



**PENERAPAN ISPS *CODE SECURITY LEVEL 2* PADA SAAT KAPAL  
BERLABUH JANGKAR DI *INNER ANCHORAGE AREA*  
AMAMAPARE TIMIKA GUNA MENCEGAH ANCAMAN  
KEAMANAN PADA MV. TEMBAGA SEA**

**SKRIPSI**

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel)  
pada Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**Oleh**

**GEORGIUS ALDEBARAN TOGAR SITUMORANG**  
**NIT : 551811136789 N**

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

**2023**

**PERSETUJUAN**

**PENERAPAN ISPS CODE SECURITY LEVEL 2 PADA SAAT KAPAL  
BERLABUH JANGKAR DI INNER ANCHORAGE AREA  
AMAMAPARE TIMIKA GUNA MENCEGAH ANCAMAN  
KEAMANAN PADA MV. TEMBAGA SEA**


Disusun Oleh:

**GEORGIUS ALDEBARAN TOGAR SITUMORANG**  
**NIT. 551811136789 N**


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

Semarang, 27 Januari 2023

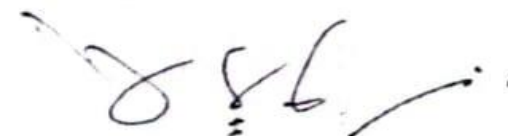
Dosen Pemimbing I  
Materi

  
**Capt. SAMSUL HUDA, M.M., M.Mar.**  
Penata Tingkat I, III/d  
NIP. 19721228 199803 1 001

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan

  
**ROMANDA ANNAS A., S.ST., M.M.**  
Penata (III/c)  
NIP. 19840623 201012 1 005

Mengetahui  
Ketua Program Studi Nautika

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

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "PENERAPAN ISPS CODE SECURITY LEVEL 2 PADA SAAT KAPAL BERLABUH JANGKAR DI INNER ANCHORAGE AREA AMAMAPARE TIMIKA GUNA MENCEGAH ANCAMAN KEAMANAN PADA MV. TEMBAGA SEA" karya,

Nama : GEORGIUS ALDEBARAN TOGAR SITUMORANG

NIT : 551811136789

Program Studi : NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Senin, tanggal 30 Januari 2023

Semarang, 30 Januari 2023

### PENGUJI

Penguji I : Capt. KAROLUS G. SENGADJI, M.M.,M.H.

Pembina (IV/a)

NIP. 19591016 199503 1 001

Penguji II : Capt. SAMSUL HUDA, M.M., M.Mar.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19721228 199803 1 001

Penguji III : MOH. ZAENAL ARIFIN, S.ST,M.M

Penata (III/c)

NIP. 19760309 201012 1 002

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19700711 199803 1 003

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : GEORGIUS ALDEBARAN TOGAR SITUMORANG

NIT : 551811136789 N

Program Studi : D.IV NAUTIKA

Skripsi dengan judul "Penerapan ISPS *Code Security Level 2* Pada Saat Kapal Berlabuh Jangkar Di *Inner Anchorage Area* Amamapare Timika Guna Mencegah Ancaman Keamanan Pada MV. Tembaga Sea".

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, 30 Januari 2023

Yang menyatakan,



**GEORGIUS ALDEBARAN T.S.**  
**NIT. 551811136789 N**



## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Bacalah dengan (menyebut) nama Tuhanmu Yang Menciptakan. Dia telah menciptakan manusia dari segumpal darah. Bacalah, dan Tuhanmulah Yang Maha Pemurah, Yang mengajar (manusia) dengan perantaraan qalam. Dia mengajarkan kepada manusia apa yang tidak diketahuinya (QS Al-'Alaq ayat 1-5)
2. Pendidikan mempunyai akar yang pahit, tapi buahnya manis.. (Aristoteles)
3. Iman tanpa ilmu bagaikan lentera di tangan bayi. Namun ilmu tanpa iman, bagaikan lentera di tangan pencuri. (Buya Hamka)
4. Bermimpilah setinggi langit, bila kau jatuh maka kau terjatuh di antara beribu bintang. (Ir. Soekarno)

### **Persembahan:**

1. Kedua orang tua penulis, Papi TR Situmorang, Alm. Mami Erna S., dan Bunda Ika Wuri H. yang senantiasa memberi dukungan dan doa dalam hidup penulis.
2. Abang Gabriel JH Situmorang. Keluarga dan saudara penulis
3. Bapak/Ibu Dosen PIP Semarang
4. Almamater penulis, PIP Semarang
5. Teman-teman angkatan 55 terkhusus zona kasta Jajung

## PRAKATA

Segala puji dan rasa syukur, yang penulis lakukan sebagai bentuk pujian kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul **“Penerapan ISPS Code Security Level 2 Pada Saat Kapal Berlabuh Jangkar di *Inner Anchorage Area* Amamapare Timika Guna Mencegah Ancaman Keamanan Pada MV. Tembaga Sea”**.

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

**Dalam penyusunan skripsi ini banyak hambatan serta rintangan yang penulis hadapi namun pada akhirnya dapat melaluinya berkat adanya bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:**

1. Papi, Mami, Bunda dan Abang tercinta yang selalu memberikan motivasi, kasih sayang, dan doa serta dukungan moral yang telah diberikan.
2. Capt. Dian Wahdiana, M.M. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing materi penyusunan skripsi.
4. Bapak Romanda Annas A., S.ST, M.M., selaku Dosen Pembimbing penulisan penyusunan skripsi.

5. Bapak dan ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada penulis serta melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Seluruh senior dan staff di PT. Amas Iscindo Utama serta perwira dan kru kapal MV Tembaga Sea yang telah membantu dan membimbing penulis dan telah memberikan banyak ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan prala (praktik laut).
7. Segenap teman-teman kelas Nautika Delta, Nautika Foxtrot (semester 1 s.d. 4), teman-teman zona Jajung, teman-teman grup Solikin, dan grup lain yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu dan untuk seseorang yang jauh di sana terima kasih sudah menjadi motivasi dan semangat saya.
8. *Thanks to myself for being strong so far. We still have a long way to go. Stay healthy and keep the spirit going.*

Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri sendiri dan orang lain serta dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

**Semarang, 30 Januari 2023**

**Penulis**

**GEORGIUS ALDEBARAN T S**  
**NIT. 551811126588 N**

## ABSTRAKSI

**Situmorang, Georgius Aldebaran Togar**, NIT. 551811136789 N, 2023, “*Penerapan ISPS Code Security Level 2 Pada Saat Kapal Berlabuh jangkar Di Inner Anchorage Area Amamapare Timika Guna Mencegah Ancaman Keamanan Pada MV. Tembaga Sea*”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar. Pembimbing II: Romanda Annas A., S.ST., M.M.

Penerapan *ISPS Code* sangat penting dilaksanakan saat kapal berlabuh jangkar, kurangnya pemahan kru terhadap *ISPS Code* dapat menyebabkan perampasan dan ancaman lainnya terhadap kru yang ada diatas kapal. penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan *ISPS Code Security level 2* dan upaya pencegahan ancaman keamanan diatas kapal pada saat kapal berlabuh jangkar.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dan *Fishbone Analisis*, dengan melaksanakan secara terperinci tentang penerapan *ISPS Code Security Level 2* pada saat berlabuh jangkar serta upaya pencegahan ancaman keamanan diatas kapal. Metode wawancara, observasi, dan dokumentasi diigunakan sebagai metode pengumpulan data.

Penerapan *ISPS Code security level 2* pada M.V. Tembaga Sea kurang maksimal disebabkan karena kurangnya pengetahuan kru terhadap penerapan *ISPS code*, Drill *ISPS Code* tidak rutin dilaksanakan, kurangnya peralatan *ISPS Code*. Adapun upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan penerapan *ISPS Code Security level 2* di MV. Tembaga Sea yaitu Melakukan Security Meeting dan familiarisasi secara rutin 3 bulan sekali. Memelihara dan mengawasi pelaksanaan rencana keamanan kapal. Seperti Menjalankan pemeriksaan keamanan secara rutin terhadap kapal, Menerapkan dan menjalankan rancangan keamanan kapal ( *ship security plan* ), Mengusulkan perubahan pada rancangan keamanan Melakukan pemasangan kawat berduri, patung, menggunakan satu akses keluar untuk semua crew Melakukan koordinasi dengan pihak otoritas pelabuhan. Saran untuk memecahkan masalah ini adalah sebaiknya dalam mengoptimalkan penerapan *ISPS Code* kru kapal harus menegtahuin tugas dan tanggung jawab masing-masing, dan SSO dapat berkoodinasi dengan nakhoda dan perusahaan untuk memberikan waktu pelatihan yang cukup akan ancaman keamanan dikapal.

**Kata Kunci:** Penerapan, ancaman, *ISPS Code*



## ABSTRACT

**Situmorang, Georgius Aldebaran Togar** , NIT. 551811136789 N, 2023, “*Application of ISPS Code Security Level 2 When Ships Anchor in the Inner Anchorage Area Amamapare Timika To Prevent Security Threats To MV. Tembaga Sea*”, Thesis, Diploma IV Program, Nautical Department, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor (I): Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar. Advisor (II): Romanda Annas A., S.ST., M.M.

The implementation of the ISPS Code is very important when the ship is anchored, the crew's lack of understanding of the ISPS Code can lead to deprivation and other threats to the crew on board. The purpose of this study is to determine the implementation of ISPS Code Security level 2 and efforts to prevent security threats on board when the ship is anchored.

This study uses a qualitative descriptive method and fishbone analysis, by carrying out in detail the application of ISPS Code Security Level 2 when anchoring and efforts to prevent security threats on board. Interview, observation, and documentation methods are used as data collection methods.

Implementation of ISPS Code security level 2 on M.V. Copper Sea is not optimal due to the crew's lack of knowledge of ISPS code implementation, ISPS Code drills are not routinely carried out, lack of ISPS Code equipment. The efforts that can be made to improve the implementation of ISPS Code Security level 2 in MV. Copper Sea, namely Conducting Security Meetings and familiarization routinely once every 3 months. Maintain and supervise the implementation of the ship security plan. Such as carrying out routine security checks on ships, implementing and implementing a ship security plan, proposing changes to the security plan, installing barbed wire, statues, using one exit access for all crew, coordinating with port authorities. Suggestions for solving this problem are that in optimizing the implementation of the ISPS Code, the ship's crew must know their respective duties and responsibilities, and SSO can coordinate with the captain and the company to provide sufficient training time on security threats on board.

**Keywords:** Implementation, threats, ISPS Code

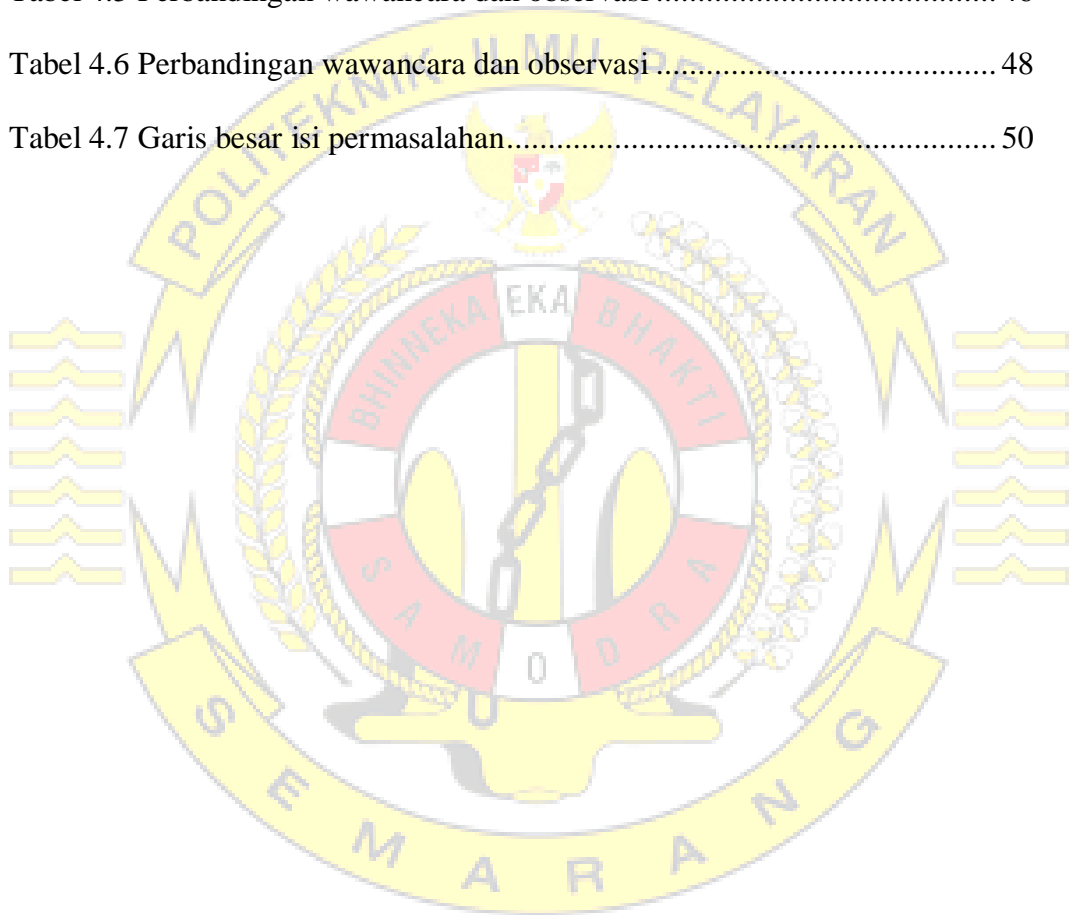
## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN</b> .....	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN</b> .....	<b>iv</b>
<b>HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN</b> .....	<b>v</b>
<b>PRAKATA</b> .....	<b>vi</b>
<b>ABSTRAKSI</b> .....	<b>viii</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xiv</b>
<b>BAB I. PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Fokus Penelitian .....	5
C. Rumusan Masalah .....	6
D. Tujuan Penelitian .....	6
E. Manfaat Hasil Penelitian .....	6
<b>BAB II. KAJIAN TEORI</b> .....	<b>8</b>
A. Deskripsi Teori .....	8
B. Kerangka Penelitian .....	19

<b>BAB III. METODE PENELITIAN .....</b>	<b>20</b>
A. Metode Penelitian .....	20
B. Tempat Penelitian .....	20
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan .....	22
D. Teknik Pengumpulan Data .....	23
E. Instrumen Penelitian.....	25
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	27
G. Pengujian Keabsahan Data.....	32
<b>BAB IV. HASIL PENELITIAN .....</b>	<b>35</b>
A. Gambaran Konteks Penelitian .....	35
B. Deskripsi Data.....	37
C. Temuan .....	42
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	48
<b>BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>65</b>
A. Simpulan.....	66
B. Keterbatasan Penelitian .....	66
C. Saran.....	66
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>68</b>
<b>LAMPIRAN-LAMPIRAN.....</b>	<b>69</b>

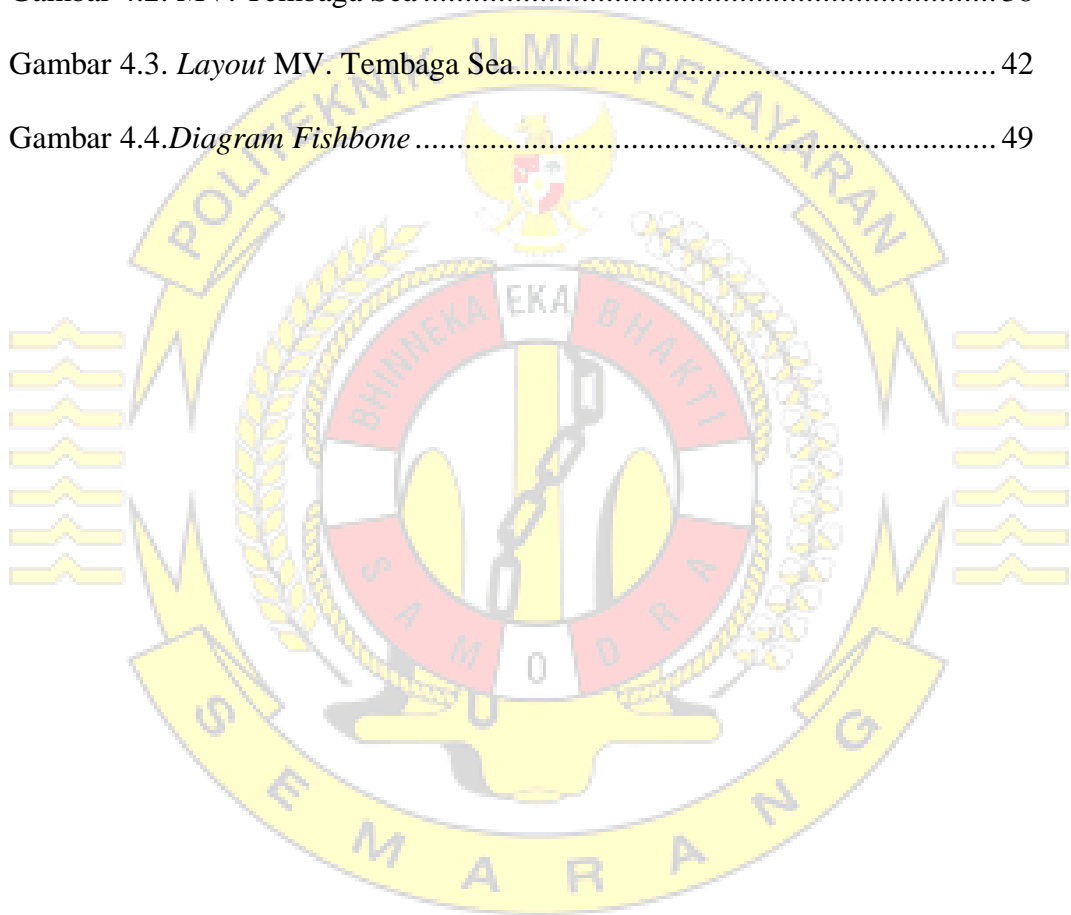
## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Tabel Perbandingan penelitian Terdahulu dan Sekarang .....	36
Tabel 4.2 Tabel <i>Ship Particulars</i> MV. Tembaga Sea.....	38
Tabel 4.3 Tabel <i>Crew List</i> MV. Tembaga Sea .....	40
Tabel 4.4 Perbandingan wawancara dan observasi .....	44
Tabel 4.5 Perbandingan wawancara dan observasi .....	46
Tabel 4.6 Perbandingan wawancara dan observasi .....	48
Tabel 4.7 Garis besar isi permasalahan.....	50



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Kerangka pikir .....	19
Gambar 3.1. Diagram <i>Fishbone</i> .....	30
Gambar 4.1. MV. Tembaga Sea .....	37
Gambar 4.2. MV. Tembaga Sea .....	38
Gambar 4.3. <i>Layout</i> MV. Tembaga Sea .....	42
Gambar 4.4. <i>Diagram Fishbone</i> .....	49





## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Crew List MV. Tembaga Sea</i> .....	69
Lampiran 2	<i>Vessel Particular MV. Tembaga Sea</i> .....	70
Lampiran 3	<i>ISPS Equipment</i> .....	71
Lampiran 4	<i>Foto safety &amp; security meeting</i> .....	72
Lampiran 5	<i>Ship Security Plan</i> .....	73
Lampiran 6	<i>General Arrangement</i> .....	79
Lampiran 7	<i>Checklist Drill</i> .....	80
Lampiran 8	<i>Emergency Contact</i> .....	82
Lampiran 9	Hasil Wawancara 1.....	83
Lampiran 10	Hasil Wawancara 2.....	84
Lampiran 11	Hasil Wawancara 3.....	85
Lampiran 12	Hasil Wawancara 4.....	86

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

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

Bagaimanapun lingkungan laut dapat menjadi tidak mendukung jalannya pelayaran dengan adanya hal-hal yang tidak diinginkan misalnya gejala alam seperti badai, kabut dan es maupun gejala yang dibuat oleh manusia itu sendiri seperti pembajakan, perampokan, dan pengeboman.

Banyak kejadian yang dilaporkan saat bajak laut dan perampokan kapal telah berkembang sementara perusahaan pelayaran berjuang untuk mendatangkan keuntungan. Tidak ada tempat yang dijamin bebas dari ancaman perampokan, dan kapal niaga sering berlayar dengan jumlah anak buah kapal yang minim di atas kapal yang menjadi target. Sehingga banyak dari kapal-kapal yang menerima ancaman keamanan.

Ketentuan penerapan *ISPS Code Security Level 2* sendiri pada saat penulis melakukan praktek laut di tetapkan oleh otoritas pelabuhan Amamapare Timika. Sehingga setiap kapal yang hendak berlabuh jangkar di *inner anchorage* maupun sandar di Amamapare harus menetapkan *ISPS Code*

*Security Level 2*, namun di MV. Tembaga Sea tidak di terapkan sehingga terjadi perampasan yang terjadi terhadap masinis 3.

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

Untuk menunjang kelancaran operasional kapal harus didukung oleh pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan *Standard Training of Certification Watch Keeping for seafarer* (STCW) atau konvensi tentang standar pelatihan sertifikasi dan tugas jaga bagi para pelaut, peraturan VIII/2. Yaitu tentang perwira yang melaksanakan tugas *navigation* atau *deck* dan tugas jaga kamar mesin harus memenuhi syarat dan ketentuan.

Berikut adalah beberapa peristiwa yang melatar belakangi pemberlakuan *The International Ship and Port Facility Security Code* di kapal dan pelabuhan diantaranya sebagai berikut :

1. Pembajakan MS. Achille Lauro tahun 1985, Pada 7 Oktober 1985, sejumlah teroris asal Palestina, lengkap dengan persenjataan berat, membajak kapal pesiar Achille Lauro di Laut Mediterania di lepas pantai Alexandria, Mesir. Kapal pesiar tersebut membawa sekitar 320 awak kapal dan 80 penumpang
2. Pembajakan M.V. Alondra Rainbow tahun 1999, oleh sekelompok bajak laut pada akhir tahun 1999. Kapal berbendera Panama itu disewa oleh perusahaan pelayaran Jepang, Tokyo Senpaku Kaisha (TSK) yang

mengangkut 7.700 metrik ton aluminium dari Kuala Tanjung, Sumatera Utara

3. Peledakan kapal perang USS. Cole di Aden, Yaman tahun 2000, aksi bom bunuh diri ini terjadi di Pelabuhan Aden, Yaman, ketika awak kapal sedang sibuk mengurus perbekalan bahan bakar dan cadangan makanan. Tiba-tiba, Bom meledak dan menghancurkan kapal, 8 orang hilang dan 36 lainnya terluka.
4. Peristiwa 11 September 2001, dimana terjadi serangan terhadap World Trade Center di Amerika Serikat. Serangan ini berawal dari pembajakan pesawat oleh suatu kelompok dan digunakan untuk melakukan serangan bunuh diri yang menargetkan warga di Amerika Serikat

Jadi dengan adanya peristiwa-peristiwa tersebut diatas menimbulkan sikap antipati dari seluruh bangsa di dunia dan pernyataan perang terhadap tindakan terorisme yang mendorong semua Negara untuk meningkatkan sistem keamanan di semua sektor, termasuk sektor maritim. Hasil terbaik adalah dengan jalan mendemostrasikan apa yang diinstruksikan sesuai ISPS Code (Peraturan Internasional tentang Keamanan Kapal dan Keamanan Fasilitas Pelabuhan). Hal ini sangat penting bagi para pelaut yang rnenjalankan kapal.

*International Maritime Organization* (IMO) telah mengambil peranan besar untuk mengkoordinasikan respon internasional untuk teroris, menurut ISPS Code (2004: 01) dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan maritim sebagaimana resolusi konferensi dua (ditetapkan pada tanggal 12 Desember 2002) penetapan *international code* tentang keamanan kapal dan

fasilitas pelabuhan, konferensi, telah ditetapkan amandemen Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di laut (SOLAS 1974), sebagaimana telah diamandemen sebelumnya (selanjutnya disebut “Konvensi”), mengenai tindakan khusus untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan maritim.

Menimbang bahwa bab XI-2 baru Konvensi membuat suatu acuan Aturan Internasional tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan ( *ISPS Code* ) dan mensyaratkan agar kapal, perusahaan, dan fasilitas pelabuhan memenuhi persyaratan yang terkait dengan bagian A dari Aturan Internasional tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan ( *ISPS Code* ) yang berisi tentang segala ketentuan yang Wajib dilaksanakan (mandatory) oleh Pemerintah negara anggota, kapal/ perusahaan dan fasilitas pelabuhan, menyangkut aturan-aturan yang tercantum dalam Bab XI-2 SOLAS 1974 hasil amandemen, sebagaimana telah dijabarkan pada bagian A dari *ISPS Code* ini.

Ketentuan penerapan *ISPS Code Security Level 2* sendiri pada saat penulis melakukan praktek laut di tetapkan oleh otoritas pelabuhan Amamapare Timika. Sehingga setiap kapal yang hendak berlabuh jangkar di *inner anchorage* maupun sandar di Amamapare harus menetapkan *ISPS Code Security Level 2*.

Kurangnya pengetahuan tentang prosedur *ISPS Code* yang seharusnya dapat dilaksanakan demi menjaga keamanan kapal saat di pelabuhan sandar maupun saat kapal berlabuh jangkar di area pelabuhan sebelum masuk ke pelabuhan. Pada tanggal 23 Juli 2021 puku 03.15 WIT terjadi perampasan *Handphone* milik Masinis 3 di M.V. Tembaga Sea saat berlabuh jangkar di Amamapare Timika, Indonesia.



Pada saat itu masinis 3 hendak melakukan *sounding* bahan bakar setelah kapal berlabuh jangkar dan ketika ia telah selesai melakukan *sounding* tiba-tiba ada dua orang mengepungnya dari dua arah dan meminta ia memberikan *handphone*-nya, lalu kedua orang tersebut setelah berhasil kabur langsung lompat melalui *vender* dan ke perahu miliknya, setelah itu masinis 3 langsung memanggil mualim 2 melalui *walky talky* dan berteriak, lalu semua crew turun ke *main deck* namun sudah terlambat pelaku sudah melarikan diri.

Kurangnya pengetahuan dan pemahaman tentang tugas dan kewajiban yang harus dilaksanakan oleh ABK harus sesuai dengan *ISPS Code* di atas kapal, karena sangat berpengaruh bagi keamanan dan keselamatan awak kapal, maka diharapkan pengetahuan dan pemahaman awak kapal tentang *ISPS Code* akan meningkat sehingga keberhasilan penerapan *ISPS Code* Mencegah ancaman keamanan kapal di M.V. Tembaga Sea akan terwujud. Sehubungan dengan hal tersebut, maka penulis memilih judul : " Penerapan *ISPS CODE Security level 2* Pada Saat Kapal Berlabuh Jangkar Di *Inner Anchorage Area* Amamapare Timika Guna Mencegah Ancaman Keamanan Pada M.V. TEMBAGA SEA "

## **B. Fokus Penelitian**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka penulis memfokuskan penelitian ini pada kemampuan dan pengetahuan *crew* dalam menjalankan *ISPS code* pada saat berdinis jaga ketika kapal sedang berlabuh jangkar serta upaya pencegahan ancaman keamanan di atas MV. Tembaga Sea

### C. Rumusan Masalah

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

1. Mengapa penerapan *ISPS Code* guna mencegah ancaman keamanan di area Amamapare dengan status *security level 2* tidak maksimal pada MV. Tembaga Sea ?
2. Apa saja upaya guna mencegah ancaman keamanan di *ISPS Code* Amamapare dengan status *security level 2* pada MV. Tembaga Sea ?

### D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah di atas, maka penulis memiliki tujuan yang hendak dicapai yaitu:

1. Untuk mengetahui penerapan *International Ship and Port Facility Security Code* dalam mencegah ancaman keamanan di kapal MV. Tembaga Sea.
2. Untuk mengetahui upaya apa saja yang harus diambil guna mengatasi kendala dalam penerapan *International Ship and Port Facility Security Code* di kapal

### E. Manfaat Hasil Penelitian

Manfaat dari penelitian ini diharapkan untuk perwira dan awak kapal agar dapat memahami apa dan bagaimana penerapan *ISPS Code* dan lebih

mempersiapkan diri jika mendapat suatu ancaman keamanan di atas kapal, dan ada manfaat lainnya sebagai berikut :

1. Manfaat secara teoritis :

- a. Memberikan gambaran tentang pentingnya pelaksanaan *ISPS Code* dalam rangka pengamanan awak kapal, kapal, serta muatan yang sesuai dengan standar internasional.
- b. Timbulnya kesadaran mengenai pentingnya kedisiplinan dalam pelaksanaan *ISPS Code* di atas kapal.

2. Manfaat secara praktis :

- a. Mengetahui rancangan keamanan yang akan dilaksanakan pada saat terjadi ancaman di atas kapal.
- b. Sebagai masukan bagi para taruna semester VIII sehingga dapat belajar bagaimana pelaksanaan *ISPS Code* di atas kapal.
- c. Menambah wawasan mengenai hal-hal yang berhubungan dengan *ISPS Code* .Memberikan sumbangsih pemikiran terhadap masyarakat pelaut pada umumnya dan dunia pendidikan pelaut lainnya.

## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

##### 1. Penerapan

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

##### 2. *International ship and port facility security code Security Level 2*

*ISPS Code* adalah Kode Keamanan Internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan (*The International Ship and Port Facility Security Code*) merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat

terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan pasca serangan 11 September 2001 di Amerika Serikat.

ISPS *Code Security Level 2* merupakan di mana tindakan tambahan dari tingkatan keamanan minimum yang harus di laksanakan pada waktu tertentu sebagai risiko meningkatnya atau terjadinya insiden keamanan di atas kapal.

Pada keadaan ini rancangan keamanan menurut perintah otoritas setempat kapal harus menetapkan tindakan peraturan kewanman yang dilaksnakan untuk mengadakan perlindungan terhadap risiko keamanan yang meningkat terhadap insiden keamanan guna meningkatkan kewaspadaan dan memperketat pengawasan ,yang dapat meliputi :

- a. Menugaskan personil tambahan untuk meronda area geladak selama jam-jam tenang diam untuk menghalangi akses tanpa otorisasi
- b. Pembatasan banyaknya akses ke kapal, mengidentifikasi akses yang harus di tutup dan peralatan yang memadai untuk pengamanannya.
- c. *Dettering* sisi air akses yang harus ditutup dan peralatan yang memadai untuk pengamanan
- d. pendirian atau penetapan suatu area terbatas pada *shore-side* kapal, di dalam kerjasama dekat dengan fasilitas pelabuhan.
- e. Meningkatkan frekwensi dan rincian detil-detil pengeledahan orang barang pribadi, dan kendaraan yang naik atau dimuat ke kapal
- f. Melakukan pengawasan terhadap pengunjung kapal.



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

h. Mengadakan pengeledahan penuh atau sebagian di kapal.

Pada keadaan siaga 2 rancangan frekwensi dan intensitas monitoring dan pengawasan terhadap akses ke area terbatas harus ditingkatkan untuk menjaga akses agar akses hanya di gunakan oleh orang-orang yang berwenang. Rancangan keamanan kapal harus menetapkan tindakan peraturan keamanan tambahan yang harus diterapkan, yang meliputi :

- a. Penetapan area terbatas yang berdekatan dengan titik-titik akses
- b. Monitoring secara terus menerus atas peralatan pengawasan, dan
- c. Penugasan personil tambahan untuk menjaga dan melakukan patroli terhadap area yang terbatas.

Langkah langkah keamanan tambahan yang di terapkan untuk meningkatkann kemampuan pelaksanaan monitoring dan pengamatan meliputi :

- a. Peningkatan frekwensi dan detil patroli keamanan
- b. Peningkatan cakupan dan intensitas pencahayaan atau penggunaan peralatan pengamatan dan keamanan.
- c. Menugaskan personil tambahan bertugas sebagai pengawasan kemanan dan

d. Memastikan koordianasi di wilayah perairan dengan kapal patroli, dan patroli jalan kaki atau berkendaraan di wilayah daratan apabila ada.

Penerapan ISPS *Code security level 2* di atas kapal bertujuan untuk menyusun atau membentuk suatu rancangan keamanan di atas kapal. dibentuk di atas kapal dengan beranggotakan awak kapal yang tanggung jawab terhadap tugasnya dalam menerapkan ISPS *Code security level 2* di atas kapal. *Crew* kapal yang terlibat dalam upaya penerapan ISPS *Code* ini harus mengetahui dan memahami setiap tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan aturan atau pedoman yang telah ditetapkan.

### 3. Kapal

Kapal merupakan suatu alat transportasi yang digunakan untuk mengangkut penumpang, barang, dan lain sebagainya yang akan diangkut melalui laut atau sungai, seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah inggris, ship memiliki perbedaan ukuran dengan boat, dimana ship memiliki ukuran yang lebih besar dan boat memiliki ukuran yang lebih kecil. Sedangkan secara kegiatan, kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Seperti adanya boat atau sekoci di atas kapal. Hal ini telah ditetapkan berdasarkan undang—undang, peraturan, dan kebiasaan setempat. Menurut UU No. 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 1 No. 36 : “Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung

dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.”

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

Selama berabad—abad kapal telah digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang. Sampai pada awal abad ke-20 ditemukan pesawat terbang yang mampu mengangkut barang dan penumpang dengan waktu yang lebih efisien. Hal ini membuat transportasi laut memiliki saingan, namun tidak dipungkiri bahwa transportasi laut memiliki kualitas daya tampung yang lebih besar sehingga tetap menjadi tujuan utama pengiriman muatan berat melalui laut. Banyak perusahaan memilih untuk mendominasi usaha pelayaran nya pada kapal niaga, kapal tanker, dan kapal penumpang atau kapal pesiar. Dengan konstruksi yang besar dan kuat, sebuah kapal memiliki bagian— bagian utama yang sangat mempengaruhi keamanan kapal saat berlayar, seperti *Smokestack* atau cerobong, *Buritan*, *Propeller* dan *Kemudi*, *Portside* (lambung kiri), *Starboard side* (lambung kanan), *Jangkar*, *Bullbous bow*, *Haluan*, *Geladak*, *Anjungan*, *Palka* (ruang muat).

Berdasarkan Kriteria kapal yang digolongkan dalam pelayaran internasional (*international voyage*) adalah:

- a. Kapal penumpang (lebih dari 12 orang), termasuk yang berkecepatan tinggi.
- b. Kapal barang, termasuk kapal pengangkut berkecepatan tinggi, 500 ton keatas.
- c. *Mobile Offshore Drilling Unit* (MODU), instalasi pengeboran lepas pantai, termasuk drilling unit yang ditarik.
- d. Fasilitas Pelabuhan yang melayani kapal atau pelayaran internasional.

Dalam hal-hal khusus, Negara Anggota (*Contracting Government*) dapat memperluas ketentuan di atas terhadap fasilitas pelabuhan domestik yang melayani kapal internasional

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

#### 4. Labuh jangkar

Labuh adalah suatu keadaan dimana kapal terapung tanpa berolah gerak terhadap air dan terhadap arus, angin oleh jangkar yang dimiliki kapal yang terdapat dihaluan. Kapal berlabuh jangkar dilakukan di daerah tertentu pada setiap pelabuhan atau dapat diluar daerah pelabuhan, dengan memperhitungkan kedalaman permukaan air laut dan keadaan sekeliling. Berlabuh jangkar dilaksanakan guna menunggu waktu masuk kepelabuhan, menunggu penyelesaian berkas untuk masuk atau keluar suatu pelabuhan

untuk menghindari penumpukan kapal didalam pelabuhan, dan dapat juga kapal sedang mengalami perbaikan diatas permukaan air. Sehingga dapat disimpulkan bahwa labuh jangkar adalah kegiatan menjatuhkan jangkar kedalam air sehingga menyentuh dasar laut guna menghentikan pergerakan kapal terhadap air.

Dalam kegiatan berlabuh jangkar ini sering pula terjadi perampokan,perampasan dan ancaman ancaman kewanitaan lain di atas kapal maka dari itu pentingnya penerapan ISPS *code* di atas kapal harus berjalan dengan baik dan benar.

#### 5. *Inner anchorage*

Definisi *inner anchorage* adalah lokasi di laut di bagian dalam alur suatu daerah pelabuhan dimana kapal dapat menurunkan jangkar. *Inner Anchorage* adalah tempat jangkar diturunkan dan dimanfaatkan, sedangkan tambatan biasanya menambatkan ke pelampung atau sesuatu yang serupa. Lokasi biasanya memiliki kondisi untuk jangkar yang aman dalam perlindungan dari kondisi cuaca, dan bahaya lainnya.

Faktor-faktor yang harus dipertimbangkan untuk memilih tempat berlabuh

- a. Keadalaman perairan dimana berlabuh jangkar akan dilaksanakan, yaitu pilihlah area yang kedalamannya tidak terlalu dalam.
- b. Kebebasan berputarnya kapal sehingga pada saat berlabuh jangkar, maka kapal tidak akan bersenggolan dengan kapal-kapal lain yang berada disekitarnya.



- c. Kondisi perairan dimana berlabuh jangkar akan dilaksanakan yaitu tidak berlabuh jangkar di tengah-tengah alur dan arusnya kuat.
- d. Komunikasi dengan darat dimana berlabuh jangkar akan dilaksanakan yaitu tidak terlalu jauh dari daratan.

Purwantomo, Agus Hadi (2018,76) lainnya.

## 6. Mencegah

Arti kata mencegah dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah men.ce.gah [v] (1) menahan agar sesuatu tidak terjadi; menegakkan; tidak menurutkan, merintang; melarang darurat. Berdasarkan Pengertian diatas bahwa mencegah dapat diartikan sebagai suatu tindakan yang dilakukan agar sesuatu tersebut tidak akan terjadi. mencegah merupakan sebuah usaha yang dilakukan individu dalam mencegah terjadinya sesuatu yang tidak diinginkan. Seperti kejadian yang mengancam keamanan di atas kapal.

## 7. Ancaman

Ancaman adalah suatu usaha atau kegiatan yang dilakukan oleh individu atau kelompok tertentu yang berpotensi membahayakan keselamatan individu atau kelompok lain.

Ancaman di laut dalam konteks mempertahankan pelayaran terdiri dari perang lokal, teroris, pembajakan, bahaya yang tidak diinginkan, serangan ke kapal kargo oleh teroris, penyelundupan obat-obat terlarang dan penyelundupan manusia. Selain itu, masalah di wilayah laut tertentu yang tidak terkawal (*sea blindness*).

Menurut seorang ahli bernama Treats, ancaman adalah terjadinya situasi penting yang ada pada sebuah perusahaan maupun yang lainya di mana di dalamnya sedang tidak menguntungkan.

## 8. Keamanan

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

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

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

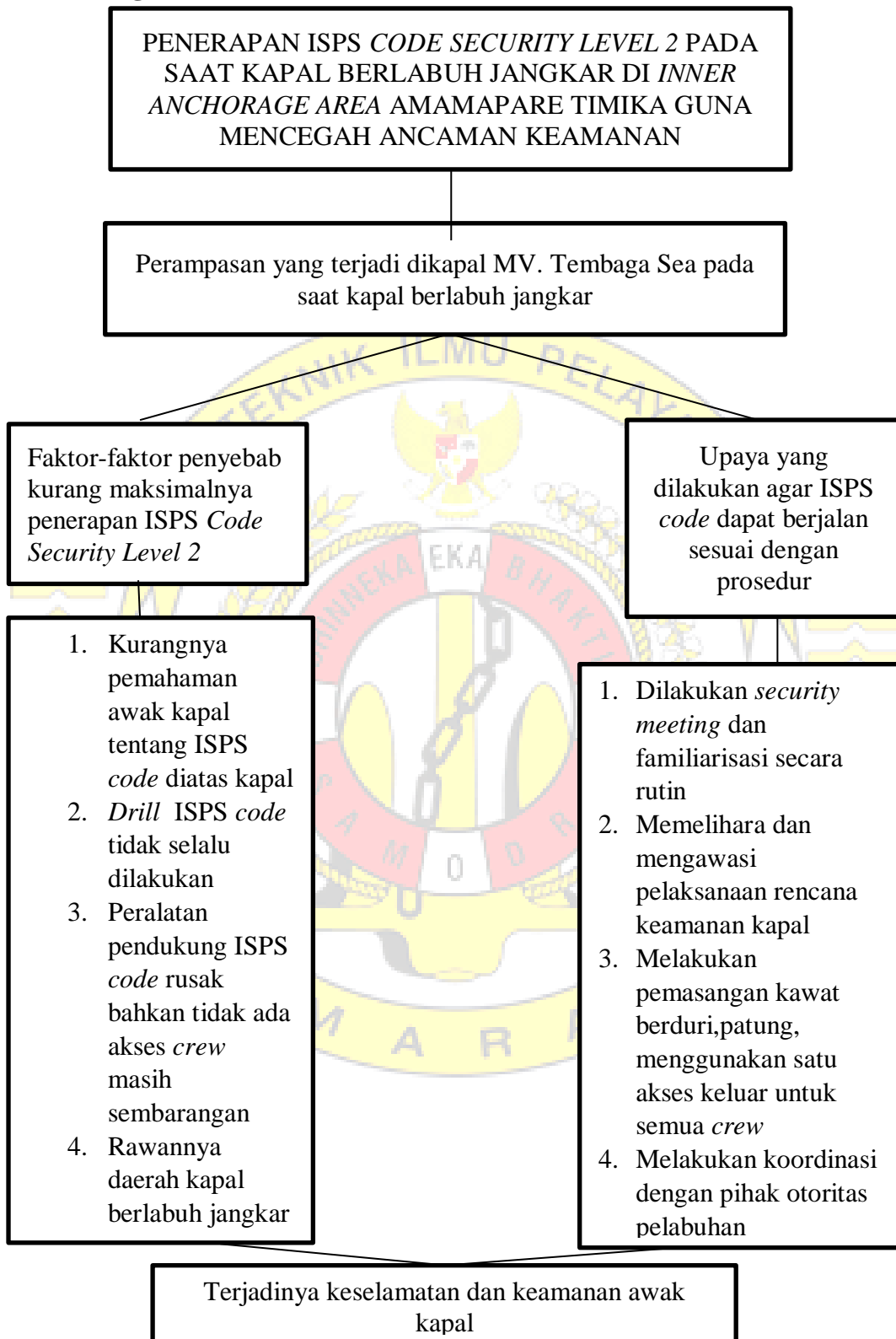
*Ship Security Plan* Personil di atas kapal harus memahami tanggung jawab mereka dalam peningkatan keamanan kapal, sebagaimana diuraikan dalam *Ship Security Plan* (Rancangan Keamanan Kapal). Setiap kapal harus memiliki suatu rancangan keamanan kapal yang disetujui oleh administrasi. Rancangan keamanan tersebut dibuat oleh suatu organisasi yang diakui, untuk suatu kapal secara khusus.

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

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

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

## B. Kerangka Penelitian



Gambar 2.1 kerangka penelitian

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Berdasarkan hasil uraian dan analisis permasalahan yang timbul di atas kapal MV Tembaga sea, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Penerapan ISPS Code *security level 2* pada M.V. Tembaga Sea kurang maksimal disebabkan karena kurangnya pengetahuan kru terhadap penerapan ISPS code, *Drill ISPS Code* tidak rutin dilaksanakan,, kurangnya peralatan ISPS Code.
2. Upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan penerapan ISPS Code *security level 2* di MV. Tembaga sea yaitu
  - a. Melakukan *Security Meeting* dan familiarisasi secara rutin 3 bulan sekali.
  - b. Memelihara dan mengawasi pelaksanaan rencana keamanan kapal. Seperti Menjalankan pemeriksaan keamanan secara rutin terhadap kapal, Menerapkan dan menjalankan rancangan keamanan kapal ( *ship security plan* ), Mengusulkan perubahan pada rancangan keamanan
  - c. Melakukan pemasangan kawat berduri, patung, menggunakan satu akses keluar untuk semua crew
  - d. Melakukan koordinasi dengan pihak otoritas pelabuhan.

## B. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan menggunakan metode kualitatif serta data yang dipergunakan adalah data primer atau data yang diperoleh secara langsung oleh peneliti dan data sekunder atau data yang diperoleh oleh peneliti melalui perantara. Keterbatasan pada penelitian ini mencakup subyektifitas yang sudah ada pada peneliti. Untuk meminimalkan bias maka dilaksanakan proses triangulasi antara lain, triangulasi sumber, triangulasi teknik dan triangulasi waktu.

## C. Saran

Sebagai langkah agar tentang Penerapan ISPS *Code security level 2* pada saat kapal berlabuh jangkar di *inner anchorage* amamapare timika guna mencegah ancaman keamanan di kapal MV Tembaga sea bisa dilakukan secara maksimal untuk kedepannya, penulis memberikan beberapa saran yang diharapkan dalam Penerapan ISPS *Code Security level 2* Untuk Mencegah Ancaman Keamanan bisa dilakukan secara maksimal. Adapun saran-saran dari penulis yang dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Sebaiknya dalam mengoptimalkan penerapan ISPS *Code* diatas kapal,SSO meningkatkan pelatihan dan latihan kepada kru kapal agar mengetahui tugas dan tanggung jawab masing-masing yang sesuai dengan ISPS *Code security level 2* saat berdinis jaga, sehingga pengetahuan dan kedisiplinan kru kapal dalam penerapan ISPS *Code* menjadi optimal.



2. Untuk dapat memaksimalkan upaya yang ada nahkoda dapat berkoordinasi dengan SSO untuk melakukan :

- a. Nahkoda dapat memberikan perijinan untuk penambahan jumlah *crew* jaga pada saat kapal sandar dan berlabuh.
- b. Nahkoda dapat berkoordinasi dengan SSO untuk membuat prosedur secara singkat, padat dan jelas, sehingga dapat ditempelkan pada dinding kapal yang mudah dilihat oleh *crew*.
- c. SSO dapat berkoordinasi dengan Nahkoda dan perusahaan untuk memberikan waktu pelatihan yang cukup akan ancaman keamanan kapal, sehingga ketika terjadi insiden ancaman keamanan setiap *crew* dapat bertindak secara tepat dan sesuai dengan prosedur yang ada

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

**DAFTAR PUSTAKA**

- Arikunto, S, 2019, *Prosedur Penelitian*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Badudu J.S dan Zain, Sultan Mohammad, 2003, *Kamus umum bahasa Indonesia*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta.
- Capt. Agus Hadi Purwantomo, 2018, *Olah Gerak Kapal*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- International Maritime Organization, 2003, *International Ship & Port Facility Security Code and SOLAS 2002*, IMO, United Kingdom.
- Moleong, L, 2017, *Metode Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Sugiyono, 2016, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2017, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2018, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Suharsimi, 2010, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Pratik*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Wartonah, dan Tarwoto, 2010, *PKebutuhan Dasar Manusia dan Proses Keperawatan*, Salemba Medika, Jakarta.

## LAMPIRAN 1 CREW LIST MV. TEMBAGA SEA



## CREW LIST

D-9  
Tech/Rev. 1-KKD/05-05  
117.1

		Arrival.	Departure.	Page No.		
1. Name of Ship.		2. Port of arrival / departure.		3. Date of arrival / departure.		
MV. Tembaga Sea		Amamapare, Indonesia		14-Oct-2021		
4. Nationality of ship.		5. Port arrived from.		6. Nature & no. of identity document of seaman's passport (PP) & seaman's book (SB).		
Indonesia		Amamapare, Indonesia				
7. No.	8. Family name, given names.	9. Rank or rating.	10. Nationality.	11. Date and place of birth.		
1	Zulfikar	Master	Indonesia	21 Juli 1977, Banda Aceh	PP: B 5292851	22-May-22
					SB: F 227755	5-Mar-22
2	Arifin K	Chief Officer	Indonesia	05 January 1978, Tidore	PP: B 6974014	26-Apr-22
					SB: F 240885	13-Jun-22
3	Maulana Aditya Aksan	Second Officer	Indonesia	23 Juni 1991, Bandung	PP: B 8837539	12-Jan-23
					SB: F 241060	12-Jun-22
4	Rendhy Christian	Third Officer	Indonesia	24 November 1993, Jayapura	PP: B 7676659	20-Jul-22
					SB: F 002308	14-Jun-22
5	M Ali Akbar	Chief Engineer	Indonesia	27 November 1967, Ujung Pandang	PP: B 8306017	3-Oct-22
					SB: G 104677	24-Oct-21
6	Nugroho Septrianto	Second Engineer	Indonesia	21 September 1989, Pekalongan	PP: C 7037130	24-Jun-25
					SB: E 148753	2-Feb-24
7	Daniel Tandi Gessa	Third Engineer	Indonesia	12 September 1983, Sereale	PP: C 4120562	9-Dec-24
					SB: F 342879	7-Apr-23
8	Amran	Electrician	Indonesia	25 April 1970, Belawan	PP: B 8849791	29-Dec-22
					SB: F 314893	13-Jan-23
9	Janudin	Bosun	Indonesia	18 October 1982, Palimanan	PP: C 6789238	16-Jun-25
					SB: E 117435	16-Sep-21
10	Saeful Rohman	AB 1	Indonesia	20 September 1988, Cirebon	PP: C1379231	2-Oct-23
					SB: F083828	20-Aug-23
11	Tesalon Tonsu Tolollu	AB 2	Indonesia	07 January 1995, Manado	PP: C 2849765	28-Dec-23
					SB: F 233168	16-Sep-22
12	Didin Kurniadin	Motorman	Indonesia	20 March 1984, Subang	PP: C 7307724	17-Jul-25
					SB: E 141274	11-Jan-22
13	Djunaid Ibrahim	Cook	Indonesia	4 March 1974, Poso	PP: B 5601377	20-Jul-22
					SB: G 040252	16-Dec-23
14	Georgius Aldebaran T S	Deck Cadet	Indonesia	22 April 1999, Banyuwangi	PP: C 6460603	6-Mar-25
					SB: G 011820	6-Jul-23
15	Hakim Al Majid	Engine Cadet	Indonesia	24 November 1997, Grobogan	PP: C 6460471	5-Mar-24
					SB: G 012030	9-Jul-23
16	Eko Trianto	Fitter	Indonesia	07 April 1978, Metro	PP: B 8514552	4-Apr-23
					SB: F 341508	12-Mar-23




12. Date and signature by master, authorized agent or officer.

M.V. TEMBAGA SEA  
Master

M.V. TEMBAGA SEA  
Master

Zulfikar  
Master of Tembaga Sea

## LAMPIRAN 2 VESSEL PARTICULAR MV. TEMBAGA SEA

Wallem Shipmanagement Limited							
SHIP'S PARTICULARS							
<b>SHIP'S NAME</b>	TEMBAGA SEA						
<b>PREVIOUS NAME</b>	OSLO BULK 11						
<b>OFFICIAL No.</b>							
<b>IMO No.</b>	9410070						
<b>TYPE OF VESSEL</b>	CARGO VESSEL						
<b>OWNER</b>	PT. AMAS ISCONDOUTAMA Artha Graha Building 27 <sup>th</sup> Suite 2701, Sudirman Central Business District Lot 25, J. Jendral Sudirman Kav.52/53 Jakarta 12190, Indonesia						
<b>MANAGER</b>	Wallem Shipmanagement Singapore Pte Ltd 901 Alexandra Road, #02-04/05 Singapore 119992						
<b>BUILDERS</b>	Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding CO.LTD China						
<b>Date Of Delivery</b>	2008						
<b>Port Of Registry</b>	Jakarta						
<b>Flag</b>	Indonesia						
<b>Class</b>	BR1 and ADS						
<b>Main Engine</b>	MAK 6M32 C 2898KW						
<b>Aux. Engine</b>	Diesel Generator 6R21AL-LV 600KVA (720KV) 900 RPM AC 450V, 3Phase, 60HZ, 3 Sets						
<b>No. of Holds/Hatch/Decks</b>	3 carga hold						
<b>Cargo Capacity/No. of Cars</b>	10244.9 cbm						
<b>Bow Thruster</b>	1						
<b>Stern Thruster</b>	NA						
<b>SUEZ CANAL ID</b>							
<b>PANAMA CANAL ID</b>	3010454						
PRINCIPAL DIMENSIONS							
<b>L.O.A.</b>	108.23 Mtrs						
<b>L.B.P.</b>	104.11 Mtrs						
<b>Moulded Breadth</b>	18.2 Mtrs						
<b>Moulded Depth</b>	9.000 Mtrs						
<b>Height above Keel</b>	9.015 Mtrs						
<b>Air draft</b>	32.15						
TONNAGES							
	<b>International</b>	<b>Suez</b>	<b>Panama</b>	<b>Japanese</b>			
<b>Gross</b>	5529	5569	7010	N/A			
<b>Net</b>	2877	5409	4791	N/A			
DRAFT / FREEBOARD / DISPLACEMENT / DEADWEIGHT (In Meters)							
<b>Zone</b>	<b>Draft (Ext)</b>	<b>Freeboard</b>	<b>Displacement</b>	<b>DWT</b>			
<b>Tropical FW</b>	7.359 Mtrs	1.658 M	11519 MT	8512 MT			
<b>Fresh Water</b>	7.212 Mtrs	1.804 M	11346 MT	8339 MT			
<b>Tropical</b>	7.204 Mtrs	1.812 M	11328 MT	8322 MT			
<b>Summer</b>	7.057 Mtrs	1.958 M	11057 MT	8051 MT			
<b>Winter</b>	6.911 Mtrs	2.104 M	10805 MT	7799 MT			
<b>Light Ship</b>	3005.7 mt						
<b>Summer TPC</b>	18 l/cm						
<table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;"><b>M.V. TEMBAGA SEA</b></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Master</td> </tr> </table>					<b>M.V. TEMBAGA SEA</b>		Master
<b>M.V. TEMBAGA SEA</b>							
							
Master							



### LAMPIRAN 3 ISPS EQUIPMENT



*VISITOR LOG BOOK*



*ISPS BOX*



*METAL DETECTOR*



*VISITOR CARD*



**LAMPIRAN 4**  
**FOTO CREW MV. TEMBAGA SEA SEDANG MELAKSANAKAN**  
**SAFETY & SECURITY MEETING**



## LAMPIRAN 5 SHIP SECURITY PLAN

WALLEM SHIPMANAGEMENT LTD	SHIP SECURITY PLAN PART A RESTRICTED	Prepared by Checked by Issue Date Rev. No. Approved by	: John Yu : C.P. Subramanian : 16 Feb 2016 : 0 : David Price
------------------------------	--	--	--

### 13. Additional Measures to be adopted at MARSEC Level 2

#### A) Controlling Access to the Ship

- 13.1 All access points to this ship have been identified and will be controlled as set out in Section 14 Appendix A. At security level 2, the following measures will be adopted to protect against a heightened risk of a security incident to ensure higher vigilance and tighter control:
- .1 assigning additional personnel to patrol deck areas during the night to deter unauthorised access;
  - .2 limiting the number of access points to the ship and securing others by removing access facilities;
  - .3 A numbered "WALLEM" Visitors / Stevedores plastic card should be handed over to each visitor / stevedore as proof of onboard clearance and recorded in the Port Security Log.
  - .4 in liaison with the port facility, deterring waterside access to the ship;
  - .5 in liaison with the port facility, establishing a restricted area on the shore-side of the ship;
  - .6 increasing the frequency to 50% and detail of searches of people and personal effects, being embarked onto the ship;
  - .7 identifying and escorting all visitors on the ship;
  - .8 informing the crew on any identified threats, re-emphasising the procedures for reporting suspicious persons, objects, or activities and stressing the need for increased vigilance; and
  - .9 carrying out a full or partial search of the ship prior to departure.

**IMPORTANT:** If for any reason the access control measures described in this section can not be implemented, The Master and SSO shall consult the PFSO or Agents or Stevedores representative and implement such other access control measures as is mutually agreed. This information must be noted in the Declaration of Security and the Port Security Log. In Level 2, the CSO must be consulted if the access control measures described can not be complied with.

#### B) Restricted Areas on the Ship

- 13.2 At security level 2, the frequency and intensity of the monitoring of, and control of access to restricted areas will be increased to ensure that only authorised persons have access. The additional security measures to be applied can include:
- establishing restricted areas adjacent to access points;
  - continuously monitoring and
  - dedicating additional personnel to guard and patrol restricted areas.
- 13.3 Details of the restricted areas identified on this ship (as listed in the General Arrangement Plan), and the measures adopted to protect them are confidential (as provided for in Section 9.8.1 of Part A of the ISPS Code) and can only be made available to
- a) duly authorised representatives of the flag State and,
  - b) other persons with the permission of the flag State



<b>WALLEM SHIPMANAGEMENT LTD</b>	<b>SHIP SECURITY PLAN PART A RESTRICTED</b>	Prepared by Checked by Issue Date Rev. No. Approved by	: John Yu : C.P. Subramanian : 16 Feb 2016 : 0 : David Price
--------------------------------------	---	--	--

**C) Monitoring Deck Areas and Areas Surrounding the Ship**

- 13.4 At security level 2, the ship will establish additional security measures to enhance the monitoring and surveillance capabilities, which will include:
- .1 increasing the frequency and detail of security patrols;
  - .2 increasing the coverage and intensity of lighting;
  - .3 assigning additional personnel as security lookouts; and
  - .4 ensuring co-ordination with waterside boat patrols, and foot or vehicle patrols on the shore-side, when provided.
- 13.5 Additional lighting may be necessary to protect against a heightened risk of a security incident. This is to be provided by portable lights (standard handlamps and/or cargo clusters) rigged in locations offering intruders potential access to the vessel. All patrollers will carry flashlights during hours of darkness. When necessary, additional shore side lighting may also be arranged in co-ordination with the port facility.

**D) Handling Unaccompanied Baggage**

- 13.6 At security level 2, any unaccompanied baggage will only be allowed on board after it has been scanned at a shore facility and found safe and there is no evidence of it having been tampered.

**E) Cargo Handling**

- 13.7 At Security Level 2 (ISPS B/9.30-31), the additional security measures to be applied during cargo handling will include:
- .1 detailed checking of cargo and cargo spaces;
  - .2 intensified checks to ensure that only the intended cargo is loaded;
- 13.8 Detailed checking of cargo may be accomplished by the following means:
- .1 increasing the frequency and detail of visual and physical examination;
  - .2 co-ordinating enhanced security measures with the shipper or other responsible parties in accordance with an established agreement and procedures.

**F) Handling Ship's Stores**

- 13.9 At security level 2, a physical and documentary check (intensified inspection) will be made on board prior to formal receipt, that the stores delivered match the order. Once this check is completed, the stores will be immediately secured and stowed.

WALLEM SHIPMANAGEMENT LTD	SHIP SECURITY PLAN PART C CONFIDENTIAL	Prepared by Checked by Issue Date Rev. No Approved by	: John Yu : C P Subramanian : 16 Feb 2016 : 0 : David Price
------------------------------	--	---	---

#### 17. DUTIES OF SHIPBOARD PERSONNEL ASSIGNED SECURITY RESPONSIBILITIES

##### Responsibilities

##### The Master

The Master has overall responsibilities for the safety and security of the ship, crew, passengers, and cargo.

##### The Company Security Officer

The development of general security policies and procedures is the responsibility of the Company Security Officer.

##### The Ship Security Officer

The Ship Security Officer (Chief Engineer) is responsible for implementing, maintaining, and supervising this Ship Security Plan, under the overall authority of the Master.

##### The security watch

The security watch is responsible for maintaining a sharp lookout at all times. Suspicious persons, objects and activities and the failure of any security measures, systems or security equipment must be reported to the duty officer and the Ship Security Officer.

##### Duties and Responsibilities of the Officer of the Watch (OOW)

The Officer of the Watch (in the absence of the Ship Security Officer) will, during the watch:

- Receive and log reports of threats or security incidents;
- Notify the Master and Ship Security Officer of all reports of threats and security incidents;
- Make required notifications to the facility, port and local law enforcement, as directed by the Master;
- Request emergency assistance from the facility, port or local law enforcement, as directed by the Master;
- Activate the Security Team, as directed by the Master
- Receive routine check-in calls from Security Patrols;
- Receive and log changes in security levels and inform the Master and Ship Security Officer;
- Log security training and exercises
- Ensure critical shipboard & ship-shore operations remain in progress.

##### Duties and Responsibilities of the Security Patrol/Gangway Watch

Security Patrols, including the Gangway Watch, report to the Ship Security Officer and/or the Officer of the Watch on all matters regarding safety and security on the ship during their duty period and must notify them if in doubt on any matter. In the event of an emergency situation, the security patrol/gangway watch should, without jeopardizing their own or other persons safety, alert the Officer of the Watch and/or the Ship Security Officer as appropriate.

<b>WALLEM SHIPMANAGEMENT LTD</b>	<b>SHIP SECURITY PLAN PART C CONFIDENTIAL</b>	Prepared by Checked by Issue Date Rev. No. Approved by	: John Yu : C.P.Subramanian : 16 Feb 2016 : 0 : David Price
--------------------------------------	---	--	---

Their duties include

- keeping an alert watch is to be kept at all times at the gangway and other access points, including careful scrutiny of the quayside and off shore side area and, in particular, any movements of personnel near open decks, mooring lines fore and aft, suspicious boats etc;
- maintaining a watch for unauthorized removal of ship's equipment and stores or any suspicious packages being left on board;
- ensuring that all visitors boarding and leaving the ship are appropriately identified;
- informing the Officer of the Watch/Ship Security Officer of any instance of persons boarding or leaving the ship other than by the gangway, e.g leaping into main decks, down conveyors etc;
- ensuring used and unused visitor's passes are kept secure at all times and not left lying in the gangway area where they can be mislaid/stolen. (On departure from every port all visitors passes should be given to the Ship Security Officer.)

#### The crew

The ship's crew will be made aware of the security level the ship is operating in. They must at all times keep a sharp lookout and observe and report to the duty officer any malfunctioning security equipment, suspicious persons, objects and activities.

#### On board Communications

To summon assistance, the security watch will be provided with a torch, a whistle and a walkie-talkie to keep in touch with the duty officer.

#### Briefings

On joining the ship, officers and crew members will be briefed by the Master or Deputy Ship Security Officer as to their security duties and responsibilities and kept informed as to the security level at which the ship is operating. All crew members must be aware of possible threats and the procedures for reporting suspicious persons, objects or activities and of the need for vigilance.

#### Reports

The Ship Security Officer will ensure that the Master is aware of any incidents affecting or threatening the security of this ship and that reports on such incidents are passed to the Company Security Officer.



WALLEM SHIPMANAGEMENT LTD	SHIP SECURITY PLAN PART D CONFIDENTIAL	Prepared by : John Yu Checked by : C.P.Subramanian Issue Date : 16 Feb 2016 Rev. No. : 0 Approved by : David Price
------------------------------	--	--

## Part D

### SHIP SECURITY PLAN

To meet the requirements of SOLAS 1974 Chapter XI-2

#### 22. Procedures for responding to security threats or breaches of security

Procedures for responding to security threats or breaches of security, including provisions for maintaining critical operations of the ship or the ship/port interface

##### 22.1 Security Threats

If there is assessed to be a higher than normal security threat, the ship will be instructed by the Flag State, by the Contracting Government of the Port Facility or by the Company Security Officer to operate at MARSEC levels 2 or 3. The Security Measures to be taken in such an event are as laid down in this Ship Security Plan.

If the ship is a Security Level 1 and the Master, following consultation with the Ship Security Officer, considers that a security threat exists, he will take appropriate actions to reduce the threat. He will inform the *Company Security Officer, the flag State and (if applicable) the port State* about the threat and the security measures taken to address it.

##### 22.2 Breaches of Security

When security is breached or threatened, the Master, following consultation with the Ship Security Officer, may consider the following actions:

- Activating the Ship Security Alert System
- Calling Emergency Stations
- Informing the Contracting Government of the Port Facility
- Preparing to evacuate the ship
- Preparing to leave the port
- Acting on Instructions given by the contracting governments.
- Using other appropriate Contingency Plans.

This section contains Contingency Plans in relation to

- a) Activating the Ship Security Alert System
- b) Calling Emergency Stations
- c) Informing the Contracting Government of the flag State or Port Facility of a security incident
- d) Preparing to evacuate the ship
- e) Evacuating the Ship
- f) Acting on Instructions given by the contracting governments.
- g) Receiving Bomb Threats
- h) Bomb Alerts and countermeasures
- i) Searching
- j) Finding Unidentified Objects/Explosives
- k) Hijacking
- l) Actual or Attempted Piracy or Armed Robbery
- m) Assaults on Crew Members
- n) Actual or Attempted Theft of Ship's Equipment or Crew Effects
- o) Emergency shut-down of main engines
- p) Underwater Search
- q) Actual or attempted illicit boarding
- r) Stowaways

<p style="text-align: center;">WALLEM SHIPMANAGEMENT LTD</p>	<p style="text-align: center;">SHIP SECURITY PLAN PART D CONFIDENTIAL</p>	<p>Prepared by : John Yu Checked by : C.P. Subramanian Issue Date : 16 Feb 2016 Rev. No. : 0 Approved by : David Price</p>
--	---	--

### 22.3 Citadel

#### Risk Assessment determining whether to utilise a Citadel

Any decision to utilise a Citadel should be based upon a thorough Risk Assessment, which should be conducted on a ship-by-ship basis. The assessment should not be fleet or type specific since most vessels differ to some extent. There should be clear guidance and advice given by Management to Masters and senior officers carrying out the Risk Assessment on the location, construction, and other necessary requirements of a citadel. Management should also have procedures in place on the use of citadels however, the final decision to use or not to use the citadel should be on the Master of the vessel depending on the circumstances prevailing at that time.

The Risk Assessment should consider but is not limited to;

- Physical size, speed, and vulnerability of the vessel.
- The ability to meet the Citadel criteria (as set out below).
- Geographical trading area including consideration that the Naval/Military forces may not be able to offer assistance.
- That all other avenues of self protection based upon Best Management Practices have been effectively implemented.
- The potential consequences of an escalation of the situation.

#### Citadel Criteria

If the Risk Assessment determines that a Citadel is required, consideration should now be given to the following:

- Location of the Citadel
- Time frame for Citadel survivability
- Construction of the Citadel
- Use and operation of the Citadel
- Naval/Military forces response / assistance

#### Citadel Location

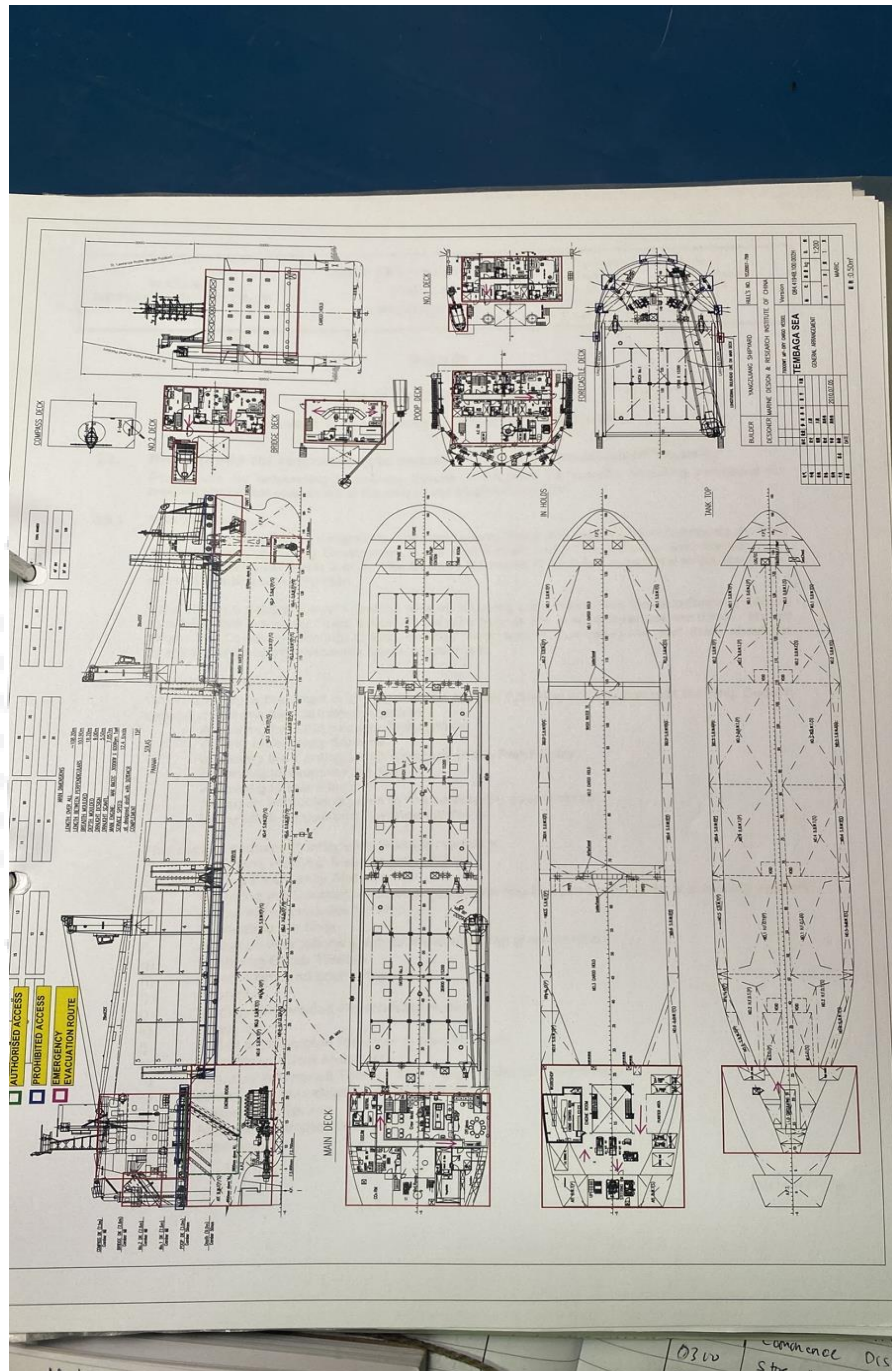
Vessels differ greatly in size and construction, therefore it is not possible to consider all potential locations of a Citadel within this document. However the following factors should be considered;

- The location should be difficult for pirates to locate. This may be influenced by the size and layout of the vessel. It is also helpful if the entrance to the citadel is camouflaged.
- The compartment should be able to be fully secured from all entrances including hatches and vents. It is important that all six sides of the compartment are taken into account when considering the security and potential vulnerability of a space.
- As a minimum the compartment must have the ability to deny the pirates access to the vessel's propulsion. Ideally, full control of the propulsion and the vessels essential systems, together with the ability to navigate, should be possible from the compartment. (See also section on equipment below).
- Accessibility to the compartment, and time taken in order for it to be effectively secured.
- In some cases the construction of the vessel may dictate that the Citadel requires a means of escape. If so, then this should be well concealed and the vessel should have detailed procedures as to its intended use in a Citadel scenario.
- Habitability of the compartment being suitable for the vessels crew, including size and ventilation.
- The thickness and the fire retarding nature of the six sides of the citadel should be kept in mind while determining the location of the citadel including, if necessary, the ability to easily reinforce this.

#### Survivability Time Frame

The Citadel should be able to survive for a given time span. This time span will depend upon intended use, and is a fundamental consideration at the planning stage.

# LAMPIRAN 6 GENERAL ARRANGEMENT





## LAMPIRAN 7 CHECKLIST DRILL

**SAFETY**  
Yearly Programme of Emergency Exercises for Non Tankers

2022

Doc No : SSF-026  
Version : 2  
Date : 20/Nov/2019

Planned = 0 Done = ●	FREQ	2022												
		JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	
1. Accommodation Fire	3M	● 19	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
2. Engine Room Fire	3M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
3. Cargo Hold Fire	3M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
4. Galley/Fat Fire	3M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
5. Deck Cargo Fire	3M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
6. Bulkhead Tank Overflow or Transfer/Leak / Oil Pollution	3M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
7. Loss of Stability and Ullage	4M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
8. Cargo Shifting	4M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
9. Collision	6M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
10. Grounding	6M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
11. Flooding (Cargo Hold, Engine Room)	6M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
12. Structural Failure	6M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
13. Abandon Ship	1W	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
14. Man overboard & Recovery of person from water (As per Ship Specific plan)	3M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
15. Rescue at Sea	6M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
16. Enclosed Space Entry & Rescue	2M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
17. Helicopter Emergency	6M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
18. Notification/ Alerting & Handling Media	6M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
19. Emergency towing drill	6M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
20. DPA Notification drill	6M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
21. QI Notification Drill (3M or prior each U.S. call)	3M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
22. Bridge Emergency Steering Drill (3 Months)	3M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
23. Bridge Emergency drills (within 3 Months all elements to complete) (Refer Navigation Procedures)	3M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
24. Engine room Emergency drills (As per list in WSMS Emergency Procedures – all drills to be completed in 3M)	3M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
25. Launching Lifeboat/Lower Free fall Boat by secondary means ** (See notes below)	3M	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

Master Signature: \_\_\_\_\_



**SAFETY**

**Yearly Programme of Emergency Exercises for Non Tankers**

2022.

Doc No : SSF 026  
Version : 2  
Date : 20/Nov/2019

	1 M	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEPT	OCT	NOV	DEC
26. Launching Rescue boat ( only for Ships with separate rescue boat)	1 M	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
27. Launching Free Fall Lifeboat / Simulated Launching	6 M	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
28. Security Drill in accordance with Part A Section 9 of SSP	3 M	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
29. Fire and Abandon ship drill (within 24 hours) & ISPS drill ( within 1 week), when crew change 25% or more		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

\* Master to add and/or delete exercise types to suit vessel type.

\*\* Three-monthly launching of lifeboats is to be carried out as per SOLAS requirements: Regulation 19, section 3.3

1. The listed exercises, where suitable to vessel type, are to practice at the frequency mentioned. The making of above programme is to ensure no emergency procedure is missed from being practiced. The Frequency mentioned is for guideline and vessel to adjust as per vessel type but each drill to be practiced at least once a year.
2. Drill cards from WSMS Emergency Procedures to be used to maintain event log of the drill and completed cards to be filed on board.
3. Emergency drill evaluation forms are to be filled for each drill and details of drill noted in the Log book after exercises.
4. Copy of above programme to be available in deck log book.
5. In addition to the above, drills for various casualty procedures as mentioned in WSMS Emergency Procedures should be carried out at least once a year.

**LAMPIRAN 8**  
**EMERGENCY CONTACT**

**IMPORTANT CONTACT NUMBERS**

Vessel Name	TEMBAGA SEA / YBIB2		
<b>Emergency Number: +447480048285</b>			
	Name	Telephone	Email
DPA	S. Rajagopal	+852 6148 3772	sr@wallem.com
Alternate DPA	Y W Shen	+852-67161872	yws@wallem.com
CSO	Y W Shen	+852-67161872	yws@wallem.com
Alternate CSO	Mohit Malhotra	+65 9642 2775	mbm@wallem.com
Cyber Security officer (WSM)	Y W Shen	+852-67161872	yws@wallem.com
Cyber Security officer (IT)	Gladwyn Ilustre	+639985867078	glai@wallem.com

**WALLEM**

### Lampiran 9 Hasil Wawancara 1

Identitas Responden:

No Responden : 01  
 Nama Lengkap : Arifin Kaufua  
 Tempat Wawancara : MV. Tembaga Sea  
 Jenis Kelamin : Laki-Laki  
 Jabatan : *Chief officer* (SSO)

1. Pertanyaan : Mohon Izin *Chief*, bagaimana kejadian perampasan terhadap masini 3 dapat terjadi ?

Jawab : jadi det, waktu itu kapal dalam keadaan *full loaded* sehingga *draft* kapal menjadi rendah, sehingga *freeboard* kapal redah juga otomatis *vender* kapal naik dan dapat dengan mudah perampoknya naik keatas kapal.

2. Pertanyaan : mohon izin bertanya *chief*, apa pada saat itu tidak ada kru yang berjaga *chief* ?

Jawab : Seharusnya memang ada yang berjaga di *gangway* tapi pada waktu itu operasi kapal memang sedang padat dan kru pada saat itu istirahat dan tidak melakukan penjagaan, mualim 2 yang berjaga di anjungan pun pada waktu iu sedang membuat laporan olah gerak sehingga tidak dapat melaksanakan *security patrol* yang seharusnya di laksanakan det

## Lampiran 10 Hasil Wawancara 2

### Identitas Responden:

No Responden : 02  
Nama Lengkap : Capt. Zulfikar  
Tempat Wawancara : MV. Tembaga Sea  
Jenis Kelamin : Laki-Laki  
Jabatan : Master

1. Pertanyaan : mohon izin bertanya capt, kendala apa saja yang menyebabkan terjadinya perampasan tersebut capt ?

Jawab : hal ini disebabkan oleh lalainya crew kapal yang melaksanakan dinas jaga. Sebelum anchor di Amamapare anchorage, agent telah memberikan informasi bahwasannya untuk anchor di Amamapare anchorage harus menerapkan security level 2. Sementara itu, pada saat kejadian crew hanya menerapkan security level 1 bahkan kru kapal seperti tidak menerapkan ISPS *Code* dengan baik.

2. Pertanyaan : mohon izin bertanya capt, bagaimana dengan tidak adanya penjagaan di *gangway* oleh kru ?

Jawab : kalau untuk itu det, bahwa semua proses cargo operation dilakukan pada saat anchor sehingga kapal sering sandar. Proses cargo operation yang berlangsung pada saat STS juga membutuhkan tenaga dari crew kapal. Oleh sebab itu, crew kapal tidak ada yang melakukan jaga di *gangway* seperti halnya jaga pelabuhan.

### Lampiran 11 Hasil wawancara 3

#### Identitas Responden:

No Responden : 03

Jabatan : Masinis 3

Jenis kelamin : laki-laki

Jenis wawancara ini dilakukan dengan wawancara tidak terstruktur antara peneliti dengan masinis 3 sebagai korban perampasan.

1. Pertanyaan : Mohon izin bass, gimana kronologi dari perampasan yang terjadi bas ?

Jawab : Jadi det, setelah kapal berlabuh jangkar dan FWE aku *sounding* bahan bakar setelah saya selesai melaksanakan *sounding* tiba-tiba sudah ada dua orang lokal yang mengpong saya dan langsung merampas *handphone* saya.

2. Pertanyaan : Lalu apa yang Bas oyong lakukan pada saat *handphone* milik bass oyong di rampas ?

Jawab : pada saat saya di rampas ya saya ga bisa melakukan apa-apa karena terjadi tiba-tiba dan saya keadaan juga lelah, setelah itu mereka langsung lompat ke vender dan naik ke perahu milik mereka dan melarikan diri setelah itu baru saya menghubungi mualim 2 yang sedang berjaga dianjungan melaporkan bahwa *handphone* saya telah di rampas.

## Lampiran 12 Hasil wawancara 4

### Identitas Responden:

No Responden : 04

Jabatan : Mualim 2

Jenis kelamin : laki-laki

Jenis wawancara ini dilakukan dengan wawancara tidak terstruktur antara peneliti dengan mualim 2 sebagai perwira jaga pada saat kejadian.

1. Pertanyaan : Mohon izin kend, apa penyebab terjadinya perampasan tersebut?

Jawab : Kalau menurut saya det, selain kelalaian saya pada saat berdinas jaga, Tidak selalu dilakukannya *security meeting*, setidaknya sekali dalam satu bulan harus ada itu *security meeting* agar kru kapal dapat paham dan mengerti penerapan ISPS Code.

2. Pertanyaan : Pada waktu pak kend berjaga ketika perampasan terjadi, apakah pak *second* tidak melihat hal mencurigakan ?

Jawab : Tidak det pada saat itu saya sedang menyelesaikan laporan olah gerak ke kantor dan tiba-tiba masinis 3 memanggil di radio bahwa telah di rampas *handphone*-nya



**SURAT KETERANGAN HASIL CEK SIMILIARITY  
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING  
No. 1076/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/01/2023**

---

Petugas cek *similarity* telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : GEORGIUS ALDEBARAN TOGAR SITUMORANG  
NIT : 551811136789 N  
Prodi/Jurusan : NAUTIKA  
Judul : PENERAPAN ISPS *CODE SECURITY LEVEL 2* PADA SAAT KAPAL BERLABUH JANGKAR DI *INNER ANCHORAGE AREA* AMAMAPARE TIMIKA GUNA MENCEGAH ANCAMAN KEAMANAN PADA MV. TEMBAGA SEA

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 25 %\* (Dua Puluh Lima Persen).

Hasil cek *similarity* yang terdata di atas semata-mata hanya untuk mengecek duplikasi tulisan.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 25 Januari 2023

KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALFI MARYATI, SH  
NIP. 19750119 199803 2 001

\*Catatan:

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



### Daftar Riwayat Hidup



1. Nama : Georgius Aldebaran Togar S.
2. Tempat, Tanggal Lahir : Banyuwangi, 22 April 1999
3. Alamat : Dsn. Srono, RT/RW 01/01,  
Ds. Kebaman,  
Kec. Srono, Kab. Banyuwangi, Jawa Timur
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
  - a. Ayah : Capt. Tenry Rana Situmorang, S.H.,M.Mar.
  - b. Ibu : Erna Setyaningsih
6. Riwayat Pendidikan :
  - a. SDN 4 Kebaman Srono Lulus Tahun 2011
  - b. SMPN 1 Srono Banyuwangi Lulus Tahun 2014
  - c. SMAN 2 Genteng Banyuwangi Lulus Tahun 2017
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. Pengalaman Praktek Laut (PRALA)
 

Kapal : MV.Tembaga Sea

Perusahaan : PT. Amas Iscindo Utama

Alamat : Artha Graha Building 23rd Floor Suite  
2301 SCBD Lot 25, Jl. Jend. Sudirman  
Kav. 5, RT.5/RW.3, Senayan, Kec. Kby.  
Baru, Kota Jakarta Pusat, Daerah Khusus  
Ibukota Jakarta 10130