

**ANALISIS PROSEDUR PELAKSANAAN SHIP SECURITY PLAN DI
MV.MENTARI PRATAMA**



MUCHAMMAD BAHRUL ANWAR

NIT : 18.41.136

NAUTIKA

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2022**

**ANALISIS PROSEDUR PELAKSANAAN SHIP SECURITY PLAN DI
MV.MENTARI PRATAMA**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi

Nautika

Disusun Dan Diajukan Oleh

MUCHAMMAD BHRUL ANWAR

NIT : 18.41.136

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN POLITEKNIK
ILMU PELAYARAN MAKASSAR**

2022

SKRIPSI
**ANALISIS PROSEDUR PELAKSANAAN SHIP SECURITY
PLAN DI MV.MENTARI PRATAMA**

Disusun dan Diajukan oleh:

MUCHAMMAD BAHRUL ANWAR
NIT. 18.41.136

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal, 04 APRIL 2022

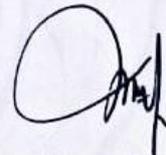
Menyetujui,

Pembimbing I



Capt. Endang Lestari, S.Si.T.,
M.Adm.S.D.A., M.Mar.
NIP. 198012212009122005

Pembimbing II



Hasiah, S.T., M.A.P
NIP. 196903012003122001

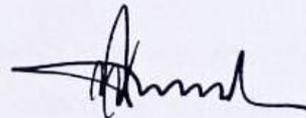
Mengetahui:

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I



Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar.
NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Program Studi Nautika



Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar.
NIP. 19670517 199703 1 001

PRAKATA

Segala puji syukur hanya kepada Allah SWT yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang. Berkat kehendak-Nya tugas skripsi dengan judul **“ANALISIS PROSEDUR PELAKSANAAN SHIP SECURITY PLAN DI MV.MENTARI PRATAMA”** dapat diselesaikan dengan baik. Penulisan skripsi ini disusun bertujuan untuk memenuhi salah satu syarat dan kewajiban bagi Taruna Program Diploma IV Program Studi Nautika, yang telah melaksanakan praktek laut, dan sebagai persyaratan untuk mendapatkan ijazah Sarjana Sains Terapan Nautika Program Studi Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

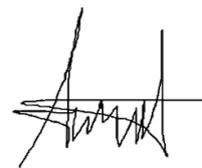
Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Capt. Endang Lestari, S.Si.T., Adm.S.D.A., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Materi yang telah memberikan pengarahan serta bimbingannya hingga terselesaikannya karya tulis ini.
3. Ibu Hasiah, S.T., M.A.P. selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang juga telah memberikan pengarahan serta bimbingannya hingga terselesaikannya karya tulis ini.
4. Bapak Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar selaku ketua Program Studi Nautika PIP Makassar.
5. Orang tua tercinta Bapak Rinaryo dan Ibu Purwati, yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual, serta finansial kepada penulis selama menyusun skripsi ini.
6. Mbak Winarsih dan Mbah Misman yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada penulis selama menempuh pendidikan.
7. Lailatul Ropiah selaku rekanita saya yang telah memberikan semangat dan bantuan terhadap proses penulisan skripsi dan urusan kampus saya.

8. Para Dosen dan Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
9. Perusahaan pelayaran TEMAS LINE telah memberikan kesempatan penulis untuk melakukan penelitian.
10. Seluruh kru KM. MENTARI PRATAMA yang telah memberikan inspirasi dan dukungan dalam penyelesaian skripsi ini.
11. Teman-teman angkatan XXXIX PIP Makassar khususnya kelas Nautika VIII E yang selalu mendukung dan membantu dalam memberikan saran serta pemikiran sehingga terselesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari dalam penyusunan skripsi ini masih banyak terdapat kekurangan, sehingga penulis mengharapkan kritik dan saran agar disaat mendatang penulis dapat membuat karya tulis yang lebih baik. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan bagi pembaca.

Makassar, 17 Juli 2022



Muchammad Bahrul Anwar
18.41.136

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

NAMA : MUCHAMMAD BAHRUL ANWAR

NIT : 18.41.136

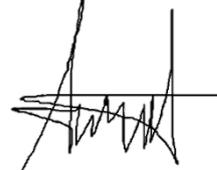
JURUSAN : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul **“ANALISIS PROSEDUR PELAKSANAAN SHIP SECURITY PLAN DI MV.MENTARI PRATAMA”**

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang di tetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 17 Juli 2022



MUCHAMMAD BAHRUL ANWAR

18.41.239

ABSTRAK

Muchammad Bahrul Anwar. 2022. *“Analisis Prosedur Pelaksanaan Ship Security Plan di MV. Mentari Pratama”* Skripsi Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (dibimbing oleh Endang Lestari dan Hasiah).

Penelitian ini dilatar belakangi oleh pengalaman penulis pada tanggal 10 Mei 2021 dimana saat itu *Ship Security Plan* (SSP) pada MV.Mentari Pratama di Pelabuhan Tanjung Perak -Surabaya diminta untuk ditingkatkan ke level 3 disebabkan adanya insiden naiknya 2 orang tidak dikenal ke atas kapal dan melakukan pencurian besi bekas yang terletak di pinggir palka. Oleh sebab itu, karya tulis ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana prosedur pelaksanaan *Ship Security Plan* (SSP) di MV. Mentari Pratama .

Penelitian ini dilaksanakan di MV.Mentari Pratama. Saat penulis melaksanakan praktik laut, terhitung mulai tanggal 29 Agustus 2020 sampai dengan tanggal 19 Juli 2021. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif. Sumber data diperoleh dari wawancara dan penelitian secara langsung di lapangan serta ditunjang metode kepustakaan dan hasil dokumentasi yang memberikan gambaran lebih jelas mengenai pelaksanaan *Ship Security Plan* (SSP) di kapal MV.Mentari Pratama. Kemudian, data tersebut dianalisis menggunakan analisis deskriptif kualitatif.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa *Ship Security Plan* (SSP) kurang dilaksanakan dengan baik oleh Perwira dan Anak Buah Kapal (ABK) MV. Mentari Pratama dan dalam melaksanakan tugasnya mereka kurang mempunyai sikap disiplin, serta kurang patuh terhadap aturan di dalam ISPS CODE mengenai *Ship Security Plan* (SSP) level 1.

Kata kunci : ISPS CODE, *Ship Security Plan* (SSP), aturan

ABSTRACT

Muchammad Bahrul Anwar. 2022. *“Analysis of Ship Security Plan Implementation Procedures in MV.Mentari Pratama”*.Thesis Nautika Study Program, Merchant Marine Polytechnic of Makassar(Guided by Endang Lestari and Hasiah).

This research is motivated by the author's experience on May 10, 2021, at which time the Ship Security Plan (SSP) on MV. Mentari Pratama at Tanjung Perak Port - Surabaya was asked to be upgraded to level 3 due to the incident of 2 unknown people boarding the ship and carrying out the theft of scrap metal located on the edge of the hatch. Therefore, this paper aims to find out how the procedures for implementing the Ship Security Plan (SSP) in MV.Mentari Pratama.

This research was conducted in MV.Mentari Pratama. When the author carried out marine practice, starting from August 29, 2020 to July 19, 2021. This study used a descriptive research method. Sources of data obtained from interviews and research directly in the field and supported by library methods and documentation results that provide a clearer picture of the implementation of the Ship Security Plan (SSP) on the MV Mentari Pratama ship. Then, the data were analyzed using qualitative descriptive analysis.

The results obtained from this study indicate that the Ship Security Plan (SSP) is not implemented properly by the officers and crew of MV.Mentari Pratama and in carrying out their duties they lack discipline, and do not comply with the rules in the ISPS CODE regarding Ship Security Plan (SSP) level 1.

Keywords: ISPS CODE, Ship Security Plan (SSP), rules

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	4
A. Pengertian Ship Security Plan	4
B. Definisi-definisi	16
C. Tugas Dan Tanggung Jawab	19
D. Kerangka Pikir	22
E. Hipotesis	22
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	23
A. Jenis, Desain, dan Variabel Penelitian	23
B. Definisi Operasional	23
C. Populasi dan Sampel Penelitian	24
D. Teknik Pengumpulan Data	25
E. Teknik Analisis Data	26
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	27
A. Hasil Penelitian	27
B. Pembahasan Masalah	28

BAB V PENUTUP	39
A.Simpulan	39
B.Saran	39
DAFTAR PUSTAKA	40
LAMPIRAN GAMBAR	41
LAMPIRAN PEDOMAN WAWANCARA	43

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam konferensi IMO juga menyetujui pemberlakuan *International Ship Security and Port Facility Code* (ISPS Code). Pemenuhan Part A dari ISPS Code adalah mandatory atau wajib bagi kapal-kapal yang terkena lingkup penerapan serta fasilitas pelabuhan yang melayani jasa kepelabuhanan terhadap kapal yang beroperasi secara internasional.

Tujuan secara umumnya adalah membentuk kerangka kerjasama internasional antar negara-negara anggota (*Contracting Government*), Badan-badan pemerintah, Pemerintah setempat, Industri Pelayaran dan Pelabuhan untuk mendeteksi ancaman keamanan dan mencegah insiden keamanan yang berpengaruh terhadap kapal-kapal atau fasilitas pelabuhan yang dipergunakan untuk perdagangan internasional. Menetapkan peran dan tanggung jawab setiap negara anggota (*Contracting Government*), Badan-badan pemerintah, Pemerintah setempat, Industri Pelayaran dan Pelabuhan, baik ditingkat nasional maupun internasional untuk menjamin keamanan di laut (maritim). Menjamin pengumpulan dan saling tukar informasi keamanan yang dini dan efisien.

Menyediakan suatu metodologi untuk penilaian keamanan yang dipergunakan untuk membuat rencana keamanan dan prosedur-prosedur untuk tindakan aksi terhadap perubahan setiap level keamanan. Menjamin kepercayaan diri bahwa tindakan keamanan maritim telah mencukupi dan sesuai dengan proporsinya.

Menurut data dari <http://www.kompasiana.com /9681/ mengenal tentang -isps-code> oleh Arya Ningtyas(2015). ISPS Code ini mulai diberlakukan secara internasional mulai 1 Juli 2004, bagi jenis atau tipe kapal yang melayari perairan internasional, yang meliputi Kapal

Penumpang, termasuk High Speed Passenger Craft, Cargo Ship, termasuk *High Speed Craft* dengan tonase > 500 GT dan *Mobile Offshore Drilling Unit* (MODU). Dan Fasilitas Pelabuhan yang memberi layanan terhadap kapal-kapal yang melayari perairan internasional.

Jika merujuk kepada persyaratan ISPS Code, semua kapal yang terkena peraturan ini, harus menetapkan Sistem Manajemen Keamanan kapal yang di dokumentasikan dalam manual *Ship Security Plan* (SSP) dalam rangka menjamin operasional kapal dengan aman. Persyaratan tersebut, meliputi mendokumentasikan *Ship Security Assessment* (SSA) & *Ship Security Plan* (SSP), menerapkan dan mempertahankan Sistem Manajemen Keamanan yang pada akhirnya akan diverifikasi oleh Pemerintah atau organisasi yang diakui (*Recognized Security Organization* /RSO) dalam rangka penerbitan sertifikat *International Ship Security Certificate* (ISSC) setelah dipenuhinya semua persyaratan ISPS Code. Masa berlakunya sertifikat ISSC adalah 5 tahun. Kapal yang tidak dapat memenuhi persyaratan ISPS Code akan menghadapi kesulitan dalam operasionalnya, khususnya diperairan internasional.

Dalam kaitannya dengan kapal MV. Mentari Pratama dimana pada Senin, tanggal 10 Mei 2021 dimana pada saat itu *Ship Security Plan* (SSP) di tingkatkan ke level 3 dikarenakan telah terjadi insiden naiknya 2 orang tidak dikenal ke atas kapal dan melakukan pencurian besi bekas yang terletak di pinggir palka. Kejadian tersebut terjadi pada saat kapal mengalami perbaikan di tengah laut dan berlabuh di Rede pelabuhan Tanjung Perak– Surabaya. Kejadian tersebut terjadi dikarenakan AB I pada jam jaga 8-12 dan AB II pada jam jaga 12-4 lupa menaikan tangga pandu sehingga memberikan akses kepada orang tidak dikenal untuk naik ke atas kapal. Setelah kejadian tersebut Mualim I meminta untuk memperketat penjagaan dan memperhatikan keadaan sekitar kapal ,serta melakukan patrol setiap 1 jam sekali.

Berdasarkan uraian dan latar belakang masalah maka penulis tertarik memilih judul:

“Analisis Prosedur Pelaksanaan Ship Security Plan di MV Mentari Pratama”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah, maka penulis merumuskan perumusan masalah dalam penelitian ini :

Bagaimana prosedur pelaksanaan *Ship Security Plan* di MV. Mentari Pratama.

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang ingin didapatkan dalam penelitian ini adalah :

Untuk mengetahui prosedur pelaksanaan *Ship Security Plan* di MV.Mentari Pratama.

D. Manfaat Penelitian

1. Secara Teoritis

Hasil Penelitian ini secara teoritis diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam memperkaya wawasan konsep praktek pekerjaan sosial terutama tentang intervensi pekerjaan dikapal terhadap *Ship Security Plan* di MV. Mentari Pratama.

2. Secara Praktis

Hasil penelitian ini secara praktis diharapkan dapat menyumbangkan pemikiran terhadap pemecahan masalah yang berkaitan dengan masalah tentang ship security plan dan selanjutnya hasil penelitian ini diharapkan menjadi acuan bagi penyusunan program pemecahan masalah dikapal MV. Mentari Pratama.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Ship Security Plan

Menurut data dari buku International Ship and Port Facility Code and SOLAS amendments 2002 oleh IMO edisi 2003. Rencana Keamanan Kapal (SSP) merupakan rencana yang dikembangkan untuk memastikan penerapan tindakan di atas kapal yang dirancang untuk melindungi orang di kapal, kargo, unit transportasi kargo, kapal toko atau kapal dari resiko insiden keamanan. Masing-masing kapal harus mempunyai SSP yang disetujui oleh Administrasi Suatu organisasi keamanan yang diakui (*Recognized Security Organization / RSO*) boleh menyiapkan dokumen SSP. Suatu Rencana Keamanan Kapal (SSP) meliputi, hal-hal berikut :

1. Tindakan yang direncanakan untuk mencegah senjata, barang berbahaya yang dimaksudkan untuk digunakan terhadap orang - orang, kapal atau pelabuhan.
2. Identifikasi area terbatas dan tindakan untuk pencegahan akses bagi yang tidak berkepentingan masuk ke area tersebut.
3. Tindakan untuk pencegahan akses bagi yang tidak berkepentingan ke kapal.
4. Prosedur untuk merespon ancaman keamanan atau pelayaran.

Pada tanggal 12 Desember 2002 ditetapkan kode Internasional tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dimana telah diamandemenkan mengenai tindakan khusus untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan Maritim. Pada Bab XI-2 konvensi membuat suatu acuan kode Internasional tentang keamanan kapal rdan fasilitas pelabuhan (ISPS Code) dan mensyaratkan agar kapal, perusahaan dan fasilitas pelabuhan yang memenuhi persyaratan dari

kode Internasional tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (ISPS Code).

Sebagaimana ditetapkan pada tanggal 12 Desember 2002 oleh resolusi 2 dan konferensi negara anggota The International Convention for Safety of Life At Sea (SOLAS), 1974 telah di amandemenkan oleh IMO, maka dikeluarkanlah tujuan dari ISPS Code tersebut :

1. Membentuk kerja sama Internasional antara negara anggota IMO, Instansi Pemerintah, Pemerintah Daerah, Perusahaan Pelayaran dan Pelabuhan untuk menghindari dan mendeteksi dini ancaman keamanan dan mencegah insiden keamanan yang mempengaruhi terhadap kapal-kapal serta fasilitas pelabuhan yang dipakai untuk perdagangan Internasional.
2. Menentukan peranan dan tanggung jawab masing-masing Negara anggota termasuk di dalamnya instansi pemerintah, pemerintah daerah, perusahaan pelayaran dan industri pelabuhan tingkat nasional dan Internasional untuk menjamin keamanan maritim.
3. Menjamin data pengumpulan keamanan yang efisien dan dini serta kemungkinan saling mempertukarkan antara negara anggota.
4. Menyediakan suatu metodologi untuk penilaian keamanan yang dapat dikembangkan menjadi rekaman dan prosedur reaksi perubahan tingkat keamanan.
5. Menjamin tersedianya tingkat keamanan maritim yang profesional dan cukup terpercaya.

Adapun ketentuan-ketentuan ISPS Code (Internasional Ship and Port Security Code) menurut [www.maritimmedia.com/artikel/isps_code .pdf](http://www.maritimmedia.com/artikel/isps_code.pdf) yang ditulis oleh Eko Haryadi Budiyanto dan Raja Oloan Saut Gurning(2016)dibagi menjadi 2 bagian yaitu :

1. Bagian A :Persyaratan (Wajib Mandatory)
 - a. Umum

- b. Definisi (Definition)
 - c. Aplikasi (Application)
 - d. Tanggung jawab negara anggota (Responsibility of Contractive Government)
 - e. Pernyataan keamanan (DOS)
 - f. Kewajiban perusahaan (Obligation of The Company)
 - g. Keamanan kapal (Ship Security)
 - h. Penilaian keamanan Kapal (SSA)
 - i. Rencana keamanan Kapal (SSP)
 - j. Catatan atau dokumen (Records)
 - k. Pegawai keamanan perusahaan (CSO)
 - l. Petugas keamanan Kapal (SSO)
 - m. Pelatihan, praktek dan pengujian terhadap keamanan kapal
 - n. Keamanan fasilitas pelabuhan
 - o. Penilaian Keamanan fasilitas pelabuhan
 - p. Rencana Keamanan fasilitas pelabuhan
 - q. Petugas Keamanan fasilitas pelabuhan
 - r. Pelatihan, praktek dan pengujian terhadap keamanan fasilitas pelabuhan
 - s. Verifikasi dan sertifikasi kapal.
2. Bagian B:Petunjuk Pelaksanaan(Rekomendatory)
- a. Perkenalan
 - b. Penetapan
 - c. Penerapan
 - d. Tanggung jawab negara anggota
 - e. Pernyataan keamanan
 - f. Tanggung jawab perusahaan
 - g. Keamanan kapal
 - h. Penguji juklak keamanan kapal
 - i. Rencanan keamanan kapal
 - j. Catatan kejadian

- k. Perwira keamanan perusahaan
- l. Perwira keamanan kapal
- m. Latihan, latihan berkala dan latihan cepat tanggap keamanan
- n. Keamanan fasilitas pelabuhan

Setelah konvensi ditetapkan, menimbang dan menyetujui maka diundanglah negara-negara peserta penanda tangan konvensi untuk mencatat bahwa kode ini harus berlaku 1 Juli 2004. Setelah pemberlakuan Bab baru XI-2 konvensi SOLAS maka termasuklah bangsa Indonesia karena merupakan anggota peserta penanda tangan konvensi tersebut dimana negara-negara peserta mempunyai tanggung jawab sebagai berikut :

1. Menetapkan tingkatan keamanan yang berlaku.
2. Memberikan persetujuan terhadap rancangan keamanan kapal.
3. Menyetujui amandemen-amandemen yang relevan dari rancangan terdahulu yang telah disetujui.
4. Memeriksa ketentuan kapal dalam memenuhi ketentuan Bab XI-2 serta menerbitkan sertifikat keamanan kapal Internasional.
5. Menentukan fasilitas-fasilitas pelabuhan wilayah teritorial yang wajib mengangkat petugas keamanan fasilitas pelabuhan yang bertanggung jawab mempersiapkan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan.
6. Melaksanakan pengawasan dan langkah-langkah dalam rangka mematuhi ketentuan.
7. Menguji rancangan yang telah disetujui.
8. Serta menyampaikan informasi kepada Organisasi Maritime Internasional (IMO) dan kepada industri pelayaran dan pelabuhan.

Disamping itu juga negara-negara peserta dapat mengangkat atau menetapkan otoritas yang ditunjuk di dalam pemerintahannya serta mengizinkan organisasi keamanan yang telah diakui keberadaannya

untuk menyelesaikan pekerjaan tertentu yang telah berkenaan dengan fasilitas pelabuhan tetapi keputusan akhir terhadap diterima atau disetujuinya pekerjaan tertentu itu harus diberikan oleh negara peserta atau otoritas yang ditunjuk negara-negara peserta ini menggambarkan tiga kondisi keamanan yang berlaku secara Internasional, ketiga kondisi itu adalah sebagai berikut :

1. Tingkat Keamanan Siaga 1

Artinya tingkat normal, tingkat kondisi keamanan dimana kapal dan fasilitas pelabuhan beroperasi secara normal. Pada tingkat keamanan Siaga 1 tindakan yang harus dilakukan adalah sebagai berikut :

- a. Menentukan kegiatan tugas keamanan kapal.
- b. Mengawasi akses ke kapal.
- c. Memonitor embarkasi orang dan barang.
- d. Memonitor daerah terlarang.
- e. Memonitor geladak dan seputar kapal.
- f. Mengawasi penanganan Cargo dan penyimpanan di kapal.
- g. Memastikan bahwa komunikasi keamanan telah tersedia.

Contoh prosedur keamanan kapal yang harus dilakukan pada tingkat keamanan siaga 1 (Security Level 1):

- a. Pengawasan Masuk
 - 1) Memeriksa identitas dari semua orang yang akan masuk kapal.
 - 2) Melihat bahwa ada daerah pemeriksaan dimana dapat dilakukan pemeriksaan orang serta barang yang dibawa.
 - 3) Kerja sama dengan fasilitas pelabuhan sebelum memuat di atas kapal.
 - 4) Mengetahui pintu masuk yang harus dikunci atau diperhatikan bagi orang-orang dilarang.

- 5) Mengunci atau menghalangi orang masuk ke daerah tanpa pengawasan dimana penumpang dan pengunjung dapat berada.
 - 6) Mengadakan pengarahan ABK dari kapal akan adanya ancaman serta prosedur melaporkan orang dicurigai, barang atau aktivitas dimana diperlukan kewaspadaan.
- b. Daerah Terbatas(Restricted Area)
- 1) Menutup atau mengunci pintu masuk.
 - 2) Pemakaian alat pemantau
 - 3) Memakai penghalang atau ronda keliling kapal.
 - 4) Memakai alat pemantau otomatis untuk membangunkan ABK bila ada yang masuk di daerah terlarang.
- c. Pengawasan Muatan
- 1) Pengawasan secara teratur dari muatan sebelum dan sesudahnya operasi bongkar muat
 - 2) Yakinkanlah kerja sama dengan pelabuhan bahwa muatan sebelum dimuat sesuai frekuensi SSP.
 - 3) Pemeriksaan segel atau lainnya untuk menghindari percobaan dari perbuatan jahat.
- d. Perlengkapan Kapal
- 1) Memeriksa apakah perlengkapan yang diminta sesuai dengan order.
 - 2) Yakin bahwa perlengkapan kapal segera dapat disimpan dan didapatkan.
- e. Penanganan Bagasi Titipan
- SSP harus berisi penanganan dari barang titipan melalui x-ray atau pemeriksaan secara teliti.

2. Tingkat Keamanan Siaga 2

Artinya tingkat agak tinggi, tingkat kondisi keamanan yang diterapkan sepanjang ada suatu resiko yang tinggi atas kemungkinan terjadinya satu insiden keamanan.

Pada tingkat keamanan siaga 2 tindakan yang harus dilakukan adalah sebagai berikut :

- a. Menentukan kegiatan tugas keamanan kapal.
- b. Mengawasi akses ke kapal.
- c. Memonitor embarkasi orang dan barang.
- d. Memonitor daerah terlarang.
- e. Memonitor geladak dan seputar kapal.
- f. Mengawasi penanganan Cargo dan penyimpanan di kapal.
- g. Memastikan bahwa komunikasi keamanan telah tersedia.

Contoh prosedur keamanan kapal yang harus dilakukan pada tingkat keamanan siaga 2 (Security Level 2):

- a. Pengawasan Masuk
 - 1) Menugaskan petugas tambahan untuk ronda di daerah geladak waktu sepi untuk menghindari orang masuk tanpa ijin.
 - 2) Mengurangi pintu masuk ke kapal dan memperhatikan pintu mana yang harus ditutup dan memantau kunci terus
 - 3) Menahan supaya tidak ada yang dapat naik ke kapal dari arah laut, termasuk di adakan kapal patrol melalui fasilitas pelabuhan
 - 4) Membuat restricted area darat dari kapal dengan bekerja sama fasilitas pelabuhan.
 - 5) Mengantar para pengunjung kapal.
 - 6) Mengkhususkan pengarahan terhadap ABK terhadap segala ancaman yang ada, dan ulang prosedur untuk melaporkan orang yang dicurigai.

- 7) Melaksanakan ronda dan pemeriksaan penuh sekeliling kapal.
- b. Daerah Terbatas(Restricted Area)
 - 1) Mengadakan restricted area di sebelah pintu masuk.
 - 2) Secara terus menerus mengawasi alat pemantau.
 - 3) Menugaskan petugas tambahan untuk menjaga dan ronda di restricted area.
 - c. Pengawasan Muatan
 - 1) Memeriksa secara teliti muatan, alat angkutan dan ruangan muatan.
 - 2) Pemeriksaan teliti bahwa hanya muatan yang diperlukan yang dimuat di atas kapal.
 - 3) Penambahan frekuensi serta ketelitian dalam pemeriksaan segel dan lainnya untuk menghindari adanya kejahatan atau ditambah dengan cara penambahan pemeriksaan secara visual dan fisik, penambahan pemeriksaan dengan alat scanning dan deteksi, mekanik atau mempergunakan anjing, koordinasi dari peningkatan keamanan dengan stipper atau pihak lain yang bertanggung jawab sesuai dengan perjanjian dan prosedur yang ada.
 - d. Perlengkapan Kapal

SSP harus menyatakan tambahan keamanan yang dilakukan selama menerima perlengkapan dengan memeriksa sebelum diterima di kapal dan memperkuat pemeriksaaan.
 - e. Penanganan Bagasi Titipan

SSP harus melakukan tambahan keamanan terhadap bagasi titipan yang juga harus termasuk 100% X-ray, screening dan semua bagasi titipan.

3. Tingkat Keamanan Siaga 3

Artinya tingkat sangat tinggi, tingkat kondisinya yang diterapkan periode waktu ketika probabilitas resiko atau resiko segera terjadi atau insiden keamanan sudah tampak.

Tingkat keamanan siaga 3, tindakan yang harus dilakukan adalah sebagai berikut :

- a. Menentukan kegiatan tugas keamanan kapal.
- b. Mengawasi akses ke kapal.
- c. Memonitor embarkasi orang / barang.
- d. Memonitor daerah terlarang.
- e. Memonitor geladak dan seputar kapal.
- f. Mengawasi penanganan cargo dan penyimpangan di kapal.
- g. Memastikan bahwa komunikasi keamanan telah tersedia.

Contoh prosedur keamanan kapal yang harus dilakukan pada tingkat keamanan siaga 1 (Security Level 1):

a. Pengawasan Masuk

Kapal harus memenuhi instruksi dan pinan yang tanggapan terhadap insiden atau ancaman keamanan. SSP harus memperinci langkah keamanan yang dapat dilakukan oleh kapal termasuk:

- 1) Mengurangi pintu masuk dengan hanya satu yang diperiksa
- 2) Hanya memperbolehkan masuk bagi mereka yang memberi tanggapan terhadap insiden atau ancaman keamanan.
- 3) Mengarahkan orang-orang yang berada di atas kapal.
- 4) Mempersiapkan untuk secara penuh atau sebagian melakukan pemeriksaan kapal.

b. Daerah Terbatas(Restricted Area)

- 1) Mengadakan restricted area tambahan di kapal di daerah asal insiden keamanan atau tempat dimana diperkirakan akan terjadi.

- 2) Memeriksa restricted area yang merupakan bagian dari pemeriksaan di kapal.
- c. Pengawasan Muatan
- 1) Menunda bongkar/muat barang dan muatan.
 - 2) Memeriksa muatan berbahaya dan mengganggu yang ada di kapal dan tempat lokasinya.
 - 3) Melakukan pemeriksaan lebih teliti dari perlengkapan kapal yang masuk.
 - 4) Persiapan pembatasan atau penundaan perlengkapan kapal yang masuk.
- d. Perlengkapan Kapal
- 1) Melakukan pemeriksaan lebih teliti dari perlengkapan kapal yang masuk.
 - 2) Persiapan pembatasan atau penundaan perlengkapan kapal yang masuk.
 - 3) Penolakan perlengkapan yang akan masuk kapal.
- e. Penanganan Bagasi Titipan
- 1) Melakukan pemeriksaan yang jauh lebih teliti umpama dengan X-ray dari dua sudut berbeda.
 - 2) Mambatasi atau menunda pemeriksaan dari bagasi titipan.
 - 3) Menolak bagasi titipan untuk kapal.

Di dalam tingkat keamanan siaga 1 untuk memonitor keamanan kapal adalah SSP harus menetapkan tindakan pengamanan yang merupakan kombinasi dari penerangan, jaga keamanan atau penghalang serta pemakaian alat bantu pemantau hingga petugas kapal dapat melihat kejadian sekitar kapal secara umum khusus untuk tempat penghalang,tingkat keamanan siaga 2 untuk memonitor keamanan kapal menambah luas daerah dan tambahan penerangan atau memakai peralatan pemantau keadaan, menambah tenaga pengamat keamanan,melakukan koordinasi dengan kapal-kapal patroli

dan adanya ronda jalan atau kendaraan darat. Sedangkan tingkat keamanan siaga 3 untuk memonitor keamanan kapal yaitu menyalakan semua lampu.

Setelah mengetahui bagian-bagian dari suatu rancangan-rancangan yang tercantum di dalam kode Internasional untuk keamanan kapal dan fasilitas-fasilitas pelabuhan maka perlu juga diadakan suatu pelatihan, maka diadakanlah gladi dan latihan tentang keamanan misalnya mengadakan pelatihan seperti drill agar personil di atas kapal dapat mengetahui tugas-tugas dan tanggung jawabnya khususnya harus mengetahui dan memahami tanggung jawab mereka untuk keamanan kapal sebagaimana diuraikan dalam dokumen SSP dan harus mempunyai kemampuan dan pengetahuan cukup untuk melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan pada mereka. Disamping itu juga harus memastikan implementasi yang efektif mengenai dokumen SSP atau rancangan keamanan kapal, latihan harus dilaksanakan pada tingkat internal sesuai dengan jenis kapal, pergantian personil kapal, fasilitas pelabuhan yang harus dikunjungi dan keadaan lain yang terkait serta perusahaan harus juga memastikan dan mengkoordinasikan semua apakah pengimplementasiannya dilaksanakan dengan sungguh-sungguh. Setelah itu semua dilaksanakan maka diadakan lagi penilaian keamanan meliputi :

1. Identifikasi dan evaluasi tentang infrastruktur dan aset-aset penting yang harus dilindungi.
2. Identifikasi tentang ancaman yang mungkin timbul dan menetapkan
3. dan memprioritaskan tindakan keamanan.
4. Identifikasi kelemahan, termasuk factor manusia di dalam infrastruktur kebijakan dan prosedur.
5. Kedisiplinan kru kapal.

Disiplin merupakan sikap mental yang tercermin dalam perbuatan tingkahlaku perorangan, kelompok atau masyarakat kepatuhan atau ketaatan terhadap peraturan, ketentuan, etika, norma dan kaidah yang berlaku. Disiplin dalam bekerja merupakan sikap kejiwaan seseorang atau kelompok yang senantiasa berkehendak untuk mengikuti atau mematuhi segala peraturan yang telah ditentukan. Adapun indikator kedisiplinan menurut <http://konsultasiskripsi.com/2017/01/04/indikator-indikator-kedisiplinan-kerja-skripsi-dan-tesis/> yang dikemukakan oleh Hasibuan(2006:194-198) sebagai berikut :

- a) Kepatuhan terhadap Peraturan
- b) Kepatuhan terhadap Perintah
- c) Waktu Kerja
- d) Kehadiran (hadir sesuai jadwal)
- e) Sanksi dan ketegasan
- f) Keadilan

Setelah mengadakan penilaian pelaksanaan atau audit maka diadakanlah verifikasi dan pemberian sertifikat untuk kapal-kapal yang sudah melaksanakan penilaian atau audit tersebut, pemberian sertifikat itu ditetapkan periode atau jangka waktu oleh administrasi tidak boleh melebihi lima tahun. Jika sertifikat dikeluarkan untuk masa kurang dari lima tahun maka pihak administrasi boleh memperpanjang sertifikat itu diluar tanggal kadaluarsa yang telah ditetapkan. Jika seandainya juga suatu kapal sertifikatnya berakhir tetapi tidak berada dipelabuhan atau sementara kapal sedang berlayar maka administrasi boleh memperpanjang periode validitas sertifikatnya tetapi perpanjangan itu harus dijamin hanya untuk menyelesaikan pelayaran ke pelabuhan tempat kapal itu di verifikasi.

Suatu sertifikat yang dikeluarkan untuk kapal untuk pelayaran pendek/singkat yang belum diperpanjang sesuai dengan ketentuan bolehdiperpanjang oleh administrasi untuk masa berlaku selama 1

bulan dari tanggal kadaluarsanya yang dinyatakan pada sertifikat tersebut. Setelah sertifikasi pembaharuan diselesaikan, maka sertifikat yang baru harus disahkan dari suatu tanggal yang tidak melebihi lima tahun dari tanggal kadaluarsa sertifikat itu sebelum perpanjangan diberikan.

Sertifikat yang dikeluarkan harus dihentikan keabsahannya jika verifikasi terkait tidak diselesaikan di dalam periode atau jangka waktu yang telah ditetapkan/ ditentukan, jika suatu perusahaan menerima tanggung jawab pengoperasian kapal yang sebelumnya tidak dioperasikan oleh perusahaan itu dan kapal berpindah bendera ke negara lain.

Maksud dari perusahaan yang menerima tanggung jawab pengoperasian kapal sebelumnya tidak dioperasikan oleh perusahaan adalah perusahaan sebelumnya harus secepat mungkin memberikan perusahaan yang menerima salinan segala informasi yang berkenaan dengan ISSC (International Ship Security Certificate) dan untuk memudahkan verifikasi. Sedangkan untuk kapal berpindah bendera ke negara lain maksudnya negara peserta dimana bendera kapal terdahulu berada harus secepat mungkin memberikan kepada administrator yang menerima salinan tentang atau semua informasi yang berkenaan dengan ISSC yang di bawa oleh kapal sebelum perpindahan dan salinan tentang laporan verifikasi yang ada.

B. Definisi-definisi

Menurut <https://ispscode.wordpress.com/definisi/>. Tentang definisi *International Ship Security and Port Facility Code* oleh Dwi Kristanto(2003) :

1. Rencana Keamanan Kapal (SSP)

Berarti 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 atau kejadian keamanan.

2. **Company Security Officer (CSO)**

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.

3. **Petugas Keamanan Kapal (SSO)**

Berarti orang yang berada diatas kapal yang bertanggung jawab kepada nakhoda kapal, ditunjuk oleh Perusahaan Perkapalan , yang bertanggung jawab atas keamanan kapal termasuk pelaksanaan dan pemeliharaan Rencana Keamanan Kapal, dan sekaligus bertindak sebagai penghubung antara Perwira Keamanan Perusahaan dan Perwira keamanan Fasilitas Pelabuhan.

4. ***Port facility Security Plan* (Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan)**

Berarti suatu rencana tertulis yang disusun dan dikembangkan untuk menjamin pelaksanaan setiap tindakan yang diambil untuk melindungi segala macam fasilitas pelabuhan dan kapal, orang, muatan, peralatan angkut muatan, tempat-tempat penyimpanan barang didalam fasilitas pelabuhan terhadap risiko insiden keamanan.

5. ***Kapal / Port Interface***

Berarti interaksi yang terjadi ketika kapal langsung dan segera terpengaruh oleh tindakan yang melibatkan pergerakan orang, barang atau ketentuan layanan pelabuhan ke atau dari kapal .

6. **Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSO)**

Berarti personil yang ditugaskan sebagai penanggung jawab pengembangan, penerapan, perubahan dan pemeliharaan dari rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dan untuk berhubungan dengan petugas keamanan kapal dan petugas keamanan pelabuhan.

7. Otoritas

Berarti organisasi atau administrasi diidentifikasi, dalam Pemerintah Persetujuan, sebagai bertanggung jawab untuk memastikan pelaksanaan ketentuan pasal ini berkaitan dengan pelabuhan fasilitas keamanan dan antarmuka kapal/ pelabuhan, dari titik pandang fasilitas pelabuhan.

8. Deklarasi Keamanan (DoS).

Berarti kesepakatan yang dicapai antara kapal dan baik fasilitas pelabuhan atau kapal lain dengan yang interface menentukan langkah-langkah keamanan masing-masing akan menerapkan.

9. Tingkat keamanan

Berarti kualifikasi tingkat risiko bahwa insiden keamanan akan berusaha atau akan terjadi.

10. Tingkat keamanan 1

Berarti tingkat yang langkah-langkah keamanan perlindungan yang tepat minimum harus dijaga setiap saat.

11. Tingkat keamanan 2

Berarti tingkat yang langkah-langkah keamanan pelindung tambahan yang sesuai harus dipertahankan untuk jangka waktu sebagai akibat dari risiko tinggi dari insiden keamanan.

12. Tingkat keamanan 3

Berarti tingkat yang langkah-langkah keamanan pelindung khusus lebih lanjut harus dipertahankan untuk jangka waktu terbatas ketika insiden keamanan yang mungkin atau segera, meskipun adalah tidak mungkin untuk mengidentifikasi target tertentu.

C. Tugas Dan Tanggung Jawab

Menurut data dari buku diklat perkuliahan Hadisukamto tentang *International Ship Security and Port Facility Code*. Sebagai berikut :

1. Tugas dan tanggung jawab dari Company Security Officer (CSO) meliputi, tetapi tidak terbatas pada:
 - a. Menasihati tingkat ancaman yang mungkin dihadapi oleh kapal, menggunakan penilaian keamanan yang sesuai dan informasi lain yang relevan.
 - b. Memastikan bahwa penilaian keamanan kapal dilakukan.
 - c. Memastikan pengembangan, pengajuan untuk persetujuan, dan selanjutnya pelaksanaan dan pemeliharaan Rencana Keamanan Kapal
 - d. Memastikan bahwa Rencana Keamanan Kapal dimodifikasi, yang sesuai, untuk memperbaiki kekurangan dan memenuhi persyaratan keamanan kapal individu.
 - e. Mengatur audit internal dan tinjauan kegiatan keamanan.
 - f. Mengatur verifikasi awal dan selanjutnya dari kapal oleh administrasi atau RSO.
 - g. Memastikan bahwa kekurangan dan ketidaksesuaian diidentifikasi selama audit internal, tinjauan berkala, pemeriksaan keamanan dan verifikasi kepatuhan yang segera diatasi dan ditangani.
 - h. Meningkatkan kesadaran keamanan dan kewaspadaan.
 - i. Memastikan pelatihan yang memadai bagi personil yang bertanggung jawab atas keamanan kapal.
 - j. Memastikan komunikasi yang efektif dan kerjasama antara SSO dan PFSO yang relevan.
 - k. Memastikan konsistensi antara persyaratan keamanan dan persyaratan keselamatan.

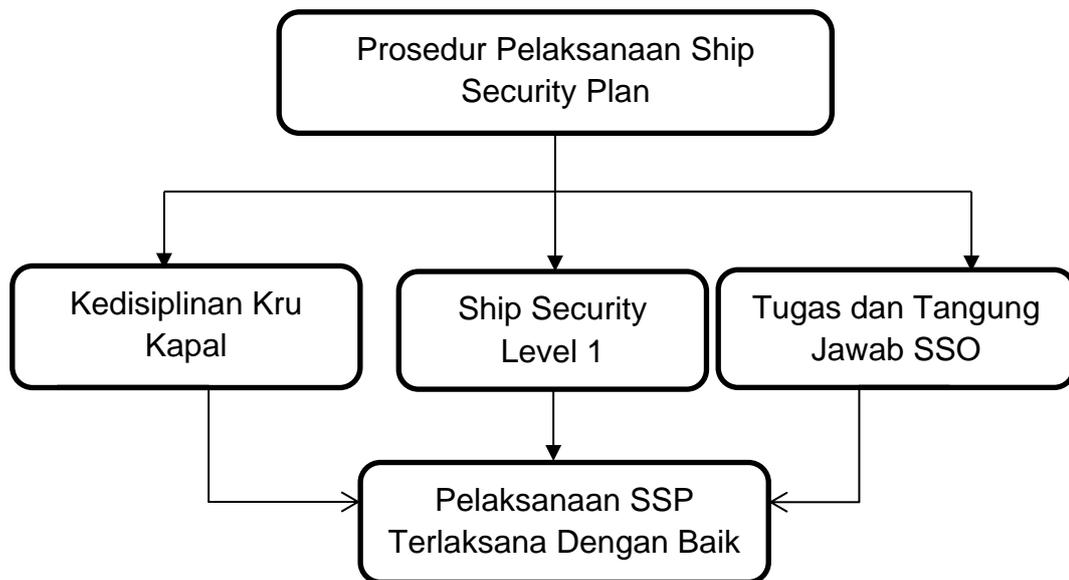
- l. Memastikan bahwa, jika adik-kapal atau keamanan armada yang digunakan, rencana untuk setiap kapal mencerminkan informasi kapal-spesifik akurat.
 - m. Memastikan bahwa setiap pengaturan alternatif atau setara disetujui untuk kapal atau kelompok kapal tertentu dilaksanakan dan dipelihara.
 2. Tugas dan tanggung jawab dari *Ship Security Officer (SSO)* meliputi, tetapi tidak terbatas pada:
 - a. Melakukan pemeriksaan keamanan rutin kapal untuk memastikan bahwa langkah-langkah keamanan yang tepat.
 - b. Menjaga dan mengawasi pelaksanaan Rencana Keamanan Kapal, termasuk perubahan rencana.
 - c. Mengkoordinasikan aspek keamanan penanganan kargo dan took kapal dengan personil kapal lain dan dengan PFSO yang relevan.
 - d. Mengusulkan modifikasi Rencana Keamanan Kapal.
 - e. Pelaporan ke CSO setiap kekurangan dan ketidaksesuaian diidentifikasi selama audit internal, tinjauan berkala, pemeriksaan keamanan dan verifikasi kepatuhan dan menerapkan tindakan korektif.
 - f. Meningkatkan kesadaran keamanan dan kewaspadaan di kapal.
 - g. Memastikan bahwa pelatihan yang memadai telah diberikan kepada personel kapal, yang sesuai.
 - h. Melaporkan semua insiden keamanan.
 - i. Mengkoordinasikan pelaksanaan Rencana Keamanan Kapal dengan CSO dan PFSO yang relevan.
 - j. Memastikan bahwa peralatan keamanan dioperasikan dengan baik, diuji, dikalibrasi dan dipelihara, jika ada.
 - k. Memverifikasi persetujuan dari Deklarasi Keamanan dan untuk melaksanakannya.
 3. Tugas dan Tanggung Jawab Semua awak kapal

Anak buah kapal harus menyadari tingkat keamanan saat kapal operasi pada waktu itu. Mereka selalu diminta untuk melakukan pengamatan keluar, dan melaporkan kepada petugas jaga dari kondisi abnormal peralatan keamanan, orang yang mencurigakan, materi atau kegiatan.

D. Kerangka Pikir

Untuk mempermudah dalam menyusun analisis penelitian ini.,digunakan keranfka pikiran secara sistematis yang berupa diagram atau table seperti dibawah ini:

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Analisis Pelaksanaan Ship Security Plan



E. Hipotesis

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang telah diuraikan ,maka yang menjadi hipotesis penulisan skripsi ini adalah:

Penulis menduga prosedur pelaksanaan *Ship Security Plan* di kapal MV.Mentari Pratama masih belum berjalan sesuai dengan aturan *Ship Security Plan (SSP)* .

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis, Desain, dan Variabel Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis penelitian deskriptif Kualitatif, adalah data yang diperoleh berupa informasi-informasi sekitar pembahasan, baik secara lisan maupun tulisan.

2. Desain Penelitian

Desain penelitian merupakan rencana dan struktur penyelidikan terhadap pengumpulan data serta rencana untuk memilih sumber sumber dan jenis informasi yang dipakai sehingga dapat menjawab pertanyaan dalam penelitian.

3. Variabel Penelitian

Variabel yang digunakan dalam penelitian adalah jenis variable Terikat. Variable terikat merupakan variabel yang memberikan dampak, hasil, ataupun akibat kepada objek penelitian.

B. Definisi Operasional

1. Keamanan adalah Keamanan adalah keadaan aman. Suatu keadaan yang aman dari bahaya.
2. Rancangan keamanan kapal (SSP) yang artinya suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan aplikasi tata cara di atas kapal yang dirancang untuk melindungi orang-orang di atas kapal, muatan, unit pengangkut muatan, gudang kapal atau kapal dari resiko suatu insiden keamanan.
3. Rancangan keamanan fasilitas pelabuhan (PFSP) artinya suatu rancangan yang dibuat bentuk memastikan aplikasi tata cara yang dirancang untuk melindungi kapal dan faslilitas pelabuhan, orang-

orang, muatan, unit pengangkut muatan dan gudang kapal di dalam fasilitas pelabuhan.

4. Petugas keamanan kapal (SSO) artinya seseorang di atas kapal bertanggung jawab kepada Nakhoda, yang ditunjuk oleh perusahaan sebagai petugas yang bertanggung jawab untuk keamanan kapal, mencakup implementasi dan pemeliharaan rancangan keamanan kapal dan untuk koordinasi dan petugas keamanan perusahaan dan para petugas keamanan fasilitas pelabuhan.
5. Petugas keamanan perusahaan (CSO) artinya seseorang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan bahwa suatu penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan, bahwa suatu rancangan keamanan kapal dikembangkan disampaikan untuk persetujuan dan sesudah diterapkan dan dipelihara serta untuk koordinasi dengan para petugas keamanan fasilitas pelabuhan dan petugas keamanan kapal.
6. Petugas keamanan fasilitas pelabuhan (PFSO) artinya orang yang ditunjuk bertanggung jawab dalam pengembangan, implementasi, revisi dan pemeliharaan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dan untuk koordinasi/berkomunikasi dengan para petugas keamanan kapal dan para petugas keamanan perusahaan.

C. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi merupakan seluruh unit yang akan di teliti dan setidaknya mempunyai satu sifat yang sama dan yang menjadi populasi dalam penulisan ini yaitu semua crew kapal selain penulis dengan jumlah 16 orang.

2. Sampel

Sampel merupakan representasi dari populasi yang diteliti dan yang menjadi sampel dalam penelitian ini yaitu 3 orang perwira dek, 1 orang perwira mesin, 3 orang juru mudi, dan 1 orang oiler untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan ship security plan.

D. Teknik Pengumpulan Data

Metode ini digunakan untuk menunjukkan bagaimana data diperoleh sebelum di analisa. Berikut ini adalah langkah-langkah yang digunakan oleh penulis :

1. Studi Pustaka

Langkah utama dan paling penting dalam melakukan suatu penelitian adalah mencari serta menemukan referensi-referensi yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti. Selain itu referensi-referensi yang diperoleh nantinya dapat digunakan sebagai data pendukung analisa. Selain itu juga penulis melengkapi data-data sebagai bahan argumen dari bahan-bahan referensi dari berbagai sumber bacaan berupa buku-buku yang relevan dengan topik pembahasan skripsi ini, antara lain buku-buku tentang ISPS Code, Media cetak melalui media elektronik dan sedikit dari internet. Disamping itu juga mungkin terdapat beberapa kutipan-kutipan serta buku – buku yang menjelaskan tentang ship security plan.

2. Metode Observasi

Untuk metode ini dimana penulis selama bekerja di atas kapal MV.Mentari Pratama dan mungkin akan mendapatkan beberapa kejadian di seputar pelaksanaan ISPS Code yang dimana didalamnya terdapat ship security plan itu yang mana menarik perhatian penulis untuk mengadakan pengamatan terhadap

masalah ini sebagai suatu permasalahan yang perlu mendapatkan perhatian yang sangat khusus.

3. Metode Interview

Dimana penulis melakukan penelitian dengan cara wawancara kepada orang yang berkompeten untuk memberikan masukan mengenai masalah yang penulis akan bahas nantinya.

E. Teknik Analisis Data

Metode analisis data yang penulis gunakan adalah deskriptif kualitatif artinya penulis menggunakan analisis data tanpa perhitungan yang dapat digunakan untuk mengolah data dan mendiskripsikan data dalam bentuk tampilan data yang lebih bermakna dan lebih mudah dipahami orang lain. Analisis deskriptif dilakukan untuk memperoleh gambaran mengenai hal-hal yang berkaitan dengan materi pembahasan skripsi ini.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian yang penulis lakukan selama melaksanakan praktek laut di MV.Mentari Pratama, dari tanggal 29 Agustus 2020 sampai dengan 19 Juli 2021 (kurang lebih 10 bulan). Penulis menemukan kekurangan-kekurangan yang dimiliki oleh kru kapal terkait kedisiplinan dalam pelaksanaan *Ship Security Plan*,disini terlihat jelas bahwa tanggungjawab yang diberikan oleh Mualim I kepada kru kapal kurang dilaksanakan dengan baik.Dalam pengambilan data tersebut,penulis mengambil sampel saat penjagaan pelaksanaan *Ship Security Plan* di MV.Mentari Pratama saat kapal berlabuh,disini bisa dilihat bahwa masih ada kru kapal yang terlambat menempati pos jaganya terutama untuk jurumudi,yang mana mereka masih ada yang terlambat dengan alasan ketiduran dan terkadang tidak melaksanakan perintah yang di berikan oleh Mualim I seperti harus menaikan tangga pandu pada saat hari mulai malam.

Berdasarkan hasil pengamatan dan pengambilan data yang ada maka penulis mengambil suatu analisa yang berpatokan pada data tersebut yaitu ada beberapa kru kapal yang kurang memiliki rasa tanggungjawab terhadap tugas yang telah diberikan terkait dengan pelaksanaan *Ship Security Plan* di atas kapal saat kapal berlabuh.

Dengan adanya data yang didapat penulis dari hasil pengamatan atau pengambilan data maka untuk meningkatkan dan menumbuhkan rasa kedisiplinan dan tanggungjawab kru kapal dalam pelaksanaan *Ship Security Plan* adalah diadakanya sanksi atau hukuman bagi para kru kapal yang kurang disiplin berupa teguran dan ancaman akan dilaporkan ke pihak kantor agar segera ditindak lanjuti.

Adapun hasil-hasil yang diperoleh penulis ketika melaksanakan praktek laut diatas kapal MV.Mentari Pratama adalah sebagai berikut

1. Beberapa kru yang tidak disiplin dalam menjalankan tugasnya sehingga tidak menerima tugas jaga *Ship Security Plan* dengan baik dan hasilnya kru lain yang bertugas untuk mengganti ikut tidak tepat waktu juga. Hal ini sangat jelas terlihat karena pada saat kru kapal selesai bertugas jaga, mereka malah menggunakan waktunya untuk main game ataupun berkumpul dan bersantai di *messroom*. Sehingga waktu yang seharusnya digunakan untuk istirahat malah terbuang percuma dan akhirnya pada saat jam kerja atau waktu untuk berdinas jaga menjadi terkendala.
2. Pelaksanaan dinas jaga *Ship Security Level 1* pada saat kapal berlabuh kurang dilaksanakan dengan baik hal itu terjadi karena kru yang bertugas jaga tidak melakukan patroli setiap 1 jam sekali, dan lupa untuk menaikan tangga pandu yang mana merupakan akses masuk ke atas kapal.
3. Mualim I selaku *Ship Security Officer* telah menjalankan tugas dan tanggung jawab untuk memberikan perintah yang harus dilakukan dan memantau kegiatan tugas jaga keamanan kapal saat kapal berlabuh.

B. Pembahasan Masalah

Setelah melihat permasalahan yang penulis kemukakan pada rumusan masalah, maka penulis menganalisa dan mengambil kesimpulan bahwa yang menjadi penyebab terjadinya pelaksanaan prosedur *Ship Security Plan* tidak berjalan dengan baik adalah faktor dari kurangnya rasa tanggungjawab pada masing-masing kru kapal dalam menjalankan tugas dan perintah yang telah diberikan.

Di bidang kemaritiman banyak peristiwa-peristiwa kriminal yang mungkin terjadi seperti ancaman-ancaman, teror-teror, penyelundupan, dan pencurian. Maka di adakanlah ISPS Code sebagai sistem atau metode untuk mengatasi hal tersebut, melalui bagian-bagian dalam ISPS Code menyangkut penerapannya terhadap *SSP (Ship Security*

Plan) dikawal, tetapi hal ini tidak terpenuhi secara maksimal karena pemahaman ISPS Code khususnya mengenai maksud dan tujuan dalam SSP oleh kru kapal kurang dipahami.

Pada saat melaksanakan tugas jaga pengamanan kapal, faktor yang sangat berperan penting dalam pelaksanaan Ship Security Plan adalah rasa tanggung jawab, karena dapat menyebabkan terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan di kapal jika tidak mempunyai rasa tanggung jawab baik untuk perusahaan ataupun kapal itu sendiri. Misalnya tidak menempati pos jaga sesuai jadwal, tidak melakukan patroli setiap jam pada saat kapal berlabuh, dan tidak melaksanakan perintah yang diberikan *Ship Security Officer* dalam hal ini adalah Muallim I.

Mengingat penulis melaksanakan praktek laut di MV. Mentari Pratama dan terjadi peristiwa pencurian pada saat kapal berlabuh di Rede Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, dalam pembahasan ini mencangkup hal-hal yang perlu ditingkatkan adalah kedisiplinan dan kepatuhan kru kapal dalam tugas jaga keamanan kapal.

Dalam melaksanakan tugas jaga keamanan saat kapal berlabuh, seharusnya perwira jaga terlebih dahulu mengecek semua keadaan-keadaan di sekitar kapal baik pada saat kapal sandar ataupun berlabuh. Memastikan AB jaga sudah siap sebelum tugas jaga mereka digantikan dengan yang lain dan apabila ada kru lambat jaga atau melalaikan tugas jaganya akan dikenakan sanksi oleh Muallim I.

Pada saat kapal berlabuh seharusnya pembagian tugas jaga oleh perwira jaga yang diberikan kepada masing-masing anak buah kapal (ABK) harus dilaksanakan dengan rasa tanggung jawab, misalnya ketika AB jaga melihat seseorang yang masuk atau datang ke kapal melalui Gangway ataupun tangga pandu. Hal itu harus dilakukan dengan disiplin yang tinggi tanpa membedakan orang, meminta kepada pengunjung atau orang yang datang untuk menunjukkan kartu identitas atau kartu pengenalan yang dilengkapi

dengan foto dan apabila dia membawa sebuah tas, harus diperiksa dengan teliti. Apabila pengunjung yang datang menolak atau tidak mau untuk melihat identitasnya maka kunjungan mereka harus ditolak atau tidak diberikan akses ke kapal, atau dengan cara memberitahukan atau melaporkan kepada Mualim I selaku *Ship Security Officer* (petugas keamanan kapal).

Melihat ada beberapa hal yang membuat pelaksanaan *Ship Security Plan* kurang berjalan dengan baik di MV. Mentari Pratama maka penulis akan memberikan solusi dalam menangani permasalahan di kapal, dalam bab ini penulis akan membahas apa yang menjadi pokok permasalahan di dalam penulisan skripsi ini.

1. Kedisiplinan Kru Kapal Dalam Pelaksanaan *Ship Security Level*.

Dalam bab 2 penulis telah memberikan indikator-indikator kedisiplinan yang harus dimiliki oleh kru kapal yang bertugas jaga keamanan kapal agar dapat berjalan dengan baik, disini penulis akan menjelaskan lebih dalam lagi mengenai kedisiplinan yang harus dimiliki oleh kru kapal.

a. Kepatuhan terhadap peraturan

Setiap kru kapal yang melaksanakan *Ship Security Plan* harus mengetahui dan mematuhi peraturan-peraturan yang ada didalam pelaksanaan *Ship Security Level*.

b. Kepatuhan terhadap perintah

Setiap kru kapal yang melaksanakan *Ship Security Plan* harus mematuhi perintah dari *Ship Security Officer* dalam hal ini adalah Mualim I.

c. Waktu kerja

Waktu kerja dan waktu tugas jaga keamanan kapal harus dibagi dan ditentukan agar kru yang berdinis jaga mendapatkan waktu yang cukup untuk istirahat sehingga dalam keadaan yang sehat saat melaksanakan tugas jaga keamanan kapal.

d. Kehadiran(hadir sesuai jadwal)

Setiap kru kapal yang bertugas jaga keamanan kapal dituntut untuk hadir minimal 15 menit sebelum pergantian jaga.

e. Sanksi dan ketegasan

Kru kapal yang tidak melaksanakan tugas jaga keamanan kapal dengan baik harus diberikan sanksi dan ketegasan agar itu menjadi teguran dan menjadi peringatan agar kru kapal tidak mengulangi kesalahan yang sama.

f. Keadilan

Pembagian tugas dan tanggung jawab dalam pelaksanaan prosedur Ship Security Plan harus dibagi secara adil dan sesuai dengan jabatan yang ada di atas kapal.

Disini penulis menemukan bahwa pada pelaksanaan *Ship Security Level 1* saat kapal berlabuh kru yang bertugas jaga kurang melaksanakan tugasnya secara disiplin hal itu terbukti dengan ada beberapa perintah yang diberikan oleh *Ship Security Officer* tidak dipatuhi dengan alasan keadaan di sekitar kapal masih aman-aman saja.

Penulis juga melakukan wawancara perihal kedisiplinan kru kapal dalam pelaksanaan prosedur *Ship Security Plan*. Berikut ini adalah hasil pengamatan dan wawancara kepada nara sumber mengenai pelaksanaan *Ship Security Level 1* saat kapal berlabuh. Hasil wawancara dengan salah satu informan (RF,31 tahun) menyatakan bahwa:

“Penentuan tugas jaga keamanan kapal saat kapal berlabuh telah dibagi menurut jabatan dan jam jaga masing-masing. Pengawasan biasanya dilakukan di daerah terlarang seperti ruang akomodasi dan di akses naik turunnya orang dari kapal. Pada saat pelaksanaan *Ship Security Level 1* semua akses kedalam ruang muat dan pintu-pintu store ditutup dengan rapat. Dan kru kapal yang terlibat dalam tugas jaga di lengkapi dengan HT(HandyTalky). Namun terjadi

keteledoran oleh jurumudi jaga yang tidak menaikkan tangga pandu sehingga memberikan akses kepada orang asing untuk naik ke atas kapal dan melakukan pencurian besi padahal sebelumnya sudah diberikan perintah untuk menaikkan tangga pandu ketika hari sudah mulai gelap.”

2. Tingkat Keamanan (Ship Security Level)

Pada bab 2 penulis sudah menjelaskan ada 3 tingkat keamanan yang ditetapkan oleh ISPS Code secara umum, di sini penulis akan menjelaskan lebih dalam lagi yang terbagi menjadi beberapa bagian.

a. Pengawasan Masuk

Kru kapal yang bertugas jaga keamanan kapal saat kapal berlabuh harus memeriksa dan menutup seluruh akses yang mungkin bisa digunakan untuk naik ke atas kapal, dalam rangka untuk mencegah orang tidak dikenal naik ke atas kapal dan melakukan tindakan ilegal dan membahayakan kru kapal yang lain di atas kapal. Tindakan yang akan dilakukan adalah sebagai berikut:

1) Level 1

- a) Memeriksa identitas dari semua orang yang akan masuk kapal.
- b) Melihat bahwa ada daerah pemeriksaan dimana dapat dilakukan pemeriksaan orang serta barang yang dibawa.
- c) Kerja sama dengan fasilitas pelabuhan sebelum memuat di atas kapal.

2) Level 2

- a) Menugaskan petugas tambahan untuk ronda di daerah geladak waktu sepi untuk menghindari orang masuk tanpa ijin.

- b) Mengurangi pintu masuk ke kapal dan memperhatikan pintu mana yang harus ditutup dan memantau kunci terus
 - c) Menahan supaya tidak ada yang dapat naik ke kapal dari arah laut, termasuk di adakan kapal patrol melalui fasilitas pelabuhan
- 3) Level 3
- a) Mengurangi pintu masuk dengan hanya satu yang diperiksa
 - b) Hanya memperbolehkan masuk bagi mereka yang memberi tanggapan terhadap insiden atau ancaman keamanan.
 - c) Mengarahkan orang-orang yang berada di atas kapal.
 - d) Mempersiapkan untuk secara penuh atau sebagian melakukan pemeriksaan kapal.
- b. Daerah Terbatas(Restricted Area)
- Kru kapal yang bertugas jaga keamanan kapal harus mengidentifikasi daerah-daerah yang dibatasi di kapal. Tujuannya adalah untuk membatasi akses, melindungi personil kapal, melindungi muatan dari pencurian atau perusakan dll. Area yang dibatasi meliputi anjungan, ruang mesin, ruang dengan peralatan keamanan, ruang ventilasi, ruang yang berisi muatan IMDG(Internasional Maritime Dangerous Goods), akomodasi, dll. Tindakan yang akan dilakukan adalah sebagai berikut:
- 1) Level 1
 - a) Menutup atau mengunci pintu masuk.
 - b) Pemakaian alat pemantau
 - c) Memakai penghalang atau ronda keliling kapal.
 - d) Memakai alat pemantau otomatis untuk membangunkan ABK bila ada yang masuk di daerah terlarang.

2) Level 2

- a) Mengadakan restricted area di sebelah pintu masuk.
- b) Secara terus menerus mengawasi alat pemantau.
- c) Menugaskan petugas tambahan untuk menjaga dan ronda di restricted area.

3) Level 3

- a) Mengadakan restricted area tambahan di kapal di daerah asal insiden keamanan atau tempat dimana diperkirakan akan terjadi.
- b) Memeriksa restricted area yang merupakan bagian dari pemeriksaan di kapal.

c. Pengawasan Muatan

Tindakan pengamanan dilakukan terhadap operasi muatan untuk mencegah gangguan dan juga untuk mencegah pengakutan muatan yang belum diotorisasi atau ditetapkan untuk dibawa ke kapal. Langkah-langkah yang harus dilakukan adalah sebagai berikut:

1) Level 1

- a) Pengawasan secara teratur dari muatan sebelum dan sesudahnya operasi bongkar muat
- b) Yakinkanlah kerja sama dengan pelabuhan bahwa muatan sebelum dimuat sesuai frekuensi SSP.
- c) Pemeriksaan segel atau lainnya untuk menghindari percobaan dari perbuatan jahat.

2) Level 2

- a) Memeriksa secara teliti muatan, alat angkutan dan ruangan muatan.
- b) Pemeriksaan teliti bahwa hanya muatan yang diperlukan yang dimuat di atas kapal.

3) Level 3

- a) Menunda bongkar/muat barang dan muatan.
 - b) Memeriksa muatan berbahaya dan mengganggu yang ada di kapal dan tempat lokasinya.
 - c) Melakukan pemeriksaan lebih teliti dari perlengkapan kapal yang masuk.
 - d) Persiapan pembatasan atau penundaan perlengkapan kapal yang masuk.
- d. Perlengkapan Kapal

Perlengkapan yang dikirim di kapal harus dicek terlebih dahulu, tidak diperbolehkan menerimanya sebelum diperiksa agar kita tahu apakah barangnya rusak sebelum diterima di atas kapal dan apakah perlengkapan yang dipesan telah sesuai dengan pesanan. Langkah-langkah yang harus dilakukan adalah sebagai berikut:

1) Level 1

- a) Memeriksa apakah perlengkapan yang diminta sesuai dengan order.
- b) Yakin bahwa perlengkapan kapal segera dapat disimpan dan didapatkan.

2) Level 2

Kru kapal harus menyatakan tambahan keamanan yang dilakukan selama menerima perlengkapan dengan memeriksa sebelum diterima di kapal dan memperkuat pemeriksaan.

3) Level 3

- a) Melakukan pemeriksaan lebih teliti dari perlengkapan kapal yang masuk.
- b) Persiapan pembatasan atau penundaan perlengkapan kapal yang masuk.
- c) Penolakan perlengkapan yang akan masuk kapal.

e. Penanganan Bagasi Titipan

Bagasi harus di cek sebelum naik kapal agar barang yang dititipkan bukan lah barang yang ilegal dan berbahaya bagi kru kapal. Langkah-langkah yang harus dilakukan adalah sebagai berikut:

1) Level 1

Melakukan pengecekan secara langsung terhadap barang yang akan dibawa ke atas kapal

2) Level 2

SSP harus melakukan tambahan keamanan terhadap bagasi titipan yang juga harus termasuk 100% X-ray, screening dan semua bagasi titipan.

3) Level 3

a) Melakukan pemeriksaan yang jauh lebih teliti umpama dengan X-ray dari dua sudut berbeda.

b) Mambatasi atau menunda pemeriksaan dari bagasi titipan.

c) Menolak bagasi titipan untuk kapal.

Disini penulis mengungkapkan bahwa di MV.Mentari Pratama dalam perihal pelaksanaan tingkat keamanan,penulis memperhatikan dan mendapatkan ada yang sudah dan juga ada yang belum dilaksanakan, dalam perihal penanganan kargo dan pengiriman store kapal penulis mendapatkan bahwa Muallim I telah menerapkan Level 1, sedangkan dalam hal pengawan akses masuk dan penanganan barang mencurigakan belum dilakukan, untuk penanganan barang mencurigakan penulis belum pernah mendapatkan kejadian tersebut.

Penulis juga melakukan wawancara perihal tingkat keamanan dengan Muallim I, berikut ini adalah hasil pengamatan dan wawancara kepada narasumber mengenai pelaksanaan *Ship*

Security Level 1 saat kapal berlabuh. Hasil wawancara dengan salah satu informan (RF, 31 tahun) menyatakan bahwa:

“Penentuan tugas jaga keamanan kapal saat kapal berlabuh telah dibagi menurut jabatan dan jam jaga masing-masing. Pengawasan biasanya dilakukan di daerah terlarang seperti ruang akomodasi dan di akses naik turunnya orang dari kapal. Pada saat pelaksanaan *Ship Security Level 1* semua akses kedalam ruang muat dan pintu-pintu store ditutup dengan rapat. Dan kru kapal yang terlibat dalam tugas jaga dilengkapi dengan HT (HandyTalky). Namun terjadi keteledoran oleh jurumudi jaga yang tidak menaiki tangga pandu sehingga memberikan akses kepada orang asing untuk naik ke atas kapal dan melakukan pencurian besi.”

3. Ship Security Officer

Dalam hal ini petugas keamanan kapal (SSO) harus berperan aktif di dalam memberikan pengawasan baik itu kepada perwira jaga maupun AB jaga. Dengan cara pengawasan secara teratur atau berkala agar dapat mengetahui atau memonitor tugas-tugas yang diberikan, apakah dilaksanakan dengan baik atau sesuai dengan semua apa yang diterapkan oleh petugas keamanan kapal (SSO) dan dilaksanakan dengan penuh rasa tanggung jawab atau tidak. Setelah mengadakan pengawasan petugas keamanan kapal (SSO) melakukan pemeriksaan atau pengecekan secara langsung terhadap kinerja para Perwira dan AB jaga yang telah mereka laksanakan apakah sesuai dengan yang diterapkan oleh petugas keamanan kapal dari ISPS Code tersebut, agar dapat meminimalkan terjadinya tindakan-tindakan yang ilegal di atas kapal maupun di pelabuhan.

Berikut ini adalah hasil pengamatan dan wawancara kepada nara sumber mengenai tugas dan tanggungjawab *Ship Security Officer*

saat kapal berlabuh. Hasil wawancara dengan salah satu informan (EC, 25 tahun) menyatakan bahwa:

“Mualim 1 selaku SSO di atas kapal telah melakukan tugas dan tanggung jawab sebagaimana mestinya, mulai dari pemeriksaan dan pengawasan pelaksanaan *Ship Security Plan* oleh para kru kapal, serta mengkoordinasi tentang keamanan penanganan kargo sesuai dengan PFSO yang tepat. Mualim 1 juga secara rutin melapor ke CSO setiap kekurangan dan ketidaksesuaian selama audit internal di atas kapal.”

BAB V

PENUTUP

A.Simpulan

Penulis mengambil kesimpulan bahwa dalam uraian-uraian yang penulis bahas adalah semua kegiatan yang menyangkut masalah-masalah di dalam *SSP(Ship Security Plan)* kurang dilaksanakan dengan baik karena kedisiplinan dan rasa tanggungjawab kru kapal yang masih kurang. Sehingga dalam melaksanakan tugasnya kurang mempunyai sikap patuh tentang aturan di dalam ISPS CODE dan perintah yang diberikan SSO. Pengawasan *Ship Security Level 1* di atas MV. Mentari Pratama juga kurang dilaksanakan dengan baik karena kru yang terlibat tidak melaksanakan pengamanan secara maksimal sehingga bisa terjadi naiknya orang tidak di kenal ke atas kapal. Dan untuk SSO (*Ship Security Officer*) sudah menjalankan tugas dan tanggungjawabnya dengan baik sehingga pelaksanaan *Ship Security Plan (SSP)* seharusnya dapat berjalan sesuai aturan dan terlaksana dengan baik.

B.Saran

Adapun saran yang dikemukakan oleh penulis adalah pelaksanaan *Ship Security Plan*, kedisiplinan dan pemahaman kru kapal tentang SSP dalam aturan ISPS Code agar lebih ditingkatkan, selanjutnya sebagai *Ship Security Officer* agar lebih sering melakukan *technical meeting* dan membahas tentang ISPS CODE khususnya *Ship Security Plan*.

DAFTAR PUSTAKA

Hadisukamto, P. E. (2008). *International Ship Security And Port Facility Code*. Diklat Perkuliahan. Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta

International Maritime Organization. (2003) *International Ship Security and Port Facility Code (ISPS CODE)*.

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, (2012) Pedoman Penulisan Skripsi

Arya Ningtyas (2015). Mengenal Tentang ISPS Code (online)
<http://www.kompasiana.com/9681/mengenal-tentang-isps-code-550acf37813311e178b1e337>. Diakses pada tanggal 22 Maret 2021.

Dwi Kristanto. (2003). Definisi *International Ship Security And Port Facility Security Code* (online),
<http://ispscode.wordpress.com/definisi/>. Diakses pada tanggal 22 Maret 2021.

Eko Haryadi Budiyo. & Raja OloanSautGurning. (2016) ISPS CODE (online). www.maritimeed.com/artikel/isps-code.pdf. Diakses pada tanggal 21 Maret 2021

<http://konsultasiskripsi.com/2017/01/04/indikator-indikator-kedisiplinankerja-skripsi-dan-tesis/>. Diakses pada tanggal 28 Juli 2021

LAMPIRAN GAMBAR



LAMPIRAN



LAMPIRAN
PEDOMAN WAWANCARA

Kedisiplinan kru kapal

1. Apakah crew kapal telah mematuhi peraturan yang berlaku sesuai dengan ketentuan-ketentuan pada ISPS Code?

.....
.....
.....
.....

2. Apa yang menjadi alasan crew kapal kurang menjalankan peraturan sesuai ketentuan ISPS Code?

.....
.....
.....
.....

3. Apakah seluruh crew kapal yang terlibat dalam pelaksanaan Ship Security Plan telah mematuhi perintah sesuai yang di berikan SSO di atas kapal?

.....
.....
.....
.....

4. Kenapa kru kapal bisa kurang mematuhi perintah SSO?

.....
.....
.....
.....

5. Apakah waktu kerja harian dan dinas jaga Ship Security Level pada saat berlabuh telah dilaksanakan dengan baik oleh crew kapal yang bertugas?

.....

.....
.....
.....

6. Apakah crew kapal yang bertugas dalam pelaksanaan Ship Security Level saat kapal berlabuh bisa hadir secara tepat waktu?

.....
.....
.....
.....

7. Apa alasan jurumudi terlambat menempati pos jaga?

.....
.....
.....
.....

8. Sanksi dan ketegasan apa yang diberikan jika ada crew kapal yang yang tidak melaksanakan prosedur pelaksanaan Ship Security Plan ?

.....
.....
.....
.....

9. Apakah pembagian tugas dan tanggung jawab dalam proses pelaksanaan prosedur Ship Security Plan telah diberikan dengan adil ?

.....
.....
.....
.....

Security Level 1

1. Bagaimana pembagian tugas keamanan kapal?

.....
.....
.....
.....

2. Bagaimana dengan pelaksanaan pengawasan akses masuk kapal pada Ship Security Level 1 di MV.Mentari Pratama?

.....
.....
.....
.....

3. Kenapa pengawasan akses masuk kurang dilaksanakan dengan baik?

.....
.....
.....
.....

4. Bagaimana pengawasan bagi orang yang naik dan turun dari atas kapal?

.....
.....
.....
.....

5. Kenapa bisa ada orang tidak dikenal naik ke atas kapal?

.....
.....
.....
.....

6. Bagaimana pelaksanaan prosedur ship security level 1 tentang memonitor daerah terlarang?

.....
.....
.....
.....

7. Bagaimana pelaksanaan prosedur ship security level 1 tentang memonitor geladak dan seputaran kapal?

.....
.....
.....
.....

8. Bagaimana pelaksanaan prosedur ship security level 1 tentang pengawasan penanganan cargo dan penyimpanan kapal?

.....
.....
.....
.....

9. Apakah dikapal tersedia alat komunikasi yang memadai pada saat pelaksanaan Ship Security Level ?

.....
.....
.....
.....

Ship Security Officer

1. Apakah SSO di atas kapal melakukan pemeriksaan secara rutin dalam prosedur pelaksanaan Ship Security Plan ?

.....
.....
.....

-
2. Apakah SSO di atas kapal juga melakukan penjagaan dan mengawasi pelaksanaan Rencana Kemanan Kapal?
.....
.....
.....
.....
 3. Apakah SSO telah mengkoordinasikan tentang aspek keamanan penanganan kargo di atas kapal?
.....
.....
.....
.....
 4. Apakah SSO pernah mengusulkan tentang modifikasi Rencana Kemanan Kapal?
.....
.....
.....
.....
 5. Bagaimana SSO melaporkan jika terjadi kekurangan dan ketidaksesuaian selama audit?
.....
.....
.....
.....
 6. Apakah SSO telah meningkatkan kesadaran kemanan dan kewaspadaan di kapal?
.....
.....
.....
.....

7. Apakah pelatihan tentang Rencana Keamanan Kapal yang diberikan ke kru kapal telah sesuai?

.....
.....
.....
.....

8. Apakah SSO telah melaporkan semua insden yang terjadi di kapal?

.....
.....
.....
.....

9. Apakah SSO diatas kapal mengordinasikan pelaksanaan Rencana Keamanan Kapal dengan CSO dan PFSO?

.....
.....
.....
.....

10. Apakah SSO telah memastikan peralatan keamanan dapat dioperasikan sebelum pelaksanaan Ship Security Plan?

.....
.....
.....
.....

11. Apakah SSO melakukan verifikasi persetujuan terhadap deklarasi keamanan?

.....
.....
.....
.....



MUCHAMMAD BHRUL ANWAR, Lahir di TRENGGALEK, 9 April 1999. Merupakan anak pertama dari pasangan bapak “RINARYO” dan ibu “PURWATI”. Penulis pertama kali menempuh Pendidikan Sekolah Dasar di selesaikan tahun 2012 di SDN 1 Ngepeh dan melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMPN 1 Tugu diselesaikan pada tahun 2015. Dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Atas di SMAN 1 TRENGGALEK dan pindah ke SMAN 4 Jayapura pada tahun 2017,serta menekuni jurusan Ilmu Pengetahuan Alam (IPA) diselesaikan pada tahun 2018. Pada tahun 2018, Penulis mulai mengikuti Pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar dan mengambil jurusan Nautika sebagai Angkatan XXXIX.

Selama semester V dan VI Penulis melaksanakan Praktek Laut (PRALA) di Perusahaan PT. Temas Line selama kurang lebih 10 bulan. Dan pada Tahun 2022 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar.