

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**“UPAYA MENINGKATKAN PENERAPAN *ISPS CODE*
DI KAPAL MERATUS WAINGAPU”**

Oleh :

JUMARDAN

NIS.02804/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I

JAKARTA

2023

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**“UPAYA MENINGKATKAN PENERAPAN *ISPS CODE*
DI KAPAL MERATUS WAINGAPU”**

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Diklat Pelaut -1

Oleh :

JUMARDAN

NIS.02804/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – 1

JAKARTA

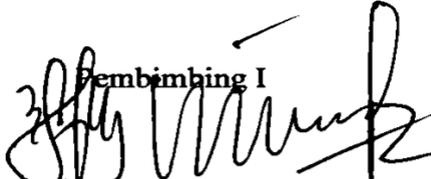
2023

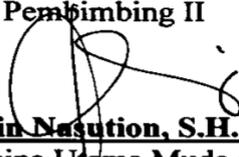
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : JUMARDAN
N I S : 02804/N-1
Program Pendidikan : Diklat Pelaut - 1
Jurusan : Nautika
Judul : UPAYA MENINGKATKAN PENERAPAN *ISPS CODE*
DI KAPAL MERATUS WAINGAPU

Pembimbing I

Capt. Saidal Siburian, M.M., M.Mar.
Penata Tk I (III/d)
NIP. 19630509 199809 1 002

Jakarta, Pebruari 2023
Pembimbing II

Herwin Nasution, S.H., M.H.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19550807 198102 2 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan Nautika


Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, S.Si.T, M.Tr
Penata Tk I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : JUMARDAN
NIS : 02804/N-1
Program Pendidikan : Diklat Pelaut - I
Jurusan : Nautika
Judul : “UPAYA MENINGKATKAN PENERAPAN *ISPS CODE*
DI ATAS KAPAL MERATUS WAINGAPU”

Jakarta, 02 Maret 2023

Penguji I

Capt. Bhima Siswo Putra, S.Si.T., MM
Penata (III/c)
Nip. 19730526 200812 1 001

Penguji II

Capt. Saidal Siburian, MM., M.Mar.
Penata TK I (III/c)
Nip. 19630509 199809 1 002

Penguji III

Arif Hidayat, S.Pel., MM
Penata TK I (III/d)
Nip. 19740717 199803 1 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, S.Si.T, M.Tr
Penata Tk I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah S.W.T yang telah memberikan rahmat, taufik serta hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan, dengan judul :

“UPAYA MENINGKATKAN PENERAPAN *ISPS CODE* DI KAPAL MERATUS WAINGAPU”

Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh setiap perwira siswa dalam menyelesaikan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta pada jenjang terakhir pendidikan. Makalah ini diselesaikan berdasarkan pengalaman bekerja penulis sebagai Perwira di atas kapal di tambah pengalaman lain yang penulis dapatkan dari buku-buku dan literatur. Penulis menyadari bahwa makalah ini jauh dari kesempurnaan. Hal ini disebabkan oleh keterbatasan-keterbatasan yang ada Ilmu pengetahuan, data-data, buku-buku, materi serta tata bahasa yang penulis miliki.

Dalam kesempatan yang baik ini pula, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga disertai dengan doa kepada Allah Tuhan Yang Maha Kuasa untuk semua pihak yang turut membantu hingga terselesainya penulisan makalah ini, terutama kepada yang terhormat :

1. Capt. Sudiono, M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Ibu Meilinasari Nurhasanah Hutagaol, S.Si.T., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Capt. Suhartini, S.Si.T., MM., M.M.Tr, Divisi Pengembangan Usaha.
4. Capt. Saidal Siburian, M.M., M.Mar, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Herwin Nasution, S.H., M.H., sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Para Dosen Pembina STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.

6. Semua rekan-rekan Perwira Siswa Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXV tahun ajaran 2022/2023 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.
7. Keluarga kecilku yang tercinta yang selalu memberikan semangat dorongan setiap saat selama mengikuti Diklat Pelaut ANT-1 di STIP Jakarta.

Akhir kata penulis mengharapkan semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun pihak-pihak yang membaca dan membutuhkan makalah ini terutama dari kalangan Akademis Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

Jakarta, Maret 2023

penulis

Jumardan

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	iii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR LAMPIRAN.....	viii
DAFTAR GAMBAR	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH, BATASAN MASALAH DAN RUMUSAN MASALAH.....	3
C. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN.....	4
D. METODE PENELITIAN.....	5
E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	5
F. SISTEMATIKA PENULISAN.....	6
BAB II LANDASAN TEORI	8
A TINJAUAN PUSTAKA.....	8
B KERANGKA PEMIKIRAN	28
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	29
A. DESKRIPSI DATA	29
B. ANALISIS DATA	30
C. PEMECAHAN MASALAH.....	35
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	53
A. KESIMPULAN.....	53
B. SARAN	53
LAMPIRAN.....	x
DAFTAR PUSTAKA	xxxiii
DAFTAR ISTILAH.....	xxxiv

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship Particulars</i>	x
Lampiran 2 <i>Crew List</i>	xi
Lampiran 3 Foto Kapal	xii
Lampiran 4 Surat Penujukan CSO.....	xiii
Lampiran 5 Sertifikat CSO	xiv
Lampiran 6 Daftar Kontak CSO	xv
Lampiran 7 Surat Penunjukan SSO	xvi
Lampiran 8 Sertifikat SSO.....	xvii
Lampiran 9 Daftar Kontak SSO.....	xviii
Lampiran 10 Penerima Peringatan Keamanan Kapal ke Darat	xix
Lampiran 11 Daftar PFSO Pelabuhan Indonesia.....	xx
Lampiran 12 Daftar <i>Form ISPS Code</i>	xxiv
Lampiran 13 <i>International Ship Security Certificate</i>	xxv
Lampiran 14 Jadwal Latihan Keamanan	xxvii
Lampiran 15 Latihan Ancaman Bom.....	xxviii
Lampiran 16 Latihan Menemukan Benda Dicurigai Sebagai Bom	xxix
Lampiran 17 Latihan Menemukan Penumpang Gelap	xxx
Lampiran 18 Latihan Diserang Perompak	xxxi
Lampiran 19 Catatan Pelatihan Keamanan ABK Yang Baru.....	xxxii

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 <i>Security Level 1</i>	13
Gambar 2. 2 <i>Security Level 2</i>	13
Gambar 2. 3 <i>Security Level 3</i>	15
Gambar 2. 4 <i>Metal Detector</i>	16

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Keselamatan dan keamanan pelayaran telah diatur oleh lembaga internasional yang mengurus atau menangani hal-hal yang terkait dengan keselamatan jiwa di laut, serta kelestarian lingkungan. Lembaga tersebut dinamakan *International Maritime Organization (IMO)* yang bernaung dibawah Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB). Meningkatnya kejahatan dan kegiatan terorisme, membuat negara-negara anggota IMO mengadakan pertemuan pada 9 sampai dengan 13 Desember 2002 di London untuk melakukan perubahan pada konvensi internasional mengenai keselamatan jiwa di laut Safety Of Life At Sea (SOLAS)1974. Perubahan atau amandemen SOLAS 1974 ini dilakukan pada Bab V. Keselamatan Pelayaran (*Safety Of Navigation*) dan penambahan pada Bab XI menjadi Bab XI-1 mengenai langkah-langkah khusus peningkatan keselamatan pelayaran (*special measures to enhance maritime safety*) dan Bab XI-2 langkah-langkah khusus peningkatan keamanan pelayaran (*special measures to enhance maritime security*) yang dikenal dengan nama *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* atau koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Setelah melakukan penandatanganan secara resmi oleh negara-negara anggota IMO, International Ship and Port Facility Security (*ISPS Code*) akhirnya berlaku efektif sejak 1 Juli 2004.

Sehubungan dengan penerapan resolusi tersebut maka negara- negara yang mengadopsi aturan tentang keamanan, wajib melengkapi persyaratan khususnya fasilitas yang telah ditentukan oleh *ISPS Code*, termasuk di kapal penulis. Sebagaimana kita ketahui masih terdapat banyak kapal dan pelabuhan yang belum mengikuti secara optimal persyaratan yang ditetapkan dalam *ISPS Code* dengan berbagai alasan serta terdapat pelabuhan-pelabuhan yang rawan akan penumpang gelap dan pencuri.

Dalam *ISPS Code* yang terkait baik langsung maupun tidak langsung mengenai penanganan penumpang gelap dan pencuri di kapal adalah : persiapan dalam

pemanfaatan fasilitas pelabuhan, memastikan bahwa hanya orang yang diberi hak yang mempunyai akses untuk naik ke atas kapal dan memasuki daerah terbatas pelabuhan (*Restricted Area*), serta kegiatan bongkar muat yang mencakup muatan dan perbekalan kapal. Dalam penerapan *ISPS Code* harus didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas, prasarana, dan fasilitas yang modern, serta koordinasi dengan instansi terkait. Salah satu peraturan dari *ISPS Code* adalah dapat dilihat di pelabuhan, bahwa jika seseorang yang ingin keluar masuk pelabuhan haruslah menggunakan izin sebagaimana mestinya, agar dapat mencegah masuknya orang atau barang yang dapat mengancam keamanan suatu pelabuhan dan kapal terhadap kegiatan terorisme.

Keamanan dan keselamatan kapal mencakup jiwa manusia, kapal, harta benda dan lingkungan baik di pelabuhan, laut selama bongkar muat. Untuk menjamin terlaksananya keamanan dan keselamatan maka harus dilaksanakan ketentuan-ketentuan yang berlaku minimal harus dipenuhi oleh kapal setiap undang- undangnya salah satunya *ISPS Code*, akan tetapi dalam pelaksanaannya, masih banyak kendala. Hal ini dipengaruhi oleh kemampuan masing-masing personel sehingga perlu adanya pelatihan yang terus-menerus kepada seluruh ABK jaga mengingat sering terjadinya pergantian ABK Jaga.

Berdasarkan pengalaman penulis, selama bekerja di atas kapal MERATUS WAINGAPU latihan keamanan sesuai *ISPS Code* belum dilaksanakan dengan maksimal, begitu juga pengarahan tentang isi dari aturan-aturan *ISPS Code* yang seharusnya dilakukan secara rutin juga belum terlaksana dengan baik. Akibatnya, awak kapal saat bertugas jaga belum sepenuhnya memahami tindakan yang perlu dilakukan untuk meningkatkan keamanan kapal sesuai dengan *ISPS Code*, baik saat kapal berlayar maupun di pelabuhan.

Pada tanggal 24 Oktober sekitar pukul 9 malam, kapal Meratus Waingapu sedang berlabuh jangkar di rede pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. Ada kejadian dua orang yang tidak dikenal naik ke atas kapal. Orang tersebut ditemukan oleh jurumudi jaga yang kemudian melapor ke anjungan yang diterima oleh Mualim II. Mualim II segera membunyikan *emergency alarm* dan melaporkan langsung ke Nakhoda yang pada saat itu berada di anjungan. Nakhoda mengintruksikan ke Mualim I sebagai SSO di atas kapal untuk memimpin melakukan pengecekan ke lokasi dimana dua orang tersebut berada. Sebelum Mualim I tiba dilokasi, dua orang tersebut sudah meninggalkan kapal. Hal ini terjadi karena kurangnya pengetahuan ABK mengenai

penerapan *ISPS Code* di atas kapal. Dengan kejadian tersebut, kapal mengalami kehilangan beberapa peralatan *lashing* muatan. Berdasarkan laporan dari masuknya orang tersebut ke kapal menjadi pembicaraan ketika *safety meeting*. Dalam *safety meeting* itu disimpulkan bahwa rendahnya pemahaman ABK terhadap keamanan di atas kapal dan tidak berjalan sesuai dengan peraturan yang ada yaitu *ISPS Code*. Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis tertarik untuk membahasnya ke dalam makalah dengan judul : “**UPAYA MENINGKATKAN PENERAPAN *ISPS CODE* DI KAPAL MERATUS WAINGAPU**”.

B. IDENTIFIKASI MASALAH, BATASAN MASALAH DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan pembahasan pada latar belakang tersebut di atas, maka penulis mengidentifikasi masalah tersebut yaitu sebagai berikut:

- a. Kurangnya pemahaman ABK tentang penerapan keamanan kapal sesuai *ISPS Code*.
- b. Kurangnya rasa tanggung jawab ABK dalam melaksanakan tugas jaga.
- c. Belum maksimalnya sosialisasi mengenai penerapan *ISPS Code* untuk ABK baru.
- d. Kurangnya pengawasan Perwira kepada rating saat dinas jaga.
- e. Kurangnya kekompakan dalam tim kerja ABK.
- f. Tidak ada pemeriksaan barang bawaan tamu sebelum diangkat ke atas kapal.

2. Batasan Masalah

Mengingat banyaknya permasalahan yang terjadi di atas kapal selama penulis bekerja di atas kapal MERATUS WAINGAPU maka penulis membatasi pembahasan hanya pada permasalahan :

- a. Kurangnya pemahaman ABK tentang penerapan keamanan kapal sesuai *ISPS Code*.
- b. Kurangnya rasa tanggung jawab ABK dalam melaksanakan tugas jaga.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah tersebut di atas maka penulis merumuskan masalah untuk memperoleh analisis data, yaitu sebagai berikut :

- a. Apa penyebab ABK kurang memahamai tentang penerapan keamanan sesuai *ISPS Code* ?
- b. Mengapa ABK kurang bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas jaga?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN

1. Tujuan Penulisan

Adapun tujuan dari penulisan makalah ini yaitu:

- a. Untuk mengidentifikasi masalah yang berkaitan dengan penerapan *ISPS Code* di kapal Meratus Waingapu.
- b. Untuk mengetahui penyebab dari masalah kurangnya pemahaman ABK tentang penerapan keamanan sesuai *ISPS Code* dan kurangnya rasa tanggung jawab ABK dalam melaksanakan tugas jaga.
- c. Untuk mencari pemecahan masalah tersebut sehingga penerpan *ISPS Code* berjalan optimal.

2. Manfaat penulisan

Adapun manfaat dari penulisan makalah ini yaitu :

a. Manfaat Teoritis

- 1) Berbagi pengetahuan dengan pasis STIP mengenai penerapan *ISPS Code* di atas kapal dan sebagai bahan bacaan di perpustakaan STIP mengenai pentingnya penerapan *ISPS Code* di atas kapal.
- 2) Untuk memberikan pemahaman kepada para pembaca tentang aturan *ISPS Code* di atas kapal, penerapannya kendala yang dihadapi dan bagaimana cara mengatasinya.

b. Manfaat Praktis

- 1) Berbagi pengalaman dengan kawan-kawan seprofesi tentang cara penerapan *ISPS Code* di atas kapal.
- 2) Sebagai sumbang saran kepada perusahaan untuk memaksimalkan penerapan *ISPS Code*.
- 3) Berguna bagi para ABK di kapal Meratus Waingapu baik perwira maupun rating dalam memahami penerapan *ISPS Code* yang benar,

manfaat dari penerapan yang maksimal dan penyelesaian masalah yang dihadapi.

D. METODE PENELITIAN

1. Studi Pustaka

Melalui studi perpustakaan diharapkan metode penelitian yang tercipta melalui pengamatan dan pengumpulan data-data oleh penulis dengan memanfaatkan acuan dan literatur buku-buku yang ada hubungannya dengan penulisan makalah, baik itu dari perpustakaan atau dari buku pelajaran serta buku intruksi dari kapal, selain itu juga ditambah pengetahuan penulis selama mengikuti pendidikan di STIP baik lisan maupun tulisan.

2. Objek Praktis

Objek Praktis dalam suatu penelitian merupakan sumbangsih terbesar dalam kesempurnaan penyusunan makalah yang disusun. Melalui pengamatan langsung lapangan agar dapat diperoleh data yang lebih baik atau akurat kebenarannya. Adapun untuk pengamatan lapangan yaitu observasi.

Observasi langsung yaitu peneliti melakukan pengamatan langsung mengenai objek yang diteliti yaitu kekuatan-kekuatan dan kelemahan-kelemahan yang dimiliki perusahaan, serta peluang-peluang dan ancaman-ancaman yang dihadapi perusahaan.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Dalam penyusunan suatu makalah yang didasari dari penelitian yang ada, perlu dilihat juga waktu dan tempat penelitian berlangsung. Adapun tempat penelitian dilakukan di atas kapal Meratus Waingapu sejak tanggal 23 Nopember 2021 sampai dengan tanggal 27 Desember 2022.

Untuk dapat menunjang kelancaran operasional kapal dan terpenuhinya jadwal pelayaran yang di harapkan secara terus menerus maka penerapan *ISPS Code* di atas kapal harus diperhatikan mendukung hasil sesuai yang diharapkan semua pihak, terutama dalam ketepatan waktu dari tiap operasional pelayaran dari satu pelabuhan ke pelabuhan berikutnya.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan dibutuhkan dalam penyusunan makalah guna menghasilkan suatu bahasan yang sistematis dan memudahkan dalam pembahasan maupun pemahaman makalah yang disusun, adapun sistematika penulisan adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini dijelaskan latar belakang masalah tentang penerapan *ISPS Code* yang belum dilaksanakan dengan baik sebagai alasan penulis memilih judul. Identifikasi Masalah yang menyebutkan point-point permasalahan di atas kapal. Batasan Masalah, menetapkan batas- batas permasalahan dengan jelas dan menentukan ruang lingkup pembahasan didalam makalah. Rumusan masalah merupakan permasalahan yang paling dominan terjadi di atas kapal dalam bentuk kalimat tanya. Tujuan dan manfaat merupakan sasaran yang akan di capai atau diperoleh beserta gambaran kontribusi dari hasil penulisan makalah ini serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Menjelaskan teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Menjelaskan Deskripsi data yaitu data yang diambil dari lapangan berupa spesifikasi kapal dan pekerjaannya, pengamatan pada fakta- fakta yang terjadi di atas kapal sesuai dengan permasalahan yang di bahas. Fakta dan kondisi disini meliputi waktu kejadian dan tempat kejadian yang sebenarnya terjadi di atas kapal berdasarkan pengalaman penulis.

Analisis data adalah hasil analisa faktor-faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah. Pemecahan masalah di dalam penulisan makalah ini mendeskripsikan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur-unsur positif dari penyebab masalah.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini dijelaskan penulis yang mengemukakan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Penerapan

Penerapan merupakan sebuah tindakan yang dilakukan, baik secara individu maupun kelompok dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan. Menurut Abdul Wahab (2012:65) menyatakan bahwa penerapan menurut Van Meter dan Van Horn adalah tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu atau kelompok-kelompok yang diarahkan pada tercapainya tujuan yang telah digariskan dalam keputusan. Dalam hal ini, penerapan adalah pelaksanaan sebuah hasil kerja yang diperoleh melalui sebuah cara agar dapat dipraktekkan ke dalam masyarakat.

Menurut Abdul Wahab (2012:45) penerapan merupakan sebuah kegiatan yang memiliki tiga unsur penting dan mutlak dalam menjalankannya. Adapun unsur- unsur penerapan meliputi :

- a. Adanya program yang dilaksanakan.
- b. Adanya kelompok target, yaitu masyarakat yang menjadi sasaran dan diharapkan akan menerima manfaat dari program tersebut.
- c. Adanya pelaksanaan, baik organisasi atau perorangan yang bertanggung jawab dalam pengelolaan, pelaksanaan maupun pengawasan dari proses penerapan tersebut.

Berdasarkan penjelasan unsur-unsur penerapan di atas maka penerapan dapat terlaksana apabila adanya program-program yang memiliki sasaran serta dapat memberi manfaat pada target yang ingin dicapai dan dapat dipertanggungjawabkan dengan baik oleh target.

1. *ISPS Code*

- a. Definisi dan Sejarah Lahirnya *ISPS Code*

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 2001 di Amerika Serikat.

Meningkatnya kejahatan di laut dan kegiatan terorisme, membuat negara-negara anggota IMO mengadakan pertemuan pada tanggal 9 s/d 13 desember 2002 di London untuk melakukan perubahan pada konvensi internasional mengenai keselamatan jiwa di laut atau *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) 1974.

Perubahan/amandemen SOLAS 74 ini dilakukan pada Bab V.

Keselamatan Pelayaran (*Safety Of Navigation*) dan penambahan pada Bab XI menjadi Bab XI-1 mengenai langkahlangkah khusus peningkatan keselamatan pelayaran (*special measures to enhance maritime safety*) dan Bab XII-2 langkah-langkah khusus peningkatan keamanan pelayaran (*special measures to enhance maritime safety*) yang dikenal dengan nama *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* atau kode internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) terbagi atas 2 bagian :

- 1) Bagian (*Part*) A, merupakan *Mandatory*/kewajiban = seksi 1 sampai dengan 19.
- 2) Bagian (*Part*) B, merupakan *Guidance*/Pedoman/Penjelasan = seksi 1 sampai dengan 19.

Pada dasarnya, kode tersebut menggunakan pendekatan manajemen risiko untuk menjamin keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dan untuk menentukan langkah-langkah keamanan apa yang tepat, penilaian risiko 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. Tujuan *ISPS Code*

Tujuan dari ketentuan *ISPS Code* diantaranya yaitu :

- 1) Membangun suatu kerangka kerja yang melibatkan kerjasama antara Pemerintah negara-negara penandatangan, badan-badan pemerintah, pemerintah lokal dan industri pelayaran serta industri pelabuhan untuk mengidentifikasi ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap peristiwa keamanan yang berakibat kepada kapal atau fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk perdagangan internasional.
- 2) Menetapkan peran masing-masing dan tanggung jawab pemerintah penandatangan, badan-badan pemerintah, pemerintah lokal, industri pelayaran dan industri kepelabuhanan, pada tingkat nasional dan tingkat internasional untuk menjamin keamanan maritim.
- 3) Menjamin secara dini dan keberhasilan mengumpulkan informasi dan pertukarannya yang berhubungan dengan keamanan.
- 4) Menyediakan suatu cara terhadap penilaian keamanan untuk itu rancangannya harus ada dan tata caranya perubahan tingkat keamanan.
- 5) Menjamin kepercayaan yang cukup terhadap langkah keamanan maritim dan proposional pada tempatnya.

c. Penilaian Keamanan Kapal (*Ship Security Assessment*)

Penilaian Keamanan Kapal (*Ship Security Assessment*) dilakukan untuk mengidentifikasi kelemahan/kekurangan yang mungkin terjadi pada bagian pengamanan (*Security*) kapal dan kemungkinan untuk mengurangi kelemahan/kekurangan dimaksud. Elemen-elemen yang menjadi substansi dari hasil penilaian keamanan kapal sebagaimana dimaksud dalam *ISPS Code Part A.8* dan *Part B.8.3* Penilaian keamanan kapal (*Ship Security Assesment*) dapat dilaksanakan oleh :

- 1) *Company Security Officer* (CSO) yaitu seseorang yang ditunjuk oleh perusahaan.
- 2) *Ship Security Officer* (SSO) atau merupakan personil di atas kapal yang ditunjuk oleh perusahaan pemilik atau operator kapal serta bertanggung jawab kepada Nakhoda atau Master.

d. Rancangan Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*)

Rancangan keamanan kapal merupakan rencana keamanan yang dikembangkan dari hasil penilaian keamanan untuk memastikan bahwa penerapan langkah-langkah keamanan di atas kapal yang dirancang dapat

diterapkan untuk melindungi orang, muatan, peralatan angkut muatan, gudang perbekalan kapal dari risiko suatu gangguan keamanan.

Elemen-elemen yang menjadi substansi dari rancangan keamanan kapal sebagaimana dimaksud dalam *ISPS Code Part A.9* dan *Part B.9*. Rancangan keamanan kapal (*Ship Security Plan*) dapat dilaksanakan oleh:

- 1) *Company Security Officer* (CSO) adalah petugas yang ditunjuk oleh perusahaan
- 2) *Recognized Security Organization* (RSO) yang telah ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- 3) *Ship Security Officer* (SSO) ini bertanggung jawab terhadap keamanan di atas kapal, termasuk menerapkan dan memelihara rencana keamanan kapal (*ship security plan*), mewakili kapal terkait komunikasi dengan *Port Facility Security Officers* (PFSO) dan *Company Security Officer* (CSO).

e. Tingkat Keamanan Kapal

Menurut Hadi Supriyono (2016:20) tingkat keamanan kapal atau *Maritime Security* (MARSEC) tingkat keamanan kapal harus menetapkan frekuensi pengawasan akses ke kapal yang berlaku secara internasional dan dapat digambarkan dalam 3 (tiga) bentuk keamanan sebagai berikut :

1) Keamanan tingkat 1 (*Security Level-1*)

Keamanan tingkat 1 atau level normal adalah situasi dimana perlindungan minimum dari langkah keamanan yang tepat semestinya tetap dipelihara setiap saat. Peran dan sistem pelaporan serta peralatan yang digunakan pada kondisi keamanan tingkat 1 sebagai berikut:

- a) Peralatan dan *Channel*/ Frekuensi Komunikasi yang digunakan:
 - (1) Dari PFSO/Deputy, CSO/SSO/Deputy, Komandan Kapal Patroli ke PSO / Deputy dan sebaliknya menggunakan Chanel 13/73 VHF Marine Radio Komunikasi atau dengan menggunakan Telepon/HP sesuai dengan Daftar Kontak yang tersedia dalam Dokumen PFSP.
 - (2) Dari Petugas Gabungan Keamanan Pelabuhan mulai dari lini 1 s/d 3 ke PFSO dan sebaliknya dengan menggunakan *Channel*/ Frekuensi Radio Komunikasi 13/73 atau (yang disediakan perusahaan kepada petugas lapangan yang terkait).

- (3) Dari Petugas Keamanan Kapal Patroli ke SSO dan sebaliknya dengan menggunakan *Channel/Frekuensi Radio Komunikasi 12/13/16/73*.
 - (4) Dari SSO ke CSO dengan menggunakan Telepon Satelit atau yang tersedia di atas kapal masing-masing.
- b) Sistem Pelaporan Peran Tugas dan Tanggung Jawab pada Kondisi Keamanan Tingkat 1
- (1) PSO/Deputy
Sebagai koordinator pelaksana sistim keamanan pada lini 1 s/d 3 pada level 1 menerima, mencatat dan membukukan laporan harian kegiatan keamanan baik tertulis maupun melalui alat Komunikasi yang tersedia dan melaporkan ke Koordinator *Port Security Committee*.
 - (2) PFSO/Deputy
Sebagai koordinator pelaksana sistim keamanan pada lini 1 pada level 1 menerima, mencatat dan membukukan laporan harian kegiatan keamanan baik tertulis maupun melalui alat komunikasi yang tersedia.
 - (3) Petugas Gabungan Keamanan Pelabuhan
Pelaksana sistem keamanan pelabuhan pada lini 1 s/d 3 pada level 1 disamping tuga-tugas rutin yang tertuang dalam PFSP pada kondisi keamanan level 1 juga mencatat, membukukan dan membuat laporan kegiatan keamanan harian baik tertulis maupun melalui alat komunikasi yang tersedia kepada PFSO dan PSO.
 - (4) Petugas Keamanan Kapal Patroli
Sebagai pelaksana sistim keamanan patroli laut pada level 1 disamping tugas-tugas rutin yang tertuang dalam PFSP pada kondisi keamanan level 1 juga mencatat, membukukan dan membuat laporan kegiatan keamanan harian baik tertulis maupun melalui alat komunikasi yang tersedia kepada PFSO dan PSO.



Gambar 2.1 *Security Level 1*

2) **Keamanan Tingkat 2 (*Security Level-2*)**

Keamanan tingkat 2 atau level yang lebih tinggi adalah situasi dimana tambahan perlindungan dari langkah keamanan yang tepat semestinya tetap dipelihara untuk jangka waktu tertentu sebagai hasil dari peningkatan risiko dari peristiwa keamanan.



Gambar 2.2 *Security Level 2*

3) **Keamanan tingkat 3 (*Security level-3*)**

Keamanan tingkat 3 atau level tertinggi adalah situasi dimana 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 sasaran yang khusus.

Prosedur Komunikasi Pada Kondisi Keamanan Level 2 dan 3:

- a) Semua Komando dibawah Koordinasi *Port Security Committe*
- b) Chanel/Frekuensi yang digunakan Ch.73
- c) *Port Security Officer (PSO)* dan *Port Facility Security Officer (PFSO)*:
 - (1) Melaksanakan tugas-tugas sesuai yang diinstruksikan oleh PSC disamping melaksanakan tugas-tugas prosedur level 2 dan 3 yang dituangkan dalam PFSP.
 - (2) Membuat laporan Insiden Keamanan sampai dengan selesai ke *Port Security Committe*.
 - (3) Pada saat Keamanan Tingkat 3 PFSO menyiapkan Prosedur Evakuasi dan menginstruksikan kepada petugas lapangan untuk melaksanakan prosedur keamanan tingkat 3, semua komunikasi dengan menggunakan Chanel 73.
 - (4) PSO menginstruksikan kepada petugas lini 2 dan 3 untuk meningkatkan pengamanan dan bilamana dipandang perlu atas instruksi dari Koordinator PSC menghentikan sementara semua kegiatan yang berdekatan dengan tempat insiden keamanan dan melaksanakan prosedur keamanan tingkat 3.
- d) Petugas Lapangan di setiap lini dan Petugas Keamanan Kapal Patroli melaksanakan tugasnya sesuai dengan prosedur keamanan tingkat 2 dan 3 sampai dengan Port Security Committe mengumumkan level keamanan level 1 atau level normal.



Gambar 2. 3 Security Level 3

2. Anak Buah Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 1 ayat 42 Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda.

Sedangkan pada pasal 13 butir 14 dijelaskan bahwa Awak kapal yang dapat direkrut dan ditempatkan oleh perusahaan keagenan awak kapal adalah pelaut :

- a. Memiliki sertifikat keahlian pelaut dan atau sertifikat keterampilan pelaut.
- b. Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun.
- c. Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu.
- d. Yang ditempatkan di bagian *food and catering* wajib memiliki *ship cook certificate* yang dikeluarkan oleh lembaga sertifikasi profesi di bidang pendidikan pariwisata atau maritime.
- e. Yang memenuhi standar kesehatan untuk melakukan pekerjaan di atas kapal dan khusus wanita tidak diperkenankan dalam keadaan hamil.
- f. Yang memiliki buku pelaut dan dokumen kepelautan yang dipersyaratkan untuk bekerja di atas kapal.



Gambar 2. 4 *Metal Detector*

3. Perwira Jaga

a. Definisi

Dalam Peraturan Menteri PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut, pasal 1 ayat 17 bahwa Perwira (*Officer*) adalah awak kapal selain Nakhoda yang ditetapkan di dalam peraturan atau regulasi nasional sebagai perwira. Sedangkan pada ayat 20 disebutkan bahwa Perwira yang melaksanakan tugas jaga di anjungan adalah perwira kapal bagian dek dengan jabatan sebagai Mualim II atau Mualim III atau Mualim IV.

b. Tugas dan tanggung jawab Perwira Jaga saat kapal berlabuh jangkar

Menurut Hadi Supriyono (2016:8) bahwa tugas dan tanggung jawab Perwira Jaga saat kapal berlabuh jangkar yaitu:

- 1) Mengontrol keliling kapal terhadap perahu-perahu pencuri, maupun bahaya-bahaya lain.
- 2) Memeriksa posisi jangkar setiap saat, apakah jangkar meggaruk, khususnya pada cuaca buruk dan angin kencang.
- 3) Menyalakan penerangan yang sesuai bagi kapal berlabuh padamalam hari, dan memasang bola jangkar pada siang hari serta memberikan isyarat bunyi dalam tampak terbatas.

- 4) Memeriksa perangan palka, kran-kran air, lashing muatan, cerobong asap.
- 5) Membaca draft dan mencatat *ship's condition*.

c. Tugas dan tanggung jawab Perwira Jaga saat kapal sandar di dermaga

Menurut Hadi Supriyono (2016:10) bahwa tugas dan tanggung jawab Perwira Jaga saat kapal sandar di dermaga yaitu:

- 1) Meronda keliling pada saat-saat tertentu pada bagian-bagian kapal.
- 2) Memperhatikan pasang surut air pelabuhan.
- 3) Memperhatikan tangga, tros-tros, serta memasang *rate guard* pada tali kapal.
- 4) Melarang orang-orang yang tidak berkepentingan naik ke kapal.
- 5) Membaca draft dan mencatat *ship's condition*.
- 6) Mencegah polusi udara maupun air.
- 7) Mengontrol pemakaian air tawar dan menjaga stabilitas kapal.

d. Tugas pengawasan keliling (*Look Out*)

- 1) Pelaksanaan harus selalu dilaksanakan terutama untuk memenuhi aturan 5 *Colreg* 1972 :
 - a) Senantiasa waspada secara visual maupun pendengaran dan dengan segala cara lain terhadap setiap perubahan situasi;
 - b) Membuat penilaian tepat terhadap situasi dan resiko tubrukan, kandas dan bahaya-bahaya navigasi lainnya;
 - c) Mendeteksi adanya kapal-kapal dan orang-orang dalam keadaan marabahaya, kerangka kapal dan bahaya navigasi lainnya;
- 2) Petugas pengamat harus dapat sepenuhnya melaksanakan tugas tanpa dibebani tugas-tugas lain yang dapat mengganggu pelaksanaan tugas pengamatan;
- 3) Pemegang kemudi yang sedang bertugas tidak dapat ditugasi sebagai pengamat, kecuali untuk kapal kecil, dimana posisi pengemudi tidak terhalang oleh bangunan kapal;
- 4) Perwira jaga dapat melakukan jaga sendiri di siang hari, apabila:
 - a) Situasi yang ada telah diyakini dalam keadaan aman;
 - b) Faktor-faktor yang relevan telah benar-benar dipertimbangkan , antara lain: keadaan cuaca, jarak nampak, kepadatan lalu lintas, bahaya-bahaya navigasi yang ada, bagan pemisah;

c) Bantuan petugas jaga dapat segera diperoleh.

e. Perwira Keamanan Kapal (*Ship Security Officer*)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Pasal 1 ayat 20 bahwa Perwira Keamanan Kapal adalah personil di atas kapal, yang bertanggung jawab kepada Nakhoda, yang ditunjuk oleh Perusahaan sebagai penanggung jawab terhadap keamanan kapal, termasuk implementasi dan pemeliharaan dari rancangan keamanan kapal dan untuk berkoordinasi dengan Petugas Keamanan Perusahaan dan Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan. *Ship Security Officer (SSO)* di kapal MERATUS WAINGAPU adalah Mualim I.

f. Perwira Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer*)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Pasal 1 ayat 21 bahwa Perwira Keamanan Perusahaan adalah Petugas Keamanan Perusahaan yang harus ditunjuk secara resmi oleh perusahaan untuk bertanggung jawab atas semua masalah keamanan yang berhubungan dengan kapal-kapal yang ditentukan oleh Perusahaan. Setiap aspek dari permasalahan tersebut bisa dilimpahkan kepada wakil atau petugas keamanan perusahaan pengganti (*Alternate CSO*). Tugas dan tanggung jawab CSO meliputi pemeliharaan kondisi keamanan di atas kapal, tetapi tidak terbatas sebagaimana yang dimaksud dalam *ISPS Code Part A 11.2*.

g. Designated Authority (DA) adalah Penyelenggara yang dikenal didalam Pemerintah yang mengadakan perjanjian sebagai yang bertanggung jawab untuk memastikan Implementasi dari ketentuan-ketentuan pasal ini yang menyanggung tentang keamanan fasilitas pelabuhan dan hubungan kapal/pelabuhan dari sudut pandang fasilitas pelabuhan, dalam hal ini **Direktur Jenderal Perhubungan Laut**.

h. Ship Security Plan (SSP) atau Rancangan Keamanan Kapal adalah suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan penerapannya terhadap langkah/tindakan diatas kapal yang dirancang bangun untuk melindungi manusia diatas kapal, muatannya, unit transportasi muatan, perbekalan kapal atau kapalnya sendiri dari resiko peristiwa/kejadian keamanan.

- i. **Port Facility Security Plan (PFSP)** atau Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan adalah suatu rancangan yang dibangun untuk memastikan penerapannya terhadap langkah/tindakan yang dirancang bangun untuk melindungi fasilitas pelabuhan dan kapal-kapal, manusia, muatannya, unit transportasi muatan dan perbekalan kapal didalam fasilitas pelabuhan dari resiko peristiwa/kejadian keamanan.
- j. **Port Facility Security Officer (PFSO)** atau Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan adalah personil yang ditugaskan sebagai penanggung jawab untuk pengembangan, penerapan, perubahan dan pemeliharaan dari rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dan untuk berhubungan dengan petugas keamanan kapal dan petugas keamanan perusahaan.

4. Pelatihan

a. Definisi Pelatihan

Menurut Nitisemito (2015:35) mendefinisikan pelatihan atau *training* sebagai suatu kegiatan yang bermaksud untuk memperbaiki dan mengembangkan sikap, tingkah laku ketrampilan, dan pengetahuan dari karyawannya sesuai dengan keinginan perusahaan. Dengan demikian, pelatihan yang dimaksudkan adalah pelatihan dalam pengertian yang luas, tidak terbatas hanya untuk mengembangkan ketrampilan semata-mata. Pelatihan bagi perwira jaga merupakan sebuah proses mengajarkan pengetahuan dan keahlian tertentu serta sikap agar perwira jaga semakin trampil dan mampu dalam melaksanakan tanggung jawabnya dengan semakin baik sesuai dengan standar.

b. Tujuan Pelatihan

Menurut Nitisemito (2015:37) tujuan utama dilaksanakannya pelatihan dapat dibagi menjadi 5 (lima) area : Untuk meningkatkan ketrampilan karyawan sesuai dengan perubahan teknologi.

- 1) Untuk mengurangi waktu belajar bagi karyawan baru agar menjadi kompeten.
- 2) Untuk membantu masalah operasional.
- 3) Untuk menyiapkan karyawan dalam promosi.
- 4) Untuk memberi orientasi karyawan untuk lebih mengenal organisasi.

c. Pelatihan (*Training*), Praktek Latihan (*Drill*), Dan Pelaksanaan Latihan (*Exercise*)

Setiap kapal yang telah memperoleh persetujuan pemenuhan terhadap *ISPS Code*, diharuskan untuk memelihara tingkat keamanan yang dimiliki dengan melaksanakan Pelatihan (*Training*), Praktek Latihan (*Drill*) dan Pelaksanaan Latihan (*Exercise*) secara periodik dan berkesinambungan dengan ketentuan sebagai berikut:

- 1) Pelatihan (*Training*) dilaksanakan oleh CSO dan SSO untuk seluruh Perwira jaga.
- 2) Praktek Latihan (*Drill*) dilaksanakan minimal 1 (satu) kali dalam kurun waktu 3 (tiga) bulan.
- 3) Pelaksanaan pelatihan (*Exercise*) dilaksanakan minimal 1 (satu) kali dalam kurun waktu 18 (delapan belas) bulan. Pihak pihak yang bertanggung jawab dan terlibat langsung dalam pelaksanaan *Exercise* adalah CSO dan pihak-pihak terkait jika dipandang perlu.

5. Familiarisasi

Berdasarkan *ISM Code* elemen 6 tentang Sumber Daya dan Personel (*Resources and personel*) dijelaskan bahwa :

- a. Perusahaan harus menjamin bahwa setiap kapal diawaki dengan pelaut yang berkualitas, memiliki sertifikat dan sehat sebagai pelaut sesuai dengan persyaratan-persyaratan nasional dan internasional (*ISM-Code 6.2*).
- b. Perusahaan harus menyusun procedure yang memastikan agar personil baru atau personil yang dipindahkan ke tugas baru yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan diberikan tugastugasnya, instruksi-instruksi penting sebelum berlayar, harus diidentifikasi dan didokumentasikan (*ISM- Code 6.3*).
- c. Perusahaan harus memastikan agar seluruh personil yang terlibat dalam SMS perusahaan, memiliki pengertian yang cukup atas aturan dan peraturan (*ISM Code 6.4*).
- d. Perusahaan harus memastikan bahwa personil kapal mampu berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugasnya yang berkaitan dengan keselamatan kapal (*ISM-Code 6.7*).

Awak kapal baru yang bergabung dengan kapal harus dibiasakan dengan tugas dan informasi penting tentang kapal tersebut. Ini untuk memastikan bahwa orang baru di atas kapal memahami tanggung jawab mereka secara menyeluruh sebelum memulai tugas mereka. Ini merupakan tugas nakhoda

untuk memastikan bahwa setiap anggota awak baru diberikan pelatihan pengenalan yang tepat untuk memastikan keselamatan pribadi dan kesejahteraan kapal.

Nakhoda akan menunjuk orang yang memenuhi syarat yang bertanggung jawab untuk melatih anggota awak baru kapal. Meskipun semua awak kapal yang bergabung dengan kapal harus memiliki sertifikat keterampilan sesuai STCW, ada beberapa instruksi khusus, yang penting untuk operasi yang aman di kapal.

1) Materi Familiarisasi

Tujuan utama dari *familiarization training* adalah untuk membuat awak baru mengetahui prosedur keselamatan penting yang akan dilakukan di kapal saat bekerja atau selama situasi darurat. Merupakan tugas Perwira yang bertanggung jawab atas pelatihan untuk melatih kru baru mengenai:

- a) Instruksi tentang SOLAS dan MARPOL.
- b) Fitur penting dari daftar *muster*.
- c) Panduan tentang cara menangani semua jenis situasi darurat di kapal
- d) Dokumen dan publikasi penting kapal.
- e) Rencana Pengendalian Kebakaran Kapal.
- f) Berbagai jenis peralatan pemadam kebakaran dan prosedur untuk menggunakannya.

Selain *point-point* yang disebutkan di atas, petugas juga harus memastikan bahwa awak kapal yang baru mengetahui hal-hal berikut:

- a) Lokasi *life jacket* dan *immersion suit*, beserta tata cara pemakaian jaket pelampung
- b) Lokasi rute pelarian
- c) Tindakan untuk situasi manusia yang berlebihan
- d) Berbagai jenis alarm di kapal
- e) Lokasi kabinnya, bersama dengan lokasi rute pelarian terdekat dan alat pemadam kebakaran
- f) Prosedur untuk mengabaikan alarm kapal
- g) Tugasnya dalam daftar yang dikumpulkan dan selama situasi darurat
- h) Dasar-dasar pencegahan kebakaran di kapal
- i) Tindakan yang harus diambil dalam keadaan darurat medis sebelum bantuan medis lebih lanjut diterima

- j) Pengoperasian pintu kedap apai dan air yang ada di kapal
 - k) Instruksi penting tentang berbagai latihan di kapal
 - l) Prosedur pengoperasian alat pemadam kebakaran
 - m) Prosedur untuk membunyikan alarm jika terjadi kecelakaan atau keadaan darurat
- 2) Familiarisasi Tugas
- Ini adalah prosedur normal di atas kapal bahwa awak kapal yang baru akan diberikan pengenalan dengan tugasnya oleh awak kapal lama atau serah terima jabatan (*hand over*) Familiarisasi akan mencakup tentang :
- a) Tugas yang harus dilakukan oleh anggota kru baru
 - b) Peralatan khusus untuk dioperasikan dan dirawat
 - c) Tugas jaga khusus di kapal
 - d) Setiap instruksi khusus mengenai mesin atau suku cadang kapal yang harus diketahui oleh awak kapal yang baru
 - e) Untuk ABK *Deck*, dia akan diberi pengarahan tentang peralatan navigasi, GMDSS, sistem kemudi, peralatan tambat, peralatan penanganan kargo, dll.
 - f) Untuk ABK Mesin, dia akan diberi pengarahan tentang spesifikasi mesin, prosedur perawatan, dan prosedur jaga mesin
- Terlepas dari prosedur tugas jaga di laut dan di pelabuhan, anggota kru baru juga akan diberi pengarahan tentang perintah tetap dari *chief engineer* atau kapten.
- 3) Instruksi Keselamatan Lainnya
- Selain tugas dan instruksi keselamatan, petugas yang bertanggung jawab atas pelatihan sosialisasi akan menginstruksikan anggota kru baru mengenai masalah penting seperti:
- a) Rencana pengelolaan sampah dan cara penanganan sampah di kapal.
 - b) Rencana pencegahan polusi minyak.
 - c) Rencana Keamanan Kapal.
 - d) Rencana pengelolaan air *ballast*.
 - e) Prosedur pelepasan *life boat*.
 - f) Penggunaan sinyal bahaya dan suar (*distress signals and flares*)

Dalam Peraturan Menteri 134 tahun 2016 bab 1 pasal 1 yang dimaksud dengan :

1. *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* atau Ketentuan Internasional Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan, selanjutnya disebut Koda adalah peraturan internasional yang merupakan amandemen Konvensi *SOLAS* 1974 untuk keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan yang terdiri dari bagian A sebagai perintah dan bagian B sebagai anjuran.
2. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
3. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/ atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.
4. Syahbandar adalah pejabat Pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang- undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.
5. Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/ atau tempat bongkar muat barang.
6. Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
7. Terminal Untuk Kepentingan Sendiri adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
8. *Designated Authority* yang selanjutnya disingkat *DA* adalah otoritas negara yang ditunjuk oleh Direktur Jenderal untuk bertanggung jawab terhadap penerapan

Koda di Indonesia.

9. Komite Keamanan Pelabuhan (*Port Security Committee*) yang selanjutnya disingkat *PSC* adalah wadah yang terdiri dari seluruh pihak terkait di pelabuhan yang terlibat dalam penanganan keamanan pelabuhan.
10. Koordinator *PSC* adalah Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama atau Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan atau Kepala Kantor Pelabuhan Batam atau Kepala kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan yang berada di wilayah kerja pelabuhan yang tugas operasionalnya dibantu oleh *PSO*.
11. Perwira Keamanan Pelabuhan atau *Port Security Officer* selanjutnya disingkat *PSO* adalah pejabat struktural satu tingkat dibawah Kepala Kantor pada Kantor Kesyahbandaran Utama atau Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan atau Kantor Pelabuhan Batam atau Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan yang bidang tugas dan fungsinya terkait dengan penerapan Koda.
12. Agen Umum adalah perusahaan angkutan nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.
13. Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
14. Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.
15. Auditor *ISPS Code* adalah pejabat pemerintah yang diberi kewenangan untuk melaksanakan verifikasi terhadap kesesuaian persyaratan manajemen keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dan memiliki kompetensi.
16. Verifikasi manajemen keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan adalah verifikasi yang dilakukan secara sistematis terhadap pelaksanaan manajemen keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan terhadap kesesuaian persyaratan manajemen keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan yang telah ditetapkan dan diterapkan secara efektif.
17. Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.
18. Fasilitas pelabuhan adalah lokasi yang meliputi area labuh jangkar, dermaga,

atau tempat kegiatan operasional kapal dan pelabuhan yang telah mendapatkan izin operasional dari Pemerintah.

19. Organisasi Keamanan Yang Diakui atau *Recognized Security Organization* selanjutnya disingkat *RSO* adalah suatu badan hukum yang mempunyai tenaga ahli yang memiliki pengetahuan keamanan, manajemen resiko, intelijen dibidang kapal dan/atau fasilitas pelabuhan.
20. Perwira Keamanan Perusahaan atau *Company Security Officer* selanjutnya disingkat *CSO* adalah orang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan penilaian keamanan kapal dilaksanakan, perencanaan keamanan kapal dikembangkan, diterapkan dan dipelihara serta koordinasi dengan para Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan dan Perwira Keamanan Kapal.
21. Perwira Keamanan Kapal atau *Ship Security Officer* selanjutnya disingkat *SSO* adalah perwira kapal yang bertanggung jawab kepada nakhoda, dan ditunjuk oleh perusahaan sebagai penanggungjawab terhadap keamanan kapal, penerapan, pemeliharaan dan revisi dari rencana keamanan kapal dan untuk berkoordinasi dengan perwira keamanan perusahaan dan perwira keamanan fasilitas pelabuhan.
22. Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan atau *Port Facility Security Officer* selanjutnya disingkat *PFSO* adalah petugas yang ditunjuk oleh manajemen perusahaan fasilitas pelabuhan yang bertanggung jawab terhadap pengembangan, implementasi, revisi dan pemeliharaan perencanaan keamanan fasilitas pelabuhan serta untuk bekerjasama dengan para *SSO*, *CSO* dan Pengelola Fasilitas Pelabuhan.
23. Penilaian Keamanan Kapal atau *Ship Security Assessment* selanjutnya disingkat *SSA* adalah bagian yang penting dan integral dari proses pengembangan dan pembaharuan perencanaan keamanan kapal.
24. Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan atau *Port Facility Security Assessment* selanjutnya disingkat *PFSA* adalah suatu bagian yang penting dan integral dari proses pengembangan dan pembaharuan perencanaan keamanan fasilitas pelabuhan.
25. Perencanaan Keamanan Kapal atau *Ship Security Plan* selanjutnya disingkat *SSP* adalah suatu rencana yang dikembangkan untuk memastikan bahwa penerapan dari langkah-langkah diatas kapal dirancang untuk melindungi orang, muatan, peralatan angkut muatan, gudang perbekalan kapal atau kapal terhadap

resiko suatu gangguan keamanan.

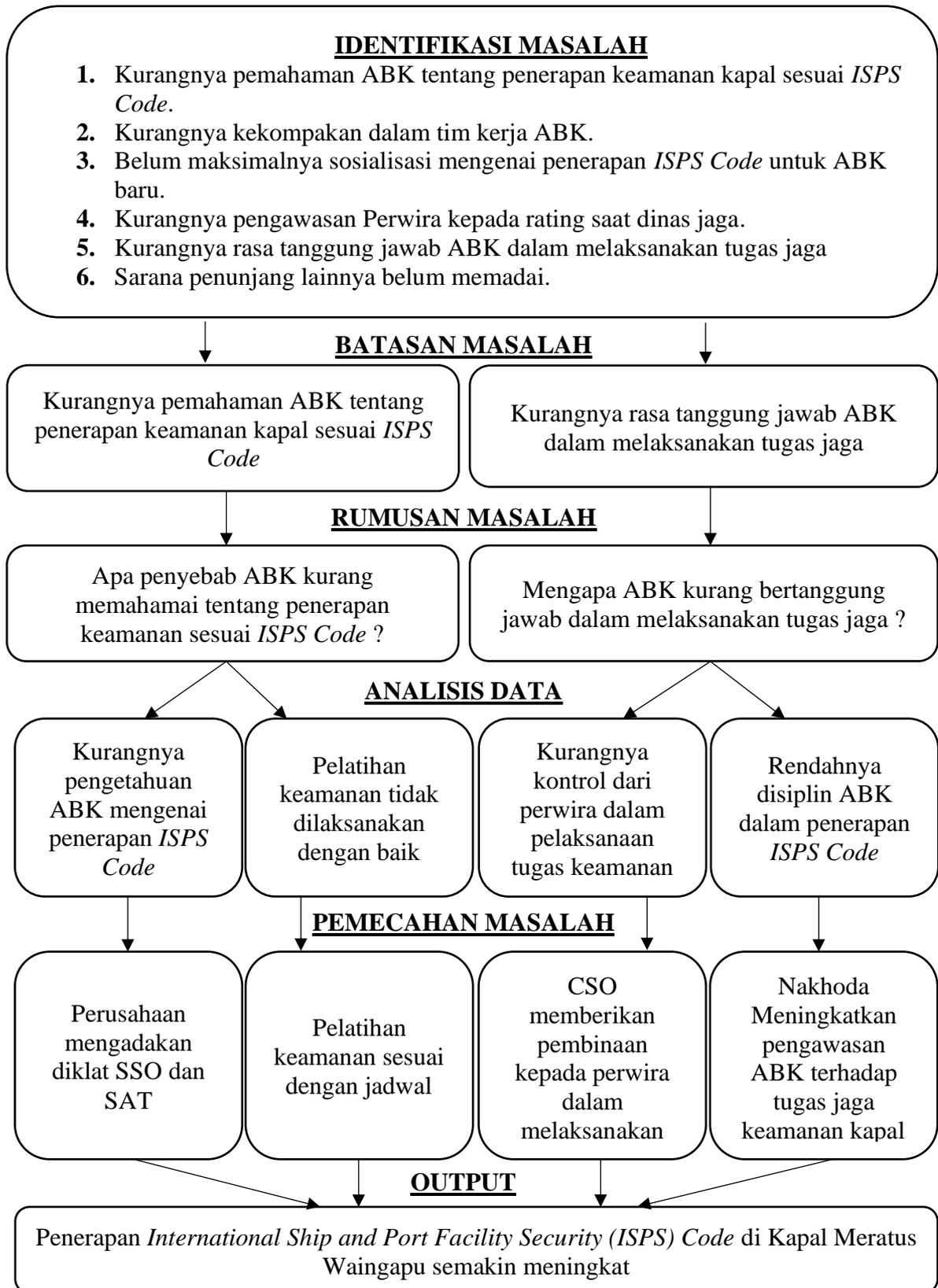
26. Perencanaan Keamanan Fasilitas Pelabuhan atau *Port Facility Security Plan* selanjutnya disingkat *PFSP* adalah suatu perencanaan yang dikembangkan untuk memastikan penerapan tindakan yang dirancang untuk melindungi kapal dan fasilitas pelabuhan, orang-orang, muatan, peralatan angkut muatan, gudang perbekalan didalam fasilitas pelabuhan dari resiko suatu gangguan keamanan.
27. Maklumat Keamanan atau *Declaration of Security* selanjutnya disingkat *DoS* adalah suatu persetujuan tertulis yang disepakati dalam menetapkan langkah keamanan antara suatu kapal dengan fasilitas pelabuhan atau kapal dengan kapal.
28. *Statement of Compliance of a Port Facility (SoCPF)* adalah suatu pernyataan tertulis dari pemerintah (*Designated Authority*) bahwa fasilitas pelabuhan memenuhi persyaratan standart yang dipersyaratkan dalam *ISPS Code*.
29. Tingkat keamanan 1 atau *security level 1* adalah tingkat dimana tindakan minimum untuk perlindungan keamanan harus dilaksanakan terus menerus.
30. Tingkat keamanan 2 (dua) atau *security level 2* (dua) adalah tingkat dimana tindakan tambahan untuk perlindungan keamanan diberlakukan dengan jangka waktu tertentu sebagai akibat peningkatan resiko ancaman keamanan.
31. Tingkat keamanan 3 (tiga) atau *security level 3* (tiga) adalah tingkat perlindungan keamanan secara khusus yang ditetapkan dalam jangka waktu terbatas saat terjadi ancaman keamanan. *Training* adalah pelatihan tentang *ISPS Code* oleh *SSO* terhadap awak kapal dan oleh *PFSO* terhadap pihak terkait di manajemen fasilitas pelabuhannya.
32. *Drill* adalah latihan praktek tentang uji prosedur yang ada didalam *SSP* dan *PFSP* dengan hanya melibatkan pihak internal kapal atau fasilitas pelabuhan.
33. *Exercise* adalah latihan komunikasi, praktek dan/ atau *table top* tentang ancaman keamanan yang melibatkan pihak kapal/fasilitas pelabuhan dengan instansi lain yang tergabung dalam *PSC* guna menguji koordinasi, ketersediaan dan kemampuan sumber daya.
34. *International Ship Security Certificate (ISSC)* adalah Sertifikat Keamanan Kapal Internasional.
35. Perusahaan angkutan laut adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan angkutan laut asing.
36. *IMO* adalah *International Maritime Organization*.

37. Menteri adalah Menteri Perhubungan.

38. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

“UPAYA MENINGKATKAN PENERAPAN *ISPS CODE* DI KAPAL MERATUS WAINGAPU “



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di kapal Meratus Waingapu sebagai Mualim I, menemukan beberapa kejadian yang perlu mendapat perhatian untuk dijadikan penelitian, sebagai berikut :

1. Kurangnya Pemahaman ABK Tentang Penerapan Keamanan Kapal Sesuai dengan *ISPS Code*

Pada tanggal 24 Oktober 2022 saat kapal sedang berlabuh jangkar di area pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta. Sekitar pukul 9 malam ditemukan beberapa hal yang sangat signifikan terhadap masalah keamanan kapal. Dimana penulis menemukan beberapa hal yang perlu diperhatikan pada saat melakukan tugas jaga di *deck* maupun di kamar mesin. Di area kedatangan ataupun yang kita kenal dengan *gangway* adalah akses pertama yang paling berpengaruh dan perlu mendapatkan perhatian yang serius untuk keamanan kapal. Setiap orang yang hendak berkunjung ke atas kapal baik itu awak kapal yang mau *joint (sign on)*, petugas pelabuhan, bahkan orang kantor sekali pun wajib melakukan pendataan dan pengecekan terlebih dahulu.

Gangway merupakan akses naik dan turunnya seseorang diatas kapal yang harus dijaga oleh petugas jaga yang melaksanakan *Deck Watch* pada saat kapal sandar di pelabuhan ataupun berlabuh jangkar. Dalam pelaksanaannya petugas jaga *Deck Watch* meninggalkan area jaga tanpa sepengetahuan perwira jaga dan akses pintu masuk akomodasi terlihat beberapa dalam keadaan terbuka. Perwira jaga yang bertugas dianjungan melihat kondisi tersebut sehingga Nahkoda mengadakan *safety and security meeting* di atas kapal.

Meskipun telah diadakan *safety and security meeting* masih ditemui ABK jaga yang belum memahami tentang ketentuan - ketentuan *ISPS Code*. Fakta tersebut diketahui dari ABK yang tidak ragu-ragu dalam menjawab pada saat diajukan pertanyaan tentang tugas-tugas dan hal-hal yang berkaitan dengan keamanan

kapal ataupun ketentuan ketentuan yang diajukan dalam *ISPS Code* pada saat *safety meeting*.

2. Kurangnya Rasa Tanggung Jawab ABK Dalam Melaksanakan Tugas Jaga

Pada tanggal 15 Pebruari 2022 sekitar pukul 2 siang, kapal sedang sandar di dermaga 102 pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta. Ada seorang tamu perwakilan dari pemilik muatan yang hendak bertemu dengan Nakhoda. Pada saat itu ABK yang sedang bertugas jaga langsung mengantar tamu tersebut ke ruang tamu tanpa melalui proses pemeriksaan di pos penjagaan akses naik kapal. Penulis saat itu melakukan pengecekan terhadap daftar tamu yang telah naik ke atas kapal dan ditemukan *form* daftar tamu tidak diisi oleh petugas jaga, tidak melakukan pemeriksaan terhadap identitas diri dan barang bawaan. Dengan kejadian tersebut mengindikasikan bahwa ABK kurang memiliki rasa tanggung jawab dalam melaksanakan tugas pada saat dinas jaga. Jika hal ini terus berulang kali terjadi maka berpotensi mengancam keamanan dan keselamatan kapal.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan batasan masalah yang diambil dan uraian pada deskripsi data di atas, maka dapat diketahui faktor penyebab dari dua masalah yang menjadi prioritas sebagai berikut :

1. Kurangnya Pemahaman ABK Tentang Penerapan Keamanan Sesuai *ISPS Code*

Adapun penyebabnya adalah:

a. Kurangnya pengetahuan ABK mengenai penerapan *ISPS Code*

Belum maksimalnya sosialisasi tentang aturan keamanan dari pihak perusahaan sebelum ABK *joint* sehingga mereka kurang memahami penerapan aturan keamanan sesuai dengan *ISPS Code*. Sedangkan pemahaman ABK dalam melakukan tugas keamanan di atas kapal, khususnya dalam penerapan *ISPS Code* memiliki peran penting untuk menunjang keselamatan pelayaran. Oleh karena itu, setiap ABK yang akan bekerja di atas kapal harus mengetahui tentang tugas dan tanggung jawabnya sesuai jabatan yang akan diemban. Di dalam sosialisasi ABK dikenalkan terhadap ancaman pelayaran dan juga lokasi-lokasi yang dianggap perlu di berikan perhatian khusus dan wajib diperhatikan sebelum

kapal meninggalkan pelabuhan maupun pada saat kapal berlayar. ABK yang baru harus diberikan sosialisasi tentang keamanan pelayaran.

Akan tetapi faktanya, sosialisasi kepada calon ABK tidak dilakukan secara maksimal bahkan banyak ABK yang baru tidak mendapatkan sosialisasi terhadap keamanan kapal, khususnya sosialisasi dari pihak perusahaan sebelum dikirim ke kapal maupun pelaksanaan sosialisasi di atas kapal dikarenakan jam operasional kapal yang sangat padat. ABK yang baru direkrut tidak diberikan informasi lebih dahulu oleh perusahaan mengenai tugas tentang *ISPS Code*, meskipun nantinya setelah naik kapal akan diberikan orientasi oleh Nahkoda atau (*SSO*). Karena kurangnya pengetahuan mengenai *ISPS Code*, maka kebanyakan ABK yang baru tersebut mendapatkan kesulitan dalam melaksanakan tugasnya dan kesulitan dalam pengenalan lokasi- lokasi di kapal yang membutuhkan perhatian penuh selama pelayaran, sehingga hasil yang dicapai kurang optimal karena bisa berakibat mengganggu ABK yang lain bahkan bisa menghambat kelancaran operasional kapal.

Pengalaman ABK yang masih minim tentang ketentuan-ketentuan *ISPS Code* menjadi suatu kendala dalam penerapannya di atas kapal, terutama terhadap langkah langkah yang harus diambil pada saat menjalankan *ISPS* tersebut.

Berdasarkan keadaan tersebut maka dibutuhkan peranan Nahkoda dan senior officer lainnya untuk memberikan arahan ataupun pelatihan terhadap pelaksanaan *ISPS* di atas kapal. Pengenalan terhadap bahaya keamanan kapal sangat diperlukan untuk menghindari hal-hal yang mengganggu pelayaran ataupun operasional kapal. Khususnya terhadap awak kapal yang baru diharapkan kepada *senior officer* untuk memberikan pemahaman dan pengenalan yang cukup sehingga tidak menjadi penghambat dalam kelancaran operasional kapal.

b. Pelatihan Keamanan tidak dilaksanakan sesuai dengan jadwal

Untuk meningkatkan pemahaman ABK tentang aturan *ISPS Code* perlu diadakan pelatihan secara rutin. Pelatihan yang dimaksud berupa simulasi gangguan keamanan di atas kapal. Simulasi gangguan keamanan di atas kapal bertujuan untuk memberikan pemahaman kepada ABK tentang tindakan apa yang harus dilakukan saat terjadi gangguan keamanan yang

sebenarnya. Berbagai jenis pelatihan-pelatihan di atas kapal yang secara teratur dan terencana sesuai dengan jadwal latihan yang terdapat dalam Ship Security Plan yang berpedoman pada penerapan *ISPS Code-Part A, Code 13* yaitu *Training, Drill* dan *Excercises on Ship Security*.

Fakta yang penulis temui di atas kapal pelatihan keamanan tidak dilaksanakan sesuai jadwal mengingat operasional kapal yang sangat padat. Jarangnya latihan keamanan di atas kapal, sehingga ABK tidak memahami teknik-teknik pemeriksaan, pengawasan dan pemantauan saat mereka menjalankan tugas jaga di *security check point* maupun di anjungan. Ini tentunya akan sangat berpengaruh terhadap gangguan keamanan, dikarenakan ABK tidak memahami teknik pamantauan yang maksimal.

Dengan tidak adanya latihan simulasi keamanan di atas kapal, ABK kurang memahami karakteristik dan pola tingkah laku manusia yang cenderung membahayakan keamanan. Ini terlihat saat tugas jaga di pos penjagaan maupun di anjungan, ABK kurang tanggap terhadap kemungkinan-kemungkinan resiko gangguan keamanan yang terjadi.

Berbagai kemungkinan resiko gangguan keamanan dalam pelayaran atau sedang di pelabuhan bisa saja terjadi antara lain berupa perampokan, pembajakan dan pencurian. Pencurian atau perampokan bisa dilakukan dengan menggunakan sarana perahu cepat atupun alat apung yang lain. Dengan itu seluruh awak kapal perlu diberikan pengenalan akan tanda-tanda dan juga dibimbing untuk mempunyai kecakapan dalam membedakan hal-hal yang bisa membahayakan keamanan pelayaran selama di pelabuhan terutama saat kapal melintas didaerah rawan pencurian atau perampokan. Pelatihan dan pengenalan terhadap ancaman keamanan pelayaran merupakan sebuah usaha untuk meningkatkan dan kesiapan awak kapal untuk mengidentifikasi bahaya yang akan terjadi di atas kapal. Dengan pemahaman dan kesiagaan awak kapal tersebut pastinya bisa menghindari hal-hal yang akan mengganggu pelayaran dalam mencapai tujuannya. Pelatihan adalah sebuah proses sistematis untuk mengubah perilaku kerja seorang / sekelompok pegawai dalam usaha meningkatkan kinerja organisasi. Pelatihan terkait dengan keterampilan dan kemampuan yang diperlukan untuk pekerjaan yang sekarang dilakukan. Pelatihan berorientasi ke masa sekarang dan membantu awak untuk menguasai keterampilan dan

kemampuan (kompetensi) yang spesifik untuk berhasil dalam pencapaian hasil yang maksimal dalam pekerjaannya.

2. Kurangnya rasa tanggung jawab ABK dalam melaksanakan tugas jaga

Adapun penyebabnya adalah :

a. Kurangnya Kontrol Dari Perwira Dalam Melaksanakan Tugas Keamanan Di Kapal

Perwira jaga bertanggung jawab kepada Nakhoda terhadap segala aktifitas yang terjadi pada saat jaga baik itu pada saat kapal berlayar, sandar di pelabuhan ataupun berlabuh jangkar. Dalam hal ini pada saat kapal akan berlayar, perwira tidak melakukan kontrol mengenai tugas pada saat kapal akan berlayar.

Kurangnya tanggung jawab ABK sebagaimana dijelaskan di atas, disebabkan karena kurangnya kontrol dari perwira jaga dalam melaksanakan tugas keamanan di kapal. Dengan demikian Jurumudi kurang tanggap akan indikasi bahaya keamanan yang ditemukan saat berdinas jaga. Dalam BAB VIII *section A* - STCW, Tugas Jaga (*Watch Keeping*), telah dijelaskan tentang standar dinas jaga yaitu sebagai berikut :

- 1) Nakhoda, Kepala Kamar Mesin (KKM) dan Personil tugas jaga harus menjamin bahwa pelaksanaan tugas jaga dilakukan secara aman dan terpelihara.
- 2) Nakhoda harus menjamin bahwa pengaturan tugas jaga telah memadai. Di bawah pengarahan Nakhoda, dan perwira-perwira berjaga tanggung jawab melaksanakan navigasi secara aman selama periode tugas jaga.
- 3) Melalui musyawarah dengan Nakhoda, dan KKM wajib menjamin bahwa pengaturan tugas jaga telah memadai untuk memelihara suatu tugas jaga mesin yang aman.
- 4) Pelaksanaan tugas jaga dilaksanakan sesuai dengan prinsip-prinsip tugas jaga.
- 5) Nakhoda, KKM, perwira dan bawahan harus mengetahui akibat dari pencemaran lingkungan laut karena operasional kapal atau karena kecelakaan kapal. Dan harus menjaga kecermatan untuk mencegah

pencemaran, sesuai dengan aturan internasional dan peraturan yang berlaku di suatu pelabuhan.

b. Rendahnya Disiplin ABK dalam Penerapan *ISPS Code*

Untuk mengoperasikan kapal dengan aman dan selamat, maka ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan didalam sistem manajemen keselamatan dan aturan-aturan yang mengatur tugas-tugas awak kapal yang tercantum dalam *Safety Management System (SMS)* dan *Ship security Plan (SSP)* harus diterapkan dalam bentuk implementasi di atas kapal. Dengan demikian harapan semua tugas dapat dilakukan dengan benar dan baik sesuai prosedur yang ada, supaya kegiatan pengoperasian kapal berjalan dengan lancar dan dengan hasil yang optimal. Namun pada prakteknya hal tersebut tidak dapat dilakukan karena kurangnya kedisiplinan mualim dan jurumudi yang sedang berdinis jaga.

Kedisiplinan adalah kesadaran dan kesediaan seseorang menaati semua peraturan perusahaan dan norma-norma sosial yang berlaku. Tanpa adanya kemauan dan kesadaran, upaya apapun yang dilakukan orang lain untuk membentuk kemampuan dan keterampilan seseorang tidak akan berubah atau sia-sia, khususnya dalam penerapan *ISPS Code* di atas kapal MERATUS WAINGAPU. Hal ini nampak pada saat diadakannya *safety and security meeting*, pada saat Nahkoda memberikan pengarahan dan kepada ABK, terlihat sebagian ABK tidak serius dalam memperhatikannya dan kurang reaksioner terutama pada saat Nahkoda menjelaskan aturan-aturan *ISPS Code*. Hal ini tentu sangat berpengaruh terhadap kemampuan awak kapal dalam menerapkan aturan *ISPS Code*.

Kurangnya kedisiplinan ABK dalam penerapan *ISPS Code* di atas kapal dapat terlihat pada saat menjalankan tugas jaga di pelabuhan. Masih ada sebagian ABK yang saat melaksanakan tugas jaga, tidak melakukan ronda keliling, terkadang ditemukan ada yang sambil duduk-duduk mainan *gadget* dan lain sebagainya. Ini menunjukkan rendahnya kedisiplinan ABK dalam menjalankan tugas jaga, mereka kurang memahami betapa pentingnya penerapan *ISPS Code* terhadap keamanan di atas kapal.

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan uraian pada analisis data di atas, dalam penerapan ISPS Code di atas kapal sehingga perlu ditingkatkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan kapal. Dengan beberapa permasalahan yang ada dan telah dilakukan analisa dari data-data tersebut, maka didapatkan beberapa alternatif pemecahan masalah sebagai berikut :

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya Pemahaman ABK Tentang Penerapan Keamanan Kapal Sesuai *ISPS Code*

1) Perusahaan mengadakan diklat SSO dan SAT

Untuk meningkatkan pemahaman ABK tentang aturan *ISPS Code* , maka perusahaan perlu mengadakan diklat sertifikat *Ship Security Officer (SSO)* untuk perwira dan *Security Awareness Training (SAT)* untuk *rating*. ABK yang akan *joint* di kapal, terlebih dahulu diberikan sosialisasi di kantor perusahaan dan paling lambat 1 (satu) minggu setelah *joint* di kapal. Dalam pemahaman aturan-aturan ini kepada ABK tentunya perlu diberikan beberapa teori dalam pemahaman agar ABK menerima dengan baik dan benar meliputi :

a) Demonstrasi / peragaan

Dengan melaksanakan pelatihan sesuai ketentuan maka dengan sendirinya ABK akan memahami dan mengetahui apa tugas dan tanggung jawab dalam kondisi bila terjadi gangguan keamanan. Sebagai contoh ABK jaga dapat memperagakan cara-cara dalam hal:

- (1) Meminta pengunjung untuk membuka koper / paket barang tertutup untuk pemeriksaan.
- (2) Meminta pengunjung untuk menunjukkan barang- barang yang tersembunyi dalam pandangan.
- (3) Meminta pengunjung untuk menyerahkan barang - barang terlarang demi keamanan, sampai keberangkatan kapal. Dan barang-barang ilegal akan segera diberitahukan kepada petugas jaga untuk ditindak lanjuti.

- (4) Melaporkan semua kejadian kepada petugas jaga segera mungkin termasuk usaha masuk kedalam kapal atau penolakan terhadap akses masuk dilakukan.
- b) Studi Kasus
Penerapan dengan menggunakan contoh-contoh kejadian yang pernah terjadi kemudian diberikan tugas mengenai apa yang sepatutnya dilakukan bila keadaan terjadi, dan selain itu langsung Perwira keamanan memberikan pandangan-pandangan yang nyata dan solusi sehingga ABK jaga cepat dan mudah mengerti akan pentingnya keamanan pelayaran.
 - c) Analisis
Jika pada studi kasus ABK jaga diberikan tugas maka pada metode ini, semua dituntut untuk menganalisa, bagaimana hal ini bisa terjadi sehingga bilamana mengetahui penyebabnya maka pemecahannya dapat dipahami.
 - d) Sosialisasi tentang isi *Ship Security Plan (SSP)* sesuai dengan *ISPS Code-9*
Berikut beberapa hal yang perlu dimengerti oleh mualim jaga tentang isi dari *Ship Security Plan (SSP)* sesuai dengan *ISPS Code.9*:
 - (1) Pengetahuan dalam menangani hal-hal yang terkait dengan keamanan.
 - (2) Pengetahuan yang tepat tentang pengoperasian kapal, desain dan konstruksi kapal yang berhubungan dengan keamanan di kapal.
 - (3) Kemampuan untuk menilai suatu risiko keamanan yang mungkin terjadi selama pengoperasian kapal dan bagaimana mengurangi dan menekan resiko-resiko keamanan tersebut.
 - (4) Kemampuan untuk melakukan pemantauan kelangsungan menjaga kepercayaan antar awak kapal.
 - (5) Kemampuan untuk memelihara tindakan-tindakan yang tepat untuk menghindari penyebaran atau akses terhadap bahan atau dokumen keamanan yang sensitif secara tidak sah.

- (6) Pengetahuan mengenai ancaman dan cara-cara terbaru yang terkait dengan karakter pelaku ancaman.
- (7) Pengetahuan tentang pengenalan dan pendeteksian terhadap persenjataan dan barang-barang berbahaya lainnya.
- (8) Pengetahuan tentang pengenalan terhadap pola-pola karakter dan tingkah laku manusia yang cenderung membahayakan keamanan dengan prinsip tanpa diskriminasi.
- (9) Pengetahuan tentang teknik yang digunakan dalam mengambil tindakan-tindakan keamanan.
- (10) Pengetahuan tentang perangkat sistim pengamatan dan keamanan serta keterbatasan operasionalnya.
- (11) Kebijakan keamanan perusahaan.
- (12) Tanggung jawab keamanan dari kapal dengan pihak lain seperti otoritas Pelabuhan dan instansi berwenang lainnya.
- (13) Keterangan-keterangan dari kapal dan perusahaan.
- (14) Organisasi dan tanggung jawab.
- (15) Badan organisasi yang terkait dengan keamanan kapal.
- (16) Kewenangan Nakhoda, Perwira keamanan perusahaan dan Perwira keamanan kapal.
- (17) Tugas keamanan pada setiap tingkat keamanan.
- (18) Pencatatan-pencatatan yang terkait dengan SSP harus disimpan di atas kapal sekurang-kurangnya 10 pelabuhan terakhir atau jangka waktu minimum yang ditetapkan oleh pemerintah.
- (19) Tiga tingkat keamanan yang ditetapkan untuk merespon tindakan keamanan di kapal.
- (20) Sistem siaga keamanan darurat kapal dan pemeliharaan peralatan.
- (21) Prosedur, instruksi, petunjuk pada sistem siaga keamanan darurat, termasuk pengujian, mengaktifkan, mematikan dan pengaturan kembali dan pengurangan kesalahan siaga darurat.
- (22) Langkah-langkah pengamanan untuk pengendalian dan pencegahan akses, baik akses ke dan dari kapal.

- (23) Langkah-langkah pengamanan pada daerah terbatas atau terlarang.
- (24) Daftar dari daerah terbatas atau terlarang dan langkah-langkah untuk mencegah adanya penyusup naik ke atas kapal.
- (25) Langkah-langkah pengamanan untuk pengantaran barang atau suku cadang ke kapal termasuk pengisian bahan bakar dan air tawar.

Untuk meningkatkan pemahaman ABK tentang ketentuan *ISPS Code* bisa dilakukan dengan cara mengadakan *security meeting* secara rutin. Dalam hal ini, Nakhoda harus dapat mengkoordinasi anak buahnya di dalam melaksanakan tugasnya masing-masing. Selanjutnya sebelum melaksanakan suatu pekerjaan di atas kapal, perlu diadakan *general meeting* yang dipimpin oleh Nakhoda dengan menunjuk Mualim I sebagai kepala kerja.

Didalam *security meeting* Nakhoda memberi arahan kepada anak buahnya, tentang posisi masing-masing dan juga memberitahukan kepada ABK jaga tersebut, agar dapat mendengarkan instruksi yang diberikan dengan baik dan benar. Disamping itu, ada juga *monthly report*, yang mana kapal dituntut untuk melakukan *security meeting* minimal sebulan sekali.

2) Pelatihan Keamanan Sesuai Dengan Jadwal

Untuk meningkatkan pemahaman dan keterampilan ABK tentang ketentuan *ISPS Code* dapat dilakukan dengan berbagai cara seperti pelaksanaan pelatihan secara rutin setiap bulan sekali/sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan oleh perusahaan. *ISPS Code* merupakan amandemen dan konvensi *SOLAS 1974* yang masuk dalam Bab XI-2. *ISPS Code* adalah suatu ketentuan atau peraturan yang berisi tentang tindakan khusus untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan maritim dalam hal keamanan kapal, perusahaan dan fasilitas pelabuhan. Di atas kapal Meratus Waingapu, Nakhoda diwajibkan menjalani *briefing* di kantor pusat (*HO*) untuk mendapatkan pengarahan tentang keadaan terkini yang terjadi di perusahaan tersebut dan juga mendiskusikan kejadian - kejadian terakhir yang terjadi di dunia pelayaran terutama yang sedang terjadi didalam perusahaan

menyangkut kapal-kapal perusahaan tersebut terkait masalah keselamatan dan keamanan kapal. Dengan *briefing* tersebut di harapkan Nakhoda mengerti dan bisa mendiskusikan keadaan terbaru di perusahaan kepada ABK. Dengan itu ABK diberikan pengarahan atau penjelasan oleh Nakhoda akan dampak positif dan negatif bilamana terjadi gangguan keselamatan dan keamanan kapal.

Bentuk penjelasan atau pengarahan itu bisa diskusi ketika diadakan *Safety and Security Meeting* atau bisa dilakukan dalam percakapan sehari - hari ketika dalam situasi bekerja agar lebih peduli terhadap penerapan konvensi tentang keamanan dan keselamatan supaya dapat dilaksanakan sesuai ketentuan. Juga diadakan berbagai jenis pelatihan-pelatihan di atas kapal yang secara teratur dan terencana sesuai dengan jadwal latihan atau *Security Drill Schedule* yang terdapat dalam *Ship Security Plan (SSP)* yang berpedoman pada penerapan *ISPS Code-Part A,B Code 13* yaitu *Training, Drill dan Exercises on Ship Security*.

Mengacu pada *contingency plan* yang merupakan rencana pelatihan dan penanggulangan keadaan darurat secara tiba tiba di atas kapal dengan rancangan yang telah disusun untuk memelihara prosedur agar dapat ditentukan pada setiap latihan yang diperlukan dalam menunjang sistem keamanan di kapal dan meyakini bahwa latihan dimaksud diberikan kepada seluruh personil terkait tindakan dalam memperkecil resiko gangguan keamanan dapat lebih ditingkatkan untuk menetapkan tanggung jawab dan peran dari masing-masing pihak yang terkait dalam meningkatkan keamanan pelayaran.

a) Pelatihan bagi awak kapal dengan tugas khusus keamanan
Pelatihan bagi Awak Kapal dengan tugas khusus keamanan meliputi :

- (1) Pengetahuan tentang pola dan ancaman keamanan.
- (2) Pengenalan dan pendeteksian senjata, alat dan bahanbahan yang berbahaya.
- (3) Pengetahuan tentang karakteristik dan pola tingkah laku manusia yang cenderung membahayakan keamanan.
- (4) Teknik-teknik yang digunakan untuk menghindari tindakan keamanan.

- (5) Manajemen mengatasi kerusakan dan teknik pengendaliannya.
 - (6) Komunikasi-komunikasi keamanan.
 - (7) Pengetahuan prosedur darurat dan *contingency plan*.
 - (8) Pengoperasian peralatan dan sistem keamanan.
 - (9) Penguji, kalibrasi dan pemeliharaan peralatan serta sistem keamanan laut.
 - (10) Teknik-teknik pemeriksaan, pengawasan dan pemantauan.
 - (11) Metode pengeledahan fisik terhadap manusia, barang-barang pribadi, bagasi, muatan dan perbekalan kapal.
- b) Penerapan *ISPS Code*
- Perwira Keamanan Kapal berupaya untuk memberikan berbagai tambahan pengetahuan dan informasi agar mualim jaga lebih peduli, lebih terlatih dan terdidik dalam penerapan *ISPS Code*, sesuai dengan *ISPS Code-Part A,B, Code 13, Training, Drill* dan *Exercises on ship security*, pelatihan di kapal yang bertujuan untuk memberikan tambahan pengetahuan dan memupuk kepedulian akan penerapan *ISPS Code* antara lain :
- (1) Memberi penjelasan terhadap Awak kapal agar lebih familiar dengan isi dari Kebijakan Keamanan Perusahaan atau *Company Security Policy*.
 - (2) Cara melakukan reaksi bila terjadi penyerangan atau keadaan ancaman keamanan, seperti misalnya bagaimana cara mengaktifkan alarm bahaya.
 - (3) Latihan *stowaway search, bomb search*, di kapal.
 - (4) Menetapkan *Muster Station* bila terjadi keadaan darurat keamanan sehingga awak kapal tidak terpecah saat ada ancaman.

Agar penerapan *ISPS Code* dapat terlaksana dengan baik maka ABK perlu memiliki kesadaran keamanan pengetahuan dan sikap anggota organisasi mengenai perlindungan aset fisik, dan terutama informasi, organisasi itu. Diharapkan dengan adanya pelatihan ini ABK di atas kapal sudah mempunyai pemahaman dasar tentang *ISPS code*. Banyak organisasi memerlukan pelatihan kesadaran

keamanan formal untuk semua pekerja ketika mereka bergabung dengan organisasi dan secara berkala sesudahnya, biasanya setiap tahun. Tujuannya yaitu agar seluruh awak kapal dapat mengidentifikasi hal-hal yang dapat mengancam keselamatan seluruh awak kapal baik pada saat berlayar maupun ketika sedang melakukan bongkar muat di Pelabuhan.

Sebelum melaksanakan suatu kegiatan hendaknya seorang Nahkoda atau Mualim I mengadakan suatu *toolbox meeting* dalam membahas bersama dengan ABK yang lain tentang kesiapan peralatan-peralatan yang akan dipergunakan dan cara-cara yang akan digunakan demi lancarnya proses kegiatan tersebut. *Tool box meeting* adalah pengarahan singkat, yang artinya setiap pimpinan mengadakan pengarahan singkat kepada anak buahnya agar mereka mempunyai target, tanggung jawab dan tahu apa yang harus dilakukan pada hari itu. Karena kebanyakan mualim jaga, jika mereka langsung kerja atau melakukan kegiatan tanpa *toolbox meeting* maka mualim jaga akan bekerja seadanya tanpa motivasi penuh atau tanpa merasa harus mencapai targetnya yang artinya bagaimana perusahaan bisa mencapai targetnya dengan baik.

b. Kurangnya Rasa Tanggung Jawab ABK Dalam Melaksanakan Tugas Jaga

1) CSO memberikan pembinaan kepada perwira dalam melaksanakan tugas keamanan di kapal

Pembinaan adalah suatu proses dimana orang-orang mencapai kemampuan tertentu untuk membantu mencapai tujuan organisasi. Oleh karena itu, proses ini terkait dengan berbagai tujuan organisasi, pembinaan dapat dipandang secara sempit maupun luas. Mualim jaga yang tidak disiplin perlu diberikan pembinaan agar mereka menyadari akan pentingnya kedisiplinan. Meningkatkan fungsi pembinaan terhadap Perwira Jaga, dimana fungsi pembinaan diantaranya yaitu :

- a) Memupuk kesetiaan dan ketaatan.
- b) Meningkatkan adanya rasa pengabdian rasa tanggung jawab, kesungguhan dan kegairahan bekerja dalam melaksanakan tugasnya.

- c) Meningkatkan gairah dan produktivitas kerja secara optimal.
 - d) Mewujudkan suatu layanan perusahaan dan crew yang bersih dan berwibawa.
 - e) Memperbesar kemampuan dan kehidupan awak kapal melalui proses pendidikan dan latihan yang sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan organisasi (wadah yang ditentukan).
- 2) **Nakhoda Meningkatkan Pengawasan ABK Terhadap Tugas Jaga Keamanan Kapal**

Pengawasan terhadap ABK jaga dalam melaksanakan pekerjaan sesuai dengan prosedur yang benar penting untuk dilakukan setiap saat dan berkesinambungan. Dengan pengawasan yang baik diharapkan membawa perubahan yang signifikan terhadap perkembangan ABK jaga dalam pemahamannya terhadap prosedur yang benar. Disamping adanya penghargaan dan sanksi kepada ABK jaga fungsi pengawasan dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya harus dilakukan secara terus menerus oleh Perwira Senior yang membawahi departemennya masing-masing untuk menjamin tugas itu dilaksanakan dengan baik.

Seorang pemimpin di atas kapal dalam hal ini Nakhoda dan Perwira Senior yang berorientasi pada pekerjaan, dimana tindakan para pemimpin ini dalam menyelesaikan tugasnya memberikan tugas kepada bawahannya atau *rating*, mengatur pelaksanaan kerja, mengawasi dan mengevaluasi kinerja *rating* sebagai hasil pelaksanaan tugas. Hal ini baik untuk perwira senior agar lebih mudah mengontrol sampai sejauh mana perkembangan pengajaran dan pelatihan maupun motivasi-motivasi yang diberikan selama ini memberikan efek positif kepada perkembangan pemahaman *rating* tentang prosedur pemuatan yang benar maupun kepribadian *rating* yang semakin baik dan kompak dalam bekerja.

Pengawasan secara berkala dan berkesinambungan dilakukan oleh Perwira Jaga. Pengawasan dilakukan untuk menjamin prosedur kerja yang telah dibuat berjalan dengan baik serta sesuai dengan buku *operation manual*. Prosedur kerja merupakan sebuah sistem dinamis yang harus selalu disesuaikan dengan perkembangan zaman.

Pelaksanaan penerapan prosedur kerja harus secara terus-menerus dipantau sehingga proses penerapannya dapat berjalan dengan baik. Salah satu cara *monitoring* prosedur kerja adalah dengan melakukan audit, baik dilakukan oleh internal perusahaan ataupun eksternal. Hal ini bertujuan untuk memastikan prosedur kerja yang telah dibuat sudah dilaksanakan dan apabila ada kesalahan serta kekurangan dari prosedur kerja tersebut segera dilaporkan ke pihak tertentu untuk ditindak lanjuti.

a) Menerapkan prinsip dasar pengawasan

Agar pengawasan itu berhasil sesuai dengan yang diharapkan, maka diperlukan prinsip-prinsip dasar dalam pengawasan, yaitu :

- (1) Adanya rencana tertentu dalam pengawasan. Rencana yang matang dan menjadi standar atau alat pengukur, akan menjadikan pengawasan itu menjadi efektif.
- (2) Adanya pemberian instruksi atau perintah dan wewenang kepada bawahan.
- (3) Dapat merefleksikan berbagai sifat dan kebutuhan dari berbagai kegiatan yang diawasi, sebab masing-masing kegiatan seperti bongkar muat, perawatan dan yang lainnya memerlukan pengawasan tertentu sesuai dengan bidangnya.
- (4) Dapat segera dilaporkan adanya berbagai bentuk penyimpangan.
- (5) Pengawasan haruslah bersifat *fleksibel*, dinamis dan ekonomis.
- (6) Dapat merefleksikan pola organisasi. Setiap kegiatan mualim jaga haruslah tergambar dalam struktur organisasi, dan setiap bagian harus ada standar prosedur, sehingga apabila terjadi penyimpangan yang melebihi standar maka akan mudah terdeteksi.
- (7) Dapat menjamin diberlakukannya tindakan korektif, yaitu segera mengetahui apa yang salah, dimana letak kesalahan dan siapa yang bertanggung jawab.

b) Pengawasan yang efektif

Pelaksanaan pekerjaan hendaknya selalu ingin terlaksana dengan baik dan sesuai dengan rencana, tetapi dengan berbagai kendala

yang tak terduga berbagai masalah jadi bermunculan. Demikian pengawasan akan berlangsung dengan efektif apabila terlihat ciri-ciri sebagai berikut :

- (1) Pelaksanaan pengawasan dapat dilakukan dengan jelas mengenai hal yang akan diawasi dan pihak yang harus diawasi. Hal tersebut untuk memperoleh informasi yang lebih spesifik.
- (2) Pengawasan harus dapat menggambarkan penyimpangan yang mungkin terjadi. Sebelum penyimpangan terjadi, maka harus dipersiapkan cara mengatasi penyimpangan tersebut atau bersifat pencegahan masalah, baik masalah kecil atau besar.
- (3) Objektivitas dalam melakukan pengawasan, dimana ABK harus jelas dilihat dari kesesuaian kerja dengan prosedur dan mekanisme kerja pelaksanaan.
- (4) Memiliki keluwesan pengawasan, mempersiapkan rencana kedua dari rencana utama. Hal ini dilakukan agar pada saat terjadi desakan untuk melakukan perubahan pelaksanaan kerja maka perubahan tersebut dapat dilakukan tanpa mengganti pola dasar kebijaksanaan.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif pemecahan Masalah

a. Kurangnya Pemahaman ABK Tentang Penerapan Keamanan Kapal Sesuai *ISPS Code*

1) Perusahaan mengadakan diklat SSO dan SAT

a) Keuntungan

- (1) Meningkatkan Keamanan Kapal dan Kargo
Dengan adanya pelatihan Ship Security Officer dan SAT, kru kapal dapat memahami dan mengimplementasikan prosedur keamanan yang tepat. Mereka dapat lebih memahami risiko keamanan dan bagaimana cara mengurangi risiko tersebut. Hal ini akan membantu mengurangi kemungkinan terjadinya kejahatan terhadap kapal dan kargo.
- (2) Kepatuhan dengan Regulasi

Pelatihan Ship Security Officer dan SAT wajib untuk memenuhi standar regulasi internasional seperti International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code. Dengan mengikuti pelatihan ini, perusahaan dapat memastikan bahwa kru kapal dan personel keamanan memahami dan mematuhi regulasi tersebut.

(3) Memperbaiki Reputasi Perusahaan

Perusahaan yang memiliki kru kapal dan personel keamanan yang terlatih dan bersertifikat akan memiliki reputasi yang lebih baik di industri pelayaran. Hal ini dapat membantu perusahaan memenangkan kontrak dan bisnis baru.

(4) Menurunkan Biaya Asuransi

Perusahaan dapat mengurangi biaya asuransi kapal dengan memastikan bahwa kru kapal dan personel keamanan terlatih dan bersertifikat. Asuransi akan lebih cenderung memberikan harga yang lebih murah untuk kapal yang memiliki kru kapal yang terlatih dan mematuhi regulasi keamanan.

(5) Meningkatkan Keterampilan Kru Kapal

Pelatihan Ship Security Officer dan SAT memberikan keterampilan dan pengetahuan baru kepada kru kapal. Hal ini dapat membantu meningkatkan produktivitas dan kualitas kerja mereka. Dalam jangka panjang, ini dapat membantu perusahaan meningkatkan efisiensi dan keuntungan.

b) Kerugian

(1) Biaya yang tinggi

Pelatihan Ship Security Officer dan SAT biasanya dilakukan oleh instruktur yang berlisensi dan berpengalaman. Hal ini membuat biaya pelatihan menjadi relatif mahal, terutama jika perusahaan harus mengirimkan banyak karyawan untuk mengikuti pelatihan tersebut.

(2) Waktu yang dibutuhkan

Pelatihan Ship Security Officer dan SAT memerlukan waktu yang cukup lama dan intensif, terutama untuk karyawan yang

belum memiliki pengalaman atau pengetahuan tentang keamanan kapal. Hal ini dapat mengganggu produktivitas karyawan dan berdampak negatif pada jadwal operasional perusahaan.

(3) Kurangnya manfaat langsung

Pelatihan Ship Security Officer dan SAT mungkin tidak memberikan manfaat langsung yang dapat dilihat atau dirasakan oleh perusahaan dalam jangka pendek. Perusahaan mungkin tidak melihat hasil dari pelatihan tersebut hingga situasi darurat terjadi.

(4) Risiko pelanggaran peraturan

Jika perusahaan tidak memastikan bahwa pelatihan Ship Security Officer dan SAT diikuti oleh semua karyawan yang relevan, maka perusahaan dapat berisiko melanggar peraturan keamanan kapal yang dikeluarkan oleh pemerintah atau badan pengawas lainnya. Hal ini dapat berdampak buruk pada reputasi perusahaan dan mengakibatkan sanksi hukum atau denda.

2) **Pelatihan Sesuai Dengan Jadwal**

a) Keuntungan

- (1) Efisiensi Waktu: Pelatihan ISPS di kapal memungkinkan awak kapal untuk mempelajari dan memahami persyaratan keamanan kapal dan pelabuhan dalam waktu yang singkat, tanpa perlu pergi ke darat untuk mengikuti pelatihan. Ini akan mempercepat proses pelatihan dan menghemat waktu.
- (2) Keterampilan yang Ditingkatkan: Pelatihan ISPS di kapal akan membantu awak kapal untuk memperoleh keterampilan baru dalam hal keamanan kapal dan pelabuhan, sehingga mereka dapat meningkatkan kinerja mereka dan memastikan keselamatan dan keamanan kapal.
- (3) Biaya yang Lebih Rendah: Pelatihan ISPS di kapal biasanya lebih murah dibandingkan pelatihan yang diadakan di darat, karena tidak perlu biaya transportasi,

akomodasi, dan biaya lainnya yang terkait dengan pelatihan.

- (4) Kesempatan Praktikum: Pelatihan ISPS di kapal memberikan kesempatan bagi awak kapal untuk melaksanakan pelatihan langsung pada lingkungan kerja mereka sendiri, sehingga mereka dapat belajar secara praktis dan memahami bagaimana mengimplementasikan keamanan kapal dan pelabuhan dalam situasi yang sesungguhnya.
- (5) Memenuhi Persyaratan Regulasi: Pelatihan ISPS di kapal membantu kapal memenuhi persyaratan regulasi keamanan kapal dan pelabuhan yang diperlukan oleh badan pengawas. Dengan pelatihan yang tepat, kapal dapat memperoleh sertifikat keamanan yang diperlukan untuk beroperasi secara legal.

Dengan demikian, pelatihan ISPS di kapal sesuai dengan jadwal dapat memberikan banyak manfaat bagi awak kapal dan kapal itu sendiri, termasuk waktu, biaya, dan efisiensi keterampilan, serta memastikan kepatuhan pada persyaratan regulasi keamanan kapal dan pelabuhan.

b) Kerugian

- (1) Gangguan pada jadwal operasional kapal: Jika pelatihan dijadwalkan pada saat kapal sedang dalam pelayaran atau ketika sedang dilakukan muatan atau bongkar muatan, maka pelatihan tersebut dapat mengganggu jadwal operasional kapal. Hal ini dapat menyebabkan keterlambatan dalam penyelesaian tugas dan pengiriman kargo.
- (2) Biaya tambahan: Jadwal pelatihan ISPS di kapal biasanya terikat dengan jadwal yang sudah ditentukan dan jika terdapat perubahan, maka biaya tambahan mungkin diperlukan untuk menyelaraskan jadwal pelatihan dengan jadwal operasional kapal.

- (3) Waktu yang tidak efektif: Pelatihan yang dijadwalkan pada saat kapal sedang dalam perjalanan dapat mengganggu waktu yang seharusnya digunakan untuk melakukan tugas-tugas yang lebih penting, seperti pengawasan keamanan dan keselamatan kapal.
- (4) Kurangnya perhatian: Pelatihan ISPS yang dijadwalkan pada saat kapal sedang dalam pelayaran atau ketika sedang dilakukan muatan atau bongkar muatan dapat mengganggu perhatian awak kapal dan mengurangi kewaspadaan mereka terhadap situasi keamanan dan keselamatan kapal.
- (5) Risiko keamanan: Jika pelatihan dijadwalkan pada saat kapal sedang dalam pelayaran, maka ada risiko keamanan karena pelatihan dapat mengungkapkan informasi tentang kapal dan kargo kepada orang yang tidak berwenang, seperti bajak laut atau penyusup.

Oleh karena itu, jadwal pelatihan ISPS di kapal harus direncanakan dengan hati-hati dan disesuaikan dengan jadwal operasional kapal untuk menghindari kerugian yang mungkin terjadi.

- b. Kurangnya Rasa Tanggung Jawab ABK Dalam Melaksanakan Tugas Jaga**
 - 1) CSO memberikan pembinaan kepada perwira dalam melaksanakan tugas keamanan di atas kapal**
 - a) Keuntungan
 - (1) Meningkatkan Kesadaran Keamanan: Dengan memberikan pembinaan kepada perwira, CSO dapat meningkatkan kesadaran dan pemahaman perwira tentang pentingnya keamanan di atas kapal. Hal ini dapat membantu perwira untuk lebih proaktif dan waspada dalam menghadapi situasi keamanan yang mungkin terjadi.
 - (2) Memperbaiki Kinerja Perwira: Dengan memberikan pembinaan secara teratur, CSO dapat membantu perwira untuk memperbaiki kinerja mereka dalam melaksanakan tugas keamanan di atas kapal. Hal ini dapat membantu

meningkatkan efektivitas dan efisiensi tindakan keamanan yang dilakukan.

- (3) Meningkatkan Kepatuhan: Dengan memberikan pembinaan, CSO dapat memastikan bahwa perwira memahami dan mematuhi kebijakan keamanan yang telah ditetapkan. Hal ini dapat membantu mencegah kejadian yang tidak diinginkan atau bahkan kecelakaan yang dapat membahayakan keselamatan kapal dan kru.
- (4) Menjaga Reputasi Perusahaan: Dengan memastikan bahwa perwira dilengkapi dengan pemahaman yang memadai tentang tugas keamanan, CSO dapat membantu memastikan bahwa kapal dan kru terlindungi dengan baik. Hal ini dapat membantu menjaga reputasi perusahaan di mata pemangku kepentingan dan masyarakat umum.
- (5) Meminimalkan Risiko: Dengan memberikan pembinaan, CSO dapat membantu meminimalkan risiko keamanan di atas kapal. Hal ini dapat membantu mencegah kejadian yang tidak diinginkan dan membantu memastikan bahwa kapal dan kru tetap aman dan terlindungi dengan baik.

b) Kerugian

- (1) Keterbatasan waktu: Sebagai seorang CSO, Anda mungkin memiliki keterbatasan waktu untuk memberikan pembinaan secara intensif kepada perwira dalam melaksanakan tugas keamanan di atas kapal. Hal ini dapat terjadi karena Anda mungkin memiliki tugas dan tanggung jawab lain yang juga harus dijalankan.
- (2) Kurangnya pengalaman: Sebagai seorang CSO, Anda mungkin kurang memiliki pengalaman yang cukup dalam melaksanakan tugas keamanan di atas kapal. Hal ini dapat membuat Anda sulit memberikan pembinaan yang tepat dan komprehensif kepada perwira.
- (3) Kurangnya sumber daya: Anda mungkin memiliki keterbatasan dalam sumber daya yang tersedia untuk

memberikan pembinaan, seperti buku panduan atau akses ke sumber daya online.

- (4) Kurangnya pemahaman tentang situasi di atas kapal: Sebagai seorang CSO, Anda mungkin kurang memahami situasi di atas kapal secara menyeluruh, seperti keterbatasan yang dihadapi oleh perwira dalam melaksanakan tugas keamanan. Hal ini dapat mempersulit upaya Anda untuk memberikan pembinaan yang tepat.
- (5) Tidak adanya sistem evaluasi yang efektif: Anda mungkin tidak memiliki sistem evaluasi yang efektif untuk memantau kemajuan perwira dalam melaksanakan tugas keamanan di atas kapal. Hal ini dapat membuat sulit bagi Anda untuk menilai efektivitas dari pembinaan yang telah Anda berikan.

2) **Nakhoda Meningkatkan Pengawasan ABK Terhadap Tugas Jaga Keamanan Kapal**

a) Keuntungan

- (1) Meningkatkan Keamanan Kapal - Dengan pengawasan yang ditingkatkan, risiko terjadinya kecelakaan atau insiden di kapal dapat dikurangi. ABK yang memegang tanggung jawab untuk tugas jaga keamanan akan lebih waspada dan siap untuk menghadapi situasi yang memerlukan tindakan cepat.
- (2) Menjaga Ketaatan ABK - Dalam situasi di mana ada beberapa ABK yang tidak patuh pada prosedur keamanan kapal, pengawasan yang ditingkatkan dapat membantu menyelesaikan masalah ini. Nakhoda dapat memastikan bahwa semua ABK memahami peraturan keamanan dan mematuhi tugas jaga keamanan mereka.
- (3) Meningkatkan Efisiensi Operasional - Pengawasan yang ditingkatkan dapat membantu mengidentifikasi dan memperbaiki masalah dalam pelaksanaan tugas jaga keamanan. Ini dapat membantu meningkatkan efisiensi

operasional kapal dan mencegah terjadinya keterlambatan dalam pelayaran.

- (4) Meningkatkan Reputasi Kapal - Kapal yang dikenal aman dan handal dapat membantu meningkatkan reputasi perusahaan pelayaran. Dengan meningkatkan pengawasan tugas jaga keamanan ABK, Nakhoda dapat membantu memastikan bahwa kapal tetap aman dan handal, sehingga meningkatkan kepercayaan pelanggan dan stakeholders.

Dalam keseluruhan, pengawasan yang ditingkatkan atas tugas jaga keamanan ABK oleh Nakhoda memiliki manfaat yang signifikan bagi kapal dan perusahaan pelayaran. Hal ini dapat membantu meningkatkan keamanan, ketaatan, efisiensi operasional, dan reputasi kapal.

b) Kerugian

- (1) Keterbatasan waktu dan sumber daya: Nakhoda yang kurang ada atau kurang efektif dalam mengawasi ABK dapat mengakibatkan terbatasnya waktu dan sumber daya untuk melakukan pengawasan secara intensif. Hal ini dapat mempengaruhi kemampuan ABK dalam melakukan tugas jaga keamanan kapal.
- (2) Kurangnya pengalaman atau keterampilan nakhoda: Jika nakhoda tidak memiliki pengalaman atau keterampilan yang cukup dalam mengawasi ABK, mereka mungkin tidak dapat memberikan arahan atau bimbingan yang efektif dalam menjalankan tugas keamanan kapal. Ini dapat menyebabkan kurangnya koordinasi antara ABK, yang dapat membahayakan keselamatan kapal dan kru.
- (3) Kurangnya komunikasi: Kekurangan nakhoda dapat mempengaruhi komunikasi yang kurang baik antara nakhoda dan ABK. Ini dapat menyebabkan kurangnya koordinasi dalam menjalankan tugas keamanan kapal dan membuat sulit bagi ABK untuk melaporkan masalah atau perubahan yang muncul selama jaga.
- (4) Ketidakterdayaan dalam situasi darurat: Jika nakhoda tidak hadir atau tidak efektif dalam mengawasi ABK, mereka

mungkin tidak dapat memberikan bantuan yang diperlukan dalam situasi darurat. Hal ini dapat memperburuk situasi dan membahayakan keselamatan kapal dan kru.

Untuk mengatasi masalah ini, diperlukan pemimpin yang efektif dan terampil dalam mengawasi dan memberikan arahan kepada ABK, serta mendorong komunikasi dan koordinasi yang baik di antara mereka. Selain itu, nakhoda harus memastikan bahwa ABK dilengkapi dengan pelatihan dan sumber daya yang diperlukan untuk melaksanakan tugas keamanan kapal secara efektif.

3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

a. Kurangnya Pemahaman ABK Tentang Penerapan Keamanan Kapal Sesuai *ISPS Code*

1) Pelatihan Sesuai Dengan Jadwal

Pelatihan yang dilakukan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan oleh perusahaan, ABK lebih memahami tentang penerapan ISPS Code dan dapat meningkatkan keamanan dan keselamatan kapal baik pada saat berlabuh di pelabuhan maupun pada saat sedang berlayar. Dalam hal ini ABK memerlukan tambahan waktu untuk melaksanakan pelatihan keamanan kapal.

b. Kurangnya Rasa Tanggung Jawab ABK Dalam Melaksanakan Tugas Tanggung Jaga

1) Nakhoda Meningkatkan Pengawasan ABK Terhadap Tugas Jaga Keamanan Kapal

Pengawasan nakhoda terhadap ABK mengenai tugas jaga keamanan kapal yang dilakukan secara terus menerus dan konsisten dapat meningkatkan penerapan ISPS Code di atas kapal sehingga keamanan dan keselamatan kapal, *crew* dan muatan terjaga dengan baik. Memberikan tindakan korektif jika ada penyimpangan-penyimpangan dalam penerapan keamanan.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan Analisa pembahasan, maka penulis mengambil beberapa kesimpulan bahwa belum maksimalnya pelaksanaan *ISPS Code* di kapal Meratus Waingapu di sebabkan oleh :

1. Kurangnya pemahaman ABK tentang penerapan keamanan kapal sesuai dengan peraturan *ISPS Code* yang disebabkan oleh rendahnya pengetahuan ABK mengenai penerapan *ISPS Code* dan pelatihan keamanan tidak dilaksanakan dengan baik yang mengakibatkan kapal telah kehilangan beberapa peralatan *lashing*.
2. Kurangnya rasa tanggung jawab ABK dalam melaksanakan tugas dinas jaga yang disebabkan oleh kurangnya kontrol dari perwira dalam pelaksanaan tugas keamanan di atas kapal dan rendahnya disiplin ABK dalam penerapan *ISPS Code* yang mengakibatkan ancaman keamanan kapal seperti barang bawaan yang berbahaya, pencurian, adanya penumpang gelap dan perampokan diatas kapal.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka penulis memberikan beberapa saran untuk meningkatkan penerapan *ISPS Code* di atas kapal, diantaranya sebagai berikut:

1. Saran Untuk Perusahaan

Dalam menerima ABK wajib memiliki sertifikat *Ship Security Officer (SSO)* untuk perwira dan *Security Awareness Training (SAT)* untuk rating serta mengadakan sosialisasi bagi setiap ABK sebelum bergabung diatas kapal.

2. Saran Untuk Kapal/ Personil

Company Security Officer (CSO) / Nakhoda melakukan pengawasan terhadap tugas dinas jaga ABK dan memberikan teguran kepada ABK yang lalai dalam menjalankan tugas dinas jaga.

3. **Saran Untuk Pemerintah**

- a. Seyogyanya Direktorat Jenderal Perhubungan Laut harus memastikan semua pelabuhan yang melayani pelayaran nasional maupun internasional mematuhi pelaksanaan aturan *ISPS Code* dengan baik.
- b. Sebaiknya perusahaan kapal dan pengelola fasilitas pelabuhan memaksimalkan fasilitas keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan yang telah melakukan sertifikasi *ISPS Code*.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Ship Particulars

SHIP PARTICULARS ON THE BRIDGE

Ship's Name	:	MV. MERATUS WAINGAPU
Previous Name	:	HUANG HAI 6
Call Sign	:	YCRS2
Flag/ Port of Registry	:	TANJUNG PERAK
Owner	:	PT MERATUS LINE
Classification	:	CCS
Official Number/ Hull No.	:	2688 / HCY-182
IMO Number	:	9838888
Class Number/ Reg.No.	:	191524
MMSI Number	:	525125014
Inmarsat-C Number	:	451800831
AAIC	:	IA-25
Built	:	2019
Builder	:	Huanghai Shipbuilding Co., Ltd
Kind of Ship	:	Open Top – Container Vessel, Great Coastal Service R1, Cargo Hold 1&2 w/ hatch cover for Dangerous Goods Class 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 & 5.2
L.O.A.	:	146 M
L.B.P.	:	142.2 M
Length from Bridge to Stern	:	13.4 M
Breadth (Moulded)	:	23.25 M
Depth (Moulded)	:	10.5 M
Summer/ Tropical Draft	:	7.00 M / 7.135 M
Light Ship Draft	:	1.98 M
Highest point from keel	:	38.5 M
Gross Tonnage	:	11512 Tons
Net Tonnage	:	4427 Tons
Summer/ Tropical Deadweight	:	14798 / 15174 Tons
Light Ship Weight	:	5097 Tons
Main Engine	:	Two Stroke, Diesel Enigne Mitsubishi 6UEC33LSE-C2, 3990kW, 133.3 RPM, 5351 HP
Auxiliary Engine	:	single acting, crosshead type 3 x Volvo Penta D16MG- 420kW; 1x Emergency Genset : Volvo Penta D9MG – 227 kW
Propeller	:	FPP, dia. 4.00 m, pitch 3.4 m at 0.7R, Material Cu3 (Ni-Al-Bronze)
Bow Thruster	:	350 Kw
Service Speed	:	11.0 Knots *(loading condition)
Fuel Oil Consumption	:	10700 Ltr/day HSD
Crane/ Derrick	:	2x40T
Container Capacity	:	814 TEUS or 392 FEUs or 798 TEUS @14T
Ballast Water Capacity	:	6866 m ³ (100%)
Fresh Water Capacity	:	140 m ³ (100%)
Fuel Oil Capacity	:	512 m ³ (100%)
Diesel Oil Capacity	:	143 m ³ (100%)
Deck Load Capacity	:	Tank Top = _____ Tons/m ² On Hatch Cover = _____ Tons/m ²
Container Stacking Load	:	Double Bottom – Closed hatch = 100 LT/Stack (20') , 120 LT/Stack (40') Double Bottom – Open hatch = _____ LT/Stack (20') , 175 LT/Stack (40') Hatch Cover = 30 LT/Stack (20') , 45 LT/Stack (40') Main Deck = 80 LT/Stack (20') , 100 LT/Stack (40')
Reefer Plug	:	54 Plugs 380 V 50 Hz +50 Plugs with Shore genset

Lampiran 2 Crew List

12/22/22, 8:49 PM

https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut_lampiran/U0wwMTkuRE4uSURTVUluMjBxM4wMDA4NTI-

PENGESAHAN AWAK KAPAL NOMOR : SL019.IDSUB.1222.001052

NAMA KAPAL : MERATUS WAINGAPU NAMA PERUSAHAAN : PT. PELAYARAN EKANURI INDRA PERKASA TANGGAL KEBERANGKATAN : 2022-12-23 06.00.00
ASAL : Amamapare/Timika TUJUAN : TANJUNG PRICK JUMLAH AWAK : 21 ORANG

DATA AWAK KAPAL										
NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	Dwi Anugrah Iman Khristyanto	M	31-05-1982	Indonesia	6200141309	F 111586	03-06-2023	Master	ANT-I	6200141309N10216
2.	Jumardan	M	23-08-1987	Indonesia	6200387082	E 093541	04-08-2023	Ch. Off	ANT-II	6200387082N20417
3.	Ardi Wijaya	M	22-07-1996	Indonesia	6211580181	E 086892	28-03-2024	2nd. Off	ANT-III	6211580181N30319
4.	Alen Syahril Hidayah	M	01-04-1995	Indonesia	6211581366	E 075899	30-09-2023	3rd. Off	ANT-III	6211581366M30321
5.	Abd. Karim	M	17-01-1973	Indonesia	6200098809	G 085681	17-06-2024	Ch. Eng	ATT-I	6200098809T10215
6.	Dwi Novan Rionaldi	M	21-06-1994	Indonesia	6211439062	F 340351	21-07-2023	2nd. Eng	ATT-II	6211439062T20520
7.	SatriaDewa	M	11-11-1993	Indonesia	6211407859	G 039378	13-01-2025	3rd. Eng	ATT-III	6211407859S30520
8.	Edwin Kurniawan	M	28-09-1994	Indonesia	6211421628	G 124362	03-12-2024	4th. Eng	ATT-III	6211421628T30318
9.	Tajul Januar	M	02-01-1988	Indonesia	6200568326	F 132019	15-03-2024	Bosun	RAASD	6200568326M340516
10.	Henry Aprilianto	M	14-04-1995	Indonesia	6211442927	G 021409	13-10-2023	Quarter Master	RAASD	6211442927T340521
11.	Moch.Anin Susanto	M	20-03-1991	Indonesia	6202088174	G 020467	01-09-2023	Quarter Master	RAASD	6202088174M340710
12.	Rama Rinaldi Altamimi	M	28-10-1992	Indonesia	6201329348	F 343279	22-04-2023	Quarter Master	RAASD	6201329348M340718
13.	Rochmad Budiono	M	29-05-1975	Indonesia	6201566191	F 297139	20-11-2024	Electrician	ATT-V	6201566191T50515
14.	Doto Purwoko	M	01-02-1995	Indonesia	6202098523	F 246009	01-08-2024	Oiler	RAASE	6202098523M20510

https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut_lampiran/U0wwMTkuRE4uSURTVUluMjBxM4wMDA4NTI-

1/2

12/22/22, 8:49 PM

https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut_lampiran/U0wwMTkuRE4uSURTVUluMjBxM4wMDA4NTI-

DATA AWAK KAPAL										
NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
15.	Ardiansyah	M	19-04-1992	Indonesia	6201192303	F 016076	28-05-2024	Oiler	ATT-IV	6201192303T40320
16.	Naikin	M	21-07-0986	Indonesia	621141 6822	g094684	27-09-2025	Oiler	RAASE	6211416822M20718
17.	A.Yulianto	M	01-07-1980	Indonesia	6201324150	G 100295	01-09-2024	Cook	BST	6201324150M10722
18.	Kamsuri	M	25-03-1986	Indonesia	6201699629	F 015436	05-05-2024	Ord Seaman	RAASD	6201699629M340522
19.	Eric Perdana Putra	M	10-03-1998	Indonesia	6211720341	F 032195	13-07-2024	Ord Seaman	RAASD	6211720341M30520
20.	Dimas Vicky Prayoga	M	01-02-2001	Indonesia	6212143249	H 021969	04-04-2025	Deck App	BST	6212143249M10521
21.	Sakdy Irawan	M	24-01-2000	Indonesia	6212117418	F 116931	02-10-2025	Eng App	BST	6212117418M12821



DIKELUARKAN : TANJUNG PERAK
PADA TANGGAL : 22 DEC 2022
AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA
TANJUNG PERAK

https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut_lampiran/U0wwMTkuRE4uSURTVUluMjBxM4wMDA4NTI-

2/2

Lampiran 3 Foto Kapal



Lampiran 4 Surat Penunjukan CSO

	Surat penunjukan CSO <i>Letter of appointment CSO</i>	SHIP SECURITY PLAN MV. MERATUS WAINGAPU
		No Dokumen : SSP-WPU- Lampiran-04
		Document No Revisi : 0 (23/05/2022) Revision
Halaman : 1 dari 2 Page : 1 of 2		
Status : Rahasia Status : Confidential		



KEPUTUSAN

No: 029/HRD/Pers-PEN/SKAdm/0821

PIMPINAN PT. MERATUS LINE

- MENIMBANG : Ketertiban Administrasi
MENGINGAT : Kebutuhan Penetapan Perwakilan Perusahaan Di Cabang

MEMUTUSKAN

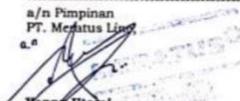
- MEMETAPKAN : 1. **Sdr. IWA KOHARYANA (M00006777)** terhitung mulai tanggal 1 Agustus 2021 ditetapkan sebagai :
- Jabatan : **Company Security Officer (CSO)**
 - PT : **Meratus Line**
 - Cabang : **Head Office**
2. Hak dan kewajiban lainnya diatur sesuai dengan Peraturan Perusahaan yang berlaku.

Demikian Keputusan ini dikeluarkan untuk dapat dilaksanakan dengan sebaik-baiknya, apabila ternyata kemudian terdapat kekeliruan didalam keputusan ini, maka sewaktu-waktu dapat diadakan perubahan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : Surabaya
Pada tanggal : 1 Agustus 2021

a/n Pimpinan
PT. Meratus Line

e.a


Yenni Utami
HR Service Manager

Tembusan diberikan kepada yth :
1. Arsip

PT. Meratus Line, Shipowners & Operators

Head Office: Jalan Alcon - Alcon Prok 27, Surabaya 60177 Indonesia
T : +62 31 329 2289 / 329 4488 / 291 1000 F : +62 31 329 1282 / 329 1616 Tlx: 836151 MERTSB 1A

www.meratusline.com

MEGAN - SROGSA - PADANG - BENGALU - SEMARANG - SURABAYA - JAKARTA - BENDA - BENETE - KUPANG - MAUMERE - ENDE - BANJARANUN - KUMAI - EKRTANG - BALKAPAN - SAMARINDA - SAMBIT - SARAKAN - BTUNG - GORONTALO - PALU - TOLITOLI - MAKASSAR - FENGGARI - AMBON - BINTUN - DILI

Lampiran 5 Sertifikat CSO

	Surat penunjukan CSO <i>Letter of appointment CSO</i>	SHIP SECURITY PLAN MV. MERATUS WAINGAPU
Halaman : 2 dari 2 Page : 2 of 2		No Dokumen : SSP-WPU- Lampiran-04 Document No
Status : Rahasia Status : Confidential		Revisi : 0 (23/05/2022) Revision

	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN BALAI BESAR PENDIDIKAN PENYEGARAN DAN PENINGKATAN ILMU PELAYARAN	
Nomor Seri / Serial No. : M.0008.CSO	SERTIFIKAT CERTIFICATE	Nomor Sertifikat / Certificate No. : 423.09.04.0008.21
Dengan ini menyatakan bahwa This is to certify that		
Nama Name	: IWA KOHARYANA	
Tempat dan tanggal lahir Place and date of birth	: JAKARTA, 25 JULI 1976	
telah mengikuti pelatihan has duly attended training		
COMPANY SECURITY OFFICER (CSO)		
yang dilaksanakan oleh : Balai Besar Pendidikan Penyegaran dan Peningkatan Ilmu Pelayaran pada tanggal 13 April 2021 s.d. 15 April 2021 selama 20 jam. which held by : Jakarta Merchant Marine Institute on April 13, 2021 to April 15, 2021 duration 20 hours.		
Berdasarkan IMO Model Course 3.20 Company Security Officer, A/II.2 ISPS Code Based on IMO Model Course 3.20 Company Security Officer, A/II.2 ISPS Code		
		Jakarta, 16 April 2021 DIREKTUR BALAI BESAR PENDIDIKAN PENYEGARAN DAN PENINGKATAN ILMU PELAYARAN DIRECTOR JAKARTA MERCHANT MARINE INSTITUTE  SUGENG WIBOWO
Validasi Sertifikat di: https://sertifikat.ky.kemhub.go.id		

Lampiran 6 Daftar Kontak CSO

 Halaman : 1 dari 1 Page : 1 of 1 Status : Rahasia Status : Confidential	Daftar kontak CSO <i>CSO contact list</i>	SHIP SECURITY PLAN MV. MERATUS WAINGAPU No Dokumen : SSP-WPU- Lampiran-05 Document No Revisi : 0 (23/05/2019) Revision
---	---	--

Lampiran 5
Daftar kontak CSO
Attachment 5
CSO contact list

Nama : Iwa Koharyana
Name

Perusahaan : PT. Meratus Line.
Company

Alamat : Jl. Aloon-Aloon Priok No 27 Surabaya – Jawa Timur – Indonesia.
Address

Nomor Telpon : +62 31 3292288
Telephone Number

Nomor Fax : +62 31 3299047
Fax Number

Nomor Handphone : +62 811 3202 2337
Handphone Number

Alamat email : iwa.koharyana@meratusline.com
Email Address

oooOooo

Lampiran 7 Surat Penunjukan SSO

 Halaman : 1 dari 2 Page : 1 of 2 Status : Rahasia Status : Confidential	Surat penunjukan SSO Letter of appointment SSO	SHIP SECURITY PLAN MV. MERATUS WAINGAPU No Dokumen : SSP-WPU-Lampiran-06 Document No Revisi : 0 (23/05/2019) Revision
---	---	--



SURAT PENUNJUKAN **LETTER OF APPOINTMENT**

Yang bertanda tangan di bawah ini:

The undersigned below,

N a m a : Iwa Koharyana
Name

Jabatan : CSO PT. Meratus Line
Position

Dengan ini menunjuk :

Hereby pointing

N a m a : Jumardan
Name

Jabatan : Chief Officer MV. Meratus Waingapu
Position

Untuk menjadi **Ship Security Officer (SSO)** di kapal Meratus Waingapu dan bertanggung jawab terkait pelaksanaan ISPS di kapal, terhitung mulai tanggal 21 November 2021 sampai dengan yang bersangkutan tidak dinas lagi di kapal Meratus Waingapu.

To become a Ship Security Officer (SSO) on board Meratus Waingapu and responsible for the implementation of the ISPS Code on board, starting from Nov 21st, 2021 until the concerned person no longer works on board Meratus Waingapu.

Yang bersangkutan sudah mengikuti pelatihan SSO dan memiliki sertifikat SSO dengan No. 6200387082240217 yang dikeluarkan di Jakarta pada tanggal 04 Mei 2017.
He has attended SSO training and has SSO certificate with No 6200387082240217 issued in Jakarta on the date May 04th, 2017.

Demikian penunjukan ini dibuat untuk dapat dilaksanakan dengan sebaik-baiknya.
Thus the designation is made to be carried out with the best.

Surabaya, 13 March 2022

Dibuat oleh,

Made by:




Iwa Koharyana
CSO

PT. Meratus Line, Shipowners & Operators

Head Office Jalan Aloon - Aloon Priok 27 Surabaya 60177 Indonesia
T +62 31 329 2286 / 329 4486 / 293 1000 F +62 31 329 1282 / 329 1616 Tlx 836151 MERTSB 1A

www.meratusline.com

BAKAPWADIN - BENDU - BINTUNI - BENETE - DILI - JAKARTA - KUPANG - KENDARI - KUBU - MEDAN - MAKASSAR - PALU - PADANG - SAMARINDA - SAMRIT - TOLI-TOLI

Member of ICSA, COTI / ICSA V11 / 1992



Lampiran 8 Sertifikat SSO

	Surat penunjukan SSO <i>Letter of appointment SSO</i>	SHIP SECURITY PLAN MV. MERATUS WAINGAPU
		Halaman : 2 dari 2 Page : 2 of 2 Status : Rahasia Status : Confidential

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
 DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

 MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
 DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Nomor Sertifikat / Certificate No.
6200387082240217

Nomor Seri / Serial No.
CP 2195909

Dengan ini dinyatakan bahwa
 This is to certify that

Nama : **JUMARDAN**
 Tempat dan tanggal lahir : **PELALI, 23 August 1987**
 Place and date of birth

telah menyelesaikan pelatihan dan lulus evaluasi :
 has completed approved training and passed the assessment of

SHIP SECURITY OFFICER Revalidation

yang dilaksanakan oleh : **BP3JP - Jakarta**
 which has held by

Sesuai ketentuan STCW 1978 beserta dengan amendemennya, Peraturan : **Section A-VIS STCW 2010**
 in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation
 yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrasi.
 which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration.

Melaksanakan di : **24 October 2011 to 24 October 2011**
 at :

yang dilaksanakan oleh : **BP3JP - Jakarta**
 which has held by

Sesuai ketentuan STCW 1978 beserta dengan amendemennya, Peraturan : **Section A-VIS STCW 2010**
 in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation
 yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrasi.
 which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration.

Melaksanakan di : **24 October 2011 to 24 October 2011**
 at :

Jakarta, **04 May 2017**


 Tanda Tangan Pemilik
 Signature of the Holder


 Capt. **MULDER MUSTAFA, SE.**

Sertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkannya
 This Certificate is valid for 5 (five) years commencing from the date of issuance

Lampiran 9 Daftar Kontak SSO

 Halaman : 1 dari 1 Page : 1 of 1 Status : Rahasia Status : Confidential	Daftar kontak SSO SSO contact list	SHIP SECURITY PLAN MV. MERATUS WAINGAPU
		No Dokumen : SSP-WPU-Lampiran-07 Document No
		Revisi : 0 (23/05/2019) Revision

Lampiran 7
Daftar kontak SSO
Attachment 7
SSO contact list

Nama : Jumardan
Name

Perusahaan : PT. Meratus Line.
Company

Alamat : Jl. Aloon-aloon Priok No 27 Surabaya 60177 – Jawa Timur – Indonesia.
Address

Nomor Telpn : +1 505 207 7111
Telephone Number

Nomor Fax : N/A
Fax Number

Nomor Handphone : +62 811 292 308
Handphone Number

Alamat email : meratus.waingapu@stationsatcommail.com
Email Address

oooOooo

Lampiran 10 Penerima Peringatan Keamanan Kapal ke Darat

	Penerima peringatan keamanan kapal ke darat <i>Recipients of ship to shore alerts</i>	SHIP SECURITY PLAN MV. MERATUS WAINGAPU
		No Dokumen : SSP-WPU-Lampiran-08 Document No Revisi : 0 (23/05/2019) Revision
Halaman : 1 dari 1 Page : 1 of 1		
Status : Rahasia Status : Confidential		

Penerima peringatan keamanan kapal ke darat *Recipients of ship to shore alerts*

No	JABATAN <i>Position</i>	NAMA <i>Name</i>	Telpon Kantor <i>Office Telephone</i>	HP / Tlp RUMAH
	Alamat Email : patrolidandpengamanan.klp@gmail.com			
1.	Direktur Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai <i>Director of sea and coast guard</i>	Capt. Weku Frederik Karuntu. MM	+62 21 3505705	+62 811 902 820

Lampiran 11 Daftar PFSO Pelabuhan Indonesia

 SHIP MANAGEMENT	Daftar PFSO untuk pelabuhan di Indonesia <i>List of PFSO for ports in Indonesia</i>	SHIP SECURITY PLAN MV. MERATUS WAINGAPU
		No Dokumen : SSP-WPU- Lampiran-09
		Revisi : 0 (23/05/2019)
Halaman : 1 dari 4 Page : 1 of 4 Status : Rahasia Status : Confidential		Document No Revision

DAFTAR PFSO UNTUK PELABUHAN DI INDONESIA

No	JABATAN	NAMA	Tlp KANTOR	HP / Tlp RUMAH
1.	AMAMAPARE (PT. Freeport Indonesia)			
	PFSO	Bambang Prakoso Andi Wibowo	+62 901-462769	+62 81393749949
2.	AMBON (PT. Persero) Pelabuhan Indonesia IV Cabang Ambon)			
	PFSO	Herryanto	+62 911- 353457, 341319, 352226	
3.	BANJARMASIN (Multi Purpose Terminal)			
	PFSO	Capt. Dion Iswandi	+62 511 3272852	
	BANJARMASIN (Terminal Petikemas)			
	PFSO	I Nyoman Sudiarta		+62 81222502227
4.	BALIKPAPAN (Dermaga PT. Petrosea Tbk. Tanjung Batu Balikpapan)			
	PFSO	Estephanus Yahsin	+62 542-766007	
	BALIKPAPAN (PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia IV Cabang Balikpapan)			
	PFSO	Ismael M. Noor	+62 81520402299	
	BALIKPAPAN (PT. KUTAI CHIP MILL)			
	PFSO	Ali Bahran Dalimunte	+62 542 7582001	+62 811598070
	BALIKPAPAN (PT. Pertamina (Persero) Unit Pengolahan V Balikpapan)			
	PFSO	Estephanus Yashin	+62 542 766007	
	BALIKPAPAN (Terminal Khusus Batubara PT. Kideco Jaya agung, Adang Bay, Tanah Grogot)			
	PFSO	Capt. Fahmi Agus Rahmadhani	+62 543 22520 Ext 406	+62 81346630700
5.	BATAM (PT. SMOE Indonesia)			
	PFSO	Muhammad Sadli	+62 778 711223	
	BATAM (PT. Sarana Citra Nusa, Kabil)			
	PFSO	Eris D Siregar	+62 778 7110096	+62 81536044535
	BELAWAN (Belawan International Container Terminal)			
6.	PFSO	M. Taufik Fadillah	+62 616940032 +62 616940031	
	BELAWAN (Belawan Multi Purpose Terminal)			
	PFSO	Mustajab	+62 616941919	
	BELAWAN (Belawan- PT. Pertamina (Persero))			
	PFSO	M. Yusuf Arifin	+62 616942413	+62 85249747614
	BELAWAN (PT. Lafarge Cement Indonesia)			
	PFSO	Nurmansyah, ST	+62 616941461	
	BELAWAN (PT. Multimas Nabati Asahan)			
	PFSO	Tjandra Gunawan	+62 622-31111	
	BELAWAN (PT. PLN (Persero))			
PFSO	Irpan	+62 6940559	+62 85373776456	
BELAWAN (Terinal Peti Kemas Domestik)				

SSP-WPU-Lampiran-09

 Halaman : 2 dari 4 Page : 2 of 4 Status : Rahasia Status : Confidential	Daftar PFSO untuk pelabuhan di Indonesia List of PFSO for ports in Indonesia	SHIP SECURITY PLAN MV. MERATUS WAINGAPU
		No Dokumen : SSP-WPU-Lampiran-09 Document No
		Revisi : 0 (23/05/2019) Revision

	PFSO	Abubakar		+62 81263042444
7.	BENGKULU (PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Bengkulu)			
	PFSO	Mattasar, SR SE.	+62 736 51409	+62 811735772
8.	BENOA (Terminal Penumpang dan Dermaga Timur Pelabuhan Benoa)			
	PFSO	Yusma Polita	+62 361720560	+6281337344331
9.	BITUNG (Dermaga 1, 2 dan Terminal Peti Kemas)			
	PFSO	Khaeruddin Arief		+62 81347571909
10.	BENOA (Terminal khusus PT. Pupuk Kaltim)			
	PFSO	Rifaidho	+62 54841202	+62 8115585567
11.	GORONTALO (PT. Pelindo IV Cabang Gorontalo)			
	PFSO	Abustan		
12.	GRESIK (PT. Lamongan Integrated Shore Base)			
	PFSO	Prayogo	+62 332671000	+62 81390598497
	GRESIK (PT. Siam Maspion Terminal)			
	PFSO	Sudarsono	+62 313952957	+62 81330277827
	GRESIK (PT. Wilmar Nabati Indonesia)			
	PFSO	Dedy Perdana	+62 3128932241	+62 82138003832
13.	GRESIK (PT. Petrokimia Gresik)			
	PFSO	Usman	+62 313981811 +62 313982100 +62 313982200	
13.	KENDARI (Pelabuhan Bungkutoko – PT. Pelindo IV Cabang Kendari)			
	PFSO	Achmad Subeki, SE	+62 401321087	+62 811410250
14.	KIDJANG (Sei Kolak Kijang Multi Purpose Terminal)-Bintan			
	PFSO	Dedy Soehery		+62 81378991555
15.	KUPANG (Dermaga Multi Purpose – PT. Pelindo III Cabang Tenau Kupang)			
	PFSO	Dimas Wibowo	+62 380 890071	+62 81336796123
16.	LUWUK (PT. DONGGI SENORO LNG)			
	PFSO	Budi Sambarani	+62 4613210000	+62 811989842
17.	MAKASSAR (Terminal Peti Kemas Makassar)			
	PFSO	Tulus Prasetyo	+62 4113631286	+62 81342407773
	MAKASSAR (PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Makassar)			
	PFSO	Andi Mustafa Andi Halim	+62 4113616549	+62 81346492609
18.	PADANG (PT. Pelabuhan Indonesia II Cabang Teluk Bayur)			
	PFSO	Riswanto	+62 75161645	+62 811172100
19.	PALEMBANG (PT. Pelabuhan Indonesia II Cabang Palembang)			
	PFSO	I Putu Puja Astawa		+62 8176840511
20.	PANJANG (PT. Pelabuhan Indonesia II Cabang Panjang)			
	PFSO	Tata Purwana		+62 81212341881
21.	PANTOLOAN (PT. Pelabuhan Indonesia IV Cabang Pantoloan)			
	PFSO	Capt. Muhammad Julfikar, M.Mar		+62 81372324501
22.	PONTIANAK (PT. Pelabuhan Indonesia II Cabang Pontianak)			
	PFSO	Mustafa		+62 81283047070
23.	SAMARINDA (PT. Pelabuhan Indonesia IV Cabang Samarinda)			
	PFSO	Jarot Kongo Sriwihardono		+62 8125836734
24.	SAMPIT (PT. Pelindo III Terminal Bagendang)			
	PFSO	Irsyam Bakri	+62 53121055	
25.	SEMARANG (Terminal Petikemas Semarang)			

SSP-WPU-Lampiran-09

 Halaman : 3 dari 4 Page : 3 of 4 Status : Rahasia Status : Confidential	Daftar PFSO untuk pelabuhan di Indonesia List of PFSO for ports in Indonesia	SHIP SECURITY PLAN MV. MERATUS WAINGAPU
		No Dokumen : SSP-WPU-Lampiran-09 Document No
		Revisi : 0 (23/05/2019) Revision

	PFSO	Edy Sulaksono	+62 243569990	
	SORONG (BP. Berau Tangguh Jetty Combo Dock)			
	PFSO			
	SORONG (PT. Pelabuhan Indonesia IV)			
26.	PFSO	James David Hukom		+62 81245830003
	SORONG (Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) PT. Petrosea)			
	PFSO	Azrul Azwar		+62 8125866151
	SURABAYA (Berlian Jasa Terminal Indonesia)			
	PFSO	Sudiono	+62 31328712021	+62 8113050436
	SURABAYA (Gapura Nusantara Pelindo III Tanjung Perak)			
	PFSO	Agus Setiawan Nazar	+62 313292992-6	+62 81310060777
	SURABAYA (Jamrud Pelindo III Tanjung Perak)			
	PFSO	Agus Setiawan Nazar	+62 313292992-6	+62 81310060777
	SURABAYA (Pertamina Gospiet)			
	PFSO	Brama Putra Hadi Iriawanto	+62 318499400	+62 8113697570
	SURABAYA (Pertamina Semampir)			
	PFSO	Achmad Ridwan	+62 318492400	+62 81222212825
	SURABAYA (PT. AKR Coorporindo Tbk)			
27.	PFSO	Gunawan Wahyudiono	+62 313284727-8	
	SURABAYA (PT. ISM Bogasari Flour Mills)			
	PFSO	Arief Wahyudi	+62 313293081 Ext 430	
	SURABAYA (PT. PJB Unit Pembangkit Gresik)			
	PFSO	Parianto	+62 31398454041	+62 8175072250
	SURABAYA (PT. Terminal Petikemas Surabaya)			
	PFSO	Herry Subagyo	+62 313283265-70 Ext 2054	
	SURABAYA (PT. Terminal Teluk Lamong)			
	PFSO	Anang Januariandoko	+62 3199001500	+62 8123031649 +62 82257575786
	TANJUNG BARA (Terminal Khusus Batubara PT. Kaltim Prima Coal, Lubuk Tutung Coal Terminal)			
	PFSO	Anggiat Sirait	+62 549525840	+62 8125526248
	TANJUNG BARA (Terminal Khusus Batubara PT. Kaltim Prima Coal)			
28.	PFSO	Anggiat Sirait	+62 549525840	+62 8125526248
	TANJUNG BARA (Terminal Khusus Pertambangan Batubara PT. Perkasa Inakakerta)			
	PFSO	Isgiyanto	+62 542878669	
	TANJUNG PRIOK (Jakarta International Container Terminal)			
	PFSO	Lian Indra Mukti	+62 2143905111	+62 81315314098
	TANJUNG PRIOK (PT. New Priok Container Terminal One (NPCT 1))			
	PFSO	Hagar Aditya	+62 2129629690	+62 8118672426
	TANJUNG PRIOK (Port of Tanjung Priok)			
29.	PFSO	Ali Mulyono	+62 214301020 Ext 2020	+62 817178380
	TANJUNG PRIOK (Terminal Petikemas Koja)			
	PFSO	R. Istriyanto	+62 2143906418	+62 8111021446
	TANJUNG PRIOK (Terminal Petikemas Regional Harbour PT. Multi Terminal Indonesia)			

SSP-WPU-Lampiran-09

 MERATUS SHIP MANAGEMENT	Daftar PFSO untuk pelabuhan di Indonesia <i>List of PFSO for ports in Indonesia</i>	SHIP SECURITY PLAN MV. MERATUS WAINGAPU
		No Dokumen : SSP-WPU- Lampiran-09
		Document No Revisi : 0 (23/05/2019) Revision
Halaman : 4 dari 4 Page : 4 of 4		
Status : Rahasia Status : Confidential		

	PFSO	Suratno	+62 2143906302	
	TARAKAN (PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) – Pelabuhan Malundung)			
30.	PFSO	Capt. Hasanuddin M.Mar		+62 81355643855

Lampiran 12 Daftar *Form ISPS Code*

 Halaman : 1 dari 1 Page : 1 of 1 Status : Rahasia Status : Confidential	Form	SHIP SECURITY PLAN MV. MERATUS WAINGAPU
		No Dokumen : SSP-WPU- Lampiran-10
		Document No Revisi : 0 (23/05/2019) Revision

DAFTAR FORM ISPS CODE

No	No Form	Nama Form	Tgl Dikeluarkan	Revisi	Untuk
1	MSM-FRM-CSO.01	Declaration of Security	28-08-2020	5	Kapal
2	MSM-FRM-CSO.02	Catatan Pelatihan Keamanan ABK.	11-12-2019	5	Kapal
3	MSM-FRM-CSO.03	Laporan Hasil Internal Audit ISPS	31-03-2017	2	Kantor
4	MSM-FRM-CSO.04	Pelaksanaan Internal Audit ISPS	10-05-2016	2	Kantor
5	MSM-FRM-CSO.05	Persiapan Internal Audit ISPS	10-05-2016	2	Kantor
6	MSM-FRM-CSO.06	Laporan Latihan Pengamanan Kapal (Menerima Informasi Adanya Ancaman Bom)	25-04-2016	4	Kapal
7	MSM-FRM-CSO.07	Laporan Latihan Pengamanan Kapal (Menemukan Sesuatu yang Dicurigai Sebagai Bom)	25-04-2016	4	Kapal
8	MSM-FRM-CSO.08	Laporan Latihan Pengamanan Kapal (Menemukan Penumpang Gelap)	25-04-2016	4	Kapal
9	MSM-FRM-CSO.09	Laporan Latihan Pengamanan Kapal (Diserang Oleh Perompak)	25-04-2016	4	Kapal
10	MSM-FRM-CSO.10	Ceklist Kedatangan Kapal Ke Pelabuhan yang Tidak Mengikuti ISPS	28-08-2020	6	Kapal
11	MSM-FRM-CSO.11	Checklist Jaga Keamanan Di Pelabuhan	17-12-2021	5	Kapal
12	MSM-FRM-CSO.12	Pencatatan Pelaksanaan Ronda	11-12-2019	5	Kapal
13	MSM-FRM-CSO.13	Daftar Tamu dan Stevedore	28-08-2020	5	Kapal
14	MSM-FRM-CSO.14	Daftar ABK yang Pergi ke Darat	25-04-2016	4	Kapal
15	MSM-FRM-CSO.15	Daftar Harian Kejadian Keamanan.	25-04-2016	4	Kapal
16	MSM-FRM-CSO.16	Checklist Jaga-Tingkat Keamanan 2	25-04-2016	4	Kapal
17	MSM-FRM-CSO.17	Checklist Jaga-Tingkat Keamanan 3	25-04-2016	4	Kapal
18	MSM-FRM-CSO.18	Daftar Sepuluh Pelabuhan Terakhir.	17-12-2021	6	Kapal
19	MSM-FRM-CSO.19	Rencana Dan Realisasi Pelaksanaan Latihan Keamanan Di Atas Kapal.	17-12-2021	6	Kapal
20	MSM-FRM-CSO.20	Laporan Exercise	28-08-2020	6	Kapal
21	MSM-FRM-CSO.21	Rencana dan Realisasi Jadwal Internal Audit ISPS Code Tahunan	20-12-2021	1	Kantor
22	MSM-FRM-CSO.22	Rencana dan Realisasi Jadwal External Audit ISPS Code Tahunan	20-12-2021	1	Kantor
23	MSM-FRM-CSO.23	Log Audit Internal ISPS	24-01-2017	0	Kantor
24	MSM-FRM-CSO.24	Review Rancangan Keamanan Kapal	04-01-2017	0	Kapal
25	MSM-FRM-CSO.25	Laporan Insiden Keamanan	14-02-2017	0	Kapal
26	MSM-FRM-CSO.26	Catatan Audit Keamanan Tahunan	20-12-2021	1	Kapal
27	MSM-FRM-CSO.27	Catatan Ancaman Keamanan	20-12-2021	1	Kapal
28	MSM-FRM-CSO.28	Pemeliharaan, Kalibrasi Dan Pengujian Peralatan Keamanan	20-12-2021	1	Kapal
29	MSM-FRM-CSO.29	Perubahan Tingkat Keamanan Maritim	20-12-2021	1	Kapal
30	MSM-FRM-CSO.30	Monitor tes SSAS	20-12-2021	1	Kantor
31	MSM-FRM-CSO.31	Checklist Pengarahan Keamanan Pengunjung	27-09-2018	0	Kapal
32	MSM-FRM-CSO.32	Pre Arrival Notification	20-12-2021	1	Kapal
33	MSM-FRM-CSO.33	Checklist Internal Audit ISPS	20-12-2021	1	Kantor
34	MSM-FRM-CSO.34	Checklist Anti Pembajakan	21-04-2020	0	Kapal
35	MSM-FRM-CSO.35	Laporan Penilaian Keamanan Kapal	05-05-2021	0	Kantor
36	MSM-FRM-CSO.36	Daftar Periksa Internal Audit ISPS Jarak Jauh	23-12-2021	1	Kantor
37	MSM-FRM-CSO.37	Daftar Periksa Pencarian Penumpang Gelap	15-11-2021	0	Kapal

SSP-WPU-Lampiran-10

Lampiran 13 International Ship Security Certificate



SERTIFIKAT KEAMANAN KAPAL
INTERNASIONAL
INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

REPUBLIK
INDONESIA

No. : 01- 3008 - DV

Diterbitkan berdasarkan ketentuan
KODA INTERNASIONAL TENTANG KEAMANAN KAPAL DAN FASILITAS PELABUHAN
Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND PORT FACILITIES (ISPS CODE)
berdasarkan wewenang PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
Under the Authority of the Government of the Republic of Indonesia

oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
by Directorate General of Sea Transportation

Nama Kapal : MERATUS WAINGAPU
Name of Ship
Nomor atau Huruf Pengenal : YCRS 2
Distinctive Number or Letters
Pelabuhan Pendaftaran : Tanjung Perak
Port of Registry
Tipe Kapal : Other Cargo Ship
Type of Ship
Tonase Kotor : 11,512
Gross Tonnage
Nomor IMO : 9838888
IMO number
Nama dan Alamat Perusahaan : PT. MERATUS LINE
Name and Address of the Company
Jl. Aloon – Aloon Priok 27
Surabaya 60165 - Indonesia
IMO Company : 0313623

Dengan ini dinyatakan:

This is to certify

1. bahwa sistim dan perlengkapan keamanan yang diperlukan oleh kapal telah diverifikasi sesuai seksi 19.1 Bagian A dari ISPS Code;
that the security system and associated security equipment of ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;
2. verifikasi menunjukkan bahwa sistim dan perlengkapan keamanan terkait diatas kapal dari segala aspek berada dalam kondisi memuaskan dan bahwa kapal memenuhi persyaratan yang berlaku dari Bab XI-2 dari Konvensi dan Bagian A dari ISPS Code;
that the verification showed that the security system and associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code;
3. kapal dilengkapi Rancangan Keamanan Kapal yang telah disetujui.
that the ship is provided with an approved Ship Security Plan

Tanggal Verifikasi Awal / ~~Pemberuan~~ 19 Oktober 2019

Date of Initial / ~~Renewal~~ Verification on which this certificate is based October 19th, 2019

Sertifikat ini berlaku sampai dengan 14 Nopember 2024 dengan catatan harus melaksanakan verifikasi
This Certificate is valid until November 14th, 2024 subject to verifications in accordance with section 19.1.1

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

Diterbitkan di Jakarta
Issued at :

Tanggal, 24 Oktober 2019
Date of issue, October 24th, 2019

A.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
O.b. Director General of Sea Transportation
DIREKTUR KESATUAN PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI
Director of Sea And Coast Guard

Ir. AHMAD, M.MTr
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19670317 199403 1 001

Kode Billing : 820191023923717

01501830

Sertifikat No. : 01 – 3008 - DV
Certificate No.

PENGUKUHAN UNTUK VERIFIKASI ANTARA
ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE VERIFICATION

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa pada verifikasi antara sesuai yang disyaratkan seksi 19.1.1 dari bagian A dari ISPS Code, kapal memenuhi persyaratan yang relevan dari bab XI -2 dari Konvensi dan bagian A dari ISPS Code.
THIS IS TO CERTIFY THAT at an INTEMEDIATE verification required by section 19.1.1 of part A of the ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI- 2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

VERIFIKASI Antara
Intermediate Verification

Tandatangan :  NOVIAN EKA
Signature
Tempat : TANJUNG PRIOK
Place
Tanggal : 04 APRIL 2022
Date

PENGUKUHAN UNTUK VERIFIKASI TAMBAHAN *
ENDORSEMENT FOR ADDITIONAL VERIFICATIONS

VERIFIKASI Tambahan
Additional Verification

Tandatangan : _____
Signature
Tempat : _____
Place
Tanggal : _____
Date

VERIFIKASI Tambahan
Additional Verification

Tandatangan : _____
Signature
Tempat : _____
Place
Tanggal : _____
Date

VERIFIKASI Tambahan
Additional Verification

Tandatangan : _____
Signature
Tempat : _____
Place
Tanggal : _____
Date

Bagian ini dari sertifikat harus disesuaikan oleh Administrasi untuk menunjukkan bahwa verifikasi tambahan telah ditetapkan sesuai yang disyaratkan dalam seksi 19.1.1.4
This part of the certificate shall be adapted by the Administration to indicate whether it has established additional verifications as provided in section 19.1.1.4

022102110

Lampiran 15 Latihan Ancaman Bom

**LAPORAN LATIHAN PENGAMANAN KAPAL: MENERIMA
INFORMASI ADANYA ANCAMAN BOM**
Ship Security Drill Report: Received Bomb Threat Information

Nama Kapal Vessel's Name	Meratus Waingapu		Posisi Kapal Vessel's Position	Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta	
Tanggal Latihan Date	05 Oktober 2022	Mulai Latihan Jam Drill Start at	08.20 LT	Selesai Latihan Jam Drill Finish at	08.40 LT
Jumlah ABK yang terlibat dalam latihan Number of crew involved in the drill	20	Orang Persons	ABK yang tidak ikut latihan karena tugas jaga Crew who not involved due to duty	-	Orang Persons

**Skenario Latihan
Scenario**

Skenario Latihan:

Pada saat kapal sedang sandar di dermaga Tanjung Priok Jakarta, Jurumudi jaga sedang melaksanakan tugas jaga mendapat informasi ada ancaman Bom dari orang yang tidak dikenal melalui pesan singkat.

Saat itu Jurumudi segera melapor kepada Mualim 2 sebagai perwira jaga dan diteruskan kejadian tersebut kepada Mualim 1 sebagai SSO diatas Kapal. Mualim 1 meneruskan laporan kejadian tersebut kepada Nakhoda mengenai ancaman tersebut. Nakhoda segera membunyikan alarm keadaan darurat disertai dengan pemberitahuan lewat pengeras suara. Semua crew berkumpul di Muster Station dan Perwira SSO sebagai Komandan Tim Tanggap Darurat berada dilokasi dan menjelaskan mengenai adanya ancaman bom yang telah diterima.

Kegiatan bongkar muat dihentikan sementara waktu sampai kondisi aman.

Setelah crew telah mengerti dan memahami mengenai ancaman tersebut, dengan segera menyiapkan peralatan pemadam kebakaran, mengamankan dokumen kapal dan crew serta dokumen penting lainnya.

Dengan situasi seperti ini Nakhoda mengaktifkan system alert kapal dan menghubungi pihak otoritas pelabuhan setempat untuk melakukan pengecekan diatas kapal.

Setelah dilakukan pemeriksaan dilokasi berdasarkan laporan tersebut, tidak ditemukan barang yang mencurigakan. Nakhoda menyatakan situasi sudah normal dan kegiatan bongkar muat dilanjutkan kembali namun tetap waspada.

**Catatan Hasil Latihan (Diisi oleh Nakhoda)
Security Drill Result (Filled by Master)**

Tanggal **05 Oktober 2022**

Date

Diperiksa oleh,
Inspected by,


Jumardani
Ship Security Officer

Tanggal **05 Oktober 2022**

Date

Diketahui oleh,
Acknowledged by,


Capt. Dwi Anugrah
Nakhoda
Master



Lampiran 16 Latihan Menemukan Benda Dicurigai Sebagai Bom

Nama Kapal Vessel's Name	Meratus Waingapu		Posisi Kapal Vessel's Position	Pelabuhan Amamapare	
Tanggal Latihan Date	05 Oktober 2022	Mulai Latihan Jam Drill Start at	08.50 LT	Selesai Latihan Jam Drill Finish at	09.15 LT
Jumlah ABK yang terlibat dalam latihan Number of crew involved in the drill	20	Orang Persons	ABK yang tidak ikut latihan karena tugas jaga Crew who not involved due to duty	-	Orang Persons

**Skenario Latihan
Scenario**

Skenario Latihan:

Pada saat kapal sedang sandar di dermaga Tanjung Priok Jakarta, crew deck sedang dinas jaga. Jurumudi mendapatkan sebuah paket kotak berada di area Crane 2 yang dicurigai sebagai BOM.

Saat itu Jurumudi menginformasikan ke Mualim jaga dan diteruskan ke Mualim 1 sebagai SSO. Mualim 1 meneruskan informasi tersebut kepada Nakhoda bahwa telah ditemukan paket yang dicurigai sebagai BOM.

Nakhoda segera memerintahkan ke perwira SSO agar segera mengidentifikasi barang tersebut serta Nakhoda mengumumkan lewat pengeras suara agar tidak ada crew yang mendekati, kegiatan bongkar muat dihentikan sementara waktu sampai kondisi aman.

Nakhoda menghubungi pihak perusahaan / CSO PT. Meratus Line selaku owner kapal untuk meminta saran dalam menghadapi situasi yang sedang dialami kapal serta mengaktifkan system keamanan kapal yang telah tersambung dengan petugas keamanan pusat.

Crew kapal tetap siaga dan menjauhi barang tersebut.

Setelah pihak kapal menerima arahan dari CSO cara penanganan paket yang dicurigai BOM, mualim 1 melakukan identifikasi di lokasi sesuai prosedur yang telah ditetapkan.

Setelah selesai dilakukan pengecekan terhadap benda tersebut dinyatakan bahwa bukan Bom dan tidak berbahaya.

Nakhoda menyatakan kondisi aman, normal dan kegiatan dilanjutkan serta tetap waspada setiap ancaman.



**Catatan Hasil Latihan (Diisi oleh Nakhoda)
Security Drill Result (Filled by Master)**

Tanggal **05 Oktober 2022**
Date
Diperiksa oleh,
Inspected by,

Jumardah
Ship Security Officer

Tanggal **05 Oktober 2022**
Date
Diketahui oleh,
Acknowledged by,

Capt. Dwi Anugrah
Nakhoda
Master



Lampiran 17 Latihan Menemukan Penumpang Gelap

Nama Kapal Vessel's Name	Meratus Waingapu		Posisi Kapal Vessel's Position	Pelabuhan Amamapare	
Tanggal Latihan Date	21 Oktober 2022	Mulai Latihan Jam Drill Start at	08.18 LT	Selesai Latihan Jam Drill Finish at	08.45 LT
Jumlah ABK yang terlibat dalam latihan Number of crew involved in the drill	20	Orang Persons	ABK yang tidak ikut latihan karena tugas jaga Crew who not involved due to duty	-	Orang Persons

**Skenario Latihan
Scenario**

Skenario Latihan:

Kapal sedang sandar di dermaga Cargo Dock Amamapare persiapan berangkat (OHN) untuk berlayar tujuan Jakarta. Dalam persiapan tersebut, semua crew melaksanakan tugas pengecekan ruangan-ruangan sesuai daerah yang telah ditetapkan dalam buku SSP. Crew yang bertugas jaga melakukan patroli dengan menyisir ruang-ruang untuk memastikan bahwa kapal dalam keadaan aman, pada saat patroli di main deck petugas jaga mendengar suara sekitar haluan kapal. Personil yang bertugas melaporkan kejadian tersebut ke Perwira jaga dan diteruskan ke perwira SSO. Mualim 1 sebagai perwira SSO melaporkan kejadian tersebut kepada Nakhoda. Atas perintah Nakhoda, Mualim 1 dan Serang serta juru mudi mengecek ruangan-ruangan yang memungkinkan sebagai tempat persembunyian. Untuk memastikan apakah ada orang di didalam ruangan tersebut dan dibuka kembali untuk memastikan apakah ada penumpang gelap.

Setelah dilakukan pemeriksaan tidak ditemukan penumpang gelap.

Seluruh crew kapal kembali mempersiapkan segala keperluan untuk berlayar.



**Catatan Hasil Latihan (Diisi oleh Nakhoda)
Security Drill Result (Filled by Master)**

Tanggal **21 Oktober 2022**

Date

Diperiksa oleh,
Inspected by,

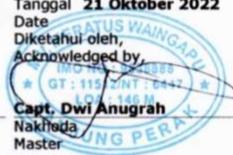
Jumardan
Ship Security Officer

Tanggal **21 Oktober 2022**

Date

Diketahui oleh,
Acknowledged by,

Capt. Dwi Anugrah
Nakhoda
Master



Lampiran 18 Latihan Diserang Perompak

Nama Kapal Vessel's Name	Meratus Waingapu		Posisi Kapal Vessel's Position	Laut Jawa	
Tanggal Latihan Date	27 Oktober 2022		Mulai Latihan Jam Drill Start at	09.45 LT	Selesai Latihan Jam Drill Finish at
Jumlah ABK yang terlibat dalam latihan Number of crew involved in the drill	20	Orang Persons	ABK yang tidak ikut latihan karena tugas jaga Crew who not involved due to duty	-	Orang Persons

Skenario Latihan
Scenario

Skenario Latihan:

Saat Kapal berlayar dari Jakarta tujuan Amamapare posisi kapal di Laut Jawa, Mualim jaga di anjungan melihat objek di lambung kiri kapal pada layar monitor Radar. Beberapa saat kemudian objek tersebut semakin mendekat. Setelah diamati secara visual objek tersebut mendekat dan dipastikan ada perahu dengan beberapa orang yang membawa senjata api.

Dengan melihat situasi ini, mualim jaga langsung menghubungi nakhoda dan membunyikan alarm bahaya serta mengumumkan lewat pengeras suara bahwa kapal sedang didekati perompak. Nakhoda mengintruksikan ke kamar mesin untuk siap berolah gerak.

Semua crew menempati posisi dan menjalankan peran sesuai tugas tanggung jawabnya, pintu-pintu akses ke kapal dikunci.

Nakhoda memerintahkan Perwira Keamanan/ mualim 1 untuk melaksanakan semua langkah - langkah dalam menghadapi perompak sesuai prosedur yang ada dengan menghalau perompak disisi kiri kapal dengan menggunakan peralatan diatas kapal/ menyiapkan selang pemadam agar perompak tidak bisa naik ke kapal dengan menggunakan air deck, menggunakan alat-alat cerawat untuk menembaknya dan peralatan lainnya untuk menghalau perompak naik kapal.

Nakhoda dianjurkan melakukan olah gerak zig-zag agar kapal sulit didekati oleh boat perompak dan terus berkomunikasi dengan personil terkait keamanan kapal yang terdekat. Dengan menjalankan semua prosedur, perompak kesulitan naik keatas kapal dan akhirnya menjauh dari kapal. Setelah Boat perompak tidak tampak lagi, maka situasi dianggap sudah aman dan terkendali.

Semua crew diinstruksikan kembali dan beraktivitas dengan normal. Perwira jaga di anjungan tetap memantau situasi disekeliling kapal.



Catatan Hasil Latihan (Diisi oleh Nakhoda)
Security Drill Result (Filled by Master)

Tanggal **27 Oktober 2022**
Date

Diperiksa oleh,
Inspected by

Jumardan
Ship Security Officer

Tanggal **27 Oktober 2022**
Date

Diketahui oleh,
Acknowledged by

Capt. Dwi Anugrah
Nakhoda /
Master

DAFTAR PUSTAKA

- Daryanto. (2015). *Evaluasi Pendidikan*. Jakarta : Bumi Aksara
- Hasibuan, Malayu SP. (2017). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Gramedia
- IMO. (2009). *Safety Of Life at Sea (SOLAS)*. London : IMO Publication. Consolidation 2009.
- IMO. (2011). *STCW Convention and STCW Code Including 2010 Manila Amendments” Third Consolidated*. London : IMO Publication.
- IMO. (2014). *International Safety Management (ISM) Code edisi 2014*. London : IMO Publication.
- IMO. (2014). *International Code for The Security of Ships and of Port Facilities, Edisi 2014 BP3IP* Jakarta.
- Nitisemito. (2015). *Manajemen Personalia*, Edisi kedua. Jakarta : Ghalia
- Sudaryono. (2012). *Pengantar Metodologi Penelitian*. Jakarta : Raja Grafindo Persada
- Supriyono, Hadi. (2016). *Colreg 1972 dan Dinas Jaga Anjungan*. Jakarta : Erlangga
- Wahab, Abdul. (2012). *Analisis Kebijakan : Dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara Edisi Kedua*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan.

DAFTAR ISTILAH

1. ***Designated Authority (DA)*** 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**.
2. ***Ship Security Plan (SSP)*** atau Rancangan Keamanan Kapal adalah suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan peneraannya terhadap langkah/tindakan diatas kapal yang dirancang bangun untuk melindungi manusia diatas kapal, muatannya, unit transportasi muatan, perbekalan kapal atau kapabya sendiri dan resiko peristiwa/kgadian keamanan.
3. ***Port Facility Security Plan (PFSP)*** atau Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan adalah suatu rancangan yang dibangun untuk memastikan penerapannya terhadap langkah/tindakan yang dirancang bangun untuk melindungi fasilitas pelabuhan dan kapal-kapal, manusia, muatannya, unit transportasi muatan dan perbekalan kapal di dalam fasilitas pelabuhan dari resiko peristiwa/kejadian keamanan.
4. ***Ship Security Officer (SSO)*** atau Perwira Keamanan Kapal adalah personil diatas kapal, yang bertanggung jawab kepada Nakhoda, yang ditunjuk oleh Perusahaan sebagai penanggung jawab terhadap keamanan kapal, termasuk implementasi dan pemeliharaan dari rancangan keamanan kapal dan untuk berkoordinasi dengan Petugas Keamanan Perusahaan dan Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan.
5. ***Company Security Officer (CSO)*** atau Petugas Keamanan Perusahaan adalah personil yang ditugaskan oleh perusahaan untuk memastikan bahwa penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan; bahwa suatu rancangan keamanan kapal diperkuat, disampaikan untuk persetujuan, dan kemudian menerapkannya dan memeliharanya, dan untuk berhubungan dengan petugas fasilitas pelabuhan dan petugas keamanan kapal.
6. ***Port Facility Security Officer (PFSO)*** atau Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan adalah personil yang ditugaskan sebagai penanggung jawab untuk pengembangan, penerapan, perubahan dan pemeliharaan dari rancangan keamanan fasilitas

pelabuhan dan untuk berhubungan dengan petugas keamanan kapal dan petugas keamanan perusahaan.

7. **Security Level 1** atau **Keamanan tingkat 1** adalah tingkat dimana perlindungan minimum dari langkah keamanan yang tepat semestinya tetap dipelihara setiap saat.
8. **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 dan peristiwa keamanan.
9. **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/mengenalinya tujuan sasarannya yang khusus.
10. **Mobile Offshore Drilling Unit** atau Unit Pengeboran Lepas Pantai yang berpindah pindah adalah suatu unit pengeboran lepas pantai yang digerakan secara mekanis seperti ditegaskan didalam aturan IX/1, tidak dalam lokasinya.
11. **Ship to Ship Activity** adalah setiap kegiatan yang tidak berkaitan dengan fasilitas pelabuhan yang meliputi pemindahan muatan dan atau orang dari sebuah kapal ke kapal lain.
12. **Ship/Port Interface** atau interface Kapal/Pelabuhan adalah interaksi yang terjadi ketika suatu kapal yang langsung dan segera terkena akibat oleh tindakan yang melibatkan pergerakan manusia, barang-barang atau perbekalan perbekalan dari pelayanan pelabuhan ke atau dari kapal.
13. **Declaration of Security** atau Maklumat Keamanan maksudnya suatu persetujuan yang dicapai antar suatu kapal dan bias juga suatu fasilitas pelabuhan atau kapal yang lainnya dengan yang mana ia berinteraksi, menetapkan langkah keamanan yang masing- masing akan menerapkannya.
14. **Recognized Security Organization** atau Organisasi keamanan yang diakui maksudnya suatu Organisasi dengan keahlian yang tepat dan jam 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 Code* ini.

15. ***Port Security Committee*** (PSC) atau Komite Keamanan Pelabuhan adalah Organisasi yang terdiri dari Adpel/Kanpel selaku Koordinator, Kabid/Kasi Penjagaan dan Penyelamatan selaku Koordinator Pelaksana dan Perwakilan Instansi terkait selaku anggota.
16. ***Port Security Officer*** (PSO) adalah pejabat Kabid/Kasi Penjagaan dan Penyelamatan sebagai Koordinator Keamanan Pelabuhan.
17. **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.



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
PROGRAM DIKLAT PELAUT
JAKARTA



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : JUMARDAN
NIS : 02804/N-1
Bidang Keahlian : NAUTIKA
Program Diklat : DIKLAT PELAUT - I

Mengajukan Sinopsis Makalah Sebagai Berikut

A. Judul : UPAYA MENINGKATKAN PENERAPAN ISPS CODE DI KAPAL MERATUS WAINGAPU

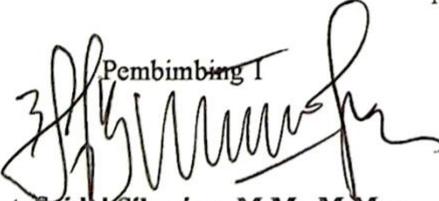
B. Masalah Pokok : 1. Kurangnya pemahaman ABK tentang penerapan keamanan kapal sesuai ISPS Code.
2. Kurangnya rasa tanggung jawab ABK dalam melaksanakan tugas jaga.

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Perusahaan Melaksanakan Diklat SSO dan SAT .
2. Memberikan pengarahan / bimbingan kepada ABK tentang tugas jaga.

Jakarta, 17 Pebruari 2023

Menyetujui :


Pembimbing I
Capt. Saïdal Siburian, M.M., M.Mar
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19630509 199809 1 002


Pembimbing II
Herwin Nasution, S.H., M.H.
NIP. 19550807 198102 2001


Penulis
Jumardan
NIS.02804 /N-1 65B

Ka. Div. Pengembangan Usaha

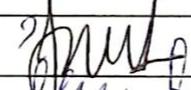
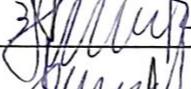
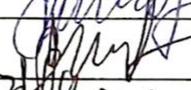
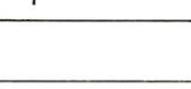

Capt. Suhartini, S.SiT., M.M., M.MTr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19800307 200502 2 002

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

JUDUL MAKALAH : UPAYA MENINGKATKAN PENERAPAN ISPS CODE DI KAPAL MERATUS WAINGAPU

DOSEN PEMBIMBING I : Capt. Saidal Siburian, M.M., M.Mar

MATERI BIMBINGAN :

NO	TANGGAL	URAIAN MATERI	TANDA TANGAN PEMBIMBING
1.	17/2-2023	Penyusunan synopsis makalah	
2.	21/2-2023	Pemeriksaan Bab I & kerangka kerja	
3.	22/2-2023	Perbaikan Bab I & BAB II.	
4.	23/2-2023	Perbaikan Bab III & IV/selesai	
5.	24/2-2023	Makalah siap diujikan	

Catatan :

Makalah sudah diperiksa dan siap diujikan.

24/2.23 

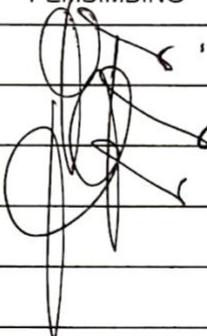
NB : MINIMAL 5 (LIMA) KALI TATAP MUKA / BIMBINGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

JUDUL MAKALAH : UPAYA MENINGKATKAN PENERAPAN ISPS CODE DI KAPAL MERATUS WAINGAPU

DOSEN PEMBIMBING II : Herwin Nasution, S.H., M.H.

MATERI BIMBINGAN :

NO	TANGGAL	URAIAN MATERI	TANDA TANGAN PEMBIMBING
1	20/02/2023	Penulisan Synopsis	
2	21/02/2023	BNB I	
3	22/02/2023	Makalah Jilid	

Catatan :

Makalah sdt kapal di uji. - /

NB : MINIMAL 5 (LIMA) KALI TATAP MUKA / BIMBINGAN