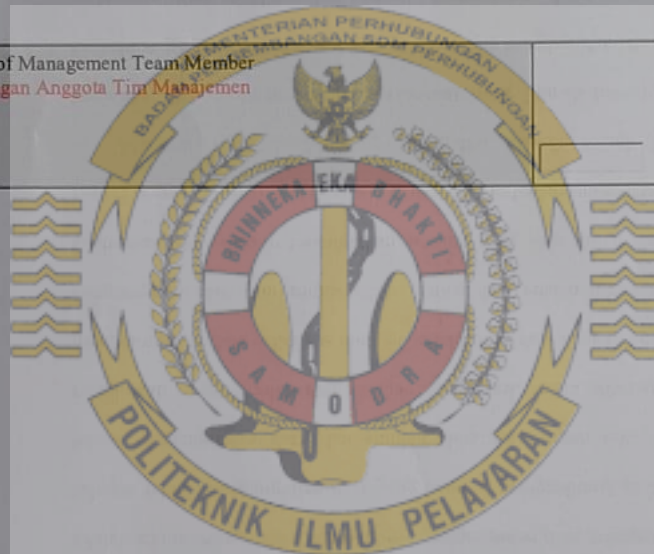
				Tgl :
				Waktu :
				MASTER / SSO
				Capt. Harry Sudrajat

Lampiran 1. 16. *Vessel Visit Record*

	
Form Number: 9.12 Vessel Visit Record Nomor Formulir: 9.12 Rekaman Kunjungan Kapal	
Vessel/Office: Kapal/ Kantor: MT.Katomas	Date: 10 April 2019
Part A – Vessel Visit Report Information Bagian A – Informasi Laporan Kunjungan Kapal	
Title of Visitor Jabatan/ gelar pengunjung	Marine Superintendent
Name of Visitor Nama pengunjung	
Reason for visit Alasan Kunjungan	
Visited for navigational audit MT.Katomas Regular visit superintendent and Vetting SMR	
List the specific items/subjects of discussions held onboard Daftar barang tertentu (spesifik) / subyek diskusi yang diselenggarakan kapal	
Safe Navigation procedures and Good Seaman ship practice Checked Navigation Equipment Checked Documents and Record	
Part A – I Visitor's Impression of the Vessel Bagian A – I Kesan Pengunjung terhadap Kapal	
Impression of the vessel's maintenance and cosmetic appearance Kesan pada pemeliharaan kapal dan penampilan luar	
Good cosmetic, Well maintenance in progress and Hull and Main deck need to improve for well look.	
Impression of the ratings' capabilities and appearance Kesan pada tingkat kesanggupan dan penampilan	
Condition on board clean and keep maintenance very well	
Impression of the officers' capabilities and appearance Kesan pada kemampuan petugas dan penampilan	


Officer found satisfactory doing his job and know the regulation still advise to keep learning for further	
Impression of the Master's capabilities and appearance Kesan pada kemampuan master dan penampilan	
Master work well as the right hand a company and able to run the tasks and responsibilities with good.	
Impression of the Chief Engineer's capabilities and appearance Kesan pada kemampuan kepala insinyur dan penampilan	
Chief Engineer does good work	
Action Items assigned to Responsible Persons? Aksi barang yang ditugaskan untuk Orang yang Bertanggung Jawab?	<input type="text"/>
Additional comments Komentor Tambahan	
Operational vessel must follow SOP, Manual book, Company Regulations, International regulation and local authority.	
Signature of Visitor Tanda Tangan Pengunjung	<input type="text"/>
Part B Master's Review & Comments Bagian B Ulasan dari Master dan komentar	
Comments Komentor	

Signature of Master Tanda Tangan Master	
Part C Management Team Review & Comments Bagian C Ulasan kembali Tim manajemen dan komentar	
Comments Komentar	
Signature of Management Team Member Tanda Tangan Anggota Tim Manajemen	



Lampiran 1. 17. Catatan Pemeliharaan Alat-Alat Keamanan

PT. PERTAMINA (PERSERO)
DIREKTORAT LOGISTIK, SUPPLY CHAIN & INFRASTRUKTUR
MT.KATOMAS / PKRN

 **PERTAMINA**

CATATAN PEMERIKSAAN, PEMELIHARAAN PERALATAN KEAMANAN
 ISPS CODE / SSP 19.3

NO	JENIS PEMELIHARAAN	YA	TIDAK	KET
1	RADAR / ARPA a. Check apakah scanner dalam keadaan bebas berputar dan gear gearnya terlumasi dengan baik ? b. Apakah wave guide tidak bocor dan dalam kondisi baik ? c. Apakah sistim pendingin / blower bekerja dengan baik ? d. Check magnetron current, apakah masih diatas 80% ? e. Apakah semua tombol panel di display berfungsi dengan baik ? f. Apakah tuning meter bekerja dengan baik ? g. Apakah semua pilot lamp penerangan panel bekerja dg baik ? h. Apakah echo baik serta baringan dan jarak sesuai dg keadaan sesungguhnya ? i. Selesai penggunaan radar, semua tombol apakah sudah kembali pada posisi minimum ?			
2	MF / HF SSB RADIO TRANSCEIVER a. Check apakah battery dalam kondisi baik ? b. Check apakah antena dan insulator2nya terpasang dg baik ? c. Apakah sistim pendingin pesawat / blower bekerja ? d. Sebelum memancar pastikan apakah band frequency telah sesuai dengan tuning up dan sesuai dg tuning chart ? e. Apakah tegangan2 / arus2 pada PA sudah sesuai dg standar manual ? f. Selama memancar apakah tidak terjadi over load ? g. Selesai penggunaan, pemancar apakah sudah dipastikan bahwa antena sudah di ground dan sistim ground baik ?			
3	VHF TRANSCEIVER a. Periksa tegangan battery apakah masih dalam batas baik ? b. Apakah pengisian pesawat dengan DC power ? c. Apakah Supply accu dilaksanakan secara berkala tiap pelayaran ? d. Apakah pesawat VHF bisa digunakan secara efektif pada jarak capai kurang lebih 30 NM ? e. Apakah pemeliharaan, pemeriksaan dan pengukuran telah sesuai dengan buku manual ?			


NO	JENIS PEMELIHARAAN	YA	TIDAK	KET
4	EPIRB a. Apakah pada waktu pengetesan selama 2 detik indikator test berfungsi dengan normal ? b. Apakah setelah pengetesan, mode switch dikembalikan pada posisi auto mode ? c. Apakah life time lithium battery masih lebih besar dari 20 % ?			
5	TWO WAY RADIO COMMUNICATION a. Apakah kondisi battery masih baik (dites memancar, lampu indikator tidak redup) ? b. Apakah pemancar dan penerima pada setiap channel yg ada dapat berfungsi dengan baik ? c. Apakah semua charger berfungsi dengan baik ?			
6	SART a. Apakah life time battery masih diatas 6 bulan ? b. Apakah automatic emit response signal (12 sweeps) dapat terbaca oleh radar 9 GHz ?			
7	AUTOMATIC IDENTIFICATION SISTEM a. Apakah semua connector di pinggir panel dari transponder unit semuanya tersambung dengan baik ? b. Apakah kabel2 tidak ada yang rusak ? c. Apakah ground terminal bebas dari debu ?			
8	SHIP SECURITY ALERT SISTEM a. Apakah SSAS berfungsi dengan baik ?			
9	NBDP TERMINAL a. Apakah NBDP unit bebas dari debu dan kotoran ? b. Apakah semua connector telah tersambung dan tidak ada yang lepas ? c. Apakah floppy disk drive sering dibersihkan ? d. Apakah NBDP berfungsi dengan baik ?			
10	SATELITE TELEPHONE SKYFILE THRANE & THRANE a. Apakah battery selalu terisi penuh ? b. Apakah seluruh unit bebas dari debu dan kotoran ?			
11	HANDY TALKY a. Apakah battery selalu terisi penuh dan kondisi baik ? b. Apakah dapat berfungsi dengan baik ?			

NO	JENIS PEMELIHARAAN	YA	TIDAK	KET
12	PUBLIC ADDRESSOR a. Apakah bisa berfungsi dengan baik ? b. Apakah unit bebas dari debu, air, korosi dan kotoran ? c. Apakah semua kabel connector terpasang dengan baik ?			
13	ALDIST LAMP a. Apakah lampu bisa berfungsi dengan baik ? b. Apakah kabel2nya dalam keadaan baik dan tidak rusak ? c. Apakah connector2nya bebas dari air, korosi, dan debu ?			
14	TEROPONG a. Apakah teropong dalam kondisi baik ?			
15	ANGIN SULING a. Apakah angin suling berfungsi dengan baik dan siap digunakan ?			
16	LAMPU SOROT a. Apakah lampu sorot berfungsi dengan baik ? b. Apakah kabel2 dalam kondisi baik ?			
17	ALARM SISTEM a. Apakah alarm sistem dalam kondisi baik dan siap digunakan ?			
18	ISYARAT BENDERA a. Apakah isyarat bendera jumlahnya lengkap dan dalam kondisi baik ?			
19	KUNCI KUNCI KEAMANAN a. Apakah semua ruangan mempunyai kunci cadangan dan dalam kondisi baik ?			

Jayapura, 29 April 2019
Nakhoda / SSO

Capt. Harry Sudrajat
NP.7 5 2 5 9 3

Lampiran 1. 18. *Ship Security Hand Over Record*

 **PERTAMINA**

Form Number: 7.06 Ship Security Officer Handover Record

Vessel/Office: _____ Date: _____

Part A – Initiate Ship Security Officer Handover Record

Port	<input type="text"/>	Terminal	<input type="text"/>
Both Ship Security Officers must confirm that the following activities, conditions and issues have been thoroughly discussed and understood: (if not applicable, enter N/A)			Select Yes, No or N/A
Identify crewmembers on the gangway watch schedule for this port			
Identify crewmembers on the security patrol watch schedule for this port			
Current Marsec level at this port	<input type="text"/>		
Frequency of security patrols in general, and for this port	<input type="text"/>		
Any special security issues or special instructions for this port	<input type="text"/>		
Communication and reporting between the SSO and the CSO	<input type="text"/>		
Any duress (security) code in place for communication between gangway guard, security patrol, SSO, Master and CSO	<input type="text"/>		
Location of the SSAS	<input type="text"/>		
Date of next due security drill	<input type="text"/>		
Location and security protection for the SSP, both hard copy and electronic	<input type="text"/>		
Familiarization with the SSP	<input type="text"/>		
Comments by relieved SSO			
Signature of relieved SSO		 	

Part B – Ship Security Officer Handover Completed

*** Please select the records listed below if appropriate ***	
Comments by relieving SSO	
Signature of relieving SSO	



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama Lengkap : Izul Bahar Nafis
2. Tempat / Tanggal Lahir : Brebes, 15 Januari 1998
3. NIT : 531611105944 N
4. Alamat Asal : Dk. Peninis, Ds. Manggis RT 05/03, Kec. Sirampog, Kab. Brebes, Jawa Tengah 52272
5. Agama : Islam
6. Jenis Kelamin : Laki-Laki
7. Golongan Darah : B
8. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Imron Rosyadi
 - b. Ibu : Musfirotul Laela
 - c. Alamat : Dk. Peninis, Ds. Manggis RT 05/03, Kec. Sirampog, Kab. Brebes, Jawa Tengah 52272
9. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD Negeri 2 Mendala, Tahun (2004-2010)
 - b. SMP : SMP Negeri 1 Bumiayu, Tahun (2010-2013)
 - c. SMA : MAN Wonosobo, Tahun (2013-2016)
 - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, Tahun (2016-2021)
10. Pengalaman Praktek Laut
 - a. Perusahaan Pelayaran : PT. Pertamina
 - b. Nama Kapal : MT. Katomas
 - c. Masa Layar : 05 September 2018 - 27 September 2019