



**PENERAPAN *ISPS CODE* PADA MV. SPRING MAS DALAM UPAYA
MENCEGAH PENCURI NAIK KE ATAS KAPAL
DI PELABUHAN BELAWAN**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**ALFIAN AFFANDIANSYAH
531611105934 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2021**

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENERAPAN *ISPS CODE* PADA MV. SPRING MAS DALAM UPAYA
MENCEGAH PENCURI NAIK KE ATAS KAPAL
DI PELABUHAN BELAWAN**

Disusun Oleh:

ALFIAN AFFANDIANSYAH
531611105934 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 17-03-2021.....

Dosen Pembimbing I

Materi



Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1001

Dosen Pembimbing II


Penulisan



NUR ROHMAN, S.E., M.M.
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19750318 200312 2001

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika Diploma IV



Capt. DWI ANTORO, M.M.Mar.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19740614 19980 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Penerapan *ISPS CODE* Pada MV. Spring Mas Dalam Upaya Mencegah Pencuri Naik Ke Atas Kapal Di Pelabuhan Belawan” karya,




Nama : Alfian Affandiansyah

NIT : 531611105934 N

Program Studi : Nautika

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

Semarang,

Penguji I	Penguji II	Penguji III
		
<u>Capt. SAMSUL HUDA, M. M., M. Mar.</u> Penata Tk. I (III/d) NIP. 19721228 199803 1 001	<u>Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.</u> Pembina Tk. I (IV/a) NIP. 19670605 1998 1 001	<u>OKVITA WAHYUNI, S. ST., M.M.</u> Penata Tk. I (III/d) NIP. 19781024 200212 2 002

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG



Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.

Pembina Tk. I (IV/a)

NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Alfian Affandiansyah

NIT : 531611105934 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Penerapan *ISPS CODE* Pada MV. Spring Mas Dalam Upaya Mencegah Pencuri Naik Ke Atas Kapal Di Pelabuhan Belawan”. Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan oranglain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 18 MARET 2021

Yang menyatakan,



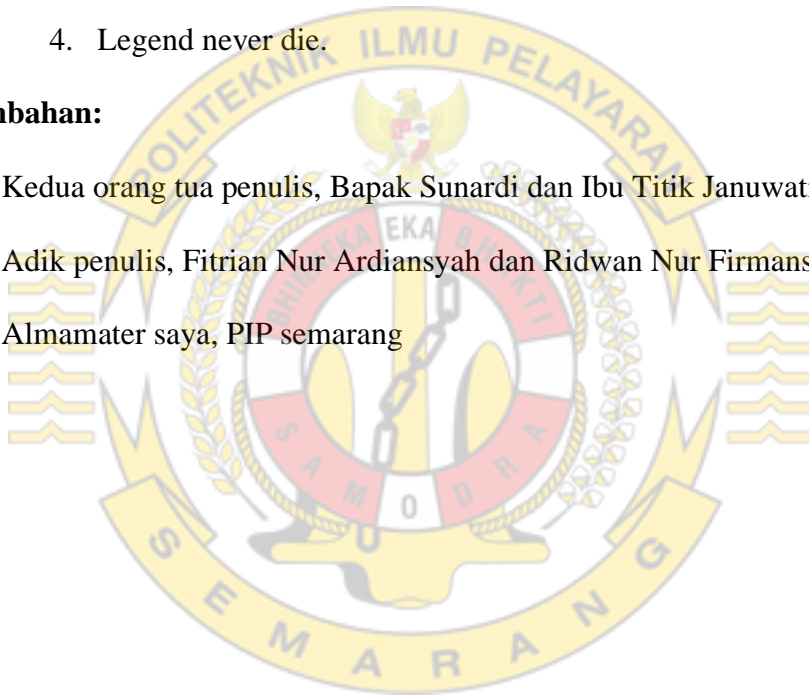
ALFIAN AFFANDIANSYAH
NIT. 531611105934 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Sesungguhnya bersama kesukaran ini ada kemudahan, karena itu bila kau telah selesai (mengerjakan yang lain) dan kepada Tuhan, berharaplah. (QS. Al-Insyirah : 6-8).
2. Memulai dengan penuh keyakinan, menjalankan dengan penuh keihlasan, menyelesaikan dengan penuh kebahagiaan.
3. Pedang terbaik yang dimiliki adalah sebuah kesabaran tanpa batas.
4. Legend never die.

Persembahan:

1. Kedua orang tua penulis, Bapak Sunardi dan Ibu Titik Januwati
2. Adik penulis, Fitriah Nur Ardiansyah dan Ridwan Nur Firmansyah
3. Almamater saya, PIP Semarang



PRAKATA

Alhamdulillah, puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT, Tuhan Mang Maha Esa, berkat limpahan rahmat serta karunia-Nya, peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Penerapan *ISPS CODE* Pada MV. Spring Mas Dalam Upaya Mencegah Pencuri Naik Ke Atas Kapal Di Pelabuhan Belawan” dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran pada Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Peneliti menyadari bahwa tanpa adanya pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, bantuan dan masukan kepada peneliti, skripsi ini tidak akan terwujud. Oleh karena itu peneliti menyampaikan ucapan terimakasih kepada

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberi kesempatan kepada peneliti untuk menambah pengetahuan dan wawasan serta menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing peneliti menyusun dan menyelesaikan skripsi ini.
2. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M., yang telah menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing dan memotivasi dalam menyusun skripsi ini
3. Kedua orang tua peneliti, Bapak Sunardi dan Ibu Titik Januwati, serta adik peneliti Fitriani Nur Ardiyansyah dan Ridwan Nur Firmansyah sebagai motivator untuk selalu berusaha di setiap keadaan dan memberikan dukungan kepada peneliti dalam menyusun dan menyelesaikan skripsi ini.

4. Bapak Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar., selaku ketua Program Studi Nautika PIP Semarang.
5. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
6. Perusahaan PT. Temas Line dan seluruh *crew* MV. Spring Mas yang sudah banyak memberikan ilmu dan pengalaman tak terlupakan kepada peneliti pada saat praktik.
7. Rekan, Kakak Tingkat, Adik Tingkat serta semua pihak yang telah membantu penyusunan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhir kata, semoga Allah SWT membalas segala kebaikan seluruh pihak yang telah membantu penelitian sejak awal hingga akhir berkuliah di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang, 17 Maret 2021

Penulis



ALFIAN AFFANDIANSYAH
NIT. 531611105934 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
ABSTRACT.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1.Latar Belakang Masalah.....	1
1.2.Rumusan Masalah.....	6
1.3.Tujuan Penelitian.....	6
1.4.Manfaat Penelitian.....	6
1.5.Sistematika Penulisan.....	7
BAB II LANDASAN TEORI.....	9
2.1.Tinjauan Pustaka.....	9
2.2.Kerangka Pikir.....	17

BAB III METODE PENELITIAN.....	18
3.1.Pendekatan dan Desain Penelitian.....	18
3.2.Fokus dan Lokus Penelitian.....	19
3.3.Sumber Data Penelitian.....	19
3.4.Teknik Pengumpulan Data Penelitian.....	20
3.5.Teknik Keabsahan Data.....	22
3.6. Teknik Analisis Data.....	23
BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN.....	25
4.1.Gambaran Umum Objek Penelitian.....	25
4.2.Analisa Masalah.....	28
4.3.Pembahasan Masalah.....	36
4.4.Keterbatasan Penelitian	50
BAB V PENUTUP.....	51
5.1.Simpulan.....	51
5.2.Saran.....	51

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1. Gambar gedung PT. TEMAS LINE di Jakarta

Gambar 4.2. MV. SPRING MAS

Gambar 4.3. Pengunjung naik ke kapal

Gambar 4.4. Pengunjung menemui *crew* kapal

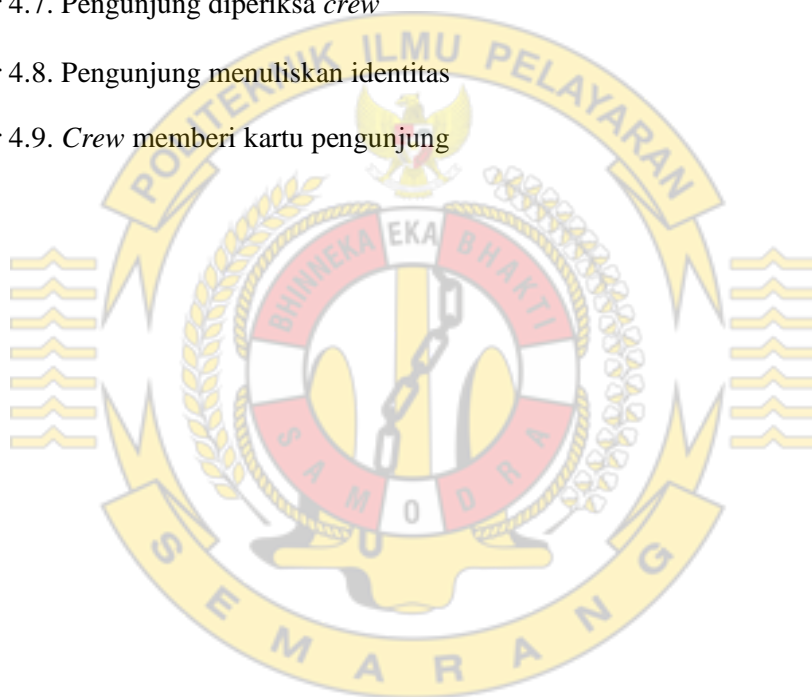
Gambar 4.5. Pengunjung menunjukkan identitas

Gambar 4.6. *Crew* memeriksa barang pengunjung

Gambar 4.7. Pengunjung diperiksa *crew*

Gambar 4.8. Pengunjung menuliskan identitas

Gambar 4.9. *Crew* memberi kartu pengunjung



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Hasil wawancara responden
- Lampiran 2 Hasil wawancara responden 2
- Lampiran 3 Hasil wawancara responden 3
- Lampiran 4 *Crew List* MV. Spring Mas
- Lampiran 5 Rencana Keamanan kapal
- Lampiran 6 *Security Drill and Exercise Scenario*
- Lampiran 7 *ISPS Form - 001*
- Lampiran 8 *ISPS Form - 002*
- Lampiran 9 *ISPS Form - 003*
- Lampiran 10 *ISPS Form - 004*
- Lampiran 11 *ISPS Form - 005*
- Lampiran 12 *ISPS Form - 007*
- Lampiran 13 *ISPS Form - 009*
- Lampiran 14 *ISPS Form - 010*
- Lampiran 15 *ISPS Form - 011*
- Lampiran 16 *ISPS Form - 016*
- Lampiran 17 *ISPS Form - 018*
- Lampiran 18 Prosedur *ISPS Code*

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1. *Ship Particular*



ABSTRAKSI

Affandiansyah, Alfian, 531611105934 N, 2021, “Penerapan *ISPS Code* Pada MV. Spring Mas Dalam Upaya Mencegah Pencuri Naik Ke Atas Kapal Di Pelabuhan Belawan”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., Pembimbing II: Nur Rohmah, S.E., M.M.

International Ship and Port Security (ISPS) merupakan aturan yang di terbitkan oleh IMO dalam *Safety Of Life At Sea (SOLAS)1974* yang mengatur tentang keamanan kapal dan pelabuhan. Dua kali MV. SPRING MAS saat sandar di Pelabuhan Belawan dinaiki pencuri yg menggunakan perahu melalui sisi laut. Pencuri tersebut berhasil naik ke MV.SPRING MAS menggunakan tali yang telah dipasang gancu. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui penerapan *ISPS Code* pada kapal MV. Spring Mas dan untuk mengetahui cara mencegah pencurian di atas kapal MV. Spring Mas berdasarkan *ISPS Code*.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif. Metode pengumpulan data berupa primer yang diperoleh melalui observasi dan wawancara. Data sekunder yang diperoleh melalui studi dokumentasi dan studi kepustakaan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan *ISPS Code* pada kapal MV.Spring Mas belum sepenuhnya berjalan baik karena masih belum sesuai dengan ketentuan *ISPS Code* yaitu berdasarkan kebiasaan. Cara mencegah pecurian di atas kapal MV. Spring Mas berdasarkan *ISPS Code* adalah dengan cara memeriksa orang yang naik ke atas kapal, penerapan *One Way Access*, dan melaksanakan patroli keamanan keliling kapal.

Kata Kunci: Kapal, Pencurian, Pelabuhan

ABSTRACT

Affandiansyah, Alfian, 531611105934 N, 2021, "*Application of ISPS Code on MV. Spring Mas In An Effort to Prevent Thieves On The Ship At Port Of Belawan*", Diploma IV Program, Nautical Study Program, Merchant Marine Polytechnic Semarang, Advisor I: Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. Advisor II: Nur Rohmah, S.E., M.M.

International Ship and Port Security (ISPS) is a rule that published by IMO in Safety Of Life At Sea (SOLAS)1974 which regulates the safety of ships and ports. Twice MV. SPRING MAS when berth at Port of Belawan was climbed by a thief who used a boat through the sea side. The thief climb to MV.SPRING MAS using a rope that had been attached with a hook. The purpose of this research was to know determine the application of the ISPS Code on the MV. Spring Mas and to find out how to prevent theft on board the MV. Spring Mas comply with the ISPS Code.

The research method used is qualitative descriptive method. The method of data collection is primary obtained through observation and interview. Secondary data obtained through documentation studies and literature studies.

The results showed that the implementation of the ISPS Code on the MV Spring Mas vessel was not yet fully implemented because it was still not in accordance with the provisions of the ISPS Code, but based on habit. How to prevent theft on the MV. Spring Mas based on the ISPS Code is by checking people who board the ship, implementing One Way Access, and carrying out security patrols around the ship.

Key Words: *Ship, Theft, Port*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Permasalahan

Dunia transportasi merupakan sebuah kegiatan pengiriman barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain dengan jumlah tertentu dengan menggunakan moda transportasi. Transportasi merupakan kegiatan yang akan selalu dibutuhkan untuk menunjang kegiatan ekonomi dunia sehingga dari waktu ke waktu selalu menjadi kegiatan bisnis yang terus berjalan. Transportasi dibagi menjadi tiga matra yaitu matra darat, laut, dan udara. Pengiriman barang dan penumpang melalui laut sebagian besar menggunakan sektor pelayaran. Pelayaran merupakan sektor strategis bagi jasa transportasi barang maupun penumpang. Pelayaran merupakan jasa pengantaran yang mempunyai nilai ekonomis karena mampu mengangkut banyak muatan dalam satu kali perjalanan dengan harga yang lebih murah dibanding sektor lain. Hingga kini pelayaran masih menjadi jasa transportasi yang penting dalam sebuah bisnis, baik oleh pemilik muatan, penerima muatan, pengirim, maupun pihak lain yang terlibat dalam sektor pelayaran. Tidak heran sektor pelayaran menjadi akses utama ekspor dan impor antar dua negara maupun pelayaran dengan jalur lintas benua. Sektor pelayaran antar negara masih menjadi alternatif pengiriman muatan yang efektif.

Alat transportasi yang digunakan dalam pelayaran adalah kapal. Kapal adalah segala jenis alat transportasi air termasuk kapal tanpa benaman, WIG serta pesawat air yang dapat digunakan untuk transportasi di air¹. Kapal mempunyai bermacam jenis. Berdasarkan ukurannya, kapal di bagi menjadi kapal berukuran kecil, sedang, dan besar. Berdasarkan jenis muatan, kapal mempunyai berbagai jenis, yaitu kapal container, kapal curah, kapal penumpang, kapal general cargo, kapal tanker, kapal pesiar, kapal dengan operasi khusus, dll².

Di Indonesia sebagian besar jasa pengiriman antar pulau menggunakan pelayaran sebagai jasa transportasi utama. Sebagai negara dengan kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan yang sangat luas memiliki batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dalam undang-undang.³ Selain itu Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia yang mempunyai 17.000 pulau, dengan 7.000 pulau berpenghuni sehingga menjadikan pelayaran sebagai sektor dan bisnis yang mempunyai nilai bisnis tinggi. Di Indonesia sebagian besar muatan yang didistribusikan berasal dari Pulau Jawa, Kalimantan, Sumatera, Sulawesi, Papua, Maluku, dll. Selain itu juga terdapat pulau kecil yang mempunyai kegiatan transportasi penumpang seperti Pulau

¹ International Maritime Organisation, 1972, "COLREGs - International Regulations for Preventing Collisions at Sea, International Maritime Organization -Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea".

² Ibid.

³ Undang-Undang 17 Republik Indonesia, 2008, UU 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Bali, Lombok, Karimun Jawa, dll. Selain pulau-pulau, Indonesia juga mempunyai wilayah laut yang sangat luas, yaitu: (1) Perairan Pedalaman dan kepulauan seluas 3.110.000km², (2) Laut teritorial seluas 290.000km², (3) Zona tambahan seluas 270.000km², (4) ZEE seluas 3.000.000km², (4) Landas kontinental seluas 2.800.000km², jadi total keseluruhan wilayah perairan Indonesia adalah 6.400.000km².⁴

Dalam pelayaran, muatan yang diangkut sebagian besar merupakan muatan yang mempunyai nilai jual tinggi, seperti minyak, logam, barang elektronik, sehingga mempunyai resiko pembajakan (*piracy*) dan perampokan (*sea robbery*). Untuk itu perwira di kapal terutama yang bertindak sebagai *Ship Security Officer* (SSO) perlu memahami bagaimana penilaian/assessment terhadap bahaya pembajakan. Pembajakan biasanya terjadi di wilayah perairan dimana di negara tersebut mempunyai wilayah laut yang luas, perekonomian yang rendah, dan sulitnya pemantauan keamanan dari pemerintah pada wilayah perairan suatu negara.

Indonesia yang merupakan sebuah negara kepulauan besar mempunyai resiko pembajakan dan pencurian tinggi. Berdasarkan data yang dihimpun dari tahun 2015 terjadi 137 kasus perompakan di wilayah Asia Tenggara, mayoritas kasus itu terjadi di perairan

⁴ Komunikasi, B, 2018, Menko Maritim Luncurkan Data Rujukan Wilayah Kelautan Indonesia.

Indonesia.⁵ Selain data tahun 2015, dilansir dalam sepanjang tahun 2009 telah terjadi 82 insiden pembajakan kapal dan perampokan. Dari jumlah tersebut 71 diantaranya merupakan pelaporan aktual dan 11 merupakan percobaan. Data tersebut menunjukkan bahwa kasus pembajakan dan perompakan masih tinggi di Wilayah Asia Tenggara.⁶

Tindak pembajakan dilakukan apabila pelaku mengambil alih kapal yang dikendalikan oleh *crew* kapal. Perampokan biasanya dilakukan dengan mengambil secara paksa barang-barang pribadi milik *crew* kapal, seperti uang, hp, *laptop* serta barang-barang lain yang mempunyai nilai jual. Dalam beberapa kasus bahkan pelaku pembajakan dan perampokan tak segan-segan membunuh *crew* kapal yang berusaha melawan atau karena alasan lain. Oleh karena itu perwira di atas kapal terutama yang bertanggung jawab sebagai SSO harus memahami bagaimana penilaian resiko pembajakan dan perampokan di suatu daerah perairan.

Aturan dan referensi pencegahan dan latihan pembajakan mengacu pada aturan *International Ship and Port Security Code (ISPS Code)*. *ISPS Code* mulai disusun sejak tahun 2001. Pada tanggal 9-13 Desember 2002 dilaksanakan konferensi Internasional

⁵ Emaritim.com, 2016, Bajak Laut di Perairan Asia Tenggara.

⁶ Jurnal, M, 2020, Keamanan Maritim Asia Tenggara 2019-ReCCAP ISC:Selat Singapura Paling Rawan.

negara anggota yang di London untuk memasukkan *ISPS Code* dalam *Safety Of Life At Sea (SOLAS 1974)* dan menghasilkan amandemen terhadap Bab V dan XI dari *SOLAS* agar sesuai dengan adopsi *ISPS Code*.⁷ Pembentukan *ISPS Code* dilatar belakangi oleh beberapa peristiwa terorisme, diantaranya perusakan gedung WTC di Amerika Serikat, bom Bali di Indonesia, serangan terhadap M/T Limbung di Yemen, serangan terhadap USS Cole di Aden ditambah lagi dengan maraknya perompakan-perompakan di laut.

Selain peristiwa itu pembentukan *ISPS Code* juga akibat sering terjadi tindak pencurian di Pelabuhan Belawan yang beberapa dialami oleh MV. SPRING MAS. Dua kali MV. SPRING MAS saat sandar di Pelabuhan Belawan dinaiki pencuri yg menggunakan perahu melalui sisi laut. Pencuri tersebut berhasil naik ke MV.SPRING MAS menggunakan tali yang telah dipasang gancu. Pada saat tersebut proses bongkar muat sedang istirahat pukul 06.30 dan keamanan pelabuhan sedang patroli dan melihat ada perahu disisi laut dekat dengan haluan. Pencuri berjumlah 4 orang, salah satu pelaku berada di atas MV. Spring Mas sedangkan 3 lainnya tinggal di perahu. Setelah itu keamanan pelabuhan langsung memberitahukan kepada perwira jaga kemudian diteruskan kepada Nakhoda. Nakhoda mengumumkan melalui *public addressor*, dan seluruh *crew* pun menuju *main deck* untuk berkumpul dan mengusir pencuri tersebut

⁷ Embarkment, A, 2003, "*ISPS Code 2003*", United Kingdom:IMO Publisher.

sebelum sempat mencuri apapun dari MV. SPRING MAS. Berdasarkan latar belakang tersebut skripsi ini mengambil judul **“Penerapan ISPS Code pada MV. Spring Mas Dalam Upaya Mencegah Pencuri Naik ke Atas Kapal”**.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, dapat diambil beberapa rumusan masalah yang menjadi pertanyaan dan membutuhkan jawaban dalam skripsi ini, yaitu :

1.2.1. Bagaimana penerapan *ISPS Code* pada kapal MV. Spring Mas?

1.2.2. Bagaimana cara mencegah pencurian di atas kapal MV. Spring Mas berdasarkan *ISPS Code*?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah :

1.3.1. Untuk mengetahui penerapan *ISPS Code* pada kapal MV. Spring Mas

1.3.2. Untuk mengetahui cara mencegah pencurian di atas kapal MV. Spring Mas berdasarkan *ISPS Code*

1.4. Manfaat Penelitian

Beberapa manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat secara teoritis

Manfaat penelitian ini secara teoritis adalah dapat menambah pengetahuan bagi pembaca, pelaut, maupun kalangan umum supaya

memahami apa yang harus dilakukan ketika ada pencuri naik ke atas kapal sesuai dengan *ISPS Code*

1.4.2. Manfaat secara praktis

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan tanggung jawab *crew* kapal untuk menjaga keamanan kapal pada saat dinas jaga sesuai dengan panduan internasional, yaitu *ISPS Code*, dan mampu mengatasi apabila ada pencuri naik ke atas kapal.

1.5. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

- 
- BAB I** **PENDAHULUAN**
- 1.1.Latar Belakang Masalah
 - 1.2.Rumusan Masalah
 - 1.3.Tujuan Penelitian
 - 1.4.Manfaat Penelitian
 - 1.5.Sistematika Penulisan
- BAB II** **LANDASAN TEORI**
- 2.1. Tinjauan Pustaka
 - 2.2. Kerangka Pikir
- .BAB III** **METODE PENELITIAN**
- 3.1. Pendekatan dan Desain Penelitian
 - 3.2. Fokus dan Lokus Penelitian
 - 3.3. Sumber Data Penelitian
 - 3.4. Teknik Pengumpulan Data Penelitian

3.5. Teknik Keabsahan Data

3.6. Teknik Analisa Data

BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN MASALAH

4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian

4.2. Analisa Masalah

4.3. Pembahasan Masalah

4.4. Keterbatasan Penelitian

BAB V PENUTUP

5.1. Simpulan

5.2. Saran

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

Dalam menyusun skripsi tentang “Penerapan *ISPS Code* di MV. Spring Mas Dalam Upaya Mencegah Pencuri Naik ke Kapal di Pelabuhan Belawan, peneliti membuat tinjauan pustaka untuk merangkum data dan informasi serta pengertian yang terkait dengan materi dari sumber-sumber yang relevan dan mempunyai kualifikasi di bidang terkait.

2.1.1. Penerapan

Penerapan merupakan suatu tindakan menerapkan⁸. Lebih lanjut penerapan diartikan sebagai suatu kegiatan atau tindakan, baik secara kelompok maupun individu untuk suatu tujuan yang telah dirancang sebelumnya.⁹ Dalam melakukan penerapan, baik secara individu maupun kelompok perlu dilakukan secara efektif dan efisien sesuai dengan yang telah dirancang sebelumnya dengan suatu metode, strategi, cara, maupun teknik tertentu demi mencapai suatu tujuan. Dapat diambil kesimpulan bahwa penerapan merupakan sebuah penggunaan metode atau konsep untuk memecahkan sebuah

⁸ Setiawan e, Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. 2012

⁹ Badudu Zain dan Sutan Mohammad, Efektifitas Bahasa Indonesia, (Jakarta: Balai Pustaka), 2010 p.1487

masalah tertentu dengan strategi dan pengembangan yang dinamis.

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

2.1.2.1. Pengertian *ISPS Code*

ISPS Code merupakan sebuah aturan yang dikembangkan untuk meningkatkan keamanan dan pencegahan tindakan terorisme, penyelundupan, serta hal-hal yang berhubungan dengan keselamatan anak buah kapal. *ISPS Code* disahkan oleh IMO pada konferensi tanggal 12 Desember 2002, dan menjadi Bab XI-2 dari SOLAS-1974.¹⁰ *ISPS* diterapkan untuk kapal yang melakukan pelayaran internasional diantaranya kapal penumpang dengan kecepatan tinggi, kapal barang termasuk kapal barang berkecepatan tinggi dengan GT >500, *Mobile Offshore Drilling Unit* (MODU), fasilitas pelabuhan yang melayani kapal yang beroperasi secara internasional.¹¹ *ISPS* dilatarbelakangi oleh peristiwa terorisme seperti perusakan gedung WTC di Amerika, bom Bali di Indonesia, serangan terhadap MT. Limbung di Yemen, dan serangan terhadap USS Cole di Aden dan tindakan pencurian dan

¹⁰ Ngengat, P, KODE ISPS: Pembaruan 2004: Panduan praktis, Inggris:Foreshore publication. 2014.

¹¹ Ibid.

perompakan kapal-kapal lain. Di dalam *ISPS* terdapat tiga tingkatan keamanan yaitu tingkat I/*security level I* yaitu tingkat di mana perlindungan minimum dari langkah keamanan, tingkat II/*security level II* yaitu tingkat dimana langkah keamanan sesuai ditambahkan dalam jangka waktu tertentu yang disesuaikan resiko gangguan keamanan, dan tingkat III/*security level III* yaitu tingkat dimana langkah pengamanan lanjutan secara khusus dalam jangka waktu tertentu sesuai dengan resiko gangguan keamanan. Penilaian dampak dari gangguan keamanan dibedakan menjadi tiga komponen yaitu kematian/luka dari korban, ekonomi, dan dampak terhadap lingkungan. Penerapan *ISPS* di wilayah NKRI dimulai 1 Juli 2004 berdasarkan KM No.33/2003 tentang pemberlakuan amandemen SOLAS 1974¹².

2.1.2.2. Dasar hukum *ISPS CODE* di Indonesia

Di Indonesia tentang *ISPS Code* tercantum dalam beberapa dasar hukum diantaranya KM 33/2003 tentang pemberlakuan amandemen SOLAS 1974, KM 3 tahun 2004 tentang penetapan Direktur Jendral Perhubungan

¹² Ngengat, P, KODE ISPS: Pembaruan 2004: Panduan praktis, Inggris:Foreshore publication. 2014.

Laut, Surat Dirjen HubLa No.KL 933//1/12/DV-05 tanggal 4 Januari 2005 tentang tindak lanjut hasil verifikasi penerapan *ISPS Code* pada kapal, Surat Dirjen HubLa No.KL 933/1/16/DV – 05 tanggal 26 Juli 2005 tentang pembenahan *ISPS Code* bagi pelabuhan/fasilitas pelabuhan yang telah memperoleh SoCPF, Surat Dirjen HubLa No.KL 933/2/.1/DV-05 tanggal 7 April 2005 tentang pemeliharaan dan peningkatan *ISPS Code* bagi faspel yg telah memperoleh SoCPF, Surat Dirjen HubLa No. KL 933/2/.1/DV-05 tanggal 7 April 2005 tentang Pemeliharaan dan Peningkatan *ISPS Code* bagi Fasilitas Pelabuhan yang telah Memperoleh SoCPF, Permenhub No.134 tahun 2016 tentang manajemen keamanan kapal & fasilitas pelabuhan¹³.

2.1.3. *Motor Vessel/MV*

MV merupakan singkatan dari *motor vessel* atau dalam bahasa Indonesia berarti kapal motor. Kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Kapal adalah segala jenis kendaraan air, termasuk juga kapal tanpa benaman, WIG, dan pesawat air yang digunakan atau dapat digunakan sebagai alat transportasi

¹³Peraturan Menteri No.134 Tahun 2006.

air. Dari ketiga sumber tersebut dapat disimpulkan bahwa kapal merupakan suatu alat transportasi yang dapat digunakan sebagai alat transportasi di atas air apapun jenis dan fungsinya¹⁴. Kapal mempunyai beberapa istilah yaitu kapal layar, kapal motor/*motor vessel*, kapal yang sedang menangkap ikan/*vessel engaged in fishing*, pesawat air/*seaplane*, kapal olah gerak terbatas/*vessel restricted in her ability to manoeuvre*, kapal terkungkung sarat/*vessel constrained by her draught*, dan kapal tidak dapat dikendalikan/*not under command*¹⁵. Dari beberapa istilah di atas terdapat istilah kapal motor/*motor vessel* dalam P2TL yang didefinisikan sebagai segala jenis kapal yang didorong/digerakkan dengan mesin¹⁶. Mesin yang digunakan dalam kapal motor pada umumnya menggunakan mesin dua tak dan mesin empat tak. Mesin kapal dalam kapal motor berada di kamar mesin yang ditempatkan di dalam lambung kapal yang pada umumnya berada di belakang agar dekat dengan *propeller*/baling-baling kapal. Di dalam kamar mesin terdapat berbagai macam mesin yang terbagi menjadi mesin induk/mesin utama/*main engine* dan mesin bantu/*auxiliary engine*. Selain itu

¹⁴ Demirel E. dan D. Bayer, Studi Lanjutan Tentang COLREGs (collision regulation); transnav:Jurnal Internasional Navigasi Laut dan Keselamatan Transportasi Laut, 2015.

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Ibid.

di dalam kamar mesin juga terdapat *engine control room*/ruang kontrol mesin.

2.1.3. Pencuri

Dari segi bahasa (etimologi) pencurian berasal dari kata curi yang mendapat awalan pe dan akhiran an. Kata curi sendiri artinya mengambil milik orang lain tanpa izin atau dengan tidak sah, biasanya dengan sembunyi-sembunyi¹⁷. Pencurian dalam Kamus Hukum adalah mengambil milik orang lain tanpa izin atau dengan tidak sah, biasanya dengan sembunyi-sembunyi¹⁸. Arti dari kata “curi” adalah mengambil milik orang lain tanpa izin atau dengan tidak sah, biasanya dengan sembunyi-sembunyi. Sedangkan arti “pencurian” proses, cara, perbuatan. Pengertian pencurian menurut hukum beserta unsur-unsurnya dirumuskan dalam Pasal 362 KUHP adalah berupa rumusan pencurian dalam bentuk pokoknya yang berbunyi “barang siapa mengambil suatu benda yang seluruhnya atau sebagian milik orang lain, dengan maksud untuk dimiliki secara melawan hukum, diancam karena pencurian, dengan pidana penjara paling lama 5 Tahun atau denda paling banyak Rp.900,000,-”. Untuk lebih jelasnya, apabila dirinci rumusan

¹⁷ Setiawan e, Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. 2012.

¹⁸ Sudarsono, “Kamus Hukum”, Rineka Cipta, Jakarta, 1992, p. 85.

itu terdiri dari unsur-unsur objektif (perbuatan mengambil, objeknya suatu benda, dan unsur keadaan yang melekat pada benda untuk dimiliki secara sebagian ataupun seluruhnya milik orang lain) dan unsur-unsur subjektif (adanya maksud, yang ditujukan untuk memiliki, dan dengan melawan hukum)¹⁹.

2.1.4. Pelabuhan

Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal bertambat untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan²⁰. Pelabuhan merupakan suatu pintu gerbang dan pemelancar hubungan antar daerah, pulau atau bahkan antar benua dan bangsa yang dapat memajukan daerah belakang atau daerah pengaruh. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal

¹⁹ Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Pasal 362.

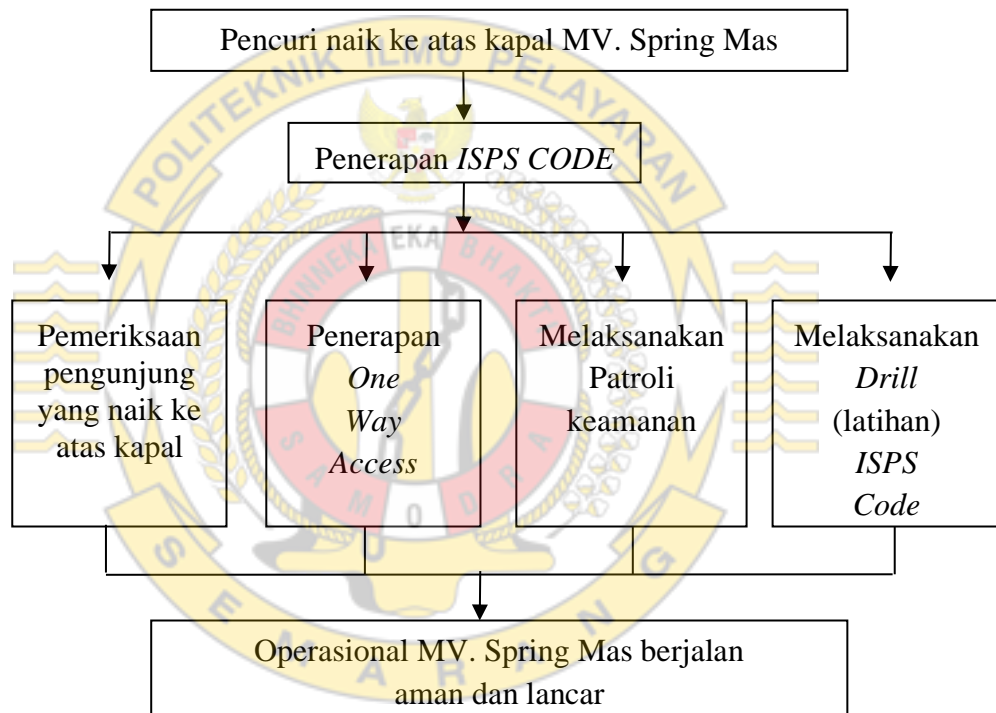
²⁰ Triatmodjo, B., Perencanaan Pelabuhan Cetakan Kelima, Yogyakarta:BetaOffset. 2015.

dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran serta kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Pelabuhan dibagi menjadi dua, yaitu pelabuhan umum dan pelabuhan khusus. Pelabuhan Umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan masyarakat umum. Penyelenggara pelabuhan umum adalah unit pelaksana teknis atau satuan kerja pelabuhan atau Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Pelabuhan daratan adalah suatu tempat tertentu di daratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat, lapangan penumpukan dan gudang, serta sarana dan prasarana angkutan barang dengan cara pengemasan khusus dan berfungsi sebagai pelabuhan umum. Pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Pengelola pelabuhan khusus adalah Pemerintah, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kabupaten/Kota atau Badan Hukum Indonesia yang memiliki izin untuk mengelola pelabuhan khusus. Contoh dari pelabuhan khusus adalah pelabuhan khusus angkatan laut, pelabuhan khusus minyak mentah, pelabuhan khusus semen, Bogasari, dan sebagainya.

2.2. Kerangka Pikir

Untuk mempermudah pemahaman materi skripsi tentang penerapan *ISPS Code* di MV. Spring Mas dalam upaya mencegah pencuri naik ke atas kapal di Pelabuhan Belawan, peneliti membuat skema sebagai pola kerangka berfikir yang ditunjukkan dalam diagram di bawah ini:



Dalam diagram diatas dijelaskan permasalahan yang dialami yaitu pencuri naik ke atas kapal, yang kemudian menjadi objek penelitian. Oleh karena itu *ISPS CODE* diterapkan dengan benar sehingga operasional MV. Spring Mas berjalan dengan aman dan lancar.

BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Hasil pembahasan mengenai penerapan *ISPS Code* pada MV. Spring Mas dalam upaya mencegah pencuri naik ke atas kapal adalah sebagai berikut :

5.1.1. Penerapan *ISPS Code* pada kapal MV.Spring Mas belum sepenuhnya berjalan baik karena masih belum sesuai dengan ketentuan *ISPS Code* yaitu berdasarkan kebiasaan.

5.1.2. Cara mencegah pencurian di atas kapal MV. Spring Mas berdasarkan *ISPS Code* adalah dengan cara memeriksa orang yang naik ke atas kapal, penerapan *One Way Access*, dan melaksanakan patroli keamanan keliling kapal.

5.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diambil, beberapa saran dari peneliti adalah sebagai berikut :

5.2.1. Dalam penerapan *ISPS Code* pada kapal MV. Spring Mas sebaiknya lebih sering dievaluasi supaya dapat dibenahi.

5.2.2. *Ship Security Officer (SSO)* hendaknya memberikan pendidikan, pelatihan, dan peragaan tentang *ISPS Code* sehingga dimana *crew* dapat menerapkannya dengan benar dan operasional kapal berjalan dengan aman dan lancar tanpa gangguan keamanan.

5.2.3. Guna mencegah pencurian di atas kapal, hendaknya alat-alat keamanan diatas kapal dilengkapi sesuai dengan *ISPS Code*, seperti pemasangan kawat duri atau *razor wire barrier* dan boneka sebagai antisipasi pencuri supaya tidak naik ke atas kapal dan mengganggu keamanan kapal.



DAFTAR PUSTAKA

- Badudu Zain dan Sutan Mohammad, 2010, *Efektifitas Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka p.1487
- Demirel E. dan D. Bayer, 2015, *Studi Lanjutan Tentang COLREGs (collision regulation); transnav: Jurnal Internasional Navigasi Laut dan Keselamatan Transportasi Laut*.
- Emaritim.com, 2016, *Bajak Laut di Perairan Asia Tenggara*.
- Embarkment, A, 2003, *ISPS Code 2003*, United Kingdom: IMO Publisher.
- Imam G, 2013, *Metode Penelitian Kualitatif Teori dan Praktik*, Jakarta, Bumi Aksara
- International Maritime Organisation, 1972, *COLREGs - International Regulations for Preventing Collisions at Sea, International Maritime Organization - Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*.
- Jurnal, M, 2020, *Keamanan Maritim Asia Tenggara 2019-ReCCAP ISC: Selat Singapura Paling Rawan*.
- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Pasal 362
- Komunikasi, B, 2018, *Menko Maritim Luncurkan Data Rujukan Wilayah Kelautan Indonesia*.
- Ngengat P, 2014, *KODE ISPS: Pembaruan 2004: Panduan praktis*, Inggris: Foreshore publication.
- Peraturan Menteri No.134 Tahun 2006.
- Prof.Dr. Sugiyono, 2013, *Metode Penelitian Pendidikan pendekatan kuantitatif, kualitatif, dan R&D*, Bandung: Alfabeta.
- Prof.Dr. Sugiyono, 2017, *Metode Penelitian Pendidikan*, Bandung: Alfabeta.
- Setiawan E, 2012, *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*, Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa.

Sudarsono, 1992, *Kamus Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta, p. 85

Triatmodjo, B. 2015, *Perencanaan Pelabuhan Cetakan Kelima*, Yogyakarta: BetaOffset.

Undang-Undang 17 Republik Indonesia, 2008, UU 17 tahun 2008 tentang Pelayaran



LAMPIRAN 1

Hasil wawancara responden 1.

Nama : Capt. Handri Bukunusa

Jabatan : Nakhoda

1. Apa pengertian *ISPS Code* menurut anda?

Jawab: *ISPS Code* adalah aturan mengenai keamanan kapal dan pelabuhan

2. Berapa lama anda bekerja di atas kapal?

Jawab: lebih dari sepuluh tahun.

3. Bagaimana menurut anda mengenai keamanan atau penerapan *ISPS Code* di atas kapal MV. Spring Mas?

Jawab: Penerapan *ISPS Code* di kapal MV. Spring Mas dalam *Security Level 1* atau tingkat keamanan 1. Berjalan seperti biasa dilaksanakan pemeriksaan pada pengunjung yang naik, kemudian setiap kapal saat berada di pelabuhan seluruh pintu yang menjadi akses keluar dari akomodasi ditutup dan disisakan satu pintu untuk keluar masuk *crew* dan pengunjung supaya lebih mudah pengawasannya oleh Mualim Jaga.

4. Bagaimana cara mencegah pencuri naik ke atas kapal?

Jawab: Mencegah pencurian diatas kapal dapat dilakukan dengan pemeriksaan saat ada orang naik ke atas kapal, menutup pintu yang menjadi akses masuk akomodasi supaya orang umum tidak bisa sembarangan masuk ke dalam akomodasi, patroli keamanan keliling kapal, kerjasama dengan *Security* pelabuhan, harusnya

dipasang kawat duri di *Railling* juga boneka. Namun di kapal MV. Spring Mas, kawat duri dan boneka tidak ada. Jadi cara mencegahnya dilakukan pengecekan pada orang yang akan naik ke atas kapal, menutup pintu-pintu yang menjadi akses masuk akomodasi, ronda keliling kapal.



LAMPIRAN 2

Hasil wawancara responden 2.

Nama : Munajatur Rois

Jabatan : *Third Officer*

1. Apa pengertian *ISPS Code* menurut anda?

Jawab: *ISPS Code* adalah aturan tentang keamanan kapal dan pelabuhan yang merupakan bagian dari *SOLAS'74* bab XI-2 yang terdiri dari 2 part yaitu A yang berisi tentang kewajiban dan B berisi tentang anjuran tambahan. Aturan tersebut untuk mengatasi gangguan keamanan di kapal dan pelabuhan yang berupa ancaman bom, pembajakan, penumpang gelap, pembungkaman ABK,

2. Berapa lama anda bekerja di atas kapal?

Jawab: Tiga Tahun

3. Bagaimana menurut anda tentang keamanan atau penerapan *ISPS Code* di atas kapal MV. Spring Mas?

Jawab: Penerapan *ISPS Code* di kapal MV. Spring Mas yang menerapkan *security level 1* atau tingkat keamanan 1 belum maksimal karena pada saat melaksanakan dinas jaga penerapan *ISPS Code* terganggu dengan kegiatan yang banyak, seperti pengawasan bongkar muat, harus menerima barang amprahan dari darat, serta dengan *crew* yang berada di kapal tidak banyak maka setiap kegiatan terbagi perhatiannya. Seperti halnya saat melakukan pemeriksaan pada orang kantor yang naik, harus menerima laporan juga tentang muatan, kondisi tali *mooring*, maka harus disampingkan dulu dan

mana yang lebih penting untuk dikerjakan. Pada saat kapal selesai sandar Bosun dan Juru Mudi juga diingatkan untuk menutup pintu yang menjadi akses masuk akomodasi agar menjadi satu akses masuk yang berada dekat dengan tempat jaga, supaya setiap orang yang masuk atau keluar dapat terpantau dengan baik dan tidak sembarangan orang dapat memasuki akomodasi untuk menjaga keamanan barang-barang kapal serta *crew*.

4. Bagaimana cara mencegah pencuri naik ke atas kapal?

Jawab: Mencegah pencurian diatas kapal dapat dilakukan dengan pemeriksaan saat ada orang naik ke atas kapal, menutup pintu yang menjadi akses masuk akomodasi supaya orang umum tidak bisa sembarangan masuk ke dalam akomodasi, ronda keliling kapal, kerjasama dengan *Security* pelabuhan, harusnya dipasang kawat duri di *Railling* juga boneka. Namun di kapal MV. Spring Mas, kawat duri dan boneka tidak ada. Jadi cara mencegahnya dilakukan pengecekan pada orang yang akan naik ke atas kapal, menutup pintu-pintu yang menjadi akses masuk akomodasi, ronda keliling kapal.

LAMPIRAN 3

Hasil wawancara responden 3.

Nama : Wahyu Supranto

Jabatan : Juru Mudi

1. Apakah pengertian *ISPS Code* menurut anda?

Jawab: Aturan keamanan di kapal.

2. Berapa lama anda bekerja di atas kapal?

Jawab: 1 tahun

3. Mengapa memilih kapal LNG sebagai tempat bekerja?

Jawab: Tidak begitu paham detailnya

4. Bagaimana cara mencegah pencuri naik ke atas kapal??

Jawab: Jika terjadi sesuatu, harus segera melaporkan apa yang terjadi kepada Mualim Jaga dengan HT, dan menunggu perintah selanjutnya. Karena pada saat jaga tanggung jawab ada pada Mualim Jaga, perintah dari Mualim Jaga.

LAMPIRAN 4

Crew List

PT PELAYANAN PERTAMATA EXPRESS										036 CREW LIST		
Name of vessel: M/S (SPEED) VAS MCCO/036										Voy No: 02210		
Crew / Passengers Category / Type / Position Date / No										Muster Name: Crew / Operator PT PERKAS LDM		
Arrive Date / Airport / Time Depart Date / Airport / Time Last Port of Call / No Area										Muster Date / Status 18-Jan-20 21-Mar-20		
MANNING										Part of: 187362		
No	Name / Status	Sex	Age	Temp / Height / Weight / Blood Pressure	Religion	Hydration	No. of C.O.C.	Medical File	Agreement / Use	Signature / Date / Status	No.	Expiry Date
1	MARZEL BAKURUBA	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
2	B. COMAN SURATI	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
3	AMARU HARIZAL TANJUN	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
4	MUSLIMATI EKOS	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
5	ANWARILAH	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
6	ERWIN YUSMAN	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
7	ALDIUS NABDI	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
8	MOCHAMMAD HAZI SATHA	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
9	S. ALYAN SAKLAN SA AD	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
10	M. SEETHUS THIRU 6	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
11	MARZI DALIOW	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
12	INDRINO ROPRANIO	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
13	FRANZ KURNIAWA	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
14	IRWAN RENDRY T	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
15	AHMAD S. SHERIF	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
16	RAMDANI S. ALIMAN	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
17	HERRA HIRI HIRI N	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
18	CAVVO KAM SWANTO	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
19	FIDU ASHAR	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
20	S. OETA KENKA W	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
21	A. PAN. A. A. A. A. A.	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
22	S. H. H. H. H. H.	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
23	YUDA HIRAWANA	M	30	165 / 65 / 70 / 110 / 70	ISLAM	INDONESIA	1	001	001	18-Jan-20	187362	18-Jan-20
24												
25												



1. Check that the above information is to be part of the knowledge and know-how in every particular of the vessel.
 2. Check that the above information is to be part of the knowledge and know-how in every particular of the vessel.
 3. Check that the above information is to be part of the knowledge and know-how in every particular of the vessel.
 4. Check that the above information is to be part of the knowledge and know-how in every particular of the vessel.
 5. Check that the above information is to be part of the knowledge and know-how in every particular of the vessel.

LAMPIRAN 5

Rancangan Keamanan Kapal

PT. Pelayaran TIRTAMAS EXPRESS		
Rencana Keamanan Kapal	Dibuatkan Oleh Petugas Keamanan Perusahaan (CSO)	Tanggal Terbit 15 Oktober 2012
Seksi 7 – Peralatan Keamanan	Penggantian Tanggal Persehar NIL	Revisi Nomor 00

7.1 PERALATAN KEAMANAN

SSO bertanggung jawab untuk menyimpan dan mengontrol semua peralatan keamanan di atas kapal, termasuk sistem kartu identifikasi. SSO juga bertanggung jawab untuk memastikan bahwa peralatan keamanan dipelihara dengan baik, di uji coba, dikalibrasi dan dirawat. Peralatan Keamanan apapun yang ditemukan gagal atau tidak bisa beroperasi akan dilaporkan ke CSO secepat mungkin guna perhatian dan perbaikan segera.

7.2 JENIS PERALATAN KEAMANAN

A) Sistem Peringatan Keamanan Kapal (Ship Security Alert System – SSAS)
Seuai SOLAS Chapter XI-2 Regulation 6, SSAS telah dipasang di kapal ini dengan detail sebagai berikut :

1. Pabrikan : Stratium Five SeaGuard Life 1.0.4
2. Tipe : Seaguard NSEA-L
3. The Seaguard NSEA-L dirancang untuk mempermudah pemasangan dan pengoperasian. Sistem standar terdiri suatu alat pancar/terima yang terpasang, kotak penghubung, dan 2 tombol keamanan

B) Peralatan Lain
Lihat Lampiran

7.3 PROSEDUR UNTUK PENGGUNAAN & TES PERALATAN KEAMANAN

A) Sistem Peringatan Keamanan Kapal (Ship security alert system – SSAS)

1. SSAS akan mampu diaktifkan dari anjungan dan ruang kerja.
SSAS akan diaktifkan jika diidentifikasi bahwa keamanan kapal dibawah ancaman atau pengaktifan itu telah disepakati oleh Nakhoda dan atau SSO dan kapal dalam keamanan level 3 yg berarti level di mana ukuran keamanan yang bersifat melindungi secara spesifik lebih lanjut akan dijaga untuk suatu periode waktu terbatas ketika suatu peristiwa keamanan adalah segera atau mungkin terjadi, walaupun tidak mungkin untuk mengidentifikasi target yang spesifik.
Titik pengaktifan SSAS dirancang sedemikian rupa untuk mencegah penekanan tombol SSAS yg tanpa sengaja. Jika terjadi demikian, maka segera kirim berita ke support@stratiumfive.com, CSO dan pemilik kapal.

2. Nakhoda & SSO dapat mengaktifkan suatu alarm keamanan dg menekan salah satu dari kedua tombol warna merah. Alarm dapat dimatikan dengan menekan tombol tersebut.
Nakhoda dan atau SSO harus mematikan SSAS jika keamanan kapal telah

Rancangan Keamanan Kapal

PT. Pelayaran TIRTAMAS EXPRESS		
Rencana Keamanan Kapal	Disiapkan Oleh Petugas Keamanan Perusahaan (CSO)	Tanggal Terbit 15 Oktober 2012
Sekelompok	Penggantian Tanggal Prosedur	Revisi Nomor
7 – Peralatan Keamanan	NIL	00

bebas dari ancaman dan level 3 keamanan kapal telah diturunkan ke level 2 atau 1, SSAS akan dimatikan dan atau direset jika prosedur testing telah selesai & berhasil atau jika ada tanda alarm karena tanpa sengaja menekan tombol alarm.

3. Prosedur tes untuk mengecek bahwa Seaguard NSEA-L bekerja dengan baik dan bahwa tombol alarm terkoneksi dengan benar, sebagai berikut :

- Kirim suatu berita e-mail ke support@stratumfive.com dengan menyebutkan nama kapal, dan Stratum Five akan memberikan konfirmasi persetujuan tanggal & waktu test dilaksanakan, atau memberikan alternative lain dari tanggal & waktu test tersebut.
- Tekan salah satu dari dua tombol SSAS yg warna merah
- Jaga SSAS memancarkan dalam mode alarm untuk sedikitnya selama 20 menit.
- Stratum Five akan memproses penerimaan alarm dan meminta kepada anda untuk mematikan mode alarm dengan menekan tombol alarm kembali. Stratum Five akan menjawab melalui e-mail, mengirimkan suatu penerimaan berita alarm lengkap dengan nama kapal, nomor IMO, waktu dan posisi kapal saat alarm dipancarkan
- Sebagai alternatif, kapal dapat ditempatkan dalam suatu "mode test" dan the OTIS online account. Akses account anda memakai login khusus anda di <http://system.stratumfive.com/otis> dan pilih "ALERTS" tab. Pada kapal yang dipilih klik "BEGIN TEST". System akan bekerja dalam "mode test" untuk 20 menit ke depan. Instruksikan crew kapal untuk menekan salah satu tombol alarm di kapal. Semua berita peringatan yang diterima selama periode 20 menit tersebut akan ditandai sebagai TEST.
- Untuk membatalkan mode TEST dan kembali ke mode NORMAL, klik tombol "RESET" pada layar yang sama.
- Bila ada masalah teknis, hubungi dg e-mail ke support@stratumfive.com

4. Operasi Normal : Seaguard NSEA-L unit bekerja selama 24 jam, melaporkan posisi kapal anda ke pemilik kapal. Posisi kapal dapat diakses di <http://system.stratumfive.com/otis>.

Seaguard NSEA-L bekerja dg sebuah external power supply 24V DC. Bila external power mati, Seaguard NSEA-L akan tetap bekerja dengan internal battery back up untuk waktu tertentu biasanya kurang dari 10 hari. Battery secara otomatis bekerja kembali bila external power terpasang.

Tes Ship Security Alert System akan dilaksanakan dan sesuai dengan persyaratan SOLAS Bab XI-2 Regulation 6.2 sebagai berikut :

Rancangan Keamanan Kapal

PT. Pelayaran TIRTAMAS EXPRESS		
Rencana Keamanan Kapal	Disiapkan Oleh Petugas Keamanan Perusahaan (CSO)	Tanggal Terbit 15 Oktober 2012
Seksi 7 – Peralatan Keamanan	Penggantian Tanggal Prosedur NIL	Revisi Nomor 00

1. Memulai dan memancarkan suatu alarm keamanan ke pemilik kapal dan Petugas Keamanan Perusahaan (CSO) melalui e-mail telah diterima secara memuaskan.
2. Pengaktifan alarm SSAS tidak mengirim atau menerima ke kapal lain dan tidak menimbulkan alarm lain di atas kapal.
3. Alarm SSAS secara terus menerus memancarkan alarm keamanan sampai di non-aktifkan dan atau di stand-by kan kembali oleh Nakhoda atau SSO.

Tes SSAS di atas seharusnya dilaksanakan setidaknya 3 bulan sekali bersamaan dengan latihan keamanan oleh Nakhoda dan atau SSO. Mereka juga dapat melakukan tes internal/eksternal dalam kondisi sebagai berikut :

1. Setelah kerusakan teknis SSAS telah diperbaiki oleh seorang teknisi yg ditunjuk sesuai persetujuan CSO atau pemilik kapal.
2. Personil CSO atau pemilik kapal telah diganti.
3. Atas permintaan auditor/inspektur sementara proses verifikasi/inspeksi sedang dilaksanakan.
4. Ketika ada penggantian bendera kapal dari anggota ke anggota SOLAS Contracting Government, Administrasi penerima seharusnya menguji SSAS untuk meyakinkan bahwa jika diaktifkan, informasi nama kapal, nomor IMO, tanda panggilan, MMSI, GNSS posisi lintang/bujur, tanggal & jam posisi GNSS dan petunjuk bahwa keamanan kapal di bawah ancaman atau alarm tersebut telah diterima oleh penerima yg telah ditunjuk (berdasar pada IMO MSC.1/Circ.1190 Annex hal. 2).

Arsip test SSAS harus dijaga oleh Nakhoda dan atau SSO sebagai arsip rahasia.

B) Peralatan Keamanan Lain

Prosedur untuk penggunaan & tes peralatan keamanan lain sebagaimana dimaksud pada seksi 7.2 (B) adalah sesuai operasi / instruksi peralatan pabrik tersebut; bila tidak tersedia jangka waktu test dapat dilaksanakan sesuai dengan form-023.

7.4 PROSEDUR UNTUK PENGUJIAN, KALIBRASI DAN PERAWATAN DARI PERALATAN KEAMANAN

Prosedur untuk pengujian, kalibrasi (jika diperlukan) dan perawatan peralatan keamanan adalah sesuai operasi / instruksi peralatan pabrik tersebut. Informasi berikut diperlukan untuk masing-masing item individu dari peralatan keamanan:

1. Tanggal untuk pengujian / kalibrasi selanjutnya (Jika diperlukan).
2. Tanggal pengujian / kalibrasi terakhir (Jika diperlukan).
3. Rincian kesalahan.
4. Rincian perbaikan.

LAMPIRAN 6

Security Drill and Exercise Scenario

Security Drill & Exercise Scenario	
Vessel Name : MV SPRING MAS	Date :
Position :	Time : 09.00 LT - 10.40 LT
Drill Type : STOWAY DRILL	
Tindakan - Tindakan yang Diperlukan :	
<ol style="list-style-type: none">1. Bunyikan alarm darurat dan suling kapel (gunakan lampu aide jika bisa di terapkan)2. Kumpulkan semua personel masing-masing station pengumpulan3. Meningkatkan usaha pencegahan pada suatu level yg lebih tinggi4. Terangkan keseluruhan kapal dengan menghidupkan lampu untuk memudahkan identifikasi5. Temukan lebih detail pelanggaran/ aktifitas mencurigakan dan hentikan6. Laporkan situasi ke kantor pusat (CSO)7. Jaga kamar mesin setiap saat	
Dilaut / Perairan Pantai/ Berlabuh	
<ol style="list-style-type: none">8. Berhentikan semua kapal sekitar dan panggil untuk bantuan dari station darat atau otoritas setempat9. Siapkan LSA dan FFA untuk pemakain darurat	
Sandar di pelabuhan	
<ol style="list-style-type: none">10. Monitor semua operasi muatan secara tertutup jika sedang berlangsung dan hentikan semua aktifitas lain11. Termasuk penerimaan store, pengisian bahan bakar dan lain lain12. Jaga mesin induk untuk dapat dipakai setiap saat13. Terapkan jam Malam14. Infokan otoritas terminal dan otoritas hukum	
Master Comment :	
DON'T BE HEROIC IN ANY CASE/ JANGAN BERTIDAK CEROBOH DALAM HAL APAPUN	
S.S.O Master	
PT. Tirtamas Express Jl. Yos Sudarso Kav 33, Jakarta Utara, Indonesia Tlp : +62-21-4302388 Fax : +62-21-6945242 Email : armada@temasline.com / www.temasline.com CSO/DPA : Capt. Roy Charles R.M HP : +62-8218174416 Email : roy.wamuntu@temasline.com	
Security Alert & Coordination Designated Authority (DA) Mr. Victor Vikki Subroto (Director of Sea and Coast Guard of Directorate General of Sea Transportation) Tlp : +62-21-3505705 Fax : +62-21-3505687 Hp : +62-811890167 Email : patrolandpengamanan.kpp@gmail.com	

LAMPIRAN 7

ISPS – FORM 004

PT. PELAYARAN TRITAWAS EXPRESS

ISPS Code Form 004
Revised on: 15 October 2012
Rev. Number: 00

WATCHKEEPERS DUTIES CHECKLIST / CHECKLIST TUGAS JAGA

Vessel / Kapal : _____ Date/ Tanggal : _____
 Location / Lokasi : _____ Time / Waktu : _____

Security Level 1 / Ancaman Terhenti /

AT SEA / DI LAUT

- 1 Crew briefed on the possible threat ISIP required & ISIP Sect 10 observed / Awak kapal diinformasikan mengenai ancaman ISIP yang mungkin terjadi di laut lepas
- 2 SSO and Duty officer have reviewed the security plan / SSO dan Petugas Jaga telah meninjau Rencana Keselamatan
- 3 Appropriate security drills conducted / Latihan Keselamatan yang sesuai dilaksanakan
- 4 Cargo spaces and other deck lockers/compartments Control Access / Ruang Carga dan kompartemen lain terkontrol akses
- 5 Unused cabins and spaces in accommodation are kept locked / Kabin dan ruangan tidak dipakai di akomodasi dikunci
- 6 Fire hoses are rigged & kept charged/ready for immediate use. Additional hoses are rigged at the shipside.
Diangkat dan dikawatirkan dengan benar dan disimpan dengan tambahan dipasang di sisi kapal
- 7 Additional RADAR is used for various range scanning / Radar Tambahan digunakan untuk pemantauan jarak yg beragam
- 8 Shipboard communication established properly / Komunikasi di atas kapal dilaksanakan secara baik

AT COASTAL / PORT WATERS / ANCHOR – DI PERAIRAN PANTAI / BERLABUH

- 9 Regulate shipboard lighting to best meet the threat environment. Lighting should include illumination of the wake on both side of vessel with due regards to safety of navigation /aturakan pencahayaan di atas kapal sesuai ancaman lingkungan. Pencahayaan termasuk pencahayaan sisi kapal dan sisi kapal selam dengan memperhatikan navigasi
- 10 Raise accommodation lockers, janitor lockers and secure all cranes etc./Awak kapal, kamar awak, mesin dan kapal di
- 11 Communication established with local port control/security for additional comments / advisory.
Komunikasi dilaksanakan dengan kontrol/petugas keamanan lokal pantai / berlabuh
- 12 Continuous monitoring of loaded cargo, cargo spaces & vessel's status / Pantau terus menerus status kapal / barang

AT BERTH ALONGSIDE / SAAT SANDAR

- 13 Persons embarking/disembarking verified using one or more identification methods mentioned in ISIP Section 10 table 5 / Person yang naik/diambil kapal diidentifikasi minimal satu atau lebih metode identifikasi yg disebutkan dalam ISIP Sect 10 Table 5
- 14 Master shall ensure docking area is consistent with local rules & rig for security/humas sesuai peraturan setempat dan metode pengamanan
- 15 Prior to berthing, allow per permission to deploy barriers to keep vehicles away from vessel
- 16 Rig heavy pipe covers / Pasang Perisai Pipa Ungkap
- 17 Baggage/persons inspection methods established/ Metode pemeriksaan barang/ orang ditetapkan
- 18 Security briefings provided to all crew going ashore / Pengarahan tentang keamanan diberikan ke awak kapal yg turun kapal
- 19 Supervision of handling of vessel's stores and cargo as in ISIP Section 12 Table 5 / Pengawasan penanganan barang di atas kapal sesuai ISIP Sect 12 Table 5
- 20 Verification of non-contaminated cargo against the manifest / Verifikasi muatan non kontaminasi dengan manifest
- 21 Verification of container identification numbers of loaded containers against the manifest / Verifikasi nomor identifikasi kontainer dan muatan tertera pada manifest
- 22 Verification and physical examination of loaded cargo including the seals / Verifikasi dan pemeriksaan fisik barang termasuk segel

Remarks / Keterangan :

- 1 Please insert NA for item not applicable / Masukkan NA untuk item yg tidak diterapkan
- 2 After verified that all above relevant items are in order. You are to record in deck log book with remarks
- 3 *Checked ISPS-004 checked by officer on watch/ sudah diperiksa semua di atas kapal dengan catatan waktu
- 4 Note: detail of duty roster not shown hereafter. *Checked ISPS-004 done on previous page

Signature / _____
 Nama/Tanda : _____
 Rank/Jabatan : C/O 2nd/OFF 3rd/OFF

Signature / _____
 Nama/Tanda : _____

Acknowledge / _____
 Catatan : Mastin/Nakhoda

page 1 of 1

Revised Register Confirmation

LAMPIRAN 8

ISPS – FORM 002

PT. PELAYARAN TRITAMAS EXPRESS **DECLARATION OF SECURITY** **ISPS Form 002**
PERUSAHAAN TERANG KEAMANAN REVISI 14 FEBRUARI 2012 Revisi 11 Oktober 2012 - Rev 10/12

Name of Ship / Nama Kapal : **KM SPRING MAS**
 Port of registry / Pelabuhan pendaftaran : **JAKARTA**
 IMO number / Nomor IMO :
 Name of port facility / Nama Fasilitas Pelabuhan :

This Declaration of Security is valid from **12/12** for the following activities
 Pernyataan Keamanan ini berlaku dari **12/12** untuk kegiatan **UNSA (Tugas dan Peran)**
 under the following security level / sesuai dengan tingkat keamanan dibawah ini
 Security level for the ship / Tingkat keamanan untuk kapal : Security level for the port facility / Tingkat keamanan untuk Fasilitas Pelabuhan :

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 Code for the Security of Ships and of Port Facilities.
 Fasilitas Pelabuhan dan kapal setuju untuk implementasi keamanan dibawah ini dan bertanggung jawab untuk memastikan pemenuhan dengan persyaratan part A Kode Internasional untuk Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan.

Activity / Kegiatan	The port facility / Fasilitas Pelabuhan	The ship / Kapal	The other ship / Kapal Lain
Ensuring the performance of all security duties Memastikan pelaksanaan semua tugas-tugas keamanan		✓	
Monitoring restricted areas to ensure that only authorized personnel have access Pegawasan daerah terbatas untuk memastikan bahwa hanya personel yang berhak menggunakan ruang/daerah tersebut		✓	
Controlling access to the port facility Pengawasan akses ke Fasilitas Pelabuhan		✓	
Controlling access to the ship Pengawasan akses ke kapal		✓	
Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding the ship Pegawasan Fasilitas Pelabuhan termasuk area damage dan area sekitar kapal		✓	
Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship Pegawasan kapal termasuk area damage dan area sekitar kapal		✓	
Handling of cargo Penanganan barang		✓	
Continuing the implementation of plans and their effects Penerapan tindakan sesuai dengan keadaannya		✓	
Ensuring that security communication is readily available between the ship and the port facility Memastikan bahwa komunikasi keamanan dapat mudah siap saat tersedia antara kapal dan Fasilitas Pelabuhan		✓	

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility part A of the code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approval plan or the specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.
 Para penandatangan ini menyatakan bahwa langkah pengamanan dan kepatuhan kepatuhan untuk keduanya akan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang telah ditentukan dalam pernyataan atau perjanjian/fasilitas secara yang telah disetujui.


Signed for and behalf of / Ditandatangani untuk dan atas nama		
The Port Facility / Fasilitas Pelabuhan	The Ship / Kapal	The Other Ship / Kapal Lain
(Signature of PFSCO) (Tandatangan PFSCO)	(Signature of Master or SSO) (Tandatangan Kapiteknik atau SSO)	(Signature of Master or SSO from the Other Ship) (Tandatangan Kapiteknik atau SSO dari Kapal Lain)
Name of PFSCO / Nama PFSCO	Name of SSO / Nama SSO	Name of SSO / Nama SSO
Title / Jabat	Title / Jabat / Muatan	Title / Jabat

Contact Details / Detail Kontak Point Layanan
 (to be completed as appropriate) / (seleksi jika dibutuhkan)
 (Indicate the telephone numbers or the radio channels or frequencies to be used) / (sebutkan nomor telepon atau channel radio atau frekuensi yang digunakan)

for the port facility / untuk Fasilitas Pelabuhan	for the ship / untuk kapal	for the other ship / untuk kapal lain
Port Facility / Fasilitas Pelabuhan	Master (phone, mobile) kapiteknik (nomor telepon, HP)	Master (phone, mobile) kapiteknik (nomor telepon, HP)
Port Security Officer (Name, Phone, Mobile) / Nama, Telepon, HP	Ship Security Officer (Phone, mobile) Perwira Keamanan Kapal (Nomor telepon, HP)	Ship Security Officer (Phone, mobile) Perwira Keamanan Kapal (Nomor telepon, HP)
Port Facility Security Officer (phone, mobile) / Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan (Telepon, HP)	Company / Perusahaan (Name, phone, Mobile) / (Nama, telepon, HP)	Company / Perusahaan (Name, phone, Mobile) / (Nama, telepon, HP)

LAMPIRAN 9

ISPS – FORM 003



ISPS-Code Form 003
Issued on: 15 October 2012
Rev. Number : 00

EMERGENCY CONTACT LIST / DAFTAR KONTAK DARURAT

LOCATION / Lokasi : SURABAYA Date / Tanggal : 31-May-2016

EMERGENCY CONTACT NUMBERS (For vessels in areas of possible terrorist threat) / Nomor Kontak Darurat (Untuk kapal dalam area yg mungkin ada ancaman teror)

Vessel's Information (to be completed by vessel's SSO) / Informasi Kapal (diengkapi oleh SSO kapal)	
Vessel Name / Nama Kapal	MV SPRING MAS
Call Sign / Tanda Pengenal	PLKI
IMO No. / Nomor IMO	9791757
Inmarsat No. / Nomor Inmarsat	Mobile / Nomor
	1 35987793
Main Fax No. / No	2
	Alternate Fax No. / No Cadangan
Email Address / alamat email	
Owner's Particulars (to be completed by vessel's SSO) / Data pemilik kapal (diengkapi oleh SSO kapal)	
Owner's Name / Nama Pemilik	PT. TIRTAMAS EXPRESS
Contact No. / Nomor Kontak	1 +62 -21 - 4302388
	2 +62 -21 - 4395868
Email Address / alamat email	ptmads@tirtamasline.com
Operator's Particulars (to be completed by vessel's SSO) / Data Operator (diengkapi oleh SSO kapal)	
Operator's name / Operator	PT. PELAYARAN TIRTAMAS EXPRESS
Operator's Address / Alamat	Jl. Yos Sudarso Kav 33, Jakarta Utara, Indonesia
Email Address / email	www.tirtamasline.com
Contact No. / Nomor kontak	1 +62 -21 - 4302388
	2
	3 (24 hrs) Capt Roy Charles R, Mp +62-81281744145
Agent's Particulars (to be completed by vessel's SSO) / Data Agen (diengkapi oleh SSO kapal)	
Operator's name / Operator	Temas Operation
Operator's Address / Alamat	Jl. Yos Sudarso Kav 33, Jakarta Utara, Indonesia
Email Address / email	temasops@temasline.com
Contact No. / Nomor kontak	1 Jappie Tasjam +62-811180088
	2 Dany / Trio +62-2170922979
	3 Ronny (24 hrs) +62-82110476717
Port Information (to be completed by vessel's SSO/PFSO or Representative) / Informasi Pelabuhan (diengkapi oleh SSO/PFSO atau perwakilan)	
Name / Nama PFSO	
Contact No. / Nomor kontak	1 (Office/kantor) +62-21-43931364
	2 (24 hrs) +62-21-43931365
	3 (VHF Ch) 16/12
Fax No.	
Email Address / email	
Terminal Information (to be completed by vessel's SSO/PFSO or Representative) / Informasi Terminal (diengkapi oleh SSO/PFSO atau perwakilan)	
Name / Nama	PORT OF TG PRIOK/ MR. SUSETYO
Contact No. / Nomor kontak	1 (Office/kantor) +62-21-4301080 EXT 2020
	2 (24 hrs) +62-21-4301080 EXT 2021
	3 (VHF Ch) 16/12
Other additional Information and contact numbers / Informasi tambahan lain dan nomor-nomor kontak	

Signature / tanda tangan : _____

Bare : _____

Signature / tanda tangan : _____

Name / Nama : _____

1 of 1

Copyright © PT. PELAYARAN TIRTAMAS EXPRESS

LAMPIRAN 10

ISPS – FORM 005

PT. PELAYARAN TIRTAMAS EXPRESS ISPS-Code Form 005
Issued on: 15 October 2012
Rev. Number: 00

WATCHKEEPERS DUTIES CHECKLIST / CHECKLIST TUGAS JAGA

Vessel / Kapal : _____ Date / Tanggal : _____
 Location / Lokasi : _____ Time / Waktu : _____

Security Level 2 / Keamanan Tingkat 2

AT SEA / DI LAUT

- 1 Crew briefed on the possible threat. Ship Security Plan reviewed and checklist ISPS 004 & ISPS 005 compiled /
Crew diberi arahan atas kemungkinan ancaman. SSP ditinjau dan Checklist ISPS 004 & ISPS 005 selesai
- 2 Used ship staff lookouts and/or on security patrols /
Gunakan staf kapal memantau dan/atau patroli keamanan
- 3 Charged fire hoses along the shipside opened up to discharge /
Pasang slang kebakaran selama sisi kapal dibuka setiap saat
- 4 Minimum two numbers of RADAR must be used for short/long range scanning /
Minimal dua nomor radar harus dipakai untuk pemindaian jarak dekat / jauh

AT COASTAL / PORT WATERS / ANCHOR – DI PERAIRAN PANTAI / BERLABUH

- 5 Surveillance monitoring if fitted is in proper operation mode /
Monitoring Pengawasan jika dilengkapi dalam mode operasi yg baik
- 6 Assigned ship personnel to guard designated restricted areas /
Tugaskan personel kapal untuk menjaga daerah terbatas
- 7 All LSATFA in immediate readiness conditions /
Semua LSATFA dalam kondisi siap darurat

AT BERTH ALONGSIDE / SAAT SANDAR

- 8 Communication methods established with terminal / Law Enforcement Authorities /
Metode komunikasi ditetapkan dg terminal / otoritas penegak hukum
- 9 Frequent random searches conducted under piers, potential hiding areas, pier pilings, floating debris and shipside /
Pencarian acak dilakukan dibawah tiang, area tersembunyi potensial, sampah pengumpul, barang-barang terapung dan sisi kapal
- 10 Master shall ensure to have all cans and objects such as crates and trash containers moved 100 feet vessel /
Mahkota memastikan pengemasan semua kotak & objek lainnya terdapat dipinggiran kapal, 100 kaki dari kapal
- 11 Limit shore leave period into daytime only /
Batas waktu meninggalkan kapal hanya untuk siang hari saja
- 12 Engine room manned and engine kept ready to get underway on short notice /
Kamar mesin dioperasikan dan mesin dioperasikan siap untuk kapal berangkat pada waktu singkat

Remarks / Keterangan:

- 1 Please insert NA for item not applicable /
Masukkan NA untuk item yg tidak diterapkan
- 2 Checklists ISPS-005 checked by officer on watch /
Checklist ISPS-005 diperiksa oleh petugas jaga

Signature / _____
Officer Conducting the check / Petugas Pelecek

Signature / _____
Master/Nakhoda

Rank / Jabatan : C/O 2nd/OH 3rd/OH

Acknowledge /
 Diketahui

LAMPIRAN 11

ISPS – FORM 007

PT. PELAYARAN TRIKAMA EXPRESS

SECURITY DAILY OCCURRENCE LOG / CIEK/AN KELOMPOK KEARIFAN MARITIM

ISPS - Form 007
 Issued on: 13 October 2012
 Rev. Number: 09


DATE / Tanggal	TIME / Waktu	SHIP POSITION / Posisi Kapal	SECURITY OCCURRENCE / Kejadian Keamanan	SECURITY OFFICER MADE ENTRY / waktu Anggota/Petugas membuat	ACTION REFERENCE / Referensi/Thalidam	SIGNATURE OF SSOMASTER tanda tangan SSOMASTER

SSO (nama di Signi / nama di tanda tangan).

Master / Vahulu (nama di Signi / nama di tanda tangan).

LAMPIRAN 12

ISPS – FORM 009

	PT. PELAYARAN TERBUKA EXPRESS	ISPS-Form 009 Issued on : 13 October 2012 Rev. Number 00
CREW SHORE LEAVE LOG / CATATAN CREW SAAT NISIE TURUN KAPAL		
Vessel / Kapal : <u>MY SPRING MAS</u>		Port / Pelabuhan : _____

Date / Tanggal	Name / Nama	Rank / Jabatan	Time Out / jam Turun Kapal	Time In / jam Naik Kapal	Remark / Keterangan

Checked by / Diperiksa Oleh,	Acknowledge / Abggetahui, Capt. HANDRI BUKUNUSA
(Ship Security Officer / Perwir Keamanan Kapal)	(Master / Mahkota)

LAMPIRAN 13

ISPS – FORM 011

VESSEL PATROL RECORD / CATATAN PATROL KAPAL

Date/Tanggal	Time / Waktu	Name / Nama	Rank/ Jabatan	Signature/ Tanda Tangan	Remarks / Keterangan

Checked by/ Diperiksa oleh,

Acknowledge/ Mengetahui, Capt. HANDE BUKHUSA

Ship Security Officer/ Kepala Keamanan Kapal

Master / Kapten



LAMPIRAN 14

ISPS – FORM 010

 PT. PELAYARAN TERAMAS EXPRESS

ISPS-Form 010
Issued on : 15 October 2012
Rev. Number: 00

VISITORS AND STEVEDORES LOG / GUESTIN MENGINJUNG & BUKU KAPAL

VESSEL / Kapal : MV. SPRING MAS

Port / Pelabuhan :

Date / Tanggal	Name / Nama	Purpose of Visit / Tujuan Kunjungan	Time In / Jam Datang Kapal	Time Out / Jam Pergi Kapal	Visitor Card No / No Kartu	Remark / Keterangan

Checked by / Disponsika Oleh :

Acknowledge / Mengetahui : Capt. HANDRI BUKUNUSA

(Ship Security Officer / Person Eksekutif Kapal)

(Master / Nakhoda)

LAMPIRAN 15

ISPS – FORM 016

PT. PELAYARAN TIRTAMA EXPRESS

ISPS Code Form 016
Revised on: 15 October 2012
Rev. Number: 03

**WATCHKEEPERS DUTIES CHECKLIST (Stowaway Search Plan) /
CHECKLIST TUGAS JAGA (Rencana Pencarian Penumpang Sembunyi)**

Vessel / Kapal: MV SPRING MAS Date / Tanggal: 24 Aug 18
Location / Lokasi: PORT OF GABON Time / Waktu: 08.00 - 09.00

A - Accommodation / Akomodasi

- Navigation Bridge / Radio room/ battery room/ lavatory - Apungan Navigasi / Kamar Radio / Ruang Ah / Kamar Pual
- Cabins/ common lavatory / Kabin / Kamar Kaul Umum
- Recreations rooms / Ruang Rekreasi
- Ship office/ cargo control room / Kamar Kapal / Ruang Kontrol Muatan
- Galley / provision stores / food rooms - Dapur / Ruang Bahan Makanan / Ruang Penyimpanan Makanan
- Engine room access/ changing rooms / Akses Kamar Mesin / Ruang Gard
- General store rooms / Ruang Toko Umum
- Laundry rooms / Ruang Cuci
- Hospital and medical store / Rumah Sakit & Store Obat-Obatan
- CO2 room / Ruangan CO2
- Safety/emergency lockers/ plans lifejacket containers / Loker Keamanan Darurat / Peralatan Jaket Penyelamat Darurat
- Fire station / Ruang Pemadam
- Mess rooms / saloon/ galleries / Ruang Makan-Minum / Ruang Teori pernyaman barang
- Emergency generator / generator darurat
- Motkey Island / Ruang di atas apungan
- Lifeboats and boarding ladder covers / Sekeloa Penyelamat dan Penutupi tangga naik ke kapal

Other Relevant Areas / Daerah relevan lainnya:

-
-

B - Engine Room Spaces / Ruang Kamar Mesin

- Engine Room Flats / Lantai Kamar Mesin
- Boiler Flats / Pundak Boiler
- Funnel Casing and Funnel Top / Penutupi & puncak cerobong
- Control Room / Ruang Kontrol
- Workshop / Bengkel
- Stores / Gudang
- Engine room bilges and tank top / Gut Kamar Mesin dan tank top
- Steering Gear flat / Lantai Ruang Kemudi
- Emergency Fire pump space / Ruang Pompa Kebakaran Darurat
- Purifiers space / Ruangan Purifier
- Auxiliary machinery spaces / Ruang Mesin Cadangan
- Rudder trunk / Baling Kemudi

Other Relevant Areas / Daerah relevan lainnya:

-
-

C - Main Deck Spaces / Ruang Deck Utama

- Hold Access / Tonnage Hatches / Akses peluk / Ruang muatan
- Mast House / Mast Heads / Tang Utama
- Pump Rooms / Winch Rooms / Ruang Pompa / Winch
- Crane Cabines / Winch Rooms / Ruangan Crane / Winch
- Forecastle
- Paints Lockers / Loker Cat
- Ropes Stores / Ruang Tali-Mata
- Chain Lockers / Tempat Penyimpanan Rantai Jangkar
- Horse Poles / Pagar angkat
- Bow Thruster Spaces / Ruang Bow Thruster

Other Relevant Spaces / Daerah relevan lainnya:

-
-

D - Cargo Spaces / Ruang Cargo / Muatan

- Cargo Holds / Ruang muat Kapal
- Hatch Coamings / Anbang peluk
- Ventilators / Peralangan
- Deck Cargoes / muatan dek
- Containers check for signs of forced entry/broken seal / Cek Kontainer untuk memeriksa perubahan dipaksa/terdapat rusak
- Crane/Crew

Other Relevant Areas / Daerah relevan lainnya:

-
-

Checked by / diperiksa oleh: SUDHANA ZULKIFLI Acknowledged by / diketahui oleh: Capit HANDIR UNUNUSA

Page 1 of 1

Revised: 15 October 2012

LAMPIRAN 16

ISPS – FORM 018

PE PELAYARAN BERTAMAS SIBERS

ISPS – Form 018
Issued on : 15 October 2012
Rev. Number : 00

CREW (TRAINING/MEETING/FAMILIARIZATION/DRILL/EXERCISE*) SECURITY RECORD /
Catatan Latihan / Meeting / Familiarisasi / Pelatihan / Pengujian Keamanan Crew

Vessel/ Kapal : _____ Date/ Tanggal : _____

Location/ Lokasi : _____ Time/ Waktu : _____

Subject/ Materi : _____

No	Name / Nama	Rank / Jabatan	Signature / Tanda Tangan	Remark / Keterangan

Summary/scenario of Training/Meeting/Familiarization/Drill/Exercise, as follows* /
Ringkasan/ skenario Pelatihan/ Meeting/ Familiarisasi/ Pelatihan/ Pengujian sebagai berikut*
(*Omitted as appropriate) & if insufficient, use additional blank paper. (*Sesuai yang sesuai) & jika tidak cukup, pada lembar tambahan

Lampiran 18

Prosedur *Drill* (latihan) *ISPS Code*

PT. TEMAS LINE
MV. SPRING MAS
TABLE TOP DRILL ON BOARD SHIP

TG. PRIOK
21 AGUTUS 018

STOWAWAY EXERCISE

On the date of 24th May 2010 at 11:00lt, OOW called Master via HT then following security communication established as below:

Pada tanggal 24 May 2010 jam 11:00wib perwira jaga memanggil Nakhoda dengan perangkat HT sehingga terjalin komunikasi keamanan sebagai berikut;

3rd Officer,-

"Captain, 3rd Mate calling, come in please, over"?

"Captain, Mualim 3 panggil, ganti"?

Master as SSO,-

"Go ahead 3rd Mate, over"?

"Silahkan masuk, Mualim-3, ganti"?

3rd Officer,-

"Captain, following my previous reported that now balance of cargo remains 10box, over"?

"Capt, menyusul laporan sebelumnya bahwa muatan tinggal 10 box lagi, ganti"?

Master,-

"Roger, remaining 10 box, please check Crew, Stevedore & Visitor Log and report which crews are not return yet and clarify with foreman which gangs are embarked and not disembarked yet as well as visitors, over"?

"Diterima, muatan tinggal 10 box, periksa Crew, Stevedore & Visitors Log dan laporkan siapa saja ABK yang belum balik kekapal, kemudian klarifikasi ulang pekerja atau pengunjung yang naik dan yang telah atau belum turun, ganti"?

3rd Officer,-

"Copy Capt, Crew, Stevedore & Visitors Log been checked, all crew were completely on board, already clarified with foreman but there is one worker of previous shift is not disembarked yet and unfortunately foreman is not recognized this name, he is not seen between the current gangs over"?

"Terima Captain, Crew, Stevedore & Visitors Log sudah diperiksa dan semua ABK sudah lengkap diatas kapal dan sudah diklarifikasi dengan Foreman tetapi ada satu pekerja yang dari shift sebelumnya belum turun dan tidak terlihat pada grup shift sekarang, kebetulan nama tersebut tidak dikenal oleh Foreman, diterima, ganti"!

Master,-

"Copy, all crews are completely on board yet one worker of previous shift not disembarked yet and his name is not recognized by foreman, stand by"!

"Diterima, semua ABK sudah lengkap, namun ada satu pekerja dari shift sebelumnya belum turun dan nama tersebut tidak dikenal oleh foreman, stand by"!

3rd Officer,-

"Roger, stand by"!

"Diterima, stand by"!

At 11:00lt,-

Master immediately instructed 2nd Officer to announce via public addressor and Handy Talky and sounded General Alarm to muster all crew on the station.

Nakhoda segera memerintahkan Mualim-II untuk mengumumkan lewat Public Addressor dan HT serta membunyikan General Alarm untuk segera berkumpul di Muster Station.



Gbr. 1



Gbr. 2



Gbr. 3

Ket. Gbr. 1, 2 & 3: 2nd Officer as Alt. SSO reporting the security breaches to Master & CSO and established Security Team Organization to carry out Stowaway Searching.

Sebagai alternative perwira keamanan kapal sedang melaporkan kejadian kepada Nakhoda & CSO dan membentuk team Organisasi Keamanan untuk melakukan pencarian Penumpang Gelap (Stowaway).

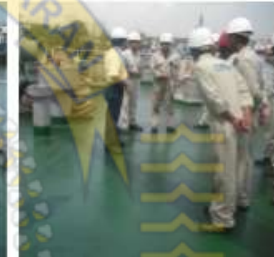
At 11:05 all crew, SSO, CSO and staff muster on the station / semua ABK, SSO, CSO dan Staf sudah berkumpul di Muster Station



Gbr. 4



Gbr. 5



Gbr. 6

Gbr. 4, 5 & 6 As scenario, master ordered Alt.SSO to instruct Deck Team, Engine Team and Back Up Team to carry out stowaway searching in all compartment of the ship.

Sesuai dengan Scenario maka Nakhoda menginstruksikan Alt. SSO / Alt. Perwira Keamanan Kapal agar memerintahkan kepada Deck Team, Engine Team, Back Up Team, Bridge Team untuk segera melakukan pencarian disetiap kompartemen kapal.



Gb. 7



Gb. 8



Gb. 9

Exercise Stowaway Drill 2 Of 6

Deck Team melakukan pencarian di Forecastle Stores, Hatches, Bow Thruster room



Gb. 10



Gb. 11



Gb. 12



Gb. 13



Gb. 14



Gb. 15

Ket. Gbr 7 - 15 Deck Team searching in all compartment on deck / im Dek sedang melakukan pencarian penumpang gelap di setiap kompartemen di Deck.

- Deck Store, Paint Store
- Bow Thruster Room, Compressor Room, Ruang palka
- Life Boat, Dan kompartemen di deck lainnya

Ket. Gambar 16 s/d 18 Engine Team Searching stowaway / Tim Mesin melakukan pencarian penumpang gelap di Engine Kompartemen

- Engine Store, Workshop, Pump Room, Engine Control Room
- Shaft Tunnel, Boiler Area, AC Room, Generator Room
- Steering Room, Emergency Generator Room
- Purifier Room dan, Kompartemen lainnya



Gbr. 16



Gbr. 17



Gbr. 18



Gbr. 19

Gbr. 20

Gbr. 21

Ket Gambar 19 & 24 Back Up Team searching in all compartement in Accomodation / Tim Pendukung melakukan pencarian penumpang gelap di setiap Kompartemen di Accomodation.

- Deck Locker, Dapur, Ruang Pendingin untuk bahan makanan
- Deck Office, Conference Room, Laundry Room, Mess Room, Smoking Room
- Movie Room, Electric panel Room, Deck Isolation Room, Tally Room

After searching in all compartement, finally Deck team found a stowaway in Tally Room. Then they bring and rendered the stowawayer to Master as Ship Security Officer to investigate in accordance with SSP.

Setelah dilakukan pencarian ke seluruh kompartemen dikapal, akhirnya Back Up Team berhasil menemukan penumpang gelap yang bersembunyi di Tally Room. Kemudian pelaku penumpang gelap diamankan dan diserahkan kepada Nakhoda selaku perwira keamanan kapal untuk dimintai keterangan sesuai procedure SSP.



Gbr. 22

Gbr. 23

Gbr. 24

Ket. Gbr. 22 - 27 Back Up Team found stowaway in Tally Room and then Alt. SSO rendered to SSO/ Tim Pendukung berhasil menemukan penumpang gelap yang bersembunyi di Tally Room kemudian Alt. SSO menyerahkannya kepada SSO.



Exercise Stowaway Drill 4 Of 6

Gbr. 25

Gbr. 26

Gbr. 27

Ket. Gbr. 28 & 30 SSO handing over the stowaway to CSO to carry out investigation before render to PFSO/ SSO sedang menyerahkan kepada CSO, Staff CSO melakukan pemeriksaan terhadap tersangka pelaku penumpang gelap sebelum menyerahkannya kepada PFSO.



Gb. 28



Gb. 29



Gb. 30



Gbr 31



Gbr. 32

Ket. Gbr31 & 32 After investigation completed, CSO/Alt. SSO render the stowaway to PFSO complete with all necessary data. / Setelah dilakukan pemeriksaan terhadap tersangka penumpang gelap kemudian CSO/Alt. SSO menyerahkan pelaku kepada PFSO lengkap dengan data-2 yang diperlukan.

Reported by,

Teddy Jacob
Alt. SSO as 2nd Officer

Acknowledged by,

Capt Persobi Waldemar M
S.S.O as Master

3rd Parties involved

Capt Agus de Fretes
For CSO

Lisbeth Veronica
Staff of CSO

Diamahudia
for PFSO (MTI Security)

Evaluated by SSO;

- STAFF CSO CARRIED OUT EXERCISE WITHOUT WEARING PPE (Personal Protective Equipment) COVER ALL, SAFETY HELMET AND SAFETY SHOES, REQUIRED MANAGEMENT TO PROVIDED
- CREWS WERE MUSTER ON THE STATION SLOWLY



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Alfian Affandiansyah
2. Tempat, Tanggal lahir : Sukoharjo, 13 September
1995
3. Alamat : Jl. Sadewo no. 8, Larangan RT. 03 RW. 01
Kel. Gayam, Kec. Sukoharjo, Kab. Sukoharjo
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Sunardi
 - b. Ibu : Titik Januwati
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SD Negeri Gayam 03 Sukoharjo Lulus Tahun 2007
 - b. SMP Negeri 3 Sukoharjo Lulus Tahun 2010
 - c. SMA Negeri 1 Tawang Sari Lulus Tahun 2013
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Laut (PRALA)**

Kapal : MV. Spring Mas

Perusahaan : PT. TEMAS LINE

Alamat : Jl. Yos Sudarso Kav. 33, Sunter Jaya, Jakarta
Utara 14350