

DAFTAR PUSTAKA

- Bodgan dan Taylor, 2011, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: Remadja Karya.
- Emmaett J. Vaughan dan Curtis M. Elliott, 1978, *Fundamental of Risk and Insurance*, New York: John Willey & Sons Inc.
- Hanafi, 2006, *Manajemen Resiko Operasional*, Jakarta: PT Elex Computindo.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia ,Definisi Resiko dan Pengertian Metode.
- Keown, Arthur J, 2000, *Basic Financial Management*, Jakarta: PT Gramedia.
- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana pasal 362 Tentang Pencurian.
- Moeljatno, 2002, *Azas-azsas Hukum Pidana*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Moleong, 2004. *Metodologi Penelitian kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Mukhtar, 2013, *Metode Penelitian Kuantitatif*, Bandung: Pustaka Setia.
- Patton dan Sawicki, 1993, *Basic Methods of Policy Analysis and Planning*, Michigan: Prentice Hall.
- Riduwan, 2003, *Dasar-dasar Statistika*, Bandung: ALFABETA.
- Sarwono, 2006, *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*, Jogjakarta: Graha Ilmu.
- Sugiyono, 2012, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Bandung: ALFABETA.
- Sugiyono, 2013, *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D)*, Bandung: ALFABETA.
- Syaodih Nana, 2007, *Metode Penelitian Pendidika*, Bandung: Remadja Karya.
- Tangkilisan, 2003, *Implementasi Kebijakan Publik*, Yogyakarta: Lukman Offset.
- Tjipto Atmoko, 2012, *Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah*, Jakarta: Binarupa Aksara.



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	: <i>Ship's Particular</i>
Lampiran 2	: <i>Crew List</i>
Lampiran 3	: <i>Continue Synopsis Record</i>
Lampiran 4	: <i>International Ship Security Sertificate</i>
Lampiran 5	: <i>Stowaway</i>
Lampiran 6	: <i>Lembar Hasil Wawancara Responden</i>
Lampiran 7	: <i>Prosedur Keamanan Level 1</i>
Lampiran 8	: <i>Prosedur Keamanan Level 2</i>
Lampiran 9	: <i>Prosedur Keamanan Level 3</i>
Lampiran 10	: <i>ISPS Regulation 9 Form</i>
Lampiran 11	: <i>Declaration of Security</i>
Lampiran 12	: <i>Ship Pra-arrival Security Form</i>
Lampiran 13	: <i>Search Plan</i>
Lampiran 14	: <i>Security Equipment</i>
Lampiran 15	: <i>Security Review</i>
Lampiran 16	: <i>Action To Be Taken To Prevent Stowaway</i>
Lampiran 17	: <i>Port of Douala</i>



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

SHIP'S PARTICULARS MV " AFRICAN FOREST "

Ship Type:	Multi-purpose Dry Cargo Vessel
Shipyard:	Jiangsu Yangzijiang Shipyard, China
Yard No.:	HCY-64
Date of keel laid:	15.12.2008
Year build:	02.2011
Port of Registry:	St. John's
Call Sign:	V2FF4
IMO Number:	9425162
Official No.:	4811
Class Register No.:	113991
Flag:	Antigua & Barbuda
Owner:	Schiffahrtsgesellschaft MS Helene Braren Gmbh & Co. KG Kollmar/Germany
Managing Operator:	Helene Braren Shipping Co.LTD 60, Nevis Street, St. John's
Classification society:	Germanischer Lloyd

	International	Suez Canal	Panama Canal
Gross Tonnage	20973	21399.92	
Net Tonnage	10262	18666.77	

Main Dimensions:

	m	ft
Length overall:	166.31	545.63
Length between perpendiculars (LPP)	158.32	519.42
Moulded Breadth:	27.40	89.89
Moulded Depth:	14.20	46.59
Air draft: (Keel to top of Radar Mast):	47.40	155.51
Hatch Coamings Air Draught (measured fm deck)	2.55	8.37
Distance Bridge - Bow:	152.0	498.69
Distance Bridge - Stern:	14.0	45.93

Constant Dimensions:

Light ship:	9670.46 mt		
Total Ballast:	10334.68 m3		
Fuel Specification:	IFO 380 cSt		
Bunkers HFO (90%):	1266.44 mt		
Bunkers MDO (90%):	122.27 mt		
Lubrication Oil (90%):	80.33 mt		
Freshwater:	290.66 mt		
Speed (Ballast)	15.2 kn	Speed (Loaded)	15.0 kn

Freeboard and Freeboard draft:

	Freeboard / mm	Draught / m	Deadweight / mt	Displacement / mt
TF	3176	10.535	30288.64	39959.1
T	3416	10.31	29331.14	39001.6
F	3401	10.325	29395.04	39065.5

S	3626	10.10	28439.9.0	38110.36
W	3828	9.890	27552.34	37222.8

Cargo holds details:

Cargo Hold	Hatch Dimension (m)	Capacity	
		m3	ft3
No. 1	19.75 x 18.0	6082.669	214807.4
No. 2	35.55 x 23.0	12196.351	430710.1
No. 3	35.55 x 23.0	12196.350	430710
No. 4	25.28 x 23.0	8626.655	304647.4
GRAND TOTAL		39102.024	1380875

Design Load:

	1 stack load TEU/FEU	2-4 stack load TEU/FEU	Wave load	Pay load
Tank top	100/125 mt		Steel coils L1.5xD1.8m 25t x 2 3Dunnage 3 Rows	20 mt/m2
Tween deck	40/40 mt		Forklift axle load 16t, pay load 7.5t on two pneumatic wheels wheel print 320x230mm	3.2 mt/m2
Hatch cover	50/65 mt	70/90 mt		3.0 mt/m2
Main deck	70/90 mt		3.5 mt/m2	3.0 mt/m2

Container capacity (TEU):

Size	Hold	Deck	Total
20' container	736	963	1699
Reefer container			100

Machinery:

M/E type	MAN B & W: 6S40ME-B9
Output	1 x 6810 kW
Au/E type	YANMAR
Output	3 x 600 kW
Bow thruster	KAWASAKI NABTESCO
Output	1 x 900 kW / 1207 HP

Contacts:

Inmarsat C telex	430565910
Inmarsat C E-Mail	430565910@inmc.eik.com
Inmarsat F tel	+870-773-185464
Inmarsat F fax	+870-783-186432
Cellphone	+49-174-323-3278
Broadband E-Mail	africanforest@skyfile.com

Capt. Abou El Dahab, Mohamed A.

Master's Signature

LAMPIRAN 2

<i>NAME OF SHIP</i>	<i>IMO Number</i>	<i>CREW LIST</i>
AFRICAN FOREST	9425162	
Call Sign : V2FF4		

<i>NAIONALITY OF SHIP</i>	<i>Port of departure</i>	<i>Destination</i>
St. John's	ROUEN (PERANCIS)	DOUALA (AFRIKA BARAT)

<i>No</i>	<i>FAMILY NAME GIVEN NAME</i>	<i>RANK</i>	<i>NATIONALITY</i>	<i>Date of birth Place of birth</i>	<i>Nature & No. Of identity doc.</i>
1.	KHAMIS SHERIF	MASTER	Egyptian	13.08.1967 Gharbeya	A11929463
2.	KOVTUN ANDRIY	CH. OFFICER	Ukraine	28.01.1983 Odessa	EH882187
3.	DECCO PATRIA ANGGARA	2 ND OFFICER	Indonesia	06.12.1988 Lampung	W333192
4.	SALVOZA JERAHMEEL	3 RD OFFICER	Fillipino	06.12.1988 Lampung	W333192
5.	MOHAMED ELSAYED MOHAMED HASSAN AHMED	CH. ENGNR	Egyptian	17.09.1966 Alexandria	A03118420
6.	KLIMANOV SERGEY	2 ND ENG.	Russian	13.01.1984 Omsk	72 2653109
7.	SCHNEIDER MARIUS VINCENT	3 rd ENG.	German	30.06.1988 Hamburg	C1T7C90GJ
8.	YERSHOV GENNADIY	KEY AB	Ukraine	03.04.1966 Poltava Reg.	EE480246

9.	ARCILLA DARIO CONDENO	AB	Filipino	14.07.1980 Pandan Cds	EB8974343
10.	GORDULA S	AB	Filipino	07.03.1977 Butuan City	EB9052033
11.	MARIQUINA JOVEN	AB	Filipino	10.05.1983 Calinog Iloilo	EB1598417
12.	ALEGRE LEO SILA	OS	Filipino	03.08.1988 Tagana-an Sdn	EB3270391
13.	BOLAMBAO JAN ARWIN DAMOS	OS	Filipino	15.10.1992 Bogo Cebu	EB5143518
14.	HOSSAM FATHELBAB	DC	Egyptian	09.04.1994 Kafrelshikh	A12748701
15.	ANDHI SETIAWAN	DC	Indonesia	01.10.1994 Purworejo	A7898136
16.	FATNURROKHIM A F	DC	Indonesia	03.03.1995 Klaten	A7898584
17.	SOSAS WILLIAM SARAHINA	FITTER	Filipino	12.07.1966 Cebu City	EB7149178
18.	AL RAISI LOUIE HUSSAIN	OILER	Filipino	20.04.1978 Banga Aklan	XX5020260
19.	NAVALLASCA ALDRIN FERMIN	WIPER	Filipino	12.12.1990 Binangonan Rizal	EB6088208
20.	ADONAY EDUARDO FORBES	CH.COOK	Filipino	24.12.1977 Orani Bataan	EB5408483
21.	GONZALES ANDREI	STEWARD	Filipino	20.07.1982 Baliuag	EB5482165





Bundesrepublik Deutschland

Federal Republic of Germany

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Federal Maritime and Hydrographic Agency



BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR)

document number 01 for the ship with the IMO number: IMO 9425162
Stammdatendokument (CSR) Nr. 01 für das Schiff mit der IMO-Nummer: IMO 9425162

1. This document applies from (date): **2011-04-11**
Dieses Dokument gilt ab (Datum)
2. Flag State: **Federal Republic of Germany**
Flaggenstaat
Bundesrepublik Deutschland
3. Date of Registration with the State indicated in 2: **2011-04-11**
Datum der Registrierung in dem unter 2 angegebenen Staat
4. Name of ship: **AFRICAN FOREST**
Name des Schiffes
5. Port of registration: **Hamburg**
Heimathafen
6. Name and address(es) of current registered owner(s): **Schiffahrtsgesellschaft MS "Helene Braren" GmbH & Co. KG**
Name und Anschrift(en) des gegenwärtigen eingetragenen Eigentümers
**Am Deich 31
25377 Kollmar**
7. Registered owner identification number: **5592558**
Identifikationsnummer des eingetragenen Eigentümers
8. If applicable, name and address(es) of current registered bareboat charterer(s): **n/a**
Falls zutreffend, Name und Anschrift(en) des gegenwärtigen eingetragenen Bareboat-Charterers
9. Name and registered address(es) of Company (International Safety Management): **Rörd Braren Bereederungs GmbH**
Name und eingetragene Anschrift(en) des für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen verantwortlichen Unternehmens
**Am Deich 31
25377 Kollmar**

Address(es) of its safety management activities: **n/a**
Anschrift(en), von denen die Aktivitäten bezüglich der Organisation von Sicherheitsmaßnahmen ausgeführt werden
10. Company identification number: **1354633**
Identifikationsnummer des Unternehmens
11. Name of all classification societies with which the ship is classed: **Germanischer Lloyd**
Name aller Klassifikationsgesellschaften, bei denen das Schiff klassifiziert wurde
12. Administration/ Government/ Recognized Organization which issued Document of Compliance (DoC): **n/a**
Verwaltung/ Regierung/ Anerkannte Stelle, die das Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften (DoC) ausgestellt hat

Body which carried out audit (if different): **n/a**
Stelle, welche die Überprüfung durchgeführt hat (wenn unterschiedlich)

**ORIGINA****CSR #2****DEPARTMENT OF MARINE SERVICES AND MERCHANT SHIPPING
ANTIGUA AND BARBUDA W.I.****CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR) DOCUMENT NUMBER 2
FOR THE SHIP WITH THE IMO NUMBER: IMO 9425162****Information**

- | | | |
|----|---|---|
| 1 | This document applies from (date): | 2011/04/11 |
| 2 | Flag State: | Antigua and Barbuda W.I. |
| 3 | Date of registration with the State indicated in 2: | 2011/04/11 |
| 4 | Name of Ship: | African Forest |
| 5 | Port of Registration: | St. John's |
| 6 | Name of current registered owner(s) and their registered address(es): | Schiffahrtsgesellschaft MS "Helene Braren"
GmbH & Co. KG, Am Deich 31, 25377 Kollmar,
Germany |
| 7 | Registered owner identification number: | 5592558 |
| 8 | If applicable, name of current registered bareboat charterer(s) and their registered address(es): | Helene Braren Shipping Company Limited, 60,
Nevis Street, St. John's, Antigua, W.I. |
| 9 | Name of Company (International Safety Management) and its registered address(es) and address(es) of its safety management activities: | Rörd Braren Bereederungs GmbH & Co. KG,
Am Deich 31, 25377 Kollmar, Germany |
| 10 | Company identification number: | 1354633 |
| 11 | Name of all classification societies with which the ship is classed: | Germanischer Lloyd |
| 12 | Administration/Government/Recognized Organization which issued Document of Compliance and the body which carried out audit (if different): | Germanischer Lloyd |
| 13 | Administration/Government/Recognized Organization which issued Safety Management Certificate and the body which carried out audit (if different): | Germanischer Lloyd |
| 14 | Administration/Government/Recognized Organization which issued International Ship Security Certificate and the body which carried out audit (if different): | Germanischer Lloyd |
| 15 | Date on which the ship ceased to be registered with the state indicated in 2: | N/A |
| 16 | Remarks: | N/A |

THIS IS TO CERTIFY THAT this record is correct in all respects

Issued by the Administration of Antigua and Barbuda W.I.

Place and date of issue: Oldenburg, 2011/04/11

Signature of authorized person

Name of authorized person: M. Gomoll

signed for and on behalf of
The Government of Antigua and Barbuda

This document was received by the ship and attached to the ship's CSR file on the following

date (fill in): 12. 04. 2011

Signature:



INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES
(ISPS CODE)

under the authority of the Government of

ANTIGUA AND BARBUDA

by GERMANISCHER LLOYD

Name of Ship	Distinctive Number	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
AFRICAN FOREST	V2FF4	St. John's	20973	9425162

Name and address of the Company	Company identification number	Type of Ship*
Rörd Braren Bereederungs GmbH & Co. KG Am Deich 31 25377 Kollmar GERMANY	1354633	Other cargo ship

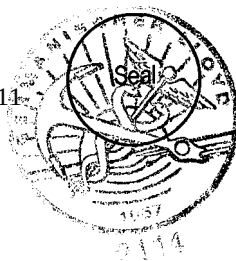
THIS IS TO CERTIFY:

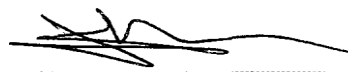
- 1 that the security system and any associated security equipment of the ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;
- 2 that the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code;
- 3 that the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Date of initial / renewal verification on which this certificate is based 21st September, 2011

Valid until pending receipt of the interim/final certificate to be issued by Head Office of Germanischer Lloyd I competent Authority but not longer than 20th February, 2012

Issued at Norderham the 21st day of September, 2011




GL Representative
(Jessica Brun)

LAMPIRAN 5



Stowaway yang tertangkap

LAMPIRAN 6

Lembar Wawancara

Responden 1

Tanggal wawancara : 15 Januari 2015 dan 09 Juli 2015

Nama : Kovtun Andriy

Jabatan : *Chief Officer* selaku SSO dalam MV. African Forest yaitu perwira yang bertanggung jawab terhadap keamanan di atas kapal.

Kapal : MV. African Forest

Perusahaan : *Lubeca Marine Management* (HK) Ltd.

1. Apakah menurut anda keamanan di atas kapal merupakan salah satu faktor penunjang kelancaran operasional kapal sehingga dalam penerapan dan pelaksanaannya harus sesuai dengan prosedur ?

“ Menurut saya, keamanan di atas kapal sangatlah vital keberadaannya di atas kapal dan sangat berpengaruh terhadap kelancaran operasional kapal. Karena tanpa adanya suatu sistem keamanan yang baik atau memadai serta prosedural, maka akan dapat mengganggu stabilisasi operasional di atas kapal yaitu tidak lagi amannya sebuah kapal dan beresiko tinggi mengalami ancaman bahaya. Oleh karena itu penerapan dan pelaksanaannya pun tidak boleh sembarangan dan harus mematuhi ketentuan dari prosedur yang berlaku di atas kapal ”

2. Bagaimana penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* di atas kapal pada saat di Pelabuhan?

“ Semua *crew* kapal mempunyai tugas dan tanggung jawab untuk selalu menjaga keamanan dan keselamatan di atas kapal pada saat melaksanakan dinas jaga di atas kapal baik kapal sedang berlayar atau saat berada di Pelabuhan. Dalam penerapan dan pelaksanaannya, khususnya ketika sandar di Pelabuhan, AB atau Juru mudi adalah pelaksana tugas pengamanan di atas kapal yaitu bertugas untuk menjaga keamanan diareal kapal terutama akses masuk utama ke atas kapal (*gangway*). Namun dalam pelaksanaannya terdapat beberapa hal yang mengakibatkan tidak maksimalnya pelaksanaan keamanan di atas kapal yang sesuai dengan *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedure* seperti masih ditemukannya tamu yang naik ke atas kapal secara bebas tanpa pengecekan dan penulisan di buku tamu. Hal tersebut sudah tentu melanggar ketentuan dan prosedur yang berlaku yaitu disebutkan bahwa tamu yang akan naik kapal harus dilakukan pengecekan dan pemeriksaan oleh petugas yang berwenang (dalam hal ini juru mudi), menanyakan keperluannya naik ke atas kapal, lalu menuliskan identitasnya kedalam *logbook* tamu, memberinya sebuah tanda pengunjung (*visitor card*) kemudian melaporkannya kepada perwira jaga untuk mengantarkannya ke dalam kapal. Tetapi hal tersebut sering tidak dilaksanakan dengan baik oleh juru mudi jaga. Sementara itu, perwira jaga yang ditugaskan bersama dengan juru mudi jaga selain memantau proses bongkar muat juga harus selalu memantau kondisi keamanan yang ada disekitar kapal, dan mengambil tindakan yang tepat apabila timbul gangguan keamanan yang sesuai dengan ketentuan dari prosedur yang telah ditetapkan “

3. Bagaimana pengetahuan dan kesadaran *crew* kapal terhadap penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* di atas kapal sehubungan dengan keamanan di atas kapal ?

“ Pengetahuan adalah kunci penting dalam memahami dan menjalankan sesuatu hal, tanpa pengetahuan tingkat keberhasilan sebuah kegiatan akan tidak maksimal. Oleh karena itu pula, dalam penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* di atas kapal harus disertai dan didasari pengetahuan yang baik dan memadai untuk menunjang tingkat keberhasilan dalam pelaksanaannya. Akan tetapi, sebagian *crew* kapal masih belum mengerti arti pentingnya

pengetahuan dalam menjalankan setiap kegiatan, contohnya saja dalam penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* yang seharusnya dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang berlaku masih sering ditemui pelanggaran yang dilakukan *crew* seperti yang sudah saya jelaskan dipertanyaan sebelumnya, hal itu membuktikan bahwa pengetahuan dan kesadaran mereka dalam penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* yang sesuai prosedur sehubungan dengan keamanan masih sangatlah kurang “

4. Bagaimanakah cara untuk meningkatkan pengetahuan sekaligus kesadaran *crew* kapal dalam mengimplementasikan *ISPS Code* serta *Standard Operating Procedure* sehubungan dengan keamanan di atas kapal ?

“ Sebagai seorang *SSO* yang diberikan tanggung jawab oleh perusahaan untuk menangani keamanan di atas kapal maka sudah sepatutnya saya melaksanakannya dengan baik, salah satunya yaitu dengan memberikan arahan dan bimbingan kepada *crew* kapal sehubungan dengan keamanan di atas kapal untuk meningkatkan *skill*, kesadaran serta pengetahuannya. Terdapat beberapa cara yang dapat dilakukan untuk meningkatkan *skill*, kesadaran serta pengetahuannya sehubungan dengan keamanan di atas kapal antara lain, memberikan *briefing* atau pengarahan dan familiarisasi terhadap materi-materi keamanan di atas kapal terutama kepada *crew* baru, melakukan *safety meeting* untuk membahas dan memberikan kesempatan *crew* untuk menanyakan hal atau materi sehubungan dengan keamanan di atas kapal yang belum dimengerti dan perlu penjelasan lebih lanjut “

5. Apakah bisa dijamin setelah *crew* kapal diberikan pengarahan dalam *safety meeting* dan familiarisasi dapat menunjang kemampuan *crew* kapal dalam mengimplementasikan dan melaksanakan *ISPS Code* sesuai dengan prosedur ?

“ Tidak, saya tidak bisa menjamin akan hal tersebut, karena itu kembali ke diri masing-masing *crew* kapal apakah mereka akan menggunakan hasil pengarahan tersebut untuk kepentingan kapal atau tidak itu adalah kemauan dari diri mereka sendiri. Akan tetapi setidaknya mereka mempunyai bekal serta pengetahuan yang cukup tentang *ISPS Code* sehubungan dengan keamanan di atas kapal “

6. Sehubungan dengan ditemukannya penumpang gelap di atas kapal atau *stowaway*, bagaimana pendapat anda mengenai kejadian tersebut ?
bagaimana hal tersebut bisa terjadi ?

“ Kejadian ditemukannya *stowaway* di atas kapal merupakan kejadian yang pertama dialami, sehubungan dengan kejadian tersebut saya telah menanyakan ke perwira dan jurumudi jaga sesaat sebelum kapal bertolak dari pelabuhan. Dari hasil penyelidikan yang saya peroleh, ada beberapa hal yang ternyata berperan besar dalam masuknya *stowaway* ke atas kapal, hal tersebut antara lain adalah :

- a. Tidak adanya pemeriksaan terhadap muatan yang akan dimuat ke atas kapal.
- b. Kurangnya kewaspadaan perwira jaga dan jurumudi jaga dalam pengawasan sekitar kapal.
- c. Kurangnya pengawasan terhadap palka yang terbuka pada saat *stowaway search*.
- d. Pintu masuk ke dalam kapal yang tidak terkunci.“

7. Apa tanggapan perusahaan mengenai hal tersebut ? Bagaimana tindakan anda agar hal tersebut tidak terulang ?

“ Perusahaan telah memberikan warning atau peringatan keras sehubungan dengan hal tersebut dan meminta agar meningkatkan keamanan di atas kapal apabila kembali ke Afrika untuk mencegah hal tersebut terulang kembali. Beberapa hal yang harus diperhatikan agar kejadian serupa tidak terulang, yaitu :

- a. Pemberlakuan pemeriksaan terhadap semua muatan yang akan dimuat ke atas kapal.
- b. Meningkatkan kewaspadaan *crew* pada saat jaga yaitu dengan melakukan pemeriksaan keliling kapal secara bergantian dan melakukan pengawasan terhadap orang-orang disekeliling kapal yang terlihat mencurigakan.
- c. Memperketat *stowaway search* diseluruh area kapal, mengawasi setiap bagian kapal yang akan dicek.
- d. Menutup semua akses masuk ke dalam kapal tanpa terkecuali selama di pelabuhan dan ketika akan meninggalkan pelabuhan “

8. Telah terjadi kasus pencurian di atas kapal, bagaimana anda menyikapi kejadian tersebut ? Setelah beberapa bulan yang lalu ditemukannya *stowaway* di atas kapal ?

“ Menurut pengamatan saya, kejadian tersebut adalah murni kesalahan daripada *crew* kapal, kelengahan dan ketidakwaspadaan *crew* kapal ketika berjaga menjadi faktor utamanya. Untuk menanganinya agar kejadian tersebut tidak terulang kembali maka perlu adanya pembenahan dalam beberapa hal seperti lebih memperketat pengecekan identitas kepada tamu yang akan masuk dan agar selalu menjaga kewaspadaan kepada setiap *crew* yang akan berjaga. Hal ini tentu saja menjadi perhatian lebih setelah kejadian *stowaway* beberapa bukan lalu, perlu ada pembenahan berlanjut mengenai sistem keamanan di atas kapal untuk memperbaiki keamanan sekaligus untuk meminimalisir terjadinya kasus serupa “ (09-07-15)

9. Bagaimana respons perusahaan mengenai kejadian ini dan bagaimana peran perusahaan serta pelabuhan dalam kasus ini ?

“ Beberapa hal yang disampaikan perusahaan sehubungan dengan kasus ini antara lain : menambah personil ketika jaga di pelabuhan, menambah jam jaga ketika di pelabuhan, dan meminta *security* dari pihak pelabuhan. Dalam hal ini, peran pihak perusahaan sangatlah besar, karena ditangan perusahaan semua peraturan dan keputusan dibuat, sehubungan dengan kejadian tersebut peran perusahaan adalah membangun dan menjalin koordinasi dengan pihak pelabuhan untuk bersama-sama bekerja sama mengatasi masalah tersebut dan mengambil solusi yang tepat untuk menangani masalah tersebut “(09-07-15)

Lembar Wawancara

Responden 2

Tanggal wawancara : 15 Januari 2015 dan 09 Juli 2015

Nama : Salvoza Jerahmeel

Jabatan : *3rd Officer*

Kapal : MV. African Forest

Perusahaan : *Lubeca Marine Management (HK) Ltd.*

1. Apa pendapat anda mengenai kasus ditemukannya *stowaway* di atas kapal ?

“ Ditemukannya *stowaway* di atas kapal adalah kasus pertama yang saya alami. Kejadian tersebut memberikan kita pelajaran bahwa keamanan di atas kapal sangatlah penting dan vital. Saya yakin apabila sistem keamanan di atas kapal dan kemampuan crew dalam hal menjaga keamanan telah maksimal maka hal tersebut tidak akan terjadi. Penerapan dan pengembangan sistem keamanan yang telah ditetapkan oleh perusahaan merupakan kunci untuk dapat menciptakan keadaan dan situasi yang aman dan kondusif bebas dari ancaman “

2. Bagaimana cara agar kejadian masuknya penumpang gelap ke atas kapal tersebut tidak terulang lagi ? Apa saran anda ?

“ Masuknya *stowaway* ke atas kapal tentu saja merupakan akibat dari tidak maksimalnya sistem keamanan di atas kapal. Oleh karena itu hal yang paling utama yang harus dilakukan adalah membenahi sistem keamanan kapal tersebut menjadi lebih baik dan lebih maksimal. Selain membenahi sistem keamanan tersebut, hal penting lainnya adalah meningkatkan

kemampuan *crew* kapal dalam hal menjaga keamanan dan kestabilan keadaan di atas kapal dengan cara seperti pelatihan keamanan, pemberian *briefing* tentang sistem keamanan, dan familiarisasi terhadap sistem keamanan di atas kapal “

3. Bagaimana tanggapan anda sehubungan dengan adanya kasus pencurian di atas kapal pada saat jam jaga anda di pelabuhan ?

“ Kasus pencurian yang terjadi ketika itu merupakan tanggung jawab saya selaku *officer* yang berjaga pada saat itu. Saya telah menginformasikan kepada *crew* yang berjaga di *gangway* agar selalu waspada dan selalu mengawasi setiap *stevedores* yang keluar dan masuk ke dalam kapal. *Stevedores* yang melakukan pencurian tersebut adalah *stevedores* yang sah yang telah menyerahkan *ID Card* kepada jurumudi yang berjaga di *gangway*, namun pada saat akan turun, *stevedores* tersebut menampakkan gerak-gerik yang mencurigakan, oleh jurumudi jaga lalu diperiksa dan benar saja beberapa *lashing chain* ditemukan di dalam tas *stevedores* tersebut. Dengan bantuan *security* yang *standby* di atas kapal, *stevedores* tersebut kemudian diamankan dan diturunkan dari atas kapal. Kejadian tersebut memberikan saya peringatan yang keras bahwa keamanan di atas kapal harus lebih ditingkatkan, dan kewaspadaan para *crew* ketika jaga sangatlah penting dan vital untuk meminimalisir kasus seperti itu terulang lagi “
(09-07-15)

4. Apa saran anda agar kejadian tersebut tidak terulang lagi ?

“ Beberapa hal yang perlu diperhatikan agar kejadian tersebut tidak terulang kembali, antara lain :

- a. Memperketat pengamanan di area akses masuk *gangway*.
- b. Melarang *stevedores* membawa tas mereka ke atas kapal, jika ingin membawa harus dititipkan ke jurumudi jaga di *gangway*.
- c. Melarang orang yang tidak berkepentingan masuk ke dalam kapal.
- d. Meminta *ID Card* kepada orang-orang yang akan masuk ke dalam kapal.
- e. Selalu waspada terhadap orang-orang yang mencurigakan.
- f. Segera lapor ke *officer* jaga begitu melihat hal mencurigakan.
- g. Segera lapor *officer* jaga apabila telah terjadi pencurian atau kejadian yang mengancam keamanan di atas kapal. “(09-07-15)

Lembar Wawancara

Responden 3

Tanggal wawancara : 15 Januari 2015 dan 09 Juli 2015

Nama : Mariquina Joven

Jabatan : AB 2

Kapal : MV. African Forest

Perusahaan : *Lubeca Marine Management (HK) Ltd.*

1. Bagaimana bisa terjadi seorang penumpang gelap atau *stowaway* masuk ke dalam kapal ketika dalam jam jaga anda ?

“ Kasus masuknya *stowaway* ke dalam kapal merupakan akibat dari kurangnya kewaspadaan dan ketelitian saya saat berjaga, Kurangnya kewaspadaan dan ketelitian saya yaitu tidak memeriksa muatan yang akan dimuat ke atas kapal sehingga memberikan celah kepada *stowaway* untuk masuk ke dalam kapal dengan cara bersembunyi didalam muatan. Hal tersebut ternyata juga tidak disadari oleh *officer* jaga saat itu, sehingga saat muatan sudah dimuat didalam palka pun muatan tersebut tidak dicek ataupun diperiksa lagi olehnya. “

2. Menurut anda, upaya apa yang harus dilakukan agar kejadian tersebut tidak terulang lagi ?

“ Tindakan utama untuk mencegah hal tersebut tidak terulang lagi adalah dengan selalu memeriksa setiap muatan yang akan dimuat, setelah muatan

dimuat sebaiknya diperiksa kembali untuk memastikan tidak adanya seseorang yang ikut terbawa atau bersembunyi didalamnya “

3. Anda adalah *crew* jaga pada saat kejadian kasus pencurian, bagaimana hal tersebut dapat terjadi ? Apa tanggapan anda ?

“ *Officer* jaga telah mengingatkan saya bahwa saya harus selalu waspada dan berhati-hati terhadap setiap *stevedores* yang bekerja di atas kapal. Tetapi seorang *stevedores* yang pada awalnya tidak saya anggap mencurigakan ternyata telah mencuri alat-alat memuat yaitu *lashing chain* yang dia sembunyikan didalam tasnya. Menurut analisa saya kejadian tersebut dapat terjadi dikarenakan beberapa sebab, antara lain yaitu tidak maksimalnya pengamanan di atas kapal oleh *security* yang bertugas, tidak adanya pemeriksaan keliling kapal oleh *security*, kurangnya personil saat jaga, dan diperbolehkannya *stevedores* membawa tas ke atas kapal “
(09-07-15)

4. Upaya pencegahan seperti apa yang seharusnya dilaksanakan untuk mencegah kasus tersebut terulang kembali ?

“ Memperketat pengamanan di area akses masuk *gangway*, meminta *ID Card* kepada orang-orang yang akan masuk ke dalam kapal, melarang *stevedores* membawa tas mereka ke atas kapal, jika ingin membawa harus dititipkan ke jurumudi jaga di *gangway*, menambah personil jaga saat berjaga di pelabuhan, melaksanakan pemeriksaan keliling kapal dan melaporkan langsung kepada *officer* jaga apabila menemui atau melihat hal yang mencurigakan atau mengancam keamanan di kapal “

LAMPIRAN 7

PROSEDUR PELAKSANAAN KEAMANAN TINGKAT – 1

Kondisi Keamanan	Pimpinan	PFSO
	Pelaksana	Deputi PFSO Instansi terkait (Polairud, Tentara) <i>Port Security</i>
Normal	Perlengkapan	1) Petunjuk Operasional Petugas Keamanan 2) Buku Jurnal Jaga 3) <i>Mirror Search</i> 4) <i>Metal Detector</i> 5) Radio VHF (<i>Rig</i>) 6) <i>Handy Talky</i> 7) Lampu Senter 8) Borgol 9) Tanda Petunjuk Level keamanan 10) Portal 11) Pentungan 12) <i>ID Card</i> (Sesuai yang berlaku)

01	PROSEDUR KONTROL AKSES KE FASILITAS PELABUHAN
	Peralatan : Kapal Patroli Penanggung Jawab : PFSO bekerjasama dengan PSC (<i>Port Security Committee</i>) Pelaksanaan Pelaksanaan :

	Satuan Tugas keamanan Pelabuhan (sesuai dengan jadwal Patroli yang dibuat) 1) Melakukan Patroli Rutin 2) Malaporkan Kepada PSC/PSO dan PFSO kondisi keamanan perairan 3) Melakukan penertiban, pengawasan dan pengamanan alur pelayaran 4) Melakukan penertiban dan pengamanan terhadap kapal-kapal nelayan yang mengganggu alur pelayaran 5) Informasikan kepada PFSO bila ditemukan melakukan tindakan – tindakan yang membahayakan kapal – kapal yang sedang melakukan bongkar – muat. 6) Ambil tindakan sesuai prosedur terhadap kapal – kapal yang melakukan gangguan keamanan wilayah sekitar perairan fasilitas pelabuhan. 7) Lakukan Pemeriksaan terhadap dokumen kelengkapan kapal termasuk muatannya
02	DAERAH TERBATAS
	1) Periksa dan kunci pintu yang tidak digunakan dan tempatkan pada Pos Jaga Utama 2) Periksa setiap orang, yang melakukan kegiatan di area ini 3) Pemeriksaan/ Pengawasan/ Patroli pada jam-jam tertentu untuk memastikan kondisi keamanan sekitar fasilitas dan melakukan komunikasi dengan Pos Pemantau dan catat semua kegiatan
03	PENANGANAN MUATAN
	Peralatan : Kapal Patroli Keamanan dan Petugas Jaga Pelaksana : <i>Port Security Patrol</i> dan PetugasJaga Wilayah : Area Bongkar Muat, Area Lego Jangkar, <i>Jetty</i>. 1) Lakukan pemeriksaan rutin secara visual dan atau fisik terhadap peralatan bongkar dan barang bawaan; muatan dan areal penyimpanannya 2) Jika menemukan sesuatu yang mencurigakan segera lapor PFSO/ Deputi PFSO.

	3) Periksa kesesuaian nota pengiriman, <i>manifest</i> atau dokumentasi muatan, isimuatan dan tujuan pengiriman, yang tidak memiliki dokumen jelas, ditahan sementara dan laporkan ke PFSO/ Deputi PFSO 4) Pekerja bongkar muat wajib <i>security clearance</i> 5) Secara insidentil kegiatan bongkar muat dipantau dan diawasi 6) Selesai kegiatan dokumen yang terkait dicatat.
04	PENGIRIAMAN PERBEKALAN KAPAL
	Peralatan : Standart Pelaksana : <i>Port Security Patrol</i> dan Petugas Jaga Wilayah : Dermaga/ <i>Jetty</i> s/d Tangki Penimbunan 1) Lakukan pemeriksaan rutin terhadap barang/perbekalan yang akan dikirim kapal sesuai dengan prosedur yang berlaku. 2) Periksa kecocokan catatan pengiriman/ dokumen perbekalan kapal. 3) Mengawasi kegiatan bongkar muatnya dan catat dokumentasinya.
05	PENANGANAN BARANG TIDAK BERTUAN
	1) Jika menemukan sesuatu barang yang tidak beridentitas/ mencurigakan segera lapor PFSO/ Deputi PFSO untuk diambil langkah-langkah selanjutnya. 2) Simpan dan lakukan koordinasi dengan pihak terkait untuk tindak lanjut. 3) Lakukan identifikasi asal usul barang melalui dokumen 4) Kumpulkan informasi sebanyak mungkin dari orang sekitar berkaitan dengan asal-usul barang, amankan sekitar lokasi dan bentuk perimeter, jangan menyentuh atau memindahkannya.

06	PEMANTAUAN KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN
	Pos Pemantau Untuk dermaga – sekitar perairan dan Area Sekitar Terminal Pelaksana: Petugas Keamanan Pelabuhan yang sedang bertugas 1) Tinjau areal fasilitas pelabuhan secara visual, termasuk fasilitas daratan dan perairannya dan tempat masuk. 2) Lakukan patrol keliling sekitar dan optimalkan pada jam-jam tertentu dilokasi yang dianggap memiliki tingkat kerawanan yang cukup tinggi. 3) Lakukan komunikasi dengan unsur PSC jika teridentifikasi sesuatu yang mencurigakan disisi laut. 4) Melarang setiap orang yang tidak berkepentingan untuk beraktifitas disekitar areal pelabuhan dan <i>jetty</i> pada siang dan malam hari. 5) Apabila ditemukan barang yang dicurigai Petugas keamanan tidak boleh menyentuh dan segera memberitahukan kepada atasannya letak dan deskripsi barang tersebut. 6) Apabila ditemukan seseorang membawa SAJAM dan SENPI yang tidak dilindungi oleh surat ijin resmi maka harus diperiksa lebih intensif dan laporkan kepada PFSO dan diserahkan kepada yang berwajib.

LAMPIRAN 8

PROSEDUR PELAKSANAAN KEAMANAN TINGKAT – 2

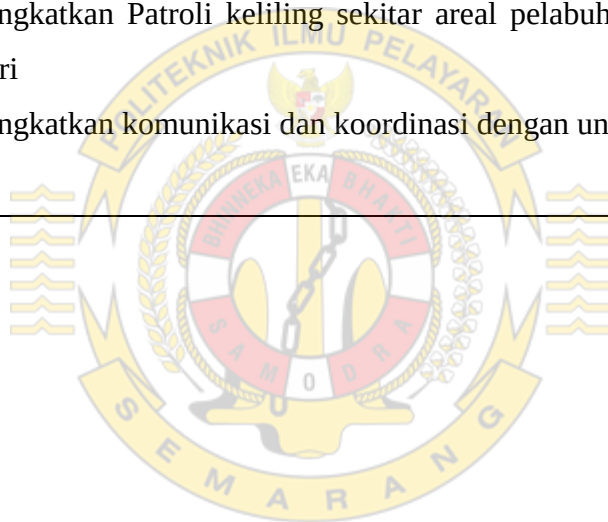
Kondisi Keamanan	Pimpinan/ Koordinator	PSC dan PSO
	Pimpinan Lapangan	PFSO
Rawan	Anggota	Deputi PFSO dan petugas jaga dibantu petugas KPLP, Petugas Polisi.
PFSO segera melakukan komunikasi dengan unsur PSC, jika mendapatkan/ memperoleh informasi langsung atau tidak langsung, atau teridentifikasi sesuatu yang mencurigakan di dalam areal pelabuhan yang dapat menimbulkan ancaman/ gangguan dan bersiap untuk melakukan langkah-langkah keamanan – 3. TIDAK DIBENARKAN UNTUK MELAKUKAN AKSI/ RESPON LANGSUNG/ MENYENTUH TERHADAP SETIAP ANCAMAN/ GANGGUAN/ SESUATU YANG MENCURIGAKAN KECUALI OLEH PETUGAS YANG BERWENANG		
Perlengkapan : Dokumen Insiden Keamanan Penambahan personel keamanan untuk menjaga <i>akses point</i> dan patroli Menyiapkan <i>Security barrier</i> disekitar akses point		

01	PROSEDUR KONTROL AKSES KE FASILITAS PELABUHAN
	AKSES KE FASILITAS PELABUHAN 1. Petugas keamanan pelabuhan (<i>port security</i>) selalu melakukan koordinasi dengan PFSO. 2. PFSO melakukan koordinasi dengan PSC terkait untuk permintaan bantuan dan kemungkinan penambahan petugas. 3. Pada kondisi level 2. • Tambahkan petugas jaga • Batasi, perketat pemeriksaan kendaraan, orang dan barang • Hentikan/ tahan sementara setiap orang/ tamu dan berikan penjelasan mengenai kondisi keamanan, kecuali yang benar-benar memiliki keperluan darurat yang tidak dapat ditunda. • 1 (satu) orang memeriksa kendaraan buka pintu mobil dan periksa bagian dalam mobil. • 1 (satu) orang memeriksa ID Card dan muatan dengan menyeleksi jenis muatan yang diperbolehkan masuk. • 1 (satu) orang melakukan patroli terus menerus. • 1 (satu) orang melakukan pengawasan area sekitar 4. Periksa dan interogasi orang yang tidak dapat menunjukan ID Card 5. Untuk tamu VIP-VVIP sebelum masuk ke fasilitas pelabuhan berikan penjelasan mengenai kondisi keamanan yang terjadi. 6. Apabila mendapat informasi dari intelejen bahwa ada kendaraan roda empat yang dicurigai yang akan masuk ke fasilitas pelabuhan maka akan dilakukan pemeriksaan intensif dan seksama serta disediakan lokasi periksa tersendiri dan berkoordinasi dengan PSC.

02	POS PEMANTAUAN
	Pelaksana : Petugas Keamanan Pelabuhan 1) 1 (satu) orang memeriksa ID <i>Card</i> dengan menggunakan <i>Barcode</i>. 1 (satu) orang memeriksa dengan menggeledah 1 (satu) orang memeriksa barang jinjingan dengan menggunakan visual dan <i>metal detector</i> 2) Apabila ditemukan benda-benda yang mencurigakan lakukan pemisahan pada tempat tersendiri untuk mendapat pemeriksaan lebih intensif. 3) Melakukan pengawasan lebih intensif terhadap area tertutup dan terlarang sekitarnya. 4) Larang semua orang yang akan memasuki area tertutup melalui pagar pembatas wilayah
03	AKSES DARI LAUT KE DERMAGA
	1) Melarang setiap ABK/ orang untuk turun/ naik ke fasilitas pelabuhan/ kapal dan berikan penjelasan mengenai kondisi keamanan, kecuali yang benar-benar memiliki keperluan darurat yang tidak dapat ditunda dan memerintahkan pihak kapal untuk persiapan melakukan langkah keamanan tingkat 3. 2) Melarang setiap orang yang tidak menggunakan ID <i>Card</i>. 3) Hentikan sementara setiap <i>Crew Boat/ Taxi air</i> dan berikan penjelasan mengenai kondisi keamanan, kecuali yang memiliki keperluan darurat. 4) Ambil tindakan sesuai prosedur terhadap kapal-kapal melakukan gangguan keamanan wilayah sekitar perairan fasilitas pelabuhan. 5) Lakukan pemeriksaan Dokumen kelengkapan kapal termasuk muatannya. 6) Laporkan setiap perkembangan situasi kepada pihak yang berwenang.

04	DAERAH TERBATAS
	1) Periksa dan kunci pintu-pintu yang tidak dipergunakan dan tempatkan pada Pos Jaga Utama 2) Periksa kebenaran ID Card setiap orang yang berada di areal terlarang 3) Lakukan pemeriksaan/ pengawasan/patroli pada jam-jam tertentu untuk memastikan kondisi keamanan sekitar fasilitas 4) Mengikuti setiap intruksi yang diberika oleh pemerintah/PSC dan mengkomunikasikan dengan Petugas Keamanan Daerah Terbatas; Terlarang Tertutup 5) Apabila menemukan sesuatu yang mencurigakan atau orang yang mencurigakan segera amankan orang/ barang tersebut dan menghubungi perwira jaga yang bertugas atau PFSO.
05	PENANGANAN BARANG TIDAK BERTUAN
	1) Tingkatkan pemeriksaan rutin secara visual dan atau fisik terhadap muatan dan areal penyimpananya, gunakan peralatan deteksi (<i>metal detector/mirror</i>) 2) Periksa dan cek <i>delivering order</i>, <i>manifest</i> atau dokumen cargo, muatan, dan tujuan pengiriman. 3) Jika menemukan sesuatu yang mencurigakan segera lapor PFSO/ Deputi PFSO/ Petugas berwenang untuk ditidaklanjuti.
06	PENGIRIMAN PERBEKALAN KAPAL
	1) Tingkatkan pemeriksaan terhadap aktifitas pengiriman perbekalan. 2) Intensifkan pemeriksaan kecocokan <i>manifest</i> kapal. 3) Pisahkan atau tempatkan tersendiri jika ditemukan barang yang mencurigakan dan laporkan ke PFSO.

07	PENANGANAN BARANG TIDAK BERTUAN
	1) Jika menemukan sesuatu barang yang tidak beridentifikasi/ mencurigakan segera lapor PFSO/ Deputi PFSO untuk diambil langkah-langkah selanjutnya. 2) Simpan dan lakukan koordinasi dengan pihak terkait untuk tindak lanjut.
08	PEMANTAUAN KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN (POS PEMANTAU)
	1) Tingkatkan Patroli keliling sekitar areal pelabuhan pada siang/ malam hari 2) Tingkatkan komunikasi dan koordinasi dengan unsur PSC



LAMPIRAN 9

PROSEDUR PELAKSANAAN KEAMANAN TINGKAT – 3

Kondisi Keamanan	Pimpinan/ Koordinator	PSC
	Pimpinan Lapangan	PSO, Polisi, PFSO
Sangat Rawan	Anggota	Deputi PFSO dan petugas jaga dibantu petugas KPLP, Petugas Polisi
PFSO melakukan persiapan untuk langkah-langkah darurat : • Hentikan semua aktivitas • Evakuasi semua orang • Pindahkan kapal • Melarang orang/ kendaraan/ kapal untuk mendekati fasilitas dermaga • Peringatkan untuk jangan panik • Segera berkumpul ditempat berkumpul (<i>Muster Point</i>) yang telah ditentukan dan menunggu perintah lebih lanjut. • Komunikasikan dengan petugas keamanan obyek vital nasional		

01	PROSEDUR KONTROL AKSES KE FASILITAS PELABUHAN
	PFSO melakukan persiapan untuk langkah-langkah darurat : • Hentikan semua aktivitas • Evakuasi semua orang • Pindahkan kapal • Melarang orang/ kendaraan/ kapal untuk mendekati fasilitas dermaga • Peringatkan untuk jangan panik • Segera berkumpul ditempat berkumpul (<i>Muster Point</i>) yang telah ditentukan dan menunggu perintah lebih lanjut. • Komunikasikan dengan petugas keamanan obyek vital nasional
02	DAERAH TERBATAS, TERLARANG TERTUTUP, BEBAS TERBATAS
03	PENANGANAN MUATAN
04	PENGIRIMAN PERBEKALAN KAPAL
05	PENANGANAN BARANG TIDAK BERTUAN
06	PEMANTAUAN KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN
	HENTIKAN SEMUA AKTIFITAS, KUMPULKAN SEMUA PETUGAS/ ORANGDAN MENUNGGU PERINTAH LEBIH LANJUT SAMPAI DENGAN PEMBERITAHUAN PENURUNAN LEVEL KEAMANAN MENJADI LEVEL 1 OLEH PSC

**MANDATORY QUESTIONS TO BE ANSWERED BY SHIPS BEFORE
ENTERING DOUALA PORT - SOLAS XI-2/9 (EC No. 725/2004 Annex I-Reg.9)**

**Please mail completed document to: ISPS_ contact _ Douala @aviso . com
or fax to : (225) 21 21 71 19**

Name of ship: AFRICAN FOREST				
IMO number: 9425162		INMARSAT/GSM No. ship: +870773185464/+491743233278		
Registered Flag State: ANTIGUA AND BARBUDA				
Port facility of destination: DOUALA PORT-terminal			ETA (date-time):27.12.2014 1300LT	
Port ID number: 19057		UN locator: BEANR	Assigned port facility number:0000	
I. Does the ship have a valid International Ship Security Certificate or a valid Interim ISSC				
YES YES		NO – if not: please detail why?		
Name of the issuing authority : GL ON BEHALF OF ANTIGUA AND BARBUDA				
II. Security Level at which is currently the ship operating at?			1	
III. What were the last 10 port facilities and what was the Security Level at which the ship operated at those port facilities?				
	Port ID number	UN locator	Assigned port facility number	Security Level
1	ROUEN		0000	SL =1
2	ANTWERP		0000	SL =1
3	NORDENHAM		0000	SL =1
4	AMSTERDAM		0000	SL =1
5	LA PALLICE		0000	SL =1
6	LAS PALMAS		0000	SL =1
7	DOUALA		0000	SL =1
8	LIBREVILLE		0000	SL =1
9	ABIDJAN		0000	SL =1
10	NANTES		0000	SL =1
IV. Have any special security measures been taken by the ship during ship/port interface at the last 10 port facilities? NIL				
YES – please detail measures			NO NO	
V. Have any ship/ship activities taken place during the last 10 port facilities timeframe and were the appropriate ship security procedures maintained? NIL				
YES – please detail procedures			NO NO	
VI. Any other practical security related information?				
YES – please detail			NO NO	

Agents name / Company..... Port Services
Date and hour of completion.....17.05.2014
1700LT.....



LAMPIRAN 11

	DECLARATION of SECURITY (DoS) between ship and port facility	Page 1 / 1
		Revision: 0

Name of Ship		
Port of Registry		
IMO-No		
Name of Port Facility		
Validity of DoS	From:	until:
For following activities		
Under following security levels	Security level for ship:	Security level for port facility:

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the ISPS-Code.

	The affixing of the initials of the SSO or PFSSO under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with the relevant approved plan, by	
Activity	The Port Facility	The Ship
Ensuring the performance of all security duties		
Monitoring restricted areas to ensure that only authorized personnel have access		
Controlling access to the port facility		
Controlling access to the ship		
Monitoring of the port facility, incl. berthing areas + areas surrounding the ship		
Handling of cargo		
Delivery of ship's stores		
Handling of unaccompanied baggage		
Controlling the embarkation of persons and their effects		
Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility		

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of chapter XI-2 and Part A of Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved plan or specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

Signed for and on behalf of:	
(signature of Port Facility Security Officer)	(signature of Master or Ship Security Officer)
Name and title of person who signed:	
Name:	Name
Title:	Title:
Contact Numbers:	Contact Numbers:

LAMPIRAN 12

SHIP PRE-ARRIVAL SECURITY INFORMATION FORM

FOR ALL SHIPS PRIOR TO ENTRY INTO THE PORT OF AN EU MEMBER STATE
(SOLAS REGULATION XI-2/9 AND ARTICLE 6.1 OF REGULATION (EC) No. 725/2004)

TO BE SUBMITTED TO THE COMPETENT AUTHORITY FOR MARITIME SECURITY OF THE

PORT OF ARRIVAL

Particulars of the ship and contact details

IMO number	9425162	Name of ship	AFRICAN FOREST
Port of registry	St.John's	Flag State	Antigua & Barbuda
Type of ship	Multi-purpose dry cargo ship	Call Sign	V2FF4
Gross Tonnage	20973	Inmarsat call numbers (if available)	870 773185464,Fax 00870 783186432
Name of Company	Rord Braren Bereederung GmbH & Co. KG	CSO name & 24 hour contact details	Arne Ludewig Phone: + 49 172 422 2435

Port and Port facility information

Port of arrival	Douala	Port facility of arrival (if known)	
Expected date and time of arrival of the ship in port (ETA) (B/4.39.3 ISPS)	25.08.2014 1800 HRS		
Primary purpose of call	DISCHARGING / LOADING		

Information required by SOLAS regulation XI-2/9.2.1

Does the ship have a valid International Ship Security Certificate (ISSC)? (XI-2/9.2.1.1)	YES X		Issued by (name of Administration or RSO) Germanischer Lloyd	Expiry date (dd/mm/yyyy) 20.09.2016
Does the ship have an approved SSP on board?	YES X	Security Level at which the ship is currently operating?	Security Level 1 X	

Location of ship at the time this report is made (B/4.39.2 ISPS)	AT PORT
--	---------

List the last ten calls at port facilities in chronological order (most recent call first): (XI-2 / 9.2.1.3)

No.	Date from (dd/mm/yyyy)	Date to (dd/mm/yyyy)	Port	Country	UNLOCODE (if available)	Port facility	Security Level
1	10.08.14	0	Libreville	Gabon	GA OWE	nil	1
2	08.08.14	10.08.14	Port Gentil	Gabon	GA POG	nil	1
3	03.08.14	05.08.14	Abidjan	Ivory Coast	CI ABJ	nil	1
4	18.07.14	23.07.14	Rouen	France	FR URO	nil	1
5	13.07.14	16.07.14	Antwerp	Belgium	BE ANR	nil	1
6	05.07.14	09.07.14	La Pallice	France	FR LPE	nil	1
7	15.06.14	23.06.14	San Pedro	Ivory Coast	CI SPY	nil	1
8	03.06.14	11.06.14	Libreville	Gabon	GA OWE	nil	1
9	29.05.14	02.06.14	Port Gentil	Gabon	GA POG	nil	1
10	15.05.14	28.05.14	Douala	Cameroon	CM DLA	nil	1

Did the ship take any special or additional security measures, beyond those in the approved SSP? If the answer is YES, indicate below the special or additional security measures taken by the ship.	NO X
--	---------

No. (as above) | Special or additional security measures taken by the ship

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	

List the ship-to-ship activities, in chronological order (most recent first), which have been carried out during the period of the last ten calls at port facilities listed above. Expand table below or continue on separate page if necessary – insert total ☐

Have the ship security procedures specified in the approved SSP been maintained during each of these ship-to-ship activities? (XI-2 / 9.2.1.5)	YES
If NO, provide details of the security measures applied in lieu in the final column below.	X

No.	Date from (dd/mm/yyyy)	Date to (dd/mm/yy)	Location or Longitude and Latitude	Ship-to-ship activity	Security measures applied in lieu
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

General description of the cargo aboard the ship (XI-2 / 9.2.1.6 e B/4.39.5 ISPS Code)	General cargo, Malt, Wheat, Maize gritz, sawn timber		
Is the ship carrying any dangerous substances as cargo covered by any of Classes 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 or 8 of the IMDG Code?	NO	If YES, confirm Dangerous Goods Manifest (IMO FAL Form 7) (or relevant extract) is attached ☐	
Confirm a copy of ship's crew list is attached (IMO FAL Form 5) (XI-2 / 9.2.1.6 e B/4.39.4 ISPS Code)	YES X	Confirm a copy of the ship's passenger list is attached (XI-2 / 9.2.1.6 e B/4.39.6 ISPS Code)	NO

<i>Other security related information</i>			
Is there any security-related matter you wish to report?		Provide details:	NO X

<i>Agent of ship at intended port of arrival</i>		
Name: Bollere Africa Logistics	Contact details (Tel. no.):	

<i>Identification of person providing the information</i>		
Title or Position (delete as appropriate): Master / SSO / CSO / Ship's agent (as above)	Name: ABOU EL DAHAB M.	Signature:
Date/Time/Place of completion of report	22.08.2014 , AT PORT LIBREVILLE	

LAMPIRAN 13

	SEARCH PLAN	Page 1 / 1
		Revision: 0

DECK SPACES AND ACCOMMODATION

AREA SEARCHED	TEAM	NAME	SIGNATURE
Forecastle store	OS		
Chain locker (port & starboard)			
Paint locker			
CO ₂ locker for paint store			
Safety store			
Life & rescue boats			
Cranes (if on board)			

SUPERSTRUCTURE

Ship's office	Chief Officer		
Dispensary			
Pilot cabin			
Bridge, chart room, radio station			
Public toilet			
Bridge wings			
Flying bridge deck			
Aft mast & funnel			

HOLDS & VOID SPACES

Forward access to hold(s)	AB		
Aft access to hold(s)			
Hold(s)			
Void spaces			

ENGINE SPACES

Engine control room	Chief Engineer		
Workshop, engine store			
Steering gear plant			
Ballast & sea water pumps plant			
Emergency fire pump			
Engine room bilges			

GALLEY & PROVISION ROOMS

Provision room(s)	Cook		
Galley			
Messroom(s)			
Laundry			
Public toilet			

Chief Engineer _____ **Chief Officer** _____
 Signature Signature

LAMPIRAN 14

	SECURITY EQUIPMENT	Page 1 / 1
		Revision: 0

Checks to be monthly carried out by the SSO
Copy of the checklist to be forwarded to the company.

Name of ship:	
Name of SSO:	

SECURITY EQUIPMENT-CHECK	Date/ Sign	Comments
Check for locks on outside accommodation doors All locks to be checked if closing properly. In case of malfunction to be repaired.		
Check for portable VHF handheld radios 3 pieces to be in good working condition. In case of malfunction to be replaced and malfunctioning unit to be repaired.		
Check GMDSS station and all equipment To be in good working condition. In case of malfunctioning to be repaired.		
Check for outside permanently installed lighting, including emergency lighting All lights to be turned on. In case of malfunctioning bulbs to be replaced and/ or deficiency to be repaired.		
Check for binoculars 2 pieces to be in good working condition on the bridge. If not available to be arranged accordingly.		
Check on Intercom system All stations to be checked for working order. In case of malfunctioning to be repaired.		
Check SSAS (annual testing) To be tested annually for good working order. In case of malfunctioning to be repaired.		
Ice-Search-Light (permanently installed) 1 piece to be checked for working order. In case of malfunctioning to be repaired.		
Electronic gangway-watch 1 piece to be checked for good working order. in case of malfunctioning to be repaired.		

LAMPIRAN 15

	SECURITY REVIEW	Page 1 / 1
		Revision: 0

To be carried out by the off-signing SSO

Name of ship:	
Date of review:	
Name of SSO:	

	Yes/ No	Comments
Has the impression during drills been gained that the SSP is appropriate?		
Have there been any security incidents, which have shown that the SSP is not appropriate?		
Have any circumstances significantly changed, e.g. trading area, composition of crew or other type of cargo carried?		
Has the flag-state supported the ship sufficiently, when required?		
Have internal audits shown any needs for changes to the SSP?		
Has the CSO supported the ship sufficiently, when required?		
Is the security equipment sufficient?		
Is the entire security system efficient and practicable?		
Other relevant information		

Signature off-signing SSO:

CHECKLIST - Action to be taken to prevent stowaways

This checklist should be used in conjunction with the ship operator's procedures for the prevention of stowaways, including those within the Safety Management System required by the ISM Code, and the North of England P&I Association Stowaway Search Checklist cards.

General

1. Access to the ship restricted to the gangway only..... ☐
2. Security personnel from a reputable shore company employed if necessary..... ☐

Gangway

3. Full-time gangway watch kept..... ☐
4. All embarkation and disembarkation movements tallied..... ☐
5. Pass system in operation for visitors..... ☐
6. Pass system in operation for stevedores..... ☐

Deck

7. Full-time watch kept at loading arms, ro-ro ramps and other potential access points..... ☐
8. Roving deck patrol..... ☐
9. Decks and potential access points well illuminated..... ☐
10. Mooring lines fitted with rat guards..... ☐
11. Covers fitted and locked over hawse pipes..... ☐
12. Pilot ladders and other ladders turned inboard..... ☐
13. Accommodation entrances locked and sealed where safe to do so..... ☐
14. Engine room entrances locked and sealed where safe to do so..... ☐
15. Store room entrances locked and sealed where safe to do so..... ☐
16. Internal cabins, storerooms and other spaces locked..... ☐

Cargo spaces

17. Cargo space accesses locked and sealed where safe to do so..... ☐
18. Hatch covers closed when cargo work has stopped, or been completed, and safe to do so..... ☐
19. Pontoon type hatch covers that have been landed ashore inspected before being replaced on the ship..... ☐
20. Warning notices posted about fumigation of cargo spaces..... ☐
21. Audible warning given before fumigation of cargo spaces..... ☐

Containers and ro-ro trailers

22. Seals checked prior to loading to ensure they are intact..... ☐
23. Empty units inspected and sealed prior to loading..... ☐
24. Open-sided and / or open-topped units inspected prior to loading..... ☐

Stowaway search

25. Simultaneous stowaway search of the accommodation, engine room, cargo spaces and main deck carried out immediately prior to sailing..... ☐
26. Second stowaway search carried out after sailing..... ☐
27. Details and results of the searches recorded in the log book..... ☐

CHECKLIST - Action to be taken if stowaways are found

This checklist should be used in conjunction with the ship operator's procedures, including those within the Safety Management System required by the ISM Code.

Search

1. Area in vicinity of where the stowaways are discovered searched for other stowaways.....
2. Area in vicinity of where the stowaways are discovered searched for papers and personal belongings.....
3. Stowaways searched for papers and personal belongings.....

Security

4. Objects that could be used as weapons confiscated.....
5. Larger groups of stowaways separated into smaller groups.....
6. Appropriate measures taken to ensure the security of the stowaways by locking them in suitable cabins or storerooms.....
7. Guard(s) posted.....

Health & welfare

8. General health check of stowaways carried out.....
9. Expert medical advice sought if necessary.....
10. Stowaways provided with food and water.....
11. Stowaways provided with clothing and bedding.....

Repatriation arrangements

12. Stowaways landed before ship leaves the embarkation port or harbour waters (See Note 1 below).....
13. Ship operator notified.....
14. P&I Club notified.....
15. Stowaway questionnaire completed for each stowaway (See instructions Below).....
16. Statement prepared for the appropriate authorities containing all relevant information.....
17. Relevant details notified to the authorities at the port of embarkation.....
18. Relevant details notified to the authorities at the next port of call.....
19. Relevant details notified to the authorities at the flag State.....

Notes

1. Except in an emergency, do not depart from the planned voyage to seek disembarkation of a stowaway unless advice has been sought from the ship operators.
2. Stowaways should not be put to work.
3. Keep contact between stowaways and crew members to a minimum.

Instructions for completing stowaway questionnaire

Keep the original laminated questionnaires in a file and photocopy them when required.

Do not write on the originals.

Arrange for the stowaway to complete the questionnaire in the appropriate language themselves, using black ink or black ball pen.

Take four passport type photographs of the stowaway and attach one to the questionnaire in the space provided.

Send a copy of the completed questionnaire for each stowaway to the P&I Club.

This form can be used to record details of stowaways or persons in distress rescued at sea.

ATTACH PHOTOGRAPH
OF STOWAWAY HERE

Signature

Description

01 Age

02 Height

03 Weight

04 Complexion

05 Hair

06 Eyes

07 Form of face

08 Marks / Characteristics

Details

09 Full name

10 Place of birth

11 Date of birth

12 Nationality

13 Religion

14 Gender

15 Language(s) spoken

16 Home address

17 Father's name

18 Father's birth-place

19 Mother's name

20 Mother's birth-place

21 Parent's address

22 Marital status

23 Name of spouse

24 Nationality of spouse

25 Spouse's address

26 Occupation

27 Employer's name

28 Employer's address

29 Date & time found

30 Place of hiding

31 Port of boarding

32 Date & time of boarding

33 Method of boarding

34 Reasons for boarding

35 Type of ID -

Passport

☐

ID Card

☐

Seaman's card

☐

Other

☐

36 Number

37 Place of issue

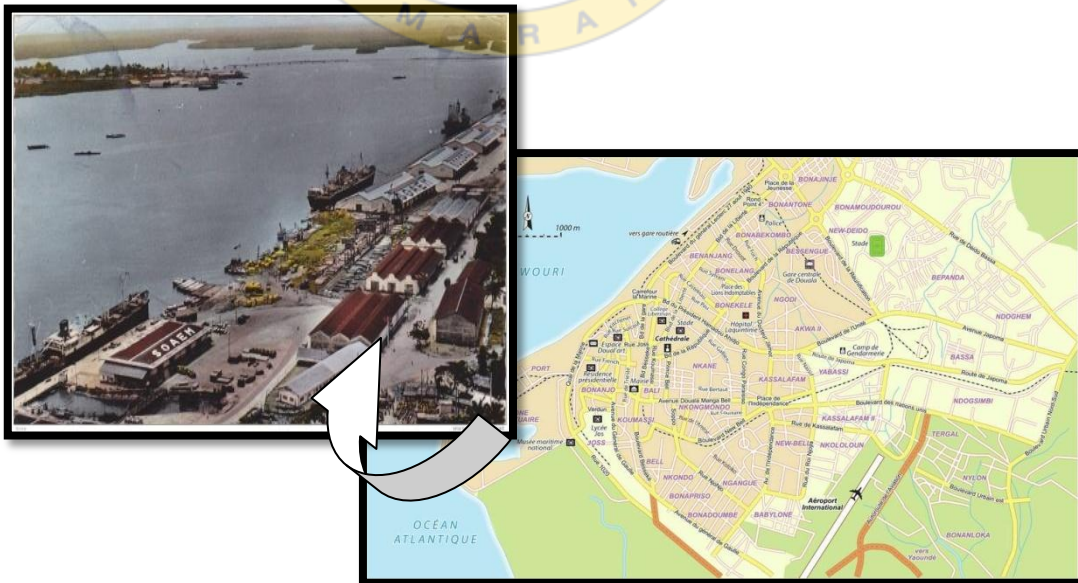
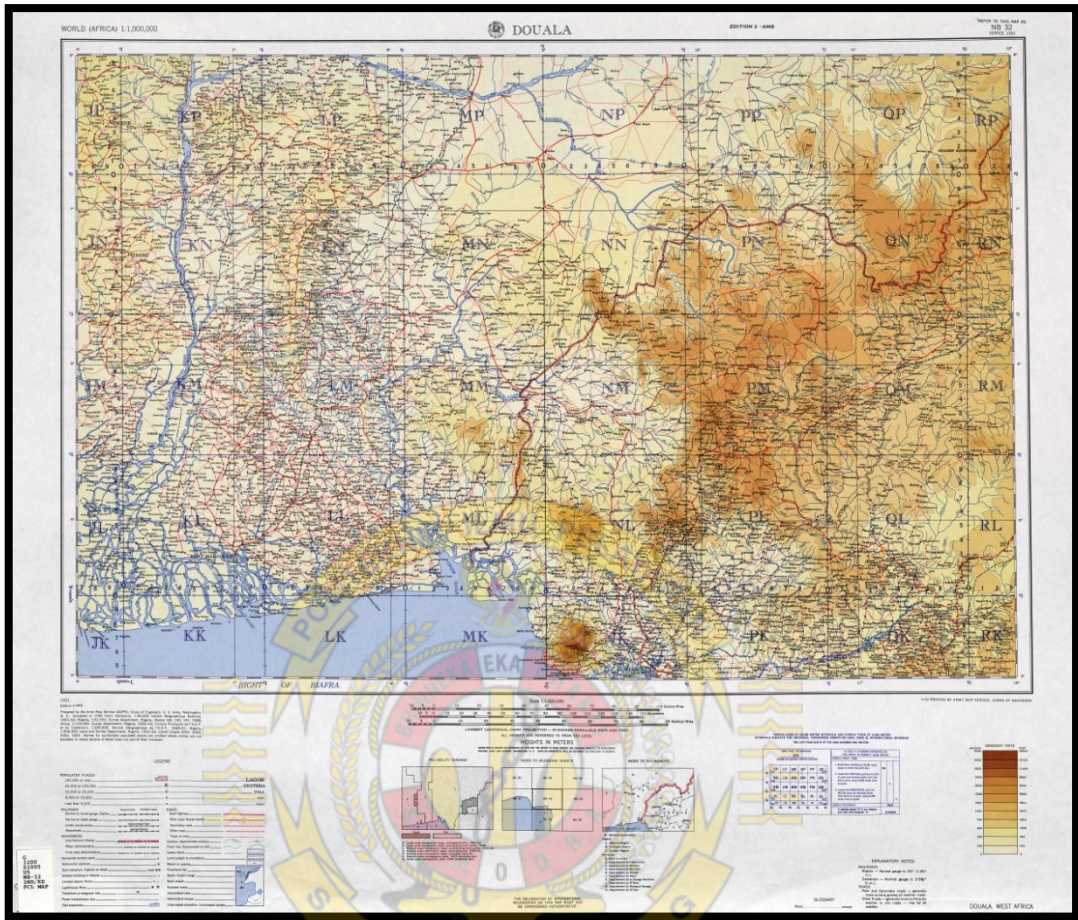
38 Date of issue

39 Date of expiry

Other Information (Previous record, possessions, contacts in other parts of world)

Note - This questionnaire is also available in Arabic, Chinese, French, Portuguese and Swahili. Contact the Risk Management Department at the North of England P&I Association for details, or download copies from the Association's website www.nepia.com

LAMPIRAN 17



Peta Pelabuhan Douala



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Andhi Setiawan
2. Tempat, Tanggal lahir : Purworejo,
01 Oktober 1994
3. Alamat : Ds. Krendetan RT2/RW3
Kec. Bagelen, Purworejo



4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
- a. Ayah : Na'im
- b. Ibu : Siti Zulaikhah

6. Riwayat Pendidikan
- a. SD Negeri Semawung Lulus 2006
- b. SMP Negeri 17 Purworejo Lulus 2009
- c. SMA Negeri 7 Purworejo Lulus 2012
- d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

7. Pengalaman Praktek Laut (PRALA)

KAPAL : MV. African Forest

PERUSAHAAN : Lubeca Marine Management

ALAMAT : Rörd Braren Bereederungs GmbH & CO. KG
Am Deich 31, D-25377, Kollmar, Germany

**IMPLEMENTASI *INTERNATIONAL SHIP & PORT SECURITY*
(ISPS CODE) DAN *STANDARD OPERATING PROCEDURE*
(SOP) KEAMANAN PADA KAPAL MV. AFRICAN FOREST DI
PELABUHAN DOUALA, AFRIKA BARAT**



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

Disusun Oleh :

ANDHI SETIAWAN

NIT. 49124372. N

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

2017



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

HALAMAN PERSETUJUAN

IMPLEMENTASI *INTERNATIONAL SHIP & PORT SECURITY*
(ISPS CODE)* DAN *STANDARD OPERATING PROCEDURE
***(SOP)* KEAMANAN PADA KAPAL MV. AFRICAN FOREST DI**
PELABUHAN DOUALA, AFRIKA BARAT

Disusun Oleh:

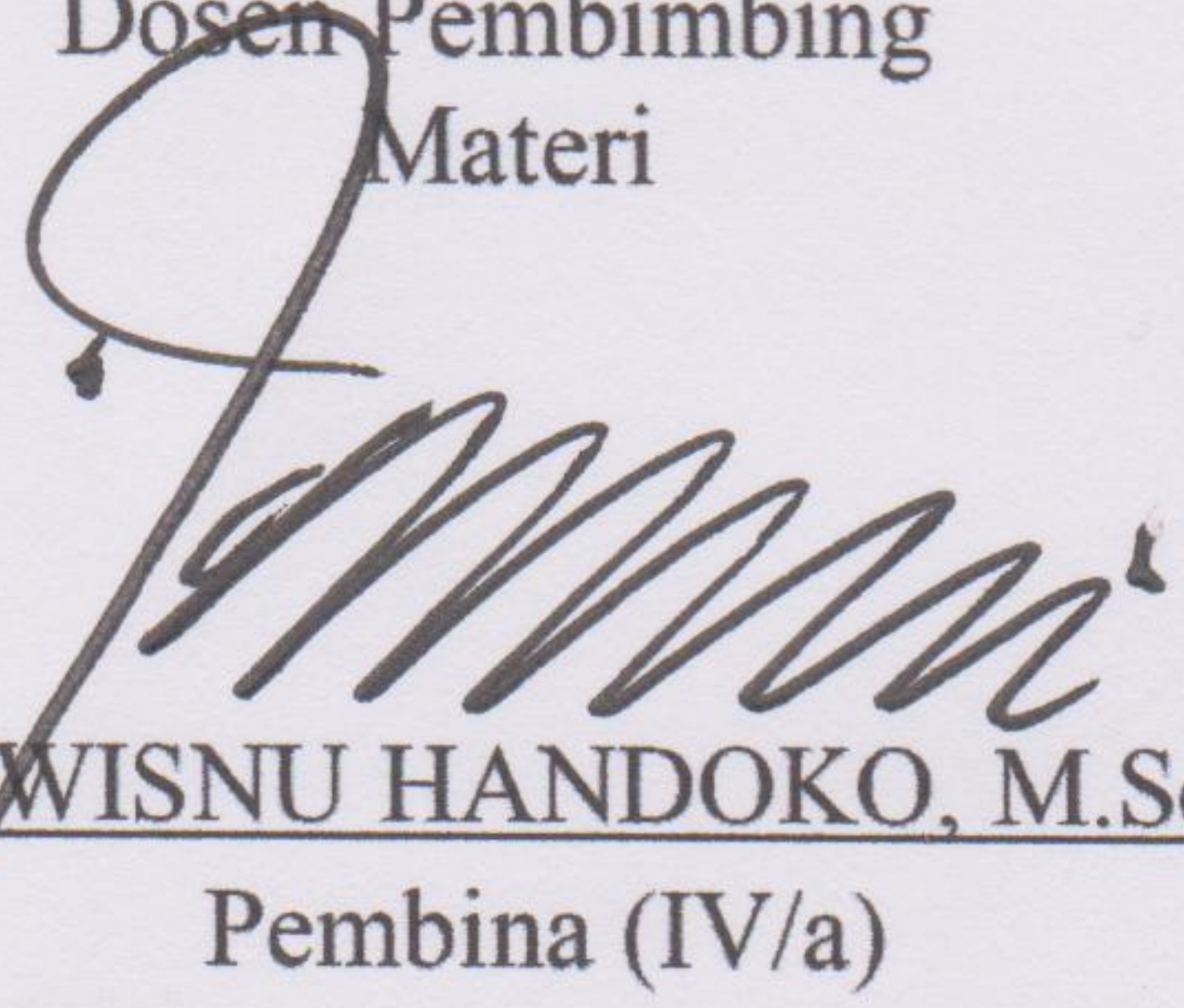
ANDHI SETIAWAN
NIT. 49124372. N

telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

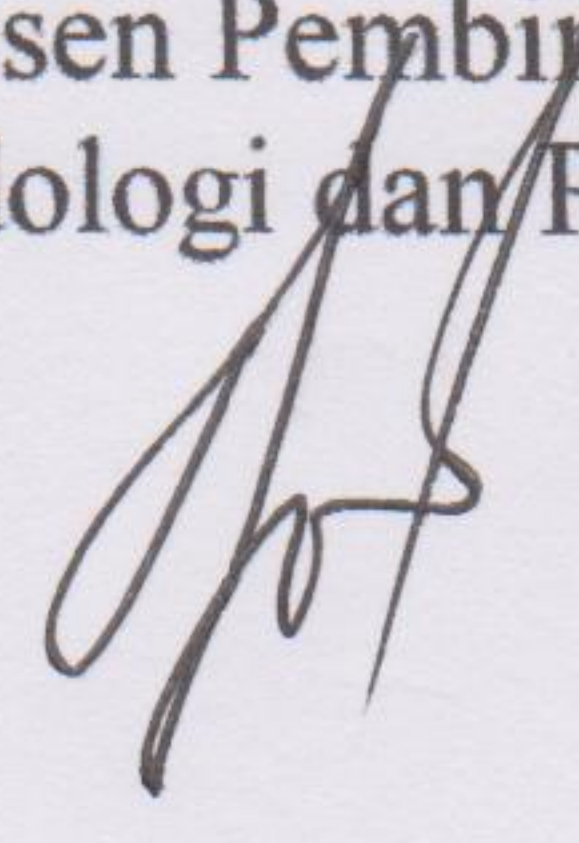
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, Februari 2017

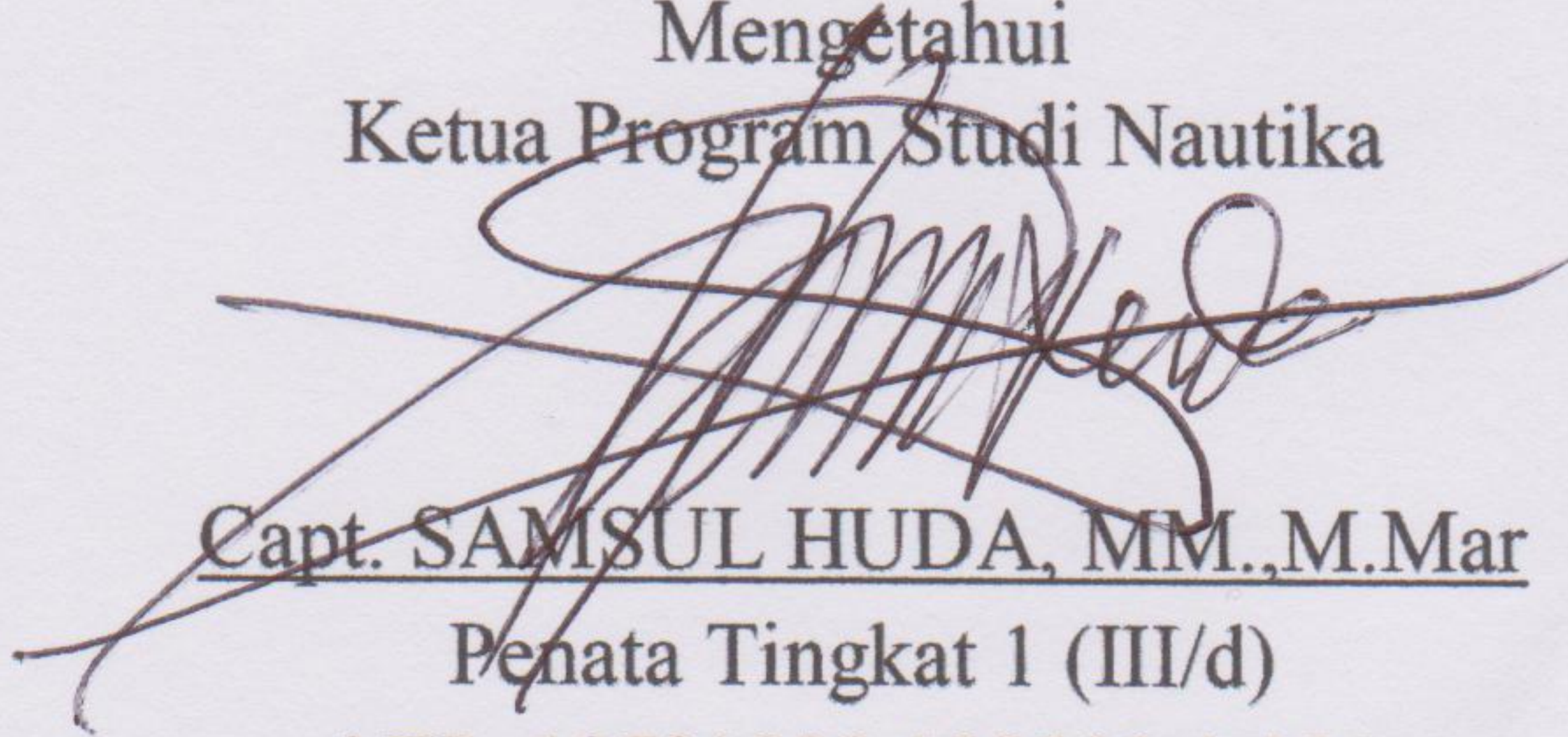
Dosen Pembimbing
Materi


Capt. WISNU HANDOKO, M.Sc.
Pembina (IV/a)
NIP. 19731031 199903 1 002

Dosen Pembimbing
Metodologi dan Penelitian


TONY SANTIKO, S.ST., M.Si
Penata Muda Tk.1 (III/b)
NIP. 19760107 200912 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika


Capt. SAMSUL HUDA, MM., M.Mar
Penata Tingkat 1 (III/d)
NIP. 19721228 199803 1 001



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

HALAMAN PENGESAHAN

**IMPLEMENTASI *INTERNATIONAL SHIP & PORT SECURITY (ISPS CODE)* DAN *STANDARD OPERATING PROCEDURE (SOP)* KEAMANAN
PADA KAPAL MV. AFRICAN FOREST DI PELABUHAN DOUALA,
AFRIKA BARAT**

Disusun Oleh:

ANDHI SETIAWAN
NIT. 49124372.N

telah diujikan dan disahkan oleh dewan penguji

serta dinyatakan lulus dengan nilai 88,3

pada tanggal 28 FEBRUARI 2017



Penguji I

Dr. Capt. M. SUWIYADI, M.Pd.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19550419 198303 1 001

Penguji II

Capt. WISNU HANDOKO, M.Sc.
Pembina (IV/a)
NIP. 19731031 199903 1 002

Penguji III

TONY SANTIKO, S.ST., M.Si.
Penata Muda Tk.1 (III/b)
NIP. 19760107 200912 1 001

Dikukuhkan oleh:
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. WISNU HANDOKO, M.Sc.
Pembina (IV/a)
NIP. 19731031 199903 1 002



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : ANDHI SETIAWAN

NIT : 49124372. N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa Skripsi yang saya buat dengan judul ***“Implementasi International Ship & Port Security (ISPS Code) dan Standard Operating Procedure (SOP) Keamanan Pada Kapal MV. African Forest di Pelabuhan Douala, Afrika Barat”*** adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, Februari 2017

Yang menyatakan



Andhi Setiawan
NIT.49124372. N



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

HALAMAN MOTTO

1. *I bear witness that there is none worthy of worship except Allah, the one alone, without partner, and I bear witness that Muhammad is His servant and Messenger*
2. *To get success, your brave should be bigger than your fearness.*
3. *Life is like riding a bicycle. To keep you balance you must keep moving.*
4. *The world suffers a lot. Not because of the violence of bad people, but because of them silence of good people.*
5. *Live as if you were to die tomorrow. Learn as if you were to live forever.*
6. *Education is the most powerful weapon which you can use to change the world.*
7. Man Jadda Wajada. Man Shabara Zhafira. Man Sara Ala Darbi Washala.
8. Bacalah buku maka, anda akan menuai “GAGASAN”. Taburlah gagasan maka, anda akan menuai “PEMIKIRAN”. Taburlah pemikiran maka, anda akan menuai “TINDAKAN”. Taburlah tindakan maka, anda akan menuai “KARAKTER”. Taburlah karakter maka, anda akan menuai “MASA DEPAN”.



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

HALAMAN PERSEMBAHAN

Berkat rahmat Allah SWT, skripsi ini dapat penulis selesaikan tanpa adanya hambatan suatu apapun. Banyak pihak yang memberikan dukungan moril maupun materil yang sangat membantu penulis dalam penyelesaian skripsi ini, untuk itu skripsi ini penulis persembahkan untuk:.

1. Ibunda dan Ayahanda tercinta, Ibu Siti Zulaikhah dan Bapak Naim. Terima kasih sebesar-besarnya atas segala kasih sayang, dukungan, doa serta nasehat yang tak henti-hentinya diberikan kepada penulis, untuk itu demi beliau berdualah alasan penulis tetap tegak berjalan.
2. Capt. Wisnu Handoko, M.Sc dan Tony Santiko, S.ST.,M.Si selaku dosen pembimbing yang dengan sabar membimbing penulis dalam proses penyelesaian skripsi ini.
3. Seluruh dosen, staff pengajar lainnya, para instruktur, seluruh perwira dan seluruh pegawai PIP Semarang atas segala ilmu, bimbingan, didikan, nasehat, doa dan bantuan yang telah diberikan.
4. Seluruh crew MV. African Forest yang telah membantu menyempurnakan skripsi ini dan sebagai tempat penulis melaksanakan praktek laut.
5. Teman- teman kelas N VIII C yang selalu kompak dan semoga persaudaraan ini tetap terjalin sampai nanti.
6. Seluruh keluarga besar Taruna 49 khususnya Kasta Kedu, terima kasih telah selalu menjaga kekompakan dan kerjasamanya disetiap kegiatan.

7. Seluruh teman-teman batalyon 3, adik-adik tingkat dan senior yang membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
8. Dan seluruh pihak-pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas segala bantuan, dukungan, dan juga doa sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.





PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

KATA PENGANTAR

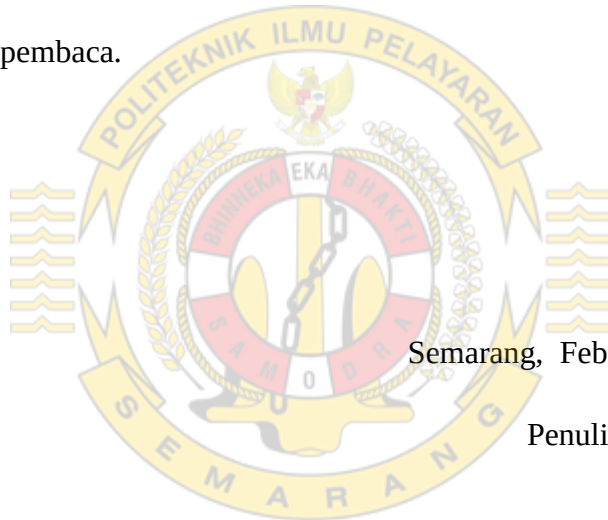
Alhamdulillahirobbil'alamin, ucap syukur selalu penulis tujukan pada Allah SWT, Tuhan semesta alam, yang tak henti-hentinya memberikan kemudahan di setiap kesulitan dan berkat rahmat-Nya skripsi dengan judul “**Implementasi International Ship & Port Security (ISPS Code) dan Standard Operating Procedure (SOP) Keamanan Pada Kapal MV. African Forest di Pelabuhan Douala, Afrika Barat**” guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh sebutan Profesional Sarjana Sains Terapan di bidang Kenautikaan.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis telah banyak mendapat bimbingan serta bantuan baik materiil maupun spirituil dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

1. Capt. Wisnu Handoko, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan selaku Dosen Pembimbing Materi.
2. Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Tony Santiko, S.ST.,M.Si selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian.
4. Seluruh Dosen, Staff dan Karyawan Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
5. Seluruh Jajaran Perwira PUSBANGKATARSIS (Pusat Pembangunan Karakter Taruna Dan Perwira Siswa).
6. Seluruh Jajaran Perwira Kanit Praktek Laut/Kanit Prala.

7. PT.Awedhia yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktek berlayar.
8. Seluruh Crew MV. African Forest yang sangat membantu dan memberikan kesempatan serta pengetahuan pada saat penulis melaksanakan Praktek Laut.
9. Seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang membantu terselesaikannya penulisan skripsi ini.

Akhirnya, tersirat harapan semoga kedepan isi yang terkandung dalam skripsi ini dapat memberikan pengetahuan baru yang bermanfaat bagi banyak pihak, terutama bagi pembaca.



Semarang, Februari 2017

Penulis

Andhi Setiawan
NIT. 49124372. N



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI.....	x
ABSTRAKSI	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Perumusan Masalah.....	4
C. Tujuan Penelitian.....	5
D. Manfaat Penelitian.....	5
E. Ruang Lingkup Penelitian	7
F. Sistematika Penulisan.....	8
BAB II LANDASAN TEORETIS	
A. Tinjauan Pustaka	11
B. Kerangka Pikir Penelitian.....	28
C. Definisi Operasional.....	29

BAB III	METODE PENELITIAN	
	A. Metode Penelitian.....	33
	B. Waktu dan Lokasi Penelitian.....	36
	C. Objek Penelitian	36
	D. Data yang Diperlukan.....	36
	E. Metode Pengumpulan Data	38
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Lokasi Objek Penelitian	43
	B. Deskripsi Data	44
	C. Hasil Penelitian.....	50
	D. Pembahasan	60
BAB V	PENUTUP	
	A. Simpulan.....	84
	B. Saran.....	86
DAFTAR PUSTAKA		
DAFTAR LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

ABSTRAKSI

Andhi Setiawan, 2016, NIT:49124372.N, "Implementasi *International Ship & Port Security (ISPS Code)* dan *Standard Operating Procedure (SOP)* Keamanan pada Kapal MV. African Forest di Pelabuhan Douala, Afrika Barat" Program Diploma IV jurusan Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing Materi (I): Capt. Wisnu Handoko, M.Sc, Pembimbing Metodologi dan Penulisan (II): Tony Santiko, S.ST., M.Si.

Keamanan adalah keadaan kapal dan pelabuhan bebas dari bahaya yang mempunyai hubungan dengan kejahatan dalam hal ini pencurian dan penumpang gelap. Mengacu hal tersebut penulis mengadakan penelitian dengan rumusan masalah, yaitu: bagaimana mengimplementasikan *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedure* di atas kapal MV. African Forest serta upaya apakah yang dilakukan agar implementasi *ISPS Code* dan *SOP* sesuai dengan standar internasional.

Kode Keamanan Internasional terhadap Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*The International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code*) merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan yang bertujuan menyediakan standar, kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi resiko, memungkinkan Pemerintah untuk mengimbangi apabila terjadi ancaman dengan merubah nilai kerentanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan melalui penentuan tingkat keamanan dan langkah-langkah keamanan yang sesuai.

Dalam skripsi ini metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif yaitu metode yang dilaksanakan dengan cara observasi, dokumentasi, wawancara, metode kepustakaan dan *browsing* internet.

Kejadian ditemukannya *stowaway* di atas kapal dan pencurian alat memuat, merupakan akibat dari kurangnya pengetahuan dan pemahaman *crew* dalam pengimplementasian *ISPS Code*, kurangnya familiarisasi terhadap pelaksanaan keamanan di atas kapal dan belum maksimalnya pelaksanaan *Standard Operating Procedure (SOP)*. Langkah-langkah untuk memecahkan permasalahan tersebut adalah: memberikan pengarahan (*Security Briefing*) tentang semua materi yang ada dalam *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedure*, melaksanakan familiarisasi dan pengawasan terhadap *crew* kapal ketika berjaga.

Simpulannya yaitu untuk mengimplementasikan *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedure* adalah dengan pengarahan semua materi *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedure*, melakukan *familiarisation*, melakukan pengawasan terhadap *crew*. Sarannya itu *briefing* materi *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedure* secara berkesinambungan, familiarisasi *ISPS Code* dan *SOP* semaksimal mungkin, serta memaksimalkan peran aktif *officer*.

Kata kunci: Implementasi, *ISPS Code*, *Standard Operating Procedure*.



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

ABSTRACT

Andhi Setiawan, 2016, NIT:49124372.N, " *Implementation of the International Ship & Port Security (ISPS Code) and Standard Operating Procedure (SOP) of Security on MV. African Forest at the Port of Douala, West Africa* " Program of Diploma IV Nautical Department Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Material Supervisor (I): Capt. Wisnu Handoko, M.Sc and Methodologi and Writing tutors (II): Tony Santiko, S.ST., M.Si.

Security is a condition of the ship and the port is free of dangers that have relations with the crime in this case the theft and stowaways. Referring to the authors conducted research with the formulation of the problem, namely how to implement the ISPS Code and Standard Operating Procedure on board MV. African Forest and efforts are made to keep the implementation of the ISPS Code and SOPs in accordance with international standards.

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) is a rule that comprehensive information regarding measures to improve the safety of ships and port facilities that aims to provide standardized, consistent framework for evaluating risk, allows the government to offset changes in threat with a case of changing the value of the vulnerability of the ships and port facilities through determination of the level of safety and security measures as appropriate.

In this thesis research method used was descriptive qualitative method is a method carried out by observation, documentation, interview, literature and internet browsing methods.

The discovery of stowaway on board and theft tool load, the result of a lack of knowledge and understanding of the crew in the implementation of the ISPS Code, a lack of familiarization of the implementation of security on board and implementation of Standard Operating Procedure (SOP) was not maximum. Steps to solve this problem is to provide guidance on all the material in the ISPS Code and the Standard Operating Procedure (Security Briefing), doing familiarisation and monitoring against the crew when they are on duty.

The conclusions is gives a briefing on all the material contained in the ISPS Code and Standard Operating Procedure, conduct familiarization, conduct surveillance against crew. The authors suggest is to giving of material regarding the ISPS Code and Standard Operating Procedure should be given continuously, familiarization of the ISPS Code and SOP implemented as much as possible, and to maximize the role of an active officer in the tasks performed by the crew.

Key words: Implementation, ISPS Code, Standard Operating Procedure.



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dewan Keamanan dan Perserikatan Bangsa-bangsa dengan dilatarbelakangi insiden tragis 11 September 2001 yakni runtuhnya gedung *World Trade Center (WTC)* dan beberapa tempat penting lainnya di New York yang dihantam pesawat komersil, oleh sebab itu Dewan Keamanan dan PBB meminta kepada setiap negara untuk mengambil tindakan pencegahan dan menurunkan tingkat terorisme serta meminta untuk melakukan perjanjian anti-terorisme sepenuhnya sesuai dengan Resolusi No. 1373 (2001) yang diambil pada tanggal 28 September 2001. Kemudian telah diambil Keputusan A.924(22), dengan tema “ Meninjau pencegahan ancaman penumpang dan tindakan serta prosedur terhadap perilaku terorisme atas keamanan kapal dan Pelabuhan “, oleh Konverensi IMO pada tanggal 20 November 2001.

Selain itu negara-negara maritim dunia mengadakan konferensi diplomatik tentang keamanan maritim di London bulan Desember 2002, yang hasilnya menyetujui ketentuan baru dalam konvensi internasional tentang keselamatan jiwa dilaut/ *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* 1974, selanjutnya menjadi Kode Internasional tentang Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*Internasional Code for The Security of Ships and Port Facilities/ISPS-Code*) yang berlaku pada tanggal 1 Juli 2004. *International Ship & Port Security (ISPS)* merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk

meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan yang menggunakan pendekatan manajemen resiko untuk menjamin keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dan untuk menentukan langkah-langkah keamanan apa yang tepat, penilaian resiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu.

Tujuan dari kode ini adalah menyediakan standar, kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi resiko, memungkinkan Pemerintah untuk mengimbangi apabila terjadi perubahan ancaman dengan merubah nilai kerentanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan melalui penentuan tingkat keamanan yang sesuai dan langkah-langkah keamanan yang sesuai. Dalam penerapan *ISPS*, *SOLAS* melakukan beberapa langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan maritim yaitu peraturan XI-2/2 dari bab baru mengabadikan Kode Keamanan International terhadap Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*ISPS Code*). Bagian A dari Kode ini adalah wajib dan bagian B berisi panduan tentang cara terbaik untuk memenuhi persyaratan wajib serta peraturan XI-2/6 mengharuskan semua kapal harus melengkapi dengan sistem peringatan keamanan kapal (*ship security alert system*)

Kasus dalam hal ini adalah kasus pencurian dan ditemukannya *stowaway* di atas kapal, pencurian dan *stowaway* merupakan masalah serius yang dihadapi oleh kapal-kapal yang sedang bersandar di pelabuhan, salah satu tempat yang penulis sendiri juga mengalami kasus tersebut adalah di Afrika, tepatnya di Pelabuhan Douala, Afrika Barat.

Benua Afrika adalah benua terbesar kedua dunia dan kedua terbanyak penduduknya setelah Asia. Dengan luas wilayah 30.224.050 km² termasuk pulau-pulau yang berdekatan, Afrika meliputi 20,3% dari seluruh total daratan Bumi. Dengan 800 juta penduduk di 54 negara, benua ini merupakan tempat bagi sepertujuh populasi dunia. Douala adalah salah satu kota besar di Kamerun dimana penulis pernah singgah yang merupakan negara bagian dari Afrika Barat, sebagian besar komoditas-komoditas ekspor Kamerun (minyak, kakao dan kopi) diangkut dari kota ini menjadikan Douala sebagai lokasi transit bagi aktivitas perdagangannya, Douala juga merupakan pelabuhan terbesar di Kamerun sehingga menjadikan Kamerun sebagai pusat kegiatan ekspor import dari sektor laut seperti pengiriman kayu, coklat, gandum, beras dan lainnya yang dikirim ke daerah lain di Afrika Barat khususnya daerah sekitar Kamerun.

Akibat dari kekacauan politik dan ekonomi di Afrika berdampak kepada kacaunya pemerintahan dan perekonomian disetiap negara bagian sehingga mengakibatkan lemahnya sistem politik dan ekonomi disetiap daerah, sepertihalnya Douala, meskipun termasuk daerah yang memiliki komoditas ekspor yang melimpah akan tetapi sebagian rakyatnya masih dilanda kemiskinan dan hal itulah yang akhirnya menimbulkan kejahatan-kejahatan di masyarakatnya terutama di pelabuhan yang merupakan pusat ekspor impor. Banyak dari masyarakat miskin Douala menjadi buruh di pelabuhan, dengan segala rentetan kekacauan di negaranya (terutama ekonomi) mereka harus melakukan tindak kejahatan (seperti mencuri) untuk memenuhi kebutuhan

hidup mereka, kejahatan yang sudah berkali-kali penulis sendiri pernah mengalaminya pada saat sandar di Pelabuhan Douala, sudah banyak peralatan di kapal yang hilang seperti *lashing chain* ,*ropes* ,*bags* dan lainnya yang dicuri oleh para buruh pelabuhan.

Keamanan di Pelabuhan Douala yang sangat minim dan rentan terhadap kejahatan terutama di daerah pelabuhan yang berpengaruh besar terhadap kegiatan perdagangan di pelabuhan serta sifatnya yang telah meresahkan dan mengganggu keamanan di atas kapal membuat penulis berkeinginan untuk membahas hal tersebut.

Sehingga penulis mengangkat sebuah judul yaitu “Implementasi *International Ship & Port Security (ISPS)* dan *Standard Operating Procedure (SOP)* Keamanan Pada Kapal MV. African Forest di Pelabuhan Douala, Afrika Barat”. Fokus pembahasannya adalah mengimplementasikan *International Ship & Port Security (ISPS)* dan *Standard Operating Procedure (SOP)* di atas kapal MV. African Forest agar terhindar dari ancaman-ancaman yang terjadi selama kapal bersandar di Pelabuhan Douala, Afrika Barat.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dibahas diatas, maka dapat disimpulkan beberapa rumusan masalah yang akan menjadi pertanyaan dan membutuhkan jawaban, dalam hal ini penulis akan membahas bab-bab selanjutnya dalam skripsi ini. Dari berbagai permasalahan yang menjadi rumusan masalah yang kemudian akan penulis bahas didalam skripsi ini adalah:

1. Bagaimana mengimplementasikan *International Ship & Port Security (ISPS)* dan *Standard Operating Procedure (SOP)* di atas kapal MV. African Forest?
2. Upaya apakah yang dilakukan agar implementasi *International Ship & Port Security (ISPS)* dan *Standard Operating Procedure (SOP)* sesuai dengan standar internasional?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan dari uraian latar belakang penulisan dan rumusan masalah, adapun beberapa tujuan yang menjadi acuan dari penyusunan skripsi ini yang penulis harapkan agar dapat bermanfaat bagi setiap pembacanya yaitu:

- 1 Mengetahui penerapan *International Ship & Port Security (ISPS)* dan *Standard Operating Procedure (SOP)* di atas kapal MV. African Forest.
- 2 Mengetahui upaya yang dilakukan agar implementasi *International Ship & Port Security (ISPS)* dan *Standard Operating Procedure (SOP)* sesuai dengan standar internasional

D. Manfaat Penelitian

Diharapkan dari hasil penelitian mengenai implementasi *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedure* keamanan pada kapal MV. African Forest di Pelabuhan Douala, Afrika Barat yang penulis lakukan dapat bermanfaat bukan hanya bagi penulis tetapi juga bermanfaat bagi pembaca. Manfaat dari penelitian ini diharapkan agar dapat dimanfaatkan dan menjadi pertimbangan serta acuan bagi pihak-pihak yang membutuhkan sebagai bahan atau sumber informasi.

Adapun manfaat penelitian dari penyusunan skripsi ini adalah:

1. Bagi Penulis

Dengan penelitian ini penulis dapat :

- a. Memahami ketentuan dari Kode Internasional untuk Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan serta dapat mengimplementasikannya ketika di atas kapal.
- b. Mengidentifikasi atau mendeteksi ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan yang tepat terhadap ancaman keamanan tersebut.

2. Bagi Pembaca

Dengan penelitian ini dapat memberikan pengetahuan kepada pembaca agar selalu mengimplementasikan *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedure* pada saat dinas jaga sebagai upaya dalam meminimalisir dan menekan resiko dari gangguan keamanan yang terjadi di atas kapal.

3. Bagi Instansi Terkait (Perusahaan Pelayaran)

Dengan penelitian ini diharapkan dapat menjadi evaluasi bagi pihak-pihak terkait untuk :

- a. Memastikan bahwa perwira keamanan perusahaan, nahkoda dan perwira keamanan kapal diberi dukungan yang perlu untuk memenuhi tanggung jawab dan tugas-tugas mereka.

- b. Mengoptimalkan rencana keamanan di kapal agar dapat dikembangkan, diterapkan dan ditegakkan sekaligus menjadi penghubung dengan para perwira-perwira keamanan kapal dan perwira keamanan fasilitas pelabuhan.

4. Bagi dunia praktisi

Sebagai bahan informasi bagi para rekan-rekan pelaut yang suatu saat mungkin akan sandar di pelabuhan Douala, Afrika Barat agar dapat lebih mengimplementasikan dan menegakkan rencana keamanan kapal sebagai upaya untuk mendeteksi ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap pencurian dan adanya *stowaways* di atas kapal.

E. Ruang Lingkup Penelitian

Mengingat akan luasnya pengertian-pengertian masalah yang ada maka dalam menyusun skripsi ini penulis hanya membatasi permasalahan yang dapat disajikan berkaitan dengan pengimplementasian *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedure* keamanan pada kapal MV. African Forest di Pelabuhan Douala, Afrika Barat ketika penulis sedang melaksanakan praktek di kapal.

F. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah pembaca dalam mengikuti alur rincian seluruh uraian dan pembahasan yang terdapat dalam skripsi yang berjudul “Implementasi *International Ship & Port Security (ISPS)* dan *Standard Operating Procedure (SOP)* Keamanan Pada Kapal MV. African Forest di

Pelabuhan Douala, Afrika Barat” ini maka sistematika penulisan skripsi ini dibagi dalam 5 (lima) bab, dimana dari semua bab-bab yang ada tersebut saling berkaitan yang terinci sebagai berikut:

BAB I. PENDAHULUAN

Pada bab ini terdiri dari latar belakang masalah, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan skripsi. Latar belakang berisi tentang alasan pemilihan judul dan pentingnya judul skripsi dan diuraikan pokok-pokok pikiran beserta data pendukung tentang pentingnya judul yang dipilih. Rumusan masalah adalah uraian tentang masalah yang diteliti, dapat berupa pernyataan dan pertanyaan. Batasan masalah berisi tentang batasan-batasan dari pembahasan masalah yang akan diteliti. Tujuan penelitian berisi tujuan spesifik yang ingin dicapai melalui kegiatan penelitian. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian bagi pihak-pihak yang berkepentingan. Sistematika penulisan skripsi berisi susunan tata hubungan bagian skripsi yang satu dengan bagian skripsi yang lain dalam satu runtutan pikir.

BABII. LANDASAN TEORETIS

Pada bab ini terdiri dari tinjauan pustaka dan kerangka pikir penelitian. Tinjauan pustaka berisi teori-teori atau pemikiran-pemikiran serta konsep-konsep yang melandasi judul penelitian. Kerangka pikir penelitian merupakan pemaparan penelitian

kerangka berpikir atau pentahapan pemikiran secara kronologis dalam menjawab atau menyelesaikan pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep.

BAB III. METODE PENELITIAN

Pada bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, data yang diperlukan meliputi pengalaman penulis dan data tentang kejadian saat di kapal. Waktu dan tempat penelitian menerangkan lokasi dan waktu dimana dan kapan penelitian dilakukan. Data yang diperlukan merupakan cara yang dipergunakan untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan. Metode pengumpulan data adalah prosedur yang sistematis dan standar untuk memperoleh data yang diperlukan. Teknik analisis data berisi mengenai alat dan cara analisis data yang digunakan dan pemilihan alat dan cara analisis harus konsisten dengan tujuan penelitian.

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini terdiri dari gambaran umum obyek yang diteliti, deskripsi masalah dan pembahasan masalah. Gambaran umum obyek penelitian adalah gambaran umum obyek yang diteliti. Analisa masalah merupakan bagian inti dari skripsi dan berisi pembahasan, pemaparan serta penjabaran dari hasil penelitian yang diperoleh.

BAB V. PENUTUP

Pada bab ini terdiri dari simpulan dan saran. Simpulan adalah hasil pemikiran deduktif dari hasil penelitian tersebut. Pemaparan simpulan dilakukan secara kronologis, jelas dan singkat, bukan merupakan pengulangan dari bagian pembahasan hasil pada bab IV. Saran merupakan pemikiran peneliti sebagai alternatif terhadap upaya pemecahan masalah.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN





PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Pada bab ini akan diuraikan landasan teori yang berkaitan dengan implementasi *International Ship & Port Security (ISPS)* dan *Standard Operating Procedure (SOP)* keamanan pada kapal MV. African Forest di Pelabuhan Douala, Afrika Barat.

Tinjauan pustaka dilakukan oleh penulis untuk mempermudah dalam pemahaman isi skripsi. Penjelasan-penjelasan yang diperoleh dalam bab ini diperoleh oleh penulis dari buku-buku referensi yang dapat dipercaya sebagai acuan dan dapat memberi pemahaman yang lebih mendalam tentang materi skripsi yang sedang dibahas. Kemudian, isi bab ini merupakan hasil dari materi yang telah dipilih oleh penulis dari beberapa buku referensi yang berkaitan dengan judul dan isi skripsi. Setelah itu, bab ini akan menyajikan teori-teori dan konsep-konsep yang dapat diterapkan untuk menjadi acuan pemahaman dan pemecahan dalam konteks pengimplementasian *International Ship & Port Security* dan *Standard Operating Procedures* saat jaga pelabuhan diatas kapal MV. African Forest.

1. Implementasi

Implementasi berkaitan dengan berbagai kegiatan yang diarahkan untuk merealisasikan program, dimana pada posisi ini eksekutif mengatur cara untuk mengorganisir, menginterpretasikan dan menerapkan kebijakan

yang telah diseleksi. Sehingga dengan mengorganisir, seorang eksekutif mampu mengatur secara efektif dan efisien sumber daya, unit-unit dan teknik yang dapat mendukung pelaksanaan program, serta melakukan interpretasi terhadap perencanaan yang telah dibuat dan petunjuk yang dapat diikuti dengan mudah bagi realisasi program yang dilaksanakan¹. Implementasi adalah bermuara pada aktivitas, aksi, tindakan atau adanya mekanisme suatu sistem. Implementasi bukan sekedar aktivitas, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan untuk mencapai tujuan kegiatan². Dengan kata lain implementasi adalah suatu kegiatan yang direncanakan dan dilaksanakan dengan serius dengan mengacu pada aturan tertentu untuk mencapai tujuan yaitu terlaksananya keamanan di atas kapal. Oleh karena itu, pelaksanaannya tidak berdiri sendiri tetapi dipengaruhi oleh objek berikutnya.

Berikut ini merupakan faktor keberhasilan implementasi :

- a. Prespektif kepatuhan (*compliance*) yang mengukur implementasi dari kepatuhan atas mereka.
- b. Keberhasilan implementasi diukur dari kelancaran rutinitas dan tiadanya persoalan.
- c. Implementasi yang berhasil mengarah kepada kinerja yang memuaskan semua pihak terutama kelompok penerima manfaat yang diharapkan.

¹Patton dan Sawicki, *Basic Methods of Policy Analysis and Planning*. (Michigan :Prentice Hall, 1993)

² Usman, *Kebijakan Politik* (Johjakarta : Bintang Harapan,2002), hlm.70

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

a. Pengertian *ISPS Code*

Menurut *IMO Maritime Safety Committee*, Kode Keamanan Internasional terhadap Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*The International Ship and Port Facility Security Code – ISPS 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 di Amerika Serikat. Pada dasarnya, kode tersebut menggunakan pendekatan manajemen resiko untuk menjamin keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dan untuk menentukan langkah-langkah keamanan apa yang tepat, penilaian resiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu.

Tujuan dari kode ini adalah menyediakan standar, kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi resiko, memungkinkan Pemerintah untuk mengimbangi apabila terjadi perubahan ancaman dengan merubah nilai kerentanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan melalui penentuan tingkat keamanan yang sesuai dan langkah-langkah keamanan yang sesuai.

b. Dasar Hukum

- 1) Undang-undang Nomor : 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

- 2) Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Ratifikasi SOLAS – 74
- 3) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*International Ships and Port Facility Security / ISPS Code*) di wilayah Indonesia.
- 4) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 3 Tahun 2004 tentang Penunjukan *Designated Authority*.

c. Jenis-jenis ancaman yang ditetapkan *ISPS Code*

- 1) Kerusakan atau penghancuran terhadap fasilitas pelabuhan atau kapal, misalnya oleh bahan peledak, pembakaran, sabotase atau vandalisme.
- 2) Pembajakan atau perampasan terhadap kapal dan orang-orang di kapal.
- 3) Perusakan muatan, peralatan kapal yang penting atau sistem-sistem dalam kapal atau bahan persediaan kapal.
- 4) Penggunaan akses oleh orang-orang yang tidak berwenang termasuk adanya penumpang gelap.
- 5) Penyelundupan persenjataan atau peralatan termasuk persenjataan pemusnah massal.
- 6) Penggunaan kapal untuk pengangkutan yang dimaksudkan membuat insiden keamanan dan insiden terhadap peralatan keamanan.

- 7) Penggunaan kapal sebagai senjata atau sebagai alat pembuat kerusakan atau penghancuran.
- 8) Penutupan, jalan-jalan ke pelabuhan, penguncian, alur masuk pelabuhan dsb.
- 9) Serangan senjata nuklir, biologi dan kimia.

d. Penerapan *ISPS Code*

Penerapan *ISPS Code* sesuai Amandemen SOLAS 74 dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.33 Tahun 2003 pemberlakuan Amandemen SOLAS 74 di Indonesia mulai tanggal 1 Juli 2004 terhadap :

- a) Kapal-kapal yang melakukan pelayaran Internasional, dengan rincian sebagai berikut :
 - i. Kapal Penumpang termasuk kapal penumpang berkecepatan tinggi.
 - ii. Kapal Barang termasuk kapal barang berkecepatan tinggi diatas 500 GT.
 - iii. Unit Pengeboran Minyak Lepas Pantai atau *Mobile Offshore Drilling Unit (MODU)*.
 - iv. Pelabuhan/Fasilitas pelabuhan yang melayani kapal-kapal pelayaran Internasional.
- b). Peraturan ini tidak diterapkan terhadap :
 - i. Kapal perang dan kapal bantuannya.

- ii. Kapal lain yang dimiliki atau dioperasikan oleh pemerintah negara-negara penandatangan dan digunakan hanya pada pelayanan non komersial oleh pemerintah.

3. *Standard Operating Procedure (SOP)*

Standard Operating Procedure adalah serangkaian instruksi kerja tertulis yang dibakukan (terdokumentasi) mengenai proses penyelenggaraan administrasi perusahaan, bagaimana dan kapan harus dilakukan, dimana dan oleh siapa dilakukan.

Standard Operating Procedure merupakan suatu pedoman atau acuan untuk melaksanakan tugas pekerjaan sesuai dengan fungsi dan alat penilaian kinerja instansi pemerintah berdasarkan indikator-indikator teknis, administrasi dan prosedural sesuai tata kerja, prosedur kerja dan sistem kerja pada unit kerja yang bersangkutan³.

a. Manfaat *Standard Operating Prosedure*

- 1) Sebagai standarisasi cara yang dilakukan *crew* dalam menyelesaikan pekerjaan atau tugasnya.
- 2) Mengurangi tingkat kesalahan dan kelalaian yang mungkin dilakukan oleh seorang *crew* dalam melaksanakan tugas.
- 3) Meningkatkan efisiensi dan efektifitas pelaksanaan tugas dan tanggung jawab individual *crew* dan organisasi secara keseluruhan.

³Tjipto Atmoko, Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (Jakarta: Binarupa Aksara,2012), hlm.124

- 4) Membantu *crew* menjadi lebih mandiri dan tidak bergantung pada intervensi manajemen, sehingga akan mengurangi keterlibatan pimpinan dalam pelaksanaan proses sehari-hari.
- 5) Meningkatkan akuntabilitas pelaksanaan tugas.
- 6) Menciptakan ukuran standar kinerja yang akan memberikan *crew* cara konkrit untuk memperbaiki kinerja serta membantu mengevaluasi usaha yang telah dilakukan.
- 7) Memberikan informasi mengenai kualifikasi kompetensi yang harus dikuasai oleh *crew* dalam melaksanakan tugasnya.
- 8) Memberikan informasi dalam upaya peningkatan kompetensi *crew*.
- 9) Memberikan informasi mengenai beban tugas yang dipikul oleh seorang *crew* dalam melaksanakan tugasnya.

b. Tujuan *Standard Operating Prosedure*

- 1) Agar *crew* menjaga konsistensi dan tingkat kinerja dalam organisasi atau unit kerja.
- 2) Agar mengetahui dengan jelas peran dan fungsi tiap-tiap posisi dalam organisasi.
- 3) Memperjelas alur tugas, wewenang dan tanggungjawab dari *crew* terkait.
- 4) Melindungi organisasi unit kerja dan *crew* dari malpraktek atau kesalahan administrasi lainnya.

- 5) Untuk menghindari kegagalan, kesalahan, keraguan, duplikasi dan in-efisiensi.

c. Fungsi *Standar Operating Procedure*

- 1) Memperlancar tugas *crew* atau unit kerja.
- 2) Sebagai dasar hukum bila terjadi penyimpangan.
- 3) Mengetahui dengan jelas hambatan-hambatannya dan mudah dilacak
- 4) Mengarahkan *crew* untuk sama-sama disiplin dalam bekerja.
- 5) Sebagai pedoman dalam melaksanakan pekerjaan rutin.

d. Keuntungan adanya *Standard Operating Procedure*

- 1) *SOP* yang baik akan menjadi pedoman bagi pelaksana, menjadi alat komunikasi dan pengawasan dan menjadikan pekerjaan diselesaikan secara konsisten.
- 2) Para *crew* akan lebih memiliki percaya diri dalam bekerja dan tahu apa yang harus dicapai dalam setiap pekerjaan.
- 3) *SOP* juga bisa dipergunakan sebagai salah satu alat *training* dan bisa digunakan untuk mengukur kinerja *crew*.

Oleh karena itu diperlukan standar-standar operasi prosedur sebagai acuan kerja secara sungguh-sungguh untuk menjadikan sumberdaya manusia yang profesional, handal sehingga dapat mewujudkan visi dan misi perusahaan.

4. Keamanan

Kata “keamanan” dalam bahasa inggris “*security*”, berasal dari bahasa latin yaitu “*se-curus*” yang artinya adalah “*se*” berarti tanpa, dan “*curus*” berarti kegelisahan (*se-curus* berarti tanpa kegelisahan atau mengandung makna keamanan). Arti keamanan memiliki berbagai makna, termasuk untuk merasa aman dan dilindungi serta digunakan untuk menggambarkan situasi tanpa resiko. Keamanan adalah hal utama yang berkaitan dengan nasib sekumpulan manusia, juga berkaitan dengan keyakinan bebas dari ancaman. Permasalahan dasarnya adalah tentang kelangsungan hidup, tetapi hal ini juga mencakup banyak hal atau urusan tentang sebuah kondisi kelangsungan kehidupan⁴.

Berikut kejadian akibat dari tidak terlaksananya keamanan yang baik di atas kapal dan di pelabuhan:

a. Pencurian

Pengertian pencurian menurut hukum beserta unsur-unsurnya dirumuskan dalam Pasal 362 KUHP, adalah berupa rumusan pencurian dalam bentuk pokoknya yang berbunyi:

“Barang siapa mengambil barang sesuatu yang seluruhnya atau sebagian adalah kepunyaan orang lain, dengan maksud untuk menguasai benda tersebut secara melawan hak, maka ia dihukum karena kesalahannya melakukan pencurian dengan hukuman penjara selama-lamanya lima tahun atau denda setinggi-tingginya enam puluh juta rupiah”⁵.

⁴Barry Buzan, *People, States, and Fear* (London:Harvester Wheatsheaf,1991), hlm.145

⁵Kitab Undang-Undang Hukum Pidana pasal 362 Tentang Pencurian

Untuk lebih jelasnya, apabila dirinci rumusan 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 memilikidan dengan melawan hukum).

Unsur-unsur pencurian adalah sebagai berikut:

1) Unsur-Unsur Objektif berupa:

a) Unsur perbuatan mengambil (*wegnemen*)

Unsur pertama dari tindak pidana pencurian ialah perbuatan “mengambil” barang. Kata “mengambil” (*wegnemen*) dalam arti sempit terbatas pada menggerakkan tangan dan jari-jari, memegang barangnya dan mengalihkannya ke lain tempat. Unsur berpindahnya kekuasaan benda secara mutlak dan nyata adalah merupakan syarat untuk selesainya perbuatan mengambil yang artinya juga merupakan syarat untuk menjadi selesainya suatu perbuatan pencurian yang sempurna.

b) Unsur benda

Pada objek pencurian ini sesuai dengan keterangan dalam *Memorie van Toelichting* (MvT) mengenai pembentukan Pasal 362 KUHP adalah terbatas pada benda-benda bergerak (*roerend goed*). Benda-benda tidak bergerak, baru dapat

menjadi objek pencurian apabila telah terlepas dari benda tetap dan menjadi benda bergerak. Benda bergerak adalah setiap benda yang berwujud dan bergerak ini sesuai dengan unsur perbuatan mengambil. Benda yang bergerak adalah setiap benda yang sifatnya dapat berpindah sendiri atau dapat dipindahkan (Pasal 509 KUHPerdara). Sedangkan benda yang tidak bergerak adalah benda-benda yang karena sifatnya tidak dapat berpindah atau dipindahkan, suatu pengertian lawan dari benda bergerak.

c) Unsur sebagian maupun seluruhnya milik orang lain

Benda tersebut tidak perlu seluruhnya milik orang lain, cukup sebagian saja, sedangkan yang sebagian milik pelaku itu sendiri. Contohnya seperti sepeda motor milik bersama yaitu milik A dan B, yang kemudian A mengambil dari kekuasaan B lalu menjualnya. Akan tetapi bila semula sepeda motor tersebut telah berada dalam kekuasaannya kemudian menjualnya, maka bukan pencurian yang terjadi melainkan penggelapan (Pasal 372 KUHP).

2) Unsur-Unsur Subjektif berupa:

a) Maksud untuk memiliki

Maksud untuk memiliki terdiri dari dua unsur, yakni unsur pertama maksud (kesengajaan sebagai maksud atau *opzet als oogmerk*), berupa unsur kesalahan dalam pencuriandan kedua

unsur memilikinya. Dua unsur itu tidak dapat dibedakan dan dipisahkan satu sama lain. Dalam hal tersebut berarti sebelum melakukan perbuatan mengambil dalam diri pelaku sudah terkandung suatu kehendak (sikap batin) terhadap barang itu untuk dijadikan sebagai miliknya.

b) Melawan hukum

Unsur melawan hukum dalam tindak pidana pencurian yaitu maksud memiliki dengan melawan hukum atau maksud memiliki itu ditunjukkan pada melawan hukum, artinya ialah sebelum bertindak melakukan perbuatan mengambil benda, ia sudah mengetahui dan sudah sadar memiliki benda orang lain itu adalah bertentangan dengan hukum⁶. Karena alasan inilah maka unsur melawan hukum dimaksudkan ke dalam unsur melawan hukum subjektif. Pendapat ini kiranya sesuai dengan keterangan dalam MvT yang menyatakan bahwa, apabila unsur kesengajaan dicantumkan secara tegas dalam rumusan tindak pidana, berarti kesengajaan itu harus ditujukan pada semua unsur yang ada dibelakangnya.

b. *Stowaway*

International Maritime Organization (IMO)

mendefinisikan *stowaway* (penumpang gelap) sebagai seseorang yang secara sembunyi-sembunyi berada di kapal, atau di kargo yang

⁶Moeljatno, Azas-azsas Hukum Pidana (Jakarta: Rineka Cipta,2002), hlm.33

kemudian dimuat di kapal tanpa persetujuan dari pemilik kapal, kapten kapal, atau *crew* kapal yang kemudian diketahui setelah meninggalkan pelabuhan atau disaat bongkar muat dilakukan di pelabuhan tujuan dan dilaporkan sebagai *stowaway* (penumpang gelap) pada pihak yang berwenang. Penumpang gelap ini biasanya akan menghadapi situasi yang berbahaya, karena status mereka yang *illegal* maka tidak jarang mereka harus menghabiskan hari di kapal tanpa makan dan minum, hal ini sangat beresiko pada kematian. Selain itu mereka juga beresiko untuk di penjara karena perbuatan mereka yang melanggar hukum.

Ada berbagai alasan, tujuan dan cara untuk seseorang bisa menjadi penumpang gelap di kapal, tapi biasanya mereka berusaha untuk menghindari daerah yang sedang dalam konflik, ketidakstabilan ekonomi dinegarannya, adanya kesenjangan sosial dan berharap untuk mendapat peluang hidup yang lebih baik di negara orang. Berbagai jenis atau tipe penumpang gelap akan membawa masalah yang berbeda bagi *crew* kapal dan mungkin memerlukan tindakan penanganan yang berbeda pula. Paling tidak penyelidikan dan identifikasi perlu dilakukan pada penumpang gelap yang telah ditemukan selain itu biaya pemulangan bagi penumpang gelap ke negara asalnya juga harus dikeluarkan oleh pemilik kapal, untuk itu perlu diketahui tipe dari penumpang gelap ini. Berikut tipe penumpang gelap berdasarkan alasan mereka:

1) Pengungsi (*Refugees*)

Pengungsi akan berusaha untuk melarikan diri dari peperangan akibat kerusuhan sipil, politik atau agama. Salah satunya adalah dengan cara menjadi penumpang gelap di kapal, penumpang gelap ini cenderung menuruti kata hati dan seringkali tidak memiliki surat-surat keterangan.

2) Imigran ekonomi (*Economic migrants*)

Kesulitan ekonomi akan membuat seseorang berusaha untuk mendapatkan kehidupan yang lebih baik, dengan menjadi penumpang gelap, orang tipe ini berharap untuk mendapatkan kehidupan yang lebih baik di negara orang. Tetapi kebanyakan mereka malah akan menjadi beban atau tanggungan bagi negara tersebut.

3) Pencari suaka (*Asylum seekers*)

Pencari suaka adalah seorang yang berusaha mencapai sebuah negara dimana suaka dapat diberikan atau imigran ekonomi yang mengklaim suaka sehingga berharap untuk tidak dipulangkan. Mereka akan mencoba untuk menyembunyikan identitas asli mereka atau mengadopsi kebangsaan dari suatu wilayah yang sedang terjadi konflik.

4) Imigran gelap (*Illegal immigrants*)

Imigran gelap tidak menginginkan kehadiran mereka diketahui oleh pihak berwenang, berharap untuk bisa memasuki suatu negara tanpa terdeteksi. Penumpang gelap umumnya diperlakukan sebagai imigran gelap di pelabuhan tujuan sesuai dengan undang-undang dari negara yang bersangkutan.

5) Penjahat (*Criminals*)

Jenis terakhir dari penumpang gelap dan mungkin yang paling mengkhawatirkan adalah penjahat, mereka mungkin menggunakan kekerasan dan mungkin terlibat dengan perdagangan obat-obatan atau kegiatan *illegal* lainnya. Penumpang gelap ini sering melakukan perjalanan dalam kelompok dan dapat menimbulkan sebuah ancaman yang serius bagi awak kapal, mereka juga terkadang mencari keuntungan dengan menuntut uang tebusan dari pemilik kapal.

Selain berdasarkan tipe diatas, *stowaway* (penumpang gelap) juga dapat dibedakan berdasarkan cara mereka beroperasi menjadi penumpang gelap. Berikut ini tipe *stowaway* berdasarkan cara beroperasi mereka:

1) *The opportunist*

The Opportunist adalah individu yang bertindak sendiri, telah membuat keputusan untuk menjadi penumpang gelap secara mendadak. Biasanya seorang buruh di pelabuhan atau orang yang

terkait, *opportunistic stowaway* tidak memiliki persiapan yang matang sehingga mudah untuk dicegah.

2) *The dedicated individuals*

The dedicated individuals kemungkinan akan bekerja atau beroperasi atas keinginannya sendiri, tetapi dia lebih memiliki persiapan yang matang, setelah merencanakan rute akan mencari kapal dengan tujuan tertentu.

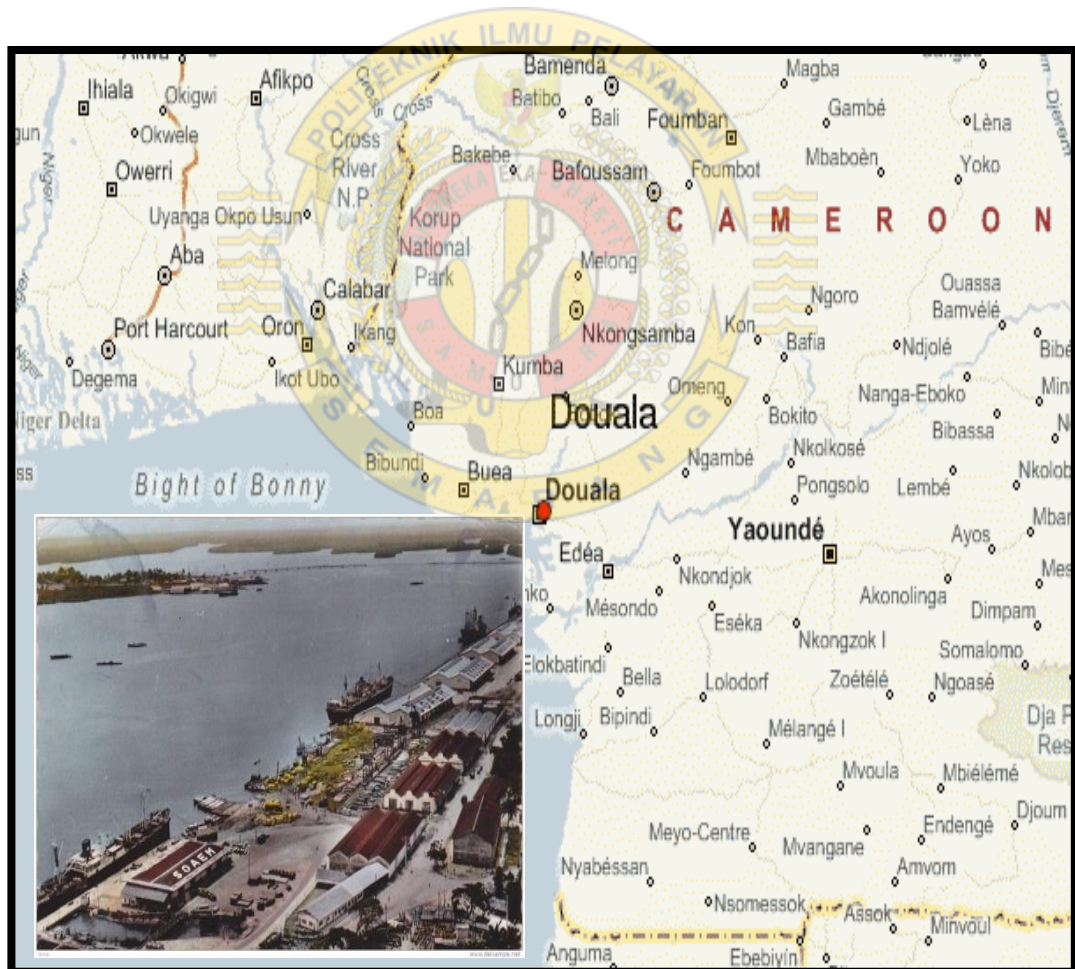
3) *The organized*

Merupakan penumpang gelap yang beroperasi secara berkelompok dan terorganisasi, mereka cenderung untuk menargetkan kapal-kapal *liner* atau kapal yang di charter secara *liner*.

5. Douala, Kamerun Afrika Barat

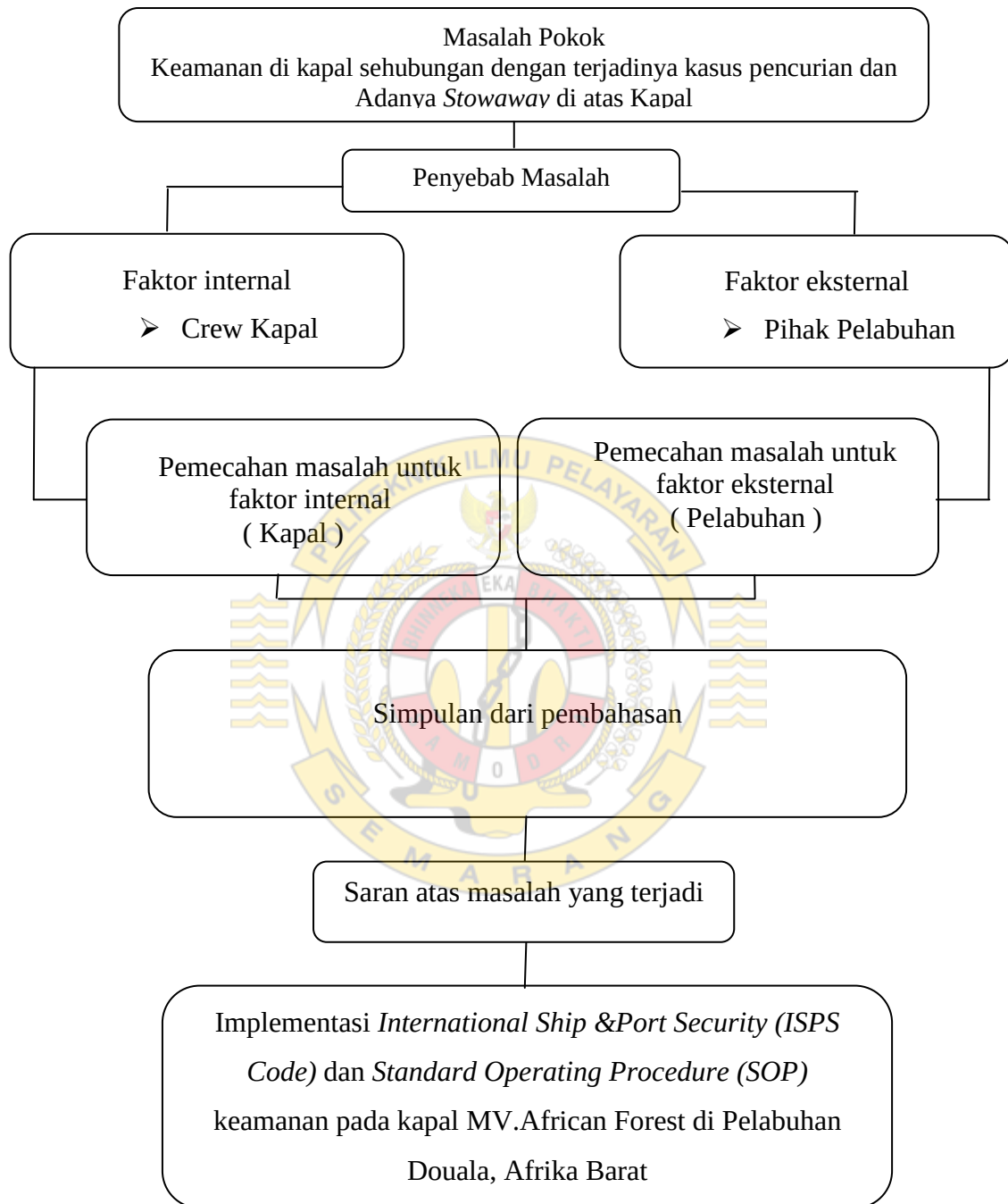
Douala adalah kota terbesar di Kamerun dan Ibu Kota Provinsi Litoral. Jembatan Bonaberi yang membentang di atas Sungai Wouri membelah kota komersial ini menjadi dua bagian. Penduduknya berjumlah sekitar 1,6 juta jiwa (1991). Douala terletak pada koordinat 4°3' LU 9°42' BT. Sebagian besar komoditas-komoditas ekspor Kamerun (minyak, kakao dan kopi) diangkut dari kota ini. Chad, negara tetangga yang terkurung daratan, sehingga menjadikan Douala sebagai lokasi transit bagi aktivitas perdagangannya.

Douala awalnya berupa tempat perdagangan manusia tidak lama setelah bangsa Portugal tiba tahun 1472. Dia kemudian menjadi bagian dari sebuah protektorat Jerman pada 1884 dan Kamerun Perancis pada 1919. Pasar terbesar di Kamerun, Pasar Eko, terletak di Douala. Daerah-daerah penting di Douala antara lain Bonanjo (pusat pemerintahan dan bisnis) dan Akwa (identik dengan kehidupan malam). Douala dilayani oleh Bandara Douala (tersibuk di Kamerun), Pelabuhan Douala (terbesar di Kamerun).



Gambar 2.1 Peta Douala Kamerun Afrika Barat

B. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.2 Kerangka Pikir Penelitian

C. Definisi Operasional

1. PBB : Persatuan Bangsa-bangsa adalah organisasi internasional yang didirikan pada tanggal 24 Oktober 1945 untuk mendorong kerjasama internasional. Badan ini merupakan pengganti Liga Bangsa-bangsa dan didirikan setelah Perang Dunia II untuk mencegah terjadinya konflik serupa. Pada saat didirikan, PBB memiliki 51 negara anggota; saat ini terdapat 193 anggota.
2. UNCLOS : *United Nations Convention on the Law of the Sea* merupakan perjanjian hukum laut yang dihasilkan dari konferensi PBB yang berlangsung dari tahun 1973 sampai dengan tahun 1982.
3. IMO : *Intenational Maritime Organization* merupakan salah satu Badan Khusus Perserikatan Bangsa-bangsa (PBB) yang menangani masalah-masalah kemaritiman, didirikan berdasarkan konvensi pembentukannya pada tanggal 6 Maret 1948 di Jenewa dan mulai berlaku pada tanggal 17 Maret 1958.
4. MSC : *Maritime Security Committeee* adalah komite yang menangani pengaturan-pengaturan masalah keselamatan dan keamanan pelayaran (*maritime safety and security*) seperti: keselamatan navigasi, stabilitas kapal, konstruksi pembangunan kapal, komunikasi maritim, keamanan maritim dari ancaman perompakan di laut dan sejenisnya.
5. SOLAS : *Safety of Life at Sea* adalah suatu aturan mengenai segala alat keselamatan dan hal-hal yang mengatur tentang peraturan tentang keselamatan di kapal.

6. ISPS Code : *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 paska serangan 11 September di Amerika Serikat.
7. DA : *Designed Authority* adalah penyelenggara yang dikenal didalam Pemerintah yang mengadakan perjanjian sebagai yang bertanggung jawab untuk memastikan implementasi dari ketentuan-ketentuan pasal ini yang menyinggung tentang keamanan fasilitas pelabuhan dan hubungan kapal/pelabuhan dari sudut pandang fasilitas pelabuhan, dalam hal ini Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
8. DoS : *Declaration of Security* adalah suatu persetujuan yang dicapai antar suatu kapal dan bisa juga suatu fasilitas pelabuhan atau kapal yang lainnya dengan yang mana ia berinteraksi, menetapkan langkah keamanan yang masing-masing akan menerapkannya.
9. RSO : *Recognized Security Organization* adalah Organisasi keamanan yang diakui maksudnya suatu Organisasi dengan keahlian yang tepat dalam bidang keamanan dan dengan pengetahuan yang tepat dalam bidang operasional kapal dan pelabuhan, yang dikuasakan untuk melaksanakan suatu penilaian, atau suatu pemeriksaan atau suatu persetujuan atau suatu kegiatan sertifikasi, dipersyaratkan oleh bab ini atau bagian A dari Peraturan ISPS ini.

10. SSP : *Ship Security Plan* adalah Rancangan Keamanan Kapal yang disusun untuk menjamin pemberlakuan tindakan-tindakan diatas kapal yang dirancang untuk melindungi para penumpang kapal, barang-barang, unit angkutan barang, perbekalan kapal atau kapal dari resiko keamanan. (ISPS-A 2. 1.4).
11. CSO : *Company Security Officer* adalah Orang yang ditugaskan oleh Perusahaan untuk memastikan bahwa penilaian keamanan kapal dilaksanakan, bahwa SSP disusun, diajukan untuk memperoleh persetujuan, dan sesudah itu dilaksanakan dan disimpan. CSO bertindak sebagai penghubung dengan para pejabat keamanan fasilitas pelabuhan dan pejabat keamanan kapal.(ISPS-A 2.1.7)
12. SSO : *Ship Security Officer* adalah orang di atas kapal yang ditugaskan oleh Perusahaan untuk bertanggung jawab atas keamanan kapal,termasuk pelaksanaan dan pemeliharaan SPP,SSO juga menjadi penghubung dengan CSO dan para pejabat keamanan fasilitas pelabuhan.(ISPS-A 2.1.6).SSO bertanggung jawab kepada Nakhoda.
13. PFSP : *Port Facility Security Plan* adalah Rencana yang disusun untuk menjamin pemberlakuan tindakan-tindakan diatas kapal yang dirancang untuk melindungi fasilitas pelabuhan dan kapal-kapal, para penumpang, barang, satuan-satuan angkutan barang dan perbekalan kapal dalam lingkungan fasilitas pelabuhan dari berbagai resiko keamanan, (ISPS-A 2.1.5).
14. PFSO : *Port Facility Security Officer* adalah Orang yang ditugaskan untuk menyusun, melaksanakan, memperbaiki dan memelihara PFSP dan bertindak sebagai penghubung dengan para SSO dan CSO, (ISPS- A. 2.1.8).

15. PSC : *Port Security Committee* adalah Organisasi yang terdiri dari Adpel/Kanpel selaku Koordinator, Kabid/Kasi Penjagaan dan Penyelamatan selaku Koordinator Pelaksana dan Perwakilan Instansi terkait selaku Anggota.
16. PSO : *Port Security Officer* adalah pejabat Kabid/Kasi Penjagaan dan Penyelamatan sebagai Koordinator Keamanan Pelabuhan.
17. *Security lv.1* : *Security Level 1* atau Keamanan tingkat 1 adalah tingkat dimana perlindungan minimum dari langkah keamanan yang tepat semestinya tetap dipelihara setiap saat.
18. *Security lv.2* : *Security level 2* atau Keamanan tingkat 2 adalah tingkat dimana tambahan perlindungan dari langkah keamanan yang tepat semestinya tetap dipelihara untuk jangka waktu tertentu sebagai hasil dari peningkatan resiko dari peristiwa keamanan.
19. *Security lv.3* : *Security Level 3* atau Keamanan tingkat 3 adalah tingkat untuk kelanjutan tindakan perlindungan secara khusus yang semestinya ditetapkan untuk jangka waktu terbatas ketika suatu peristiwa keamanan dimungkinkan atau nyata, meskipun bisa jadi tidak mungkin untuk dapat menemukan/mengenali tujuan sasarannya yang khusus.
20. Verifikasi : Verifikasi adalah Pemeriksaan/audit terhadap Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSP) serta semua ketentuan dan prosedur terkait dalam rancangan keamanan kapal dan pelabuhan yang harus dipenuhi.



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Metode Penelitian

Metode adalah cara yang teratur dan terpikir baik-baik untuk mencapai maksud¹. Dalam metode penelitian terdapat dua pendekatan penelitian yang terkenal yang terbagi menjadi dua penelitian yaitu kualitatif dan kuantitatif. Metode penelitian kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati². Selain itu, metode penelitian kualitatif adalah cara untuk mendeskripsikan dan menganalisis fenomena, peristiwa, aktivitas sosial, sikap kepercayaan, persepsi, pemikiran orang secara individual maupun kelompok³.

Metode penelitian yang digunakan oleh penulis dalam penyampaian masalah adalah metode deskriptif kualitatif, dimana dalam penelitian ini lebih menekankan pada makna dan proses daripada hasil suatu aktivitas. Untuk melakukan penelitian seseorang dapat menggunakan metode penelitian tersebut. Sesuai dengan masalah, tujuan, kegunaan dan kemampuan yang dimilikinya.

1. Metode Deskriptif

Metode penelitian deskriptif adalah metode penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri atau lebih (independen) tanpa

¹Kamus Besar Bahasa Indonesia, Pengertian Metode

²Bodgan dan Taylor, Metodologi Penelitian Kualitatif (Bandung: Remadja Karya,2011), hlm. 4

³Syaodih Nana, Metode Penelitian Pendidikan(Bandung: Remadja Karya,2007), hlm.60

membuat perbandingan atau menggabungkan antara variabel satu dengan yang lain⁴. Metode deskriptif dapat disimpulkan sebagai sebuah metode yang bertujuan untuk melukiskan atau menggambarkan keadaan di lapangan secara sistematis dengan fakta-fakta dengan interpretasi yang tepat dan data yang saling berhubungan, serta bukan hanya untuk mencari kebenaran mutlak tetapi pada hakikatnya mencari pemahaman observasi. Skripsi ini selain mengandung hal-hal yang bersifat teori juga memuat hal-hal yang bersifat praktikum. Dalam pengertian bahwa selain ditulis dari beberapa literatur buku, juga bersumber dari obyek-obyek penelitian yang terdapat dalam buku. Penggunaan aspek visual observasi sangat berperan dalam penelitian buku ini. Oleh karena itu skripsi ini memuat tentang sebuah penelitian yang dimunculkan dalam jenis-jenis permasalahan yang akan diteliti. Dalam penelitian ini digunakan metode penelitian secara deskriptif. Adapun pengertian lain dari deskriptif adalah tulisan yang berisi pemaparan, uraian dan penjelasan tentang suatu objek sebagaimana adanya pada waktu tertentu dan mengambil kesimpulan atau keputusan secara umum.

2. Metode Kualitatif

Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data

⁴Sugiyono, Memahami Penelitian Kualitatif (Bandung : ALFABETA,2012), hlm.35

dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif dan hasil penelitian lebih menekankan makna generalisasi⁵.

Penelitian deskriptif kualitatif ini bertujuan untuk mendeskripsikan apa yang saat ini berlaku. Didalamnya terdapat upaya mendeskripsikan, mencatat, analisis dan menginterpretasikan kondisi yang sekarang ini terjadi atau ada. Dengan kata lain penelitian deskriptif kualitatif ini bertujuan untuk memperoleh informasi-informasi mengenai keadaan yang ada. Bahwasanya penelitian deskriptif kualitatif dirancang untuk mengumpulkan informasi tentang keadaan-keadaan nyata sekarang yang sementara berlangsung. Pada hakikatnya penelitian deskriptif kualitatif adalah suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek dengan tujuan membuat deskriptif, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta atau fenomena yang diselidiki.

Oleh karena itu didalam pembahasan nanti peneliti berusaha memaparkan hasil dari semua studi dan penelitian mengenai suatu objek yang diperoleh, baik hal-hal yang bersifat teori juga yang bersifat praktis, dalam artian bahwa selain ditulis dari beberapa literatur buku, juga bersumber dari objek-objek penelitian yang juga terdapat dalam buku kemaritiman. Penggunaan aspek observasi sangat berperan dalam penelitian ini yang nantinya hasil observasi di atas kapal akan digabungkan dengan sumber data yang lain seperti, hasil wawancara dan dokumentasi di atas kapal.

⁵*Ibid.*, hlm.13

B. Waktu dan Lokasi Penelitian

Pada penelitian ini penulis mengambil lokasi penelitian di kapal MV.African Forest. MV. African Forest adalah kapal niaga jenis *General Cargo* yang dimiliki oleh Schiffahrtsgesellschaft MS Helene Braren GmbH & Co. KG Kollmar/Germany dengan alamat Große Burgstraße 55, 23552 Lübeck, Jerman. Adapun kantor operator cabangnya di Indonesia beralamat di Jalan Swasembada Timur XIII No. 4, Tanjung Priok, Jakarta Utara, DKI Jakarta, 14320. MV.African Forest yang berbendera Antigua & Barbuda ini memiliki empat buah palka dan diawaki oleh 21 orang *crew*.

Waktu yang digunakan penulis untuk melakukan penelitian ini adalah selama penulis melaksanakan praktek lautnya di atas MV. African Forest yaitu pada 08 Oktober 2014 sampai dengan 13 Oktober 2015 ketika penulis berada di Negara Afrika. Di Afrika lah tempat terjadinya banyak sekali kasus kejahatan di atas kapal, khususnya kapal-kapal niaga yang bersandar disana.

C. Obyek Penelitian

Obyek penelitian ini adalah awak kapal dan *stevedores* atau buruh pelabuhan yang terlibat pada saat melakukan kegiatan operasional bongkar muat serta *security* yang bertanggung jawab atas keamanan di atas kapal MV. African Forest.

D. Data yang diperlukan

Data merupakan keterangan yang benar dan nyata atau bahan nyata yang dapat dijadikan dasar kajian dalam suatu analisis atau kesimpulan⁶. Data dapat

⁶Kamus Besar Bahasa Indonesia, Pengertian Data

dibedakan menjadi data kualitatif dan kuantitatif. Data kualitatif adalah data yang tidak berbentuk angka yang diperoleh dari rekaman, pengamatan, wawancara atau bahan tertulis. Sedangkan data kuantitatif adalah data yang diperoleh dari perhitungan data kualitatif.

Berdasarkan definisi diatas dapat disimpulkan bahwa dalam menyusun skripsi ini mengemukakan beberapa metode atau teknik pengumpulan data, dimana data yang dikumpulkan penulis adalah pengamatan secara langsung selama proses pemuatan dan proses pembongkaran muatan. Data adalah suatu informasi yang digunakan dalam suatu penelitian agar dapat membantu untuk memberikan gambaran yang jelas bagi objek yang diteliti dan kemudian dapat dibahas. Biasanya data yang diperoleh dengan analisis. Berdasarkan cara memperolehnya, data yang diperoleh selama penelitian sebagai pendukung tersusunnya penulisan skripsi ini diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Data Primer

Data primer adalah data yang berasal dari sumber asli atau pertama. Data ini tidak tersedia dalam bentuk terkompilasi ataupun dalam bentuk file-file. Data ini harus dicari melalui narasumber atau dalam istilah teknisnya responden, yaitu orang yang kita jadikan objek penelitian atau orang yang kita jadikan sebagai sarana mendapatkan informasi ataupun data⁷.

Berdasarkan definisi diatas dapat disimpulkan bahwa data Primer adalah data yang berasal dari sumber asli atau pertama. Data ini tidak tersedia dalam bentuk terkompilasi ataupun dalam bentuk file-file. Data ini

⁷Sugiyono, Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D). (Bandung: ALFABETA, 2013), hlm.20

harus dicari melalui narasumber atau dalam istilah teknisnya responden, yaitu orang yang kita jadikan objek penelitian atau orang yang kita jadikan sebagai sarana mendapatkan informasi ataupun data, seperti *chief officer*, mualim jaga, semua awak kapal dan *stevedores* serta *security* yang bertanggung jawab atas keamanan di atas kapal.

2. Data Sekunder

Sumber sekunder adalah sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat dokumen atau orang lain⁸. Data sekunder merupakan data yang diperoleh peneliti sebagai data yang digunakan untuk mendukung atau melengkapi data yang sudah peneliti dapatkan secara langsung. Data tersebut peneliti dapatkan dari buku-buku dan hasil penelitian lain yang mempunyai hubungan dengan apa yang peneliti pelajari. Data sekunder juga bisa berupa data yang tidak langsung seperti dokumen-dokumen kapal yang akan membantu penelitian yang dilakukan oleh penulis.

E. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data adalah penelitian lapangan (*Field Research*) yang dilakukan dengan cara mengadakan peninjauan langsung pada instansi yang menjadi objek untuk mendapatkan data primer dan sekunder⁹.

Pengumpulan data dapat dilakukan dalam berbagai *setting*, berbagai sumber dan berbagai cara. Masing-masing data memiliki kelebihan dan kekurangan sendiri-sendiri, karena itu lebih baik mempergunakan suatu

⁸Sugiyono, *op. cit.* hlm.308

⁹Sugiyono, *op. cit.* Hlm.27

pengumpulan data lebih dari satu, sehingga semua dapat saling melengkapi satu sama lain untuk menuju kesempurnaan skripsi ini.

Didalam penelitian ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yang diantaranya:

1. Riset Lapangan

Penelitian lapangan adalah metode penelitian dengan menggunakan pengamatan secara langsung pada obyek yang diamati dan dilakukan pengamatan selama melaksanakan proyek laut di atas kapal, sehingga data-data yang diperoleh dan berhasil dikumpulkan benar-benar sesuai dengan kenyataan. Penelitian lapangan dilakukan dengan cara :

a. Observasi

Metode observasi adalah proses keterlibatan peneliti dalam situasi sosial kemudian dia mengungkapkan seluruh apa yang dilihat, dialami dan dirasakan langsung oleh peneliti¹⁰. Metode yang peneliti lakukan berdasarkan pada pengalaman selama melaksanakan Proyek Laut di atas kapal MV.African Forest selama 1 tahun 5 hari. Sehingga peneliti dapat melihat dan mengalami secara langsung kejadian gangguan keamanan yang terjadi.

b. Dokumentasi

Metode dokumentasi adalah data pendukung yang dikumpulkan sebagai penguatan data observasi dan wawancara¹¹. Sedangkan teknik dokumentasi adalah cara mengumpulkan catatan peristiwa yang sudah

¹⁰Mukhtar, Metode Penelitian Deskriptif Kualitatif.(Jakarta: GP Press Group,2013), hlm.109

¹¹*Ibid.*, hlm.119

berlalu¹². Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar atau karya-karya monumental dari seseorang. Berdasarkan definisi diatas dapat disimpulkan bahwa teknik dokumentasi adalah cara mengumpulkan data melalui peninggalan tertulis atau audio visual seperti arsip-arsip dan termasuk juga buku-buku tentang pendapat, teori, dalil atau hukum dan lain-lainyang berhubungan dengan masalah penelitian. Metode dokumentasi ini sebagai pelengkap dari suatu penelitian, metode ini peneliti laksanakan dengan cara melihat semua dokumen dan laporan yang berhubungan dengan permasalahan yang di bahas di penelitian ini sewaktu praktek di atas kapal MV. African Forest.

2. Metode Kepustakaan

Tinjauan pustaka adalah cara mencari data suatu penelitian yang memerlukan bahan yang bersumber dari perpustakaan¹³. Riset kepustakaan juga disebut suatu sistem pengumpulan data dengan mencari sumber dalam berbagai buku mengenai keterangan-keterangan yang dibahas dalam skripsi. Begitu juga dengan penelitian, selain melaksanakan riset lapangan juga melaksanakan riset kepustakaan guna mendapatkan keterangan yang akurat mengenai masalah yang akan dibahas. Riset penelitian itu peneliti laksanakan dengan jalan mengumpulkan buku-buku yang berkenaan dengan peraturan keamanan di atas kapal dan di pelabuhan serta yang ada didalam perpustakaan PIP / BPLP Semarang.

¹²Sugiyono, Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif,Kualitatif dan R&D).(Bandung: ALFABETA,2008), hlm.329

¹³Mukhtar, *op.cit*.hlm.118

F. Teknik Analisis Data

Analisis data didefinisikan sebagai proses yang merinci usaha secara formal untuk menemukan tema dan merumuskan hipotesis (ide) seperti yang disarankan oleh data dan sebagai usaha untuk memberikan bantuan pada tema dan hipotesis itu¹⁴.

Metode yang digunakan untuk menganalisa data yang dalam skripsi ini memaparkan metode kualitatif, dimana dalam penelitian skripsi ini memaparkan semua kejadian atau peristiwa yang terjadi dikapal yang berhubungan dengan permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini. Pengamatan dan pandangan terhadap data yang ada mulai dari pokok permasalahan yang terjadi, membaca kumpulan data, dikaji berdasarkan teori-teori yang dapat memberikan pemecahan masalah yang terbaik sehingga permasalahan yang timbul dapat terselesaikan dengan solusinya secara tepat, aman dan cepat.

Prinsip-prinsip pokok teknik analisis kualitatif ialah mengolah dan menganalisis data-data yang terkumpul menjadi data yang sistematis, teratur, terstruktur dan mempunyai makna¹⁵. Dalam hal ini setelah seluruh data dari hasil penelitian diperoleh, dilaksanakan teknik analisa data. Dalam penelitian skripsi ini, penulis menggunakan tiga macam metode analisa data yang mana akan dibahas secara jelas dibawah ini, sebagai berikut yaitu :

¹⁴Lexy J. Moleong, Metodologi Penelitian Kuantitatif (Bandung: PT Remaja Rosdakarya,2014), hlm.103

¹⁵Sarwono, Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif (Jogjakarta: Graha Ilmu,2006), hlm.239

1. Reduksi data

Reduksi data pada mulanya diidentifikasi satuan yaitu bagian terkecil yang ditemukan dalam data yang memiliki makna bila dikaitkan dengan fokus dan masalah penelitian¹⁶. Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa reduksi dapat didefinisikan sebagai proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyerderhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan tertulis di lapangan.

2. Penyajian data

Penyajian data adalah data populasi atau sampel yang sudah terkumpul dengan baik, apabila digunakan untuk keperluan informasi, laporan atau analisis lanjutan hendaknya diatur, disusun dan disajikan dalam bentuk yang jelas, rapi serta komunikatif dengan cara menampilkan atau menyajikan data yang lebih menarik publik¹⁷. Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa penyajian data merupakan sekumpulan informasi yang telah tersusun secara terpadu dan mudah dipahami yang memberikan kemungkinan adanya penarikan simpulan dan pengambilan tindakan.

3. Menarik simpulan

Menarik simpulan merupakan kemampuan seorang peneliti dalam menyimpulkan berbagai data yang diperoleh selama proses penelitian berlangsung.

¹⁶ Lexy J. Moleong, *op.cit.* hlm.208

¹⁷ Riduwan, *Dasar-dasar Statistika* (Bandung: ALFABETA,2003), hlm.59



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Lokasi Objek Penelitian

1. Gambaran Umum Perusahaan

Lubeca Marine Managemen merupakan perusahaan pelayaran penyedia jasa maritim yang terintegrasi dan unggul didalam kualitas, fleksibilitas dan ukuran armada. *Lubeca Marine Management* telah berkembang selama bertahun-tahun, mendirikan sebuah operasi yang memprioritaskan standar layanan dan penekanan pada keselamatan karyawan.

Armada Lubeca terdiri dari kapal *Multi-Purpose Vessel* (MPV), yang terlibat dalam perdagangan di seluruh dunia. Perusahaan pemilik kapal sekarang ini awalnya berasal dari perusahaan manajemen perkapalan yang didirikan pada tahun 1988 yaitu *Lubeca Marine Management* (HK) Ltd. di Hongkong oleh Capt. Klaus S. Boehe dan rekannya Steven Cheung yang merupakan pemilik kapal lokal dari Hanseatic City of Lübeck di Jerman. Putra pendiri, Jan P. Boehe, bergabung dengan perusahaan pada tahun 1991 dan menjadi mitra dalam tahun-tahun berikutnya.

2. Gambaran Umum Kapal

Sesuai dengan masalah yang diangkat maka sebagai deskripsi data, akan dijelaskan tentang keadaan sebenarnya yang terjadi di kapal, sehingga dengan deskripsi ini penulis mengharapkan agar pembaca mampu dan bisa

merasakan tentang semua hal yang terjadi selama penulis melaksanakan penelitian.

MV. African Forest diawaki oleh 21 *mixcrew* yang terdiri dari seorang Nakhoda, seorang KKM, 3 Mualim, 2 Masinis, seorang Bosun, 3 Juru Mudi, 2 OS, 3 orang *Deck Cadet*, seorang *Fitter*, seorang *Oiler*, seorang *Wiper*, seorang Koki dan seorang *Steward*.

B. Deskripsi Data

Berdasarkan hasil pengolahan data yang didapat dari hasil pengamatan penulis mengenai penerapan *ISPS Code* serta pelaksanaan dinas jaga yang sesuai dengan *Standard Operating Procedure* maka dapat diketahui bahwa pelaksanaan manajemen keamanan di kapal MV. African Forest belum terlaksana dengan baik sebagaimana yang diatur dalam *ISPS Code*.

Kode Keamanan Internasional terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan (*The International Ship and Port Facility Security Code – ISPS 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 di Amerika Serikat. Pada dasarnya, kode tersebut menggunakan pendekatan manajemen resiko untuk menjamin keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan serta untuk menentukan langkah-langkah keamanan apa yang tepat, penilaian resiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu.

Tujuan dari Kode ini adalah menyediakan standar, kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi resiko, memungkinkan Pemerintah untuk mengimbangi apabila terjadi perubahan ancaman dengan merubah nilai kerentanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan melalui penentuan tingkat keamanan yang sesuai dan langkah-langkah keamanan yang sesuai.

Penerapan *ISPS Code* haruslah dijalankan dan disesuaikan dengan *Standard Operating Procedure* yang berlaku. *Standard Operating Procedure* (SOP) adalah serangkaian instruksi kerja tertulis yang dibakukan (terdokumentasi) mengenai proses penyelenggaraan administrasi perusahaan, bagaimana dan kapan harus dilakukan, dimana dan oleh siapa dilakukan.

Berdasarkan penjabaran hal tersebut diatas dapat diartikan bahwatujuan keamanan perusahaan pelayaran secara keseluruhan untuk mencegah korban luka atau korban jiwa baik awak kapal, para penumpang kapal, para pengunjung kapal, para karyawan atau petugas lain siapapun yang hadir dan atau didekat kapal. Serta mencegah, kerusakan atau kehilangan barang milik kapal berikut muatan atau barang milik lain apapun akibat ulah kegiatan teror atau oleh organisasi kriminal lain. Kode ini menyediakan standar, kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi resiko, memungkinkan Pemerintah untuk mengimbangi apabila terjadi perubahan ancaman dengan merubah nilai kerentanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan melalui penentuan tingkat keamanan yang sesuai dan langkah-langkah keamanan yang sesuai dimana dalam pelaksanaannya tidak lepas dari berbagai macam kejadian dan hambatan (sesuai dengan tujuan *ISPS Code*) serta agar pelaksanaannya berjalan dengan

baik maka penerapan *ISPS Code* harus berjalan sesuai dengan *Standard Operating Procedure* yang berlaku.

Berdasarkan pengamatan yang telah dilakukan, penulis melihat ada beberapa kejadian dan hambatan yang diakibatkan karena belum maksimalnya penerapan *ISPS Code* oleh pihak kapal dan pelabuhan serta *Standard Operating Procedure* ketika dinas jaga oleh para *crew* kapal. Beberapa peristiwa tersebut adalah sebagai berikut :

1. Pencurian

Contoh kasus yang terjadi adalah pencurian ketika kapal sedang melakukan proses bongkar muat di Douala, Afrika Barat pada saat penulis berjaga 20:00-00:00. Seorang *stevedore* atau buruh pelabuhan dengan sengaja mengambil/mencuri peralatan *lashing* yang seharusnya dipakai untuk me-*lashing* muatan yaitu *lashing chain*. 4 buah *lashing chain* berhasil dicuri dengan memasukkannya ke dalam tas. Untungnya hal tersebut terbongkar saat *stevedores* tersebut akan turun, oleh seorang AB dikarenakan gerak-geriknya yang mencurigakan akhirnya tas *stevedores* tersebut di bongkar dan benar saja 4 *lashing chain* ditemukan didalamnya. Kejadian tersebut sontak membuat *Chief Officer* selaku SSO memberlakukan *checking* kepada semua *stevedores* dan membuat proses bongkar muat menjadi tertunda dikarenakan kejadian tersebut.

2. *Stowaways*

Adapun kasus lain saat kapal akan meninggalkan Pelabuhan Douala, ketika dilakukan *Stowaway Searching* telah ditemukan *stowaway* yang

juga seorang *stevedore* yang bersembunyi di dalam sauna, diduga *stowaway* tersebut menyusup ke kapal dengan cara bersembunyi didalam muatan yang dimuat yaitu *sawn timber*. *Stowaway* tersebut kami tangkap ketika kami melaksanakan *stowawaysearch* ke seluruh bagian kapal, seperti *Bridge, Deck Accomodation, Sauna, Crew's Cabin, Kitchen, Engine Room, Holds, Ventilation Hole, Forecastle, etc*. Pengecekan awal pada tanggal 09-12-14 sesaat sebelum kapal *departure*, di area akomodasi semua *clear* kemudian berlanjut menuju area *holds* atau palka, semua *clear* hingga ke bagian depan yaitu *forecastle*. Pengecekan kedua tanggal 10-12-14 setelah kapal *depart* dan berlayarsemua juga *clear*, hingga pada siang hari, seorang *crew* yang akan menggunakan sauna terkejut karena bertemu dengan seseorang yang bukan *crew* kapal dan berasal dari Afrika, lantas dilaporkannya hal itu kepada *Captain*. Kemudian *Captain* menahannya disalah satu ruangan kamar yang tidak terpakai lalu membuat *report* ke perusahaan. *Captain* memutuskan untuk menurunkannya di pelabuhan terdekat selanjutnya yaitu *Port of Lagos*, Nigeria dan melaporkannya kepada pihak otoritas pelabuhan atau *Port State Authority (PSA)* disana, sesampainya dipelabuhan *stowaway* kemudian dijemput oleh pihak keamanan pelabuhan selanjutnya dikembalikan ke Douala dan diproses sesuai dengan hukum yang berlaku di Kamerun.

To whom it may concern

MV African Forest
Port Dakar
19/12/14

STATEMENT OF STOWAWAY REPORT

Dear Sirs,

Please note that 10/12/14 during the searching the vessel one stowaway was found at 12:45. Vessel left port Douala 09/12/14, 02:40 lt Stowaway - SOULEIMANOU MBOUOMBOUO N. Douala port's docker in uniform, was found in sauna room inside accommodation. He was short time in accommodation, came from cargo hold.

Sauna room was checked during stowaways searching before departure 08/12/14 and 09/12/14 – was empty.

Mr. SOULEIMANOU MBOUOMBOUO N was fixed in Visitors Logbook 07/12/14 with stevedores gang, left vessel 17:20. But he remained on vessel or came back later –unknown.

We suppose that stowaway was hidden with Stevedores assistance inside of cargo of sawn timbers and left hold 10/12/14 when Crew opened holds for searching.

Master of the mv African Forest
S. Veselovsky

Gambar 4.1 Stowaway Report at Douala, West of Africa



Gambar 4.2 Stowaway at Douala, West of Africa

C. Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil deskripsi data tersebut terjadi penyimpangan oleh personil kapal dan *security* ketika berjaga berupa kurangnya kewaspadaan personil di atas kapal dan *security* terhadap keamanan serta tidak menjalankan *Standard Operating Procedure* dengan baik ketika berjaga serta belum maksimalnya pengetahuan dan kesadaran personil kapal terhadap implementasi *ISPS Code* sehingga berdampak pada terjadinya pencurian dan naiknya *stowaway* di atas kapal. Sebelum melakukan suatu pekerjaan/dinas jaga di atas kapal biasanya personil dan/atau *security* kapal terlebih dahulu membaca dan memahami *Standard Operating Procedure* yang telah dibuat sesuai pekerjaan yang akan dilaksanakan dan berisi poin-poin harus dilaksanakan secara benar dan terencana sebelumnya. Maka perlu kerja sama yang erat antara pihak kapal dalam hal ini (CSO & SSO) dan pihak darat (PFSO & PSC).

Dicermati dari hasil data tersebut, maka dapat disimpulkan mengenai penyebab-penyebab kurangnya kesadaran *crew* terhadap pengimplementasian *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedure* sehingga terjadinya pencurian dan adanya *stowaway* diatas kapal MV. African Forest, penyebab-penyebab tersebut kurang lebih dapat penulis uraikan sebagai berikut:

1. Terhadap implementasi *ISPS Code* serta pelaksanaan *Standard Operating Procedure* di atas kapal
 - a. Kurangnya pengetahuan dan pemahaman *crew* dalam pengimplementasian *ISPS Code*

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan salah satu *crew* mengenai seberapa sering pemberian arahan atau *briefing* menyangkut keselamatan khususnya mengenai penerapan *ISPS Code* dan *SOP*:

Pemberian arahan atau *briefing* mengenai keselamatan oleh mualim 1 sangatlah minim, materi yang diberikan sangat terbatas tidak mencakup semua materi keselamatan yang terdapat di *ISPS Code* dan *crew* belum memahami mengenai materi yang diberikan sehingga dalam pelaksanaannya sering tidak sesuai dengan *SOP*.
(AB 1, 15-01-2015)

Pemberian materi yang sangat minim dan terbatas itulah yang menyebabkan *crew* menjadi sulit untuk mencerna dan memahami maksud dari materi tersebut sehingga berimbas ketika *crew* berjaga yaitu pelaksanaan jaga keamanan di atas kapal belum maksimal dan sesuai dengan *SOP*. Kurangnya pengetahuan, pemahaman dan pengimplementasian *crew* kapal terhadap *system* dan prosedur keamanan di kapal akan berakibat seperti berikut:

- 1) Tidak berkembangnya rencana keamanan kapal yang telah dibuat dan dirancang.
- 2) Belum tegaknya rencana keamanan kapal yang sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh *SSO* dan *CSO*.

Berdasarkan kedua hal tersebut akan berakibat kepada berkurangnya kesadaran *crew* akan pentingnya sistem keamanan di atas kapal dan pelaksanaannya yang sesuai dengan prosedur yang telah dibuat. Dan tentu saja juga akan berimbas pada terlaksananya prosedur keamanan yang buruk.

- b. Kurangnya familiarisasi terhadap pelaksanaan keamanan di atas kapal

Familiarisasi mengenai standar dan prosedur keamanan di kapal belum maksimal, mualim 3 yang bertugas memberikan sosialisasi dan familiarisasi kepada *crew* yang baru saja naik belum efektif, adapun ceklist yang diberikan untuk disosialisasikan hanya dijelaskan secara mendetail sehingga terkadang *crew* yang baru mengalami kebingungan dan kurang memahaminya (hasil wawancara dengan OS 1, 16-01-2015)

Pemahaman *crew* mengenai standar dan prosedur pelaksanaan keamanan di kapal menyebabkan *crew* sulit dalam melaksanakan tugasnya mengamankan kapal, tidak mengetahui prosedur-prosedur dalam menangani ancaman keamanan dan situasi darurat.

- c. Belum maksimalnya pelaksanaan *Standard Operating Procedure*

Seperti yang diungkapkan oleh mualim 3:

Tugas jaga oleh *crew* di kapal dalam pelaksanaannya mengalami berbagai kendala, salah satunya tidak terlaksananya pengamanan di kapal yang sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan, pelanggaran seperti naiknya orang asing tanpa identitas ke atas kapal dan beberapa penjual aksesoris yang naik kapal tanpa seijin dari mualim jaga adalah beberapa hal dari pelaksanaan *SOP* yang tidak dilaksanakan dengan baik (hasil wawancara dengan mualim 3, 16-01-2015)

Dari hasil wawancara dan observasi penulis, disimpulkan bahwa belum maksimalnya pelaksanaan *Standard Operating Procedure* dapat meningkatkan prosentase terjadinya pencurian dan naiknya *stowaway* ke atas kapal. Adapun akibat yang ditimbulkan karena belum optimalnya prosedur jaga keamanan di kapal adalah:

- a. Meningkatnya tingkat kesalahan dan kelalaian yang mungkin dilakukan oleh seorang *crew* dalam melaksanakan tugas.
- b. Menurunnya efisiensi dan efektifitas pelaksanaan tugas dan tanggung jawab *crew* secara keseluruhan.
- c. Menurunkan akuntabilitas pelaksanaan tugas.

Ke-3 hal tersebut merupakan dampak yang ditimbulkan apabila prosedur tidak dijalankan dengan baik karena *SOP* berperan penting dalam:

- a. Penegakkan rencana keamanan dan *SOP* ketika jaga di atas kapal.
- b. Penegakkan disiplin *crew* kapal.
- c. Pemberian pembekalan kepada semua *crew* tentang pelaksanaan dinas jaga dalam hal keamanan dan keselamatan.
- d. Meningkatkan akuntabilitas pelaksanaan tugas.
- e. Memberikan pedoman kepada *crew* kapal dalam melaksanakan pekerjaan rutin.

2. Terhadap terjadinya pencurian dan adanya *stowaway* di atas kapal MV. African Forest

- a. Penyebab terjadinya kasus pencurian alat-alat muat dan naiknya *stowaway* ke atas kapal:
 - 1) Penyebab terjadinya pencurian:

a) Pengisian *visitor* di *logbook* yang sering kosong. Masih ada tamu kapal yang tidak mengisi buku tamu dan diijinkan masuk oleh juru mudi jaga, dengan alasan juru mudi jaga tersebut kenal, paham dan mengetahui tujuan dari tamu tersebut atau merupakan suatu permintaan dari salah satu *crew* kapal yang membawanya naik ke atas kapal. Tentu saja hal ini tidak sesuai dengan aturan standar yang berlaku di *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedure*.

b) Kurangnya kewaspadaan *crew* kapal ketika berdinamis jaga dipelabuhan. Dinas jaga di pelabuhan menurut aturannya haruslah secara bergantian mengecek semua area kapal dan sekelilingnya untuk memastikan aman dan dilaksanakan secara berkala setiap 1 jam sekali, akan tetapi dalam pelaksanaannya tidak sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan oleh SSO.

2) Penyebab naiknya *stowaway* ke atas kapal:

a) Kurangnya pemeriksaan *crew* kapal/juru mudi dan *officer* ketika jaga terhadap pengecekan muatan yang akan dimuat di kapal seperti muatan *logs* dan *veneer wood*. Hal itu menjadi celah bagi *stowaway* untuk menerobos masuk ke dalam kapal dengan memanfaatkan kelengahan awak kapal/juru mudi dan *officer* ketika jaga dengan cara masuk ke dalam salah satu muatan tersebut.

- b) *Crew* kapal saat akan melakukan *stowaway searching* kedalam palka-palka membuka tutup palka tanpa ada yang mengawasi palka tersebut.
 - c) Masih kurangnya pengetahuan dan pemahaman dari *crew* kapal sehingga *crew* kapal tersebut mengambil tindakan yang salah dan bisa membahayakan kapal dengan membiarkan adanya akses masuk kedalam kapal ketika kapal berlayar. Hal tersebut berakibat masuknya *stowaway* kedalam kapal (kedalam sauna) dan dijadikan sebagai tempat persembunyiannya.
- b. Penempatan *security* dari darat oleh *Port Facility Security Officer (PFSO)* yang bertugas kurang optimal diatas kapal oleh Penempatan personil keamanan dari darat diatas kapal merupakan salah satu bentuk tindakan pencegahan tindak pencurian dan adanya *stowaway* sekaligus meningkatkan standar keamanan dan keselamatan diatas kapal, akan tetapi dalam pelaksanaannya terdapat beberapa kekurangan didiri personil tersebut sehingga tugasnya di atas kapal kurang optimal. Seperti yang dikatakan oleh mualim 2:

Petugas keamanan dari darat yang ditempatkan di kapal belum optimal dalam menjalankan tugasnya, petugas *security* tersebut saat dicek ketahuan tidur ketika bertugas, dalam hal menjaga keamanan, *security* dari darat yang ditempatkan disini perlu sekali pengawasan lebih dari *officer* untuk mengingatkan para *security* agar menjalankan tugasnya dengan baik (hasil wawancara dengan mualim 2, 17-01-2015).

Dari hasil observasi yang penulis dapatkan, berikut ini merupakan bukti bahwa petugas *security* dari darat yang ditugaskan di atas kapal belum optimal dalam menjalankan tugasnya dan mengakibatkan terjadinya pencurian dan naiknya *stowaway* di atas kapal.



Gambar 4.3 *Security* kedapatan tidur saat berjaga

Pencurian terjadi ketika kapal sedang melakukan proses bongkar muat di Douala, Afrika Barat pada saat penulis berjaga 20:00-00:00 (15-02-15). Tiga *stevedore* atau buruh pelabuhan mencuri peralatan *lashing* yang seharusnya dipakai untuk me-*lashing* muatan yaitu *lashing chain*. 4 buah *lashing chain* berhasil dicuri dengan memasukkannya kedalam karung lalu dimasukkan kedalam tas.

Pencurian tersebut terbongkar saat *stevedores* tersebut akan turun, oleh seorang AB dikarenakan gerak-geriknya yang mencurigakan akhirnya tas *stevedores* tersebut di bongkar dan ditemukan didalam tas *stevedore* tersebut 4 *lashing chain*.



Gambar 4.4 Pencuri yang berhasil ditangkap



Gambar 4.5 Barang bukti berupa 4 *lashing chain*

Sedangkan kasus naiknya *stowaway* ke atas kapal bermula ketika dilakukan *Stowaway Searching* telah ditemukan *stowaway* yang juga seorang *stevedore* yang bersembunyi di dalam sauna, diduga *stowaway* tersebut menyusup ke kapal dengan cara bersembunyi didalam muatan yang dimuat yaitu *sawn timber*. *Stowaway* tersebut kami tangkap ketika kami melaksanakan *stowawaysearch* ke seluruh bagian kapal, seperti *Bridge, Deck Accomodation, Sauna, Crew's Cabin, Kitchen, Engine Room, Holds, Ventilation Hole, Forecastle, etc*. Pengecekan awal pada tanggal 09-12-14 sesaat sebelum kapal *departure*, di area akomodasi semua *clear* kemudian berlanjut menuju area *holds* atau palka, semua *clear* hingga ke bagian depan yaitu *forecastle*. Pengecekan kedua tanggal 10-12-14 setelah kapal *depart* dan berlayar semua juga *clear*, hingga pada siang hari, seorang *crew* yang akan menggunakan sauna terkejut karena bertemu dengan seseorang yang bukan *crew* kapal yang berasal dari Afrika, lantas dilaporkannya hal itu kepada *Captain*. Kemudian *Captain* menahannya disalah satu ruangan kamar yang tidak terpakai lalu membuat *report* ke perusahaan kemudian memutuskan untuk menurunkannya di pelabuhan terdekat selanjutnya yaitu *Port of Lagos, Nigeria* dan melaporkannya kepada pihak otoritas pelabuhan atau *Port State Authority (PSA)* disana, sesampainya dipelabuhan *stowaway* kemudian dijemput oleh pihak keamanan pelabuhan selanjutnya dikembalikan ke Douala dan diproses sesuai dengan hukum yang berlaku di Kamerun.



Gambar 4.6 Stowaway yang berhasil ditangkap

D. Pembahasan

Penerapan *ISPS Code* yang optimal diatas kapal, dalam hal ini di MV.African Forest sangat diinginkan oleh pihak perusahaan untuk menunjang kelancaran operasional kapal tersebut dan awak kapalnya untuk keselamatan *crew* kapal diatas kapal.Berdasarkan perumusan masalah telah dijelaskan bahwa ada dua permasalahan yang mendasar, yaitu bagaimana untuk mengimplementasikan *ISPS Code* serta *Standard Operating Procedure* dalam upaya meningkatkan keamanan dan kewaspadaan serta upaya yang dilakukan agar implementasi *ISPS Code* dan *SOP* sesuai dengan standar internasional. Berdasarkan hasil analisis terhadap dua masalah tersebut, ditemukan beberapa cara atau solusi untuk menyelesaikan masalah yang dihadapi, yaitu:

1. Langkah-langkah untuk mengimplementasikan *ISPS Code* serta *Standard Operating Procedure* di kapal MV.African Forest

Berdasarkan pada waktu penulis melaksanakan praktek laut di atas kapal MV. African Forest dan hasil wawancara dengan narasumber dapat disimpulkan bahwa penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedure* belum terlaksana dengan baik, hal tersebut disebabkan karena kurangnya kesadaran dan pengetahuan dari *crew* kapal terhadap penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedure*. Sehingga menyebabkan masalah keamanan yang sangat serius, agar implementasi dan pelaksanaan *ISPS Code* serta *Standard Operating Procedure* dapat menunjang keamanan

dan kelancaran operasional, dalam pelaksanaannya harus dilaksanakan dengan baik dan sesuai dengan prosedur yang berlaku.

Untuk memecahkan masalah diatas dan agar dapat mengimplementasikan *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedure* yang baik sehingga dapat tercipta manajemen keamanan yang diharapkan, maka yang perlu dilakukan adalah meningkatkan pengetahuan *crew* kapal dalam mengimplementasikan *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedure* yang baik di atas kapal.

Adapun langkah-langkah yang diambil guna mencari solusi dalam persoalan tersebut dapat dijabarkan sebagai berikut:

- a. Memberikan pengarahan tentang semua materi yang ada dalam *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedure (Security Briefing)* Untuk lebih meningkatkan perhatiannya terhadap implementasi *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedure* di atas kapal seperti pengetahuan dalam penerapan dan pelaksanaannya *crew* diberikan pengarahan tentang semua materi dan tindakan-tindakan yang terdapat dalam implementasi *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedures*serta melakukan diskusi untuk membahas semua persoalan keamanan diatas kapal dan membahas semua materi tersebut apabila ada *crew* kapal yang kurang jelas dan membutuhkan pemahaman yang lebih. *Security Briefing* dilakukan secara berkala dan berkesinambungan agar pengetahuan *crew* kapal semakin bertambah dalam implementasi dan pelaksanaannya.



Gambar 4.7 *Security Briefing by Ch. Officer 20th Desember 2014*

b. Melakukan *familiarisation*

Familiarisasi perihal keamanan diatas kapal diberikan oleh *Chief Officer* yang merupakan penanggung jawab keamanan di atas kapal atau *SSO* dengan menggunakan *checklist* sehingga dalam penyampaianya dapat dilakukan secara detail sesuai *checklist*. Familiarisasi ini diberikan pada saat pergantian *crew* baru, familiarisasi tersebut menerangkan tentang tugas dan tanggung jawab tiap-tiap *crew* kapal untuk menjaga keamanan kapal dan dilaksanakan sampai *crew* tersebut dapat memahami tugas dan

tanggung jawabnya di atas kapal dan melaksanakannya sesuai dengan prosedur yang berlaku.

	SECURITY FAMILIARISATION	Page 1 / 1 Revision: 0
---	---------------------------------	---------------------------

Name of vessel	
Name of trainer	
Name of person familiarised	
Date of familiarisation	

MANDATORY PART

The SSO ensures that **every new crew-member** is familiarised and briefed about the following:

No.		√
1	Meaning and consequential requirements of the different security levels	
2	Emergency procedures and contingency plans	
3	Recognition + detection of weapons, dangerous substances + devices	
4	Behavioural patterns characteristics of persons who are likely to threaten security	
5	Techniques used to circumvent security measures	

DUTY-SPECIFIC PART

The SSO ensures that **new crew-members with specific security duties** are familiarised with the following (delete if not relevant for duty) before performing specific security duties:

No.		√
1	Current security threats and patterns	
2	Security-related communications	
3	Operations of security equipment and systems	
4	Testing and maintenance of security equipment and systems	
5	Inspection, control and monitoring techniques	
6	Methods for physical searches of persons, personal effects, baggage, cargo and ships stores	
7		
8		

.....

Signature Trainer

.....

Signature familiarised person

Gambar 4.8 Security Familiarization

- c. Melakukan pengawasan pada *crew* kapal yang sedang dinas jaga
 Peningkatan disiplin dan kesadaran *crew* kapal terhadap implementasi *ISPS Code* dan pelaksanaan *Standard Operating Procedure* yang baik di atas kapal dilaksanakan dengan cara melakukan pengawasan oleh perwira yang bertanggung jawab penuh terhadap keamanan yaitu *Chief Officer*, *Chief Officer* menilai dan mencatat kesalahan yang dilakukan oleh *crew* kapal tersebut kemudian memberikan pengarahan dan contoh yang seharusnya dilakukan sesuai dengan prosedur serta memberikan peringatan agar *crew* tersebut tidak melakukan kesalahan tersebut untuk kedua kalinya. Tindakan pengawasan ditujukan untuk mengetahui pelaksanaan serta penerapan *ISPS Code* dari para *crew*, mengetahui sejauh mana *crew* memahami materi keamanan yang telah diberikan sebelumnya dalam *Security Meeting* dan mengetahui sejauh mana pelaksanaan dinas jaga yang sesuai dengan prosedur (*SOP*)

2. Upaya yang dilakukan agar implementasi *ISPS Code* dan *SOP* sesuai dengan standar internasional

a. Upaya dari pihak kapal

1) Tutup semua akses masuk ke dalam kapal

Hal ini penting untuk dilakukan untuk mencegah masuknya orang-orang yang tidak berkepentingan ke dalam area kapal yang dapat membuat *stowaway* masuk dan menyusup kedalam kapal.

Tabel 4.1 Ship Security Plan(at securing access)

Protective Measures	Level 1	Level 2	Level 3
Locking or securing access to restricted areas (Doors in escape routes must be capable of being opened without keys from the direction for which escape is required)	YES		
Use personnel as security guards or patrol	Optional	YES *	YES #
Access points are normally secured (@) or continuously attended to prevent unauthorized access	YES	Assign additional personnel at appropriate access point	
Weather-deck access vents, storage lockers, and doors to normally unmanned spaces (such as store rooms, auxiliary machinery rooms, etc) may be locked (@) or precautions taken to prevent unauthorized access	YES		
Limit entry to the level to a minimum number of access point (while not restricting egress from the vessel in the event of an emergency)	Optional	YES	YES *
Coordinate with the waterfront facility to extend access control beyond the immediate area of the vessel	Optional	YES	

*Dedicating personnel to guarding or patrolling restricted area

#Posting personnel to continuously patrol restricted areas and areas adjacent to restricted areas

@Doors in escape routes must be capable of being opened without keys from the direction for which escape is required

*Limit entry to a single access point

2) Penulisan identitas, pengecekan dan pemberian kartu pengunjung/identitas tamu dan stevedores

Mencatat semua identitas tamu/stevedores dan keterangan lain seperti : keperluan tamu, waktu naik dan turunnya tamu semua

ditulis lengkap didalam buku tamu atau *Visitor Logbook*. Setelah selesai mencatat, lakukan pemeriksaan terhadap tamu/*stevedores* dan barang-barang bawaan tamu/*stevedores* tersebut dengan tujuan untuk memastikan tamu/*stevedores* tersebut tidak membawa barang berbahaya yang dapat mengancam keamanan dan keselamatan di atas kapal. Langkah terakhir adalah memberikan kartu pengunjung atau *Visitor Card*, tujuan pemberian kartu ini adalah agar *crew* kapal dapat mengetahui bahwa orang tersebut merupakan tamu/*stevedores* di kapal dan seandainya orang tersebut melakukan tindakan yang membahayakan kapal semua *crew* dapat mengetahuinya dan sesegera mungkin melaporkan hal tersebut kepada *Chief Officer* selaku SSO yang bertanggung jawab terhadap keamanan kapal. Pengecekan kembali dilakukan saat tamu/*stevedores* akan turun dari kapal, lakukan pemeriksaan secara menyeluruh terhadap tamu/*stevedores* terutama barang bawaannya, hal tersebut sangatlah perlu untuk memastikan bahwa tamu/*stevedores* tersebut tidak mengambil/mencuri barang-barang dari atas kapal. Sehubungan dengan hal ini telah dijelaskan juga dalam prosedur keamanan diatas kapal bahwa dilarang membawa/ mengijinkan/ menyuruh orang tanpa identitas menaiki kapal, maka seluruh *crew* wajib hukumnya mentaati dan melaksanakan aturan tersebut

dengan baik untuk menghindari terjadinya pencurian dan naiknya stowaway ke atas kapal.

Tabel 4.2 *Ship Security Plan (Controlling embarkation of persons and their effects)*

<i>Protective Measures</i>	<i>Level 1</i>	<i>Level 2</i>	<i>Level 3</i>
<i>Verify reason personnel are embarking the vessel by using tickets, boarding passes, work orders, or other means</i>	YES		
<i>Positively identify crewmembers, passengers, vendors, visitors, and other personnel prior to each embarkation</i>	YES		
<i>Arriving crew verified as authorized to serve aboard the vessel</i>	YES		
<i>Inspect persons, baggage, carry-on items, and personal gear for prohibited weapons, incendiaries, and explosives</i>	YES		
<i>Security briefing provided to all passengers, prior departing on any specific threats and the need for vigilance and reporting suspicious persons, objects or activities</i>	Optional	YES	
<i>Assign personnel to guard designated inspection areas</i>	Optional	YES	
<i>Limit entry to only passengers and crewmembers</i>	Optional		YES
<i>Escort all service providers or other personnel needed aboard to provide essential service to the vessel</i>	Optional		YES

3) Melakukan patroli keliling kapal

Untuk meningkatkan keamanan diatas kapal, maka *crew* yang berjaga diwajibkan untuk melakukan patroli keliling seputar kapal secara bergantian dengan *crew* yang berjaga di *gangway*, hal ini untuk meminimalisir dan mencegah terjadinya pencurian yang dilakukan antara *stevedore* di atas kapal dengan *stevedore* didarat (dengan cara melempar barang curian dari atas kapal ke darat) dan mencegah naiknya *stowaway* dari *mooring line* ke atas kapal. Selanjutnya selalu melaporkan situasi dan kondisi pada saat itu kepada *officer* yang berjaga.

Tabel 4.3 *Ship Security Plan(Monitoring of deck areas and areas surrounding the vessel's)*

<i>Protective Measures</i>	<i>Level 1</i>	<i>Level 2</i>	<i>Level 3</i>
<i>Use security lookout and / or security patrols</i>	<i>Optional</i>	YES	YES *
<i>Perform waterside boat patrol</i>	<i>Optional</i>		YES *
<i>Use divers to inspect the underwater pier structure prior to the vessel's arrival, upon the vessel's arrival, and in other cases deemed necessary (if required by port facility)</i>	<i>Optional</i>		YES

*Increase the number and frequency of :

- Security patrols to ensure continous monitoring and
- Waterside boat patrols to ensure continous monitoring

4) Melaksanakan pengawasan dan pengecekan muatan secara ketat

Hal ini untuk mencegah masuknya *stowaway* ke dalam kapal dengan cara bersembunyi didalam muatan. Pengawasan dan pengontrolan terhadap setiap proses bongkar muat sangatlah penting karena pada saat itulah sering muncul celah bagi *stowaway* untuk menyusup kedalam kapal. Pengecekan dilaksanakan sebelum muatan dimuat atau masih didarat dan setelah muatan dimuat didalam palka.

Tabel 4.4 *Ship Security Plan (Supervising the handling of cargo and vessel's stores)*

<i>Protective Measures</i>	<i>Level 1</i>	<i>Level 2</i>	<i>Level 3</i>
<i>Verify non-containerized cargo against the manifest (Companies are encouraged to participate in the US Customs Service program titled : Custom Trade Partnership Against Terrorism)</i>		YES	
<i>Verify the container identification numbers of loaded containers against the manifest (Idem as above)</i>		YES	
<i>Verify the container identification numbers of empty containers against the manifest (Idem as above)</i>		YES	
<i>Inspect vessel's store and provisions</i>		YES	

5) Melakukan *Stowaway Search*

Kegiatan ini adalah wajib hukumnya dilaksanakan setelah kapal selesai proses bongkar muat dan akan berlayar kembali. Semua crew wajib melaksanakan *stowaway search* tidak terkecuali orang mesin, karena kegiatan ini sifatnya merata dan meluas keseluruhan bagian kapal baik *deck* maupun mesin. Pengecekan dan pemeriksaan dilakukan diseluruh bagian kapal, meliputi *Bridge, Accomodation Deck, Kitchen, Engine Room, Cabin, Holds, Ventilation Hole, Forecastle and etc.* periksa dan cek dengan teliti semua tempat dan pastikan tidak ada *stowaway* yang bersembunyi didalamnya.

Tabel 4.5 *Ship Security Plan (Stowaways search)*

<i>Protective Measures</i>	<i>Level 1</i>	<i>Level 2</i>	<i>Level 3</i>
<i>Checking all of ship's part before and after leaving (Bridge, deck, accommodation, kitchen, engine room, all crew's cabin, hold, vent's, etc)</i>	<i>YES</i>		
<i>Verify the holds, holds ventilation;s hole are clear</i>	<i>YES</i>		

Untuk lebih meningkatkan keamanan di kapal maka kapal wajib melaksanakan beberapa poin penting berikut ini:

- 1) Meningkatkan tingkat keamanan kapal
 - a) Pada tingkat keamanan 1, kegiatan-kegiatan berikut ini semestinya dilaksanakan, melalui langkah yang tepat, pada seluruh kapal agar dapat mengenali dan mengambil tindakan pencegahan terhadap suatu peristiwa / kejadian keamanan:
 - i. Memastikan pelaksanaan terhadap seluruh tugas-tugas keamanan kapal.
 - ii. Pengawasan keluar masuk ke kapal
 - iii. Pengawasan terhadap naiknya orang-orang/personil-personil dan seluruh barang bawaannya
 - iv. Memantau areal terbatas untuk memastikan bahwa hanya orang-orang/personil-personil yang berwenang yang memiliki akses keluar masuk.
 - v. Memantau areal geladak dan areal sekeliling kapal
 - vi. Mengawasi penanganan muatan dan perbekalan kapal
 - vii. Memastikan bahwa komunikasi keamanan ada dan siap digunakan.
 - b) Pada tingkat keamanan tingkat 2, penambahan langkah-langkah/tindakan-tindakan perlindungan.

c) Pada tingkat keamanan tingkat 3, kelanjutan tindakan perlindungan secara khusus, ditetapkan dalam rancangan, keamanan.

2) *Declaration of Security*

Meminta atau menerbitkan deklarasi keamanan yang ditujukan kepada kapal maupun fasilitas pelabuhan yang saling berinteraksi dengan tujuan untuk memberitahukan dan/atau menetapkan keadaan tingkat keamanan yang berlaku dilingkungannya, agar masing-masing pihak dapat menyesuaikan dan menyetujui tindakan keamanan yang dilaksanakan, sesuai dengan rancangan keamanan masing-masing.

3) Penilaian terhadap keamanan kapal

Penilaian keamanan kapal adalah suatu hal yang perlu dan kesatuan bagian dari proses pengembangan dan pembaruan rancangan keamanan kapal. Petugas keamanan kapal semestinya memastikan bahwa penilaian keamanan kapal dilaksanakan oleh orang dengan keahlian yang tepat untuk mengevaluasi keamanan dari suatu kapal.

Penilaian keamanan kapal semestinya termasuk suatu peninjauan ulang keamanan ditempat dan sekurangnya elemen-elemen berikut:

a) Pengenalan tindakan keamanan yang ada, tatacaranya dan operasinya.

- b) Pengenalan dan evaluasi dari kunci operasional di kapal yang penting untuk dilindungi.
- c) Pengenalan kemungkinan ancaman terhadap kunci operasional di kapal dan kemungkinan hal itu terjadi, agar dapat menetapkan langkah/tindakan keamanan yang diprioritaskan dan
- d) Pengenalan pada kelemahan-kelemahan, termasuk faktor manusia dalam infrastruktur, kebijakan dan tatacaranya.

Penilaian keamanan kapal semestinya didokumentasikan, ditinjau ulang, diterima dan disimpan oleh perusahaan.

- 4) Pembentukan rancangan keamanan kapal
 Setiap kapal semestinya membawa di atas kapal suatu rancangan kapal yang disetujui oleh pihak yang berwenang. Pihak yang berwenang boleh mempercayai peninjauan ulang dan persetujuan rancangan-rancangan keamanan kapal atau perubahannya terhadap rancangan yang sebelumnya disetujui, kepada organisasi keamanan yang diakui. Penyampaian suatu rancangan keamanan kapal, atau perubahan-perubahannya terhadap rancangan yang telah disetujui sebelumnya untuk persetujuan, semestinya ditemani dengan penilaian keamanan, pada dasar yang mana rancangannya atau perubahan-perubahannya telah dihasilkan. Suatu rancangan seperti itu, semestinya dibangun dan ditujukan sekurangnya sebagai berikut:

- a) Tindakan yang dirancang untuk mencegah senjata, bahan kimia berbahaya dan peralatannya yang bermaksud untuk dipergunakan terhadap manusia, kapal-kapal atau pelabuhan-pelabuhan dan membawanya yang mana tidak diperkenankan untuk diambil dari atas kapal.
 - b) Pengenalan pada areal terbatas dan tindakan-tindakan atau langkah-langkah, untuk mencegah pihak yang tidak berkepentingan untuk masuk ke areal tersebut.
 - c) Tindakan untuk mencegah pihak yang tidak berkepentingan untuk masuk ke kapal.
 - d) Tata cara untuk tanggapan terhadap ancaman keamanan atau pelanggaran keamanan.
 - e) Tugas-tugas awak kapal yang ditunjuk bertanggung jawab terhadap keamanan dan awak kapal yang lain, pada segi keamanan.
 - f) Tata cara untuk pelatihan, praktek latihan dan pelaksanaan latihan berkaitan dengan rancangannya.
 - g) Tata cara, perintah dan petunjuk pada penggunaan sistem kesiagaan keamanan di atas kapal.
- 5) Pembentukan petugas keamanan perusahaan (CSO)
- Perusahaan semestinya menunjuk petugas keamanan perusahaan, seorang yang ditunjuk sebagai petugas keamanan perusahaan bisa bertindak sebagai petugas keamanan perusahaan untuk satu kapal

atau lebih, tergantung dari jumlah atau jenis kapal.Operasional perusahaan menetapkan ini, jelas dikenali untuk kapal yang mana orang ini bertanggung jawab.Suatu perusahaan boleh, tergantung pada jumlah atau jenis kapal yang mereka operasional, menunjuk beberapa orang sebagai petugas keamanan perusahaan, ditetapkan, secara jelas dikenali untuk kapal yang mana masing-masing orang bertanggung jawab.Dalam tambahan terhadap yang ditetapkan di tempat lain dalam bagian peraturan ini, tugas-tugas dan tanggung jawab petugas keamanan perusahaan, semestinya termasuk tetapi tidak terbatas pada:

- a) Memberitahukan tingkat ancaman yang mungkin dihadapi oleh kapal menggunakan penilaian keamanan yang tepat dan informasi terkait yang lain.
- b) Memastikan penilaian keamanan kapal dilaksanakan.
- c) Meningkatkan kesadaran keamanan dan kewaspadaan.
- d) Menjamin pelatihan yang cukup untuk personil yang bertanggung jawab terhadap keamanan di kapal
- e) Menjamin keberhasilan komunikasi dan kerjasama antara petugas keamanan kapal dan petugas keamanan fasilitas pelabuhan yang terkait.
- f) Memastikan sesuai antara persyaratan keamanan dan persyaratan keselamatan.

6) Pembentukan petugas keamanan kapal

Seorang petugas keamanan kapal semestinya ditunjuk oleh perusahaan untuk setiap kapal yang memiliki tugas dan bertanggung jawab dalam keamanan kapal yaitu:

- a) Menjalankan pemeriksaan keamanan dari setiap kapal untuk memastikan tindakan keamanan terpelihara.
- b) Koordinasi segi keamanan dalam penanganan muatan dan perbekalan kapal dengan awak kapal lainnya dan dengan petugas keamanan fasilitas pelabuhan yang terkait.
- c) Penerapan koordinasi terhadap rancangan keamanan kapal dengan petugas keamanan perusahaan dan petugas keamanan fasilitas pelabuhan yang terkait
- d) Meningkatkan kesadaran keamanan dan kewaspadaan di atas kapal.
- e) Memastikan bahwa pelatihan yang cukup telah dilengkapi terhadap awak kapal yang sesuai.
- f) Melaporkan seluruh peristiwa keamanan.

b) Upaya dari pihak pelabuhan

- 1) Menentukan areal terbatas di dalam fasilitas pelabuhan

Dalam hal ini perwira keamanan fasilitas pelabuhan (*PFSO*) sebagai penanggung jawab untuk pengembangan, implementasi, revisi dan memelihara rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dan untuk berkoordinasi dengan petugas keamanan kapal serta

petugas keamanan perusahaan bersama *PSC/PSO* melaksanakan salah satu Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*PFSP*) yaitu mengenali areal terbatas untuk ditetapkan di dalam fasilitas pelabuhan, menetapkan luasnya, waktu penerapannya, tindakan keamanan yang harus diambil untuk mengawasi akses untuk itu dan yang berhak untuk mengawasi kegiatan yang ada di sana. Hal ini semestinya juga termasuk dalam keadaan yang tepat, tindakan untuk menjamin bahwa areal terbatas sementara disapu keamanannya, keduanya sebelum dan sesudah areal tersebut ditetapkan. Maksud / tujuan dari areal terbatas adalah:

- a) Melindungi penumpang, awak kapal, fasilitas pelabuhan, personil fasilitas pelabuhan dan pengunjung, termasuk yang mengunjungi pelabuhan yang berhubungan dengan kapal.
- b) Melindungi fasilitas pelabuhan.
- c) Melindungi kapal yang menggunakan dan sedang dilayani di fasilitas pelabuhan.
- d) Melindungi lokasi keamanan yang peka dan wilayah di dalam fasilitas pelabuhan dan
- e) Melindungi muatan dan perbekalan kapal dari kerusakan.

Selain itu *PFSP* semestinya menjamin bahwa seluruh areal terbatas mempunyai ketetapan tindakan keamanan yang jelas untuk pengawasan:

- a) Akses oleh perorangan
- b) Masuk, parkir, memuat dan membongkar kendaraan
- c) Pergerakan, penyimpanan muatan dan perbekalan kapal;
dan
- d) Barang yang ditinggalkan oleh pemiliknya atau barang bawaan.

Dalam *PFSP* semestinya mengurus seluruh areal terbatas dan dengan jelas memberikan tanda yang menunjukkan bahwa keluar masuk ke areal terbatas, dan kehadiran pihak yang tidak berkepentingan di dalam areal tersebut secara hukum telah melanggar keamanan.

2) Pemantauan keamanan fasilitas pelabuhan

Organisasi keamanan fasilitas pelabuhan harus memiliki kemampuan untuk menantau fasilitas pelabuhan dan daerah yang mendekatnya pada daratan dan perairan setiap saat, termasuk waktu malam hari di kapal-kapal di fasilitas pelabuhan dan areal yang mengelilingi kapal, pemantauan seperti itu dapat termasuk menggunakan:

- a) Penerangan
- b) Penjagaan keamanan, termasuk berjalan kaki, berkendara dan patroli lewat perairan dan
- c) Peralatan pengenalan pengganggu otomatis dan peralatan pengamatan.

3) Koordinasi dan kerjasama antara PFSO dengan SSO
(Menempatkan personil keamanan pelabuhan di atas kapal)

Penempatan personil keamanan pelabuhan di atas kapal merupakan salah satu kerjasama antara pihak pelabuhan (PFSO) dengan pihak kapal (SSO) untuk meningkatkan keamanan di atas kapal dan di area pelabuhan khususnya tempat dimana kapal tersebut bersandar. Semua kegiatan keamanan yang melibatkan pihak pelabuhan dan pihak kapal yang mengatur adalah *Port Facility Security Officer* (PFSO), dalam pelaksanaannya PFSO mempunyai tugas dan tanggung jawab yang utama, yaitu:

- a) Melakukan penilaian keamanan awal secara komprehensif dengan memperhatikan penilaian keamanan pelabuhan yang relevan.
- b) Mengembangkan dan memelihara Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan.
- c) Melaksanakan dan menyiapkan Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan.
- d) Melaksanakan inspeksi keamanan secara teratur untuk menjamin tindakan keamanan dapat diterapkan secara terus-menerus.
- e) Melakukan koordinasi pelaksanaan Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan dengan *Port Security Committee-Company Security Officer* dan *Ship Security Officer*.

Semua personil keamanan/*security* tersebut harus mempunyai pengetahuan tentang dan terbiasa dengan ketentuan PFSP yang relevan dalam beberapa hal yaitu:

- a) Mempunyai pengetahuan ancaman dan pola keamanan yang baik
 - b) Mampu mengenali dan mendeteksi senjata, alat-alat dan benda berbahaya
 - c) Mampu mengenali karakteristik dan pola perilaku orang-orang yang mungkin mengancam keamanan
 - d) Mempunyai teknik dalam tindakan pengamanan
 - e) Teknik inspeksi, pengawasan dan *monitoring*, serta
 - f) Metode pengeledahan fisik orang-orang, barang-barang pribadi dan yang lainnya.
- 4) Penetapan level keamanan

Seperti halnya kapal yang menetapkan level keamanan maka sama halnya dengan pelabuhan juga harus menetapkan suatu level keamanan untuk menjaga kondisi dan situasi area pelabuhan agar tetap stabil dan aman.

- a) Prosedur keamanan tingkat – 1

Pada level 1 ini tanggung jawab keamanan pelabuhan ada pada PFSO yang dibantu oleh beberapa petugas keamanan sesuai kebutuhan pelabuhan. PFSO mengkoordinir staff keamanan untuk melaksanakan tugas sesuai tempat dan

waktunya serta menggunakan peralatan-peralatan bantu guna membantu petugas melaksanakan tugasnya. Prosedur keamanan tingkat – 1 dilaksanakan terhadap:

- i. Akses keluar masuk fasilitas pelabuhan.
- ii. Areal terbatas didalam fasilitas pelabuhan.
- iii. Penanganan muatan.
- iv. Pengiriman perbekalan.
- v. Penanganan barang yang ditinggalkan oleh pemiliknya dan,
- vi. Pemantauan keamanan fasilitas pelabuhan.

Prosedur pelaksanaan keamanan tingkat – 1 terlampir

b) Prosedur keamanan tingkat – 2

Pada saat kondisi tingkat keamanan level 2 di fasilitas pelabuhan maka PFSO segera menginformasikan kepada seluruh kapal yang bersandar di fasilitas pelabuhan maupun yang akan menuju ke fasilitas pelabuhan sampai dengan dari level keamanan tingkat 2 diakhiri oleh *Contracting Government*. Organisasi keamanan fasilitas pelabuhan harus mempunyai kemampuan untuk memonitor fasilitas pelabuhan dan sekitarnya, pada daratan dan air terus menerus, termasuk malam hari dan saat jarak penglihatan terbatas, area terlarang didalam pelabuhan, kapal dan area sekitar. *Monitoring* seperti itu meliputi penggunaan:

- i. Penerangan
- ii. Petugas Keamanan, termasuk patroli jalan kaki, kendaraan dan *waterborne*
- iii. Alat pendeteksian gangguan dan peralatan pengawasan otomatis.

Prosedur pelaksanaan keamanan tingkat – 2 terlampir

c) Prosedur keamanan tingkat – 3

Pada tingkatan ini tindakan perlindungan keamanan secara khusus harus dilaksanakan dalam suatu jangka waktu yang terbatas ketika insiden keamanan mungkin atau akan segera terjadi, walaupun belum diketahui sasarannya. PFSO & SSO harus berhubungan & berkoordinasi untuk tindakan yang perlu dilaksanakan.

Prosedur pelaksanaan keamanan tingkat – 3 terlampir

Sebagai tindakan lanjutan dari upaya untuk menunjang prosedur keamanan dan mengurangi resiko terjadinya kejahatan di areal pelabuhan, maka dibentuk suatu Rancangan Fasilitas Keamanan Pelabuhan (PFSP) sebagai acuan untuk melaksanakan prosedur keamanan.

Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSP) ini dikembangkan untuk memastikan pelaksanaan langkah-langkah yang dirancang untuk meningkatkan keamanan maritim di area pelabuhan yang dibuat oleh:

- 1) Operator / pengelola pelabuhan atau *Port Facility Security Officer* (PFSO) atau

- 2) Pemerintah dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Isi dari setiap masing-masing PFSP beragam tergantung dari keadaan tertentu dari fasilitas pelabuhan dan kondisi sekitar fasilitas pelabuhan. Yaitu:

- 1) Tindakan yang dirancang untuk mencegah senjata, unsur berbahaya dan alat-alat yang dimaksudkan untuk digunakan melawan orang-orang, kapal atau pelabuhan.
- 2) Tindakan yang dirancang untuk mencegah akses tidak resmi ke fasilitas pelabuhan, ke kapal yang ditambahkan di fasilitas dan ke area fasilitas yang terbatas.
- 3) Prosedur untuk merespon ancaman keamanan atau pelanggaran atas keamanan, termasuk ketentuan untuk memelihara operasi kritis fasilitas pelabuhan atau hubungan kapal/pelabuhan.

Dalam melaksanakan tugasnya melakukan pengamanan sekitar area pelabuhan dan meningkatkan keamanan, petugas keamanan pelabuhan mempunyai misi:

- 1) Untuk membatasi masuknya orang yang tidak memiliki kepentingan yang jelas kedalam daerah kerja terbatas termasuk dermaga.
- 2) Untuk mendeteksi masuknya orang-orang yang tidak berwenang dan tidak memiliki Pas Pelabuhan.
- 3) Untuk memberikan petunjuk investigasi tertentu pada sistem keamanan.
- 4) Untuk mencegah terjadinya masuk dan keluar barang secara tidak sah.



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Dari hasil penelitian yang dilakukan di kapal MV. African Forest mengenai implementasi *ISPS Code and Standard Operating Procedure* keamanan di atas kapal ketika sandar di Douala Afrika Barat, maka dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Langkah-langkah untuk mengimplementasikan *ISPS Code* serta *Standard Operating Procedure* di atas kapal MV. African Forest yaitu:
 - a. Memberikan pengarahan tentang semua materi yang ada dalam *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedure* untuk menambah pengetahuan tentang cara pengimplementasian *ISPS Code* serta *Standard Operating Procedure* di atas kapal.
 - b. Melakukan *familiarisation* yang bertujuan untuk menerangkan tentang tugas dan tanggung jawab tiap-tiap *crew* kapal untuk menjaga keamanan kapal sehingga *crew* tersebut dapat memahami tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal dan melaksanakannya sesuai dengan prosedur yang berlaku sehingga akan tercipta situasi dan kondisi keamanan dan keselamatan kapal yang diharapkan tanpa adanya bahaya-bahaya yang mengancam.
 - c. Melakukan pengawasan pada *crew* kapal yang sedang dinas jaga yang bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan serta penerapan *ISPS Code*

dari para *crew* dan mengetahui sejauh mana *crew* memahami materi keamanan yang telah diberikan sebelumnya dalam *Security Meeting* dan sejauh mana pelaksanaan dinas jaga yang sesuai dengan prosedur (SOP). Pengawasan ini juga berfungsi untuk meminimalisir akibat dari tidak terlaksananya dinas jaga yang tidak sesuai dengan ketentuan dari prosedur yang berlaku.

2. Upaya yang dilakukan agar implementasi *ISPS Code* dan *SOP* sesuai dengan standar internasional yaitu:

- a. Upaya pihak kapal

- 1) Tutup semua akses masuk ke dalam kapal
- 2) Penulisan identitas, pengecekan dan pemberian kartu pengunjung atau kartu identitas kepadatamu serta *stevedores*
- 3) Melakukan patroli keliling kapal
- 4) Melaksanakan pengawasan dan pengecekan muatan secara ketat
- 5) Melakukan *Stowaway Search*

- b. Upaya pihak pelabuhan

- 1) Menentukan areal terbatas di dalam fasilitas pelabuhan
- 2) Pemantauan keamanan fasilitas pelabuhan
- 3) Koordinasi dan kerjasama antara PFSO dengan SSO
(menempatkan personil keamanan pelabuhan di atas kapal)
- 4) Penetapan level keamanan

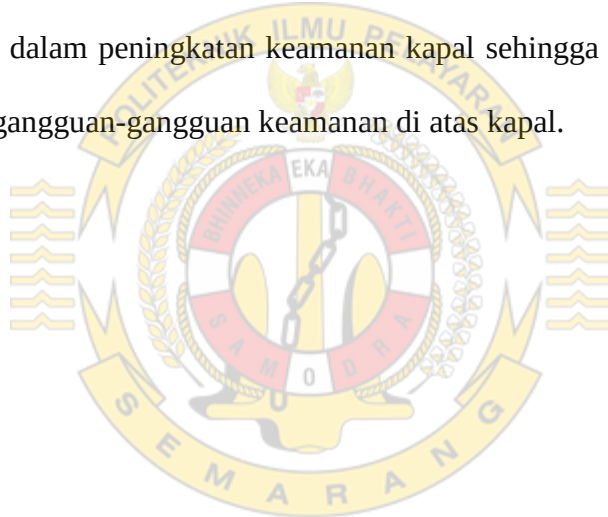
B. Saran

Berdasarkan dari penelitian yang telah disimpulkan, maka saran yang dapat penulis sampaikan adalah:

1. Beberapa hal atau upaya yang disebutkan diatas mengenai peningkatan kesadaran dan kewaspadaan *crew* kapal, harus dilaksanakan secara efisien dan efektif. Efisien dalam waktu penyampaian dan efektif dalam cara penyampaian agar hasil yang dicapai dari upaya tersebut dapat diraih secara maksimal. Peningkatan pengetahuan *crew* dan keahlian *crew* dalam mengatasi setiap permasalahan keamanan di atas kapal, motivasi *crew* agar selalu peduli terhadap keamanan dan keselamatan lingkungan sekitar kapal, pengenalan-pengenalan yang berkaitan dengan aspek keamanan di atas kapal.
2. Kasus terjadinya pencurian dan *stowaway* di atas kapal memerlukan perhatian ekstra dari pihak perusahaan maupun pelabuhan. Sistem-sistem keamanan dan *Standard Operating Procedure* yang selama ini dilaksanakan harus dilaksanakan dengan baik dan sesuai dengan standar internasional, tempat-tempat yang menjadi area terjadinya kasus tersebut harus diberikan pengawasan yang ketat, penambahan personil jaga seperti *security* haruslah orang yang berkompeten dalam bidangnya, memiliki kemampuan, pengetahuan dan keahlian dalam menangani kasus atau kejadian yang mengancam keamanan dan keselamatan di area pelabuhan. Kerjasama antara pihak perusahaan dan pelabuhan dalam hal ini tentu sangatlah penting, upaya yang dilakukan oleh pihak pelabuhan

akan maksimal hasilnya apabila pihak perusahaan berperan aktif mendukung pelaksanaan pengamanan di area pelabuhan.

Dengan menjabarkan segala permasalahan yang terjadi dalam lingkup keamanan kapal yang berhubungan dengan implementasi dan pelaksanaan *ISPS Code* serta *Standard Operating Procedure*, telah dibuat simpulan mengenai pokok-pokok dari permasalahan yang terjadi yang menjadi landasan terbangunnya gagasan atau saran yang penulis buat untuk membantu memecahkan permasalahan yang ada dan mencari solusi yang tepat sekaligus bermanfaat dalam peningkatan keamanan kapal sehingga dapat meminimalisir terjadinya gangguan-gangguan keamanan di atas kapal.





PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

DAFTAR PUSTAKA

- Bodgan dan Taylor, 2011, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: Remadja Karya.
- Emmaett J. Vaughan dan Curtis M. Elliott, 1978, *Fundamental of Risk and Insurance*, New York: John Willey & Sons Inc.
- Hanafi, 2006, *Manajemen Resiko Operasional*, Jakarta: PT Elex Computindo.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia ,Definisi Resiko dan Pengertian Metode.
- Keown, Arthur J, 2000, *Basic Financial Management*, Jakarta: PT Gramedia.
- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana pasal 362 Tentang Pencurian.
- Moeljatno, 2002, *Azas-azsas Hukum Pidana*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Moleong, 2004. *Metodologi Penelitian kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Mukhtar, 2013, *Metode Penelitian Kuantitatif*, Bandung: Pustaka Setia.
- Patton dan Sawicki, 1993, *Basic Methods of Policy Analysis and Planning*, Michigan: Prentice Hall.
- Riduwan, 2003, *Dasar-dasar Statistika*, Bandung: ALFABETA.
- Sarwono, 2006, *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*, Jogjakarta: Graha Ilmu.
- Sugiyono, 2012, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Bandung: ALFABETA.
- Sugiyono, 2013, *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D)*, Bandung: ALFABETA.
- Syaodih Nana, 2007, *Metode Penelitian Pendidika*, Bandung: Remadja Karya.
- Tangkilisan, 2003, *Implementasi Kebijakan Publik*, Yogyakarta: Lukman Offset.
- Tjipto Atmoko, 2012, *Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah*, Jakarta: Binarupa Aksara.



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	: <i>Ship's Particular</i>
Lampiran 2	: <i>Crew List</i>
Lampiran 3	: <i>Continue Synopsis Record</i>
Lampiran 4	: <i>International Ship Security Sertificate</i>
Lampiran 5	: <i>Stowaway</i>
Lampiran 6	: <i>Lembar Hasil Wawancara Responden</i>
Lampiran 7	: <i>Prosedur Keamanan Level 1</i>
Lampiran 8	: <i>Prosedur Keamanan Level 2</i>
Lampiran 9	: <i>Prosedur Keamanan Level 3</i>
Lampiran 10	: <i>ISPS Regulation 9 Form</i>
Lampiran 11	: <i>Declaration of Security</i>
Lampiran 12	: <i>Ship Pra-arrival Security Form</i>
Lampiran 13	: <i>Search Plan</i>
Lampiran 14	: <i>Security Equipment</i>
Lampiran 15	: <i>Security Review</i>
Lampiran 16	: <i>Action To Be Taken To Prevent Stowaway</i>
Lampiran 17	: <i>Port of Douala</i>



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

SHIP'S PARTICULARS MV " AFRICAN FOREST "

Ship Type:	Multi-purpose Dry Cargo Vessel
Shipyard:	Jiangsu Yangzijiang Shipyard, China
Yard No.:	HCY-64
Date of keel laid:	15.12.2008
Year build:	02.2011
Port of Registry:	St. John's
Call Sign:	V2FF4
IMO Number:	9425162
Official No.:	4811
Class Register No.:	113991
Flag:	Antigua & Barbuda
Owner:	Schiffahrtsgesellschaft MS Helene Braren Gmbh & Co. KG Kollmar/Germany
Managing Operator:	Helene Braren Shipping Co.LTD 60, Nevis Street, St. John's
Classification society:	Germanischer Lloyd

	International	Suez Canal	Panama Canal
Gross Tonnage	20973	21399.92	
Net Tonnage	10262	18666.77	

Main Dimensions:

	m	ft
Length overall:	166.31	545.63
Length between perpendiculars (LPP)	158.32	519.42
Moulded Breadth:	27.40	89.89
Moulded Depth:	14.20	46.59
Air draft: (Keel to top of Radar Mast):	47.40	155.51
Hatch Coamings Air Draught (measured fm deck)	2.55	8.37
Distance Bridge - Bow:	152.0	498.69
Distance Bridge - Stern:	14.0	45.93

Constant Dimensions:

Light ship:	9670.46 mt		
Total Ballast:	10334.68 m3		
Fuel Specification:	IFO 380 cSt		
Bunkers HFO (90%):	1266.44 mt		
Bunkers MDO (90%):	122.27 mt		
Lubrication Oil (90%):	80.33 mt		
Freshwater:	290.66 mt		
Speed (Ballast)	15.2 kn	Speed (Loaded)	15.0 kn

Freeboard and Freeboard draft:

	Freeboard / mm	Draught / m	Deadweight / mt	Displacement / mt
TF	3176	10.535	30288.64	39959.1
T	3416	10.31	29331.14	39001.6
F	3401	10.325	29395.04	39065.5

S	3626	10.10	28439.9.0	38110.36
W	3828	9.890	27552.34	37222.8

Cargo holds details:

Cargo Hold	Hatch Dimension (m)	Capacity	
		m3	ft3
No. 1	19.75 x 18.0	6082.669	214807.4
No. 2	35.55 x 23.0	12196.351	430710.1
No. 3	35.55 x 23.0	12196.350	430710
No. 4	25.28 x 23.0	8626.655	304647.4
GRAND TOTAL		39102.024	1380875

Design Load:

	1 stack load TEU/FEU	2-4 stack load TEU/FEU	Wave load	Pay load
Tank top	100/125 mt		Steel coils L1.5xD1.8m 25t x 2 3Dunnage 3 Rows	20 mt/m2
Tween deck	40/40 mt		Forklift axle load 16t, pay load 7.5t on two pneumatic wheels wheel print 320x230mm	3.2 mt/m2
Hatch cover	50/65 mt	70/90 mt		3.0 mt/m2
Main deck	70/90 mt		3.5 mt/m2	3.0 mt/m2

Container capacity (TEU):

Size	Hold	Deck	Total
20' container	736	963	1699
Reefer container			100

Machinery:

M/E type	MAN B & W: 6S40ME-B9
Output	1 x 6810 kW
Au/E type	YANMAR
Output	3 x 600 kW
Bow thruster	KAWASAKI NABTESCO
Output	1 x 900 kW / 1207 HP

Contacts:

Inmarsat C telex	430565910
Inmarsat C E-Mail	430565910@inmc.eik.com
Inmarsat F tel	+870-773-185464
Inmarsat F fax	+870-783-186432
Cellphone	+49-174-323-3278
Broadband E-Mail	africanforest@skyfile.com

Capt. Abou El Dahab, Mohamed A.

Master's Signature

LAMPIRAN 2

<i>NAME OF SHIP</i>	<i>IMO Number</i>	<i>CREW LIST</i>
AFRICAN FOREST	9425162	
Call Sign : V2FF4		

<i>NAIONALITY OF SHIP</i>	<i>Port of departure</i>	<i>Destination</i>
St. John's	ROUEN (PERANCIS)	DOUALA (AFRIKA BARAT)

<i>No</i>	<i>FAMILY NAME GIVEN NAME</i>	<i>RANK</i>	<i>NATIONALITY</i>	<i>Date of birth Place of birth</i>	<i>Nature & No. Of identity doc.</i>
1.	KHAMIS SHERIF	MASTER	Egyptian	13.08.1967 Gharbeya	A11929463
2.	KOVTUN ANDRIY	CH. OFFICER	Ukraine	28.01.1983 Odessa	EH882187
3.	DECCO PATRIA ANGGARA	2 ND OFFICER	Indonesia	06.12.1988 Lampung	W333192
4.	SALVOZA JERAHMEEL	3 RD OFFICER	Fillipino	06.12.1988 Lampung	W333192
5.	MOHAMED ELSAYED MOHAMED HASSAN AHMED	CH. ENGNR	Egyptian	17.09.1966 Alexandria	A03118420
6.	KLIMANOV SERGEY	2 ND ENG.	Russian	13.01.1984 Omsk	72 2653109
7.	SCHNEIDER MARIUS VINCENT	3 rd ENG.	German	30.06.1988 Hamburg	C1T7C90GJ
8.	YERSHOV GENNADIY	KEY AB	Ukraine	03.04.1966 Poltava Reg.	EE480246

9.	ARCILLA DARIO CONDENO	AB	Filipino	14.07.1980 Pandan Cds	EB8974343
10.	GORDULA S	AB	Filipino	07.03.1977 Butuan City	EB9052033
11.	MARIQUINA JOVEN	AB	Filipino	10.05.1983 Calinog Iloilo	EB1598417
12.	ALEGRE LEO SILA	OS	Filipino	03.08.1988 Tagana-an Sdn	EB3270391
13.	BOLAMBAO JAN ARWIN DAMOS	OS	Filipino	15.10.1992 Bogo Cebu	EB5143518
14.	HOSSAM FATHELBAB	DC	Egyptian	09.04.1994 Kafrelshikh	A12748701
15.	ANDHI SETIAWAN	DC	Indonesia	01.10.1994 Purworejo	A7898136
16.	FATNURROKHIM A F	DC	Indonesia	03.03.1995 Klaten	A7898584
17.	SOSAS WILLIAM SARAHINA	FITTER	Filipino	12.07.1966 Cebu City	EB7149178
18.	AL RAISI LOUIE HUSSAIN	OILER	Filipino	20.04.1978 Banga Aklan	XX5020260
19.	NAVALLASCA ALDRIN FERMIN	WIPER	Filipino	12.12.1990 Binangonan Rizal	EB6088208
20.	ADONAY EDUARDO FORBES	CH.COOK	Filipino	24.12.1977 Orani Bataan	EB5408483
21.	GONZALES ANDREI	STEWARD	Filipino	20.07.1982 Baliuag	EB5482165





Bundesrepublik Deutschland

Federal Republic of Germany

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Federal Maritime and Hydrographic Agency



BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR)

document number 01 for the ship with the IMO number: IMO 9425162
Stammdatendokument (CSR) Nr. 01 für das Schiff mit der IMO-Nummer: IMO 9425162

1. This document applies from (date): **2011-04-11**
Dieses Dokument gilt ab (Datum)
2. Flag State: **Federal Republic of Germany**
Flaggenstaat
Bundesrepublik Deutschland
3. Date of Registration with the State indicated in 2: **2011-04-11**
Datum der Registrierung in dem unter 2 angegebenen Staat
4. Name of ship: **AFRICAN FOREST**
Name des Schiffes
5. Port of registration: **Hamburg**
Heimathafen
6. Name and address(es) of current registered owner(s): **Schiffahrtsgesellschaft MS "Helene Braren" GmbH & Co. KG**
Name und Anschrift(en) des gegenwärtigen eingetragenen Eigentümers
**Am Deich 31
25377 Kollmar**
7. Registered owner identification number: **5592558**
Identifikationsnummer des eingetragenen Eigentümers
8. If applicable, name and address(es) of current registered bareboat charterer(s): **n/a**
Falls zutreffend, Name und Anschrift(en) des gegenwärtigen eingetragenen Bareboat-Charterers
9. Name and registered address(es) of Company (International Safety Management): **Rörd Braren Bereederungs GmbH**
Name und eingetragene Anschrift(en) des für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen verantwortlichen Unternehmens
**Am Deich 31
25377 Kollmar**

Address(es) of its safety management activities: **n/a**
Anschrift(en), von denen die Aktivitäten bezüglich der Organisation von Sicherheitsmaßnahmen ausgeführt werden
10. Company identification number: **1354633**
Identifikationsnummer des Unternehmens
11. Name of all classification societies with which the ship is classed: **Germanischer Lloyd**
Name aller Klassifikationsgesellschaften, bei denen das Schiff klassifiziert wurde
12. Administration/ Government/ Recognized Organization which issued Document of Compliance (DoC): **n/a**
Verwaltung/ Regierung/ Anerkannte Stelle, die das Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften (DoC) ausgestellt hat

Body which carried out audit (if different): **n/a**
Stelle, welche die Überprüfung durchgeführt hat (wenn unterschiedlich)

**ORIGINA****CSR #2****DEPARTMENT OF MARINE SERVICES AND MERCHANT SHIPPING
ANTIGUA AND BARBUDA W.I.****CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD (CSR) DOCUMENT NUMBER 2
FOR THE SHIP WITH THE IMO NUMBER: IMO 9425162****Information**

- | | |
|--|---|
| 1 This document applies from (date): | 2011/04/11 |
| 2 Flag State: | Antigua and Barbuda W.I. |
| 3 Date of registration with the State indicated in 2: | 2011/04/11 |
| 4 Name of Ship: | African Forest |
| 5 Port of Registration: | St. John's |
| 6 Name of current registered owner(s) and their registered address(es): | Schiffahrtsgesellschaft MS "Helene Braren"
GmbH & Co. KG, Am Deich 31, 25377 Kollmar,
Germany |
| 7 Registered owner identification number: | 5592558 |
| 8 If applicable, name of current registered bareboat charterer(s) and their registered address(es): | Helene Braren Shipping Company Limited, 60,
Nevis Street, St. John's, Antigua, W.I. |
| 9 Name of Company (International Safety Management) and its registered address(es) and address(es) of its safety management activities: | Rörd Braren Bereederungs GmbH & Co. KG,
Am Deich 31, 25377 Kollmar, Germany |
| 10 Company identification number: | 1354633 |
| 11 Name of all classification societies with which the ship is classed: | Germanischer Lloyd |
| 12 Administration/Government/Recognized Organization which issued Document of Compliance and the body which carried out audit (if different): | Germanischer Lloyd |
| 13 Administration/Government/Recognized Organization which issued Safety Management Certificate and the body which carried out audit (if different): | Germanischer Lloyd |
| 14 Administration/Government/Recognized Organization which issued International Ship Security Certificate and the body which carried out audit (if different): | Germanischer Lloyd |
| 15 Date on which the ship ceased to be registered with the state indicated in 2: | N/A |
| 16 Remarks: | N/A |

THIS IS TO CERTIFY THAT this record is correct in all respects

Issued by the Administration of Antigua and Barbuda W.I.

Place and date of issue: Oldenburg, 2011/04/11

Signature of authorized person

Name of authorized person: M. Gomoll

signed for and on behalf of
The Government of Antigua and Barbuda

This document was received by the ship and attached to the ship's CSR file on the following

date (fill in): 12. 04. 2011

Signature:



INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES
(ISPS CODE)

under the authority of the Government of

ANTIGUA AND BARBUDA

by GERMANISCHER LLOYD

Name of Ship	Distinctive Number	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
AFRICAN FOREST	V2FF4	St. John's	20973	9425162

Name and address of the Company	Company identification number	Type of Ship*
Rörd Braren Bereederungs GmbH & Co. KG Am Deich 31 25377 Kollmar GERMANY	1354633	Other cargo ship

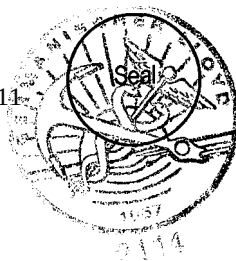
THIS IS TO CERTIFY:

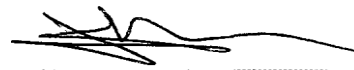
- that the security system and any associated security equipment of the ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;
- that the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code;
- that the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Date of initial / renewal verification on which this certificate is based 21st September, 2011

Valid until pending receipt of the interim/final certificate to be issued by Head Office of Germanischer Lloyd I competent Authority but not longer than 20th February, 2012

Issued at Norderham the 21st day of September, 2011




GL Representative
(Jessica Brun)

LAMPIRAN 5



Stowaway yang tertangkap

LAMPIRAN 6

Lembar Wawancara

Responden 1

Tanggal wawancara : 15 Januari 2015 dan 09 Juli 2015

Nama : Kovtun Andriy

Jabatan : *Chief Officer* selaku SSO dalam MV. African Forest yaitu perwira yang bertanggung jawab terhadap keamanan di atas kapal.

Kapal : MV. African Forest

Perusahaan : *Lubeca Marine Management (HK) Ltd.*

1. Apakah menurut anda keamanan di atas kapal merupakan salah satu faktor penunjang kelancaran operasional kapal sehingga dalam penerapan dan pelaksanaannya harus sesuai dengan prosedur ?

“ Menurut saya, keamanan di atas kapal sangatlah vital keberadaannya di atas kapal dan sangat berpengaruh terhadap kelancaran operasional kapal. Karena tanpa adanya suatu sistem keamanan yang baik atau memadai serta prosedural, maka akan dapat mengganggu stabilisasi operasional di atas kapal yaitu tidak lagi amannya sebuah kapal dan beresiko tinggi mengalami ancaman bahaya. Oleh karena itu penerapan dan pelaksanaannya pun tidak boleh sembarangan dan harus mematuhi ketentuan dari prosedur yang berlaku di atas kapal ”

2. Bagaimana penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* di atas kapal pada saat di Pelabuhan?

“ Semua *crew* kapal mempunyai tugas dan tanggung jawab untuk selalu menjaga keamanan dan keselamatan di atas kapal pada saat melaksanakan dinas jaga di atas kapal baik kapal sedang berlayar atau saat berada di Pelabuhan. Dalam penerapan dan pelaksanaannya, khususnya ketika sandar di Pelabuhan, AB atau Juru mudi adalah pelaksana tugas pengamanan di atas kapal yaitu bertugas untuk menjaga keamanan diareal kapal terutama akses masuk utama ke atas kapal (*gangway*). Namun dalam pelaksanaannya terdapat beberapa hal yang mengakibatkan tidak maksimalnya pelaksanaan keamanan di atas kapal yang sesuai dengan *ISPS Code* dan *Standard Operating Procedure* seperti masih ditemukannya tamu yang naik ke atas kapal secara bebas tanpa pengecekan dan penulisan di buku tamu. Hal tersebut sudah tentu melanggar ketentuan dan prosedur yang berlaku yaitu disebutkan bahwa tamu yang akan naik kapal harus dilakukan pengecekan dan pemeriksaan oleh petugas yang berwenang (dalam hal ini juru mudi), menanyakan keperluannya naik ke atas kapal, lalu menuliskan identitasnya kedalam *logbook* tamu, memberinya sebuah tanda pengunjung (*visitor card*) kemudian melaporkannya kepada perwira jaga untuk mengantarkannya ke dalam kapal. Tetapi hal tersebut sering tidak dilaksanakan dengan baik oleh juru mudi jaga. Sementara itu, perwira jaga yang ditugaskan bersama dengan juru mudi jaga selain memantau proses bongkar muat juga harus selalu memantau kondisi keamanan yang ada disekitar kapal, dan mengambil tindakan yang tepat apabila timbul gangguan keamanan yang sesuai dengan ketentuan dari prosedur yang telah ditetapkan “

3. Bagaimana pengetahuan dan kesadaran *crew* kapal terhadap penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* di atas kapal sehubungan dengan keamanan di atas kapal ?

“ Pengetahuan adalah kunci penting dalam memahami dan menjalankan sesuatu hal, tanpa pengetahuan tingkat keberhasilan sebuah kegiatan akan tidak maksimal. Oleh karena itu pula, dalam penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* di atas kapal harus disertai dan didasari pengetahuan yang baik dan memadai untuk menunjang tingkat keberhasilan dalam pelaksanaannya. Akan tetapi, sebagian *crew* kapal masih belum mengerti arti pentingnya

pengetahuan dalam menjalankan setiap kegiatan, contohnya saja dalam penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* yang seharusnya dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang berlaku masih sering ditemui pelanggaran yang dilakukan *crew* seperti yang sudah saya jelaskan dipertanyaan sebelumnya, hal itu membuktikan bahwa pengetahuan dan kesadaran mereka dalam penerapan dan pelaksanaan *ISPS Code* yang sesuai prosedur sehubungan dengan keamanan masih sangatlah kurang “

4. Bagaimanakah cara untuk meningkatkan pengetahuan sekaligus kesadaran *crew* kapal dalam mengimplementasikan *ISPS Code* serta *Standard Operating Procedure* sehubungan dengan keamanan di atas kapal ?

“ Sebagai seorang *SSO* yang diberikan tanggung jawab oleh perusahaan untuk menangani keamanan di atas kapal maka sudah sepatutnya saya melaksanakannya dengan baik, salah satunya yaitu dengan memberikan arahan dan bimbingan kepada *crew* kapal sehubungan dengan keamanan di atas kapal untuk meningkatkan *skill*, kesadaran serta pengetahuannya. Terdapat beberapa cara yang dapat dilakukan untuk meningkatkan *skill*, kesadaran serta pengetahuannya sehubungan dengan keamanan di atas kapal antara lain, memberikan *briefing* atau pengarahan dan familiarisasi terhadap materi-materi keamanan di atas kapal terutama kepada *crew* baru, melakukan *safety meeting* untuk membahas dan memberikan kesempatan *crew* untuk menanyakan hal atau materi sehubungan dengan keamanan di atas kapal yang belum dimengerti dan perlu penjelasan lebih lanjut “

5. Apakah bisa dijamin setelah *crew* kapal diberikan pengarahan dalam *safety meeting* dan familiarisasi dapat menunjang kemampuan *crew* kapal dalam mengimplementasikan dan melaksanakan *ISPS Code* sesuai dengan prosedur ?

“ Tidak, saya tidak bisa menjamin akan hal tersebut, karena itu kembali ke diri masing-masing *crew* kapal apakah mereka akan menggunakan hasil pengarahan tersebut untuk kepentingan kapal atau tidak itu adalah kemauan dari diri mereka sendiri. Akan tetapi setidaknya mereka mempunyai bekal serta pengetahuan yang cukup tentang *ISPS Code* sehubungan dengan keamanan di atas kapal “

6. Sehubungan dengan ditemukannya penumpang gelap di atas kapal atau *stowaway*, bagaimana pendapat anda mengenai kejadian tersebut ?
bagaimana hal tersebut bisa terjadi ?

“ Kejadian ditemukannya *stowaway* di atas kapal merupakan kejadian yang pertama dialami, sehubungan dengan kejadian tersebut saya telah menanyakan ke perwira dan jurumudi jaga sesaat sebelum kapal bertolak dari pelabuhan. Dari hasil penyelidikan yang saya peroleh, ada beberapa hal yang ternyata berperan besar dalam masuknya *stowaway* ke atas kapal, hal tersebut antara lain adalah :

- a. Tidak adanya pemeriksaan terhadap muatan yang akan dimuat ke atas kapal.
- b. Kurangnya kewaspadaan perwira jaga dan jurumudi jaga dalam pengawasan sekitar kapal.
- c. Kurangnya pengawasan terhadap palka yang terbuka pada saat *stowaway search*.
- d. Pintu masuk ke dalam kapal yang tidak terkunci.“

7. Apa tanggapan perusahaan mengenai hal tersebut ? Bagaimana tindakan anda agar hal tersebut tidak terulang ?

“ Perusahaan telah memberikan warning atau peringatan keras sehubungan dengan hal tersebut dan meminta agar meningkatkan keamanan di atas kapal apabila kembali ke Afrika untuk mencegah hal tersebut terulang kembali. Beberapa hal yang harus diperhatikan agar kejadian serupa tidak terulang, yaitu :

- a. Pemberlakuan pemeriksaan terhadap semua muatan yang akan dimuat ke atas kapal.
- b. Meningkatkan kewaspadaan *crew* pada saat jaga yaitu dengan melakukan pemeriksaan keliling kapal secara bergantian dan melakukan pengawasan terhadap orang-orang disekeliling kapal yang terlihat mencurigakan.
- c. Memperketat *stowaway search* diseluruh area kapal, mengawasi setiap bagian kapal yang akan dicek.
- d. Menutup semua akses masuk ke dalam kapal tanpa terkecuali selama di pelabuhan dan ketika akan meninggalkan pelabuhan “

8. Telah terjadi kasus pencurian di atas kapal, bagaimana anda menyikapi kejadian tersebut ? Setelah beberapa bulan yang lalu ditemukannya *stowaway* di atas kapal ?

“ Menurut pengamatan saya, kejadian tersebut adalah murni kesalahan daripada *crew* kapal, kelengahan dan ketidakwaspadaan *crew* kapal ketika berjaga menjadi faktor utamanya. Untuk menanganinya agar kejadian tersebut tidak terulang kembali maka perlu adanya pembenahan dalam beberapa hal seperti lebih memperketat pengecekan identitas kepada tamu yang akan masuk dan agar selalu menjaga kewaspadaan kepada setiap *crew* yang akan berjaga. Hal ini tentu saja menjadi perhatian lebih setelah kejadian *stowaway* beberapa bulan lalu, perlu ada pembenahan berlanjut mengenai sistem keamanan di atas kapal untuk memperbaiki keamanan sekaligus untuk meminimalisir terjadinya kasus serupa “ (09-07-15)

9. Bagaimana respons perusahaan mengenai kejadian ini dan bagaimana peran perusahaan serta pelabuhan dalam kasus ini ?

“ Beberapa hal yang disampaikan perusahaan sehubungan dengan kasus ini antara lain : menambah personil jaga di pelabuhan, menambah jam jaga ketika di pelabuhan, dan meminta *security* dari pihak pelabuhan. Dalam hal ini, peran pihak perusahaan sangatlah besar, karena ditangan perusahaan semua peraturan dan keputusan dibuat, sehubungan dengan kejadian tersebut peran perusahaan adalah membangun dan menjalin koordinasi dengan pihak pelabuhan untuk bersama-sama bekerja sama mengatasi masalah tersebut dan mengambil solusi yang tepat untuk menangani masalah tersebut “(09-07-15)

Lembar Wawancara

Responden 2

Tanggal wawancara : 15 Januari 2015 dan 09 Juli 2015

Nama : Salvoza Jerahmeel

Jabatan : *3rd Officer*

Kapal : MV. African Forest

Perusahaan : *Lubeca Marine Management (HK) Ltd.*

1. Apa pendapat anda mengenai kasus ditemukannya *stowaway* di atas kapal ?

“ Ditemukannya *stowaway* di atas kapal adalah kasus pertama yang saya alami. Kejadian tersebut memberikan kita pelajaran bahwa keamanan di atas kapal sangatlah penting dan vital. Saya yakin apabila sistem keamanan di atas kapal dan kemampuan crew dalam hal menjaga keamanan telah maksimal maka hal tersebut tidak akan terjadi. Penerapan dan pengembangan sistem keamanan yang telah ditetapkan oleh perusahaan merupakan kunci untuk dapat menciptakan keadaan dan situasi yang aman dan kondusif bebas dari ancaman “

2. Bagaimana cara agar kejadian masuknya penumpang gelap ke atas kapal tersebut tidak terulang lagi ? Apa saran anda ?

“ Masuknya *stowaway* ke atas kapal tentu saja merupakan akibat dari tidak maksimalnya sistem keamanan di atas kapal. Oleh karena itu hal yang paling utama yang harus dilakukan adalah membenahi sistem keamanan kapal tersebut menjadi lebih baik dan lebih maksimal. Selain membenahi sistem keamanan tersebut, hal penting lainnya adalah meningkatkan

kemampuan *crew* kapal dalam hal menjaga keamanan dan kestabilan keadaan di atas kapal dengan cara seperti pelatihan keamanan, pemberian *briefing* tentang sistem keamanan, dan familiarisasi terhadap sistem keamanan di atas kapal “

3. Bagaimana tanggapan anda sehubungan dengan adanya kasus pencurian di atas kapal pada saat jam jaga anda di pelabuhan ?

“ Kasus pencurian yang terjadi ketika itu merupakan tanggung jawab saya selaku *officer* yang berjaga pada saat itu. Saya telah menginformasikan kepada *crew* yang berjaga di *gangway* agar selalu waspada dan selalu mengawasi setiap *stevedores* yang keluar dan masuk ke dalam kapal. *Stevedores* yang melakukan pencurian tersebut adalah *stevedores* yang sah yang telah menyerahkan *ID Card* kepada jurumudi yang berjaga di *gangway*, namun pada saat akan turun, *stevedores* tersebut menampakkan gerak-gerik yang mencurigakan, oleh jurumudi jaga lalu diperiksa dan benar saja beberapa *lashing chain* ditemukan di dalam tas *stevedores* tersebut. Dengan bantuan *security* yang *standby* di atas kapal, *stevedores* tersebut kemudian diamankan dan diturunkan dari atas kapal. Kejadian tersebut memberikan saya peringatan yang keras bahwa keamanan di atas kapal harus lebih ditingkatkan, dan kewaspadaan para *crew* ketika jaga sangatlah penting dan vital untuk meminimalisir kasus seperti itu terulang lagi “
(09-07-15)

4. Apa saran anda agar kejadian tersebut tidak terulang lagi ?

“ Beberapa hal yang perlu diperhatikan agar kejadian tersebut tidak terulang kembali, antara lain :

- a. Memperketat pengamanan di area akses masuk *gangway*.
- b. Melarang *stevedores* membawa tas mereka ke atas kapal, jika ingin membawa harus dititipkan ke jurumudi jaga di *gangway*.
- c. Melarang orang yang tidak berkepentingan masuk ke dalam kapal.
- d. Meminta *ID Card* kepada orang-orang yang akan masuk ke dalam kapal.
- e. Selalu waspada terhadap orang-orang yang mencurigakan.
- f. Segera lapor ke *officer* jaga begitu melihat hal mencurigakan.
- g. Segera lapor *officer* jaga apabila telah terjadi pencurian atau kejadian yang mengancam keamanan di atas kapal. “(09-07-15)

Lembar Wawancara

Responden 3

Tanggal wawancara : 15 Januari 2015 dan 09 Juli 2015

Nama : Mariquina Joven

Jabatan : AB 2

Kapal : MV. African Forest

Perusahaan : *Lubeca Marine Management (HK) Ltd.*

1. Bagaimana bisa terjadi seorang penumpang gelap atau *stowaway* masuk ke dalam kapal ketika dalam jam jaga anda ?

“ Kasus masuknya *stowaway* ke dalam kapal merupakan akibat dari kurangnya kewaspadaan dan ketelitian saya saat berjaga, Kurangnya kewaspadaan dan ketelitian saya yaitu tidak memeriksa muatan yang akan dimuat ke atas kapal sehingga memberikan celah kepada *stowaway* untuk masuk ke dalam kapal dengan cara bersembunyi didalam muatan. Hal tersebut ternyata juga tidak disadari oleh *officer* jaga saat itu, sehingga saat muatan sudah dimuat didalam palka pun muatan tersebut tidak dicek ataupun diperiksa lagi olehnya. “

2. Menurut anda, upaya apa yang harus dilakukan agar kejadian tersebut tidak terulang lagi ?

“ Tindakan utama untuk mencegah hal tersebut tidak terulang lagi adalah dengan selalu memeriksa setiap muatan yang akan dimuat, setelah muatan

dimuat sebaiknya diperiksa kembali untuk memastikan tidak adanya seseorang yang ikut terbawa atau bersembunyi didalamnya “

3. Anda adalah *crew* jaga pada saat kejadian kasus pencurian, bagaimana hal tersebut dapat terjadi ? Apa tanggapan anda ?

“ *Officer* jaga telah mengingatkan saya bahwa saya harus selalu waspada dan berhati-hati terhadap setiap *stevedores* yang bekerja di atas kapal. Tetapi seorang *stevedores* yang pada awalnya tidak saya anggap mencurigakan ternyata telah mencuri alat-alat memuat yaitu *lashing chain* yang dia sembunyikan didalam tasnya. Menurut analisa saya kejadian tersebut dapat terjadi dikarenakan beberapa sebab, antara lain yaitu tidak maksimalnya pengamanan di atas kapal oleh *security* yang bertugas, tidak adanya pemeriksaan keliling kapal oleh *security*, kurangnya personil saat jaga, dan diperbolehkannya *stevedores* membawa tas ke atas kapal “
(09-07-15)

4. Upaya pencegahan seperti apa yang seharusnya dilaksanakan untuk mencegah kasus tersebut terulang kembali ?

“ Memperketat pengamanan di area akses masuk *gangway*, meminta *ID Card* kepada orang-orang yang akan masuk ke dalam kapal, melarang *stevedores* membawa tas mereka ke atas kapal, jika ingin membawa harus dititipkan ke jurumudi jaga di *gangway*, menambah personil jaga saat berjaga di pelabuhan, melaksanakan pemeriksaan keliling kapal dan melaporkan langsung kepada *officer* jaga apabila menemui atau melihat hal yang mencurigakan atau mengancam keamanan di kapal “

LAMPIRAN 7

PROSEDUR PELAKSANAAN KEAMANAN TINGKAT – 1

Kondisi Keamanan	Pimpinan	PFSO
	Pelaksana	Deputi PFSO Instansi terkait (Polairud, Tentara) <i>Port Security</i>
Normal	Perlengkapan	1) Petunjuk Operasional Petugas Keamanan 2) Buku Jurnal Jaga 3) <i>Mirror Search</i> 4) <i>Metal Detector</i> 5) Radio VHF (<i>Rig</i>) 6) <i>Handy Talky</i> 7) Lampu Senter 8) Borgol 9) Tanda Petunjuk Level keamanan 10) Portal 11) Pentungan 12) <i>ID Card</i> (Sesuai yang berlaku)

01	PROSEDUR KONTROL AKSES KE FASILITAS PELABUHAN
	Peralatan : Kapal Patroli Penanggung Jawab : PFSO bekerjasama dengan PSC (<i>Port Security Committee</i>) Pelaksanaan Pelaksanaan :

	Satuan Tugas keamanan Pelabuhan (sesuai dengan jadwal Patroli yang dibuat) 1) Melakukan Patroli Rutin 2) Malaporkan Kepada PSC/PSO dan PFSO kondisi keamanan perairan 3) Melakukan penertiban, pengawasan dan pengamanan alur pelayaran 4) Melakukan penertiban dan pengamanan terhadap kapal-kapal nelayan yang mengganggu alur pelayaran 5) Informasikan kepada PFSO bila ditemukan melakukan tindakan – tindakan yang membahayakan kapal – kapal yang sedang melakukan bongkar – muat. 6) Ambil tindakan sesuai prosedur terhadap kapal – kapal yang melakukan gangguan keamanan wilayah sekitar perairan fasilitas pelabuhan. 7) Lakukan Pemeriksaan terhadap dokumen kelengkapan kapal termasuk muatannya
02	DAERAH TERBATAS
	1) Periksa dan kunci pintu yang tidak digunakan dan tempatkan pada Pos Jaga Utama 2) Periksa setiap orang, yang melakukan kegiatan di area ini 3) Pemeriksaan/ Pengawasan/ Patroli pada jam-jam tertentu untuk memastikan kondisi keamanan sekitar fasilitas dan melakukan komunikasi dengan Pos Pemantau dan catat semua kegiatan
03	PENANGANAN MUATAN
	Peralatan : Kapal Patroli Keamanan dan Petugas Jaga Pelaksana : <i>Port Security Patrol</i> dan PetugasJaga Wilayah : Area Bongkar Muat, Area Lego Jangkar, <i>Jetty</i>. 1) Lakukan pemeriksaan rutin secara visual dan atau fisik terhadap peralatan bongkar dan barang bawaan; muatan dan areal penyimpanannya 2) Jika menemukan sesuatu yang mencurigakan segera lapor PFSO/ Deputi PFSO.

	3) Periksa kesesuaian nota pengiriman, <i>manifest</i> atau dokumentasi muatan, isimuatan dan tujuan pengiriman, yang tidak memiliki dokumen jelas, ditahan sementara dan laporkan ke PFSO/ Deputi PFSO 4) Pekerja bongkar muat wajib <i>security clearance</i> 5) Secara insidentil kegiatan bongkar muat dipantau dan diawasi 6) Selesai kegiatan dokumen yang terkait dicatat.
04	PENGIRIAMAN PERBEKALAN KAPAL
	Peralatan : Standart Pelaksana : <i>Port Security Patrol</i> dan Petugas Jaga Wilayah : Dermaga/ <i>Jetty</i> s/d Tangki Penimbunan 1) Lakukan pemeriksaan rutin terhadap barang/perbekalan yang akan dikirim kapal sesuai dengan prosedur yang berlaku. 2) Periksa kecocokan catatan pengiriman/ dokumen perbekalan kapal. 3) Mengawasi kegiatan bongkar muatnya dan catat dokumentasinya.
05	PENANGANAN BARANG TIDAK BERTUAN
	1) Jika menemukan sesuatu barang yang tidak beridentitas/ mencurigakan segera lapor PFSO/ Deputi PFSO untuk diambil langkah-langkah selanjutnya. 2) Simpan dan lakukan koordinasi dengan pihak terkait untuk tindak lanjut. 3) Lakukan identifikasi asal usul barang melalui dokumen 4) Kumpulkan informasi sebanyak mungkin dari orang sekitar berkaitan dengan asal-usul barang, amankan sekitar lokasi dan bentuk perimeter, jangan menyentuh atau memindahkannya.

06	PEMANTAUAN KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN
	Pos Pemantau Untuk dermaga – sekitar perairan dan Area Sekitar Terminal Pelaksana: Petugas Keamanan Pelabuhan yang sedang bertugas 1) Tinjau areal fasilitas pelabuhan secara visual, termasuk fasilitas daratan dan perairannya dan tempat masuk. 2) Lakukan patrol keliling sekitar dan optimalkan pada jam-jam tertentu dilokasi yang dianggap memiliki tingkat kerawanan yang cukup tinggi. 3) Lakukan komunikasi dengan unsur PSC jika teridentifikasi sesuatu yang mencurigakan disisi laut. 4) Melarang setiap orang yang tidak berkepentingan untuk beraktifitas disekitar areal pelabuhan dan <i>jetty</i> pada siang dan malam hari. 5) Apabila ditemukan barang yang dicurigai Petugas keamanan tidak boleh menyentuh dan segera memberitahukan kepada atasannya letak dan deskripsi barang tersebut. 6) Apabila ditemukan seseorang membawa SAJAM dan SENPI yang tidak dilindungi oleh surat ijin resmi maka harus diperiksa lebih intensif dan laporkan kepada PFSO dan diserahkan kepada yang berwajib.

LAMPIRAN 8

PROSEDUR PELAKSANAAN KEAMANAN TINGKAT – 2

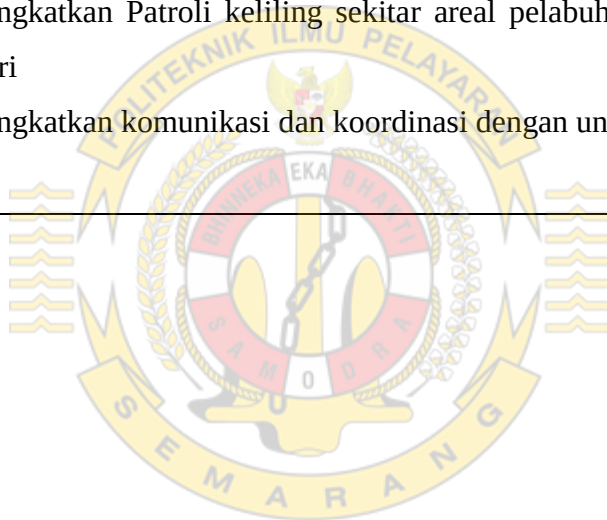
Kondisi Keamanan	Pimpinan/ Koordinator	PSC dan PSO
	Pimpinan Lapangan	PFSO
Rawan	Anggota	Deputi PFSO dan petugas jaga dibantu petugas KPLP, Petugas Polisi.
PFSO segera melakukan komunikasi dengan unsur PSC, jika mendapatkan/ memperoleh informasi langsung atau tidak langsung, atau teridentifikasi sesuatu yang mencurigakan di dalam areal pelabuhan yang dapat menimbulkan ancaman/ gangguan dan bersiap untuk melakukan langkah-langkah keamanan – 3. TIDAK DIBENARKAN UNTUK MELAKUKAN AKSI/ RESPON LANGSUNG/ MENYENTUH TERHADAP SETIAP ANCAMAN/ GANGGUAN/ SESUATU YANG MENCURIGAKAN KECUALI OLEH PETUGAS YANG BERWENANG		
Perlengkapan : Dokumen Insiden Keamanan Penambahan personel keamanan untuk menjaga <i>akses point</i> dan patroli Menyiapkan <i>Security barrier</i> disekitar akses point		

01	PROSEDUR KONTROL AKSES KE FASILITAS PELABUHAN
	AKSES KE FASILITAS PELABUHAN 1. Petugas keamanan pelabuhan (<i>port security</i>) selalu melakukan koordinasi dengan PFSO. 2. PFSO melakukan koordinasi dengan PSC terkait untuk permintaan bantuan dan kemungkinan penambahan petugas. 3. Pada kondisi level 2. • Tambahkan petugas jaga • Batasi, perketat pemeriksaan kendaraan, orang dan barang • Hentikan/ tahan sementara setiap orang/ tamu dan berikan penjelasan mengenai kondisi keamanan, kecuali yang benar-benar memiliki keperluan darurat yang tidak dapat ditunda. • 1 (satu) orang memeriksa kendaraan buka pintu mobil dan periksa bagian dalam mobil. • 1 (satu) orang memeriksa ID Card dan muatan dengan menyeleksi jenis muatan yang diperbolehkan masuk. • 1 (satu) orang melakukan patroli terus menerus. • 1 (satu) orang melakukan pengawasan area sekitar 4. Periksa dan interogasi orang yang tidak dapat menunjukkan ID Card 5. Untuk tamu VIP-VVIP sebelum masuk ke fasilitas pelabuhan berikan penjelasan mengenai kondisi keamanan yang terjadi. 6. Apabila mendapat informasi dari intelejen bahwa ada kendaraan roda empat yang dicurigai yang akan masuk ke fasilitas pelabuhan maka akan dilakukan pemeriksaan intensif dan seksama serta disediakan lokasi periksa tersendiri dan berkoordinasi dengan PSC.

02	POS PEMANTAUAN
	Pelaksana : Petugas Keamanan Pelabuhan 1) 1 (satu) orang memeriksa ID Card dengan menggunakan Barcode. 1 (satu) orang memeriksa dengan menggeledah 1 (satu) orang memeriksa barang jinjingan dengan menggunakan visual dan metal detector 2) Apabila ditemukan benda-benda yang mencurigakan lakukan pemisahan pada tempat tersendiri untuk mendapat pemeriksaan lebih intensif. 3) Melakukan pengawasan lebih intensif terhadap area tertutup dan terlarang sekitarnya. 4) Larang semua orang yang akan memasuki area tertutup melalui pagar pembatas wilayah
03	AKSES DARI LAUT KE DERMAGA
	1) Melarang setiap ABK/ orang untuk turun/ naik ke fasilitas pelabuhan/ kapal dan berikan penjelasan mengenai kondisi keamanan, kecuali yang benar-benar memiliki keperluan darurat yang tidak dapat ditunda dan memerintahkan pihak kapal untuk persiapan melakukan langkah keamanan tingkat 3. 2) Melarang setiap orang yang tidak menggunakan ID Card. 3) Hentikan sementara setiap Crew Boat/ Taxi air dan berikan penjelasan mengenai kondisi keamanan, kecuali yang memiliki keperluan darurat. 4) Ambil tindakan sesuai prosedur terhadap kapal-kapal melakukan gangguan keamanan wilayah sekitar perairan fasilitas pelabuhan. 5) Lakukan pemeriksaan Dokumen kelengkapan kapal termasuk muatannya. 6) Laporkan setiap perkembangan situasi kepada pihak yang berwenang.

04	DAERAH TERBATAS
	1) Periksa dan kunci pintu-pintu yang tidak dipergunakan dan tempatkan pada Pos Jaga Utama 2) Periksa kebenaran ID <i>Card</i> setiap orang yang berada di areal terlarang 3) Lakukan pemeriksaan/ pengawasan/patroli pada jam-jam tertentu untuk memastikan kondisi keamanan sekitar fasilitas 4) Mengikuti setiap intruksi yang diberika oleh pemerintah/PSC dan mengkomunikasikan dengan Petugas Keamanan Daerah Terbatas; Terlarang Tertutup 5) Apabila menemukan sesuatu yang mencurigakan atau orang yang mencurigakan segera amankan orang/ barang tersebut dan menghubungi perwira jaga yang bertugas atau PFSO.
05	PENANGANAN BARANG TIDAK BERTUAN
	1) Tingkatkan pemeriksaan rutin secara visual dan atau fisik terhadap muatan dan areal penyimpananya, gunakan peralatan deteksi (<i>metal detector/mirror</i>) 2) Periksa dan cek <i>delivering order</i>, <i>manifest</i> atau dokumen cargo, muatan, dan tujuan pengiriman. 3) Jika menemukan sesuatu yang mencurigakan segera lapor PFSO/ Deputi PFSO/ Petugas berwenang untuk ditidaklanjuti.
06	PENGIRIMAN PERBEKALAN KAPAL
	1) Tingkatkan pemeriksaan terhadap aktifitas pengiriman perbekalan. 2) Intensifkan pemeriksaan kecocokan <i>manifest</i> kapal. 3) Pisahkan atau tempatkan tersendiri jika ditemukan barang yang mencurigakan dan laporkan ke PFSO.

07	PENANGANAN BARANG TIDAK BERTUAN
	1) Jika menemukan sesuatu barang yang tidak beridentifikasi/ mencurigakan segera lapor PFSO/ Deputi PFSO untuk diambil langkah-langkah selanjutnya. 2) Simpan dan lakukan koordinasi dengan pihak terkait untuk tindak lanjut.
08	PEMANTAUAN KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN (POS PEMANTAU)
	1) Tingkatkan Patroli keliling sekitar areal pelabuhan pada siang/ malam hari 2) Tingkatkan komunikasi dan koordinasi dengan unsur PSC



LAMPIRAN 9

PROSEDUR PELAKSANAAN KEAMANAN TINGKAT – 3

Kondisi Keamanan	Pimpinan/ Koordinator	PSC
	Pimpinan Lapangan	PSO, Polisi, PFSO
Sangat Rawan	Anggota	Deputi PFSO dan petugas jaga dibantu petugas KPLP, Petugas Polisi
PFSO melakukan persiapan untuk langkah-langkah darurat : • Hentikan semua aktivitas • Evakuasi semua orang • Pindahkan kapal • Melarang orang/ kendaraan/ kapal untuk mendekati fasilitas dermaga • Peringatkan untuk jangan panik • Segera berkumpul ditempat berkumpul (<i>Muster Point</i>) yang telah ditentukan dan menunggu perintah lebih lanjut. • Komunikasikan dengan petugas keamanan obyek vital nasional		

01	PROSEDUR KONTROL AKSES KE FASILITAS PELABUHAN
	PFSO melakukan persiapan untuk langkah-langkah darurat : • Hentikan semua aktivitas • Evakuasi semua orang • Pindahkan kapal • Melarang orang/ kendaraan/ kapal untuk mendekati fasilitas dermaga • Peringatkan untuk jangan panik • Segera berkumpul ditempat berkumpul (<i>Muster Point</i>) yang telah ditentukan dan menunggu perintah lebih lanjut. • Komunikasikan dengan petugas keamanan obyek vital nasional
02	DAERAH TERBATAS, TERLARANG TERTUTUP, BEBAS TERBATAS
03	PENANGANAN MUATAN
04	PENGIRIMAN PERBEKALAN KAPAL
05	PENANGANAN BARANG TIDAK BERTUAN
06	PEMANTAUAN KEAMANAN FASILITAS PELABUHAN
	HENTIKAN SEMUA AKTIFITAS, KUMPULKAN SEMUA PETUGAS/ ORANGDAN MENUNGGU PERINTAH LEBIH LANJUT SAMPAI DENGAN PEMBERITAHUAN PENURUNAN LEVEL KEAMANAN MENJADI LEVEL 1 OLEH PSC

**MANDATORY QUESTIONS TO BE ANSWERED BY SHIPS BEFORE
ENTERING DOUALA PORT - SOLAS XI-2/9 (EC No. 725/2004 Annex I-Reg.9)**

**Please mail completed document to: ISPS_ contact _ Douala @aviso . com
or fax to : (225) 21 21 71 19**

Name of ship: AFRICAN FOREST				
IMO number: 9425162		INMARSAT/GSM No. ship: +870773185464/+491743233278		
Registered Flag State: ANTIGUA AND BARBUDA				
Port facility of destination: DOUALA PORT-terminal			ETA (date-time):27.12.2014 1300LT	
Port ID number: 19057		UN locator: BEANR	Assigned port facility number:0000	
I. Does the ship have a valid International Ship Security Certificate or a valid Interim ISSC				
YES YES		NO – if not: please detail why?		
Name of the issuing authority : GL ON BEHALF OF ANTIGUA AND BARBUDA				
II. Security Level at which is currently the ship operating at?			1	
III. What were the last 10 port facilities and what was the Security Level at which the ship operated at those port facilities?				
	Port ID number	UN locator	Assigned port facility number	Security Level
1	ROUEN		0000	SL =1
2	ANTWERP		0000	SL =1
3	NORDENHAM		0000	SL =1
4	AMSTERDAM		0000	SL =1
5	LA PALLICE		0000	SL =1
6	LAS PALMAS		0000	SL =1
7	DOUALA		0000	SL =1
8	LIBREVILLE		0000	SL =1
9	ABIDJAN		0000	SL =1
10	NANTES		0000	SL =1
IV. Have any special security measures been taken by the ship during ship/port interface at the last 10 port facilities? NIL				
YES – please detail measures			NO NO	
V. Have any ship/ship activities taken place during the last 10 port facilities timeframe and were the appropriate ship security procedures maintained? NIL				
YES – please detail procedures			NO NO	
VI. Any other practical security related information?				
YES – please detail			NO NO	

Agents name / Company..... Port Services
Date and hour of completion.....17.05.2014
1700LT.....



LAMPIRAN 11

	DECLARATION of SECURITY (DoS) between ship and port facility	Page 1 / 1
		Revision: 0

Name of Ship		
Port of Registry		
IMO-No		
Name of Port Facility		
Validity of DoS	From:	until:
For following activities		
Under following security levels	Security level for ship:	Security level for port facility:

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the ISPS-Code.

	The affixing of the initials of the SSO or PFSSO under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with the relevant approved plan, by	
Activity	The Port Facility	The Ship
Ensuring the performance of all security duties		
Monitoring restricted areas to ensure that only authorized personnel have access		
Controlling access to the port facility		
Controlling access to the ship		
Monitoring of the port facility, incl. berthing areas + areas surrounding the ship		
Handling of cargo		
Delivery of ship's stores		
Handling of unaccompanied baggage		
Controlling the embarkation of persons and their effects		
Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility		

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of chapter XI-2 and Part A of Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved plan or specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

Signed for and on behalf of:	
(signature of Port Facility Security Officer)	(signature of Master or Ship Security Officer)
Name and title of person who signed:	
Name:	Name
Title:	Title:
Contact Numbers:	Contact Numbers:

LAMPIRAN 12

SHIP PRE-ARRIVAL SECURITY INFORMATION FORM

FOR ALL SHIPS PRIOR TO ENTRY INTO THE PORT OF AN EU MEMBER STATE
(SOLAS REGULATION XI-2/9 AND ARTICLE 6.1 OF REGULATION (EC) No. 725/2004)

TO BE SUBMITTED TO THE COMPETENT AUTHORITY FOR MARITIME SECURITY OF THE

PORT OF ARRIVAL

Particulars of the ship and contact details

IMO number	9425162	Name of ship	AFRICAN FOREST
Port of registry	St.John's	Flag State	Antigua & Barbuda
Type of ship	Multi-purpose dry cargo ship	Call Sign	V2FF4
Gross Tonnage	20973	Inmarsat call numbers (if available)	870 773185464,Fax 00870 783186432
Name of Company	Rord Braren Bereederung GmbH & Co. KG	CSO name & 24 hour contact details	Arne Ludewig Phone: + 49 172 422 2435

Port and Port facility information

Port of arrival	Douala	Port facility of arrival (if known)	
Expected date and time of arrival of the ship in port (ETA) (B/4.39.3 ISPS)	25.08.2014 1800 HRS		
Primary purpose of call	DISCHARGING / LOADING		

Information required by SOLAS regulation XI-2/9.2.1

Does the ship have a valid International Ship Security Certificate (ISSC)? (XI-2/9.2.1.1)	YES X		Issued by (name of Administration or RSO) Germanischer Lloyd	Expiry date (dd/mm/yyyy) 20.09.2016
Does the ship have an approved SSP on board?	YES X	Security Level at which the ship is currently operating?	Security Level 1 X	

Location of ship at the time this report is made (B/4.39.2 ISPS)	AT PORT
--	---------

List the last ten calls at port facilities in chronological order (most recent call first): (XI-2 / 9.2.1.3)

No.	Date from (dd/mm/yyyy)	Date to (dd/mm/yyyy)	Port	Country	UNLOCODE (if available)	Port facility	Security Level
1	10.08.14	0	Libreville	Gabon	GA OWE	nil	1
2	08.08.14	10.08.14	Port Gentil	Gabon	GA POG	nil	1
3	03.08.14	05.08.14	Abidjan	Ivory Coast	CI ABJ	nil	1
4	18.07.14	23.07.14	Rouen	France	FR URO	nil	1
5	13.07.14	16.07.14	Antwerp	Belgium	BE ANR	nil	1
6	05.07.14	09.07.14	La Pallice	France	FR LPE	nil	1
7	15.06.14	23.06.14	San Pedro	Ivory Coast	CI SPY	nil	1
8	03.06.14	11.06.14	Libreville	Gabon	GA OWE	nil	1
9	29.05.14	02.06.14	Port Gentil	Gabon	GA POG	nil	1
10	15.05.14	28.05.14	Douala	Cameroon	CM DLA	nil	1

Did the ship take any special or additional security measures, beyond those in the approved SSP? If the answer is YES, indicate below the special or additional security measures taken by the ship.	NO X
--	---------

No. (as above) | Special or additional security measures taken by the ship

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	

List the ship-to-ship activities, in chronological order (most recent first), which have been carried out during the period of the last ten calls at port facilities listed above. Expand table below or continue on separate page if necessary – insert total ☐

Have the ship security procedures specified in the approved SSP been maintained during each of these ship-to-ship activities? (XI-2 / 9.2.1.5)	YES
If NO, provide details of the security measures applied in lieu in the final column below.	X

No.	Date from (dd/mm/yyyy)	Date to (dd/mm/yy)	Location or Longitude and Latitude	Ship-to-ship activity	Security measures applied in lieu
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

General description of the cargo aboard the ship (XI-2 / 9.2.1.6 e B/4.39.5 ISPS Code)	General cargo, Malt, Wheat, Maize gritz, sawn timber		
Is the ship carrying any dangerous substances as cargo covered by any of Classes 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 or 8 of the IMDG Code?	NO	If YES, confirm Dangerous Goods Manifest (IMO FAL Form 7) (or relevant extract) is attached ☐	
Confirm a copy of ship's crew list is attached (IMO FAL Form 5) (XI-2 / 9.2.1.6 e B/4.39.4 ISPS Code)	YES X	Confirm a copy of the ship's passenger list is attached (XI-2 / 9.2.1.6 e B/4.39.6 ISPS Code)	NO

<i>Other security related information</i>			
Is there any security-related matter you wish to report?		Provide details:	NO X

<i>Agent of ship at intended port of arrival</i>		
Name: Bollere Africa Logistics	Contact details (Tel. no.):	

<i>Identification of person providing the information</i>		
Title or Position (delete as appropriate): Master / SSO / CSO / Ship's agent (as above)	Name: ABOU EL DAHAB M.	Signature:
Date/Time/Place of completion of report	22.08.2014 , AT PORT LIBREVILLE	

LAMPIRAN 13

	SEARCH PLAN	Page 1 / 1
		Revision: 0

DECK SPACES AND ACCOMMODATION

AREA SEARCHED	TEAM	NAME	SIGNATURE
Forecastle store	OS		
Chain locker (port & starboard)			
Paint locker			
CO ₂ locker for paint store			
Safety store			
Life & rescue boats			
Cranes (if on board)			

SUPERSTRUCTURE

Ship's office	Chief Officer		
Dispensary			
Pilot cabin			
Bridge, chart room, radio station			
Public toilet			
Bridge wings			
Flying bridge deck			
Aft mast & funnel			

HOLDS & VOID SPACES

Forward access to hold(s)	AB		
Aft access to hold(s)			
Hold(s)			
Void spaces			

ENGINE SPACES

Engine control room	Chief Engineer		
Workshop, engine store			
Steering gear plant			
Ballast & sea water pumps plant			
Emergency fire pump			
Engine room bilges			

GALLEY & PROVISION ROOMS

Provision room(s)	Cook		
Galley			
Messroom(s)			
Laundry			
Public toilet			

Chief Engineer _____ Chief Officer _____
Signature Signature

LAMPIRAN 14

	SECURITY EQUIPMENT	Page 1 / 1
		Revision: 0

Checks to be monthly carried out by the SSO
Copy of the checklist to be forwarded to the company.

Name of ship:	
Name of SSO:	

SECURITY EQUIPMENT-CHECK	Date/ Sign	Comments
Check for locks on outside accommodation doors All locks to be checked if closing properly. In case of malfunction to be repaired.		
Check for portable VHF handheld radios 3 pieces to be in good working condition. In case of malfunction to be replaced and malfunctioning unit to be repaired.		
Check GMDSS station and all equipment To be in good working condition. In case of malfunctioning to be repaired.		
Check for outside permanently installed lighting, including emergency lighting All lights to be turned on. In case of malfunctioning bulbs to be replaced and/ or deficiency to be repaired.		
Check for binoculars 2 pieces to be in good working condition on the bridge. If not available to be arranged accordingly.		
Check on Intercom system All stations to be checked for working order. In case of malfunctioning to be repaired.		
Check SSAS (annual testing) To be tested annually for good working order. In case of malfunctioning to be repaired.		
Ice-Search-Light (permanently installed) 1 piece to be checked for working order. In case of malfunctioning to be repaired.		
Electronic gangway-watch 1 piece to be checked for good working order. in case of malfunctioning to be repaired.		

	SECURITY REVIEW	Page 1 / 1
		Revision: 0

To be carried out by the off-signing SSO

Name of ship:	
Date of review:	
Name of SSO:	

	Yes/ No	Comments
Has the impression during drills been gained that the SSP is appropriate?		
Have there been any security incidents, which have shown that the SSP is not appropriate?		
Have any circumstances significantly changed, e.g. trading area, composition of crew or other type of cargo carried?		
Has the flag-state supported the ship sufficiently, when required?		
Have internal audits shown any needs for changes to the SSP?		
Has the CSO supported the ship sufficiently, when required?		
Is the security equipment sufficient?		
Is the entire security system efficient and practicable?		
Other relevant information		

Signature off-signing SSO:

CHECKLIST - Action to be taken to prevent stowaways

This checklist should be used in conjunction with the ship operator's procedures for the prevention of stowaways, including those within the Safety Management System required by the ISM Code, and the North of England P&I Association Stowaway Search Checklist cards.

General

1. Access to the ship restricted to the gangway only..... ☐
2. Security personnel from a reputable shore company employed if necessary..... ☐

Gangway

3. Full-time gangway watch kept..... ☐
4. All embarkation and disembarkation movements tallied..... ☐
5. Pass system in operation for visitors..... ☐
6. Pass system in operation for stevedores..... ☐

Deck

7. Full-time watch kept at loading arms, ro-ro ramps and other potential access points..... ☐
8. Roving deck patrol..... ☐
9. Decks and potential access points well illuminated..... ☐
10. Mooring lines fitted with rat guards..... ☐
11. Covers fitted and locked over hawse pipes..... ☐
12. Pilot ladders and other ladders turned inboard..... ☐
13. Accommodation entrances locked and sealed where safe to do so..... ☐
14. Engine room entrances locked and sealed where safe to do so..... ☐
15. Store room entrances locked and sealed where safe to do so..... ☐
16. Internal cabins, storerooms and other spaces locked..... ☐

Cargo spaces

17. Cargo space accesses locked and sealed where safe to do so..... ☐
18. Hatch covers closed when cargo work has stopped, or been completed, and safe to do so..... ☐
19. Pontoon type hatch covers that have been landed ashore inspected before being replaced on the ship..... ☐
20. Warning notices posted about fumigation of cargo spaces..... ☐
21. Audible warning given before fumigation of cargo spaces..... ☐

Containers and ro-ro trailers

22. Seals checked prior to loading to ensure they are intact..... ☐
23. Empty units inspected and sealed prior to loading..... ☐
24. Open-sided and / or open-topped units inspected prior to loading..... ☐

Stowaway search

25. Simultaneous stowaway search of the accommodation, engine room, cargo spaces and main deck carried out immediately prior to sailing..... ☐
26. Second stowaway search carried out after sailing..... ☐
27. Details and results of the searches recorded in the log book..... ☐

CHECKLIST - Action to be taken if stowaways are found

This checklist should be used in conjunction with the ship operator's procedures, including those within the Safety Management System required by the ISM Code.

Search

1. Area in vicinity of where the stowaways are discovered searched for other stowaways.....
2. Area in vicinity of where the stowaways are discovered searched for papers and personal belongings.....
3. Stowaways searched for papers and personal belongings.....

Security

4. Objects that could be used as weapons confiscated.....
5. Larger groups of stowaways separated into smaller groups.....
6. Appropriate measures taken to ensure the security of the stowaways by locking them in suitable cabins or storerooms.....
7. Guard(s) posted.....

Health & welfare

8. General health check of stowaways carried out.....
9. Expert medical advice sought if necessary.....
10. Stowaways provided with food and water.....
11. Stowaways provided with clothing and bedding.....

Repatriation arrangements

12. Stowaways landed before ship leaves the embarkation port or harbour waters (See Note 1 below).....
13. Ship operator notified.....
14. P&I Club notified.....
15. Stowaway questionnaire completed for each stowaway (See instructions Below).....
16. Statement prepared for the appropriate authorities containing all relevant information.....
17. Relevant details notified to the authorities at the port of embarkation.....
18. Relevant details notified to the authorities at the next port of call.....
19. Relevant details notified to the authorities at the flag State.....

Notes

1. Except in an emergency, do not depart from the planned voyage to seek disembarkation of a stowaway unless advice has been sought from the ship operators.
2. Stowaways should not be put to work.
3. Keep contact between stowaways and crew members to a minimum.

Instructions for completing stowaway questionnaire

Keep the original laminated questionnaires in a file and photocopy them when required.

Do not write on the originals.

Arrange for the stowaway to complete the questionnaire in the appropriate language themselves, using black ink or black ball pen.

Take four passport type photographs of the stowaway and attach one to the questionnaire in the space provided.

Send a copy of the completed questionnaire for each stowaway to the P&I Club.

This form can be used to record details of stowaways or persons in distress rescued at sea.

ATTACH PHOTOGRAPH
OF STOWAWAY HERE

Signature

Description

01 Age

02 Height

03 Weight

04 Complexion

05 Hair

06 Eyes

07 Form of face

08 Marks / Characteristics

Details

09 Full name

10 Place of birth

11 Date of birth

12 Nationality

13 Religion

14 Gender

15 Language(s) spoken

16 Home address

17 Father's name

18 Father's birth-place

19 Mother's name

20 Mother's birth-place

21 Parent's address

22 Marital status

23 Name of spouse

24 Nationality of spouse

25 Spouse's address

26 Occupation

27 Employer's name

28 Employer's address

29 Date & time found

30 Place of hiding

31 Port of boarding

32 Date & time of boarding

33 Method of boarding

34 Reasons for boarding

35 Type of ID -

Passport

☐

ID Card

☐

Seaman's card

☐

Other

☐

36 Number

37 Place of issue

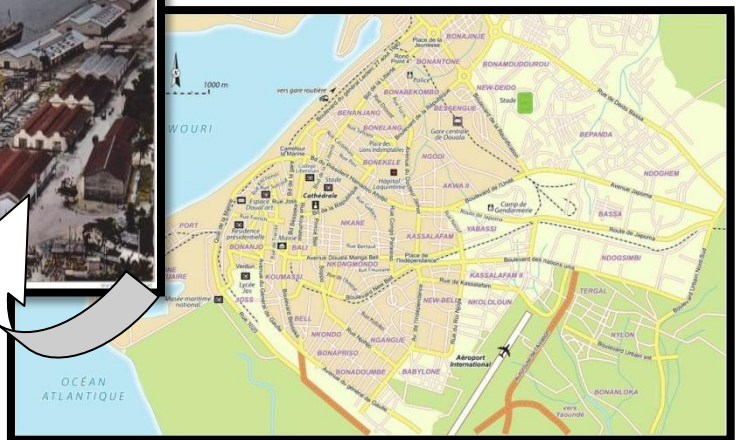
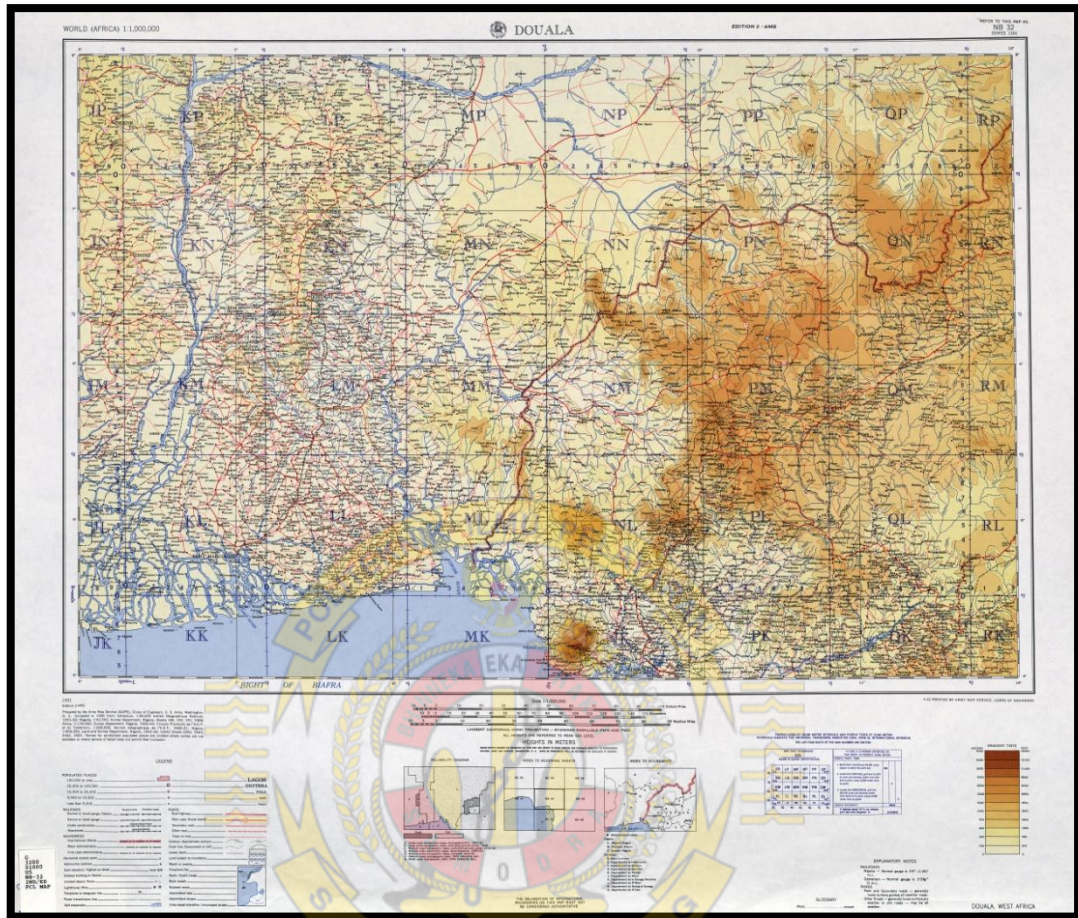
38 Date of issue

39 Date of expiry

Other Information (Previous record, possessions, contacts in other parts of world)

Note - This questionnaire is also available in Arabic, Chinese, French, Portuguese and Swahili. Contact the Risk Management Department at the North of England P&I Association for details, or download copies from the Association's website www.nepia.com

LAMPIRAN 17



Peta Pelabuhan Douala



PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Andhi Setiawan
2. Tempat, Tanggal lahir : Purworejo,
01 Oktober 1994
3. Alamat : Ds. Krendetan RT2/RW3
Kec. Bagelen, Purworejo



4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
- a. Ayah : Na'im
- b. Ibu : Siti Zulaikhah

6. Riwayat Pendidikan
- a. SD Negeri Semawung Lulus 2006
- b. SMP Negeri 17 Purworejo Lulus 2009
- c. SMA Negeri 7 Purworejo Lulus 2012
- d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

7. Pengalaman Praktek Laut (PRALA)

KAPAL : MV. African Forest

PERUSAHAAN : Lubeca Marine Management

ALAMAT : Rörd Braren Bereederungs GmbH & CO. KG
Am Deich 31, D-25377, Kollmar, Germany