

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



MAKALAH

**OPTIMALISASI PENERAPAN ISPS CODE GUNA
MENINGKATKAN KEAMANAN DI ATAS KAPAL
MV. GLOBAL ONE**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pelaut I**

Oleh :

PUTRA JAYA PINEM

NIS : 02697/N-I

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT I
JAKARTA
2022**

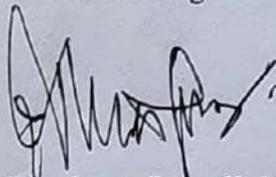
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : PUTRA JAYA PINEM
NIS : 02697/N-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN ISPS CODE GUNA
MENINGKATKAN KEAMANAN DI ATAS KAPAL MV.
GLOBAL ONE

Pembimbing I



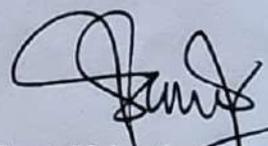
Dr. Bambang Sumali, Msc

Pembina Tk.I (IV/b)

NIP. 19601105 198503 1 001

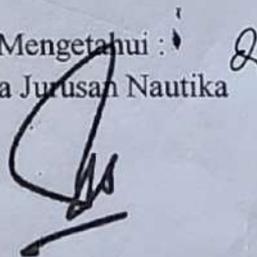
Jakarta, September 2022

Pembimbing II



Capt. Valentinus Saridin

Mengetahui :
Ketua Jurusan Nautika



Capt. Bhima Siswo Putro, S.Si.T., MM

NIP. 19730526 200812 1 001

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BALAI BESAR PENDIDIKAN PENYEGARAN DAN
PENINGKATAN ILMU PELAYARAN**

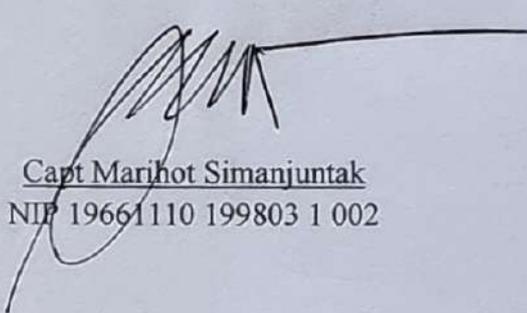


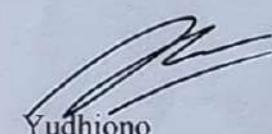
TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : PUTRA JAYA PINEM
NIS : 02697/N-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN ISPS CODE GUNA
MENINGKATKAN KEAMANAN DI ATAS KAPAL MV.
GLOBAL ONE

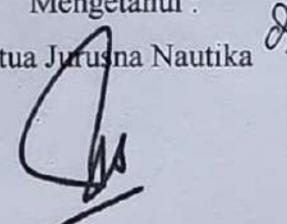
PENGUJI I

PENGUJI II


Capt Marihot Simanjuntak
NIP 19661110 199803 1 002


Yudhiono
NIP 19820130 100912 1 004

Mengetahui :
Ketua Jurusan Nautika


Capt BhimaSiswoPutro, S.Si.T.,MM
NIP. 19730331 200604 1 001

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, Karena atas kehendak-Nya serta dukungan istri tercinta sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Pada penulisan makalah ini penulis mengambil judul : **“OPTIMALISASI PENERAPAN ISPS CODE GUNA MENINGKATKAN KEAMANAN DI ATAS KAPAL MV. GLOBAL ONE”**

Dalam penyusunan makalah ini penulis banyak mendapatkan bantuan dan dorongan yang sangat berharga dari berbagai pihak, baik secara moril maupun materil. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat :

1. Capt. Sudiono, M. Mar selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran
2. Bapak Ali Muktar selaku Ka. Div Pengaembangan
3. Capt. Bhimo Siswo Puttro, S. Si T.,MM Selaku Ketua Jurusan Nautika
4. Capt. Valentinus Saridin, selaku Pembimbing Materi.
5. Dr, BambangSumali M.Sc, selaku Pembimbing Teknis.
6. Istri dan anak tercinta atas dukungannya baik secara moril maupun materil.
7. Seluruh Dosen dan Instruktur Pengajar di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
8. Rekan-rekan Pasis Program DP-I Nautika Angkatan XLIII Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran

Karena keterbatasan pengetahuan, kemampuan dan waktu, maka penulisan makalah ini jauh dari sempurna dan untuk itu penulis akan dengan senang hati dapat menerima kritik dan saran untuk perbaikan makalah ini.

Akhir kata, semoga makalah ini dapat membawa manfaat bagi penulis dan para pembaca pada umumnya.

Jakarta, September 2022

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR LAMPIRAN	vi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	3
C. Batasan Masalah.....	3
D. Rumusan Masalah	4
E. Tujuan Dan Manfaat Penulisan.....	4
F. Sistematika Penulisan.....	5
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	7
B. Kerangka Pemikiran	24
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data.....	25
B. Analisis Data.....	27
C. Pemecahan Masalah	30
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	44
B. Saran	44
DAFTAR PUSTAKA	46
LAMPIRAN	
DAFTAR ISTILAH	

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. *Ship Particular*
- Lampiran 2. *Crew List*
- Lampiran 3. ISPS List
- Lampiran 4. Security Drill
- Lampiran 5. Emergency Response Plan
- Lampiran 6. Visitor Log Book
- Lampiran 7. Gambar Kapal MV. Global One
- Lampiran 8. Ship Security Plan (SSP)

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kapal merupakan sarana transportasi laut yang efisien dan efektif digunakan untuk memindahkan atau membawa orang dan barang dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lain baik di dalam dan di luar suatu negara, melewati perairan yang ramai dan sepi lalu lintas kapal atau perairan luas dan sempit. Dalam pelayaran tersebut tidak sedikit yang mengalami permasalahan keamanan. Mengingat begitu pentingnya faktor keamanan di atas kapal selama dalam pelayaran melewati rute pelayaran yang rawan perompakan maka Nakhoda harus menerapkan aturan keamanan sesuai dengan ISPS Code.

ISPS Code merupakan regulasi yang secara khusus mengatur langkah-langkah yang harus diambil oleh setiap negara dalam menanggulangi ancaman Terorisme di laut. ISPS Code resmi masuk ke dalam *Safety Of Life At Sea 1974 (SOLAS 1974)* pada tanggal 12 Desember 2002, bahwa amandemen Bab XI dari SOLAS 74 dibagi menjadi dua yaitu XI-1 dan XI-2.

Bab XI-1 berisi ketentuan yang pada dasarnya mencakup upaya-upaya khusus (yang sebenarnya merupakan praktek selama ini) untuk meningkatkan Keselamatan Maritim seperti; meningkatkan kegiatan Survei dan pemberlakuan Nomor Identifikasi Kapal, serta Dokumen Riwayat Kapal. Bab XI-2 berisi ketentuan yang sama sekali baru yaitu; Upaya-upaya Khusus untuk meningkatkan Keamanan Maritim (*Special Measures to Enhance Maritime Security*).

Sehubungan dengan penerapan resolusi tersebut maka negara-negara yang mengadopsi aturan tentang keamanan, wajib melengkapi persyaratan khususnya fasilitas yang telah ditentukan oleh ISPS Code, termasuk di MV. Global One tempat penulis bekerja sebagai Nakhoda.

Keamanan laut atau maritim bukan hanya menyangkut diplomasi dan penegakan hukum di laut semata, keamanan laut dalam arti yang luas adalah laut menjadi wilayah yang aman digunakan oleh pengguna dan bebas dari ancaman atau gangguan terhadap berbagai aktivitas penggunaan dan pemanfaatan laut. Gangguan

keamanan yang sering terjadi pada jalur-jalur pelayaran adalah kejahatan perompakan di laut. Beberapa kasus perompakan di laut ini juga semakin merebak dan terjadi di wilayah teritorial suatu negara, dimana mereka memanfaatkan lemahnya pengamanan laut negara tersebut dan kelengahan dari pihak kapal yang menjadi korban perompakan.

Hal ini berkaitan *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* yaitu langkah-langkah khusus peningkatan keamanan pelayaran menjadi penting untuk diimplementasikan secara konsisten di atas kapal. Namun demikian, kompetisi dalam pelayaran internasional sangat ketat dan memerlukan efisiensi yang tinggi serta kehebatan perusahaan pelayaran untuk tetap berada di pasaran. Maka, perusahaan pelayaran dituntut untuk mampu memberikan jaminan keamanan, keselamatan dan perlindungan lingkungan dalam jasa layanan transportasi laut yang efektif dan efisien dan harus mampu mengambil langkah-langkah strategis sehingga berdaya saing di pasar industri dan dapat meningkatkan nilai perusahaan.

Keamanan dan keselamatan kapal mencakup keamanan dan keselamatan jiwa, kapal, harta benda dan lingkungan baik di pelabuhan, laut selama bongkar muat di pelabuhan. Untuk menjamin terlaksananya keamanan dan keselamatan maka harus dilaksanakan ketentuan-ketentuan yang berlaku minimal harus dipenuhi oleh kapal setiap undang-undangnya salah satunya ISPS Code. Namun dalam pelaksanaannya masih banyak kendala pada implementasi ISPS Code di atas kapal. Sebagaimana yang penulis temui di atas MV. Global One, salah satu hambatan yang timbul pada saat penerapan ISPS Code di atas kapal terutama pemahaman terhadap ISPS belum diatasi. Ancaman gangguan keamanan di laut dapat berupa pencurian, perampokan dan pembajakan yang menggunakan sarana perahu atau kapal kecil yang ada di sekitar kapal maupun di sekitar pelabuhan.

Berdasarkan pengalaman penulis pada tanggal 08 April 2021 saat kapal sedang berlabuh jangkar di pelabuhan Batu Ampar - Batam menemukan beberapa hal yaitu bahwa tangga pandu masih dalam keadaan tergantung pada saat berlayar, pintu-pintu menuju akomodasi banyak yang masih terbuka. Ini menunjukkan bahwa Anak Buah Kapal (ABK) lalai terhadap masalah keamanan kapal selama pelayaran. Setelah dilakukan pemeriksaan, terjadi kehilangan peralatan keselamatan. Dilaporkan bahwa 5 nozle api cadangan, 3 gerinda, dan 2 selang

pemadam telah dibawa pergi oleh perompak. Nakhoda melaporkan kepada *Designated Person Ashore* (DPA) dan juga *Company Security Officer* (CSO) bahwa telah terjadi perompakan di atas kapal.

Meskipun pada alur pelayaran atau pelabuhan tertentu sudah dipublikasikan akan perlunya tambahan petugas jaga serta perhatian keamanan, akan tetapi hal ini tidak dipatuhi dan diikuti, bahkan sebagian ABK belum menunjukkan konsistensi akan kepedulian untuk menerapkan ISPS Code. Selain itu juga saat penulis bekerja di MV. Global One pernah ditemukan orang yang tidak dikenal masuk ke dalam daerah terlarang yaitu kamar mesin. Hal ini tentunya sangat berbahaya terhadap keamanan di atas kapal

Berdasarkan pengalaman penulis pada saat bekerja di atas kapal sebagai Nakhoda, maka penulis tertarik untuk membahasnya ke dalam makalah dengan judul: **“OPTIMALISASI PENERAPAN ISPS CODE GUNA MENINGKATKAN KEAMANAN DI ATAS KAPAL MV. GLOBAL ONE”**.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

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

1. Terjadinya kehilangan peralatan keselamatan saat kapal di pelabuhan.
2. Ditemukannya orang yang tidak dikenal masuk ke dalam daerah terlarang (kamar mesin).
3. Kepedulian Nakhoda kepada Anak Buah Kapal (ABK) untuk menerapkan ISPS Code belum menunjukkan konsistensi.
4. Hambatan yang timbul pada saat penerapan ISPS Code di atas kapal terutama pemahaman terhadap ISPS Code belum diatasi.
5. Anak Buah Kapal (ABK) tidak melaksanakan tugas jaga secara maksimal

C. BATASAN MASALAH

Mengingat banyaknya permasalahan yang terjadi di atas kapal MV. Global One dimana penulis bekerja di atas kapal sebagai Nakhoda sejak tanggal 27 Maret

2019 sampai dengan tanggal 14 Juli 2020 maka penulis membatasi pembahasan hanya pada permasalahan:

1. Terjadinya kehilangan peralatan keselamatan saat kapal di pelabuhan.
2. Ditemukannya orang yang tidak dikenal masuk ke dalam daerah terlarang kamar mesin.

D. RUMUSAN MASALAH

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

1. Mengapa terjadi kehilangan peralatan keselamatan saat kapal di pelabuhan ?
2. Mengapa ditemukan orang yang tidak dikenal masuk ke dalam daerah terlarang kamar mesin?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN

1. Tujuan Penulisan

Adapun tujuan dari penulisan makalah ini yaitu :

- a. Untuk mengidentifikasi masalah dalam mengoptimalkan Implementasi ISPS Code guna meningkatkan keamanan dan perlindungan lingkungan maritim di atas kapal.
- b. Untuk menjabarkan dampak apabila ABK melakukan kelalaian keamanan diatas kapal yang dapat mengakibatkan kehilangan barang, terlukanya seseorang bahkan dapat berakibat hilangnya nyawa ABK.

2. Manfaat Penulisan

a. Manfaat Bagi Dunia Akademi Pelayaran

- 1) Sebagai tambahan referensi bagi perpustakaan STIP mengenai pentingnya mengimplementasi ISPS *Code* di atas kapal untuk meningkatkan keamanan.

- 2) Berbagi pengetahuan dengan pasis STIP mengenai pentingnya pelaksanaan dinas jaga dan kedisiplinan Awak Kapal dalam melaksanakan ISPS *Code*.

b. Manfaat Bagi Dunia Praktis

- 1) Sebagai sumbang saran bagi nahkoda, mualim dan para ABK sebelum dan sesudah naik kapal sebagai pembelajaran tentang pelaksanaan ISPS *Code* di atas kapal.
- 2) Berbagi pengalaman dengan rekan seprofesi terutama yang belum pernah bekerja di kapal jenis *cargo*. Pengetahuan mengenai hal-hal yang harus diperhatikan dalam meningkatkan keamanan di atas kapal dan kesulitan yang timbul serta cara untuk mengatasinya.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

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

BAB I PENDAHULUAN

Latar belakang sebagai alasan penulis memilih judul tersebut dan mendeskripsikan beberapa permasalahan yang terjadi berkaitan dengan judul. Identifikasi Masalah yang menyebutkan poin-poin permasalahan di atas kapal. Batasan Masalah, menetapkan batas-batas permasalahan dengan jelas dan menentukan ruang lingkup pembahasan di dalam makalah. Rumusan masalah merupakan rumusan permasalahan yang terjadi di atas kapal dalam bentuk kalimat tanya. Tujuan dan manfaat merupakan tujuan yang akan di capai atau diperoleh beserta manfaat dari hasil penulisan makalah ini.

BAB II LANDASAN TEORI

Tinjauan Pustaka membahas beberapa teori yang berkaitan dengan rumusan masalah dan dapat membantu untuk mencari solusi atau

pemecahan yang tepat. Kerangka Pemikiran merupakan skema atau alur inti dari makalah ini yang bersifat argumentatif, logis dan analitis berdasarkan kajian teoritis, terkait dengan objek yang akan di kaji.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Deskripsi data merupakan data yang diambil dari lapangan berupa spesifikasi kapal dan pekerjaannya, pengamatan pada fakta-fakta yang terjadi di atas kapal sesuai dengan permasalahan yang di bahas. Fakta dan kondisi disini meliputi waktu kejadian dan tempat kejadian yang sebenarnya terjadi di atas kapal berdasarkan pengalaman penulis. Analisis data adalah hasil analisa faktor-faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah. Pemecahan masalah di dalam penulisan makalah ini mendeskripsikan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur-unsur positif dari penyebab masalah.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan faktor penyebab pada rumusan masalah. Saran merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sebagai solusi dari rumusan masalah yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Pembahasan pada Bab II ini penulis mencari beberapa landasan teori untuk membantu mencari pemecahan dalam mengoptimalkan pelaksanaan *ISPS Code* di MV. Global One guna meningkatkan keamanan dan perlindungan kapal, yaitu sebagai berikut :

1. *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*

a. Definisi *ISPS Code*

Mengutip dari www.jurnalmaritim.com bahwa *International Ship and Port Security Code (ISPS Code)* adalah regulasi *International Maritime Organization (IMO)* yang secara khusus mengatur tentang kegiatan-kegiatan dan langkah-langkah yang harus diambil oleh setiap negara dalam menanggulangi ancaman Terorisme di laut. Setelah melalui penandatanganan secara resmi oleh negara-negara anggota IMO, *ISPS Code* akhirnya berlaku efektif sejak 1 Juli 2004.

Penyusunan *ISPS Code* dimulai sejak tahun 2001, dalam hal ini oleh *Maritime Safety Committee (MSC)* bekerja sama dengan *Maritime Security Working Group (MSWG)*. Kedua badan tersebut dalam suatu sidang Majelis pada November tahun 2001, mengadopsi resolusi A.924 (22). Isi dari resolusi tersebut adalah melakukan tinjauan ulang terhadap segala tindakan dan prosedur dalam mencegah kemungkinan aksi teroris yang mengancam keamanan maritim, khususnya terhadap penumpang kapal dan ABK, serta keselamatan kapal pada umumnya. (www.jurnalmaritim.com)

Kemudian dalam Konferensi Negara Anggota di London pada 9-13 Desember 2002 (kemudian dikenal dengan nama Konferensi Diplomatik masalah Keamanan Maritim), disepakati secara bulat untuk memasukkan *ISPS Code* ke dalam Konvensi Internasional Untuk Keselamatan Di laut

1974 (*SOLAS* 1974). Konferensi juga menyetujui amandemen terhadap Bab V dan Bab XI dari *SOLAS*, agar sesuai dengan adopsi *ISPS Code*.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 33 Tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen *SOLAS* 1974 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*ISPS Code*) di Wilayah Indonesia Pasal 1 yang berbunyi “memberlakukan Amandemen *SOLAS* 1974 tentang Pengamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan (*International Ship and Port Facility Security/ISPS Code*) di wilayah Indonesia terhitung mulai tanggal 1 Juli 2004.

Dalam penerapan ketentuan *ISPS Code* di kapal ketika sandar di pelabuhan terlihat perlengkapan keamanan yang dipergunakan masih perlu adanya penambahan sebagai perlengkapan keamanan unsur pendukung dalam penerapan ketentuan *ISPS Code*. Perlengkapan keamanan yang dipergunakan untuk melaksanakan tugas-tugas sesuai ketentuan dalam *ISPS Code* terbilang belum memenuhi persyaratan sehingga pengawasan dan pengontrolan belum optimal.

b. Jenis Ancaman yang ditetapkan *ISPS Code*

Berdasarkan *ISPS Code* aturan A/10.1.2 bahwa ancaman dan insiden keamanan diantaranya yaitu :

- 1) Pengrusakan terhadap fasilitas pelabuhan atau kapal, misalnya oleh bahan peledak, pembakaran, sabotase atau vandalisme.
- 2) Pembajakan atau perampasan terhadap kapal dan orang-orang di kapal.
- 3) Perusakan muatan, peralatan kapal yang penting atau sistem-sistem dalam kapal atau bahan persediaan kapal
- 4) Penggunaan akses oleh orang-orang yang tidak berwenang termasuk adanya penumpang gelap

- 5) Penyelundupan persenjataan atau peralatan termasuk persenjataan pemusnah masal
- 6) Penggunaan kapal untuk pengangkutan yang dimaksudkan membuat insiden keamanan dan insiden terhadap peralatan keamanan
- 7) Penggunaan kapal sebagai senjata atau sebagai alat pembuat kerusakan atau penghancuran
- 8) Penutupan, jalan-jalan ke pelabuhan, penguncian, alur masuk pelabuhan dsb.
- 9) Serangan senjata nuklir, biologi dan kimia.

c. Pengertian Keamanan

Menurut Salim Peter (2013:33) menyatakan bahwa keamanan berasal dari kata pokok "aman" yang berarti : bebas, terlindung dari bahaya, selamat, tidak membahayakan, yakin, dapat dipercaya, dapat diandalkan. Sedangkan "keamanan" memiliki arti "suasana aman" ketenteraman, ketenangan. Keamanan adalah keadaan bebas dari bahaya. Istilah ini bisa dihubungkan dengan kejahatan, segala bentuk kecelakaan, dan lain-lain. Keamanan merupakan topik yang luas salah satunya termasuk keamanan rumah terhadap maling dan penyusup.

d. Tingkat Keamanan yang Dimaksud Dalam ISPS Code

Menurut ISPS Code Part. A/2.1.9 sampai 2.1.11 bahwa yang tingkat keamanan di kapal yaitu :

- 1) *Security level 1*: berarti normal, tingkat di mana kapal atau fasilitas pelabuhan biasanya beroperasi. Tingkat keamanan 1 berarti langkah-langkah perlindungan keamanan minimum yang sesuai harus dipelihara setiap saat
- 2) *Security level 2*: berarti meningkat, tingkat keamanan 2 diterapkan selama ada peningkatan risiko terjadinya insiden keamanan. Tingkat keamanan 2 berarti tingkat dimana langkah-langkah perlindungan keamanan tambahan yang sesuai harus dipertahankan untuk jangka waktu sebagai akibat dari peningkatan risiko insiden keamanan

- 3) *Security level 3*: berarti luar biasa, penerapan tingkat keamanan untuk periode waktu ketika ada risiko yang mungkin atau segera terjadinya insiden keamanan.

Tingkat keamanan 3 berarti tingkat dimana langkah-langkah perlindungan keamanan yang lebih spesifik harus dipertahankan untuk jangka waktu yang terbatas ketika insiden keamanan yang mungkin atau segera terjadi, meskipun tidak mungkin untuk mengidentifikasi target secara spesifik.

Pengaturan tingkat keamanan 3 harus diterapkan menjadi tindakan yang luar biasa bila ada informasi kredibel bahwa insiden keamanan yang mungkin atau segera terjadi. Tingkat keamanan 3 harus ditetapkan hanya selama ancaman keamanan diidentifikasi atau terjadinya insiden keamanan yang sebenarnya. Sementara tingkat keamanan dapat berubah dari tingkat keamanan 1 melalui tingkat keamanan 2 sampai tingkat keamanan 3, juga mungkin bahwa tingkat keamanan akan berubah langsung dari tingkat keamanan 1 ke tingkat keamanan 3.

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

Berdasarkan *ISPS Code* Part A.9 dan Part B.9 bahwa rancangan keamanan kapal merupakan rencana keamanan yang dikembangkan dari hasil penilaian keamanan untuk memastikan bahwa penerapan langkah-langkah keamanan di atas kapal yang dirancang dapat diterapkan untuk melindungi orang, muatan, peralatan angkut muatan, gudang perbekalan kapal dari risiko suatu gangguan keamanan. Rancangan keamanan kapal (*Ship Security Plan*) dapat dilaksanakan oleh:

- 1) *Company Security Officer (CSO)* dan atau petugas yang ditunjuk oleh *Company*.
- 2) *Ship Security Officer (SSO)* ini bertanggung jawab terhadap keamanan di atas kapal, termasuk menerapkan dan memelihara rencana

keamanan kapal (*ship security plan*), mewakili kapal terkait komunikasi dengan *Port Facility Security Officers* (PFSO) dan *Company Security Officer* (CSO).

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

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2021 tentang Prosedur dan Tata Cara Pelaksanaan Verifikasi Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan Pasal 1 ayat 11 bahwa Perwira Keamanan Kapal (*Ship Security Officer*) selanjutnya disingkat SSO adalah perwira Kapal yang bertanggungjawab kepada nakhoda, dan ditunjuk oleh perusahaan sebagai penanggungjawab terhadap keamanan kapal, penerapan, pemeliharaan dan revisi dari rencana keamanan Kapal dan untuk berkoordinasi dengan cso dan perwira keamanan Fasilitas Pelabuhan

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

- 1) *Company Security Officer* (CSO) yaitu seseorang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan bahwa penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan dengan baik.
- 2) *Ship Security Officer* (SSO) atau merupakan personil di atas kapal yang ditunjuk oleh perusahaan pemilik atau operator kapal serta bertanggung jawab kepada Nakhoda atau Master atas keamanan di atas kapal.

2. Pengertian Pemahaman

Menurut Anas Sudjiono (2012:81) meenytakan bahwa pemahaman adalah kemampuan seseorang untuk mengerti sesuatu setelah sesuatu itu diketahui dan diingat. Dengan kata lain, memahami adalah mengetahui tentang

sesuatu dan dapat melihatnya dari berbagai segi. Pemahaman merupakan jenjang kemampuan berfikir yang setingkat lebih tinggi dari ingatan dan hafalan.

Menurut Ngalim Purwanto (2013:99) meenyatakan bahwa pemahaman adalah tingkatan kemampuan yang mengharapkan seseorang mampu memahami arti atau konsep, situasi serta fakta yang diketahuinya. Dalam hal ini ia tidak hanya hafal secara verbalitas tetapi memahami konsep dari masalah atau fakta yang ditanyakan, maka operasionalnya dapat membedakan, mengubah, mempersiapkan, menyajikan, mengatur, menjelaskan, mendemonstrasikan, memberi contoh, memperkirakan, menentukan, dan mengambil keputusan.

3. Kedisiplinan

a. Pengertian Kedisiplinan

Menurut Sutrisno (2013:86), bahwa disiplin adalah sikap kesediaan dan kerelaan seseorang untuk mematuhi dan menaati norma-norma peraturan yang berlaku di sekitarnya. Disiplin adalah sikap kesediaan dan kerelaan seseorang untuk mematuhi dan menaati segala norma peraturan yang berlaku di organisasi. Disiplin sangat diperlukan baik individu yang bersangkutan maupun oleh organisasi. Disiplin merupakan alat penggerak karyawan. Agar tiap pekerjaan dapat berjalan dengan lancar, maka harus diusahakan agar ada disiplin yang baik.

Menurut Sutrisno (2013:86) bahwa disiplin mempunyai dua pengertian. Arti pertama, melibatkan belajar atau mencetak perilaku dengan menerapkan imbalan atau hukuman. Arti kedua lebih sempit lagi, yaitu disiplin ini hanya bertalian dengan tindakan hukuman terhadap pelaku kesalahan. Secara umum, disiplin menunjukkan suatu kondisi atau sikap hormat yang ada pada diri karyawan terhadap peraturan yang berlaku. Disiplin meliputi ketaatan dan hormat terhadap perjanjian yang dibuat antara pegawai dengan peraturan yang telah ditetapkan.

Disiplin di lingkungan kerja sangat dibutuhkan, karena akan menghambat pencapaian tujuan organisasi tersebut. Oleh karena itu,

pegawai dengan disiplin kerja yang baik, berarti akan dicapai pula suatu keuntungan yang berguna baik bagi organisasi maupun pegawai itu sendiri. Selain itu, harus mengusahakan agar peraturan itu bersifat jelas, mudah dimengerti, adil bagi seluruh karyawan dan pimpinan. Disiplin pegawai dalam manajemen sumber daya manusia berangkat dari pandangan bahwa tidak ada manusia yang sempurna, luput dari kekhilafan dan kesalahan. Oleh karena itu, setiap organisasi perlu memiliki berbagai ketentuan yang harus ditaati oleh para anggotanya, standar yang harus dipenuhi. Dengan kata lain disiplin pegawai adalah suatu bentuk pelatihan yang berusaha bekerja secara kooperatif dengan para karyawan yang lain serta meningkatkan prestasi kerjanya.

b. Jenis-Jenis Kedisiplinan

Sondang P. Siagian (2014:304) menyatakan bahwa terdapat dua jenis disiplin dalam organisasi, yaitu yang bersifat preventif dan korektif :

1) Pendisiplinan Preventif

Pendisiplinan yang bersifat preventif adalah tindakan yang mendorong para karyawan untuk taat kepada berbagai ketentuan yang berlaku dan memenuhi standar yang telah ditetapkan. Artinya melalui kejelasan dan penjelasan tentang pola sikap, tindakan dan perilaku yang diinginkan dari setiap anggota organisasi diusahakan pencegahan jangan sampai para karyawan berperilaku negatif.

2) Pendisiplinan Korektif

Jika ada karyawan yang nyata-nyata telah melakukan pelanggaran atas ketentuan-ketentuan yang berlaku atau gagal memenuhi standar yang telah ditetapkan, kepadanya dikenakan sanksi indisipliner. Berat atau ringannya suatu sanksi tentunya tergantung pada bobot pelanggaran yang telah terjadi. Artinya pengenaan sanksi diprakarsai oleh atasan langsung karyawan yang bersangkutan, diteruskan kepada pimpinan yang lebih tinggi dan keputusan akhir pengenaan sanksi tersebut diambil oleh pejabat pimpinan yang

memang berwenang untuk itu.

Salah satu hal yang mempengaruhi kinerja pegawai adalah disiplin. Disiplin sendiri merupakan satu dari beberapa faktor yang mempengaruhi kinerja pegawai. Oleh karena itu, tanpa adanya disiplin, maka segala kegiatan yang akan dilakukan akan mendatangkan hasil yang kurang memuaskan dan tidak sesuai dengan harapan. Hal ini dapat mengakibatkan kurangnya pencapaian sasaran dan tujuan organisasi atau perusahaan serta dapat juga menghambat jalannya program organisasi yang dibuat. Berkaitan dengan hal tersebut di atas, maka dibutuhkan peningkatan kinerja pegawai agar dapat melaksanakan tugas yang ada sebaik mungkin, karena itu faktor disiplin kerja mempunyai pengaruh serta peran yang penting terhadap peningkatan kinerja pegawai. Jika dilihat secara riil, faktor kedisiplinan memegang peranan yang amat penting dalam pelaksanaan tugas sehari-hari para pegawai.

4. Pengertian Kesadaran

Menurut Achmanto Mendatu (2010:23) menyatakan bahwa kesadaran diri adalah keadaan dimana seseorang bisa memahaminya dirinya sendiri dengan setepat-tepatnya. seseorang disebut memiliki kesadaran diri jika seseorang tersebut memahami emosi dan mood yang sedang dirasakan, kritis terhadap informasi mengenai dirinya sendiri, dan sadar tentang dirinya yang nyata. Arti penting sumber daya manusia itu sendiri terhadap organisasi terletak pada kesadaran diri manusia untuk bereaksi positif terhadap sasaran pekerjaan atau kegiatan yang mengarah pada pencapaian organisasi.

Menurut Mangkunegara (2016:15) menyatakan bahwa terdapat aspek-aspek faktor standar kesadaran diri individu dalam melakukan pekerjaannya, antara lain:

- a. Waktu yang dipergunakan dalam ketepatan kerja.
- b. Proses tanggung jawab terhadap kondisi pekerjaan yang dibebankan
- c. Kemampuan mengevaluasi hasil pekerjaan.

5. Pengawasan

a. Pengertian Pengawasan

Menurut Rois Arifin dan Helmi Muhammad (2016:138) menyatakan bahwa pengawasan dapat diartikan sebagai usaha menentukan apa yang sedang dilaksanakan dengan cara menilai hasil/prestasi yang dicapai dan kalau terdapat penyimpangan dari standar yang telah ditentukan, maka segera diadakan usaha perbaikan, sehingga semua hasil/prestasi yang dicapai sesuai dengan rencana.

Menurut Usman Effendi (2014:224) bahwa pengawasan yaitu proses yang memastikan bahwa aktivitas actual sesuai dengan aktivitas yang direncanakan. Pengawasan sama dengan pengendalian sebagai proses memantau kegiatan-kegiatan untuk memastikan bahwa kegiatan-kegiatan itu diselesaikan sebagaimana telah direncanakan dan proses mengoreksi setiap penyimpangan yang berarti.

b. Tujuan Pengawasan

Menurut Irham Fahmi (2014:84) menyatakan bahwa tujuan dari pengawasan diantaranya yaitu :

- 1) Untuk mengetahui apakah program itu berjalan sesuai dengan rencana atau tidak
- 2) Untuk mengetahui apakah segala sesuatu dilaksanakan sesuai dengan instruksi serta asas-asas yang telah diinstruksikan.
- 3) Untuk mengetahui kesulitan-kesulitan, kelemahan-kelemahan dalam bekerja.
- 4) Untuk mengetahui apakah segala sesuatu berjalan secara efisien.
- 5) Untuk mencari jalan keluar, bila ternyata dijumpai kesulitan-kesulitan,

c. Macam-Macam Pengawasan

Menurut Usman Effendi (2014:225) menyatakan bahwa pengawasan dapat dibagi menjadi 2 (dua) macam yaitu :

1) Pengawasan langsung

Pengawasan langsung adalah pengawasan yang langsung dilakukan oleh pimpinan suatu organisasi seperti Nakhoda terhadap kegiatan yang sedang dijalankan oleh anak buahnya seperti saat melakukan tugas jaga.

2) Pengawasan tidak langsung

Pengawasan yang dilakukan dari jarak jauh, pengawasan ini dilakukan melalui laporan yang disampaikan oleh para anak bawahan.

6. Familiarisasi

a. Pengertian Familiarisasi

Menurut Malayu S.P Hasibuan (2016:16) menyatakan bahwa resiko kecelakaan kerja dapat dikurangi melalui kesadaran seseorang untuk disiplin dan taat terhadap prosedur keselamatan. Familiarisasi merupakan kegiatan yang berisi tentang pengenalan dan pengarahan yang sangat penting bagi anak buah kapal.

b. Tujuan Familiarisasi

Menurut Malayu S.P Hasibuan (2016:16) menyatakan bahwa familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi anak buah kapal yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan.

Pentingnya familiarisasi tercantum di dalam ISM Code elemen 6, sumber daya dan personil 6.3 yaitu : Perusahaan harus menetapkan prosedur yang menjamin bahwa personil baru dan personil yang dipindah ke jabatan baru yang berhubungan dengan keselamatan dan pencegahan

pencemaran mendapat familiarisasi dengan baik. Pengarahan yang berhubungan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan berupa pengenalan yang efektif terhadap tugas-tugasnya. Instruksi yang penting harus disiapkan sebelum berlayar dan harus di berikan pengenalan dan harus didokumentasikan.

7. Pembinaan

a. Pengertian Pembinaan

Menurut Mathis (2013:112) menyatakan bahwa pembinaan adalah suatu proses dimana orang-orang mencapai kemampuan tertentu untuk membantu mencapai tujuan organisasi. Oleh karena itu, proses ini terkait dengan berbagai tujuan organisasi, pembinaan dapat dipandang secara sempit maupun luas. Pembinaan sebagai usaha untuk meningkatkan kinerja pegawai dalam pekerjaannya sekarang atau dalam pekerjaan lain yang akan dijabatnya segera.

b. Tujuan Pembinaan

Menurut Musanef (2012: 232) menyatakan bahwa untuk mendapatkan hasil kerja yang baik, maka diperlukan adanya pegawai-pegawai yang setia, taat, jujur, penuh dedikasi, disiplin dan sadar akan tanggung jawab yang dibebankan kepadanya sesuai dengan peraturan yang berlaku. Adapun tujuan pembinaan yaitu :

- 1) Memupuk kesetiaan dan ketaatan.
- 2) Meningkatkan adanya rasa pengabdian rasa tanggung jawab, kesungguhan dan kegairahan bekerja dalam melaksanakan tugasnya.
- 3) Meningkatkan gairah dan produktivitas kerja secara optimal.
- 4) Mewujudkan suatu layanan organisasi dan pegawai yang bersih dan berwibawa.
- 5) Memperbesar kemampuan dan kehidupan pegawai melalui proses pendidikan dan latihan yang sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan organisasi (wadah yang ditentukan

8. Safety Meeting

a. Pengertian Safety Meeting

Menurut *Leighton International Limited* (2009:75) bahwa *safety meeting* adalah pertemuan yang dilakukan secara rutin yang diikuti oleh semua *crew* untuk membicarakan hal-hal mengenai keselamatan kerja. *Safety meeting* merupakan salah satu sarana penunjang dalam upaya mencegah terjadinya *accident* di tempat kerja, serta berbagai masalah pekerjaan dapat didiskusikan, untuk kemudian dapat diterapkan dan dipraktikkan di lapangan. Dalam *safety meeting* ini biasanya membahas apa saja yang telah dialami selama melakukan pekerjaan, kemudian ada kejadian apa saja, dan lain sebagainya.

Menurut *Leighton International Limited* (2009:78) *Safety Meeting* atau rapat keselamatan adalah suatu pertemuan yang diadakan oleh suatu kelompok untuk membicarakan masalah-masalah keselamatan K3LL (Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Lindung Lingkungan) di lingkungan tempat kerja. Tujuan dilaksanakan *safety meeting* adalah meningkatkan pengetahuan, kesadaran, dan kesiapan tentang keselamatan. *Toolbox/ Safety Meeting*, adalah diskusi mengenai keselamatan kerja yang dilakukan selama 30 menit sebelum memulai pekerjaan (di awal shift kerja) yang dilakukan oleh seluruh tenaga kerja.

b. Tujuan Safety Meeting

Menurut Tri Niswati Utami (2018:67) bahwa *safety meeting* merupakan pertemuan wajib yang dilaksanakan secara singkat oleh pekerja sebelum memulai suatu pekerjaan saat di kapal (*on board*) seperti kegiatan bongkar muat, kegiatan *engine* di kamar mesin dan lain lain. *Safety meeting* dilaksanakan setiap sebelum kegiatan pekerjaan dimulai. *Safety meeting* dilaksanakan dilapangan yaitu diatas kapal (*onboard*) di area yang dianggap aman dari potensi bahaya, misalnya dek kapal. *Safety meeting* dilakukan untuk memberitahukan kepada pekerja yang bersangkutan

terkait tiap-tiap pekerjaan yang akan dilakukan dan bagaimana bekerja secara aman.

Menurut Tri Niswati Utami (2018:67) bahwa pada umumnya, *safety meeting* dipimpin oleh *safety officer*/mualim 1 dan dihadiri oleh seluruh pekerja yang terkait dengan pekerjaan pada waktu tersebut. *Safety meeting* dilaksanakan secara dua arah, sehingga pekerja diberikan kesempatan untuk menyampaikan komentar, pertanyaan, serta menjawab pertanyaan singkat yang diberikan oleh mualim 1. Namun dalam aplikasinya *safety meeting* dilaksanakan lebih informal dibandingkan *safety commite*. Hal tersebut merupakan suatu kewajiban sehingga kegiatan ini harus selalu di dokumentasikan dalam form wajib perusahaan serta dilaporkan secara rutin.

9. *Standard Operating Procedure* (SOP)

a. **Pengertian SOP**

Menurut M. Budiharjo (2014:6) menyatakan bahwa *Standard Operating Procedure* (SOP) adalah suatu perangkat lunak pengatur, yang mengatur tahapan suatu proses kerja atau prosedur kerja tertentu. Oleh karena prosedur kerja yang dimaksud bersifat tetap, rutin, dan tidak berubah ubah, prosedur kerja tersebut dibakukan menjadi dokumen tertulis yang disebut sebagai *Standard Operating Procedure* atau disingkat SOP. Dokumen tertulis ini selanjutnya dijadikan standar bagi pelaksanaan prosedur kerja tertentu.

Menurut Arini T. Soemohadiwidjojo (2014:42) menyatakan bahwa *Standard Operating Procedure* (SOP) merupakan panduan yang digunakan untuk memastikan kegiatan operasional organisasi atau perusahaan berjalan dengan lancar. Banyak orang menggunakan istilah SOP untuk menyebut semua dokumen yang mengatur kegiatan operasional organisasi, seperti protokol, prosedur tetap, instruksi kerja, lembar kerja, diagram alir, dan sebagainya. Secara luas SOP dapat didefinisikan sebagai dokumen yang menjabarkan aktivitas operasional sebuah organisasi. Namun dalam pengertian yang sempit SOP atau Prosedur Kerja

merupakan salah satu jenis dokumen dalam sebuah sistem tata kerja yang digunakan untuk mengatur kegiatan operasional antar bagian/fungsi dalam sebuah organisasi, agar kegiatan tersebut dapat terlaksana secara sistematis.

b. Tujuan SOP

Menurut Indah Puji (2014:30) menyatakan bahwa tujuan SOP adalah sebagai berikut :

- 1) Untuk menjaga konsistensi tingkat penampilan kinerja atau kondisi tertentu dan kemana petugas dan lingkungan dalam melaksanakan sesuatu tugas atau pekerjaan tertentu.
- 2) Sebagai acuan dalam pelaksanaan kegiatan tertentu bagi sesama pekerja, dan supervisor.
- 3) Untuk menghindari kegagalan atau kesalahan (dengan demikian menghindari dan mengurangi konflik), keraguan, duplikasi serta pemborosan dalam proses pelaksanaan kegiatan.
- 4) Merupakan parameter untuk menilai mutu pelayanan.
- 5) Untuk lebih menjamin penggunaan tenaga dan sumber daya secara efisien dan efektif.
- 6) Untuk menjelaskan alur tugas, wewenang dan tanggung jawab dari petugas yang terkait.
- 7) Sebagai dokumen yang akan menjelaskan dan menilai pelaksanaan proses kerja bila terjadi suatu kesalahan atau dugaan mal praktek dan kesalahan administratif lainnya, sehingga sifatnya melindungi rumah sakit dan petugas.
- 8) Sebagai dokumen yang digunakan untuk pelatihan.
- 9) Sebagai dokumen sejarah bila telah di buat revisi SOP yang baru.

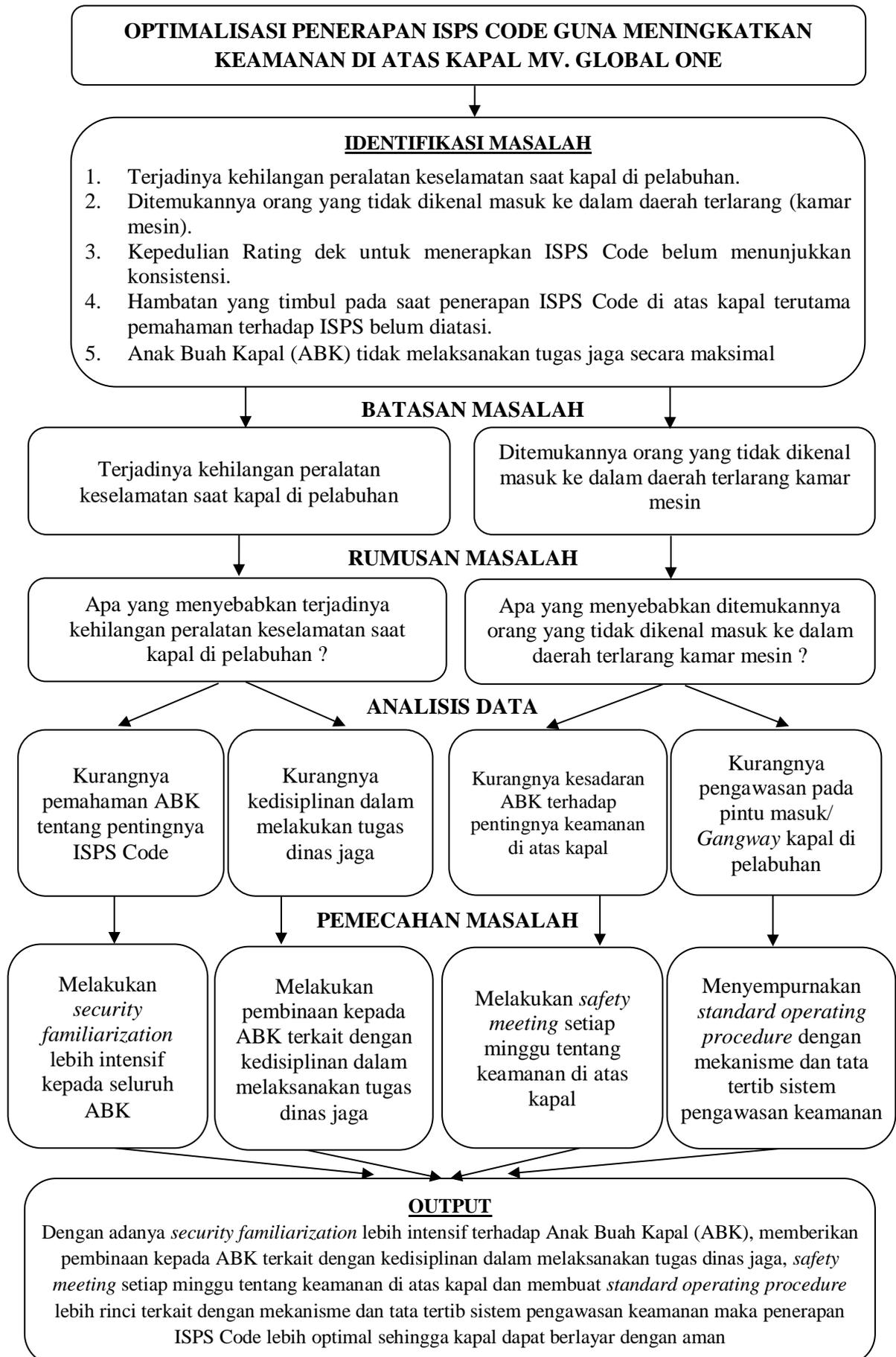
c. Kriteria Prosedur Kerja

Menurut Arini T. Soemohadiwidjojo (2014:49) menyatakan bahwa sebagai suatu manual, dokumen SOP perlu memiliki beberapa kriteria yang pada dasarnya dimaksudkan agar dokumen prosedur kerja sejauh mungkin bermanfaat bagi yang menerapkannya. Beberapa kriteria yang dimaksud adalah :

- 1) Penyusunan kalimat dengan bahasa sederhana dan mudah dimengerti.
- 2) Mudah diaplikasikan (diterapkan)
- 3) Mudah dikontrol.
- 4) Mudah diaudit
- 5) Mudah diubah, disesuaikan dengan perkembangan / situasi dan kondisi.

Menurut Arini T. Soemohadiwidjojo (2014:49) bahwa prosedur kerja hanya sesuai dan berlaku pada organisasi atau perusahaan tertentu saja, dimana prosedur kerja tersebut diterapkan. Pada organisasi atau perusahaan yang lain, walaupun merupakan organisasi sejenis memiliki bisnis yang sama atau produk yang sama, atau bahkan pemilik yang sama. Prosedur Kerja yang berlaku harus disesuaikan dengan kondisi organisasi tersebut.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

MV. Global One adalah kapal general cargo berbendera Indonesia milik perusahaan pelayaran PT. Global Internusa Lines yang berlokasi di Indonesia Jakarta dan juga memiliki agent pelayaran sendiri yang beralamat di Jln. Kebon Bawang VI No.23 Jakarta Utara. Kapal dengan isi kotor (*Gross Tonnage*) 710 T dan Panjang keseluruhan 58.00 M. (data lengkap dapat dilihat pada lampiran 1 *ship particular*)

Berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja sebagai Nakhoda di atas kapal MV. Global One sejak tanggal 27 Maret 2019 sampai dengan tanggal 14 Juli 2020, ditemukan beberapa kejadian terkait dengan keamanan di atas kapal sebagai berikut:

1. Terjadinya Kehilangan Peralatan Keselamatan Saat Kapal Di Pelabuhan

Pada tanggal 8 April 2021 Pukul 04:00 LT, pada saat kapal sedang berlabuh jangkar di Pelabuhan Batu Ampar - Batam menemukan beberapa hal yaitu bahwa tangga pandu masih dalam keadaan tergantung pada saat berlayar, pintu-pintu menuju akomodasi banyak yang masih terbuka. Penulis menemukan bahwa ABK lalai dan tidak perhatian terhadap masalah keamanan kapal selama pelayaran. Kejadian-kejadian ini bisa berakibat fatal apabila tidak diperbaiki. Pelaksanaan tugas jaga pencegahan terjadinya perampokan ini sangat lah penting demi keamanan pelayaran terutama bagi kapal yang melintasi daerah-daerah yang rawan perampokan.

Nakhoda mengambil alih sebagai *bridge command* setelah menekan tombol (*Ship Security Alert System*) dan memerintahkan juru mudi jaga agar menutup semua akses yang menuju akomodasi dan juga memerintahkan Mualim II untuk melakukan *emergency message* kepada kapal sekitar dan penjaga pantai terdekat. Dapat terlihat bahwa perompak mencoba untuk masuk secara paksa pintu yang berada di dek utama, tapi dikarenakan Gudang cat tidak di tutup dan dikunci, para perompak segera mengambil alat-alat yang

sekiranya berharga di dalam Gudang cat. Mualim II melaporkan ke nahkoda bahwa perompak sudah melarikan diri. Setelah dipastikan tidak adanya lagi perompak di kapal Mualim I, Bosun dan Kelasi, memeriksa keadaan kapal dari luar dan barang apa saja yang dibawa pergi. Dilaporkan bahwa 5 nozzle api cadangan, 3 gerinda, dan 2 selang pemadam telah dibawa pergi oleh perompak. Nahkoda melaporkan kepada *Designated Person Ashore* (DPA) dan juga *Company Security Officer* (CSO) bahwa telah terjadi perompakan di atas kapal.

2. Ditemukannya Orang Yang Tidak Dikenal Masuk Ke Dalam Daerah Terlarang Kamar Mesin

Pada tanggal 28 Juli 2021 Pukul 12:00 LT, di salah satu dermaga di Tanjung Priok - Jakarta menemukan beberapa hal yang sangat signifikan terhadap masalah keamanan kapal. Dimana penulis menemukan beberapa hal yang perlu diperhatikan pada saat melakukan tugas jaga di deck maupun di kamar mesin. Di area kedatangan ataupun yang dikenal dengan *gangway* adalah akses pertama yang paling berpengaruh dan perlu mendapatkan perhatian yang serius untuk keamanan kapal. Setiap orang yang hendak berkunjung ke atas kapal baik itu awak kapal yang mau join (*sign on*), buruh, petugas pelabuhan, bahkan orang kantor sekali pun kita mesti melakukan pendataan dan pengecekan terlebih dahulu. *Gangway* merupakan suatu tempat (*area*) yang tidak bisa ditinggalkan oleh petugas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan ataupun berlabuh jangkar. Pada saat saya tiba di *gangway*, saya tidak melihat adanya tulisan seperti pemberitahuan kepada orang yang bekepentingan saja atau kerap kita lihat (*no entry to unauthorized personal*), dan saya menemukan bahwa petugas jaga *gangway* tidak dilengkapi dengan alat komunikasi (*handy talky*). Disamping itu saya menemukan pintu-pintu ke akomodasi dan pintu menuju kamar mesin dalam keadaan terbuka sehingga memudahkan orang masuk kedalam akomodasi ataupun kamar mesin. Dengan kejadian tersebut selaku Nahkoda penulis mengadakan *safety and security meeting* di atas kapal.

Faktanya masih ditemui mualim dan ABK jaga yang belum memahami tentang ketentuan-ketentuan *ISPS Code* dan tidak terlaksananya *Security instruction* yang dibuat oleh Nahkoda. Fakta tersebut diketahui dari ABK masih ragu-ragu pada saat diajukan pertanyaan tentang tugas-tugas dan hal-

hal yang berkaitan dengan keamanan kapal ataupun ketentuan ketentuan yang diajukan dalam *ISPS Code*. Hal ini dikarenakan belum maksimalnya pelaksanaan *security meeting*, sehingga ABK yang bertugas jaga belum memahami dan mengetahui ketentuan IMO tentang konvensi internasional (*ISPS Code*) dalam hal keamanan kapal dan pelabuhan.

B. ANALISIS DATA

1. Terjadinya Kehilangan Peralatan Keselamatan Saat Kapal Di Pelabuhan

Dari permasalahan tersebut di atas, maka penulis mendapatkan dua penyebab masalah, yaitu :

a. Kurangnya Pemahaman ABK Tentang Pentingnya ISPS Code

Berbagai kemungkinan resiko gangguan keamanan dalam pelayaran atau sedang di pelabuhan bisa saja terjadi antara lain berupa perampokan, pembajakan dan pencurian. Pencurian atau perampokan bisa dilakukan dengan menggunakan sarana perahu cepat ataupun alat apung yang lain. Dengan itu seluruh awak kapal perlu diberikan pengenalan akan tanda-tanda dan juga dibimbing untuk mempunyai kecakapan dalam membedakan hal-hal yang bisa membahayakan keamanan pelayaran selama di pelabuhan terutama saat kapal melintas didaerah rawan pencurian atau perampokan.

Setelah penulis memperhatikan dengan fakta yang aktual, juru mudi jaga yang seharusnya melakukan jam jaga 20:00-24:00LT, terlambat menggantikan teman jaganya. Pada saat itu juru mudi jaga menggantikan temannya pada pukul 00.15 LT. tidak adanya serah terima jaga antar juru mudi jaga dikarenakan juru mudi bergantian jaga, tepatnya pukul 00.20 LT setelah juru mudi jaga membuat kopi dan mengambil cemilan, ia langsung keluar dek tanpa adanya memeriksa sekitar dek dan sekitar kapal. Hal ini menimbulkan kosongnya orang yang menjaga di sekitar dek utama, yang menyebabkan rentannya keamanan untuk dibobol oleh perompak / bajak laut.

Kurangnya pemahaman ABK tentang *ISPS Code* disebabkan oleh beberapa hal diantaranya yaitu kurangnya pengarahan tentang maksud dan

tujuan dari penerapan ISPS Code tersebut. Sedangkan pemahaman ABK dalam melakukan tugasnya di atas kapal, khususnya dalam penerapan ISPS Code memiliki peran penting untuk menunjang keselamatan pelayaran. Oleh karena itu, setiap ABK yang akan bekerja di atas kapal, harus mengetahui tentang tugas dan tanggung jawabnya sesuai jabatan yang akan diemban. Di dalam familiarisasi ABK dikenalkan terhadap ancaman pelayaran dan juga lokasi-lokasi yang dianggap perlu diberikan perhatian khusus dan wajib diperhatikan sebelum kapal meninggalkan pelabuhan maupun pada saat kapal berlayar. ABK yang baru harus diberikan familiarisasi.

b. Kurangnya Kedisiplinan Dalam Melakukan Tugas Dinas Jaga

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

Menurut fakta yang terjadi di atas kapal terjadinya perompak naik ke atas kapal salah satu faktor utama adalah kurangnya pemahaman ABK dalam pentingnya ISPS Code. Ketika di atas kapal khususnya kapal dalam keadaan berlabuh jangkar di perairan berbahaya yang sering terjadi perompakan, kesalahan dari *Human Error* yang kurang memahami keamanan di atas kapal / menganggap remeh masalah keamanan hal ini dapat menimbulkan bahaya yang dapat berakibat fatal.

Penulis melihat ketika pelaksanaan ISPS Code pada saat kapal berlabuh, ABK atau juru mudi jaga, sibuk melakukan hobinya yaitu memancing, sehingga mengakibatkan hilangnya rasa tanggung jawab

terhadap tugas yang sedang dijalani. Hal ini dapat mengakibatkan tidak adanya *round check* atau *security patrol* disekitar deck kapal untuk memastikan agar kapal dalam keadaan aman.

2. Ditemukannya Orang Yang Tidak Dikenal Masuk Ke Dalam Daerah Terlarang Kamar Mesin

Dari permasalahan tersebut di atas, maka penulis mendapatkan dua penyebab masalah, yaitu :

a. Kurangnya Kesadaran ABK Terhadap Pentingnya Keamanan Diatas Kapal

Salah satu faktor penunjang keberhasilan adalah kemauan dan kesadaran diri sendiri. Tanpa adanya kemauan dan kesadaran, upaya apapun yang dilakukan orang lain untuk membentuk kemampuan dan keterampilan seseorang tidak akan berubah atau sia-sia. Hal ini terlihat pada saat melaksanakan latihan di atas kapal, sebagian ABK didapati acuh tak acuh, kurang serius dan kurang reaksioner dalam melakukan pelatihan terutama pada saat mendemonstrasikan alat bantu keamanan di kapal.

Juru Mudi / Kelasi (AB) adalah salah satu dari beberapa orang anak buah di atas kapal yang kedudukannya di bawah Nahkoda dan Muallim. Akan tetapi kehadirannya atau perannya amat berguna untuk kelancaran dan aktivitas kapal itu sendiri. Dalam hal ini Juru Mudi Jaga tidak menjalankan ISPS *Code* dengan baik. Hal tersebut terlihat pada kejadian juru mudi jaga kurang menyadai ketika dirinya meninggalkan pintu masuk (*gangway*) di Pelabuhan hingga terjadinya kelemahan terhadap keamanan diatas kapal, sehingga lemahnya keamanan pintu masuk / *Gangway* di atas kapal. yang dilakukan oleh juru mudi jaga pada saat menjaga pintu masuk/ *gangway* adalah ketidak sadaran ABK dalam menjalankan perintah, pekerjaan dan tanggung jawab.

b. Kurangnya Pengawasan Pada Pintu Masuk/ *Gangway* Kapal Di Pelabuhan

Akses untuk masuk ke kapal (*gangway*) adalah sangat kompleks bahkan bisa disebut sebagai kemungkinan gangguan keamanan

dikarenakan tempat itu lah satu-satunya akses masuk kapal untuk tamu kapal, penumpang, otoritas Pelabuhan dll. adalah tanggung jawab Mualim jaga ketika kapal berada di Pelabuhan, namun untuk menemani Mualim jaga maka, ditugaskanlah juru mudi untuk membantu Mualim jaga pada saat kapal berada di pelabuhan atau dilaut. Dikarenakan Mualim jaga pada saat itu sedang memantau operasi bongkar muat yang sedang berlangsung maka, seharusnya juru mudi jaga membantu Mualim jaga untuk menjaga pintu masuk kapal / *gangway* dan juru mudi jaga juga dapat memperhatikan sekitar kapal tetapi tidak jauh dari pintu masuk kapal / *gangway*. Sedangkan yang dilakukan oleh juru mudi tersebut adalah meninggalkan pintu masuk kapal / *gangway* masuk kedalam akomodasi untuk sarapan dan istirahat sejenak tanpa sepengetahuan Mualim jaga. Sehingga sangatlah mudah masuknya orang kedalam kapal tanpa sepengetahuan ABK yang bertugas jaga.

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Alternatif Pemecahan Masalah

A. Terjadinya Kehilangan Peralatan Keselamatan Saat Kapal Di Pelabuhan

Dari permasalahan tersebut di atas, maka penulis mendapatkan dua pemecahan masalah, yaitu :

a. Melakukan *Security Familiarization* Lebih Intensif Kepada Seluruh ABK

Untuk meningkatkan pemahaman ABK tentang ketentuan *ISPS Code* maka dibutuhkan pembelajaran yang sesuai dengan peraturan yang berlaku. Persyaratan minimum wajib untuk pelatihan dan instruksi terkait keamanan bagi semua pelaut, standar kompetensi untuk terkait keamanan adalah sebagai berikut:

1) Familiarisasi tentang aturan-aturan *ISPS Code*

Dalam peningkatan pemahaman aturan-aturan *ISPS Code* kepada ABK tentunya perlu diberikan beberapa teori dalam pemahaman agar ABK mampu menerima dengan maksimal

meliputi :

- a) Sebelum ditugaskan untuk tugas di atas kapal, semua orang yang bekerja atau terlibat di kapal laut yang diwajibkan untuk mematuhi ketentuan ISPS Code, selain penumpang, harus menerima pelatihan pengenalan terkait keamanan yang disetujui, seperti:
 - (1) Melaporkan insiden keamanan, termasuk pembajakan atau ancaman atau serangan perampokan bersenjata;
 - (2) Mengetahui prosedur yang harus diikuti ketika mereka mengenali ancaman keamanan; dan
 - (3) Ikut serta dalam prosedur darurat keamanan dan prosedur tindakan pencegahan keamanan.
- b) ABK dengan tugas keamanan yang ditunjuk untuk dilibatkan atau dipekerjakan di kapal laut harus, sebelum diberi tugas tersebut, menerima pelatihan pengenalan terkait keamanan dalam tugas dan tanggung jawab yang diberikan, dengan mempertimbangkan panduan yang diberikan di bagian B.
- c) Pelatihan pengenalan terkait keamanan harus dilakukan oleh petugas keamanan kapal atau orang yang memiliki kualifikasi yang sama.

Dengan adanya familiarisasi yang lebih intensif dan mengikuti sesuai peraturan diatas maka dapat meningkatkan kompetensi ABK di atas kapal tentang serangan / naiknya perompak di atas kapal.

2) Demonstrasi / peragaan

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

- 1) Meminta pengunjung untuk membuka koper / paket barang tertutup untuk pemeriksaan.
- 2) Meminta pengunjung untuk menunjukkan barang- barang yang tersembunyi dalam pandangan.
- 3) Meminta pengunjung untuk menyerahkan barang - barang terlarang demi keamanan, sampai keberangkatan kapal. Dan barang-barang ilegal akan segera diberitahukan kepada petugas jaga untuk ditindak lanjuti.
- 4) Melaporkan semua kejadian kepada petugas jaga segera mungkin termasuk usaha masuk kedalam kapal atau penolakan terhadap akses masuk dilakukan.

3) Studi Kasus

Penerapan dengan menggunakan contoh-contoh kejadian yang pernah terjadi kemudian diberikan tugas mengenai apa yang sepatutnya dilakukan bila keadaan terjadi, dan selain itu langsung Perwira keamanan memberikan pandangan-pandangan yang nyata dan solusi sehingga muallim jaga cepat dan mudah mengerti akan pentingnya keamanan pelayaran.

4) Analisis

Jika pada studi kasus muallim jaga diberikan tugas maka pada metode ini, semua dituntut untuk menganalisa, bagaimana hal ini bisa terjadi sehingga bilamana mengetahui penyebabnya maka pemecahannya dapat dipahami.

5) Familiarisasi tentang isi *Ship Security Plan (SSP)* sesuai dengan *ISPS Code - 9*

Berikut beberapa hal yang perlu dimengerti oleh muallim jaga tentang isi dari *Ship Security Plan (SSP)* sesuai dengan *ISPS Code 9*:

- a) Pengetahuan dalam menangani hal-hal yang terkait dengan keamanan.
- b) Pengetahuan yang tepat tentang pengoperasian kapal, desain dan konstruksi kapal yang berhubungan dengan keamanan di kapal.
- c) Kemampuan untuk menilai suatu risiko keamanan yang mungkin terjadi selama pengoperasian kapal dan bagaimana mengurangi dan menekan resiko-resiko keamanan tersebut.
- d) Kemampuan untuk melakukan pemantauan kelangsungan menjaga kepercayaan antar awak kapal.
- e) Kemampuan untuk memelihara tindakan-tindakan yang tepat untuk menghindari penyebaran atau akses terhadap bahan atau dokumen keamanan yang sensitif secara tidak sah.
- f) Pengetahuan mengenai ancaman dan cara-cara terbaru yang terkait dengan karakter pelaku ancaman.
- g) Pengetahuan tentang pengenalan dan pendeteksian terhadap persenjataan dan barang-barang berbahaya lainnya.
- h) Pengetahuan tentang pengenalan terhadap pola-pola karakter dan tingkah laku manusia yang cenderung membahayakan keamanan dengan prinsip tanpa diskriminasi.
- i) Pengetahuan tentang teknik yang digunakan dalam mengambil tindakan-tindakan keamanan.
- j) Pengetahuan tentang perangkat sistim pengamatan dan keamanan serta keterbatasan operasionalnya.
- k) Kebijakan keamanan perusahaan.
- l) Tanggung jawab keamanan dari kapal dengan pihak lain seperti Otoritas Pelabuhan dan instansi berwenang lainnya.
- m) Keterangan-keterangan dari kapal dan perusahaan.
- n) Organisasi dan tanggung jawab.
- o) Badan organisasi yang terkait dengan keamanan kapal.

- p) Kewenangan Nakhoda, Perwira keamanan perusahaan dan Perwira keamanan kapal.
- q) Tugas keamanan pada setiap tingkat keamanan.
- r) Pencatatan-pencatatan yang terkait dengan SSP harus disimpan di atas kapal sekurang-kurangnya 10 pelabuhan terakhir atau jangka waktu minimum yang ditetapkan oleh pemerintah.
- s) Tiga tingkat keamanan yang ditetapkan untuk merespon tindakan keamanan di kapal.
- t) Sistem siaga keamanan darurat kapal dan pemeliharaan peralatan.
- u) Prosedur, instruksi, petunjuk pada sistem siaga keamanan darurat, termasuk pengujian, mengaktifkan, mematikan dan pengaturan kembali dan pengurangan kesalahan siaga darurat.
- v) Langkah-langkah pengamanan untuk pengendalian dan pencegahan akses, baik akses ke dan dari kapal.
- w) Langkah-langkah pengamanan pada daerah terbatas atau terlarang.
- x) Daftar dari daerah terbatas atau terlarang dan langkah-langkah untuk mencegah adanya penyusup naik ke atas kapal.
- y) Langkah-langkah pengamanan untuk penghantaran barang atau suku cadang ke kapal termasuk pengisian bahan bakar dan air tawar.

b. Melakukan Pembinaan Kepada ABK Terkait Dengan Kedisiplinan Dalam Melaksanakan Tugas Dinas Jaga

Untuk meningkatkan tanggung jawab ABK dapat menjalankan dinas jaga dengan terampil, disiplin dan konsisten, dibutuhkan pengawasan oleh perwira jaga sebagai pengawas atau *supervisor*. Adanya *Ship Security Officer* (SSO) bertanggung jawab dalam

keamanan di atas kapal, dan memastikan agar implementasi ISPS Code di atas kapal berjalan dengan sebaik-baiknya. Memberikan ancaman hukuman yang wajar oleh SSO seperti, buruknya nilai disiplin pada *crew evaluation form* hal ini juga dapat membantu ABK dalam menjaga kedisiplinan tugas dinas jaga. Dan juga peran seorang *Company security Officer* terhadap jalannya prosedur-prosedur yang sesuai dengan *Ship Security Plan* di atas kapal sudah dimengerti oleh SSO dan ABK dengan cara, melakukan internal audit tentang keamanan, memeriksa kesiapan SSO dan ABK dalam situasi keamanan yang sedang terancam dan memberi pembelajaran atau informasi tentang kejadian-kejadian bahaya keamanan yang baru-baru saja terjadi.

B. Ditemukannya Orang Yang Tidak Dikenal Masuk Ke Dalam Daerah Terlarang Kamar Mesin

Dari permasalahan tersebut di atas, maka penulis mendapatkan dua pemecahan masalah, yaitu :

a. Melakukan *Security Meeting* Secara Rutin Tentang Keamanan Di atas Kapal

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

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

Rutinnya pertemuan dengan membahas tentang keselamatan kerja, latihan, dan tanggung jawab atau yang biasa disebut diatas kapal adalah *security meeting*, sangatlah membantu ABK dalam melakukan tugas sehari-hari dan melaksanakan tugas apabila kapal dalam keadaan darurat. Setiap minggu setelah diadakannya *security drill*, SSO harus melaksanakan *security meeting* untuk membahas latihan keamanan yang baru saja dilaksanakan agar ABK masih ada pertanyaan atau kurang paham tentang latihan yang baru saja dilakukan.

Dengan adanya keterbukaan pada *security meeting* dapat membuktikan dan menunjukan kesadaran ABK terhadap pentingnya keamanan diatas kapal. Sebagai contoh yang dapat disampaikan dalam *security meeting* adalah:

- 1) Cara memeriksa barang bawaan pengunjung dan cara melakukan *full body search*.
- 2) Meminta pengunjung untuk menunjukkan barang-barang yang tersembunyi dalam pandangan.
- 3) Meminta pengunjung untuk menyerahkan barang- barang terlarang demi keamanan, sampai keberangkatan kapal. Dan barang-barang illegal akan segera diberitahukan kepada petugas jaga untuk ditindak lanjuti.
- 4) Meminta pengunjung untuk menulis *visitor's log* dan menanyakan tujuan naik ke atas kapal.
- 5) Menjelaskan daerah-daerah terlarang diatas kapal.
- 6) Melaporkan semua kejadian ke petugas jaga segera mungkin.

b. Menyempurnakan *Standard Operating Procedure* Dengan Mekanisme Dan Tata Tertib Sistem Pengawasan Keamanan

Prosedur kerja merupakan panduan yang digunakan untuk memastikan kegiatan operasional perusahaan berjalan dengan lancar. Untuk itu dalam membuat prosedur keamanan di atas kapal harus lebih rinci sehingga dapat memberikan penjelasan tentang tata tertib

sistem keamanan di atas kapal. Dalam hal ini, diharuskan untuk mendokumentasikan tanggung jawab, wewenang dan hubungan kerja antara seluruh personil yang mengatur, melaksanakan dan memeriksa pekerjaan yang berkaitan serta yang berpengaruh terhadap keamanan kapal yang meliputi:

- 1) Pada keamanan tingkat siaga I, aktivitas yang harus dilaksanakan dengan melalui cara-cara yang tepat, dengan berpedoman pada petunjuk pelaksanaan yang terdapat pada bab XI-2 dan bagian A serta bagian B ISPS Code, dalam rangka mengidentifikasi dan mengambil tindakan pencegahan terhadap insiden keamanan, meliputi :
 - a) Untuk memastikan bahwa pelaksanaan semua tugas-tugas keamanan kapal berada pada tempatnya.
 - b) Untuk mengawasi orang-orang yang tidak berkepentingan naik di atas kapal.
 - c) Mengawasi keberangkatan para penumpang kapal dan barang bawaannya, dan memastikan bahwa hanya orang-orang yang berkepentingan diberi hak naik ke atas kapal.
 - d) Mengawasi area diatas kapal dan area sekeliling kapal dengan melakukan perondaan secara terus-menerus.
 - e) Mengawasi penanganan muatan barang-barang berbahaya diatas kapal dan gudang yang terdiri dari cair, padat dan gas.
 - f) Memastikan bahwa komunikasi keselamatan dan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan selalu dalam keadaan siap operasi.
- 2) Pada tingkat siaga 2 tindakan pencegahan tambahan, yang ditetapkan dalam pedoman khusus ini harus diterapkan untuk masing-masing kegiatan secara terinci sebagaimana yang dimaksud huruf b tersebut diatas dengan memperhatikan petunjuk pelaksanaan yang terdapat pada Bagian B ISPS Code.

- 3) Pada tingkat siaga 3 tindakan pencegahan khusus lebih lanjut, yang ditetapkan dalam rancangan masing-masing kegiatan secara terperinci sebagaimana yang dimaksud huruf b tersebut diatas.
- 4) Pada tingkat siaga 2 atau 3 keadaan darurat ini, perusahaan pelayaran berkewajiban untuk mengikuti petunjuk-petunjuk yang ditetapkan oleh Syahbandar selaku pemegang kuasa undang-undang (Otoritas Negara) di Pelabuhan dimana kapal-kapalnya harus mengikuti instruksi sesuai dengan perubahan tingkat keamanan yang ditetapkan.
- 5) Sebelum memasuki suatu pelabuhan atau sedang berada dalam suatu pelabuhan yang telah menetapkan tingkat siaga 2 atau 3, maka setiap Nakhoda kapal harus memperhatikan petunjuk-petunjuk yang ditetapkan syahbandar (otoritas pelabuhan) setempat dan harus mengkonfirmasi kepada petugas keamanan perusahaan dan petugas keamanan fasilitas pelabuhan setempat tentang implementasi awal tindakan dan prosedur yang harus dilakukan oleh para petugas keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.
- 6) Dalam kasus tingkat 3 harus memperhatikan dengan secara tepat instruksi-instruksi yang dikeluarkan oleh Negara-Negara (otoritas) pelabuhan setempat yang telah menetapkan tingkat siaga 3 dimana setiap Nakhoda kapal harus melaporkan berbagai kesulitan didalam implementasi pelaksanaannya.
- 7) Melakukan inspeksi keamanan berkala atas kapal untuk memastikan langkah keamanan yang tepat berada dalam pelaksanaan;
- 8) Mempertahankan dan mengawasi implementasi rancangan keamanan kapal, termasuk segala perubahannya terhadap rancangan;
- 9) Mengkoordinir aspek keamanan penanganan cargo dan perbekalan kapal dengan personil lainnya di kapal serta dengan petugas fasilitas keamanan pelabuhan terkait;

- 10) Mengusulkan modifikasi atas rancangan keamanan kapal;
- 11) Melaporkan kepada perwira keamanan perusahaan segala kekurangan dan ketidaksesuaian yang teridentifikasi saat audit internal, tinjauan berkala, inspeksi keamanan dan verifikasi kesesuaian dan melaksanakan langkah perbaikan.
- 12) Meningkatkan kewaspadaan dan pengawasan keamanan;
- 13) Memastikan pelatihan yang memadai selayaknya diadakan bagi personil kapal;
- 14) Melaporkan semua kejadian keamanan;
- 15) Koordinir implementasi rancangan keamanan kapal dengan perwira keamanan perusahaan dan para petugas keamanan fasilitas pelabuhan;
- 16) Memastikan perlengkapan keamanan dioperasikan diuji, dikalibrasi dan dipelihara dengan benar;
- 17) Meningkatkan kesadaran keamanan dan kesiagaan keamanan diantara anggota ABK;
- 18) Memastikan bahwa semua anggota ABK patuh pada peraturan pakaian seragam perusahaan;
- 19) Melaksanakan audit keamanan dan inspeksi; Melengkapi deklarasi keamanan (DoS) dimana diperlukan;
- 20) Melaksanakan catatan keamanan kapal

Setiap Nakhoda di kapal niaga, bertanggung jawab atas tindakan keselamatan dan keamanan kapalnya masing-masing dengan Bab 4 Ancaman Keamanan memperhatikan urutan tindakan sebagai berikut pada waktu kapal tiba di pelabuhan :

- a) Berdasarkan petunjuk dari Nakhoda, perwira dek, dan mesin yang ditugaskan untuk mengatur tata pengamanan di atas kapal.
- b) Ruang-ruangan yang tidak dipakai harus dikunci dengan baik dan diadakan pengawasan secara terus menerus.

- c) Masuknya orang-orang ke atas kapal harus dibatasi hanya kepada orang-orang yang ada sangkut-pautnya dengan urusan kapal-atau orang-orang yang diwenangkan oleh Nakhoda.
- d) Harus diadakan penjagaan 24 jam penuh selama kapal tambat / berlabuh dan untuk daerah-daerah yang rawan perlu ditambah petugas keamanan dengan cara menambah petugas dan personil kapal itu sendiri atau dengan meminta bantuan petugas keamanan dan pelabuhan setempat.
- e) Pada waktu berlabuh jangkar dan kurang dapat dilaksanakan pengawasan maka tangga-tangga kapal hanya dapat diturunkan pada kerendahan yang diperlukan dan pada malam hari lampu-lampu geladak harus dinyalakan untuk memungkinkan dilakukan pengawasan yang baik didaerah geladak dan sekitarnya dan dinas jaga di anjungan secara khusus meningkatkan kewaspadaan terhadap kapal-kapal kecil yang mendekati kapal.
- f) Peningkatan penjagaan pada tangga-tangga naik dengan menempatkan petugas keamanan kapal.
- g) Pemeriksaan pada rantai jangkar dan tali tambat pada waktu-waktu tertentu terhadap objek luar harus dilakukan selama kapal berada di pelabuhan.
- h) Slang-slang yang telah diatur konsistennya dengan prosedur keselamatan normal harus digelar sejauh yang dapat dilakukan dengan cara sedemikian sehingga bisa dipergunakan secara berdaya guna dan berhasil guna seperti untuk menahan /mengusir orang-orang yang akan mengganggu dengan cara paksa untuk naik ke atas kapal.
- i) Tidak dibenarkan orang-orang yang tidak berkepentingan berada di atas anjungan kapal terutama pada ruang kemudi.

2. Evaluasi Pemecahan Masalah

a. Terjadinya Kehilangan Peralatan Keselamatan Saat Kapal Di Pelabuhan

1) Melakukan *Security Familiarization* Lebih Intensif Kepada Seluruh ABK

Keuntungannya :

- a) ABK lebih mamahami aturan ISPS Code sehingga dapat melaksanakan tugas jaga secara maksimal saat kapal sandar di pelabuhan.
- b) *Security familiarization* memberikan penjelasan kepada ABK tentang pentingnya menjaga keamanan di atas kapal.

Kerugiannya :

- a) Membutuhkan waktu dan metode familiarisasi yang tepat untuk mendapatkan hasil yang maksimal
- b) *Security familiarization* seringkali terhambat karena banyaknya pekerjaan yang harus diselesaikan.

2) Melakukan Pembinaan Kepada ABK Terkait Dengan Kedisiplinan Dalam Melaksanakan Tugas Dinas Jaga

Keuntungannya :

- a) Dapat meningkatkan tanggung jawab ABK dalam melaksanakan tugas dinas jaga.
- b) Pembinaan membentuk disiplin ABK sehingga tugas dinas jaga terlaksana dengan baik.

Kerugiannya :

- a) Membutuhkan peran perwira untuk memberikan pembinaan kepada ABK
- b) Diperlukan waktu untuk membentuk karakter ABK yang bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas dinas jaga melalui pembinaan.

b. Ditemukannya Orang Yang Tidak Dikenal Masuk Ke Dalam Daerah Terlarang Kamar Mesin

1) Melakukan *Security Meeting* Setiap Minggu Tentang Keamanan Diatas Kapal

Keuntungannya :

- a) ABK lebih waspada terhadap segala sesuatu yang mengancam keamanan di atas kapal.
- b) Dapat meningkatkan kesadaran ABK terhadap pentingnya keamanan di atas kapal.

Kerugiannya :

- a) Memerlukan peran perwira maupun nakhoda dalam pelaksanaan *security meeting*
- b) *Security meeting* harus dilaksanakan secara rutin

2) Menyempurnakan *Standard Operating Procedure* Dengan Mekanisme Dan Tata Tertib Sistem Pengawasan Keamanan

Keuntungannya :

- a) Pengawasan keamanan di atas kapal khususnya pada pintu masuk kapal di pelabuhan terlaksana secara maksimal
- b) Setiap orang yang akan masuk kapal dapat teridentifikasi sehingga terhindar dari masuknya orang asing ke dalam daerah terlarang di atas kapal seperti kamar mesin.

Kerugiannya :

- a) Membutuhkan pemahaman dalam penyempurnaan prosedur keamanan.
- b) Pengawasan harus dilaksanakan dengan teliti dan terus menerus selama kapal sandar di pelabuhan.

3. Pemecahan Masalah Yang di Pilih

a. Terjadinya Kehilangan Peralatan Keselamatan Saat Kapal Di Pelabuhan

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mencegah terjadi kembali kehilangan peralatan keselamatan maupun peralatan lainnya saat kapal sandar di pelabuhan yaitu melakukan *security familiarization* lebih intensif kepada seluruh ABK.

b. Ditemukannya Orang Yang Tidak Dikenal Masuk Ke Dalam Daerah Terlarang (Kamar Mesin)

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih untuk mencegah masuknya orang yang tidak dikenal ke dalam daerah terlarang seperti kamar mesin yaitu melakukan *security meeting* secara rutin tentang keamanan di atas kapal.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya, maka penulis mengambil beberapa kesimpulan diantaranya yaitu:

1. Terjadinya kehilangan peralatan keselamatan saat kapal di Pelabuhan.
 - a. Melakukan *Security Familiarization* lebih intensif kepada seluruh ABK
 - b. Melakukan pembinaan kepada ABK terkait dengan kedisiplinan dalam melaksanakan tugas dinas jaga
2. Ditemukannya orang yang tidak di kenal masuk ke dalam daerah terlarang (kamar mesin)
 - a. Melakukan *Security Meeting* setiap minggu tentang keamana diatas kapal
 - b. Menyempurnakan *standart operating procedur* dengan mekanisme dan tata tertib sisitem pengawasan keamanan.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan tersebut di atas, maka penulis memberikan saran untuk mengoptimalkan penerapan *International Ship and Port Facility Security (ISPS Code)* guna meningkatkan keamanan dan perlindungan kapal, sebagai berikut:

1. Pihak Kapal
 - a. Seharusnya perwira keamanan kapal melakukan *security familiarization* lebih intensif kepada seluruh ABK di atas kapal untuk meningkatkan pemahaman mereka tentang ISPS Code.
 - b. Seharusnya Mualim I melakukan pembinaan kepada ABK terkait dengan kedisiplinan dalam melaksanakan tugas dinas jaga
 - c. Seharusnya Mualim I melakukan *security meeting* setiap minggu tentang keaman diatas kapal setiap satu bulan sekali.

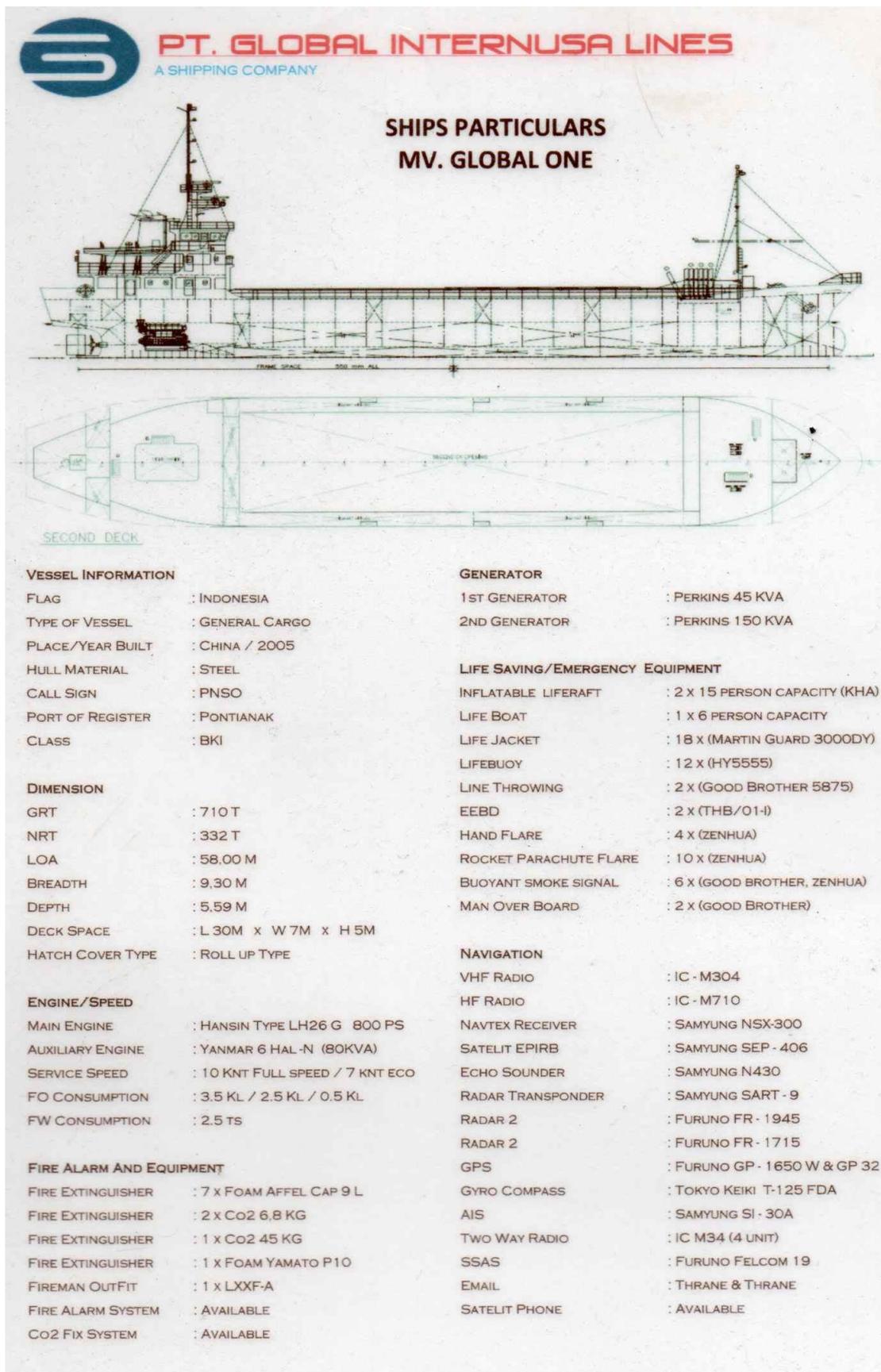
- d. Seharusnya Mualim I menyempurnakan *standard operating procedure* lebih rinci terkait dengan mekanisme dan tata tertib sistem pengawasan keamanan di atas kapal.
 - e. Seharusnya Perwira di kapal selalu memberikan sosialisasi mengenai *ship security plan* yang ada di kapal agar dapat lebih memahami dan melaksanakannya.
2. Pihak Perusahaan
- a. Memfasilitasi material atau peralatan untuk menunjang implementasi ISPS Code di atas kapal
 - b. Memberikan penyegaran kepada CSO dan SSO untuk meningkatkan keterampilan dan kemampuan mengenai ISPS Code
3. Pihak Institusi Diklat Maritime
- a. Memberi sosialisasi kepada pelaut tingkat rating atas pentingnya penerapan ISPS Code pada saat bekerja di atas kapal
 - b. Memberikan penyegaran kepada pemilik sertifikat ISPS Code kepada semua tingkatan pelaut

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Lukman. 2017. *Kamus Istilah Sastra*. Jakarta : Balai Pustaka
- Arifin, Rois dan Helmi Muhammad. (2016). *Pengantar Manajemen*. Malang. Empatdua
- Budiharjo, M. 2014. *Panduan Praktis Menyusun SOP*. Jakarta: Raih Asa Sukses
- Effendi, Usman. 2014. *Asas Manajemen*. Jakarta : Rajawali Pers
- Fahmi, Irham. 2014. *Analisa Kinerja Keuangan*. Bandung : Alfabeta
- Hasibuan, Malayu SP. 2016. *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta : Raja Grafindo Persada
- IMO. *Guide To Maritime Security and the ISPS Code*. 2002. London : Polestar Wheatons.
- IMO. *International Convention for The Safety of Life At Sea, 1974 (SOLAS 74)*. 2002. London : IMO Publication.
- IMO. *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), Including 2010 Manila Amendments, Third Consolidated Edition*. 2011. London : IMO Publication.
- Mangkunegara. 2016. *Evaluasi Kinerja Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Refika Aditama
- Mathis, Robert L. 2013. *Human Resources Management*, Thomson Learning
- Mendatu, Achmanto. 2010. *Strategi Penyembuhan Trauma*. Yogyakarta : Jalasutra
- Musanef. 2012. *Manajemen Kepegawaian Indonesia*. Jilid II, Jakarta: PT Gunung Agung.
- Nugroho, Riant. 2016. *Kebijakan Publik Formulasi, Implementasi dan Evaluasi*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.
- Peter, Salim. 2013. *Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer*. Jakarta : Modern English Press,
- Poerwadarminta, W.J.S.. 2017. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka
- Puji, Indah. 2014. *Buku Praktis Mengembangkan SDM*. Yogyakarta : Laksana

- Purwanto, Ngalim. 2013. *Prinsip-Prinsip dan Teknik Evaluasi Pengajaran*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya
- Siagian, Sondang P. 2014. *Manajemen Sumber Daya Manusia* (Edisi. Pertama). Jakarta: Binapura Aksara
- Soemohadiwidjojo, Arini T. 2014. *Mudah Menyusun SOP*. Jakarta: Peneba Pila
- Sudjiono, Anas. 2012. *Pengantar Evaluasi Pendidikan*. Jakarta: Raja Grafindo
- Sutrisno. 2013. *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Edisi Pertama. Jakarta : Raja Grafindo Persada
- Utami, Tri Niswati. 2018. Jurnal Jumantik Vol. 4 No. 1, Jurnal Ilmiah Penelitian Kesehatan. Sumatera : Universitas Islam Negeri Sumatera Utara. ISSN (e-ISSN): 2548-2173 (2580-281X)
- Wahab, Abdul. 2015. *Analisis Kebijakan Dari Formulasi Ke Penyusunan Model-model Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta : PT Bumi Aksara
- Winardi. 2014. *Teori Organisasi dan Pengorganisasian*. Jakarta : Rajawali Press
- Website www.safetysign.co.id tentang *Safety Meeting* diakses pada tanggal 22 Januari 2022.

SHIP PARTICULAR





Perusahaan Pelayaran
PT. TUAH LAUT SIANTAN

Jalan Pelantar Serkah No.38
 Tarempa Barat – Kabupaten Kepulauan Anambas
 Provinsi Kepulauan Riau
 Email : pttuahlautsiantan.anambas@gmail.com

DAFTAR ANAK BUAH KAPAL

Crew List

NAMA KAPAL : KM. GLOBAL ONE NAKHODA : Arifman Fredrich
 BENDERA : Indonesia TANGGAL : 04 Januari 2022
 ISI KOTOR / GRT : 710 Grt / Nt. 332 TUJUAN : TANJUNG PRIOK

NO.	NAMA	KEBANGSAAN	JABATAN	KETERANGAN
1	2	3	4	5
01.	ARIFMAN FREDRICH	Indonesia	Nakhoda	A N T - II
02.	JIMMY FILO SEMBIRING	Indonesia	Mualim I	A N T - III
03.	THE BEST VAY POWER	Indonesia	Mualim II	A N T - III
04.	SEPTRIANO PASARIBU	Indonesia	KKM	A T T - II
05.	DAVID PANUTURI HUTABARAT	Indonesia	Masinis II	A T T - III
06.	TOMMY M.CORDOVA TARIGAN	Indonesia	Masinis III	A T T - V
07.	YOGI RISTIYO	Indonesia	Juru Mudi	ANT - IV
08.	MOCHAMMAD MIRFAQ LIMAHELU	Indonesia	Juru Mudi	A N T - V
09.	SUNARDI SIHOMBING	Indonesia	Juru Minyak	ATT - IV
10.	COLA PERDANA SURBAKTI	Indonesia	Juru Minyak	ATT - III
11.	ENDANG	Indonesia	Juru Masak	RATING
12.	REVANDO MARTINUS KUSE	Indonesia	Kadet Deck	BST

Mengetahui
 An. Kepala UPP Tarempa



JEMI PERMANA
 Penata (III - c)
 NIP. 19820515 201101 1 003

Tarempa, 04 Januari 2022
 PT. TUAH LAUT SIANTAN



FAHMI ARABI
 Direktur

ISPS LIST

CHECKLIST FOR SAFETY & ISPS EQUIPMENT		PK	31 October 2021
Objects	Position	Description	
1. Red Parachute Signal Rocket Distress Signals for Bridge	Bridge	Expire Date : 4 Nos (Feb 2024)	
2. Red Flares Signal for Bridge	Bridge	Expire Date : 4 Nos (Feb 2024)	
3. Bouyant Smoke Signal for Bridge	Bridge	Expire Date : 2 pcs (Feb 2024)	
4. 2 Self Igniting Light for Bridge	Bridge	Expire Date : 2 pcs (1 Broke)	
5. Self-Activating Smoke Signal for Bridge	Bridge	Total Number : -	
6. Battery validity for GMDSS	Bridge	Expire Date : May 2024	
7. Magnetic Compass Deviation Table	Bridge	Last Checking Date : November 2019	
8. Two-Way Radiotelephone2..... pcs	Bridge	Location/Condition :Bridge / Good	
9. Daylight Signal Lamp / ALDIS	Bridge	Location : Bridge	
10. Battery validity for EPIRB (Satelite)	Wings look out post	Expire Date : Sept 2021	
11. Release Sensor validity for EPIRB (Satelite)	Wings look out post	Expire Date : Sept 2021	
12. Rescueboat equipment	Boat deck	Last Checking Date : 02 Oct 2021	
13. Boat Falls No.1	Boat deck	Renewal Date : 20 Oct 2021 Turned End Date : -	
14. Launching of Lifeboat	Boat deck	Last Carried Date :20 Oct 2021	
15. Red Parachute Signal Rocket for each Rescueboat 2 pcs	Bridge	Expire Date : Februari 2024	
16. Buoyant Smoke Signal for each Rescueboat2..... pcs	Bridge	Expire Date : Februari 2024	
17. Red Hand Flares for each Rescueboat2..... pcs	Bridge	Expire Date : 2 pcs (Feb 2024)	
18. Food Ration each lifeboat.....6 food...- 15 water pcs	Bridge	Expire Date : Januari 2022	
19. Life-raft2..... pcs	Boat deck	Next Check Date :22 Maret 2022	
20. SSAS1.....unit	Master Cabin		
21. Pilot Ladder/ or and Mechanical Pilot hoists2..... pcs	Boat deck S/P	Condition : Good	
22. Line Throwing Appliance and Catride2..... pcs	Bridge	Expire Date : Feb 2024	
23. Life Buoy 2.5 kg12..... pcs	Bridge Forecastle,Boatdeck,Astern	Condition : Good	
24. Life Jackets 22 pcs	Bridge,Crewroom,Mess room engine room	Total Number : 11 crew, 2 ER, 2Brigde 7 spare	
25. Battery validity for Life Jacket Light	Bridge	Condition : Broke/ Expire	
26. Fireman Outfits1..... set	Upper deck	Expire Date : May 2019	
27. Foam Portable 9kg5.....btl	Bridge,FisrtDeck,Main deck,Engine room	Expire Date : 22 Maret 2022	
29. CO ₂ Portable 6.8 Kg & 45 Kg4..... btl	Bridge , First deck, Galley,engine room Store haluan	Expire Date : 22 Maret 2022	
31. CO ₂ Bottle For CO ₂ Room8..... btl	CO ₂ Room	Expire Date : 22 Maret 2022	
32. Fire Spraying Nozzle1..... pcs	Main deck	Condition : Broke	
33. Fire Combination Nozzle pcs	Enggine room	Condition : Good	
34. Air Breathing Apparatus2..... btl	Boat Deck	Condition : Good	
35. Fire Drill	-	Last Carried Date : 20 Oct 2021	
36. Live-Saving Drill	-	Last Carried Date : 20 Oct 2021	
37. Hydrant4.....pcs	Main Deck S/P	Condition : Good	
38. Fire Hose Box3..... pcs	Main Deck , E R	Conditions: Broke	
39. Fire Jet Nozzle1.....pcs	Main Deck	Condition : Broke	

The check-list should record exactly and post up bridge, return to PT.GlobalInternusa LinesBranch Office once a month.

Mate : The Best Vay Power



Captain : Arifman Fredrich

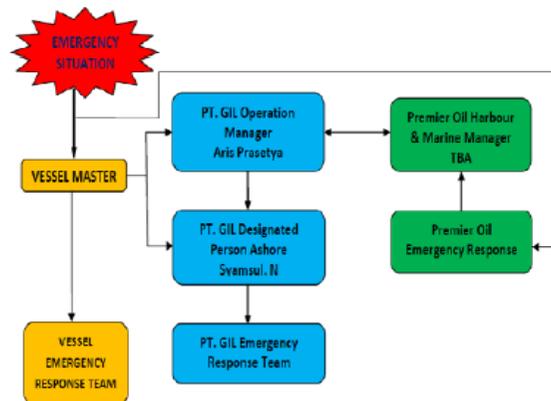
EMERGENCY RESPONSE PLAN



Vessel - Emergency Contact Details		
Vessel	Satelite Phone	Email
MV. GLOBAL ONE	+870 773 258 819	global@global-trans.co.id globalone.gil@amosconnect.com

Premier Oil Emergency Contact Details	
Line Phone	N/A
Premier oil Radio UHF	122.1 Mhz
Marine Band VHF	Ch.9 Ch.16 Ch.71
Single Side Band	13.525 Mhz / 12.160 Mhz

Premier Oil Emergency Contact Details				
Position	Name	Office Phone	Mobile Phone	Email
Harbour & Marine Manager	Hari Abri			Habri@PREMIER-OIL.com
H&M Shipping Superintendent	Yandri Ampesa			YAmpesa@PREMIER-OIL.com
H&M Marine Coordinator	M Yunandi			MYunandi01@PREMIER-OIL.com
Premier Oil Marine Authority	Yandri Ampesa			YAmpesa@PREMIER-OIL.com
Operation HSE Manager	M Shobirin			MShobirin@PREMIER-OIL.com
H&M HSE Advisor	Cahyo Hardo			CHardo@PREMIER-OIL.com
Priok Warehouse Supervisor	Budi Tri Aji			Priok_Logistic@PREMIER-OIL.com
Matak Base Supervisor	Sumardikun			MatakSupervisor@PREMIER-OIL.com



PT. Global Internusa Lines - Emergency Contact Details				
Position	Name	Office Phone	Mobile Phone	Email
HSE Manager	Yudhokusuma			hse@global-trans.co.id
Operation Manager	Aris Prasetya			aris@global-trans.co.id
Technical Manager	Binsar Malau			malau@global-trans.co.id
Operation Supervisor	Syamsul. N			syamsul@global-trans.co.id

Designated Person Ashore - Emergency Contact Details				
Position	Name	Office Phone	Mobile Phone	Email
DPA	Syamsul. N			syamsul@global-trans.co.id

Gambar Kapal MV. Global One



SHIP SECURITY PLAN (SSP)

This document specifies
the requirements of
Part A, Reg 9
of the
**INTERNATIONAL CODE
FOR THE SECURITY
OF SHIPS AND OF
PORT FACILITIES**

MV. GLOBAL ONE
IMO NO. 525024277

APPROVED
on behalf of the government
of the vessel's registry
subject to conditions of
ABS letter dated:
03 FEB 2016
Jung Hwang
ABS
Pacific

PT. GLOBAL INTERNUSA LINE

Issued by : PT. GLOBAL INTERNUSA LINE
Approved by : Company Security Officer (CSO)
Date : October 2015
Number : GIL/D3-SSP/ENG/ R0-1015
Holder : Company Security Officer (CSO)
Total Pages : 60

The materials in this document contains information that is confidential and proprietary to PT.GLOBAL INTERNUSA LINE and will not be disclosed, duplicated or used, in whole or in part, for any purpose other that its intended purpose. This information must be held in strict confidence and not be distributed without the prior written consesnt of PT. GLOBAL INTERNUSA LINE.



DAFTAR ISTILAH

- Access Control System* : Alat yang digunakan untuk mengontrol setiap personal yang naik ke atas kapal.
- Binocular and Night Vision Binoculars* : Alat untuk meneropong target di sekitar kapal dan untuk jenis *night vision* khusus digunakan pada waktu malam hari yang berfungsi sebagai *infra red*.
- CCTV (Closed Circuit TV)* : Kamera terpadu adalah alat untuk memonitor daerah terbatas dan merupakan bagian dari sistem keamanan terpadu yang dapat disesuaikan jumlahnya akan kebutuhan terpadu di atas kapal.
- Company Security Officer (CSO)* : Petugas Keamanan Perusahaan adalah personil yang ditugaskan oleh perusahaan untuk memastikan bahwa penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan; bahwa suatu rancangan keamanan kapal diperkuat, disampaikan untuk persetujuan, dan kemudian menerapkannya dan memeliharanya, dan untuk berhubungan dengan petugas fasilitas pelabuhan dan petugas keamanan kapal.
- Distress* : Melakukan deteksi terhadap kapal lain dalam bahaya.
- Fire Hose/Nozzle* : Alat pemadam kebakaran yang dapat dipakai untuk mencegah para perompak naik ke kapal dengan cara menyemprotkan air panas.
- Global Positioning System* : Sebuah sistem atau cara untuk meningkatkan GPS, dengan menggunakan stasiun darat, yang memancarkan koreksi lokasi. Dengan sistem ini, maka ketika alat navigasi menerima koreksi dan memasukkannya kedalam perhitungan, maka

akurasi alat navigasi tersebut akan meningkat. Oleh karena menggunakan stasiun darat, maka sinyal tidak dapat mencakup area yang luas.

- GMDSS* : Merupakan alat *standard* yang harus dimiliki oleh kapal guna berkomunikasi antar kapal ataupun ke stasiun darat atau Radio Pantai.
- Hand Held Radio* : Alat untuk berkomunikasi di daerah penjagaan antar awak kapal sehingga penjagaan bisa lebih efektif.
- Hand over* : Serah terima tugas antara crew di atas kapal.
- ID Card* : Kartu Pengenal untuk tamu kapal agar dapat mengontrol setiap orang yang naik ke kapal.
- International Safety Management Code (ISM Code)* : Kodifikasi penting produk *International Maritime Organisation* (IMO) untuk memberlakukan semua instrumen Hukum Internasional dalam keselamatan dan perlindungan laut secara ragam dan menyeluruh.
- International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* : Langkah-langkah khusus peningkatan keamanan keamanan pelayaran menjadi penting untuk diimplementasikan secara konsisten di atas kapal. *ISPS Code* merupakan aturan yang menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan, aturan ini dikembangkan sebagai tanggapan terhadap ancaman yang dirasakan dapat terjadi terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan pasca serangan 11 September 2001 di Amerika Serikat.
- Intruder Detector System* : Alat untuk mendeteksi para penyusup.
- Lights* : Lampu penerangan mampu memberi cahaya yang cukup terhadap obyek tertentu untuk membantu penglihatan pada malam hari.

- Lookout* : Pengamatan/Pengawasan keliling melakukan pengawasan situasi secara keliling baik secara visual atau dengan pandangan mata, maupun dengan pendengaran untuk mendengarkan isyarat bunyi.
- Long Range Acoustic Device (L-RAD)* : Senjata sonik yang telah dikembangkan untuk bisa mengirim pesan dan peringatan berbahaya melalui pengeras suara yang dapat merusak konsentrasi terhadap target.
- Metal and Explosive Detector* : Alat yang digunakan untuk mendeteksi logam seperti senjata tajam, senjata api dan bahan peledak.
- Padlock* : Alat untuk mengunci daerah terbatas.
- Pirates* : Penjahat atau perompak yang akan naik ke atas kapal dan mengambil barang-barang yang berharga di atas kapal.
- Position Fixing* : Tugas yang harus dilaksanakan oleh Perwira Navigasi selanjutnya adalah menentukan posisi kapal pada setiap periode tertentu sesuai kebutuhan baik secara visual, dengan bantuan peralatan *electronic*, ataupun secara astronomis.
- Public Adressor (PA System)* : Alat yang digunakan untuk memberi pengumuman kepada seluruh ABK (Anak Buah Kapal) maupun penumpang diatas kapal.
- Safety Of Life At Sea (SOLAS)* : Konvensi dari IMO (*International Maritime Organization*) berisi panduan keselamatan di laut, yang berisi peraturan-peraturan sebagaimana tercantum dalam Konvensi Internasional tentang keselamatan jiwa di laut.
- Search Light* : Alat yang digunakan untuk mencari atau menyorot target atau obyek di sekitar kapal.

- Security Level-1* : Keamanan tingkat 1 atau level normal adalah situasi dimana perlindungan minimum dari langkah keamanan yang tepat semestinya tetap dipelihara setiap saat.
- Security Level-2* : Keamanan tingkat 2 atau level agak tinggi adalah situasi dimana tambahan perlindungan dari langkah keamanan yang tepat semestinya tetap dipelihara untuk jangka waktu tertentu sebagai hasil dari peningkatan resiko dari peristiwa keamanan.
- Security level-3* : Keamanan tingkat 3 atau level tertinggi adalah situasi dimana kelanjutan tindakan perlindungan secara khusus yang semestinya ditetapkan untuk jangka waktu terbatas ketika suatu peristiwa keamanan dimungkinkan atau nyata, meskipun bisa jadi tidak mungkin untuk dapat menemukan/mengenali tujuan sasaran yang khusus.
- Ship Security Officer (SSO)* : Perwira Keamanan Kapal adalah personil diatas kapal, yang bertanggung jawab kepada Nakhoda, yang ditunjuk oleh Perusahaan sebagai penanggung jawab terhadap keamanan kapal, termasuk implementasi dan pemeliharaan dari rancangan keamanan kapal dan untuk berkoordinasi dengan Petugas Keamanan Perusahaan dan Petugas Keamanan Fasilitas Pelabuhan.
- Ship Security Plan* : Rancangan Keamanan Kapal adalah suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan penerapannya terhadap langkah/tindakan diatas kapal yang dirancang bangun untuk melindungi manusia diatas kapal, muatannya, unit

transportasi muatan, perbekalan kapal atau kapalnya sendiri dari resiko peristiwa/kejadian keamanan.

Special measures to enhance maritime safety : Langkah-langkah khusus peningkatan keamanan pelayaran atau koda internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

Visual bearing : Penentuan posisi terhadap benda-benda di daratan adalah cara penentuan posisi yang paling akurat diantara cara penentuan posisi yang ada asalkan cara membaring atau menentukan arah baringannya benar.

X-Ray Machine : Alat yang digunakan untuk memeriksa koper dan perbekalan serta barang bawaan lainnya.



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : PUTRA JAYA PINEM
NIS : 02697/N-I
Bidang Keahlian : NAUTIKA
Program Diklat : DIKLAT PELAUT - I

Mengajukan Sinopsis Makalah Sebagai Berikut

A. Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN ISPS CODE GUNA MENINGKATKAN KEAMANAN DI ATAS KAPAL MV. GLOBAL ONE

B. Masalah Pokok :

1. Terjadinya Kehilangan peralatan keselamatan saat kapal di Pelabuhan
2. Ditemukannya orang yang tidak di kenal masuk ke dalam daerah terlarang di Kamar Mesin

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Melakukan Security Familiarization lebih intensif kepada seluruh ABK.
2. Melakukan pembinaan kepada ABK terkait dengan kedisiplinan dalam melaksanakan tugas dinas jaga.
3. menyempurnakan standart operating procedure dengan mekanisme dan tata tertib sistem pengawasab keamanan.

Jakarta,

Menyetujui :

Pembimbing I

Dr. Drs BAMBANG
SUMALI, M. Sc

Pembimbing II

Capt VALENTINUS

Peserta Diklat Pelaut (DP-I)

PUTRA JAYA PINEM.

Ka. Div. Pengembangan Usaha

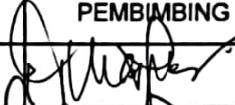
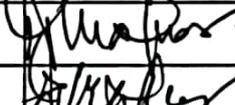
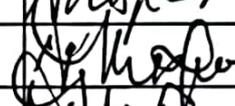
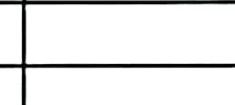
DR. ALI MUKTAR SITOMPUL, MT
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19730331 200604 1 001

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

JUDUL MAKALAH : OPTIMALISASI PENERAPAN ISPS CODE GUNA MENINGKATKAN
KEAMANAN DI ATAS KAPAL MV. GLOBAL ONE

DOSEN PEMBIMBING I : Dr. Drs BAMBANG SUMALI, M.Sc

MATERI BIMBINGAN :

NO	TANGGAL	URAIAN MATERI	TANDA TANGAN PEMBIMBING
1	15/08/22	Judul & sinopsis AOC lajut	
2	22/08/22	BAB - I & II revisi	
3	29/08/22	BAB II dan lanjutkan	
4	31/08/22	BAB III dan	
5	31/08/22	BAB IV dan	

Catatan : *Siap diujikan 31/8/2022*

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

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

JUDUL MAKALAH : OPTIMALISASI PENERAPAN ISPS CODE GUNA MENINGKATKAN
KEAMANAN DI ATAS KAPAL MV. GLOBAL ONE

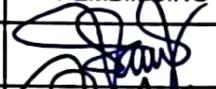
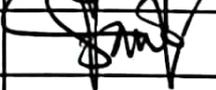
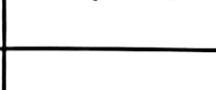
.....

.....

.....

DOSEN PEMBIMBING II : Capt. VALENTINUS

MATERI BIMBINGAN :

NO	TANGGAL	URAIAN MATERI	TANDA TANGAN PEMBIMBING
1	18/08-2022	Judul & Sinopsis Acc	
2	23-8-2022	Bab I acc lanjut bab II	
3	31-8-2022	Bab II acc lanjut bab III	
4	05-9-2022	Bab III Review	
5	06-9-2022	Bab IV & V acc	

Catatan : *Sesuai sesuai dgn pembimbing 1 dr*

.....

.....

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

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : PUTRA JAYA PINEM
NIS : 02697/N-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PENERAPAN ISPS CODE GUNA
MENINGKATKAN KEAMANAN DI ATAS KAPAL MV.
GLOBAL ONE

Jakarta, September 2022

Pembimbing I

Dr. Bambang Sumali, Msc
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 19601105 198503 1 001

Pembimbing II

Capt. Valentinus Saridin

Mengetahui :
Ketua Jurusan Nautika

Capt. Bhima Siswo Putro, S.Si.T., MM
NIP. 19730526 200812 1 001