

**ANALISIS PELAKSANAAN RENCANA KEAMANAN KAPAL  
(SHIP SECURITY PLAN)  
TINGKAT KEAMANAN SIAGA II DI MT. GAMALAMA**



**OLEH :**

**M. AGUNG WIRAWAN SUGIHARTO**

**NIT : 17.41.058**

**NAUTIKA**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2021**

**ANALISIS PELAKSANAAN RENCANA KEAMANAN KAPAL  
(SHIP SECURITY PLAN)  
TINGKAT KEAMANAN SIAGA II DI MT. GAMALAMA**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Menyelesaikan Program Pendidikan  
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan Diajukan oleh

M AGUNG WIRAWAN SUGIHARTO

NIT. 17.41.058

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2020**

**SKRIPSI**  
**ANALISIS PELAKSANAAN RENCANA KEAMANAN KAPAL**  
**( SHIP SECURITY PLAN )**  
**TINGKAT KEAMANAN SIAGA II DI MT.GAMALAMA**

Disusun dan Diajukan oleh:

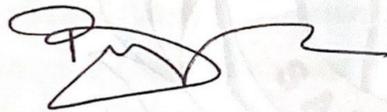
**M AGUNG WIRAWAN SUGIHARTO**  
**NIT. 17.41.058**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada tanggal, 18 MEI 2021

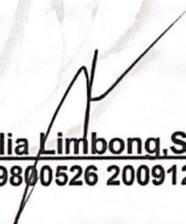
Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



**Bustamin, M.T., M.Mar**  
**NIP. 19701005 200212 1 001**



**Sunarlia Limbong, SS., M.Pd**  
**NIP. 19800526 200912 2 001**

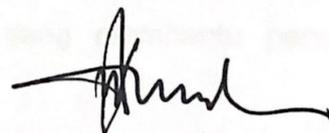
Mengetahui:

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

Ketua Program Studi Nautika



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



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



## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : M.Agung Wirawan Sugiharto  
NIT : 17.41.058  
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

### **Analisis Pelaksanaan Rencana Keamanan Kapal ( Ship Security Plan) Tingkat Keamanan Siaga II Di MT. Gamalama**

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

Makassar, Juli 2021



M Agung Wirawan S

NIT. 17.41.058

## PRAKATA

Puji Syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan limpahan kasih dan berkatnya sehingga penelitian dengan judul “:”**ANALISIS PELAKSANAAN RENCANA KEAMANAN KAPAL ( SHIP SECURITY PLAN ) TINGKAT KEAMANAN SIAGA II DI MT. GAMALAMA**” dapat diselesaikan dengan baik.

Selama melaksanakan penelitian ini penulis banyak menghadapi tantangan dan hambatan, namun semua itu dapat teratasi dengan baik berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, melalui kesempatan ini, penulis menghaturkan terima kasih kepada:

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah memberikan motivasi dan semangat bagi taruna/i PIP Makassar dalam penyelesaian skripsi.
2. Capt. Welem Ada', M.Pd.,M.Mar. selaku Ketua Prodi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah memberikan dukungan dan semangat bagi taruna/i jurusan Nautika dalam penyelesaian skripsi.
3. Capt.Bustamin,MT, M.Mar. selaku pembimbing I dan Bapak Dr. Ahmad Fauzi, S.S.,M.Sc. selaku pembimbing II yang senantiasa memberikan bimbingan dan arahan kepada penulis dalam menyelesaikan penelitian.
4. Seluruh dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dalam memberikan bekal ilmu pengetahuan yang membantu penulis dalam menyelesaikan penelitian.
5. Seluruh anak buah kapal MT.Gamalama yang telah menjadi keluarga kedua bagi penulis selama melakukan praktek laut dan juga bantuannya dalam pengumpulan data untuk penelitian penulis.

6. Ayah, Ibu, Adik, yang tak hentinya memberikan kasih sayang, dukungan, dan semangat bagi penulis dalam menyelesaikan penelitian.
7. Angkatan XXXVIII, terkhusus untuk taruna DKM XXXVIII yang sudah bersama-sama berjuang dan bertahan sejauh ini.
8. Semua pihak yang telah membantu.

Tulisan ini masih jauh dari kesempurnaan karena keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis. Untuk itu, kritik dan saran dari berbagai pihak tetap penulis harapkan. Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini mudah dipahami dan bermanfaat bagi pembaca.

Makassar, Juli 2021



M AGUNG WIRAWAN S

## **ABSTRAK**

**M AGUNG WIRAWAN S, Analisis Pelaksanaan Rencana Keamanan Kapal ( Ship Security Plan) Tingkat Keamanan Siaga II Di MT. Gamalama**

(dibimbing oleh Bustamin, M.T.,M.Mar & Sunarlia Limbong, SS.,M.Pd).

Mengingat insiden yang terjadi yaitu runtuhnya gedung WTC (World Trade Centre) maka IMO menyetujui ketentuan baru dalam konvensi Internasional tentang keselamatan jiwa di laut 1974 dengan tujuan mendeteksi dan menjaga tindakan-tindakan yang mengancam keamanan dalam sektor transportasimaritim.

Tempat dan waktu penelitian ini dilaksanakan di kapal MT GAMALAM, pada saat bekerja di atas kapal, dan sumber data yang didapat melalui studi pustaka, metode pengamatan (Observasi), dan interview atau wawancara kepada orang yang berkompeten dengan judul skripsi ini.

Melalui hasil penelitian dapat diperoleh bahwa sampai dimana tingkat kedisiplinan Crew Kapal dalam melakukan tugas dan tanggung jawabnya baik Perwira maupun ABK dalam melaksanakan ISPS Code di kapal MT. GAMALAMA ,Sehingga dapat menciptakan keamanan Kapal.

## **ABSTRACT**

M AGUNG WIRAWAN S, Analysis of the Implementation of the Ship Security Plan (Ship Security Plan) Level II Security Alert At MT. Gamalama, (guided by Bustamin, M.T.,M.Mar and of Sunarlia Limbong, SS.,M.Pd).

Considering incident that happened that is the collapsing of building of WTC (World Trade Centre) hence IMO agree new rule in International convention concerning safety of soul in sea 1974 with a purpose to detect and take care of actions menacing security in transportation sector of maritim.

Place and this research time is executed in ship of MT. GAMALAMA, when the writer worked on Board and got data source pass book study, perception method (observation), and interview or interview to people which is have competence with the title of this skripsi.

Through research result can be obtained that until where discipline storey level of Crew Ship in conducting the responsibility and duty Officer and ABK in ISPS Code to duty in ship of MT. GAMALAMA, so that can create a Ship security.

## DAFTAR ISI

PRAKATA .....	iii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI .....	v
ABSTRAK .....	vi
ABSTRACT .....	vii
DAFTAR ISI .....	viii
DAFTAR TABEL .....	ix
DAFTAR GAMBAR .....	x
DAFTAR LAMPIRAN .....	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	4
C. Tujuan Penelitian .....	5
D. Manfaat Penelitian .....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	5
A. Rencana Keamanan Kapal ( <i>SHIP SECURITY PLAN</i> ) .....	6
1. Pengertian Rencana Keamanan Kapal .....	6
2. Tujuan Rencana Keamanan Kapal .....	6
3. Definisi Mengenai Rencana Keamanan Kapal.....	7
4. Bentuk-Bentuk Rencana Keamanan Kapal .....	9
5. Identifikasi Area Terbatas .....	10
6. Tindakan Pencegahan.....	11
7. Prosedur Merespon Ancaman .....	14

8.    Macam-Macam Peralatan Keamanan .....	15
B.    Internasional Ship And Port Facility Security Code .....	17
C.    Kerangka Pikir.....	25
D.    Hipotesis Penelitian .....	26
BAB III METODE PENELITIAN.....	27
A.    Jenis Dan Variabel Penelitian .....	27
B.    Definisi Operasional Variabel .....	28
C.    Populasi dan Sampel Penelitian .....	28
D.    Teknik Pengumpulan Data.....	28
E.    Teknik Analisis Data.....	30
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	31
A.    Gambaran Umum MT. Gamalama .....	31
1.    Sejarah Singkat MT.Gamalama .....	31
2.    Data Teknis Kapal MT. Gamalama .....	31
B.    Analisa Dan Pemabahasan Masalah .....	32
BAB V PENUTUP .....	35
A.    Kesimpulan .....	35
B.    Saran .....	35
DAFTAR PUSTAKA.....	36
LAMPIRAN.....	38

## DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
4.1	Pelabuhan Jurong Singapura Terminal Siaga II	33
4.2	Pelabuhan Jurong Singapura Terminal Siaga II Kegiatan Tambahan	34

## DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
2.1	Kerangka Pikir	25
4.1	Ship Particular	31

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Sebagai salah satu negara maritim maka peranan sektor perhubungan khususnya perhubungan laut sangat menunjang kelancaran arus barang dari suatu daerah ke daerah lainnya. Dalam era pembangunan yang sedang giat-giatnya kita laksanakan saat ini peran tersebut sangat dibutuhkan, sehingga dengan demikian berarti tantangan akan semakin meningkat. Perkembangan kapal sebagai moda transportasi penumpang juga semakin meningkat. Keamanan pada kegiatan pelayaran pun kemudian menjadi isu penting terkait jaminan pengusaha pelayaran kepada konsumennya terhadap barang yang dikirimkannya maupun penumpang yang dibawanya.

Dalam menghadapi era pasar bebas, kapal dan pelabuhan harus mendapatkan sertifikat dari pemerintah untuk memenuhi kode internasional tentang pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (ISPS Code), ini dikarenakan ISPS merupakan ketentuan dari IMO (*International Maritime Organization*) mengenai sistem keamanan yang diberlakukan pada fasilitas pelabuhan dan kapal, sehubungan dengan banyaknya peristiwa pembajakan dan penyerangan yang dilakukan oleh kelompok teroris.

Indonesia sebagai salah satu negara maritim terbesar di dunia yang tentunya menyadari akan bahaya ancaman tersebut yang ditimbulkan oleh kegiatan terorisme, seperti pengeboman yang terjadi di beberapa hotel di Jakarta dan pengeboman yang terjadi di Pulau Bali dan juga serangan yang dilakukan oleh para perompak.

Pada sebagian besar serangan kapal yang dirampok biasanya di hujani tembakan dan awaknya khususnya Nakhoda dan KKM-nya di sandera atau diculik untuk meminta tebusan kepada pemilik kapal, contohnya adalah

serangan dari beberapa perompakan terhadap kapal Internasional di Selat Malaka dimana para perompak setelah menguras kapal dan pergi dengan mudah tanpa takut bahwa perbuatannya dapat di ketahui oleh pihak yang berwenang

Tidak hanya itu, perompakan di laut juga terjadi seperti pada tanggal 16 Maret 2011 lalu yang menjadi korban yaitu kapal MV Sinar Kudus milik PT Samudra Indonesia yang terjadi di perairan Somalia. Pihak perompak dari Somalia tersebut meminta uang tebusan dengan mata uang dollar dan jika dirupiahkan senilai Rp38,7 miliar. News.detik.com (2011)

Selain itu di kapal tempat Taruna melaksanakan praktek laut memiliki rute pelayaran melalui Laut Celebes, Selat Tawi-Tawi dan Laut Sulu perbatasan antara Malaysia dan Filipina yang merupakan daerah yang sangat rawan dan rentan terjadinya pembajakan oleh sekelompok teroris yang dipimpin oleh Abu Sayyaf. Bulan Maret 2016, kasus pembajakan kapal berjenis Tug Boat pada yaitu TB. Brahma 12 yang menyandra 10 awak kapal berkebangsaan Indonesia di daerah Selat Tawi-tawi yang hanya berjarak kurang dari 12 mil dari rute pelayaran kapal tempat taruna melaksanakan praktek laut. Nama Abu Sayyaf lah yang menjadi Otak dari pelaku pembajakan tersebut. Abu Sayyaf meminta tebusan 50 juta peso atau setara Rp14,2 miliar [http://www.bbc.com/indonesia/berita\\_indonesia/2016/03/160329\\_indonesia\\_kapal\\_dibajak\\_filipina\\_](http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/03/160329_indonesia_kapal_dibajak_filipina_)

Setelah kejadian tersebut, pihak perusahaan meminta armada kapal yang dimilikinya yang melalui rute pelayaran di Laut Celebes, Selat Tawi-Tawi dan Laut Sulu perbatasan antara Malaysia dan Filipina agar meningkatkan kewaspadaan dan penjagaan kapal menjadi status Siaga 3. Guna mengantisipasi serangan atau datangnya sekelompok bajak laut

Konferensi diplomatik tentang keamanan maritim yang telah diselenggarakan di London pada bulan Desember 2002 lalu menyetujui ketentuan baru dalam konvensi Internasional tentang keselamatan jiwa di laut ini untuk meningkatkan keamanan maritim. Dan dalam persyaratan ini

membentuk kerangka kerja Internasional agar kapal kapal dan fasilitas-fasilitas pelabuhan dapat bekerja sama untuk mendeteksi dan mencegah tindakan-tindakan yang mengancam keamanan dalam sektor transportasi maritim.

Sesuai dengan persyaratan ISPS Code, semua kapal yang terkena peraturan ini, harus menetapkan Sistem Manajemen Keamanan kapal yang didokumentasikan 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.

Namun, saat ini penerapan ISPS Code khususnya dalam hal Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*) nampak belum optimal utamanya identifikasi dan evaluasi terhadap aset dan infrastruktur pelabuhan dan kapal. Sedangkan kita ketahui bahwa umumnya crew di kapal dan di pelabuhan sudah mempunyai tugas dan tanggung jawabnya masing-masing.

Untuk mewujudkan hal itu pihak pelabuhan dan pihak kapal harus melaksanakan kegiatan-kegiatan yang diatur sesuai dengan ISPS Code. Dalam hal ini penerapan ISPS Code harus didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas, prasarana dan fasilitas yang moderen, serta koordinasi dengan instansi terkait.

Pelaksanaan *Ship Security Plan* di atas kapal MT. GAMALAMA kenyataannya tidak dilaksanakan sesuai dengan aturan-aturan yang telah ditetapkan di dalam ISPS CODE mengenai keamanan Kapal. Pada waktu

kapal tempat penulis memasuki pelabuhan Jurong Singapura dan dipelabuhan tersebut telah sandar kapal perang Angkatan Laut Amerika Serikat yang memakai level tingkat III dan untuk kapal umum yang masuk dipelabuhan Jurong Singapura tersebut termasuk kapal tempat penulis bekerja yaitu MT. GAMALAMA. diberlakukan level tingkat II karena semua jalan dibatasi dan kapal Perang Angkatan Laut Amerika tersebut diblok dan jalan untuk keluar diblok dengan kontainer. Di kapal MT. GAMALAMA seharusnya melaksanakan tingkat keamanan siaga II sesuai dengan aturan Ship Security Plan (SSP) misalnya pelaksanaan patroli 1 kali dalam setiap satu jam serta petugas jaga di Gang Way harus memonitor semua orang yang akan datang ke kapal dan memeriksa barang-barang bawannya, akan tetapi aturan didalam SSP tidak dilaksanakan oleh Perwira dan ABK pada saat melaksanakan tugas jaga di daerah tersebut. Sedangkan kita ketahui bahwa umumnya dikapal sudah mempunyai tugas dan tanggung jawabnya masing-masing, begitu pun di dalam ISPS CODE sudah mempunyai tugas dan tanggung jawab.

Dengan adanya penelitian ini dapat diketahui sejauh mana tanggung jawab seorang Perwira dan ABK dalam melaksanakan tugas jaga khususnya di dalam ISPS CODE yaitu SSP (Ship Security Plan). Setelah mengetahui hal tersebut diharapkan agar Perwira dan AB jaga meningkatkan rasa kedisiplinan dalam menjalankan tugas sehingga dapat menciptakan rasa aman di atas kapal dan tidak ada rasa takut jika kejadian terjadi karena semua Crew kapal sudah mengerti tentang ISPS CODE.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis memberanikan diri untuk memilih judul " Analisis Pelaksanaan Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*) Tingkat Keamanan Siaga II di MT.GAMALAMA".

## **B. Rumusan Masalah**

Dalam suatu perumusan ilmiah, perumusan masalah merupakan hal yang sangat penting karena perumusan masalah akan

mempermudah dalam melakukan penelitian dan dalam mencari jawaban yang lebih akurat.

Dengan melihat latar belakang permasalahan dan hal-hal yang telah disampaikan di atas maka rumusan permasalahan yang diajukan dalam penelitian ini adalah bagaimana pelaksanaan Ship Security Plan (SSP) yang seharusnya dilakukan mangacu pada tingkat keamanan siaga II diatas kapal MT. Gamalama pada saat sandar dipelabuhan Jurong Singapura ?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan permasalahan-permasalahan dari fakta dan data. Maka tujuan yang ingin dicapai oleh penulis yaitu, untuk mengetahui sejauh mana pelaksanaan ISPS Code atau Ship Security Plan diatas kapal MT. Gamalama pada saat sandar di pelabuhan Singapura.

### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat dari penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

#### 1. Manfaat bagi penulis

Menambah wawasan serta pengetahuan tentang ISPS Code yaitu Ship Security Plan, terlebih pada sektor kemaritiman.

#### 2. Manfaat bagi lembaga pendidikan

Memberikan masukan kepada pihak pembaca dan penulis serta rekan-rekan Taruna/i yang nantinya akan bekerja dilaut menjadi seorang Perwira pelayaran niaga sekaligus menambah pembendaharaan perpustakaan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

#### 3. Manfaat bagi masyarakat

Dapat dijadikan bahan acuan bagi peneliti berikutnya untuk dapat menyajikan hasil penelitian yang lebih baik dan lebih akurat, serta memberi masukan terhadap upaya pelaksanaan Ship Security Plan.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Rencana Keamanan Kapal (*SHIP SECURITY PLAN*)

##### 1. Pengertian Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*)

Menurut buku *International Ship and Port Facility Security Code And Solas Amendments 2002*. Rencana Keamanan Kapal. (*Ship Security Plan*) adalah suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan penerapannya terhadap langkah/tindakan diatas kapal yang dirancang untuk melindungi manusia diatas kapal, muatannya, unit transportasi muatan, perbekalan kapal atau kapalnya sendiri dari resiko peristiwa/kejadian keamanan.

##### 2. Tujuan Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*)

Menurut buku *Ship Security Plan-Golar Mazo 2016*. Tujuan dari Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*) adalah untuk mematuhi Kode Keamanan Fasilitas Kapal & Pelabuhan Internasional (*International Ship and Port Facility Security Code*)

Bagian A dan B yaitu :

- a. Mengembangkan prosedur untuk mendeteksi dan mencegah tindakan atau niat buruk terhadap kapal.
- b. Untuk mencegah ancaman terhadap kapal sebagaimana diidentifikasi dalam *Ship Security Assessment*
- c. Untuk mengidentifikasi daerah terlarang dan mencegah akses yang tidak sah terhadap orang yang tak dikenal.
- d. Untuk menentukan langkah-langkah untuk menanggapi pelanggaran keamanan.
- e. Untuk menentukan bagaimana dokumentasi kontrol dan catatan harus dipelihara.

### 3. Definisi Mengenai Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*)

- a. *Designated Authority (DA)* adalah Penyelenggara yang dikenal didalam Pemerintah yang mengadakan perjanjian sebagai yang bertanggung jawab untuk memastikan implementasi dari ketentuanketentuan pasal ini yang menyinggung tentang keamanan fasilitas pelabuhan dan hubungan kapal/pelabuhan dari sudut pandang fasilitas pelabuhan, dalam hal ini Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
- b. *Port Facility Security Plan (PFSP)* atau Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan adalah suatu rancangan yang dibangun untuk memastikan penerapannya terhadap langkah/tindakan yang dirancang bangun untuk melindungi fasilitas pelabuhan dan kapal-kapal, manusia, muatannya, unit transportasi muatan dan perbekalan kapal didalam fasilitas pelabuhan dari resiko peristiwa/kejadian keamanan.
- c. *Ship Security Officer (SSO)* atau Perwira Keamanan Kapal adalah personil diatas kapal, yang bertanggung jawab terhadap Nakhoda, yang ditunjuk oleh perusahaan sebagai penanggung jawab terhadap keamanan kapal, termasuk implementasi dan pemeliharaan dari rancangan keamanan kapal dan untuk berkoordinasi dengan petugas keamanan perusahaan dan petugas keamanan fasilitas pelabuhan.
- d. *Company Security Officer (CSO)* atau Petugas Keamanan Perusahaan adalah personil yang ditugaskan oleh perusahaan untuk memastikan bahwa penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan, bahwa suatu rancangan keamanan kapal diperkuat, disampaikan untuk persetujuan, dan kemudian menerapkannya dan memeliharannya, dan untuk berhubungan dengan petugas fasilitas pelabuhan dan petugas keamanan kapal.
- e. *Port Facility Security Officer (PFSO)* atau Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan adalah personil yang ditugaskan sebagai penanggung jawab untuk pengembangan-pengembangan penerapan, perubahan dan pemeliharaan dari rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dan untuk

berhubungan dengan petugas keamanan kapal dan petugas keamanan perusahaan.

- f. *Mobile Offshore Drilling Unit* atau Unit Pengeboran Lepas Pantai yang berpindahpindah adalah suatu unit pengeboran lepas pantai yang digerakkan secara mekanis seperti ditegaskan didalam aturan IX/1, tidak dalam lokasinya.
- g. *Ship to Ship Activity* adalah setiap kegiatan yang tidak berkaitan dengan fasilitas pelabuhan yang meliputi pemindahan muatan dan atau orang dari sebuah kapal ke kapal lain.
- h. *Ship/Port Interface* atau Kapal/Pelabuhan berinteraksi adalah interaksi yang terjadi ketika suatu kapal yang berlangsung dan segera terkena akibat oleh tindakan yang melibatkan pergerakan manusia, barangbarang atau perbekalan perbekalan dari pelayanan pelabuhan ke atau dari kapal.
- i. *Declaration of Security* atau Maklumat Keamanan maksudnya suatu persetujuan yang dicapai antar suatu kapal dan bisa juga suatu fasilitas pelabuhan atau kapal yang lainnya dengan yang mana ia berinteraksi, menetapkan langkah keamanan yang masing-masing akan menerapkannya.
- j. *Recognized Security Organization* atau Organisasi keamanan yang diakui maksudnya suatu Organisasi dengan keahlian yang tepat dalam bidang keamanan dan dengan pengetahuan yang tepat dalam bidang operasional kapal dan pelabuhan, yang dikuasakan untuk melaksanakan suatu penilaian, atau suatu pemeriksaan atau suatu persetujuan atau suatu kegiatan sertifikasi, dipersyaratkan oleh bab ini atau bagian A dari Peraturan ISPS ini.
- k. *Port Security Commitee* (PSC) atau Komite Keamanan Pelabuhan adalah organisasi yang terdiri dari Adpel/Kanpel selaku Koordinator, Kabid/Kasi Penjagaan dan Penyelamatan selaku Koordinator Pelaksana dan Perwakilan Instansi terkait selaku anggota

- l. *Port Security Officer* (PSO) adalah pejabat Kabid/Kasi Penjagaan dan Penyelamatan sebagai koordinator keamanan Pelabuhan.
- m. Verifikasi adalah pemeriksaan/audit terhadap Rancangan Keamanan kapal (SSP), dan atau Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan (PFSP) serta semua ketentuan dan prosedur terkait dalam rancangan keamanan kapal dan pelabuhan yang harus dipenuhi.

#### **4. Bentuk-Bentuk Rencana Keamanan Kapal**

Menurut buku *International Ship and Port Facility Security Code And Solas Amandements 2002*, (2003 : 84-85). Tiga kondisi keamanan yang berlaku secara Internasional yang diatur sesuai dengan ketentuan ISPS Code, yaitu :

- a. Tingkat Keamanan Siaga 1 (*Security Level 1*)

Artinya tingkat normal, tingkat kondisi keamanan dimana kapal dan fasilitas pelabuhan beroperasi secara normal.

Pada tingkat keamanan Siaga 1 yang harus dilakukan adalah sebagai berikut :

- 1) Menentukan kegiatan tugas keamanan kapal.
- 2) Mengawasi akses ke kapal.
- 3) Memonitor embarkasi orang dan barang.
- 4) Memonitor daerah terlarang.
- 5) Memonitor geladak dan seputar kapal.
- 6) Mengawasi penanganan kargo dan penyimpanan di kapal.
- 7) Memastikan bahwa komunikasi keamanan telah tersedia.

- b. Tingkat Keamanan Siaga 2 (*Security Level 2*)

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

Pada tingkat keamanan siaga 2 kegiatan tambahan dalam *Ship Security Plan (SSP)* yang dilakukan yaitu :

- 1) Menentukan kegiatan tugas keamanan kapal.
- 2) Mengawasi akses ke kapal.
- 3) Memonitor embarkasi orang dan barang.
- 4) Memonitor daerah terlarang.
- 5) Memonitor geladak dan seputar kapal.
- 6) Mengawasi penanganan kargo dan penyimpanan di kapal.
- 7) Memastikan bahwa komunikasi keamanan telah tersedia.

c. Tingkat Keamanan Siaga 3 (*Security Level 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 perlindungan khusus dalam *Ship Security Plan (SSP)* adalah :

- 1) Menentukan kegiatan tugas keamanan kapal.
- 2) Mengawasi akses ke kapal.
- 3) Memonitor embarkasi orang / barang.
- 4) Memonitor daerah terlarang.
- 5) Memonitor geladak dan seputar kapal.
- 6) Mengawasi penanganan kargo dan penyimpangan di kapal.
- 7) Memastikan bahwa komunikasi keamanan telah tersedia.

## **5. Identifikasi Area Terbatas**

Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*) harus mengidentifikasi area terbatas yang akan ditetapkan dan memberikan batasan-batasan waktu penerapan langkah-langkah keamanan yang harus dilaksanakan untuk mengatasi akses ke tempat-tempat terbatas dan tempat-tempat yang dipakai untuk kegiatan pengawasan.

Tujuan diadakannya area terbatas:

- a. Mencegah penggunaan akses oleh orang yang tidak berkepentingan.
- b. Melindungi para penumpang, awak kapal, muatan dan petugas fasilitas pelabuhan atau personil badan-badan yang lain yang berwenang di kapal.
- c. Melindungi area keamanan sensitif dalam kapal.
- d. Melindungi muatan dan perbekalan.

Rancangan Keamanan Kapal harus memastikan bahwa telah ada kebijakan dan tindakan praktis untuk mengawasi akses keseluruhan area terbatas. Rancangan Keamanan Kapal harus memberikan tanda yang jelas pada seluruh area terbatas yang menyatakan bahwa area tersebut merupakan area terbatas.

Area terbatas dapat meliputi:

- a. Anjungan, Ruang Mesin dan tempat stasiun kontrol lain.
- b. Ruangan berisi peralatan dan sistem pengamatan dan sistem control
- c. Ventilasi dan sistem proses pengaturan suhu dan ruang lain yang serupa
- d. Ruangan yang merupakan akses ke tangki-tangki, pompa, dan pipa-pipa air.
- e. Ruangan yang berisi pompa-pompa barang muatan dan peralatan kontrolnya.
- f. Ruangan-ruangan yang berisi barang-barang berbahaya atau zat yang membahayakan.
- g. Ruangan muat barang dan ruangan yang berisi alat perbengkelan kapal.
- h. Ruangan awak kapal.
- i. Area lain sebagaimana ditentukan petugas keamanan kapal, yang berdasarkan penilaian keamanan kapal aksesnya harus dibatasi untuk menjaga keamanan kapal.

## 6. Tindakan Pencegahan

Beberapa contoh tindakan pencegahan dan pengawasan dari pihak kapal dalam implementasi tingkat keamanan siaga 1, yaitu :

- 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 *Ship Security Plan* (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

*Ship Security Plan* (SSP) harus berisi penanganan dari barang titipan melalui X-ray atau pemeriksaan secara teliti.

Beberapa contoh tindakan pencegahan dan pengawasan pihak kapal dalam implementasi tingkat keamanan siaga 2, yaitu :

a. Pengawasan masuk.

- 1) Penugaskan tambahan petugas untuk ronda di daerah geladak waktu sepi untuk menghindari orang masuk tanpa ijin.
- 2) Mengurangi pintu masuk ke kapal dan memperhatikan pintu mana 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.

b. Perlengkapan Kapal

*Ship Security Plan* (SSP) harus menyatakan tambahan keamanan yang dilakukan selama menerima perlengkapan kapal dengan memeriksa sebelum diterima di kapal dan memperkuat pemeriksaan.

c. Penanganan Bagasi Titipan

*Ship Security Plan* (SSP) harus melakukan tambahan keamanan terhadap bagasi titipan yang juga harus termasuk 100% x-ray, *screening* dan semua bagasi titipan.

Beberapa contoh tindakan pencegahan dan pengawasan pihak kapal dalam implementasi tingkat keamanan siaga 3, yaitu :

a. Pengawasan Masuk

Kapal harus memenuhi instruksi dari pihak yang melakukan tanggapan terhadap insiden atau ancaman keamanan. *Ship Security Plan (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.
- 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.

## 7. Prosedur Merespon Ancaman

Menurut BIMCO Berikut ini merupakan prosedur merespon ancaman

- a. Apabila kapal dalam serangan Perompak
  - 1) Bunyikan *alarm* kapal
  - 2) *Kumpulkan* seluruh awak kapal berdasarkan pembagian tugas *kapal* yang telah ditentukan
  - 3) Aktifkan SSAS (*Ship Security Allert System*) dan pastikan AIS (*Automatic Identification System*) dalam posisi ON
  - 4) *Aturlah* kecepatan kapal secepat mungkin dan berada di atas angin
  - 5) Bawa kapal secara zigzag guna menghambat laju dari kapal perompak yang diakibatkan oleh ombak dari baling-baling kapal.
  - 6) Aktifkan pertahanan kapal seperti *water spray* di lambung kapal
  - 7) Selalu jaga posisi awak kapal agar terhindar dari tembakan yang datang tiba-tiba
- b. Apabila perompak telah naik di kapal
  - 1) Kirim berita kepada Perusahaan dan Pihak yang berwenang
  - 2) Segera menuju tempat berkumpul yang aman
  - 3) Pastikan komunikasi kapal dengan pihak yang berwenang mendapatkan konfirmasi
  - 4) Nyalakan seluruh CCTV yang ada
  - 5) Tetap tenang.

## 8. Macam-Macam Peralatan Keamanan di Atas Kapal

Berikut ini merupakan peralatan peralatan keamanan di atas kapal:

- a. AIS (*Automatic Identification System*)
- b. SSAS (*Ship Security Alert System*)
- c. *Hand Held Radio*
- d. *Baton*
- e. *Whistle*

- f. GMDSS
- g. Light
- h. Padlock
- i. Fire Hose, Nozzle
- j. Public Addresser
- k. Axe
- l. Intruder Detector System
- m. Security Sign
- n. Access Control System
- o. Metal & Explosive Detector
- p. CCTV

Deskripsi peralatan keamanan di kapal:

- a. AIS (*Automatic Identification System*) seperti yang diatur dalam SOLAS *Chapter V- Regulation 19 : Carriage requirement the ship bome navigational system and equipment:*
  - 1) Kapal yang berlayar Internasional dengan GRT sama atau lebih dari 300GT.
  - 2) Kapal penumpang (*Passanger Ship*) efektif mulai 1 Juli 2013
  - 3) Kapal Tanker (*Tanker Ship*) tidak lebih dari *survey equipment* setelah 1 Juli 2004 atau Desember 2004 mana yang lebih dulu.
  - 4) Kapal berlayar Domestik dengan *tonnage* sama atau lebih dari 500GT efektif berlaku mulai 1 Juli 2008.
- b. SSAS (*Ship Security Alert System*) di atur dalam SOLAS *Chapter XI – Regulation 6*. Semua kapal-kapal harus dilengkapi SSAS yang meliputi :
  - 1) Kapal yang dibangun setelah 1 Juli 2004.
  - 2) Kapal penumpang termasuk yang dibangun sebelum 1 Juli 2004 tidak lebih dari *survey pertama* dari instalasi radio sesudah 1 Juli 2004.

- 3) *Oil Tanker, Chemical Tanker, Gas Carriers*, dan CHSC di atas 500GT yang dibangun sebelum 1 Juli 2004, tidak lebih dari survey pertama dari instalasi radio sesudah 1 Juli 2004.
  - 4) Kapal barang lainnya diatas 500GT dan MODU yang dibangun sebelum 1 Juli 2004 tidak lebih dari survey pertama instalasi radio sesudah 1 Juli 2006.
- c. *Hand Held Radio* (Radio Genggam) untuk berkomunikasi di daerah penjagaan antar awak kapal sehingga penjagaan bias lebih efektif dan terorganisir.
  - d. Baton atau tongkat
  - e. *Whistle* atau sumpritan untuk menandakan sesuatu hal
  - f. GMDSS Merupakan alat standard yang harus dimiliki oleh kapal guna berkomunikasi antar kapal ataupun ke stasiun darat atau radio pantai
  - g. *Light* atau lampu penerangan seperti senter. Untuk menyorot atau menarangi ruangan yang gelap
  - h. *Padlock* atau gembok untuk mengunci suatu ruangan agar tidak dapat dimasuki.
  - i. Fire Hose, Nozzle gunanya untuk menyembrotkan air ke daerah kapal yang mudah dinaiki bertujuan untuk mencegah orang dapat naik melalui lambung kapal.
  - j. *Public Addresser* suatu alat yang digunakan untuk menyampaikan suatu pengumuman atau perhatian berupa pengeras suara.
  - k. *Metal & Explosiv Detector* untuk mendeteksi barang barang yang berbahan metal atau bahan peledak.
  - l. CCTV merupakan bagian dari sitem keamanan terpadu yang dapat disesuaikan jumlahnya akan kebutuhan di atas kapal guna dapat menangkap gambar yang tidak dapat dijangkau oleh mata.

## **B. INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE (ISPS CODE)**

### **1. Pengertian ISPS Code**

Menurut buku *International Ship and Port Facility Security Code And Solas Amendments 2002. International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) merupakan amandemen dari konvensi SOLAS 1974, yang masuk dalam Bab XI – 2. ISPS Code adalah suatu ketentuan atau peraturan dari IMO (*International Maritime Organization*) yang berisi tentang tindakan khusus untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan maritim dalam hal keamanan kapal, perusahaan dan fasilitas pelabuhan.

Pada dasarnya, ISPS Code menggunakan pendekatan manajemen untuk menjamin keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan dan, untuk menentukan langkah-langkah keamanan apa yang tepat, penilaian risiko harus dilakukan dalam setiap kasus tertentu.

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 dan 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 :

- a. 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.

- b. Menentukan peranan dan tanggung jawab masing-masing negara anggota termasuk di dalamnya instansi pemerintah, pemerintah daerah, perusahaan pelayaran dan industry pelabuhan tingkat nasional dan Internasional untuk menjamin keamanan maritim.
- c. Menjamin data pengumpulan keamanan yang efisien dan dini serta kemungkinan saling mempertukarkan antara negara anggota
- d. Menyediakan suatu metodologi untuk penilaian keamanan yang dapat dikembangkan menjadi rekaman dan prosedur reaksi perubahan tingkat keamanan.
- e. Menjamin tersedianya tingkat keamanan maritim yang profesional dan cukup terpercaya.

## **2. Tujuan ISPS Code**

Penerapan sistem keamanan SPS-Code berdasarkan Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut, 1974 (*ISPS Code section A/1.2*) bertujuan untuk :

- a. Menetapkan suatu kerangka kerja Internasional untuk mendeteksi ancaman keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan yang mempengaruhi kapal atau fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk melayani perdagangan internasional.
- b. Menetapkan tanggung jawab dan peran masing-masing pihak untuk meningkatkan keamanan maritim.
- c. Memastikan pengumpulan dan pertukaran informasi yang terkait dengan keamanan lebih awal.
- d. Menyediakan suatu metodologi penilaian keamanan agar penyelenggara pelabuhan dan atau kapal memiliki rancangan dan prosedur untuk

mengambil langkah-langkah perubahan terhadap tingkatan (*level*) keamanan di tempat masing-masing.

- e. Memastikan kepercayaan bahwa tindakan keamanan maritim telah cukup dilaksanakan secara proporsional dan berada pada tempatnya.

Selain hal tersebut diatas, IMO juga menetapkan hal-hal yang harus di aplikasikan berdasarkan *ISPS Code section A/3*, yaitu :

1. Jenis-jenis kapal yang dijalankan pada pelayaran internasional :
  - a. Kapal penumpang, termasuk kapal penumpang kecepatan tinggi.
  - b. Kapal barang, termasuk kapal barang kecepatan tinggi dengan ukuran 500 GT dan lebih.
  - c. Unit pengeboran lepas pantai berpindah.
2. Fasilitas pelabuhan yang melayani kapal-kapal yang melakukan pelayaran internasional.
3. Kapal dan fasilitas pelabuhan harus memenuhi semua ketentuan yang ada dalam *ISPS Code* untuk mendapatkan sertifikat keamanan (*SoCPF*).
4. Ketentuan ini tidak berlaku untuk :
  - a. Kapal perang.
  - b. Peralatan pendukung angkatan laut.
  - c. Kapal yang digunakan untuk non-komersil yang hanya merupakan pelayanan publik.

### **3. Ketentuan-ketentuan ISPS Code.**

Adapun ketentuan-ketentuan *ISPS Code (International Ship and Port Security) Code* dibagi menjadi 2 bagian yaitu :

#### **B. Bagian A: Persyaratan Wajib (*Mandatory*)**

- 1) Umum (*General*)
- 2) Definisi (*Definition*)
- 3) Aplikasi (*Application*)

- 4) Tanggung jawab negara anggota (*Responsibility of Contractive Government*)
- 5) Pernyataan keamanan (DOS)
- 6) Kewajiban perusahaan (*Obligation of The Company*)
- 7) Keamanan kapal (*Ship Security*)
- 8) Penilaian keamanan Kapal (SSA)
- 9) Rencana keamanan Kapal (SSP)
- 10) Catatan atau dokumen (Records)
- 11) Pegawai keamanan perusahaan (CSO)
- 12) Petugas keamanan Kapal (SSO)
- 13) Pelatihan, praktek dan pengujian terhadap keamanan kapal
- 14) Keamanan fasilitas pelabuhan
- 15) Penilaian Keamanan fasilitas pelabuhan
- 16) Rencana Keamanan fasilitas pelabuhan
- 17) Petugas Keamanan fasilitas Pelabuhan
- 18) Pelatihan, praktek dan pengujian terhadap keamanan fasilitas pelabuhan.
- 19) Verifikasi dan sertifikasi kapal.

C. Bagian B : Petunjuk Pelaksanaan (*Rekomendatory*)

- 1) Perkenalan
- 2) Penetapan
- 3) Penerapan
- 4) Tanggung jawab negara anggota
- 5) Pernyataan keamanan
- 6) Tanggung jawab perusahaan
- 7) Keamanan kapal
- 8) Penguji juklak keamanan kapal
- 9) Rencanan keamanan kapal
- 10) Catatan kejadian
- 11) Perwira keamanan perusahaan

- 12) Perwira keamanan kapal
- 13) Latihan, latihan berkala dan latihan cepat tanggap keamanan
- 14) Keamanan fasilitas Pelabuhan
- 15) Penguji Juklak 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 :

- a. Menetapkan tingkatan keamanan yang berlaku.
- b. Memberikan persetujuan terhadap rancangan keamanan kapal.
- c. Menyetujui amandemen-amandemen yang relevan dari rancangan terdahulu yang telah disetujui.
- d. Memeriksa ketentuan kapal dalam memenuhi ketentuan Bab XI-2 serta menerbitkan sertifikat keamanan kapal Internasional.
- e. Menentukan fasilitas-fasilitas pelabuhan wilayah teritorial yang wajib mengangkat petugas keamanan fasilitas pelabuhan yang bertanggung jawab mempersiapkan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan.
- f. Melaksanakan pengawasan dan langkah-langkah dalam rangka mematuhi ketentuan.
- g. Menguji rancangan yang telah disetujui.
- h. Serta menyampaikan informasi kepada *International Maritime Organisation* (IMO) dan kepada industri pelayaran dan pelabuhan.

#### **4. Pemberlakuan ISPS Code**

Indonesia sejak 1 Juli 2004 mulai memberlakukan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (ISPS Code) bagian A dan B (*International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*) sesuai ketetapan *Diplomatic Conference* yang diselenggarakan *International Maritime Organisation* (IMO) suatu badan

PBB pada 12 Desember 2002. ISPS Code yang akan diberlakukan itu mencakup jenis kapal yang melakukan pelayaran internasional, kapal penumpang yang meliputi kapal penumpang berkecepatan tinggi, kapal barang yang berukuran 500 *gross tonnage* (GT) ke atas dan unit kapal pengeboran lepas pantai bergerak (*Mobile offshore drilling unites*), dan fasilitas pelabuhan yang melayani kapal yang melakukan kegiatan pelayaran internasional.

## **5. Penerapan Keamanan di Kapal**

### **A. Penilaian Keamanan Kapal (*Ship Security Assessment*)**

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

1. *Company Security Officer* (CSO) dan atau petugas yang ditunjuk oleh perusahaan.
2. *Recognized Security Organization* (RSO) yang telah ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

### **B. Rancangan Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*)**

Rancangan keamanan kapal merupakan rencana keamanan yang dikembangkan dari hasil penilaian keamanan untuk memastikan bahwa penerapan langkah-langkah keamanan diatas kapal yang dirancang dapat diterapkan untuk melindungi orang, muatan, peralatan angkut muatan, gudang perbekalan kapal dari resiko suatu gangguan keamanan. Elemen-elemen yang menjadi substansi dari rancangan keamanan kapal sebagaimana dimaksud dalam ISPS Code Part A.9 dan Part 8.9. Rancangan keamanan kapal (*SSP*) dapat dilaksanakan oleh:

1. *Company Security Officer* (CSO) dan atau petugas yang ditunjuk oleh Perusahaan.
  2. *Recognized Security Organization* (RSO) yang telah ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut
- C. Perwira Keamanan Perusahaan (CSO), Perwira Keamanan Kapal (SSO).

Perwira Keamanan Kapal (CSO) Petugas Keamanan Perusahaan harus ditunjuk secara resmi oleh perusahaan untuk bertanggung jawab atas semua masalah keamanan yang berhubungan dengan kapalkapal yang ditentukan oleh Perusahaan. Setiap aspek dari permasalahan tersebut bisa dilimpahkan kepada Wakil atau Petugas Keamanan Perusahaan Pengganti (*Alternate CSO*). Tugas dan tanggung jawab CSO meliputi, tetapi tidak terbatas sebagaimana yang dimaksud dalam ISPS Code Part A 11.2.

- D. Pelatihan (*Training*), Praktek Latihan dan Pelaksana Latihan (*Exercise*)

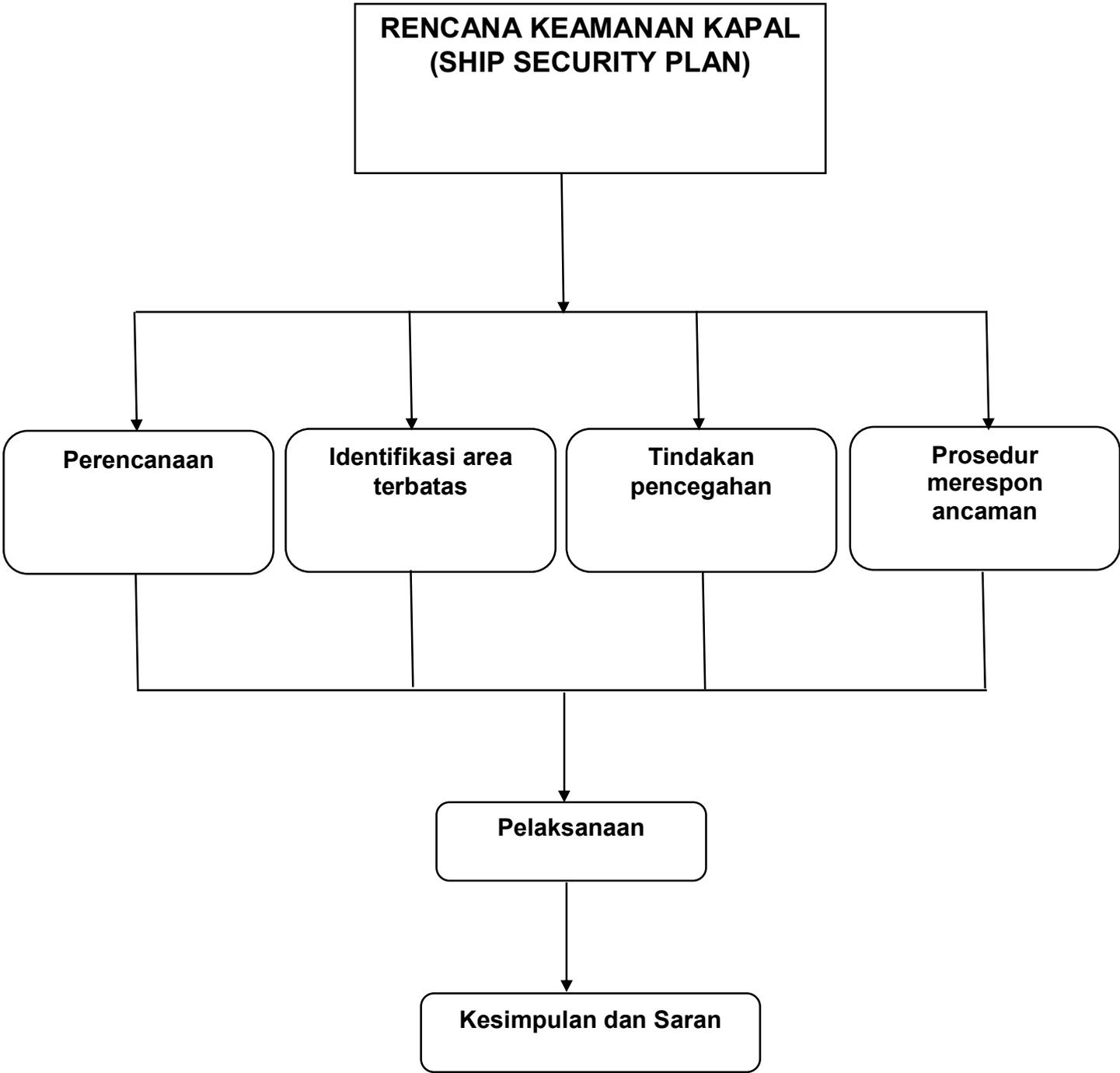
Setiap kapal yang telah memperoleh persetujuan pemenuhan terhadap ISPS Code, diharuskan untuk memelihara tingkat keamanan yang dimiliki dengan melaksanakan Pelatihan (*Training*), Praktek Latihan (*Drill*) dan Pelaksanaan Latihan (*Exercise*) secara periodik dan berkesinambungan dengan ketentuan sebagai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

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

dalam pelaksanaan *Exercise* adalah CSO dan pihak-pihak terkait jika dipandang perlu.

**C. Kerangka Pikir**

GAMBAR 2.1. Kerangka Pikir



#### **D. *Hipotesis***

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah diuraikan diatas maka penulis menduga pelaksanaan Pelaksanaan Rencana Keamanan Kapal (*Ship Security Plan*) Tingkat Keamanan Siaga II tidak sesuai dengan kondisi keamanan kapal saat sandar di pelabuhan Jurong Singapura yaitu tingkat keamanan siaga II.

## BAB III

### METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan suatu usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran ilmu pengetahuan secara ilmiah. Penelitian adalah terjemahan dari kata Inggris *research*. Dari itu, ada juga yang menerjemahkan *research* sebagai *riset*. *Research* itu sendiri berasal dari kata *re*, yang berarti "kembali" dan *to search* yang berarti mencari. Dengan demikian, sebenarnya clan *research* atau *riset* adalah "mencari kembali".

Metodologi penelitian adalah cara atau teknis yang dilakukan dalam penelitian. Sebuah penelitian harus berdasarkan pada material data yang akurat, agar hasil dari sebuah penelitian itu dapat dipertanggung jawabkan, baik secara ilmiah maupun secara kenyataan di lapangan, sehingga hasil penelitian itu mempunyai nilai positif.

Selain itu, kegunaan dari pada penelitian adalah untuk menyelidiki keadaan dari konsekuensi terhadap suatu keadaan khusus. Secara umum metode penelitian diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data, dengan tujuan dan kegunaan tertentu.

#### A. Jenis Dan Variabel Penelitian

##### 1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis penelitian kualitatif, dimana penelitian yang menggunakan pendekatan kualitatif lebih merankankan analisisnya pada proses penyimpulan

deduktif dan induktif serta analisis terhadap dinamika hubungan antar fenomena yang diamati dengan menggunakan logika ilmiah.

## 2. Variabel Penelitian

Apabila disesuaikan dengan jenis Penelitian maka penulis mengambil variable penelitian yaitu pelaksanaan Rencana Keamanan Kapal (Ship Security Plan) Tingkat Keamanan Siaga II di MT.Gamalama

### **B. Definisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus**

Pada penelitian ini Variabel penelitian adalah pelaksanaan Rencana Keamanan Kapal (Ship Security Plan) Tingkat keamanan II di kapal.

Rencana keamanan kapal (SSP) yang artinya suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan penerapannya terhadap langkah/tindakan diatas kapal yang dirancang untuk melindungi manusai diatas kapal, mutannya, unit transportasi muatan, perbekalan kapal atau kapalnya sendiri dari risiko peristiwa/kejadian keamanan. Yang mana Rencana Kemanan Kapal (Ship Security Plan) merupakan bagian dari Kode Keamanan Fasilitas Kapal & Pelabuhan Internasional (Internasional Ship and Port Facility Security Code).

### **C. Populasi dan Sampel Penelitian**

#### 1. Populasi Penelitian

Populasi merupakan seluruh unit yang akan diteliti dan setidaknya mempunyai satu sifat yang sama. Dan yang menjadi populasi dalam penelitian ini yaitu seluruh anak buah kapal MT.Gamalama yang berjumlah 29 orang.

#### 2. Sampel Penelitian

Sampel merupakan representasi dari populasi yang diteliti. Dan yang menjadi sampel pada penelitian ini yaitu 3 orang anak buah kapal MT.Gamalama.

#### **D. Teknik Pengumpulan Data**

##### 1. Teknik dan prosedur pengumpulan data

Metode yang digunakan dalam penelitian ada 2 yaitu :

###### a. Metode *field research*, yaitu :

Mengumpulkan data langsung pada lokasi penelitian ataupun objek penelitian.

###### b. Metode *Library research*, yaitu :

Mengumpulkan data dari bahan bacaan, untuk menjadikan landasan teori dalam pembahasan proposal.

##### 2. Instrumen Penelitian

Instrumen dalam penelitian penulisan adalah sebagai berikut:

###### a. Metode Penelitian Lapangan

Dalam metode ini penulis akan melakukan penelitian dan pengamatan secara langsung mengamati dan meneliti objeknya.

Data dan informasi yang akan dikumpulkan melalui:

###### 1) Metode Observasi

Pengumpulan data dan informasi dengan menggunakan teknik observasi artinya secara langsung mengamati dan meneliti objeknya. Observasi dilakukan pada saat menjalani proyek laut diatasdan pada saat melaksanakan tugas penjagaan.

###### 2) Daftar Pertanyaan

Yaitu teknik pengumpulan data dilakukan dengan menyebarkan pertanyaan kepada responden yaitu para ABK dimana penulis membuat dan menyiapkan daftar pertanyaan untuk dijawab.

###### b. Metode Penelitian Pustaka

Penulis memperoleh data dan informasi yang akan didapatkan dengan membaca dan mempelajari buku-buku dan tulisan-tulisan mengenai data informasi yang sangat penting didalam menunjang strategi rancangan pelayaran serta di dalam peningkatan keselamatan pelayaran kapal niaga.

#### **E. Teknik Analisis Data**

Dalam penelitian ini penulis menganalisa data yang berupa kata-kata, kalimat yang didapat dari wawancara, catatan lapangan, dan dokumen yang dapat mendukung penelitian serta tulisan yang berisikan tentang paparan uraian yang didapatkan dari studi kepustakaan dan hasil pengamatan.

Setelah seluruh data diperoleh dari hasil wawancara, dan pengamatan lalu dipelajari, setelah itu mengadakan reduksi data yaitu suatu usaha untuk membuat rangkuman dan memilih hal-hal yang secara pokok serta memfokuskan hal-hal yang penting dari hasil wawancara, observasi atau pengamatan tersebut.

Langkah selanjutnya dengan membuat penyajian data, penyajian data adalah penyampaian informasi berdasarkan data yang dimiliki dan disusun secara baik sehingga mudah dilihat, dibaca dan dipahami, sehingga kita lebih mudah dalam membuat kesimpulan.

## BAB IV

### PEMBAHASAN MASALAH

#### A. Gambaran Umum

##### 1. Sejarah Singkat MT. GAMALAMA

Sebagai lokasi penelitian dari penulisan skripsi ini, MT. Gamalama adalah salah satu armada kapal Tanker andalan yang dimiliki oleh perusahaan PT.PERTAMINA yang telah mangangkut dan menyebarkan crude oil diseluruh kilang PT.PERTAMINA yang ada di Indonesia sejak tahun 2011, dimana kapal MT.GAMALAMA ini dibangun padahan tahun 2010 dengan dimensi 244 x 44 x 48.2 m, GT/NT adalah 63005 / 24134 Tons, Power: 6489 kw, dan Deadweight adalah 88322 Tons.

##### 2. Data teknis kapal MT.Gamalama

Gambar 4.1 Ship Particular	
SHIP'S PARTICULARS 	
SHIP NAME	: GAMALAMA
SHIP'S OWNER NAME AND ADDRESS	: PT. PERTAMINA (PERSERO), JL. MERDEKA TIMUR NO. 1A, JAKARTA 10110, INDONESIA. PHONE : (+62) 21 4393 5380.
SHIP'S OPERATOR NAME AND ADDRESS	: PT. PERTAMINA ( PERSERO ), SHIPPING MARKETING & TRADING DIRECTORATE, JL. YOS SUDARSO NO. 32 - 34 JAKARTA UTARA 14320, JAKARTA - INDONESIA. PHONE : (+62) 21 430 1086
SHIP'S TYPE	: OIL TANKER
IMO NUMBER	: 9524920
FLAG (NATIONALITY)	: INDONESIA
PORT OF REGISTRY	: JAKARTA
CALL SIGN	: P O F X
CLASS REGISTER NO. ABS / BKI	: 11204737 / 14891
CLASSIFICATION SOCIETY	: ABS & BKI
CLASS NOTATION ABS	: *A1 Oil Carrier, E, *AMS, *ACCU, VEC, TCM, AB-CM, CSR, ENVIRO, GP, SPMA.
CLASS NOTATION BKI	: *A1000 OIL/PRODUCT TANKER, CSR, SPM, CPS, IW, ISP
REGISTER NUMBER	: 14891
MMSI NUMBER / IMARSAT NUMBER	: 525 008 070 / 452 502 190
SHIP PHONE NUMBER	: :+6221 4301086 Ex: 8106
TELEX NUMBER	: 452 502 190
E-MAIL ADDRESS	: <a href="mailto:gamalama@pertamina.com">gamalama@pertamina.com</a>
RADIO ACCOUNTING AUTHORITY	: IA08
GROSS TONNAGE	: 63,005.00 TONNES
NETT TONNAGE	: 24,134.00 TONNES
DEADWEIGHT	: 88,322.00 TONNES.
VOLUME OF COT 100 % FULL	: 123,316.68 M3
VOLUME OF WBT 100 % FULL	: 41,713.920 M3
VOLUME OF SLOP TANKS 100 % FULL	: 4,773.980 M3
L.O.A	: 244.50 METERS
L.B.P	: 233.00 METERS
MOULDED BREADTH	: 44.00 METERS
MOULDED DEPTH	: 21.50 METERS
KEEL TO MASTHEAD	: 48.42 METERS
SUMMER DRAFT/DISPL/DWT/FREEBOARD	: 12.70 M / 109,422.00 TS / 88,322.00 TS / 8.617 M.
TROPICAL DRAFT/DISPL/DWT/FREEBOARD	: 12.965 M / 111,967.71 TS / 90,867.71 TS / 8.352 M.
LIGHT DRAFT/DISPL/DWT/FREEBOARD	: 03.042 M / 21,110.00 TS / 000.00 TS / 18.275 M.
MAX. MANIFOLD HEIGHT FROM WL (S. DRAFT)	: 10.717 M
MANIFOLD; DIMENSIONS / TO BOW	: ND 530 MM / 121.26 M
BUILDERS NAME	: JIANGSU EASTERN HEAVY INDUSTRIES CO Ltd CHINA
HULL NO.	: JEH108C-001
DATE OF KEEL LAYING	: 30 AUGUST 2010
DATE OF LAUNCHING	: 21 JUNE 2011
DATE OF DELIVERY	: 18 OCTOBER 2011
NAVIGATION AREA	: UNRESTRICTED OCEAN GOING
MAIN ENGINE : - TYPE	: HYUNDAI - MAN B&W 6S42MCT
- MCR / CSR	: 6480 Kw @ 136 RPM / 5832 Kw @ 131.1 RPM
PROPELLER : - TYPE	: NIAI RIGHT HANDED, 4 BLADES PITCH
- DIAMETER	: 7.150 M
SERVICE SPEED	: 12, 50 KNTS
COMPLEMENTS	: 15 (Officers) + 17 (Subordinate) + 6 (Zues crew).
MASTER	: Capt. Ahmad Faozan

## **B. Analisa Dan Pembasan Masalah**

Setelah melihat permasalahan yang penulis kemukakan pada rumusan masalah, maka penulis menganalisa dan mengambil kesimpulan bahwa yang menjadi penyebab terjadinya ketidakselarannya tugas jaga Perwira dan ABK adalah tanggung jawab khususnya masalah patroli di atas kapal, dimana MT. GAMALAMA setiap satu jam harus mengadakan patroli karena mengingat di kapal MT. GAMALAMA penulis bekerja di atas kapal memakai sistem keamanan siaga II (dua) yaitu tingkat keamanan yang harus dilaksanakan pada waktu tertentu sebagai resiko meningkatnya suatu insiden keamanan serta kurangnya tanggung jawab Perwira jaga dan ABK pada saat tugas jaga di Gangway. Dimana ABK harus selalu menjaga Gangway dan memonitor orang di sekelilingnya.

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. Khususnya di bidang maritim persengketaan antara pihak kapal atau antara perusahaan pelayaran sering terjadi misalnya ancaman bom, dan penyelundupan. Maka diadakanlah ISPS Code sebagai sistem atau metode untuk mengatasi hal tersebut, akan tetapi melalui bagian-bagian dalam ISPS Code menyangkut penerapannya terhadap SSP (Ship Security Plan) di atas kapal, tetapi hal ini tidak terpenuhi secara maksimal karena pemahaman ISPS Code khususnya mengenai maksud dan tujuan dalam SSP oleh para Perwira jaga dan ABK kurang di pahami atau di pahami.

Pada saat melaksanakan tugas jaga, faktor yang sangat berperan penting dalam pelaksanaan ISPS Code berjalan adalah tanggung jawab, karena dapat menyebabkan terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan di atas kapal, 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 masih sangat memperhatikan dan sangat minim. Sehingga manajemen kapal tidak terlaksana dengan baik atau simpang siur terhadap ISPS Code tersebut. maka terjadilah kejadian-kejadian yang dapat mengancam keselamatan Crew di atas kapal.

Pelaksanaan Rencana Keamanan Kapal (Ship Security Plan) dalam hal ini tidak sesuai dengan penerapan tingkat keamanan siaga II yang belum optimal ketika memasuki pelabuhan Jurong Singapura.

Tabel 4.1 Pelabuhan Jurong Singapura Terminal Siaga II

No.	Kegiatan Tingkat Keamanan Siaga 2	Nilai	Keterangan
1	Pengawasan Masuk	35	Kurang Dilakukan
2	Daerah Terbatas (Restricted Area)	40	Kurang Dilakukan
3	Pengawasan Muatan	90	Dilakukan
4	Perlengkapan Kapal	90	Dilakukan
5	Penanganan Bagasi Titipan	55	Kurang Dilakukan
Total		310	Kurang Dilakukan

Sumber Data: Hasil Olah Data Agustus 2020

Keterangan:

1. Sering dilakukan = 91-100
2. Dilakukan = 71-90
3. Cukup Dilakukan = 51-79
4. Kurang Dilakukan = 21-50

5. Tidak Dilakukan = 0-20

Dari tabel 4.1 , menunjukkan tingkat kegiatan yang dilakukan dalam pelaksanaan *Ship Security Plan* (Tingkat Keamanan Siaga II) kurang dilakukan, sama dengan 310/10 = 31 keterangan kurang dilakukan

Tabel 4.2 Pelabuhan Jurong Singapura Terminal Siaga II Kegiatan Tambahan

No.	Kegiatan Tambahan Tingkat Keamanan Siaga 2	Nilai	Keterangan
1	Menentukan kegiatan tugas keamanan kapal	90	Dilakukan
2	Mengawasi akses ke kapal	50	Kurang Dilakukan
3	Memonitor Embarkasi orang dan barang	70	Cukup Dilakukan
4	Memonitor Daerah Terlarang	50	Kurang Dilakukan
5	Memonitor geladak dan seputar kapal	70	Cukup Dilakukan
6	Mengawasi penanganan kargo dan penyimpanan dikapal	90	Dilakukan
7	Memastikan bahwa komunikasi keamanan telah tersedia	90	Dilakukan

Total	510	Cukup Dilakukan
-------	-----	-----------------

Sumber Data: Hasil Olah Data Agustus 2020

Keterangan:

- 6. Sering dilakukan = 91-100
- 7. Dilakukan = 71-90
- 8. Cukup Dilakukan = 51-79
- 9. Kurang Dilakukan = 21-50
- 10. Tidak Dilakukan = 0-20

Dari tabel 4.1 , menunjukkan tingkat kegiatan yang dilakukan dalam pelaksanaan *Ship Security Plan* (Tingkat Keamanan Siaga II) cukup dilakukan, sama dengan  $510/10 = 51$  keterangan cukup dilakukan

Kesimpulan dari tabel 4.1 dan 4.2 , menunjukkan tingkat kegiatan yang dilakukan dalam pelaksanaan *Ship Security Plan* (Tingkat Keamanan Siaga II) kurang dilakukan, ini dikarenakan terdapat pada kegiatan utama Tingkat Keamanan Siaga II menyatakan pelaksanaan kurang dilakukan.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### ***A. Kesimpulan***

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

Pelaksanaan *Ship Security Plan*, tingkat keamanan II belum berjalan maksimal dari segi utama maupun tambahan. Hal ini disebabkan karena kurangnya kesadaran dan pemahaman ABK dalam menjalankan tugas dan kewajiban di atas kapal

Pemberian pemahaman dan Pengawasan tentang ISPS CODE / *Ship Security Plan* di atas Kapal MT. GAMALAMA dari SSO (ship Security Officer) masih kurang sehingga pelaksanaan ISPS CODE / *Ship Security Plan* tidak berjalan sesuai aturan.

Semua kegiatan-kegiatan yang menyangkut masalah-masalah di dalam *Ship Security Plan* ( SSP ) tidak dilaksanakan secara efektif karena kurang disiplinnya serta sikap masa bodoh para Perwira dan Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan tugas di dalam pelaksanaan ISPS CODE.

#### ***B. Saran-Saran***

SSO (*Ship Security Officer*) harus memastikan dan mengontrol bahwa SSP ( *Ship Security Plan* ) telah dipahami oleh semua ABK dan pelaksanaannya berjalan dengan baik dan optimal sesuai aturan yang ditetapkan di dalam ISPS CODE.

Bagi Perwira jaga dan ABK (Anak Buah Kapal) jaga yang tidak melaksanakan tugasnya sesuai dengan SSP (*Ship Security Plan*) Harus mendapat teguran dari SSO (*Ship Security Officer*) dan diketahui oleh Owner Ship selaku Overriding di Kapal, Selanjutnya dipertimbangkan bagaimana kualitas Perwira dan ABK tersebut.

## 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//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). *ISPS CODE*. Jakarta: Resist.
- International Maritime Organization (IMO). (2002). *ISPS 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 : <https://jurnalmaritim.com/sekilas-tentang-isps-code/>. Diakses hari Selasa, Tanggal 24 Maret 2020. Makassar
- Sumber : <https://www.google.co.id/amp/s/www.marineinsight.com>. *Marine Safety (What is Ship Security Plan on Ships)*. Diakses hari Kamis, Tanggal 26 Maret 2020. Makassar
- Sumber : <http://www.maritimeworld.web.id>. *Mengupas Tuntas Tentang Sejarah Lahirnya ISPS Code*. Diakses hari Minggu, Tanggal 29 Maret 2020. Makassar
- Sumber : <http://blog.docking.id/>. *Sekilas Tentang ISPS Code Pm 45 Tahun 2012 Tentang Manajemen Keselamatan Kapal*. Diakses hari Minggu, Tanggal 9 Maret 2020. Makassar

Sumber : <https://docplayer.info/35647660>. *Bab II Landasan\_Teori Sertifikat Kapal Adalah Syarat atau Sistem Manajemen Keselamatan*. Diakses hari Minggu, Tanggal 29 Maret 2020. Makassar.

Sumber : <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20191226105649-106-459978/enam-perompak-susupi-kapal-tanker-di-selat-singapura>. Diakses hari Minggu, Tanggal 29 Maret 2020. Makassar.

Sumber : <http://marinegyaan.com/what-is-ship-security-planssp/>. Diakses hari Minggu, Tanggal 29 Maret 2020. Makassar.

Sumber : <https://indonesiashippingline.com/wacana-opini/5097-sepanjang-2019-ada-31-kasus-perompakan-kapal-di-selat-malaka,-bagaimana-%E2%80%98peran%E2%80%99-indonesia.html>:. Diakses hari Minggu, Tanggal 29 Maret 2020. Makassar

Sumber : Rahayu, T. (2020). Analisis Kompetensi Kerja Petugas Operasional Pelabuhan Di Area Pelindo III dan Pelindo IV. *VENUS*, 8(1), 40-55.

## Data Pertanyaan

### **“ Analisa Pelaksanaan Rencana Keamanan Kapal ( Ship Security Plan ) Tingkat Keamanan Siaga II Di MT.Gamalama“**

Daftar pertanyaan ini disusun untuk keperluan penelitian dan digunakan untuk tujuan ilmiah, oleh karena itu kepada responden mohon dapat diisi dengan benar dan jujur sesuai petunjuk, atas kesediaan dan kerja sama dalam daftar pertanyaan ini, kami ucapkan terima kasih.

#### A. Identitas responden

1. Nama Responden :
2. Umur :
3. Jenis Kelamin :
4. Jabatan :

#### B. Petunjuk

Pilihlah salah satu jawaban dari pertanyaan di bawah ini yang paling sesuai dengan pendapat saudara dengan memberikan tanda (√) yang di tempat yang telah disediakan.

#### **Pertanyaan**

1. Apa yang Anda melakukan pengawasan orang-orang yang naik diatas kapal?
  - a. Sering dilakukan
  - b. Dilakukan
  - c. Cukup dilakukan
  - d. Kurang dilakukan
  - e. Tidak dilakukan
2. Apa anda mangadakan pengguna daerah terbatas (Resctricted Area)?
  - a. Sering dilakukan

- b. Dilakukan
  - c. Cukup dilakukan
  - d. Kurang dilakukan
  - e. Tidak dilakukan
3. Apa anda melaksanakan Pengawasan Muatan?
- a. Sering dilakukan
  - b. Dilakukan
  - c. Cukup dilakukan
  - d. Kurang dilakukan
  - e. Tidak dilakukan
4. Apakah Anda mempersiapkan perlengkapan kapal ketika kapal melaksanakan kegiatan dinas jaga pelabuhan maupun berlabuh?
- a. Sering dilakukan
  - b. Dilakukan
  - c. Cukup dilakukan
  - d. Kurang dilakukan
  - e. Tidak dilakukan
5. Apa Anda melakukan penanganan bagasi titipan dari ABK ataupun Tamu?
- a. Sering dilakukan
  - b. Dilakukan
  - c. Cukup dilakukan
  - d. Kurang dilakukan
  - e. Tidak dilakukan
6. Apa Anda menentukan kegiatan yang akan Anda lakukan sebelum mengadakan tugas keamanan kapal?
- a. Sering dilakukan
  - b. Dilakukan
  - c. Cukup dilakukan
  - d. Kurang dilakukan

- e. Tidak dilakukan
7. Apa anda memonitor gangway dan seputar geladak kapal secara teratur?
- a. Sering dilakukan
  - b. Dilakukan
  - c. Cukup dilakukan
  - d. Kurang dilakukan
  - e. Tidak dilakukan
8. Apa anda memastikan alat komunikasi tersedia selalu atau tidak error?
- a. Sering dilakukan
  - b. Dilakukan
  - c. Cukup dilakukan
  - d. Kurang dilakukan
  - e. Tidak dilakukan
9. Apa anda mengecek ruang penyimpanan alat kerja ketika melaksanakan tugas keamanan?
- a. Sering dilakukan
  - b. Dilakukan
  - c. Cukup dilakukan
  - d. Kurang dilakukan
  - e. Tidak dilakukan
10. Apa anda mengecek dapur dan tempat penyimpanan makanan ketika melaksanakan tugas keamanan?
- a. Sering dilakukan
  - b. Dilakukan
  - c. Cukup dilakukan
  - d. Kurang dilakukan
  - e. Tidak dilakukan

## RIWAYAT HIDUP PENULIS



M AGUNG WIRAWAN SUGIHARTO, lahir pada tanggal 3 November 1999 di Kab. Maros, Sulawesi Selatan, anak pertama dari 4 orang bersaudara, putra dari pasangan Sugiharto dan Nurlaelah. Penulis memulai jenjang pendidikan Sekolah Dasar Negeri 05 Hasanuddiin Maros pada Tahun 2005 dan tamat Tahun 2011 kemudian melanjutkan pendidikan di Sekolah Menengah Pertama Negeri 1 Maros pada Tahun 2011 dan tamat tahun 2014. Kemudian melanjutkan pendidikan di Sekolah Menengah Atas Negeri 3 Maros Tahun 2017 sampai Tahun 2017.

Penulis memilih mengikuti diklat di Politkenik Ilmu Pelayaran Makassar karena penulis menganggao masa depan yang cerah dan kehidupan yang sejahterah dapat diraih melalui profesi sebagai pelaut.

Penulis mulai mengikuti diklat di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar pada Tahun 2017 terhitung sebagai angkatan XXXVIII mengambil jurusan nautika. Pada tahun 2019 penulis melaksanakan pratek laut (prala) di MT. Gamalama milik PT. Pertamina (persero), Jl. Yos Sudarso 32 – 34 Tanjung Priok Jakarta Utara, Selama 11 Bulan 24 Hari, Setelah itu penulis kembali ke Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar untuk melanjutkan pendidikan pada semester VII dan VIII hingga skripsi ini diujikan.