

**ANALISIS IMPLEMENTASI ISPS CODE DI ATAS KAPAL
MV.OCEANIC WISDOM**



**ICHSAN RANI TRIPUTRA
NIT. 17.41.043
NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2023**

**ANALISIS IMPLEMENTASI ISPS CODE DI ATAS KAPAL MV
OCEANIC WISDOM**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan Diajukan Oleh

ICHSAN RANI TRIPUTRA
NIT 17.41.043

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2023**

SKRIPSI

**ANALISIS IMPLEMENTASI ISPS CODE DI ATAS KAPAL
MV OCEANIC WISDOM**

Disusun dan Diajukan Oleh:

ICHSAN RANI TRIPUTRA

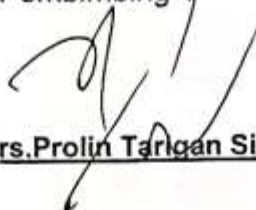
NIT : 17.41.043

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada Tanggal 04 April 2022

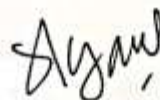
Menyetujui,

Pembimbing 1)



Capt. Drs. Prolin Tarigan Sibero, M. Mar
NIP -

Pembimbing 2



Sitti Syamsiah, S. Si. T., M. A. P
NIP 19770322 200212 2 002

Mengetahui

a.n. Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Pembantu Direktur I



Capt. Irfan Faozun, M. M.
NIP 19730908 200812 1 001

Ketua Program Studi Nautika



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

PRAKATA

Segala puja dan pujian saya berikan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa berkat rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis mampu merampungkan penyusunan skripsi penelitian ini dengan judul:

“ANALISIS IMPLEMENTASI *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY CODE* DIATAS KAPAL MV. OCEANIC WISDOM”

Selama melaksanakan penelitian ini penulis banyak menghadapi tantangan dan hambatan, namun semuanya dapat teratasi berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, melalui kesempatan ini penulis menghaturkan terima kasih yang tak terhingga serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada:

1. Bapak Capt. Sukirno M.M.Tr., M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan MT., M.Mar., selaku Pembantu Direktur I dan Pembimbing Akademik.
3. Bapak Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar., sebagai Ketua Jurusan Nautika.
4. Bapak Capt.Drs. Prolin Tarigan Sibero,M.Mar sebagai Pembimbing Materi.
5. Ibu Sitti Syamsiah S.Si.T.,M.A.P sebagai Pembimbing Teknik Penulisan.
6. Perwira, Staff pengajar dan karyawan/i Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
7. Nakhoda Perwira di MV.OCEANIC WISDOM beserta seluruh ABK.
8. Andi Andita Tri Wulandari yang senantiasa memberikan semangat untuk menyelesaikan skripsi ini.

Makassar, 24 April 2022


ICHSAN RANI TRIPUTRA

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Ichsan Rani Triputra
NIT : 17.41.043
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

Analisis Implementasi ISPS CODE Di Atas Kapal MV.OCEANIC WISDOM

Adalah sebuah Karya yang asli dikerjakan. Seluruh poin poin yang ada pada skripsi penelitian ini , selain dari pada tema dan yang saya tandai sebagai kutipan , merupakan poin poin atau gagasan yang saya susun/atur dengan diri saya sendiri.

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

Makassar, 04 April 2022


ICHSAN RANI TRIPUTRA

NIT. 17.41.043

ABSTRAK

ICHSAN RANI TRIPUTRA analisis implementasi ISPS Code diatas kapal MV OCEANIC WISDOM. skripsi penelitian ini merupakan Program Studi Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar March 2022

Penelitian ini memiliki tujuan untuk memberikan pandangan terhadap implementasi koda keamanan internasional atau implementasi ISPS Code diatas kapal guna menghindari/mengurangi terjadinya bahaya keamanan diatas kapal MV.Oceanic Wisdom.

Adapun pengambilan data pada penelitian ini diadakan di kapal MV.OCEANIC WISDOM, yang merupakan armada kapal curah yang dimiliki oleh WS SHIPPING CO.LTD. masa itu penulis sedang menjalankan sebuah Proyek Laut (Prola.), yaitu pada waktu tanggal 20 December 2020 sampai dengan 10 Januari, 2022. Penelituian ini menggunakan sumber data primer yang dimana diperoleh langsung dari tempat penulis melaksanakan penelitian dengan cara pengamatan dan wawancara langsung dengan para anggota kru kapal di atas kapal MV OCEANIC WISDOM , dan juga mencari informasi pada literatur litaratur yang berkaitan dengan judul pada skripsi ini

Adapun Hasil dalam penelitian ini menunjukkan bahwa masih kurangnya pemahaman awak kapal terkait prosedur keamanan di atas kapal khususnya / di atas kapal MV.OCEANIC WISDOM sehingga penerapan aturan ini tidak berjalan dengan baik . penulis yakin dengan memberikan gambaran tentang gambaran keamanan atau metode kemamanan yang digunakan maka para anak buah kapal akan memiliki pengetahuan terkait dengan penerapaan ISPS Code di atas kapal MV.OCEANIC WISDOM. sehingga mampu meminimalkan atau mencegah terjadinya Tindakan criminal di atas kapal

Kata kunci : Prosedur, keamanan

ABSTRACT

The purpose of this study is to provide insight into the implementation of International Security Codes and ISPS Codes onboard ships in order to avoid/mitigate security risk exposures in MV.Oceanic Wisdom.

The data collection in this study was conducted by WS SHIPPING CO.LTD.At this time, the author was conducting a marine project (Prola.) from December 20, 2020 to January 10, 2022. We also searched for information in the literature regarding researchers, crew members aboard MV OCEANIC WISDOM, and the title of this work.

The results of this study indicate that there is still a lack of understanding of safety procedures, particularly by crew members on board/MV.OCEANIC WISDOM, so the application of this rule has been unsuccessful. The authors are confident that the crew has knowledge of her ISPS code implementation on her MV OCEANIC WISDOM by providing a security description or an overview of the security methods used. To minimize or prevent criminal activity on board.

Keywords: Procedure, security

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DEPAN / HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGANTAR	ii
LEMBAR PERSETUJUAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Batasan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Pustaka	6
1. Definisi <i>International Ship And Port Facility Code</i>	6
2. Definisi Kapal	6
3. Tujuan Penerapan <i>ISPS Code</i>	6
4. Pemberlakuan Ketentuan <i>ISPS Code</i>	8
5. Tanggung Jawab Pemerintah	8
6. Tingkat Keamanan	9
7. Tindakan <i>Security Level 1</i>	10
8. Tindakan <i>Security Level 2</i>	10
9. Tindakan <i>Security Level 3</i>	11
10. Tugas Dan Tanggung Jawab SSO	14
B. Kerangka Pikir	29

	C. Hipotesis	29
BAB III	METODE PENELITIAN	
	A. Jenis Penelitian	31
	B. Definisi Operasional Variabel	31
	C. Populasi Dan Sampel	32
	D. Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumen Penelitian	33
	E. Teknik Analisis Data	34
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Hasil Penelitian	36
	1. Hasil Observasi	37
	2. Hasil Interview	43
	B. Pembahasan	47
BAB V	SIMPULAN DAN SARAN	
	A. Simpulan	52
	B. Saran	52
	DAFTAR PUSTAKA	53
	LAMPIRAN	56
	RIWAYAT HIDUP	63

DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
4. 1	<i>Ship Particular</i> MV.OCEANIC WISDOM	16
4. 2	Pengamatan Terhadap Penerapan <i>ISPS Code</i>	20

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
2. 1	Kerangka Pikir	12
4. 1	Susunan Organisasi MV.OCEANIC WISDOM	17

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kapal merupakan sarana transportasi yang ekonomis, efisien dan efektif digunakan untuk memindahkan orang dan barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, dalam dan luar suatu negara, melewati perairan yang ramai dan sepi lalu lintas atau perairan luas dan sempit. Dalam pelayaran tersebut tidak sedikit yang mengalami permasalahan keamanan misalnya perompakan, pembajakan, pencurian dll.

Berikut adalah beberapa peristiwa yang melatar belakangi pemberlakuan International Ship And Port Facility Code di kapal diantaranya sebagai berikut :

1. Pembajakan M.T. Petro Ranger tahun 1998
2. Pembajakan M.V. Alondra Rainbow tahun 1999
3. Pembajakan MS. Achille Lauro tahun 1985
4. Peledakan kapal perang USS. Cole di Aden, Yaman tahun 2000
5. Pembajakan MT. Han Wei dan VLCC MT. Limburg tahun 2002

Permasalahan permasalahan ini dijadikan salah satu sebab sehingga perlu adanya konvensi internasional yang mengatur tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Mengacu pada peristiwa New York, 11 September 2001, sehingga pada November 2001 International Maritime Organization (IMO) menganggap perlunya

dibuat aturan baru tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan yang pada akhirnya SOLAS (Safety Of Life At Sea) 1974 chapter IX di amandemen pada Desember 2002 dengan dikeluarkannya resolusi konferensi 2, yang merupakan cikal bakal lahirnya ISPS CODE (International Ship and Port Facility Security) Code.

Sehubungan dengan penerapan resolusi tersebut maka negara-negara yang mengadopsi aturan tentang keamanan, wajib melengkapi persyaratan khususnya fasilitas yang telah ditentukan oleh ISPS CODE (International Ship and Port Security) Code, termasuk di kapal tempat penulis akan melaksanakan praktek laut, sebagaimana kita ketahui masih terdapat perusahaan pelayaran belum mengikuti secara penuh persyaratan yang di tetapkan dalam ISPS CODE (International Ship and Port Security) Code dengan berbagai alasan.

Ketetapan tersebut telah diatur dalam Solas 1974 Chapter V dan XI, adapun beberapa peralatan yang disyaratkan dalam ISPS CODE (International Ship and Port Security) Code antara lain :

1. Alat pemantau dengan kamera tersembunyi (CC TV : *Closed Circuit Television Camera*)
2. Alat pendeteksi alat berbahaya/portable (*Hand Held Metal Detector*).
3. Alat pemantau barang/muatan (*Baggage Screening System*)
4. Alat pemantau dengan sinar X (*X-Ray system*)
5. Alat penerangan tambahan

Peralatan tersebut diatas merupakan salah satu dari persyaratan dalam SOLAS chapter V dan chapter XI tentang Ship Security Plan Section 7, Security Equipment ,International Ship And Port Facility Code sendiri mulai di berlakukan pada tanggal 01Juli 2004,dimana dalam tahap sosialisasi pelaksanaan INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY CODE Code masih didapati penyimpangan pada penerapan dari aturan ini , khususnya kesiapan negara-negara terbelakang. Untuk itu MSC (Maritime Safety Commitee) selalu melakukan pengawasan dan evaluasi dalam penerapannya.

Beberapa kasus pembajakan kapal di 10 tahun terakhir

1. Pembajakan MV. Sinar Kudus 2011 (Somalia)
2. Pembajakan KM Mina tahun 2019 (Perairan Maluku)
3. Pembajakan Kapal Kargo Rwabee tahun 2022 (Laut Mrah Yaman)
4. Pembajakan Asphalt Princess tahun 2021 (Fujairah)
5. Pembajakan SPOB Graha 21 tahun 2022 (Perairan Morosi Sulawesi Tenggara)

Banyaknya kejahatan pembajakan kapal sehingga penulis berasumsi penerapan aturan ISPS CODE (International Ship and Port Security) Code di kapal masih mengalami beberapa permasalahan sehingga mendorong penulis untuk mengangkat dalam sebuah karya ilmiah dengan judul ANALISIS IMPLEMENTASI INTERNATIONAL

SHIP AND PORT FACILITY CODE DI KAPAL MV.OCEANIC WISDOM.

B. Rumusan Masalah

Pada Latar belakang yang ada di atas maka kita dapat merumuskan permasalahan atau menemukan rumusan masalahnya yaitu :

1. Bagaimana pelaksanaan ketentuan International Ship And Port Facility Code diatas kapal MV.OCEANIC WISDOM ?

C. Batasan Masalah

Agar tidak terjadinya penyimpangan pada penelitian ini maka saya selaku penulis akan membatasi penelitian ini hanya akan terfokus [pada tugas tugas penanganannya Ship Security Officer di atas kapal MV.OCEANIC WISDOM.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah pada penelitian ini dapat kita ketahui tujuan pada penelitian ini yakni untuk mengetahui implementasi ketentuan internasional ship and port facility code di atas kapal MV OCEANIC WISDOM

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat secara teoritis
 - a. Diharapkan penelitian ini mampu memberikan manfaat kepada para pelaut di dunia terkait masalah keamanan di atas kapal.

2. Manfaat secara praktis

- a. Mampu memberikan pengetahuan dan melihat terkait bagaimana rancangan keamanan di atas kapal
- b. Mampu menjadi masukan dan pembelajaran bagi para taruna, pelaut terkait pelaksanaan international ship and port facility code di atas kapal

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan pustaka

1. Definisi *International Ship And Port Facility Code*

Menurut PR dan kerjasama luar negeri CEO Perla, kode fasilitas kapal dan pelabuhan internasional adalah:

adalah kode keselamatan internasional untuk kapal dan fasilitas pelabuhan, di mana setiap kapal dan setiap pelabuhan negara anggota yang terlibat dalam perjanjian wajib menerapkan semua aturan perjanjian internasional untuk keselamatan kehidupan di laut. Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal 1 Juli 2004.

2. Definisi Kapal

Menurut KBBI, kapal adalah kendaraan untuk mengangkut penumpang dan barang melalui jalur laut, sungai, dan lain-lain.

Dari sini dapat disimpulkan bahwa menurut pengertian umum kapal, kapal adalah semua jenis kendaraan air, termasuk pesawat udara yang tidak bergerak di air, pesawat amfibi dan semua kendaraan air yang dapat digunakan untuk transportasi dan pengeboran serta dilengkapi dengan peralatan tetap.

3. Tujuan Penerapan *International Ship And Port Facility Code*

- a. a. 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 International Ship And Port Facility Code tersebutsebuah. Menciptakan dan mengembangkan kerjasama internasional antara negara anggota IMO, lembaga pemerintah, pemerintah daerah, perusahaan pelayaran dan pelabuhan untuk mencegah dan mendeteksi ancaman keamanan secara dini dan mencegah insiden keamanan terhadap kapal dan struktur pelabuhan yang terlibat dalam perdagangan internasional.

- b. Tetapkan peran dan tanggung jawab masing-masing negara anggota, termasuk lembaga pemerintah, pemerintah daerah, perusahaan pelayaran dan industri pelabuhan nasional dan internasional, untuk memastikan keamanan maritim.
- c. Menjamin pengumpulan data keamanan informasi yang efisien dan tepat waktu serta pertukaran antar negara anggota
- d. yaitu Menyiapkan dan menyediakan metodologi penilaian keamanan yang dapat dikembangkan menjadi catatan dan metode untuk merespons perubahan tingkat keamanan.
- e. Menjamin tersedianya tingkat keamanan maritim yang profesional dan handal

4. Pemberlakuan Ketentuan *International Ship And Port Facility*

Code :

a. Jenis-jenis kapal yang dijalankan pada pelayaran internasional:

1) Kapal penumpang, termasuk kapal penumpang kecepatan tinggi

2) Kapal barang, termasuk kapal barang kecepatan tinggi dengan ukuran 500 gt dan lebih

3) Unit pengeboran lepas pantai berpindah

b. Fasilitas pelabuhan yang melayani kapal-kapal yang melakukan pelayaran internasional

c. Kapal dan fasilitas pelabuhan harus memenuhi semua ketentuan yang ada dalam *International Ship And Port Facility Code* untuk mendapatkan sertifikat keamanan (SoCPF)

d. Ketentuan ini tidak berlaku untuk:

1) Kapal perang

2) Peralatan pendukung angkatan laut

3) Kapal yang digunakan untuk non-komersil yang hanya merupakan pelayanan public.

5. Adapun tindakan dalam tingkat keamanan siaga 1 sebagai berikut:

a. Hanya memberikan satu akses untuk masuk dan melaksanakan pengecekan secara berlanjut.

- b. Memberikan kombinasi penerangan jaga keamanan atau penghalang
 - c. Memberikan pemakaian alat bantu pemantau hingga petugas kapal dapat melihat kejadian sekitar kapal secara umum dan khusus
6. Adapun tindakan dalam tingkat keamanan siaga 2 sebagai berikut:
- a. Membatasi Jumlah orang yang naik keatas kapal dan harus memiliki ID yang Valid
 - b. Menambah luas daerah pengamatan dan menambah jumlah penerangan
 - c. Memakai peralatan pemantau keadaan seperti teropong.
 - d. Menambah tenaga pengamat keamanan.
 - e. Melakukan koordinasi dengan kapal-kapal patroli
 - f. Melaksanakan Penjagaan di Area terbatas (*Restricted Area*)
7. Adapun Tindakan dalam tingkat keamanan siaga 3 sebagai berikut :
- a. Menyalakan semua lampu
 - b. Menambah personil jaga dari security level 3
 - c. Mempersiapkan iHose dan menyalakan pump untuk *Deck Water peralatan.*
 - d. Memberi personil jaga di area terbatas.
 - e. Mengangkat separuh gangway sehingga yang naik dikapal dapat di kontrol.

Jika bagian-bagian dari rencana yang tercantum dalam International Ship and Port Structural Safety Code diketahui, perlu juga untuk menyelenggarakan pelatihan, dan kemudian melakukan latihan dan latihan keselamatan, seperti latihan seperti latihan, sehingga personel di kapal dapat mengetahui tugas dan tanggung jawab mereka, khususnya Mereka harus mengetahui dan memahami tanggung jawab mereka sehubungan dengan langkah-langkah keamanan kapal yang dijelaskan dalam rencana keamanan dan memiliki keterampilan dan pengetahuan yang cukup untuk memenuhi tugas yang diberikan kepada mereka.

Selain itu, harus memastikan implementasi yang efektif dari dokumen rencana keamanan kapal atau rencana keamanan kapal, pelatihan harus dilakukan atau dilakukan secara internal tergantung pada jenis kapal, rotasi personel kapal, kunjungan ke fasilitas pelabuhan dan lain-lain. Perusahaan juga harus memastikan dan mengkoordinasikan segala sesuatunya untuk memastikan pelaksanaannya dilakukan dengan sungguh-sungguh. Setelah ini semua selesai, penilaian keamanan baru akan dimulai pada:

- 1) Identifikasi dan penilaian infrastruktur dan aset kritis yang harus dilindungi.
- 2) identifikasi potensi ancaman dan menentukan serta memprioritaskan langkah-langkah keamanan.

- 3) Mengidentifikasi kesenjangan, termasuk faktor manusia, dalam infrastruktur kebijakan dan prosedur.

Setelah selesai penilaian atau pemeriksaan pelaksanaan dan penerbitan sertifikat kepada kapal yang telah menyelesaikan penilaian atau audit, maka sertifikat akan diterbitkan paling lama lima tahun. Jika sertifikat diterbitkan kurang dari lima tahun yang lalu, administrasi dapat memperpanjang masa berlaku sertifikat setelah masa berlaku yang ditentukan berakhir. Apabila masa berlaku surat keterangan kapal telah habis tetapi tidak berada di pelabuhan atau kapal sedang dalam perjalanan, pemerintah dapat memperpanjang masa berlaku surat keterangan tersebut dengan ketentuan perpanjangan itu hanya dijamin sampai akhir pelayaran. ke pelabuhan setelah kapal diperiksa.

Menurut peraturan, administrasi dapat memperpanjang masa berlaku sertifikat yang diterbitkan untuk kendaraan pendek atau tidak diperpanjang selama 1 bulan dari tanggal yang tercantum dalam sertifikat. Setelah perpanjangan sertifikat, sertifikat baru harus disahkan selambat-lambatnya lima tahun setelah berakhirnya sertifikat sebelum perpanjangan diberikan. Validitas sertifikat yang diterbitkan akan berakhir jika pemeriksaan tersebut tidak dilakukan dalam waktu atau batas waktu yang ditentukan/ditentukan pada saat perusahaan bertanggung jawab atas pengoperasian kapal yang sebelumnya tidak dioperasikan

dan kapal tersebut mengibarkan bendera. Negara lain sedang berubah.

Perusahaan yang telah mengambil tanggung jawab untuk pengoperasian kapal yang tidak digunakan oleh perusahaan sebelumnya harus memberikan salinan semua informasi ISSC (International Ship Safety Certificate) kepada perusahaan penerima.) untuk transmisi) dan memfasilitasi pemantauan. Sebaliknya, jika kapal mengubah benderanya ke negara lain, itu berarti negara peserta, di mana kapal itu sebelumnya ditandai, harus mentransfer salinan atau semua data ISSC yang diangkut kepada atasan yang menerima salinan itu sesegera mungkin. di kapal sebelum transfer dan salinan laporan inspeksi yang ada.

8. Tugas dan Tanggung Jawab SSO

Tugas dan tanggung jawab Petugas Keamanan Kapal sebagaimana didefinisikan dalam Bagian A/12.2 dari Kode Fasilitas Pelayaran dan Pelabuhan Internasional termasuk, namun tidak terbatas pada:

- a. melakukan inspeksi keselamatan kapal secara teratur untuk memastikan bahwa tindakan keselamatan yang tepat diterapkan secara rutin
- b. Memelihara dan memantau pelaksanaan rencana keamanan kapal, termasuk perubahan (amandemen) rencana tersebut.

- c. Mengkoordinasikan aspek keamanan penanganan kargo dan gudang kapal dengan personil kapal lainnya dan manajer keamanan fasilitas pelabuhan terkait
- d. yaitu Sarankan perubahan/penambahan rencana keamanan kapal
- e. memberi tahu manajer keselamatan perusahaan tentang semua kekurangan dan anomali yang ditemukan selama inspeksi internal, inspeksi berkala, inspeksi keselamatan, dan penerapan kepatuhan dan tindakan korektif.
- f. Tingkatkan kesadaran dan kewaspadaan keamanan di atas kapal
- g. memastikan bahwa personel kapal menerima pelatihan yang sesuai jika diperlukan
- h. Laporkan semua insiden keselamatan
- i. aku Mengkoordinasikan pelaksanaan rencana keamanan kapal dengan petugas keamanan perusahaan dan petugas keamanan fasilitas pelabuhan terhadap serangan perompakan/perompakan.Sarana dan Peralatan International Ship And Port Facility Code

Agar penerapan ISPS Code dapat dijalankan dengan baik maka dibutuhkan sarana sarana dan perlengkapan yang menunjang agar penerapan ISPS Code dapat berjalan dengan

baik sehingga keamanan kapal, muatan, dan crew kapal dapat terjamin.

Pentingnya keamanan di atas kapal sehingga diperlukan beberapa sarana sarana dan perlengkapan di atas kapal yang berguna untuk mencegah atau menghindari kejahatan kriminal di atas kapal.

Berikut perlengkapan ISPS Code yang harus ada di atas kapal:

a. AIS (*Automatic Identification System*)

"AIS (Automatic Identification System) adalah alat navigasi yang digunakan untuk mengidentifikasi atau menemukan kapal lain secara elektronik. Dengan alat ini kita dapat melihat nama kapal, call sign, jenis kapal, dll, yang dapat membantu kita dengan cepat mengidentifikasi kapal-kapal lain yang ada disekitarnya." Alat ini juga dilengkapi dengan alat "Kode Kapal dan Pelabuhan Internasional".

Setiap kapal berbendera Indonesia dan kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia wajib memasang dan mengaktifkan Automatic Identification System (AIS).

Tugas tersebut diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 7 Tahun 2019 tanggal 20 Februari 2019 tentang Pemasangan dan Pengaktifan Sistem Identifikasi Otomatis Bagi Kapal yang Beroperasi di Perairan

Indonesia. enam bulan sejak tanggal publikasi. Kapten harus mengaktifkan AIS dan memberikan informasi yang benar. Namun, jika AIS tidak berfungsi, nakhoda harus mengirimkan informasi ke Coastal Radio Station (SROP) atau Vessel Traffic Services (VTS) dan memasukkan kejadian tersebut ke dalam log book yang dilaporkan ke Syahbandar. Ada 2 (dua) jenis sistem AIS yaitu AIS Class A dan AIS Class B. AIS Class A harus dipasang pada kapal berbendera Indonesia yang memenuhi Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) dan telah diaktifkan. . . perairan Indonesia.

Sedangkan AIS Kelas B harus dipasang dan diaktifkan pada kapal yang berbendera Indonesia, termasuk kapal penumpang dan kapal kargo non-tradisional dengan ukuran minimal GT 35, kapal yang beroperasi antar negara, atau melakukan pertukaran atau operasi kepabeanan lainnya. dan kapal penangkap ikan. ukuran terkecil GT 60. Keputusan tersebut menegaskan bahwa Sekretaris Perhubungan bertanggung jawab langsung untuk mengontrol dan memantau pemasangan dan aktivasi AIS. Stasiun VTS, manajer SROP, inspektur keselamatan kapal, dan inspektur laik laut kapal asing bertanggung jawab untuk memantau penggunaan AIS. Ketika AIS kapal tidak aktif, stasiun VTS, pengelola SROP, inspektur keselamatan kapal dan inspektur

laik laut kapal asing mengirimkan informasi tersebut ke Syahbandar terdekat.

Apabila kapal tidak memasang AIS, Ditjen Angkutan Laut akan mengenakan sanksi administratif berupa penangguhan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sampai AIS terpasang di kapal dan beroperasi.

Dan apabila nakhoda tidak mengaktifkan AIS selama pelayaran dan tidak memberikan informasi yang benar, maka akan dikenakan sanksi administratif berupa pembatalan Certificate of Acceptance (COE). Sistem Identifikasi Otomatis atau AIS adalah alat navigasi penting dalam pengembangan teknologi keselamatan maritim setelah pengenalan sistem radar. AIS adalah sistem transmisi radio Frekuensi Tinggi (VHF) yang mentransmisikan data melalui VHF Data Link (VDL) untuk mengirim dan menerima data secara otomatis ke kapal lain, stasiun VTS atau SROP. Dengan diperkenalkannya sistem AIS mampu memantau lalu lintas kapal dan mengurangi bahaya di laut.

AIS secara terus menerus mentransmisikan informasi kapal seperti nama dan jenis kapal, call sign, kebangsaan kapal, nomor MMSI, nomor International Maritime Organization (IMO), berat kapal, informasi kapal, metode

navigasi, koordinat kapal, tujuan pelayaran. perkiraan waktu tiba, kecepatan pengiriman dan ongkos kirim

Gambar 2.1

AIS (automatic identification system)



(Sumber Google)

b. *SSAS (Ship Security Alert System)*

SSAS (Ship Security Alert System) adalah sebuah sistem alarm yang ada di atas kapal untuk mengirimkan sinyal keadaan darurat ke satelit Inmarsat yang kemudian akan dipancarkan ke pihak pengamanan di darat. Berikut

dibawah ini merupakan contoh gambar sistem kerja dari SSAS (Ship Security Alert System).

Sekali lagi, sistem alarm keamanan kapal bukanlah sistem komunikasi GMDSS, tetapi dapat berinteraksi dengan peralatan GMDSS yang dipasang di kapal. Membawa SSAS adalah wajib

Ketentuan Bab XI-2 Konvensi SOLAS. Sistem alarm keamanan kapal dipasang di kapal untuk mengirim peringatan keamanan ke pantai untuk menunjukkan kepada otoritas yang sesuai bahwa keamanan kapal terancam atau terancam.

SSAS merupakan sistem yang berkontribusi terhadap upaya International Maritime Organization (IMO) untuk memperkuat keamanan maritim dan menekan aksi terorisme dan perompakan maritim. Sistem ini merupakan proyek bersama Cospas-Sarsat dan IMO. Jika terjadi percobaan perompakan atau terorisme, sinyal SSAS kapal dapat diaktifkan dan pasukan polisi atau militer yang sesuai dikirim.

Tidak seperti peringatan lemah GMDSS, yang dimaksudkan untuk diterima oleh semua stasiun yang memungkinkan, SSAS dimaksudkan untuk mengaktifkan aktivasi rahasia yang menyiagakan otoritas terkait di darat dan tidak ALARM di atas kapal atau memperingatkan kapal

lain. Ini berisi setidaknya dua titik aktivasi, salah satunya ada di jembatan.

BAGAIMANA SAS BEKERJA?

Saat personel keamanan maritim mendeteksi kemungkinan ancaman bajak laut atau teroris, Sistem Peringatan Keamanan (SSAS) alarm dipicu. Suar mentransmisikan kode negara tertentu, yang dijawab oleh Pusat Penyelamatan (RCC) atau Titik Kontak SAR (SPOC) di area yang diumumkan secara tidak mengganggu. Setelah menerima sinyal, otoritas nasional di wilayah tersebut mengumumkan bahwa mereka akan mengerahkan pasukan militer atau polisi yang sesuai untuk melawan ancaman teroris atau bajak laut.

Gambar 2.2

Sistem kerja SSAS



(Sumber google)

c. GMDSS (*Global Maritime Distress And Safety System*)

GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*) adalah alat yang digunakan oleh kapal sebagai komunikasi ketika kapal dalam keadaan darurat sehingga mendapatkan perhatian khusus dari stasiun atau kapal lain yang mendengarkan berita mara bahaya tersebut. Alat ini digunakan untuk mengirimkan isyarat bahaya yang dialami oleh kapal kita ketika mengalami atau mendapatkan keadaan darurat seperti, Sinkning, Fire On board, Agground, Abandon Ship dan membutuhkan Bantuan.

GMDSS adalah sistem kapal-ke-pantai dan kapal-ke-kapal otomatis yang menggunakan sistem radio satelit dan/atau terestrial dengan teknologi panggilan selektif digital. Sistem ini menyediakan sistem informasi dan komunikasi yang menyelamatkan jiwa, mengingatkan kapal akan bahaya navigasi dan kondisi cuaca, dan memungkinkan panggilan darurat dengan informasi lokasi dan identifikasi yang diperlukan dengan menekan sebuah tombol. GMDSS diwajibkan secara internasional untuk kapal oleh International Maritime Organization (IMO) Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974, sebagaimana telah diubah tahun 1988, dan memiliki kekuatan perjanjian internasional. Prosedur pengoperasian terkandung dalam rekomendasi International Telecommunication Union dan International Radio Regulations dan juga memiliki kekuatan perjanjian internasional. Di mana peraturan GMDSS?

Regulasi GMDSS ada di 47 C.F.R. Bagian 80. Sebagian besar peraturan GMDSS dimuat di Bagian W Bagian 80.

Kapal mana yang terkena aturan GMDSS?

Peraturan GMDSS internasional berlaku untuk kapal "wajib", termasuk:

Kapal kargo 300 GT ke atas yang sedang dalam pelayaran internasional atau di laut lepas

semua kapal penumpang yang mengangkut lebih dari dua belas penumpang dalam pelayaran internasional atau di laut lepas

Ini adalah kapal yang sama yang saat ini dicakup oleh SOLAS dan Bagian II Judul III Undang-Undang Komunikasi 1934, sebagaimana telah diubah. Kapal di Great Lakes - peraturan GMDSS tidak berlaku untuk kapal yang beroperasi secara eksklusif di Great Lakes.

Apa persyaratan personel komunikasi di kapal GMDSS?

FCC mewajibkan semua kapal bersertifikat GMDSS untuk memiliki dua operator radio berlisensi, salah satunya harus tersedia untuk bertindak sebagai operator radio mereka sendiri dalam keadaan darurat. Operator radio harus memiliki lisensi dari operator radio GMDSS. Operator radio GMDSS adalah orang yang diberi wewenang untuk mengoperasikan komunikasi radio kapal sesuai dengan peraturan GMDSS, termasuk peralatan dasar dan pengaturan antena. Operator radio GMDSS tidak harus menjadi operator radio.

Konvensi IMO lainnya mewajibkan semua master dan juru mudi untuk memiliki lisensi operator radio GMDSS, mengikuti kursus pelatihan selama dua minggu dan mendemonstrasikan kompetensi mereka dalam penggunaan peralatan GMDSS. Persyaratan tersebut juga berlaku untuk

setiap orang yang ditugaskan secara khusus untuk peran operator radio jika kapal memilih untuk melakukan GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) adalah alat yang digunakan oleh kapal sebagai komunikasi ketika kapal dalam keadaan darurat sehingga mendapatkan perhatian khusus dari stasiun atau kapal lain yang mendengarkan berita mara bahaya tersebut. Alat ini digunakan untuk mengirimkan isyarat bahaya yang dialami oleh kapal kita ketika mengalami atau mendapatkan keadaan darurat seperti, Sinkning, Fire On boar, Agground, Abandon Ship dan membutuhkan Bantuan.

GMDSS adalah sistem kapal-ke-pantai dan kapal-ke-kapal otomatis yang menggunakan sistem radio satelit dan/atau terestrial dengan teknologi panggilan selektif digital. Sistem ini menyediakan sistem informasi dan komunikasi yang menyelamatkan jiwa, mengingatkan kapal akan bahaya navigasi dan kondisi cuaca, dan memungkinkan panggilan darurat dengan informasi lokasi dan identifikasi yang diperlukan dengan menekan sebuah tombol. GMDSS diwajibkan secara internasional untuk kapal oleh International Maritime Organization (IMO) Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974, sebagaimana telah diubah tahun 1988, dan memiliki kekuatan perjanjian internasional. Prosedur pengoperasian terkandung dalam rekomendasi International

Telecommunication Union dan International Radio Regulations dan juga memiliki kekuatan perjanjian internasional. Di mana peraturan GMDSS?

Regulasi GMDSS ada di 47 C.F.R. Bagian 80. Sebagian besar peraturan GMDSS dimuat di Bagian W Bagian 80.

Kapal mana yang terkena aturan GMDSS?

Peraturan GMDSS internasional berlaku untuk kapal "wajib", termasuk:

Kapal kargo 300 GT ke atas yang sedang dalam pelayaran internasional atau di laut lepas

semua kapal penumpang yang mengangkut lebih dari dua belas penumpang dalam pelayaran internasional atau di laut lepas

Ini adalah kapal yang sama yang saat ini dicakup oleh SOLAS dan Bagian II Judul III Undang-Undang Komunikasi 1934, sebagaimana telah diubah. Kapal di Great Lakes - peraturan GMDSS tidak berlaku untuk kapal yang beroperasi secara eksklusif di Great Lakes.

Apa persyaratan personel komunikasi di kapal GMDSS?

FCC mewajibkan semua kapal bersertifikat GMDSS untuk memiliki dua operator radio berlisensi, salah satunya harus tersedia untuk bertindak sebagai operator radio mereka

sendiri dalam keadaan darurat. Operator radio harus memiliki lisensi dari operator radio GMDSS. Operator radio GMDSS adalah orang yang diberi wewenang untuk mengoperasikan komunikasi radio kapal sesuai dengan peraturan GMDSS, termasuk peralatan dasar dan pengaturan antena. Operator radio GMDSS tidak harus menjadi operator radio.

Konvensi IMO lainnya mewajibkan semua master dan juru mudi untuk memiliki lisensi operator radio GMDSS, mengikuti kursus pelatihan selama dua minggu dan mendemonstrasikan kompetensi mereka dalam penggunaan peralatan GMDSS. Persyaratan tersebut juga berlaku untuk setiap orang yang ditugaskan secara khusus untuk peran operator radio jika kapal memilih untuk melakukannya.

Gambar 2.3

GMDSS (Global Maritime Distress And Safety Signal)

GMDSS
(Global Maritime Distress and Safety System)



(Sumber Google)

d. Razor Wire

Razor wire adalah kawat berduri yang berbentuk spiral yang tujuannya untuk mencegah bajak laut atau perompak masuk ke dalam kapal. Memasang kawat berduri di sekeliling kapal. Pemasangan kawat berduri wajib dilakukan saat kapal

memasuki wilayah laut tingkat keamanan 3, seperti B. Somalia dan wilayah Afrika

Gambar 2.4
Razor Wire



(Sumber Google)

e. *Electrical Shock Device (Stun gun)*

Stun gun adalah alat atau senjata yang dapat digunakan untuk memukul lawan dengan voltase tertentu hingga pingsan. Pistol setrum digunakan ketika seseorang telah menciptakan

bahaya keamanan dengan memberikan kejutan listrik sehingga orang tersebut pingsan

Gambar 4.5

Electrical Shock Device



(Sumber google)

f. Fire Hose

Fire Hose selain berguna untuk mencegah dan memadamkan api di atas kapal *fire hose* juga berguna untuk mencegah agar pembajak kapal atau *Piracy* naik di atas kapal. Dengan cara mengarahkan nozzle ke boat piracy

sehingga dia tidak dapat mendekat ke arah kapal atau tidak mampu menghampiri kapal

Gambar 2.5

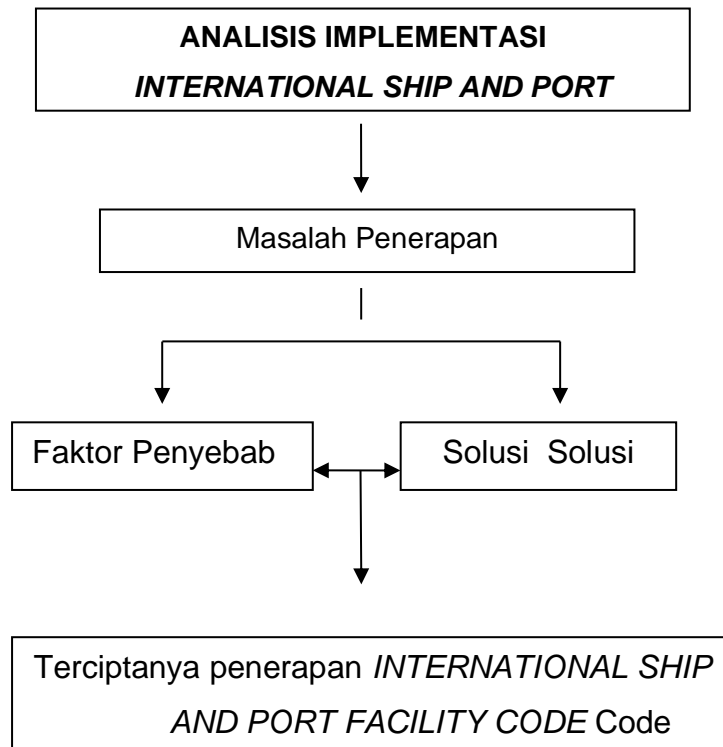
Fire Hose



(Sumber Google)

B. Kerangka Pikir

Gambar 2. 1 Kerangka Pikir



Pada kerangka pikir ini penulis akan memaparkan tentang bagaimana penerapan pelaksanaan ISPS Code pada kapal MV.OCEANIC WISDOM dan upaya upaya yang akan harus dilaksanakan

C. Hipotesis

Berdasarkan pada latar belakang pada penelitian ini penulis memiliki dugaan bahwa diduga pelaksanaan tugas tugas SSO di atas kapal MV OCEANIC WISDOM belum terlaksana.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Terkait dengan jenis penelitian, apabila ditinjau dari rancangan penelitian maka Jenis penelitiannya adalah penelitian deskriptif kualitatif yaitu menggambarkan secara tepat bagaimana pelaksanaan International Ship And Port Facility Code di atas kapal sesuai dengan fakta, keadaan, dan kejadian yang ada tanpa manipulasi.

B. Definisi Operasional Variabel

1. Definisi Analisa

Analisa ialah suatu proses pengamatan yang dilakukan guna mendapatkan data secara nyata dan secara fakta sehingga data yang di sajikan memiliki kredibilitas yang tinggi.

2. Definisi Implementasi

Implementasi merupakan suatu penerapan atau suatu tindakan yang dilakukan berdasarkan suatu rencana yang telah dipersiapkan secara cermat dan terperinci atau telah dipersiapkan sebelumnya. Pernyataan kedua menegaskan bahwa implementasi adalah suatu tindakan atau bentuk tindakan nyata dalam pelaksanaan rencana yang telah direncanakan dengan matang. Implementasi hanya dapat terjadi jika ada perencanaan dan bukan hanya tindakan. Dari penjelasan tersebut dapat kita lihat bahwa implementasi bermuara pada mekanisme sistem. Penerapan

pelaksanaan wajib sejalan dengan rencana yang disusun, sehingga hasil yang dicapai sesuai dengan harapan.

3. *International Ship And Port Facility Code* di Atas Kapal

Kode Keamanan Fasilitas Kapal dan Pelabuhan Internasional adalah paket langkah-langkah komprehensif untuk meningkatkan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Kode ini dikembangkan sebagai tanggapan atas ancaman terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan di Amerika Serikat setelah serangan 11 September. Dalam praktiknya, pendekatan manajemen risiko umumnya diikuti untuk memastikan keselamatan kapal dan fasilitas pelabuhan dan penilaian risiko harus digunakan dalam setiap kasus untuk menentukan tindakan keselamatan yang tepat.

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi mencakup semua unit yang dipelajari yang memiliki setidaknya satu karakteristik umum, dan populasi dalam dokumen ini adalah seluruh awak kapal saat penulis melakukan latihan di laut.

2. Sampel

Sampel merupakan dari representasi dari populasi yang diteliti dan yang menjadi sampel dalam penelitian ini yaitu perwira dek di atas kapal.

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

1. Studi Pustaka

Langkah terpenting dan utama dalam penelitian adalah mencari dan menemukan sumber-sumber yang berkaitan dengan masalah yang penulis teliti. Selain itu, referensi yang diperoleh nantinya dapat digunakan sebagai informasi pendukung untuk analisis. Selain itu, penulis melengkapi data sebagai bahan argumentasi dari bahan referensi dari berbagai sumber bacaan berupa buku-buku yang berkaitan dengan pokok bahasan karya ini, antara lain buku International Shipping and Port Organization Code, media cetak, media elektronik dan sebagian online.

2. Metode Observasi

Dalam metode ini, selama bekerja di kapal, penulis menerima beberapa kasus penerapan kode internasional kapal dan fasilitas pelabuhan, yang mengingatkan penulis untuk melakukan observasi terhadap masalah ini yang memerlukan perhatian 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

Dalam penelitian ini, penulis menganalisis materi berupa kata-kata, kalimat hasil wawancara, catatan lapangan dan dokumen pendukung penelitian.

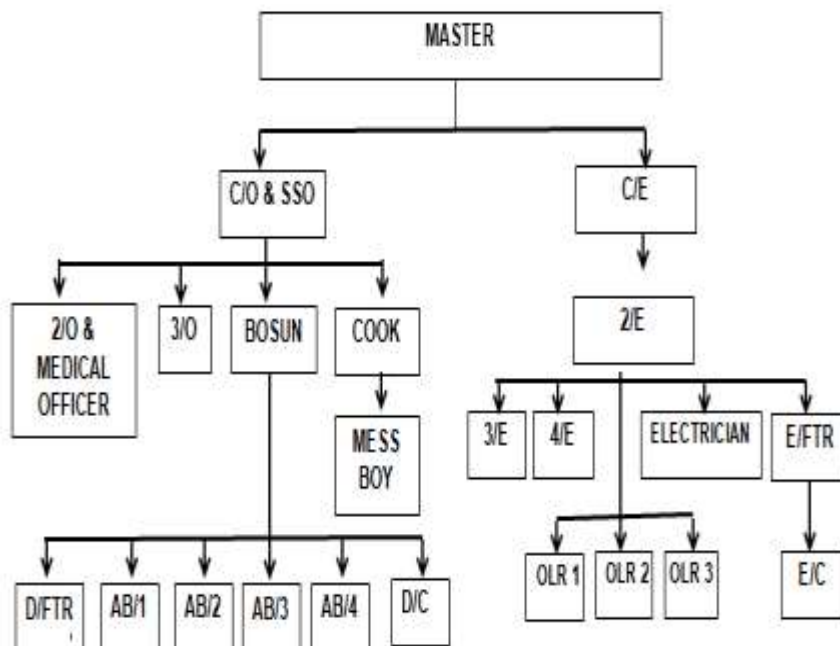
Setelah menyaring semua data hasil wawancara dan observasi, kita harus melakukan reduksi data, yaitu mencoba meringkas dan memilih hasil yang paling penting dari hasil wawancara, observasi atau pengamatan dan memfokuskan pada hal-hal yang penting..

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Penerapan International Ship And Port Facility Code dikapal MV.OCEANIC WISDOM bertujuan untuk mencegah terjadinya perompakan serta penyusupan orang asing agar terciptanya keselamatan dalam pelayaran dan terpenuhinya prinsip dalam bernavigasi.

Kapal MV.OCEANIC WISDOM adalah kapal curah milik perusahaan WS SHIPPING CO.LTD dengan bendera Panama. Seluruh awak kapal MV.OCEANIC WISDOM berjumlah 23 orang, yang terdiri dari 1 Captain 3 perwira deck (Chief Officer, Second Officer dan third officer), 4 perwira mesin (Chief Engineer, Second Engineer Third Engineer dan Fourth Engineer), 1 bosun, 4 AB, 2 Fitter, 3 Oiler, 1 electrician, 1 Chief Cook, 1 Mess boy, 2 Cadet. Dengan susunan organisasi dan SHIP PARTICULAR sebagai berikut



Tabel 4.1 *SHIP PARTICULAR* MV.OCEANIC WISDOM

NAME OF SHIP	MV.OCEANIC WISDOM
GT	26.586 MT
DRAFT	4,70 METER
CALL SIGN	3EVH4
FLAG	PANAMA
IMO NO	9149378
OWNER	NOBBLE TOPPOWER SHIPPING CO.LTD
LOA	189.33 METER
BREATH	30,95 METER
DEPTH	16,40 METER
TYPE OF SHIP	BULK CARRIER
PORT OF REGISTER	PANAMA
MAIN ENGINE	MITSUBISHI GUEC50LS II/M.C.O.9,900 PS X 110.0 RPM N.C.R 8910 PSX 106.2 RPM
SEA SPEED	14 KNOTS
CLASSIFICATION	NKK

(Sumber : *MV.Oceanic Wisdom*)

A. HASIL PENELITIAN

Data yang disajikan pada bagian ini berupa data hasil wawancara dan data hasil observasi terhadap Perwira dek yang merupakan sebagai sampel dalam penelitian ini. Berdasarkan data yang

diperoleh dari kegiatan penelitian yang dilaksanakan selama setahun penelitian maka dapat disajikan sebagai berikut :

1. Hasil Observasi

Berdasarkan hasil pengamatan penulis saat berada di atas kapal MV OCEANIC WISDOM penerapan International Ship And Port Facility Code dengan tingkat keamanan siaga 1 yang diterapkan oleh Perwira dek sudah berjalan dengan baik. Seperti pada saat kapal berada di pelabuhan:

- a. Kru kapal melaksanakan pengecekan identitas bagi orang yang ingin masuk ke akomodasi kapal.
- b. *Officer On duty* atau AB jaga melaksanakan pemeriksaan badan terhadap setiap *stevedores* yang akan naik di atas kapal
- c. Mengunci semua akses untuk masuk ke akomodasi dari dalam dan hanya tersedia satu akses untuk masuk ke akomodasi.
- d. AB jaga melaksanakan patrol keliling setiap satu jam sekali guna mengecek proses bongkar muat yang terjadi di atas kapal
- e. Menetapkan daerah terlarang untuk umum.

Gambar 4.2 (*Body Checking*)



(Sumber ; MV. OCEANIC WISDOM)

gambar 4.3 (*Body Checking*)



(Sumber ; *MV. OCEANIC WISDOM*)

Pada Gambar 4.2 dan Gambar 4.3 dimana Third Officer (perwira jaga) melaksanakan pengecekan badan atau *Body Checking* terhadap *Stevedores* di atas kapal ketika *Stevedores* memasuki area kapal. Pengecekan ini dilakukan untuk menghindari bahaya ancaman keamanan di atas kapal MV.OCEANIC WISDOM seperti melaksanakan pengecekan untuk mengetahui apakah *stevedores* aman dari senjata tajam dan senjata api.

Pengecekan ini dilakukan atau diberikan bagi siapa saja yang naik di atas kapal baik itu agen maupun *stevedores*.

Gambar 4.4 (*Visitor Log Book*)



(Sumber ; MV. OCEANIC WISDOM)

Gambar 4.5 (Visitor Log Book)

SSP OF M.V. KMAX PRO

"KMAX PRO" 船舶保安计划

附录 XI
APPENDIX XI

人员上下船登记表
Record of embarkation and disembarkation from the ship

进口 Port: QIK 航次 VOY: 离泊时间 Both use:

姓名 Name	性别 Sex	单位 Company	来船事由 Reason	证件号码 ID card no.	Package inspected	上船时间 Time of Boarding	下船时间 Time of Leaving
IBRAHIM	M	Workshop	C.OFF	2 person	✓	08.25	09.40
HASAN	M	"	C.OFF	"	✓	08.25	09.40
Mo. Bassar	M	Surveyor	C. OFF	1	-	08.10	08.45
Azir Hussein	M	"	C. OFF	1	-	08.10	08.45
MARLI	M	Agent	Capt.	1	-	10.00	10.21
IRRAHIM	M	Workshop	C. E	2 person	-	10.28	13.25
Saudi	M	Agent	Capt.	1	-	11.45	00.15
Sing	M	Agent	Capt	1	-	13.45	14.25
		Surveyor	capt -	2	-	23.45	00.04
Mo Bassar	M	Surveyor	C/O	1	-	07.45	10.05
Mohorin		Workshop	C/E	2	-	18.50	19.45
Mo. Bassar		Super Equip	C/O	1	-	08.36	09.00
MARLI		AGENT	Capt	2	-	23.35	00.10

Page 124

Confidential file (保密文件 不得扩散)

(Sumber ; MV. OCEANIC WISDOM)

Pada Gambar 4.4 dan Gambar 4.5 merupakan Gambar dari salah satu perlengkapan ISPS Code yakni *Visitors Log Book* . Buku

ini merupakan buku pengunjung yang memiliki kegunaan untuk mencatat pengunjung atau orang luar yang akan masuk kedalam akomodasi.

Buku ini memberikan data data dari pengunjung seperti nama, jenis kelamin, perusahaan, tujuan, ID Card Number, jam kedatangan dan jam kepulangan. Proses pemberian izin masuk tidak langsung diberikan namun akan dilaksanakan pengecekan identitas jika tidak memiliki identitas dari perusahaan yang di sebutkan maka pengunjung dilarang memasuki akomodasi, dan ketika perwira jaga telah mmeverifikasi tanda pengenal dari pengunjung maka perwira jaga akan menghubungi orang yang bersangkutan seperti *Master, Chief Officer* ataupun *Chief Engginer*. Dan ketika mereka menyuruhnya masuk pengunjung akan dipersilahkan masuk dengan memberikan identitas atau kertu pengenal diri kemudian diberikan id carrd number

Pada Gambar 4.4 dan Gambar 4.5 merupakan Gambar dari salah satu perlengkapan ISPS Code yakni *Visitors Log Book* . Buku ini merupakan buku pengunjung yang memiliki kegunaan untuk mencatat pengunjung atau orang luar yang akan masuk kedalam akomodasi.

Buku ini memberikan data data dari pengunjung seperti nama, jenis kelamin, perusahaan, tujuan, ID Card Number, jam kedatangan dan jam kepulangan. Proses pemberian izin masuk

tidak langsung diberikan namun akan dilaksanakan pengecekan identitas jika tidak memiliki identitas dari perusahaan yang di sebutkan maka pengunjung dilarang memasuki akomodasi, dan ketika perwira jaga telah mmeverifikasi tanda pengenal dari pengunjung maka perwira jaga akan menghubungi orang yang bersangkutan seperti *Master, Chief Officer* ataupun *Chief Engginer*. Dan ketika mereka menyuruhnya masuk pengunjung akan dipersilahkan masuk dengan memberikan identitas atau kertu pengenal diri kemudian diberikan id carrd number.

Berikut merupakan daftar nama area terlarang atau *Restricted Area* untuk umum di atas kapal MV.Oceanic Wisdom:

- a. *Bridge*
- b. *Accomodation*
- c. *Paint Store*
- d. *Bosun Store*
- e. *Sopep Store*

Berikut daerah yang telah dilayari yang menerapkan *Security Level 1* sebagai berikut:

- a. *Singapore*
- b. *Iran*
- c. *Pakistan*
- d. *China*
- e. *Indonesia*

f. Thailand

Tabel 4.2 Pengamatan Terhadap Penerapan *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY CODE*

NO.	RESPONDEN	PEMAHAMAN AWAK KAPAL DALAM PENERAPAN ATURAN INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY CODE	
		PAHAM	TIDAK PAHAM
1.	NAHKODA	√	
2.	MUALIM I	√	
3.	MUALIM II	√	
4.	MUALIM III	√	

Sumber : Penulis saat melaksanakan praktek laut

Dengan melihat tabel diatas maka dapat disimpulkan bahwa pemahaman kru diatas kapal dalam penerapan aturan *International Ship And Port Facility Code* di MV.OCEANIC WISDOM berdasarkan sampel yang diamati yaitu *Officer Deck* dapat dikategorikan sudah memahami dan menjalankan aturan dan ketentuan *International Ship And Port Facility Code*.

B. Pembahasan Hasil Penelitian

Setelah melihat permasalahan yang penulis kemukakan pada rumusan masalah, maka penulis menganalisa dan mengambil kesimpulan bahwa penerapan International Ship And Port Facility Code diatas Kapal MV.OCEANIC WISDOM sudah berjalan dengan baik dan penerapan prosedur yang sudah sesuai. Begitu juga tanggung jawab AB dan perwira jaga khususnya masalah patroli di atas kapal sudah berjalan dengan baik, dimana AB jaga MV.OCEANIC WISDOM setiap satu jam mengadakan patrol keliling.

Pada zaman sekarang ini terutama dalam bidang kemaritiman banyak peristiwa-peristiwa yang berupa ancaman-ancaman atau teror-teror melalui pihak-pihak bersengketa baik dari antar negara, agama dan sebagainya. khusunya di bidang maritim persengketaan antara pihak kapal atau antara perusahaan pelayaran sering terjadi dan juga pembajakan di daerah berbahaya yang banyak terjadi.

Maka dibuatlah International Ship And Port Facility Code sebagai sistem atau metode untuk mengatasi hal tersebut,dan untuk menghindari dan mencegah terjadinya hal hal yang tidak diinginkan maka setiap kapal memiliki SSP (Ship Security Plan). Pada Kapal MV.OCEANIC WISDOM Penerapan SSP (Ship Security Plan) telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang ada. Sehingga selama 1 tahun 20 hari penulis melaksanakan praktek dan penelitian di atas

kapal MV.OCEANIC WISDOM tidak pernah mendapatkan kejahatan criminal.

Pelaksanaan penerapan International Ship And Port Facility Code salah satunya ialah dinas jaga dan factor yang sangat berperan dalam dinas jaga adalah rasa tanggung jawab, karena apabila tidak mempunyai rasa tanggung jawab baik untuk perusahaan ataupun kapal itu sendiri. Misalnya tidak dilakukannya patroli setiap jam pada saat kapal sandar maupun kapal sedang berlayar, sehingga demikian dapat memberikan gambaran bahwa rasa tanggung jawab yang dimiliki oleh perwira kapal dan ABK pada saat melaksanakan tugas jaga sangatlah tinggi. Sehingga keamanan kapal terjaga dengan baik

Contoh lain dari penerapan ISPS Code yang telah dilaksanakan yaitu

pemeriksaan diri atau body checking bagi buruh pelabuhan yang akan menaiki tangga atau memasuki area kapal, pemeriksaan identitas diri bagi agen yang ingin melaksanakan atau memasuki akomodasi kapal, penggunaan hanya satu pintu akses ke akomodasi kapal, pengucian ruang ruangan seperti paint store, bosun store dan sopep store saat kapal melaksanakan bongkar muat di atas kapal

2. Pemeriksaan diri bagi buruh yang akan memasuki area kapal guna mencegah terjadinya tindakan kriminal seperti membawa sennjata tajam ataupun senjata api sehingga akan mengurangi resiko terjadinya tindakan kriminal di atas kapal, dan menjaga

keadaan keamanan di atas kapal KM.DEWI SAMUDERA IX tetap kondusif atau tetap dalam keadaan dapat dikendalikan.

3. Pemeriksaan identitas diri bagi agen yang ingin memasuki akomodasi, pemeriksaan identitas dilakukan dengan cara memeriksa kartu identitas diri seperti ktp dan kartu anggota dengan mencocokkan foto dengan wajah, ketika telah cocok maka agen dapat diberikan akses masuk dengan menahan salah satu identitas dirinya dan akan diberikan sebuah kartu masuk yang akan ditukarkan kembali dengan kartu identitasnya ketika telah keluar dari akomodasi, sebelum memberikan akses masuk agen diharapkan untuk mengisi beberapa data diri di ISPS Board seperti nama, perusahaan, tujuan dan jam datang diisi oleh kru yang melaksanakan dinas jaga di gang way. Dan ketika tujuannya telah tertulis pihak gangway akan menghubungi tujuannya seperti master, chief Officer ataupun Chief Engginer untuk meminta izin apakah agen tersebut dapat bertemu di dalam akomodasi atau hanya boleh di izinkan di luar akomodasi.
4. Penggunaan hanya satu pintu akses ke akomodasi kapal merupakan salah satu tindakan keamanan pada keadaan security level 1 dimana bertujuan untuk memudahkan mengontrol orang luar yang akan masuk ke akomodasi kapal. Sehingga jumlah orang yang masuk dapat di ketahui.

5. Penguncian ruangan ruangan restricted Area, seperti paint store, bosun store, dan sopep store merupakan salah satu tindakan keamanan yang bertujuan untuk menghindari tindakan kriminal pencurian saat kapal melaksanakan bongkar muat dipelabuhan.

pemeriksaan diri atau body checking bagi buruh pelabuhan yang akan menaiki tangga atau memasuki area kapal, pemeriksaan identitas diri bagi agen yang ingin melaksanakan atau memasuki akomodasi kapal, penggunaan hanya satu pintu akses ke akomodasi kapal, pengucian ruang ruangan seperti paint store, bosun store dan sopep store saat kapal melaksanakan bongkar muat di atas kapal

6. Pemeriksaan diri bagi buruh yang akan memasuki area kapal guna mencegah terjadinya tindakan kriminal seperti membawa senjata tajam ataupun senjata api sehingga akan mengurangi resiko terjadinya tindakan kriminal di atas kapal, dan menjaga keadaan keamanan di atas kapal KM.DEWI SAMUDERA IX tetap kondusif atau tetap dalam keadaan dapat dikendalikan.

7. Pemeriksaan identitas diri bagi agen yang ingin memasuki akomodasi, pemeriksaan identitas dilakukan dengan cara memeriksa kartu identitas diri seperti ktp dan kartu anggota dengan mencocokkan foto dengan wajah, ketika telah cocok makan agen dapat diberikan akses masuk dengan menahan salah satu identitas dirinya dan akan diberikan sebuah kartu masuk yang akan ditukarkan kembali dengan kartu identitasnya ketika

telah keluar dari akomodasi , sebelum memberikan akses masuk agen di harapkan untuk mengisi beberapa data diri di ISPS Booard seperti nama, perusahaan, tujuan dan jam datang diisi oleh kru yang melaksanakan dinas jaga di gang way. Dan ketika tujuan nya telah tertulis pihak gangway akan menghubungi tujuannya seperti master, chief Officer ataupun Chief Engginer untuk meminta izin apakah agen tersebut dapat bertemu di dalam akomodasi atau hanya boleh di izinkan di luar akomodasi.

8. Penggunaan hanya satu pintu akses ke akomodasi kapal merupakan salah satu tindakan keamanan pada keadaan security level 1 dimana bertujuan untuk memudahkan mengontrol orang luar yang akan masuk ke akomodasi kapal. Sehingga jumlah orang yang masuk dapat di ketahui.
9. Penguncian ruangan ruangan restricted Area, seperti paint store, bosun store, dan sopep store merupakan salah satu tindakan keamanan yang bertujuan untuk menghindari tindakan kriminal pencurian saat kapal melaksanakan bongkar muat dipelabuhan

Maka dalam pembahasan masalah dalam bab ini tidak dapat dilanjutkan dikarenakan penerapan dan pemahaman aturan dan ketentuan International Ship And Port Facility Code oleh awak kapal di atas kapal MV.OCEANIC WISDOM telah dijalankan sesuai dengan ketentuan yang ada.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Penulis mengambil beberapa simpulan bahwa dalam uraian-uraian yang penulis bahas adalah :

1. Pemberian pemahaman dan Pengawasan tentang *International Ship And Port Facility Code* di atas Kapal MV.OCEANIC WISDOM oleh SSO (*ship Security Officer*) sudah dilaksanakan dengan baik.
2. Semua kegiatan-kegiatan yang menyangkut masalah-masalah di dalam *Ship Security Plan* (SSP) dilaksanakan secara efektif karena kru kapal MV.OCEANIC WISDOM telah memahami ketentuan dan aturan *International Ship And Port Facility Code* dengan baik
3. Hipotesis yang penulis utarakan pada Bab III tidak sesuai dengan keadaan di atas kapal MV.OCEANIC WISDOM.

B. Saran

1. Pelaksanaan Ketentuan dan Aturan *International Ship And Port Facility Code* telah berjalan dengan baik maka diharapkan kru kapal dapat mempertahankannya.
2. Agar pelaksanaan ketentuan *International Ship And Port Facility Code* di atas kapal tetap berjalan dengan baik maka saran untuk pihak perusahaan ketika merekrut crew kapal agar menilai dari pengetahuan tentang *International Ship And Port Facility Code*.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrahmat, Fathoni. (2006). *Metodologi Penelitian & Teknik Penyusunan Skripsi*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Badan Diklat Perhubungan. (2000). *International Ship and Port Security CODE* Jakarta.
- Departemen Perhubungan Laut, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : *PY.66/I/4-03 tentang Tata Cara Tetap Pelaksanaan Penyelenggaraan Kelaiklautan Kapal dan Pengawasan/Pemeriksaan tentang Nautis, Teknis, Radio dan Peralatan Pencegahan Pencemaran (OWS,AOD)*. Pengawasan Keselamatan Kapal.
- Humas dan kerja sama luar negeri Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2003). *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY CODE*. Jakarta: Resist.
- International Maritime Organization (IMO). (2002). *INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY CODE*. London.
- Lexy, J Moleong. (2005). *Metode Penelitian kualitatif*. Remaja Rosdakarya. Bandung.
- R P Suyono. (2009). *Shipping, Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor melalui laut*. Jakarta: BerdikariBook.
- Sumber : <http://blog.docking.id/>. *Sekilas Tentang International Ship And Port Facility Code Pm 45 Tahun 2012 Tentang Manajemen*

Keselamatan Kapal. Diakses hari Minggu, Tanggal 29 Maret 2020.

Makassar

LAMPIRAN

船舶保安计划 SHIP SECURITY PLAN

版本: 1.0 — 2019.09
(Version:1.0) —Sep .2019

船名/ Ship Name: OCEANIC WISDOM

IMO 编号/IMO Number: 9149378

Name of Company: WS SHIPPING CO LTD

备注 (Note):

1. 本“保安计划”为保密文件。
This “Ship Security Plan” is a confidential document.
2. 未获得书面允许的情况下, 本计划的任何部分不得复印或泄露给第三方
No part of this document may be used or reproduced or disclosed to the third party in any manner whatsoever without written permission.
3. 船舶保安员负责保管和收藏本计划
SSO of the ship is responsible to retain this document in a space with lock and key.
4. 本计划的内容修改需要由主管机关或认证组织批准
Note that this document contains portions of which revisions require approval of the Administration or RSO.

D 保安职责 (duties of security)

1、 公司保安员职责(Duties of Company Security Officer)

- 1.1 利用适当的保安评估和其他相关信息, 就船舶可能遇到威胁的等级提出建议;
Advising the threats level likely to be encountered by the ship, using appropriate security assessments and other relevant information;
- 1.2 确保船舶保安评估得以开展;
Ensuring that ship security assessments are carried out;
- 1.3 确保船舶保安计划得以制订、提交主管机关或其认可的 RSO 批准并加以实施和保持;
Ensuring the development, the submission for approval by the Administration or the RSO approved by it, and thereafter the implementation and maintenance of the SSP
- 1.4 确保对船舶保安计划进行适当修改, 以纠正缺陷并符合各船舶的保安要求; 但对已批准的船舶保安计划的任何修改部分或已批准计划所规定的任何保安设备的变动, 在获得主管机关或认可组织批准之前不得实施。任何修改和变动均应至少等效于 SOLAS 公约第 XI-2 章和 ISPS 规则 A 部分规定的措施。
Ensuring that the ship security plan is modified, as appropriate, to correct deficiencies and satisfy the security requirements of the individual ship; but any change to an approved SSP or to any security equipment specified in an approved plan are not to be implemented unless the relevant amendments to the plan are approved by the Administration. Any such changes are to be at least as effective as those measures prescribed in Chapter XI-2 of SOLAS and part A of the ISPS Code.
- 1.5 安排对保安活动进行内部审核和评审;
Arranging for internal verification and reviews of security activities;
- 1.6 安排由主管机关或经认可 RSO 对船舶进行初次审核和后续的保持 ISSC 证书的定期审核;
Arranging for the initial and subsequent verifications for maintenance of the ISSC of the ship by the Administration or the RSO approved by it;
- 1.7 确保对内部审核、定期评审、保安检查和符合性审核期间所确定的缺陷和不符合项予以迅速处理和解决;
Ensuring that deficiencies and non-conformities identified during internal verification, periodic reviews, security inspections and verifications of compliance are promptly addressed and dealt with;
- 1.8 加强整个公司内包括船上人员的保安意识和警惕性;
Enhancing security awareness and vigilance of all Company staff, including personnel on board ships;
- 1.9 确保负责船舶保安的人员受到适当的培训;

- Ensuring adequate training for personnel responsible for the security of the ship.
- 1.10 确保船舶保安员和有关港口设施保安员之间的有效沟通与合作;
Ensuring effective communication and co-operation between the SSO and PFSO of the relevant port .
- 1.11 确保保安要求和安全要求的一致性;
Ensuring consistency between security requirements and safety requirements;
- 1.12 若采用了姊妹船或船队的保安计划, 确保每条船的计划均能准确反映该船具体信息; 和
Ensuring that, if sister-ship or fleet security plans are used, the plan for each ship reflects the ship-specific information accurately; and
- 1.13 确保为某一特定船舶或某一组船舶批准的任何替代或等效安排得以实施和保持。
Ensuring that any alternative or equivalent arrangements approved for a particular ship or group of ships are implemented and maintained.
- 1.14 公司保安员负责收集保安信息, 并对船舶所受潜在威胁作出响应的准备状态向船长提出建议。
The CSO is responsible for collection of security information, and advising the Master on readiness conditions in response to potential treats to the ship.
- 1.15 公司保安员(CSO)有责向管理最高层直接报告船舶保安情况并负责制订, 实施保安政策。
The CSO has direct access to the top management and is responsible for the development and implementation of security policies.
- 1.16 公司保安员负责与船旗国主管当局、沿岸缔约国政府联系。
The CSO is responsible for contact with Flag administration or Contracting coastal governments.
- 1.17 公司保安员应具有以下保安方面的知识, 如有必要应接受培训:
The CSO is to have knowledge and, if necessary, receive training in the following security areas:
相关国际公约、规则和建议性要求;
Relevant international conventions, codes and recommendations;
相关的政府条例;
Relevant government regulations;
保安评估;
Security assessments;
船舶保安措施和程序;
Ship security measures and procedures;
保安培训和教育;
Security training and education;

可能做出违法行为的人的行为方式和特征;

Behavioral patterns and characteristics of person likely to commit unlawful acts;

检查、控制和监控技术;

Inspection, control and monitoring techniques;

规避保安措施的技术;

Techniques used to circumvent security measures;

危险物质和装置及其识别方法;

Dangerous substances and devices, and how to recognize them;

船舶和当地港口操作及条件。

Ship and local port operations and conditions.

2、 船长(注: 职责和权限不局限于此)

Master(Note: duties and authorities not only limited to the followings)

2.1 对船舶、 船员和货物的安全和保全面负责;

To be responsibility for the overall safety and security of the ship, crew and cargo;

2.2 备有保安方案, 确保采取适宜措施保护船员和船舶对付威胁;

To maintaining the security program to ensure that appropriate measures are taken to safeguard crew members and protect the ship against threats;

2.3 向公司保安员报告保安弱点或违反保安的行为;

Reporting security weaknesses or any violations of security to the CSO;

2.4 在对港口的准备状态作出响应时, 决定船舶行动, 并发布指令。

Determining the actions to be taken and issuing instructions in response to readiness conditions in port

2.5 根据船舶保安计划的要求,完成船舶保安内部审核。

Complete internal audit according to the requirements of SSP.

3、 船舶保安员(Ship Security Officer)

3.1 定期对船舶进行保安检查, 以确保适当的保安措施得以保持;

To undertake regular security inspection of the ship, so as to ensure that appropriate security measures are maintained;

3.2 保持和监督船舶保安计划(包括对该计划的任何修正)的实施;

To maintain and supervise the implementation of the ship security plan, including any amendments to the plan;

3.3 与船上其他人员并与相关港口设施保安员协调货物和船舶备品装卸中的保安事项;

To coordinate the security aspects of the handing of cargo and ship's stores with other shipboard personnel and with the relevant port facility security officers .

3.4 对船舶保安计划提出修改建议;

- Proposing any modifications to the ship security plan;
- 3.5 向公司保安员报告在内部审核、定期评审、保安检查和符合审核期间所确定的缺陷和不符合项，并实施相应的纠正行动；
Reporting to the company security officer any deficiencies, non-conformities identified during internal audit, periodic reviews, security inspections and verifications of compliance and implement correspond to corrective actions ;
- 3.6 加强船上人员保安意识和警惕性；
To enhance security personnel awareness and vigilance on board;
- 3.7 确保船上人员进行过适当的保安培训；
To ensure that adequate training has been provided to shipboard personnel, as appropriate
- 3.8 报告所有保安事件；
To report all security incidents;
- 3.9 与公司保安员和相关港口设施保安员协调实施船舶保安计划；
To coordinate implementation of the ship security plan with the company security officer and the relevant port facility security officer(PFSO);
- 3.10 确保正确操作、测试、校准和保养保安设备(如有)；和
To ensure that security equipment is properly operated, tested, calibrated and maintained, if any; and
- 3.11 根据船长授权，完成保安声明。
Completing the declaration of security as authorized by the Master.

4、大副 chief officer

- 4.1 负责甲板部日常船舶保安工作的安排和监督，确保职责范围内的保安措施的实施；
Routine supervision of ship security ensuring implementation of security measures according to their duties;
- 4.2 作为本轮大副，认真履行其保安职责，确保 SSP 顺利实施。
As Chief Officer of this ship, carefully implement security duties, to ensure that SSP carried out smoothly.
- 4.3 参加保安应急响应
Take into the emergency response of ship's security

5、轮机长 chief engineer

- 5.1 负责轮机部日常船舶保安工作的安排和监督，确保职责范围内的保安措施的实施；
Routine supervision of ship security ensuring implementation of security measures according to their duties;

- 5.2 协助船舶保安员实施船舶保安计划并报告计划中的矛盾之处。
Assist the SSO with the implementation of ship security plan and reporting discrepancies in those plan.
- 5.3 参加保安应急响应
Take into the emergency response of ship's security

6、二副、三副 (2/O 3/O)

- 6.1 当值时, 为现场保安负责人, 督促保安措施的实施。
Principal of security on scene when duty, ensure to implement the security measures
- 6.2 协助船舶保安员和大副对管理范围内的限制区域予以控制, 并承担保安应急小组中的相应职责。
Assist SSO and C/O to control the restrict area which belong to C/O controlled, and perform the correspond security duty in the emergency security unit

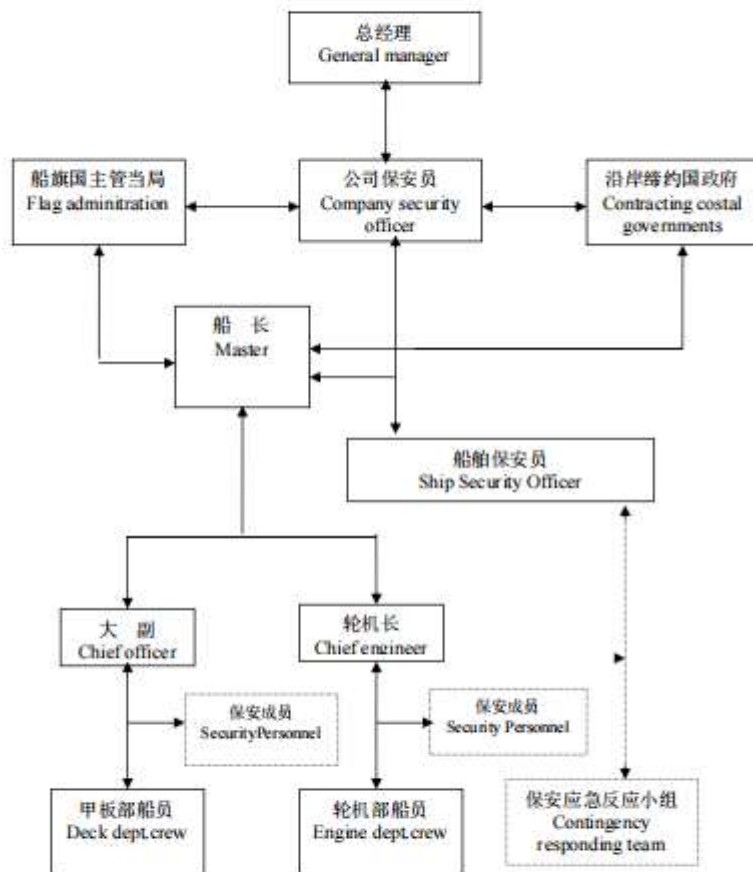
7、大管轮、二管轮、三管轮 (1st/E 2nd/E 3rd/E)

- 7.1 负责当值期间责任场所的保安, 督促保安措施的实施。
Responsible for security work of his obligation place, ensure to implement the security measures
- 7.2 协助船舶保安员和轮机长对管理范围内的限制区域予以控制, 并承担保安应急小组中的相应职责。
Assist SSO and C/E to control the restrict area which belong to C/E controlled, and in the emergency security unit

8、其他船员(Crew)

- 8.1 是船舶保安成员(Security personnel)之一, 接受相应的保安任务。
One of the Security personnel, perform the correspond security duty
- 8.2 按要求负责保安值班、巡逻, 发现问题及时报告。
Security watch-keeping and patrol as specified, and timely reporting any problem found.
- 8.3 协助船舶保安员(SSO)履行职责并报告违反保安的行为;
Assist the Ship Security Officer(SSO) and report security violations;
- 8.4 按其岗位承担保安应急小组中的相应职责。
The duties of all crew members and the security reaction group are specified in relevant chapters of this SSP

1 船舶保安组织结构
Organizational Structure for Ship Security



RIWAYAT HIDUP



Nama Ichsani Rani Triputra dengan NIT : 17.41.043 lahir di Parepare pada Tanggal 19 Februari 1999. Merupakan anak ke 3 (Tiga) dari pasangan Ramli dan Sriani.

Pada tahun 2005 memulai pendidikan dasar di SD Negeri 85 Parepare dan lulus tahun 2011. Kemudian lanjut pendidikan di SMP Negeri 10 Parepare 2011 - 2014 setelah menempuh Sekolah Menengah Pertama kemudian melanjutkan pendidikannya ke Sekolah Menengah Atas yakni di SMA Negeri 2 Parepare pada tahun 2014 – 2017. Dan kemudian melanjutkan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar pada tahun 2017 – 2023